Informations Presse
23 novembre 2026

Un thriller à Las Vegas plein de rebondissements se termine dans la frustration

- Un Grand Prix de Las Vegas frénétique et exaltant s'est finalement soldé par de la frustration pour l'équipe, Kimi Antonelli terminant 4e et George Russell 9e.
- George est parti 2e en pneus Tendres, Kimi 6e en Medium – un choix atypique par rapport au reste du top 15, qui avait tous choisi le pneu à flanc rouge.
- Il est apparu très tôt que, grâce à la puissance de l'aspiration et à une dégradation des pneus incroyablement faible, la course se déroulerait en peloton, avec de multiples dépassements pratiquement à chaque tour.
- Lorsque la voiture de sécurité est intervenue au 19e tour, le peloton en a profité pour effectuer son arrêt obligatoire, George passant en Medium et Kimi en Tendre.
- À la reprise, l'histoire était similaire à la première moitié de la course, George et Kimi rejoignant en tête la Red Bull de Max Verstappen et les McLaren de Lando Norris et Oscar Piastri.
- Alors que la course entrait dans sa phase finale, chacun luttait pour se placer en vue des derniers tours, mais le combat de George pour la victoire s'est achevé lorsqu'il est parti tout droit au virage 5 et a heurté les barrières.
- Kimi, qui roulait en 2e position, se préparait à l'attaque finale dans le dernier tour, mais un déploiement involontaire de la batterie, causé par un lever de pied puis une remise des gaz à l'avant-dernier tour, l'a fait reculer à la 5e place et l'a sorti de la lutte.
- Les deux voitures ont réagi et franchi la ligne, Kimi 4e et George 9e.
- L'équipe se rend maintenant au Qatar pour l'avant-dernière course de la saison 2026.

Pilote	**Grille**	**Résultat**	**Meilleur tour**
George Russell	P2	P9	1:36.331
Kimi Antonelli	P6	P4	1:36.235

Mercedes-Benz AG | Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Germany | P +49 711 17-0 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG | Domicile: Stuttgart | Court of Registry: Amtsgericht Stuttgart | Commercial Register No.: 762873

Chairman of the Supervisory Board: Martin Brudermüller

Board of Management: Ola Källenius, Chairman; Jörg Burzer, Mathias Geisen, Olaf Schick, Michael Schiebe, Britta Seeger, Oliver Thöne, Harald Wilhelm

Stratégie	Début	Arrêt 1	
George Russell	Soft	Medium (T20)	
Kimi Antonelli	Medium	Soft (T20)	

Kimi Antonelli

C'était une course vraiment inhabituelle et passionnante, même s'il est évidemment frustrant de terminer ainsi. Nous nous sommes battus pour la victoire tout du long et, à l'approche du dernier tour, je voulais rester derrière Max (Verstappen) et conserver le mode dépassement disponible pour me donner la meilleure chance possible dans les dernières lignes droites. J'ai levé le pied pour y parvenir, mais cela a compromis le déploiement de la batterie et je suis sorti de la chicane presque sans énergie. Je n'ai donc pas pu l'attaquer et nous avons aussi perdu le podium.

C'était décevant, car j'ai vraiment senti que nous avions une chance de gagner aujourd'hui. Mais auparavant, il y a eu beaucoup de points positifs. Il y a eu énormément de bagarres, et il fallait être très stratégique dans son placement et sa gestion de l'énergie. J'ai beaucoup appris de cette course et de ces conditions, où je sais que j'ai encore une marge de progression. Il reste deux courses et nous voulons continuer à nous battre pour la victoire et bien finir la saison.

George Russell

C'était une course incroyablement inhabituelle et, évidemment, je suis déçu de la façon dont la mienne s'est terminée. L'aspiration était énorme et les différentes stratégies de gestion de l'énergie faisaient que l'ordre changeait constamment. À quelques tours de la fin, je savais que pour me battre avec Max (Verstappen) pour la victoire, je devais être 2e en abordant le dernier tour. J'ai vu l'opportunité de dépasser Kimi, j'ai tenté le coup, mais malheureusement je me suis légèrement trompé, j'ai bloqué les roues et j'en ai payé le prix. Je ne suis pas satisfait du résultat, mais je ne regrette pas d'avoir tenté la manœuvre. J'aurais pu être prudent et probablement terminer 3e, mais à ce stade de la saison, je veux me battre pour des victoires. Ça n'a pas marché aujourd'hui, mais au moins nous avons tenté.

Toto Wolff, Directeur général d'équipe & PDG

C'était un Grand Prix à la hauteur de Las Vegas : un endroit fou, une course folle ! Nous nous sommes battus tout du long mais sommes naturellement déçus de notre résultat. Même quand on a remporté les deux championnats, on n'est jamais complètement satisfait en sport

automobile. On veut gagner chaque course, et aujourd'hui nous avions l'opportunité d'obtenir plus que ce que nous avons finalement fait.

Pour George, il cherchait à dépasser au virage 5, s'est retrouvé sur la partie sale de la piste au freinage et n'a pas pu concrétiser la manœuvre. Cela a mis fin à ses chances de se battre pour la victoire. Quant à Kimi, il essayait de gérer son placement derrière Max (Verstappen) avant le dernier tour, mais le lever de pied et la remise des gaz ultérieure lui ont coûté du déploiement d'énergie et, au final, la chance de se battre jusqu'à la ligne ainsi que sa place sur le podium.

Ce sont de petites marges, mais face à un tel niveau de concurrence, elles font la différence. Avec une dégradation aussi faible, il n'y avait pas d'écart de performance significatif entre les voitures, ce qui a donné une course très intéressante axée sur le placement, le jugement et le sens de la course. Nous pouvons apprécier le spectacle tout en étant frustrés par notre propre course. Nous savons que nous aurions pu mieux faire aujourd'hui ; nous analyserons ces moments, en tirerons les leçons et viserons à mieux terminer les deux dernières courses de la saison.

Andrew Shovlin, directeur de l'ingénierie piste

C'est évidemment décevant d'être 2e et 3e à trois tours de la fin, avec le sentiment d'avoir une chance de victoire, pour finalement franchir la ligne 4e et 9e. Ce fut un Grand Prix inhabituel du point de vue de la course. Passer devant était relativement simple, mais y rester était difficile. L'effet combiné de l'aspiration et du mode dépassement rendait quasiment impossible de s'échapper ; une grande partie de l'après-midi s'est donc passée dans le peloton, à batailler pour les positions.

Kimi a fait du bon travail en remontant progressivement pendant que George se battait avec Verstappen. La voiture de sécurité est intervenue à un moment qui a supprimé une grande partie de la variété stratégique ; ensuite, tout s'est résumé à la façon dont on gérait et déployait intelligemment son énergie. Nous n'avions un bon équilibre sur aucune des deux voitures, manquant tantôt d'adhérence à l'avant, tantôt à l'arrière. Nous perdions donc du terrain dans les virages et devions dépenser plus d'énergie pour le récupérer dans les lignes droites.

Dans les derniers tours, nous nous réjouissions d'une fin de course palpitante. Malheureusement, George a perdu toute chance quand il a freiné trop tard au virage 5 et a touché le mur. Kimi, de son côté, a levé le pied au virage 14 pour rester derrière et conserver le mode dépassement. Cela a affecté sa récupération d'énergie dans la dernière séquence de virages et ne lui a laissé aucune énergie pour se défendre face aux deux McLaren.

Nous n'avions pas besoin qu'on nous rappelle que nous avons beaucoup de travail si nous voulons défendre les deux championnats l'an prochain, mais nous en avons eu la preuve

aujourd'hui. Nous allons travailler d'arrache-pied pour tirer le maximum des deux dernières courses, mais surtout pour en tirer tous les enseignements et nous placer dans la meilleure position possible pour 2027.

Contact :
Gregory Delepine gregory.delepine@mercedes-benz.com
Julien Vely julien.vely@mercedes-benz.com

Année anniversaire Mercedes-Benz « 140 ans d'innovation »
Depuis que Carl Benz a déposé le brevet pour la première automobile il y a 140 ans et que Gottlieb Daimler a construit sa voiture motorisée peu après, Mercedes-Benz s'est consacrée à l'innovation constante et à la création des voitures les plus recherchées au monde pour les clients. Cette ambition a guidé chaque innovation – de la première automobile au monde en 1886 au plus grand lancement de produit de l'histoire de l'entreprise actuellement en cours. Avec sa passion pour la performance, la puissance pionnière, l'excellence et un engagement indéfectible envers le service client, la marque a constamment façonné l'avenir de la mobilité. Le résultat va bien au-delà de la simple réussite technique – il crée ce sentiment inimitable qui traverse tout ce que fait Mercedes-Benz : bienvenue chez vous.

MercedesBenz célèbre 140 ans d'innovation : trois nouvelles berlines S-Class ont entrepris un voyage transcontinental dans 140 lieux à travers le monde dans le cadre de la tournée « 140 Years. 140 Places ». Chaque lieu mettait en avant la technologie, l'héritage, l'esprit pionnier et la présence mondiale de la marque. En chemin, clients, fans et collègues ont pu participer aux célébrations jusqu'à la grande finale du « Homecoming » au musée Mercedes-Benz. Les moments forts de la visite sont disponibles dans notre spécial « 140 ans d'innovation | MercedesBenz Media ».

Plus d'informations sur Mercedes-Benz sont disponibles sur https://www.mercedes-benz.com/en/ et sur notre canal LinkedIn sous Mercedes-Benz AG | LinkedIn. Les informations de presse et les services numériques pour les journalistes et les multiplicateurs sont disponibles sur notre plateforme en ligne Mercedes-Benz Media à media.mercedes-benz.com.

Mercedes-Benz AG en un coup d'œil
Mercedes-Benz AG fait partie du groupe Mercedes-Benz AG, qui compte environ 164 000 employés dans le monde, et est responsable de l'activité mondiale de Mercedes-Benz Cars et Mercedes-Benz Vans. Ola Källenius est président du conseil d'administration de Mercedes-Benz AG. L'entreprise se concentre sur le développement, la production et la vente de voitures particulières, fourgonnettes et services liés aux véhicules. De plus, elle aspire à devenir leader dans les domaines de la mobilité électrique et des logiciels pour véhicules. Le portefeuille de marques Mercedes-Benz Cars comprend la marque Mercedes-Benz, ainsi que Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach et la marque de produits G-Class. Mercedes-Benz AG est l'un des plus grands fabricants mondiaux de voitures particulières haut de gamme. En 2025, elle a vendu plus de 2,1 millions de voitures particulières et de fourgonnettes. Dans ses deux segments d'activité, Mercedes-Benz AG étend continuellement son réseau mondial de production avec environ 30 sites de production sur quatre continents. La durabilité est un principe directeur de la stratégie Mercedes-Benz. Mercedes-Benz prend en compte les impacts de ses activités commerciales sur l'ensemble de la chaîne de valeur et prend en compte à parts égales les aspects économiques, environnementaux et sociaux.