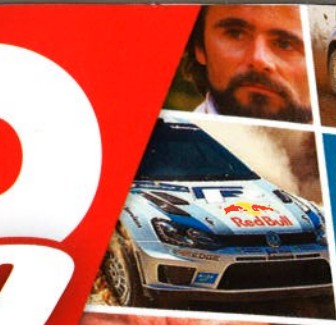


AUTO hebdo

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

N°2049 / 10 FÉVRIER 2016

40 ANS NUMÉRO ANNIVERSAIRE



MAR: 41 DH - MAY: 6 € - PORT CONT: 4,70 €
ESP: 4,20 € - ITA: 4,20 € - LUX: 4,20 €
CAN: 3,10 \$ - CAN
ESP: 4,20 € - ITA: 4,20 € - LUX: 4,20 €
CAN: 3,10 \$ - CAN
ESP: 4,20 € - ITA: 4,20 € - LUX: 4,20 €
CAN: 3,10 \$ - CAN

M 01130 - 2049S - F: 3,95 €
Hormell
Barcode

NOS 40 PILOTES

L'EXERCICE EST, FORCÉMENT, TRÈS DÉLICAT. SORTIR DU CHAPEAU LES MEILLEURS, CEUX QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE DE CE SPORT, TOUTES DISCIPLINES CONFONDUES, C'EST À LA FOIS ÉVALUER LEUR TALENT, LEUR PALMARÈS ET LEURS FAITS D'ARMES. MAIS C'EST AUSSI TENIR COMPTE DE LEUR PERSONNALITÉ, DE LEUR IMAGE ET ENFIN DE LA TRACE QU'ILS ONT LAISSÉE, AU FIL DES ANNÉES, DANS NOS MÉMOIRES. PRÉCISION D'IMPORTANCE : ILS SONT PRÉSENTÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

ÉRIC BRIQUET, PATRICK CAMUS, PHILIPPE CARLES, JEAN-MICHEL DESNOUES, JEAN-LUC TAILLADE, THIBAUT VILLEMANT



Laurent Aiello

L'EUROPÉEN

Sa prestation aux 24 heures du Mans 1998 en avait laissé plus d'un pantoufle, y compris Stéphane Ortelli et Allan McNish, ses deux équipiers sur la Porsche 911 GT1 n°26. S'il s'agit là de sa victoire la plus prestigieuse, c'est en Supertourisme que le haut de Fontenay-aux-Roses (Hauts-de-Seine), a fait l'essentiel de sa carrière. Grâce à lui, les lecteurs de *AUTOhebdo* ont découvert tous les championnats nationaux de référence, à une époque où le niveau était autrement plus relevé qu'actuellement. Sous les couleurs de Peugeot Sport, il a été sacré champion de France en 1994 avant de récidiver trois ans plus tard en STW (ex-DTM). Jamais avare de défis, il a ensuite traversé la Manche pour aller inscrire son nom au palmarès du BTCC, en 1999. Revenu en Allemagne, il décrochera un ultime titre, en DTM avec Audi, en 2002, avant de raccrocher le casque en 2005. Histoire de renouer avec sa deuxième passion, le jet-ski. **T. V.**

Jean Alesi

POPULARITÉ INTACTE

Sa hargne, sa détermination autant que sa conscience de posséder un réel potentiel de pilote, dont son père Frank était encore davantage convaincu, c'est à l'occasion du Volant Elf Paul-Ricard, en 1984, qu'elles sauteront aux yeux. La finale se joue entre Jean Alesi et Éric Bernard, qui se montre un poil plus rapide sur la série de cinq tours chrono, mais ne peut éviter un tête-à-queue. Alesi lauréat? Non, le jury décide de faire repasser les deux candidats. Éric Bernard en sort vainqueur pour 1/100^e! Frank Alesi est condamné à financer de ses propres deniers la saison de Formule Renault de son rejeton. En 1986, il monte en F3, au sein d'une écurie maison, gérée par le fils aîné José. Vice-champion de France en fin de saison, Jean est couronné

l'année suivante, au sein de l'équipe Oreca. C'est une rencontre avec Eddie Jordan, lors du Grand Prix F3 de Macao, en 1989, qui scellera son destin. La suite, on la connaît avec l'arrivée chez Tyrrell, « l'exploit » de Phoenix - 2^e derrière Senna - en 1990, et le transfert à Maranello de Jean le Sicilien. Emporté par sa passion, son gros cœur et son coup de volant magistral, davantage motivé par le plaisir qu'il offrait à son public que par les statistiques, Jean Alesi n'aura pas eu la carrière que son talent méritait. En dépit de sa seule et unique victoire acquise au Grand Prix du Canada 1985, les cinq saisons passées chez Ferrari, à l'un des pires moments de la Scuderia, mettront à mal ses derniers espoirs. Mais elles auront glorifié un niveau de popularité rarement atteint. **P. C.**



Fernando Alonso

LA GRANDE CLASSE

On le dit soupe-au-lait et intraitable quand les choses ne vont pas dans sa direction, mais le « taureau des Asturies » est d'abord un pilote de grand tempérament et de grande classe. Un champion au sens le plus noble. Managé par Flavio Briatore depuis fin 2000, il a effectué ses débuts en F1 lors de la saison 2001 au sein de la petite Scuderia Minardi avant de rejoindre Renault F1 Team. C'est avec l'écurie française qu'il a réussi ce qui reste, à ce jour, ses deux meilleures saisons, en s'adjugeant le titre Pilotes en 2005 et 2006. Après le

court intermède McLaren en 2007, où il ne supporte pas la montée en puissance du jeune Lewis Hamilton, et un retour improbable à Enstone en 2008 et 2009, il signe pour Ferrari. Cinq ans durant, il fera tout pour ramener le titre à Maranello et finira par perdre patience. Sûr de tenir la Scuderia à bout de bras, il devient irritable, avec au bout le divorce. Après avoir essuyé l'an passé les affres du retour de Honda en F1 avec McLaren, l'Espagnol espère enfin obtenir un troisième titre de champion du monde. **J.-M. D.**

Mario Andretti

LE MEILLEUR DE L'AMÉRIQUE

Au cours d'une carrière s'étalant sur près de cinq décennies, l'Italo-Américain, né le 28 février 1940 à Montona, dans la province d'Istrie, a marqué l'histoire du sport automobile de son empreinte, remportant deux

grandes courses majeures outre-Atlantique, Daytona 500 en 1967 et Indy 500 en 1969, quatre championnats IndyCar (trois en USAC en 1965, 1966 et 1969 et un en CART en 1984), et surtout la couronne mondiale en



Formule 1, chez Lotus, en 1978. Sans oublier quelques succès, au passage, dans des disciplines très prisées aux États-Unis, telles que les midgets, sprint-cars et dragsters. C'est dire l'éclectisme de ce grand monsieur. **J.-M. D.**

NOS 40 PILOTES

Ari Vatanen

L'ÉTERNEL MIRACULÉ

Champion du monde des rallyes 1981, le fougueux Finlandais a connu une carrière extrêmement bien remplie, courant au plus haut niveau pendant trois décennies... et frôlant plusieurs fois la mort. Grâce à la Ford Escort RS, il connaît une première carrière en championnat du monde des

rallyes très fructueuse, avec un titre mondial obtenu en 1981, à 28 ans. Puis, avec la Peugeot 205 T16, il expérimente le meilleur (cinq victoires en Mondial) comme le pire, avec un très grave accident au rallye d'Argentine 1985 dont il réchappe par miracle. Nullement impressionné, il

repart avec la troupe de Jean Todt en rallye-raid et au Dakar, épreuve qu'il va remporter à quatre reprises (1987, 1989, 1990 et 1991. Ndlr). Tous les Africains connaissent alors son nom, mais c'est en Finlande qu'il va connaître ses derniers succès... en politique, ayant été élu à deux reprises député européen. **PH. C.**



DPP/ G. LEVENT



DPP/ F. LE FLOCH

Sebastian Vettel

GRAINE DE CHAMPION

Poli, doux et gentil côté paddock ; rude, dur et colérique côté piste, le quadruple champion du monde n'a rien du gendre idéal à qui tout réussit. Vettel est un bosseur, un pinailleur même, qui demande autant aux autres qu'à lui-même. Très jeune, peut-être en observant son idole Michael Schumacher, il a compris que le talent n'est rien sans le travail. Dur mais juste, il est très aimé des mécaniciens et ingénieurs qui travaillent avec lui et non pour lui. Pas étonnant que Ferrari se soit tourné vers

ce phénomène pour redonner à la Scuderia la confiance qu'elle avait fini par perdre. Inversement, après une carrière passée depuis son plus jeune âge sous la bannière Red Bull, et cinq saisons d'incroyables succès sanctionnées par quatre titres mondiaux consécutifs (2010 à 2013), il fallait à l'Allemand un nouveau challenge pour montrer au monde, et à lui-même, que sa réussite n'était pas seulement liée à la qualité des produits de Milton Keynes, fussent-ils dessinés par Adrian Newey. **J.-M. D.**

Gilles Villeneuve

LE FUNAMBULE

La musique, envisagée un moment par son père, Séville, accordeur de piano itinérant, ne voulait pas de lui, alors il a choisi la motoneige. Dans la foulée, école de pilotage et F. Ford, puis F. Atlantic ne seront que pures formalités. McLaren lui propose alors un Grand Prix d'essai, celui de Grande-Bretagne 1977. De quoi accrocher le regard d'Enzo Ferrari. Le Commendatore voit à travers le Canadien un diamant brut à façonner. Il faudra pourtant attendre 1982 pour voir un Villeneuve face à une situation dans laquelle tout est réuni. La Ferrari est à son apogée et le Québécois fait figure de favori. Mais tandis que Didier Pironi vient tout juste de signer la pole position du Grand Prix de Belgique à Zolder, la Ferrari n°27 percute, à 260 km/h, une roue arrière de la March de Jochen Mass. Le choc est d'une violence inouïe. Enzo Ferrari vient de perdre son second « fils ». **P.C.**



DPP

Que retiendra l'histoire ? Six victoires en 67 GP, mais surtout ces derniers tours à Dijon, en 1979, enroulés par la Ferrari et la Renault de René Arnoux, roues contre roues, dans un duel salué par un public debout, pour l'attribution d'une 2e place. À moins que son retour au stand, sur trois roues après une crevaison, au Grand Prix de Hollande 1979, ne vous rappelle quelque chose... **P.C.**

Jacques Villeneuve

ÉLECTRON LIBRE



J.F. GALERON

Jacques Villeneuve, c'est une histoire, un talent et une gueule. Une histoire que son père Gilles n'a pas eu le temps d'achever ; un talent qui lui permit de triompher en CART et aux 500 Miles d'Indianapolis (1995), de devenir champion du monde F1 (1997), et même de s'imposer à Spa-Francorchamps, en Sport-Prototypes, au volant de la Peugeot 908 HDi FAP (2008) ; et enfin une (grande) gueule qui dit tout ce qu'elle pense sans le filtre du politiquement correct et qui fait désormais les beaux jours de la chaîne Canal+ en tant que commentateur des Grands Prix. (voir entretien p.44-49. Ndlr) **J.M. D.**

Si la sagesse fait durer,
les passions font vivre.
Bon anniversaire à Auto Hebdo.



SUBARU

Confidence in Motion



WRX STI

Subaru et son réseau
vous offrent **8 000 €* !**
de plaisir



WWW.SUBARU.FR



Gamme WRX STI à partir de 44 490 €. **Modèle présenté : WRX STI-S (PM incluse) : 45 600 € TTC.**

Tarif public au 1^{er} février 2016. **Consommations et émissions de CO₂ (parcours mixte) de la gamme WRX STI : 10,4 l/100 km et 242 g/km.** *Offre plaisir 8 000 € non déduite.

JACQUES VILLENEUVE

“LE RESPECT DU RISQUE EST QUELQUE CHOSE QUE J’AI APPRIS DE MON PÈRE”

PARCE QUE LES PLUS BELLES CONFIDENCES SE FONT AUTOUR D’UN CAFÉ, LE CHAMPION DU MONDE DE F1 1997 A ACCEPTÉ DE REMBOBINER POUR NOUS, LORS D’UN PETIT-DÉJEUNER IMPROVISÉ, LE FIL D’UNE CARRIÈRE INFINIMENT RICHE. ENTRE HÉRITAGE PATERNEL PAS TOUJOURS FACILE À PORTER ET BESOIN DE VIVRE À 300 À L’HEURE, RENCONTRE AVEC LE PILOTE LE PLUS HONNÊTE - ET DONC CONTROVERSÉ - DE SA GÉNÉRATION.

ROMAIN BERNARD - PHOTOS BERNARD ASSET

Il est 10h30, en ce jeudi 21 janvier, lorsque Jacques Villeneuve pousse la porte de la Gourmandine, repère où il aime se réfugier à Villars-sur-Ollon (Suisse) et où il nous a donné rendez-vous. « Je viens ici manger des crêpes depuis plus de trente ans », lance-t-il en guise d’introduction. Dans moins de 24 heures, l’annonce de son départ de l’écurie de Formule e Ven-

turi sera rendue publique. Nous possédons déjà l’information, jamais nous n’y ferons allusion lors de cette rencontre, comme si l’on voulait croire que le cours de l’histoire pouvait encore être modifié. Malgré tout, c’est notre hôte, peut-être par déformation professionnelle, qui ouvre le bal des questions. « Pourquoi avez-vous demandé à me rencontrer ? », lâche celui qui commente désormais les Grands Prix pour Canal+ sur le ton de la plaisanterie. Sa demande est pertinente et l’explication que je vais lui fournir relève d’une démarche très personnelle. Adolescent, j’avais vécu l’arrivée de Jacques Villeneuve en F1 comme une bulle d’oxygène dans un sport qui me plaisait certes, mais au sein duquel je ne me reconnaissais dans aucun champion. Soit trop âgés, soit trop policés. Le Canadien arrivait avec quelque chose de nouveau, de rafraîchissant, une énergie folle et un culot que seuls de jeunes gens ambitieux ont. À l’instar des frères Gallagher - du groupe Oasis - qui, à cette même époque, ont dynamité le rock anglais, celui qui se tient aujourd’hui en face de moi a su bousculer les codes en flirtant avec la limite ténue qui sépare la confiance en soi de l’arrogance, et emmener dans son sillage une nouvelle génération de passionnés de F1. Voici le compte-rendu de la discussion informelle qui s’en est suivie.

LORSQUE L’ON POUSSE LES MEUBLES EN F1 COMME VOUS L’AVEZ FAIT DÈS VOTRE ARRIVÉE EN 1996, IL Y A UN RISQUE DE SE BRÛLER LES AILES. QUELLE ÉTAIT VOTRE APPROCHE À CETTE ÉPOQUE ?

Je ne me suis jamais posé de question, et je ne suis pas arrivé en me disant que j’allais faire des frasques et montrer que j’existe. Je voulais juste faire mon truc, tout simplement, ▶





“MA VIE N’A RIEN DE SURRÉALISTE. JE ME SUIS BATTU POUR, JE SUIS FIER DE CE QUE J’AI ACCOMPLI, ET J’ESPÈRE EN ACCOMPLIR ENCORE”



c'est-à-dire vivre ma passion et tout faire pour gagner. Faire de la course automobile était mon but dans la vie depuis que j'avais 5 ans. Je ne savais pas que cela serait en F1, car mon père était toujours en Formule Atlantic aux États-Unis, donc je n'en connaissais même pas l'existence. Vouloir devenir pilote est le premier souvenir que je conserve, et il n'y a pas eu une seule journée dans toute ma vie où j'ai envisagé faire autre chose, y compris durant mes études ou après la mort de mon père (en 1982. Ndlr). Lorsque je suis arrivé en F1, ce n'était que la continuité logique de tout ça.

DISONS QUE VOTRE CARRIÈRE N'A PAS SUIVI LE CHEMIN TRADITIONNEL DE L'ÉPOQUE QUI PASSAIT ALORS PAR LA F3, PUIS LA F3000...

Lorsque j'ai débuté, le cigarettier Camel voulait tous les fils de pilotes célèbres. J'ai eu un coup de bol car c'était le bon moment. Il y avait Damon Hill en Angleterre et moi en F3 en Italie. La F1 était devenue mon objectif, mais cela a bloqué et je suis parti au Japon pour sortir des sentiers battus, une destination où beaucoup de pilotes allaient alors repousser leur retraite. Avec Tom Kristensen, qui était mon équipier, nous avons ouvert une autre voie. Puis, je suis parti aux États-Unis. Donc oui, mon accès à la F1 n'a pas suivi un chemin direct, mais ce fut une bonne chose, car j'ai suivi la meilleure préparation possible.

POURQUOI ?

Le passage par Indianapolis (*le Canadien s'est imposé à Indy500 en 1995. Ndlr*) m'a aidé à gérer la pression qui était ensuite très importante en F1.

VOUS ÊTES ENTRÉ PAR LA GRANDE PORTE EN F1, VIA L'ÉCURIE WILLIAMS-RENAULT. UNE ARRIVÉE PLUS DISCRÈTE DANS UN PETIT TEAM ÉTAIT-ELLE UNE OPTION QUE VOUS VOUS INTERDISIEZ ?

Non. Beaucoup de pilotes le disent, mais aucun le pense. Aucun pilote accepterait de ne pas rouler en Formule 1. Ne pas y aller signifie qu'il n'y a pas de carrière. Cela reste le summum, et dans mon cas, c'est la victoire à Indianapolis qui a ouvert les portes en me facilitant les discussions avec Bernie (*Ecclestone. Ndlr*) et Frank Williams. Et lorsque je suis arrivé, mon but était de gagner, tout simplement. Je me suis tenu au plan que j'ai toujours mis en place : une année pour apprendre, au côté de Damon qui était un pilote génial et d'expérience, et la seconde année pour tout casser.

IL FAUT NOUS REMETTRE DANS LE CONTEXTE DE L'ÉPOQUE : VOUS DÉBARQUEZ AVEC UN LOOK D'ADO EXPERT EN INFORMATIQUE, CHEMISE OUVERTE ET LUNETTES. CELA ROMPAIT AVEC LE STÉRÉOTYPE DU PILOTE DE F1 QUE L'ON VOYAIT JUSQU'ALORS...

Personne ne m'a jamais demandé de respecter un code vestimentaire, donc je venais sur les circuits vêtu comme je l'étais dans la vie. Même Frank Williams s'en fichait complètement. L'année au Japon m'avait beaucoup libéré, ainsi que celles passées aux États-Unis ensuite, de mon passé européen.

VOUS AVIEZ 21 ANS, EN 1992, LORSQUE VOUS ÊTES PARTI COURIR AU JAPON. ÉTAIT-CE UNE SORTIE DE VOYAGE INITIATIQUE ?

C'était génial, un peu comme faire mon



Son exil en Formule 3 japonaise, en 1992, le convaincrà de son talent.

année universitaire à l'étranger. Nous étions un paquet de pilotes expatriés, tous là parce que nos carrières bloquaient, et qu'au lieu d'amener des budgets, nous étions professionnels et payés. Nous étions jeunes, nous découvriions le monde, nous sortions d'une Europe où tout est trop carré. Au Japon, nous avions une liberté totale et, à l'inverse, la quantité de travail était incroyable. Nous y apprenions le respect avec les ingénieurs, et on tournait tout le temps, tout le temps, tout le temps en essais. Mieux qu'en F1 alors. Sur la piste, la bagarre était coriace, dure, mais avec énormément de respect et sans jamais aucun coup de traître. Ça m'a donné une très bonne direction pour tout le restant de ma carrière. Enfin, sur le plan individuel, loin de la pression parentale, j'étais livré à moi-même. À mon arrivée à Tokyo, je n'avais aucun contact à appeler, aucun endroit où loger. J'ai dû me débrouiller, trouver un hôtel et tout a commencé comme ça. C'était l'aventure.

ALLER AU JAPON, ÉTAIT-CE UNE FAÇON D'ÉCHAPPER À VOTRE STATUT DE « FILS DE » PARFOIS DÉRANGEANT ?

Non, je venais simplement d'effectuer déjà trois saisons en Italie, et le passage en F3000 avait bloqué. Je tenais là une bonne offre au Japon avec Toyota et je me disais qu'il y avait une opportunité pour que cela débouche sur des nouveaux horizons. J'ai effectué, durant cette année 1992, des essais avec le proto Groupe C et même pris part à une course (4^e aux 500 km de Mine sur une TS010. Ndlr) avec Tom Kristensen et Eddie Irvine, et je pense que s'il n'y avait pas eu les États-Unis ensuite, je serais devenu pilote d'Endurance Toyota. Cela faisait partie des plans et j'aimais vraiment ça. Être courtisé a eu l'effet d'un déclic en moi, je me suis libéré et j'ai franchi un cap d'un point de vue du pilotage.

POUR REBONDIR SUR L'IDÉE DE FILIATION AVEC UN PÈRE CHAMPION AUTOMOBILE TRÈS CÉLÈBRE, VOUS AVEZ ÉTÉ, AVEC DAMON HILL, LES PREMIERS À GAGNER AU PLUS HAUT NIVEAU, À EXISTER PAR VOUS-MÊME...

C'est parce que, avant tout, il y avait la passion, et pour Damon qui était très travailleur, et pour moi.

ÉTIEZ-VOUS, À L'INSTAR DE HILL, UN GROS BOSSEUR OU BIEN VOTRE PILOTAGE ÉTAIT-IL PLUS INSTINCTIF, SANS PEUR NI REGRET EN CAS DE SORTIE DE PISTE ? C'EST UN PEU L'IMAGE QUE VOUS ÉMETTIEZ ET QUI PLAISAIT...

Lorsque je commettais un accident, la seule chose qui m'embêtait était de casser la voiture, de rentrer aux puits (*terme canadien pour définir les stands. Ndlr*), de voir les mécanos qui bossaient toujours comme des acharnés et que je venais de leur abîmer la voiture.

SI VOUS N'EN CASSIEZ JAMAIS, ON VOUS AURAIT À L'INVERSE TAXÉ DE NE PAS PRENDRE SUFFISAMMENT DE RISQUES...

Le respect du risque est quelque chose que j'ai appris de mon père en le voyant travailler. Jouer avec le danger ne veut pas dire être inconscient. Il y a aussi une partie de calculs. Certains pilotes vont courir et jouer sans savoir quantifier les risques qu'ils prennent, et d'autres oui. J'ai toujours été conscient de ces risques et j'en tirais aussi une fierté. Passer l'Eau Rouge, à Spa, à fond à une époque où c'était presque impossible ne servait à rien, mais c'était par pure fierté. C'était important pour moi. Idem : sortir d'un gros accident comme si de rien n'était, c'était peut-être une forme de « machisme » tiré de mes antécédents de hockeyeur canadien qui est à l'opposé du foot.

DE VOTRE PÈRE, AVEZ-VOUS CONSERVÉ CE GOÛT POUR UN STYLE DE PILOTAGE TRÈS AGRESSIF, VOIRE DÉMONSTRATIF ?

Mon père, à l'opposé de ce que les gens croient, je ne l'ai quasiment pas connu, car il n'était jamais présent. Donc j'ai appris ce que j'ai eu envie d'apprendre, de ce que j'ai imaginé. Être avec lui dans l'hélicoptère, à le voir essayer de faire un looping à 50 mètres du sol pour épater les autres pilotes de l'héliport, est un exemple de son grain de folie, ou encore m'abandonner les commandes à 10 ans en me disant « *Maintenant, c'est à toi de nous faire voler !* »

VOTRE DÉFINITION « DU RESPECT DU RISQUE » EST AMUSANTE...

Non, lui ne l'avait pas du tout. Je me souviens d'un trajet en hélico où, entre Praloup (*station des Alpes du Sud. Ndlr*) et Monaco, il devait couper, en vol, le moteur qui surchauffait lorsque le témoin d'urgence ▶

s'allumait. Il volait aussi en plein brouillard, notamment en Italie où il survolait l'auto-route pour se repérer grâce aux panneaux de circulation, lorsqu'il était perdu. Mon père était inconscient, il se sentait intouchable, mais il m'a quand même appris la notion de risque, avec la nuance que l'on pouvait se faire mal. Enfant, je trouvais ça drôle, j'ai grandi comme ça. Il fallait être fier de faire quelque chose que personne d'autre ne saurait imiter. Comme doubler Schumacher par l'extérieur à Estoril (*Grand Prix du Portugal 1996. Ndlr*), des choses qui faisaient partie intégrante de la vie d'un pilote, de la compétition, et j'en avais besoin.

EN MÊME TEMPS, LA F1 AVAIT BESOIN DE CE RETOUR DU GOÛT DU RISQUE APRÈS LA MORT DE SENNA, EN 1994 !

Je ne sais pas. Dans mon cas, je venais de la Formule Indy où l'on roulait à 380 km/h entre les murs et où les chocs faisaient très mal. La F1, ce n'était rien à côté de ça. Après, j'ai eu la chance de piloter à une époque où les voitures étaient sûres, car à celle de mon père, je n'aurais pas survécu. J'aurais peut-être pris moins de risques aussi...

CE GOÛT DU RISQUE, VOUS L'AVEZ AUSSI CULTIVÉ DANS VOTRE FAÇON DE GÉRER VOTRE CARRIÈRE : F3 JAPON PUIS ATLANTIC, PUIS CART, PUIS F1. AUTANT DE DISCIPLINES DIFFÉRENTES OÙ IL FAUT REPARTIR DE ZÉRO ET RÉAPPRENDRE À GAGNER...

Je n'ai jamais eu de plan de carrière, il est impossible d'en avoir un. Un pilote est trop dépendant de facteurs externes. Il doit toujours avoir l'esprit ouvert pour s'adapter, et j'ai passé ma vie à saisir des occasions quand elles étaient là. Ensuite, j'ai besoin d'apprendre. Les moments les plus excitants sont lorsque vous avez la sensation de vous améliorer. En F1, ce qui était génial, c'est que l'apprentissage était continu, année après année. Sinon, on peut se lasser. Voir quelqu'un plus performant que moi initie une réflexion sur savoir comment, d'abord, être aussi rapide, puis ensuite le battre. Il y a toujours des astuces, et j'ai toujours eu la chance de travailler avec des ingénieurs incroyables qui comprenaient et respectaient le feeling du pilote dans les réglages. Chez Sauber en F1 (*2005-2006. Ndlr*), c'était tout l'inverse. On me disait : « Tu t'assois là et tu conduis ! » C'était insupportable. Moi, il me fallait une feuille de papier et rester 2-3 heures avec mon ingénieur pour tout retranscrire avec mes émotions, et non pas avec une grille graduée de 1 à 5 et par virage comme le font les pilotes aujourd'hui. C'est impossible de travailler comme ça. Dans ma tête, je fermais les yeux et je voyais comment la suspension travaillait pour le retranscrire à l'ingénieur qui prenait le temps d'aller chercher en moi ces informations, de les digé-

rer, etc. J'ai eu cette chance d'être dans de grandes équipes qui respectent ce travail de recherche d'information. C'est aussi ce qui nous a permis, à Indianapolis, de faire si vite des choses fantastiques avec le moteur Ford réputé moins performant. On ne suivait pas les réglages « logiques » : à Indy en 1995, personne n'a voulu mettre le capot moteur avec l'aileron de requin qui était très négatif en soufflerie. Mais une fois la voiture en travers, il permettait de revenir en ligne... et c'est ce qui m'a permis de gagner. À mi-course, je me suis retrouvé en dérapage, en butée de



La victoire à Indy 500 en 1995 lui servira de tremplin pour accéder à la F1.

contre-braquage, car mes pneus étaient usés à la corde. Et finalement, je me suis retrouvé droit, à 10 cm du mur, pied à fond.

EST-CE VOTRE VICTOIRE À INDY 500 QUI A DÉTERMINÉ VOTRE ARRIVÉE EN F1 ?

Pour Frank Williams, il était clair qu'il n'y aurait pas de F1 sans victoire à Indy. Pour lui, gagner une course avec autant de pression était l'élément qui l'a motivé à me faire confiance. Puis, il y a eu plusieurs séquences de tests durant la saison 1995 qui m'ont d'ailleurs permis d'être encore plus fort en Cart et de décrocher le titre.

CE CÔTÉ TRÈS GROS BOSSEUR, VOIRE PINAILLEUR, QUE VOUS NOUS CONTEZ CASSE L'IMAGE TRÈS « COOL » QUE JE ME FAISAIS DE VOUS...

Non, elle rejoint votre vision du jeune informaticien qui peut passer des heures à bidouiller un ordinateur, car tout cet aspect technologique me bottait. Jouer avec les chiffres, les maths, le scientifique, j'adore ça ! Dès 12 ans, je programmais des jeux informatiques, ça m'amuse tout en m'apprenant la patience. Je peux rester dix heures à plancher sur quelque chose qui m'intéresse, mais tout lâcher après 5 minutes, si ce n'est pas le cas. Je dormais en cours de philo mais je me bouffais des heures de maths sans problème. Ça m'a été très utile en course automobile.

VOTRE ÉDUCATION AMÉRICAINE A-T-ELLE APPORTÉ QUELQUE CHOSE DE NEUF EN F1 ?

Ma chance, encore une fois, a été de débiter en F1 avec un ingénieur de talent, Jock Clear, un ex-rugbyman qui avait cette mentalité de sportif et de respect du feeling pour bien jouer. Il était encore « jeune » en F1 pour que je puisse apporter des idées et les tester, comme les communications radio systématiques ou le réglage des ailerons lors d'un pit

stop, choses qui étaient incessantes en Cart. Un autre exemple tout bête : on a été les premiers à mettre des rebords aux pédales d'accélérateur et de frein pour retenir les pieds dans les virages, un détail aujourd'hui banal mais qui ne l'était pas à l'époque. Jock me faisait toujours confiance, à tel point qu'en 1997, alors que Patrick Head (*cofondateur et directeur technique de Williams jusqu'en 2004. Ndlr*) voulait toujours que nous assouplissions la suspension, nous avons décalé tous les chiffres de réglage sur le châssis, comme ça, lui était content et nous, nous faisons les trucs dans notre coin avec notre propre grille de graduation. Je tenais tête à Patrick Head et il aimait ça car mes argumentaires suivaient. À l'inverse, Head a détruit Heinz-Harald Frentzen, qui était souvent en pleurs à force qu'on lui change sans cesse ses réglages.

COMMENT AIMIEZ-VOUS RÉGLER VOTRE MONOPLACE ?

J'ai toujours privilégié les voitures pointues, légères de l'arrière et très réactives au volant, directes dès l'impulsion et sans sous-virage. Le sous-virage me tue, je suis incapable de piloter avec.

CE TYPE DE RÉGLAGE AVEC UN ARRIÈRE TRÈS MOBILE N'EST PAS TOUJOURS SIMPLE À GÉRER...

Non, car une voiture légère est toujours légère. Lorsque l'on marche sur de la glace, il n'y a pas de surprise. On est déjà attentif. Alors qu'une voiture sousvireuse, lorsque son train arrière décroche, c'est impossible à rattraper.

VOUS AURIEZ ÉTÉ UN BON PILOTE DES ANNÉES 80, ALORS...

Non, étant donné que ce n'était pas une F1 précise. Les pilotes devaient jeter leur voiture dans les virages pour la mettre en travers, ce qui n'est pas la même chose. La Williams de 1997 demandait d'être très doux au volant, mais elle réagissait au moindre millimètre de braquage, ce qui permettait, en pneus neufs en qualifications, de mettre du gaz tout le temps et de réaliser des choses super.

REVENONS SUR L'ÉPISODE DE JEREZ 1997. SUITE À VOTRE ACCROCHAGE AVEC MICHAEL SCHUMACHER, VOUS AVEZ ÉTÉ CATALOGUÉ DE GENTIL ET L'ALLEMAND DE MÉCHANT. CE RAISONNEMENT N'ÉTAIT-IL PAS TROP PROCHE DU MONDE MERVEILLEUX DE DISNEY ?

Oui, car le méchant a aidé le gentil à gagner. C'est aussi simple que cela. Je n'en ai jamais souffert, c'était même super car Michael a rendu cette saison et ce titre encore plus importants dans un sens. Tout avait commencé à la manche précédente, à Suzuka, où je me fais disqualifier avant la course (*non-respect de drapeaux jaunes lors des essais. Ndlr*), ce qui



était hallucinant. C'est une chose que la FIA n'aurait jamais dû faire, car c'est dans ce genre de situation où je suis le meilleur. Quand on me met dans un coin, ça m'incite à réagir. J'ai passé les deux semaines suivantes à parler ouvertement des frasques passées de Schumacher contre Damon (*Adelaide 1995. Ndlr*) ou Häkkinen (*GP de Macao 1990. Ndlr*) pour sensibiliser et lui mettre la pression. En F1, il ne suffit pas d'aller plus vite. Il faut battre l'autre psychologiquement. Quand Williams a signé Frenzen, c'était pour faire de lui le champion de l'équipe. Erreur. Dès lors, il n'y avait pas cinq minutes où je ne cherchais pas à prendre le dessus. La même chose s'est passée avec Michael. Depuis mon dépassement par l'extérieur à Estoril, il m'en voulait. Un respect s'était mis en place et il a toujours réfléchi à deux fois avant de me doubler en course, même bien des années plus tard. Si bien qu'avant Jerez, la FIA a statué : s'il y a un incident en course, le pilote sera disqualifié.



Jerez 1997. L'accrochage avec Schumacher lui ouvrira les portes du titre mondial...

VOTRE JEU A DONC ÉTÉ D'INOCULER LE VIRUS EN QUELQUE SORTE...

Oui, mais ça restait dans le respect. Je savais que ma seule opportunité pour le doubler était en pneus neufs et à un seul endroit du circuit où j'étais plus vite que lui. Donc j'ai attaqué, car il me fallait gagner. Je suis venu de tellement loin qu'il ne m'a pas vu venir, puis quand il m'a aperçu à son niveau, il a élargi sa trajectoire pour me laisser de la place. Mais il a compris son erreur et m'a mis un coup de volant qui a eu pour effet de le sortir lui. Sans ça, il aurait pu probablement me redoubler plus tard durant la course... Quelque part, il m'a aidé à gagner. Au tour suivant, il était sur le bord du muret et je me souviendrai toujours de son regard. Il était incroyable ! Il venait peut-être pour la première fois de perdre ses moyens.

APRÈS L'ÉPISODE WILLIAMS, VOUS AVEZ PRIS UN AUTRE RISQUE, CELUI DE CO-FONDER BAR - POUR BRITISH AMERICAN RACING - EN 1999 AVEC VOTRE AMI ET MENTOR CRAIG POLLOCK. QUINZE ANS PLUS TARD, VOUS POUVEZ VOUS SATISFAIRE D'AVOIR, EN QUELQUE SORTE, POSÉ LES BASES DU TRIOMPHE DE MERCEDES EN F1... (BAR A ÉTÉ RACHETÉ EN 2006 PAR HONDA, PUIS EST DEVENU BRAUN GP EN 2009, ET ENFIN MERCEDES DÈS 2010. NDLR).

J'ai mis tous mes salaires gagnés jusqu'alors dans cette aventure. Je venais de remporter le championnat du monde, il me fallait un nouveau challenge, et celui-ci était incroyable. J'ai toujours trouvé ça hallucinant de voir à quel point nous nous étions fait insulter quand on voit que, aujourd'hui, McLaren ne se fait pas critiquer pour un niveau de compétitivité moindre à ce que l'on avait, pour une équipe qui n'avait pas cette histoire et à une époque

où seul le Top 6 marquait des points (*jusqu'en 2002, puis Top 8 de 2003 à 2009, et Top 10 depuis. Ndlr*). Mais lorsque David Richards est arrivé dans l'équipe, c'était invivable politiquement car j'étais pris entre lui et Craig. J'ai été viré soi-disant parce que je coûtais trop cher, mais Jenson Button a signé pour un salaire encore plus élevé alors qu'il n'avait jamais gagné une course. Dans cette affaire, j'ai été trop fidèle à Craig et les médias, qui avaient le sentiment qu'il y avait un gâchis de carrière, se sont dressés contre moi.

VOS CHOIX DE CARRIÈRE, C'EST UN PEU VOTRE PROBLÈME, NON ?

Je sais, et j'ai vécu avec.

APRÈS WILLIAMS, Y AVAIT-IL DES OFFRES ALTERNATIVES SUR VOTRE TABLE ?

Oui, McLaren. Adrian Newey (*alors directeur technique de l'écurie de Ron Dennis. Ndlr*) m'avait appelé pour me demander de ne pas signer chez BAR, afin de le rejoindre. Il m'aimait bien, car il avait vu ce que j'avais su faire avec ses voitures chez Williams et il y avait un énorme respect entre nous deux. Il serait facile aujourd'hui de dire que cela aurait été génial chez McLaren, mais comment passer à côté de sa propre écurie ? Je ne regrette rien. Si : ma seule erreur a été de signer la reconduction (*en 2002. Ndlr*) de contrat chez BAR, alors que j'avais une offre de Renault.

APRÈS LA F1, VOTRE CARRIÈRE A PRIS UNE TOURNURE À LA MICHEL VAILLANT : ENDURANCE, NASCAR, RALLYCROSS, FORMULE E... COMMENT EST NÉE L'AVENTURE AVEC LA PEUGEOT 908 HDI FAP ?

Il y avait déjà eu une prise de contact avec Peugeot à l'époque de Prost GP, mais Serge Saulnier (*alors team manager de Peugeot Sport. Ndlr*) me voulait absolument en Endurance. Le Mans, pour moi, faisait partie du « grand globe » avec Indianapolis et Daytona. Ce qui m'avait le plus surpris, c'est que cela se pilotait comme une F1, sans sous-virage, avec de la puissance. À rouler, c'était génial, mais il fallait faire des sacrifices côté réglages car je partageais la voiture (*avec Nicolas Minassian et Marc Gené. Ndlr*). La première année, d'apprentissage, ça bossait super bien. Mais la suivante, on a réussi à perdre la course, et sur le podium du Mans, je n'ai pas fait semblant d'être heureux d'une 2^e place. Nous devions gagner. Il y a de belles 2^e places, mais celle-

ci était vraiment très moche. Nous avions perdu la victoire à cause d'une surchauffe moteur causée par des radiateurs obstrués par des débris, ce n'est pas pareil. On nous demandait de ménager le moteur et nous rendions 2 à 3 secondes par tour à l'Audi de Kristensen. Ce mécontentement m'a valu probablement ma place en 2009. C'est dommage, je me suis fait critiquer, et je n'ai pas aimé ça. Peugeot m'a appris par mail que mon remplacement était motivé par la promotion d'un pilote français typé Endurance... et ils ont pris David Brabham (*l'Australien remportera Le Mans en 2009 avec Alexander Wurz et Marc Gené. Ndlr*).

EN NASCAR, VOS APPARITIONS ONT TOUJOURS ÉTÉ REMARQUÉES...

J'ai eu peur au début car, en sortant de la F1, je ne pensais pas être capable de piloter des Nascar. Et puis finalement, je me suis rendu compte que c'était un bonheur. Ces voitures de 900 ch, je n'ai jamais connu de trucs plus fous que ça ! À Sonoma (*Californie. Ndlr*), c'était à couper le souffle. Le tour entier est en travers, avec les roues qui décollent. C'était une bataille constante.

VOS AVIS TRANCHÉS PLAISENT. UN RÔLE À LA NIKI LAUDA, PRÉSIDENT NON-EXÉCUTIF DE MERCEDES GP, POURRAIT-IL VOUS INTÉRESSER EN F1 ?

Oui, clairement, sachant qu'il ne se gêne pas pour dire ce qu'il pense... Mais il me faudrait de la liberté, et des responsabilités, pas un rôle fictif d'étendard.

ON CONNAÎT VOTRE PASSION POUR LA MUSIQUE, À L'INSTAR D'ADRIAN SUTIL, PIANISTE RECONNU. UN BON PILOTE FAIT-IL UN BON MUSICIEN ?

Je n'avais jamais fait le lien mais il y a, dans les deux cas, un rythme, une compréhension, une part d'art, de la précision mais aussi de la folie, de l'expression des sentiments. Il faut se surpasser, rechercher la perfection, ne jamais être satisfait.

VOUS AVEZ TROIS GARÇONS. S'ILS VOUS DISENT UN JOUR QU'ILS VEULENT ÊTRE LA TROISIÈME GÉNÉRATION VILLENEUVE EN SPORT AUTOMOBILE, LES AIDEREZ-VOUS ?

Non. Ils devront faire comme moi, se débrouiller pour vivre de leur passion. Adolescent, j'ai été mécanicien dans une écurie pour être au plus près de ce que je voulais faire plus tard.

DERNIÈRE QUESTION : SI VOUS METTIEZ, L'ESPACE D'UN INSTANT, VOTRE VIE SUR « PAUSE » ET QUE VOUS JETIEZ UN REGARD EN ARRIÈRE, VOUS CONVAINCIEZ-VOUS QUE C'EST BIEN LA MÊME PERSONNE QUI A FAIT TOUT ÇA ?

C'est ma vie, elle n'a rien de surréaliste. Je me suis battu pour, je suis fier de ce que j'ai accompli, et j'espère en accomplir encore. ●

TURN ONE
ACCESS TO PASSION



RALLYE
OFF-ROAD
RACING
TRACK DAYS
COURSE DE CÔTE
KARTING

Julien MAURIN
Vainqueur du Tour de Corse 2015 en WRC2

WWW.ORECA-STORE.COM

RETROUVEZ NOS PRODUITS EN EXCLUSIVITÉ CHEZ ORECA STORE