

TOYOTA  
**GT86**



TOYOTA

TOUJOURS  
MIEUX  
TOUJOURS  
PLUS LOIN

QUI SÈME LE  
**GRAND  
FRISSON**  
RÉCOLTE DE  
**NOMBREUX PRIX**



2<sup>E</sup> PLACE À L'ÉLECTION  
DE LA VOITURE  
DE L'ANNÉE® 2013<sup>(1)</sup>



ÉLU SPORTIVE  
DE L'ANNÉE 2012  
PAR LA RÉDACTION  
DU MAGAZINE  
ECHAPPEMENT



ÉLU SPORTIVE  
DE L'ANNÉE 2012  
PAR LES INTERNAUTES  
DU SITE AUTOMOBILE  
SPORTIVE.COM



TROPHÉE COUP  
DE CŒUR 2012  
DE L'AUTOMOBILE  
MAGAZINE

À PARTIR DE 29 900€<sup>(2)</sup>

VENEZ LE DÉCOUVRIR ET L'ESSAYER CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE : TOYOTA.FR

Consommations L/100 km (Normes CE) : cycle mixte de 7,1 à 7,8. Émissions de CO<sub>2</sub> (Normes CE) : cycle mixte de 164 à 181 g/km (E).

(1) Décernée par un jury européen de 58 journalistes spécialisés de la presse automobile. (2) Tarif TTC au 01/03/2013 pour un GT86 (option peinture métallisée non incluse). Modèle présenté : 30 470 € (option peinture métallisée incluse).

FIA GT NOGARO LOEB BUTE SUR AUDI ESSAI COURSE BMW Z4 GT3

**AUTO**  
*hebdo*

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

N°1903 / 3 AVRIL 2013

Après son très grave  
accident en 2011

**INTERVIEW  
EXCLUSIVE**

**ROBERT**

**KUBICA**

*"Le rallye est la discipline rêvée"*  
*"Je suis en meilleur état qu'il y a un an"*



**JACQUES VILLENEUVE EN CLAIR !**  
L'ex-champion du monde nous parle de sa nouvelle vie  
de commentateur télé... et juge Vettel, Webber, Alonso, Hamilton

Homemell

M 0130 - 1903 - F: 3,50 €

FR : 3,50 € - DOM : 4,70 € - TOM : 960 XPF - BEL : 3,60 € - CH : 6,40 FS - AND : 3,80 € - CAN : 7,20 \$ CAN - ESP : 3,80 € - ITA : 3,80 € - LUX : 3,80 € - MAR : 36 DH - MAY : 5,30 € - PORT. CONT. : 4,10 €



### Miracles

Surtout n'y voir aucun lien. Certes, nous publions cet entretien au lendemain du lundi de Pâques, et Robert Kubica est quasi ressuscité, mais ce timing est surtout dû à sa présence au rallye des Canaries qu'il a disputé, il y a dix jours, sur une DS3 RRC. Michel Lizin, notre envoyé spécial, l'a pisté durant tout le week-end et a dû faire preuve de patience pour décrocher le pompon, mais ça valait vraiment le coup. Jugez-en vous-même. Il faut le dire et le redire, le courage dont fait preuve le Polonais depuis maintenant plus de deux ans et son accident, le combat qui est le sien pour récupérer tous ses moyens physiques et retrouver le plus haut niveau, méritent notre plus grand respect. L'ancien pilote Renault F1 aurait pu – dû ? – accepter l'offre de Mercedes pour courir en DTM. Il a préféré faire confiance à Citroën et à son directeur, Yves Matton, qui est pour beaucoup dans sa venue en WRC 2, dès le Portugal, à la mi-avril, et en ERC. Il faut simplement espérer que Kubica cessera de flirter avec les rails. Les images vidéo de sa dernière sortie de route, visibles sur notre site Internet, sont suffisamment effrayantes pour ne pas oublier qu'il a déjà payé très cher sa passion pour la compétition routière. Take care Robert !

PhS

VILLENEUVE LANCE LA MODE DES CRÂNES CHAUVES SUR CANAL+ ...



→ Commandez vos anciens numéros sur [www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)



Après le GP de Malaisie

## VETTEL N'EN FINIT PAS DE S'EXCUSER

**D**e retour en Europe, après son refus d'obéir aux consignes de son écurie et la victoire qui en découla en Malaisie, Sebastian Vettel s'est, cette fois, excusé en personne auprès du personnel de Red Bull Racing. Le pilote allemand, présent à l'usine de Milton Keynes en fin de semaine dernière pour y préparer le prochain Grand Prix de Chine (14 avril), a saisi l'occasion pour revenir sur les

événements de Sepang. Selon une indiscretion de Christian Horner, le triple champion du monde a tenu à affirmer qu'il ne répètera pas ce type d'actions dans le futur. « Il a expliqué qu'il ne pouvait pas remonter les aiguilles du temps, mais qu'il reconnaissait avoir eu tort, a souligné le Team principal de RBR. Seb s'est excusé auprès de chaque membre de l'écurie, car il sait combien il est impor-

tant de faire partie d'une équipe. » De son côté, Hemut Marko, le responsable de la filiale Red Bull, dont on connaît les préférences pour Vettel, a affirmé que tout était rentré dans l'ordre après que Webber et Vettel se sont serré la main dimanche soir en Malaisie. « Pour nous, l'affaire est close. » Un peu court, non ? Selon Flavio Briatore, qui est toujours impliqué dans le mana-

gement de Mark Webber, une nouvelle cohabitation entre l'Australien et l'Allemand est impossible à l'horizon 2014 (rappelons que le contrat de Vettel court jusqu'à fin 2014 et celui de Webber se termine à la fin de la saison). « Il n'y a plus de relation entre eux, s'est-il ouvert au micro de RAI Radio. Désormais, il y a deux ennemis chez Red Bull, et ça va être un avantage pour Ferrari ! » Pour l'an-

cieen patron de Renault F1 Team, la responsabilité de Horner est clairement engagée : « S'il y avait eu un vrai manager, il aurait ordonné un nouveau changement de position. Normalement, c'est le Team principal qui va sur le podium à la première victoire de la saison (c'est Adrian Newey qui s'en est chargé. Ndlr), et Christian n'a pas eu le courage d'y aller... »

J.-M. D.





# JACQUES VILLENEUVE

**“ON M’A SOUVENT REPROCHÉ  
DE DIRE CE QUE JE PENSAIS”**

**IL N’A JAMAIS EU LA LANGUE  
DANS SA POCHE LORSQU’IL  
ÉTAIT PILOTE, IL L’A ENCORE  
MOINS DEPUIS QU’IL EST  
DEvenu COMMENTATEUR.  
C’EST DONC AVEC SON SENS  
CRITIQUE ET SA FRANCHISE  
LÉGENDAIRE QUE LA RECRUE  
DE CANAL+ NOUS RACONTE  
SA NOUVELLE EXPÉRIENCE  
DERRIÈRE UN MICRO ET  
NOUS PARLE DE FORMULE 1.  
DU SPORT COMME DU SHOW,  
DE SES PAIRS, COMME  
DES PNEUS PIRELLI. ET C’EST  
TOUJOURS AUSSI DÉCAPANT.**

PROPOS RECUEILLIS PAR **PATRICK CAMUS**

**COMMENT SE RETROUVE-T-ON COMMENTATEUR  
DES GRANDS PRIX POUR CANAL+ ALORS QUE L’ON  
VOUS SAVAIT CONSULTANT CHEZ SKY ITALIA ?**

J’ai simplement reçu un message me demandant si j’étais intéressé. Canal+ est une chaîne jeune, moderne, dynamique, avec une liberté d’esprit et d’expression qui me plaît bien. En plus, il y avait tout à construire. Je n’étais pas un électron libre devant s’intégrer dans un carcan datant de plusieurs années.

**CETTE LIBERTÉ D’ESPRIT À LAQUELLE VOUS ÊTES  
SOLIDEMENT ATTACHÉ...**

Oui, totalement et depuis toujours. On m’a souvent reproché de dire ce que je pensais, certains ont même dit que c’était à cause d’elle que ma carrière a été ce qu’elle a été. Non, cela n’a rien à voir.

**S’IL Y AVAIT UNE RECONVERSION DANS LAQUELLE NOUS NE  
VOUS IMAGINIONS PAS, C’EST POUTANT BIEN CELLE-LÀ !**

Moi non plus, je ne l’imaginai pas. Mais j’ai souvent dit qu’à le faire, il fallait le faire bien, dans de bonnes conditions, et d’une manière à laquelle je tiens beaucoup. C’est-à-dire en entrant vraiment dans mon sujet, en ne contentant pas de quelques banalités ou de plaisanter avec les collègues dans le paddock. Je m’en lasserais très vite. Je connais le milieu, la F1 me passionne encore mais j’avais quand même un peu peur. L’année dernière, j’avais eu une petite expérience avec les Anglais au Grand Prix du Canada et ça s’était plutôt bien passé. Même si les pilotes ou les patrons d’équipes auxquels je m’adressais me regardaient bizarrement. Cette fois, je commente et mes questions sont uniquement à but d’information personnelle.

**DEUX TÉLÉS, DEUX LANGUES, C’EST QUAND MÊME  
UN SACRÉ BOULOT...**

Oui, et c’est beaucoup d’heures surtout. Pour Canal+, c’est du commentaire en direct, de toutes les séances d’essais et de la course, trois jours durant, ce qui est le plus excitant pour moi. Pour Sky Italia, c’est de l’analyse avant et après l’action. Donc les deux s’emboîtent bien en termes d’horaires. Mais j’avoue que je quitte le paddock plus lessivé que lorsque je pilotais ! Le travail commence bien avant la prise de micro, ne serait-ce qu’en discutant avec les uns et les autres dans le paddock, et se termine deux heures après l’arrivée.

**ET TOUT CELA VOUS REND HEUREUX ?**

Oui, pleinement. Je suis occupé par des choses que j’aime bien, en parlant de ce que je connais, en vivant dans un milieu que je connais et en apportant ce que je peux apporter à ceux qui m’écoutent. Après avoir vécu la vie trépidante d’un pilote de F1, il est impératif d’avoir une occupation « prenante ». Je ne supporte pas de tourner en rond chez moi. Je ne suis pas non plus en train de me demander ce que je fais dans ce paddock de Sepang. J’y suis pour le boulot, donc c’est bien. Sans boulot, je n’y serais évidemment pas. Le solitaire que je suis préfère vivre avec les siens, dans les Pyrénées.

**VOUS AVEZ TRAVAILLÉ VOS DOSSIERS AVANT DE PARTIR  
POUR L’AUSTRALIE ?**

J’ai suivi la F1 depuis mon arrêt, je connais encore pas mal de gens dans le paddock, et j’ai des infos... Mais je ne passe pas mes journées sur Internet à piquer des infos ici et là et à les vérifier. Je préfère faire confiance à ce que je vois et j’apprends de moi-même.



## QU'EST-CE QUI VOUS ATTIRE DANS CE MÉTIER ?

Suivre l'action, la commenter en fonction de mon expérience, lire les chiffres, les analyser, décortiquer la réaction des pilotes, expliquer, justifier ou critiquer des choix, en discuter avec des ingénieurs ou des patrons d'équipe. Les stratégies, les pneus... Les écrans de télé des cabines de commentateurs sont petits, capter une erreur de pilotage n'est pas simple mais il y en a huit. On cherche, on scrute... Il y a toujours quelque chose à dire. D'autant que l'on peut apprendre quelques infos d'une séance à l'autre.

## L'ERREUR DOIT QUAND MÊME ÊTRE FACILE...

Oui. Nous en commettons sûrement et en commettrons encore (*Jacques Villeneuve commente les Grands Prix sur Canal+ au côté de Julien Febreau. Ndlr*). Il ne faut pas hésiter à se corriger si besoin est.

## MEUBLER LORSQUE LES MONOPLACES NE ROULENT PAS, C'EST UN BEL EXERCICE ?

J'avais très peur de ces moments de piste vide, durant lesquels on se sent démuné. Jusqu'à maintenant, je dois dire que cela ne s'est pas trop mal passé dans la mesure où c'est le début de saison, avec beaucoup de nouveautés, et de choses à dire. Le problème surviendra forcément un jour en cours de saison. Surtout si un pilote ou une équipe prend définitivement le dessus, avec les sempiternels problèmes de pneus. Peut-être qu'on finira nous-mêmes par nous lasser d'une trop forte domination. On ne pourra pas répéter les mêmes choses à chaque fois ! Il faut trouver de belles histoires à raconter, et surtout rester en éveil sur tout, et très concentré. Mais c'est vrai que, parfois, on peut ressentir une baisse d'énergie. Ce petit coup de « moins bien » est la pire chose qui puisse arriver à un commentateur. Il commente en décalé, il « divague », comme s'il était en hypnose, n'entend plus les questions de son partenaire. Mais un petit bout de chocolat et, hop, ça repart !

## VOUS ARRIVE-T-IL DE VOUS RAPPELER, FACE À CES ÉCRANS, QUE VOUS ÉTIEZ DANS L'UNE DE CES MONOPLACES, IL Y A QUELQUES ANNÉES ?

Oui, bien évidemment, mais ce n'est pas une réflexion de vieux soldat qui regrette ses batailles et ses copains de chambre. Je me dis cela pour justement me rappeler comment je réagissais face à une situation donnée, ou comment j'aurais réagi face à tel événement. Je me rends également compte, dans ces moments-là, à quel point les journalistes manquaient d'informations. Je me souviens de critiques me concernant qui étaient parfaitement justifiées, et là je me disais : « Bravo, ils ont fait fort. » Je me souviens aussi d'autres totalement à côté de la plaque, faute d'infos. Mais critiques quand même !

## LE JOURNALISTE N'EST MALHEUREUSEMENT PAS TOUJOURS COUPABLE. IL EST PARFOIS VICTIME DU « POLITIQUEMENT CORRECT » OU DU SILENCE RADIO QUE LES ÉQUIPES LUI IMPOSENT...

Oui, mais dans ce cas-là, soit on insiste pour avoir l'info, soit on change de chemin pour aller à elle, soit on émet des hypothèses. En aucun cas il faut tirer à vue sans être



sûr de son coup. Je m'aperçois aujourd'hui que le risque est réel pour le journaliste qui veut faire son boulot correctement. Mais avant d'y aller, il faut être sûr de son affaire.

## EN COLLANT AU PLUS PRÈS DE L'ACTION, NE VOUS ARRIVE-T-IL PAS DE RESSENTIR L'ENVIE DE REPASSER DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA CABINE DE COMMENTATEURS ?

C'est vrai que je n'ai pas tourné la page définitivement... mais au micro, je ne pense pas à ça. Je suis à fond dans mon boulot et le pilotage ne me traverse même pas l'esprit, sauf pour une référence face à ce que j'ai à commenter. Par contre, en me promenant dans le paddock ou de retour à la maison, je me dis que ces F1 restent de satanées belles autos et que j'aimerais bien en piloter une...

## VOTRE IMAGE DE PILOTE « GRANDE GUEULE » QUI PENSE CE QU'IL DIT ET DIT CE QU'IL PENSE N'AFFOLE-T-ELLE PAS QUELQUES SERVICES DE PRESSE ?

Sans doute. Parce qu'il y a cette image d'un Villeneuve pilote prêt à tout critiquer et à pleurnicher sur son sort, sans réfléchir à ses propos ni aux conséquences qu'ils avaient. Les gens se sont plantés. Je n'ai jamais recherché l'image ou la notoriété par les mots et je ne me suis jamais préoccupé de leurs répercussions, parce qu'ils me semblaient justes. J'étais le premier surpris de voir à quel point ce que je pouvais dire prenait parfois une importance disproportionnée. Tout simplement parce que le petit monde de la F1 n'est pas habitué à ce que l'on dise la vérité. C'est dommage. Les gens ont besoin de savoir. Plus on cache de choses, moins ils comprennent et plus ils se font une idée fautive du problème. Ils jugent alors sans savoir et prennent une attitude non conforme envers vous. Pour que les gens jugent, ils ont besoin de l'info. Je la leur donnais, plus ou moins selon ce qui était utile de dire sans porter préjudice. Les pilotes ont tout de même une capacité de réflexion, ils doivent s'en servir. Je n'ai jamais voulu être un « plaignard », je voulais seulement que les gens jugent bien et en connaissance de cause.

## DE QUOI VOUS ARRACHER LES CHEVEUX – SANS ALLUSION AUCUNE À VOTRE CALVITIE ! – EN OBSERVANT LES PILOTES D'AUJOURD'HUI ?

Je remarque que pas un des pilotes nouvelle génération n'est capable de reconnaître sa propre erreur. J'entends des : « On a fait une erreur », « L'équipe a fait une erreur », « On a choisi les mauvais pneus », etc. Et même en cas de mauvaise stratégie, elle est toujours bonne à leurs yeux. Tout le monde est content de tout ! Ce qui n'est évidemment pas le cas. À part le vainqueur ou ceux du podium, j'ai du mal à imaginer une satisfaction générale du 4<sup>e</sup> au 22<sup>e</sup>... Ça se discute en réunion technique d'après-qualif ou d'après-course mais rien ne transpire. Dehors, il doit faire toujours beau...

## PEUT-ÊTRE MANQUENT-ILS D'EXPÉRIENCE POUR S'EXPRIMER LIBREMENT FACE À LEUR ÉQUIPE TECHNIQUE ?

Un jeune pilote français m'a avoué, à Melbourne, que son équipe lui a fait rater sa qualif pour un mauvais choix de pneus. Hallucinant ! Cela a failli arriver à Räikkönen. Il a simplement dit à son équipe qu'il ne reprendrait pas la



**“J'AVOUE QUE JE QUITTE LE PADDOCK PLUS LESSIVÉ QUE LORSQUE JE PILOTAIS”**







**“LE PETIT MONDE DE LA F1 N’EST PAS HABITUÉ À CE QUE L’ON DISE LA VÉRITÉ. C’EST DOMMAGE”**



piste si on ne lui mettait pas les pneus qu’il demandait. Affaire réglée. C’est une question de caractère autant que d’expérience. Je ne pense pas qu’un pilote doive avoir une confiance aveugle en son équipe. Il a ses propres sensations, sa propre idée, et s’il est sûr de lui, il doit se faire écouter. S’il ne l’est pas, a-t-il sa place en F1 ? On est en F1 quand même, pas en F3 ! S’il ne dit rien, qu’il ne se plaigne pas.

**C’EST UN MANQUE DE CARACTÈRE, SELON VOUS ?**

Manque ou absence totale ? Pour beaucoup de pilotes, l’accession en F1 est une fin en soi. Un jeu. Ils comptent sur l’assistance de leur équipe technique pour tout. Parce qu’ils sont arrivés trop jeunes, trop rapidement, et sans beaucoup de formation. Par contre, il y en a quelques-uns qui évoluent et se débrouillent bien, et que l’on voit faire des trucs très bien sous la pluie, quand il faut vraiment se sortir les tripes, piloter sur le fil du rasoir ou gérer ses pneus. Un ingénieur ne fait pas tout.

La part personnelle dans les décisions compte beaucoup. Elle peut engendrer des erreurs mais c’est utile à l’expérience car on se souvient toujours de ce qu’il ne faut plus faire. Elle donne une grande confiance en soi. Autre attitude qui m’énerve : entendre des pilotes, et non des moindres, affirmer avec le sourire qu’ils ont raté leur course pour x raisons mais qu’ils sont super heureux pour l’équipe et leur équipier ! Ce n’est pas crédible, ou alors c’est l’abandon de sa propre rage de gagner. Se faire battre par son équipier, à la régulière, est la pire chose qui puisse arriver à un sportif. C’est la reconnaissance de sa défaite, voire de sa faiblesse. Ce politiquement correct, imposé par les équipes, oui, j’aurais du mal à le digérer...

**BERNIE ECCLESTONE ÉVOQUE SOUVENT LE MANQUE DE CARACTÈRE DES UNS ET DES AUTRES, MAIS AU MOINDRE ÉCART, C’EST LE COUP DE RÉGLE SUR LES DOIGTS...**

La mentalité est venue des constructeurs, des services de presse, de marketing, de la pensée unique. Plus que leurs pilotes, les équipes veulent se valoriser elles-mêmes, pour mieux se vendre aux sponsors. C’est la conséquence de l’arrivée des constructeurs et globalement des grosses « boîtes » en F1 qui ont évidemment voulu que les retombées soient pour eux, afin de mieux rentabiliser leurs investissements. Ce n’est plus le pilote qui gagne – à la limite, il doit pouvoir être interchangeable – mais l’équipe, ses hommes, ses stratèges et sa technologie. Les constructeurs ont effectivement apporté énormément d’argent, soit eux directement, soit à travers leurs partenaires industriels, et ont donné un nouveau visage à la F1, mais ce sont quand même les pilotes qui sont exposés sur la piste. Ce sont eux dont parlent les fans de F1. Surtout aujourd’hui, alors que la technologie est quasi standardisée et identique pour toutes les équipes. Un fabricant de pneus veut bien venir en F1 mais à condition que ce soit pour son bien. Soit, mais il est des situations où les gens ne comprennent plus ce qui se passe, même si on leur dit que ces pneus sont faits uniquement pour le show. Il y a un décalage entre les messages que l’on veut nous faire passer et ce que les gens voient de la F1.



**CETTE AFFAIRE VETTEL-WEBBER AU GRAND PRIX DE MALAISIE N’EST-ELLE PAS LA PREUVE D’UN BRIN DE CARACTÈRE DE LA PART DE L’ALLEMAND ?**

Décider d’attaquer et de passer son équipier en fin de course, contre les ordres de l’équipe, qui leur demande de préserver moteur et pneus, et sachant qu’il y a eu accord avant le départ n’est pas une preuve de caractère. Ni même d’un meilleur pilotage. On a vu un bébé gâté par son équipe qui ne supporte pas que son équipier soit devant lui. Ils ne s’attendaient sans doute pas à voir leurs deux pilotes en tête, et ils avaient besoin des points. D’où, en plus de l’accord entre pilotes, les appels leur demandant d’économiser les machines. Cela revient à dire « figez vos positions ». Inacceptable de la part de Vettel. Il a cru bon de la jouer perso, de prendre des risques qui, s’il ne s’était pas agi de Webber, auraient pu coûter les deux places à Red Bull.

**C’EST PIRONI-VILLENEUVE ? SENNA-PROST ? LAUDA-HUNT ET ARNOUX-PROST POUR CEUX QUI S’EN SOUVIENNENT ?**

Même genre de scénario. Pas digne d’un triple champion du monde.

**ET ALONSO, AURAIT-IL DÛ STOPPER ?**

Les explications ne sont pas claires. Qui a pris la décision de continuer ? Il a dit avoir encore de l’adhérence et vu que son aileron tenait, il a cru pouvoir continuer sans perdre trop de positions. Mais peut-on boucler cinq tours, avec des lignes droites à vitesse maximum, avec un support de nez cassé ? Par contre, son équipe voyait bien dans quel état était cet aileron. Qui a pris le risque ?

**REVENONS À VOS COLLÈGUES PILOTES. QUELS SONT VOS PRÉFÉRÉS ?**

Parmi les jeunes, j’en pince un peu pour Vergne et Bianchi...

**AVEZ-VOUS TROUVÉ UN PILOTE DONT LA PERSONNALITÉ RAPPELLE LA VÔTRE ?**

Aucune idée... Je n’ai pas planché sur la question. Peut-on trouver un Senna, un Prost, un Mansell ? Je ne crois pas. Faut-il les chercher ? Je ne crois pas non plus. Plusieurs m’impressionnent pour leur hargne, leur constance et leur côté compétiteur, comme Alonso, Räikkönen, ou Webber.

**HAMILTON ?**

Je m’attendais à plus. Il n’a pas été rapide sous la pluie, il a été d’accord pour l’arrêt des qualifs à Melbourne sous prétexte de danger alors que c’était « roulant » et qu’il a la réputation du pilote fougueux et battant. Pour l’instant, je dois reconnaître que le pilote qui sort du lot, c’est Räikkönen. En toutes circonstances, même si ses performances sont évidemment conditionnées par la tenue des pneus et le potentiel de sa machine. Je ne parle là que des sensations que me donnent ces pilotes sur la piste, la manière dont je les vois exploiter leur machine en fonction des circonstances.



## CURIEUSEMENT, VOUS NE CITEZ QUE DES PILOTES DE « L'ANCIENNE ÉCOLE »...

Je n'avais pas fait le rapprochement ! Ce sont eux, a priori, qui réussissent le mieux avec les pneus.

## LESQUELS AIMERIEZ-VOUS INTERVIEWER ?

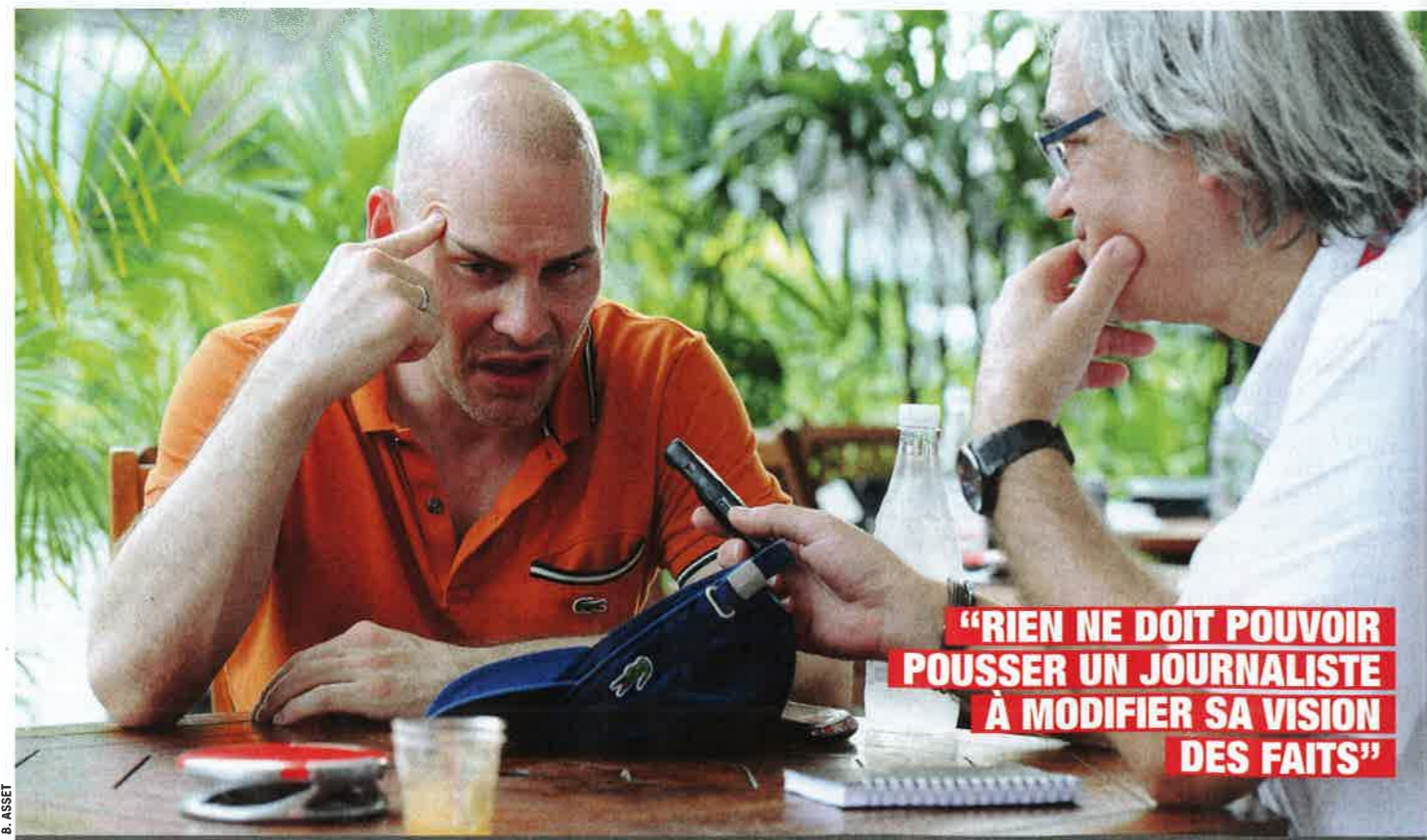
Aucun, parce que je n'aurais pas réponse à mes questions. Du moins, j'en aurais mais pas les bonnes. Bon, Kimi commence à s'exprimer par phrases entières ! Ce qui veut dire qu'il est heureux. J'espère qu'on va le garder comme ça. S'il y en avait un que j'aimerais faire parler, ce serait lui.

## ET LES PNEUS, C'EST UN VÉRITABLE CASSE-TÊTE, NON ?

Ils sont très compliqués à comprendre et à exploiter, à cause du comportement très instable pour quelques degrés de plus ou de moins sur la piste. On se retrouve à l'époque du duel Goodyear-Bridgestone. Les Goodyear d'ancienne technologie avec ceinture en acier qui chauffaient et se détruisaient pour un rien. Avec les Pirelli, c'est tout autant impossible de contrôler leur température. Grainage s'il fait froid, surchauffe et dégradation immédiate s'il fait chaud... Je pense que les pilotes à « l'ancienne » parviennent à sentir où est la limite du fonctionnement optimal et la limite d'adhérence. Ils savent quand taper dans le pneu et quand ne pas taper. C'est là, je crois, que Kimi fait la différence. C'est là que Grosjean doit apprendre de son équipier, il est là pour ça. Vu le potentiel « vitesse » que Romain possède, il ne peut que s'améliorer s'il parvient à maîtriser cette affaire de pneus.

## GP3 OU F3, GP2 OU FR 3.5... LA FORMATION DES PILOTES EST-ELLE SUFFISANTE ? ON SE SOUVIENT LORS DE CERTAINS DÉPARTS MOUVEMENTÉS DE 2012 QUE CERTAINS SOUFFRAIENT DE MAUVAISES HABITUDES PRISES DANS DES DISCIPLINES INFÉRIEURES TROP ÉLOIGNÉES DE LA F1...

Comment voulez-vous que les pilotes qui débarquent aujourd'hui en F1 aient appris les bases du métier qui les attend ? Châssis identique en GP2, le même depuis cinq ans ! Que peuvent s'inventer les pilotes ? On leur demande de sprinter, de faire des temps au tour, d'aller au bout et de bien respecter les arrêts pneus. Vingt minutes d'essais libres, la qualif et la course. Douze jours d'essais privés, à se partager avec un équipier et avec les problèmes techniques liés à la sortie d'une nouvelle voiture. Ils débarquent à Melbourne avec un bagage forcément nul. La F3 et la F2 à l'époque des châssis et des moteurs différents étaient autrement formatrices. Autre sujet sous-jacent, les pilotes payants. Combien de pilotes, depuis quelques années, sont arrivés en F1 par leur seul talent, sans payer ? Une saison de GP2 vaut plus de 1,5 million d'euros, pour une discipline suivie par qui ? Comment vendre ça à des sponsors ? À part le fils de famille riche ou en contact avec une grosse boîte qui accepte de jouer les philanthropes parce que ça amuse le patron, et les très rares jeunes ayant la chance d'appartenir à une filière grâce à ses résultats précédents, je ne vois pas comment revoir en F1 des pilotes ressemblant à ceux que l'on a connus il y a quelques années, qui se sont construits à leur sueur. Ricciardo et Vergne, sortis de la filière Red Bull, Grosjean, repêché par Boullier et Total, et qui le mérite, Bianchi, tenu à bout de bras par Nicolas Todt, la FFSA et Ferrari, qui fait un bon boulot, mais grâce à la chance miraculeuse qu'un poste se soit libéré chez Marussia... Je ne vois pas comment un jeune talent peut éclore aujourd'hui. Quelle peut être l'ambition des autres jeunes ? Rêvent-ils un jour d'intégrer un top-team ou, comme ce fut le cas de Pedro Diniz pendant des années, de faire un bout de chemin en F1, en fond de grille, dans des baquets de location, avant de passer à autre chose ? Psychologiquement, ça ne peut pas être la même chose entre



**“RIEN NE DOIT POUVOIR POUSSER UN JOURNALISTE À MODIFIER SA VISION DES FAITS”**

ces jeunes venus des disciplines dites « promotionnelles » et ceux que l'on a vus arriver avant. Les responsabilités ne sont pas les mêmes et ça se voit sur la piste. Ils restent des pilotes « enfants » alors qu'ils devraient arriver en F1 mûrs.

## LA F1, SES PNEUS « KLEENEX » ET SES COURTS SPRINTS ENTRE DEUX CHANGEMENTS DE ROUES, EST-CE UN SHOW OU ENCORE DU SPORT AUTOMOBILE DE HAUT NIVEAU ?

Un show dans le sens où beaucoup de règles ont été faites pour essayer de créer artificiellement de l'intensité et des événements. Avec l'aileron mobile, par exemple. Mais sur la piste, aucun doute, ça reste un sport dans lequel les gars sont obligés d'aller au charbon s'ils veulent un très bon résultat. En Malaisie, on a vu de beaux dépassements en dehors des zones d'aileron mobile, et en zone d'aileron mobile, on préserve les pneus... Honteux ! Il n'y a plus de course pour le téléspectateur, on n'a plus le temps de voir de belles bagarres, on ne voit plus celui qui remonte sur un adversaire ou pas... tout se passe dans les stands.

## UN COMMENTATEUR TÉLÉ N'A-T-IL PAS POUR OBLIGATION D'ÊTRE « POLITIQUEMENT CORRECT », AGRÉABLE AVEC TOUS, VOIRE COMPLAISANT ?

Je ne crois pas. Il doit être « vrai », avoir le sens critique juste. Casser pour casser est ridicule, méchant et dommageable pour tous. Il doit surtout être, comme doit l'être tout journaliste, indépendant. Entre un plat de pâtes et un verre de vin chez Ferrari, Lotus ou Red Bull, et entretenir une collaboration bien payée avec des écuries comme le font à haute dose certains, il y a une différence ! Rien ne doit pouvoir pousser un journaliste à modifier sa vision des faits. Il peut avoir des affinités avec tel pilote ou telle équipe, en fonction de la qualité de leurs relations, mais cela ne doit pas porter atteinte à son analyse. Le problème est que, très souvent, cette indépendance peut être mal interprétée par un pilote habitué aux compliments permanents. Il ne comprendra pas la critique d'un jour, même justifiée. Sauf s'il est suffisamment intelligent, les pieds sur terre plutôt que dans la bulle que les gens lui ont faite. En tant qu'ancien pilote, champion du monde, j'ai du respect pour les pilotes et je pense que la réciprocité est vraie. Il n'empêche...

## IL N'EMPÊCHE QUOI ?

Que je ne peux déjà plus mettre les pieds dans deux endroits...

## ÇA Y EST, ÇA COMMENCE !

Mais non ! J'ai dit ce que je pensais, et ce que je pensais est la vérité, fondée. Mais elle n'est visiblement pas bonne à dire.

## DES NOMS, DES NOMS !

Une équipe, dont je n'ai vraiment pas dit grand-chose, et Pirelli. Il y a un prix à payer pour faire bien son boulot. Ça ne me dérange pas trop.

## DONC, VOUS NOUS CONFIRMEZ QUE LE CHAMPIONNAT DU MONDE EST FAUSSÉ PAR LES PNEUS ?

Oui, complètement. Principalement parce que les équipes ne peuvent pas travailler. Au bout de deux tours, les pneus se détruisent et bougent dans tous les sens. On le voit nettement sur les images. Quelles sensations peut avoir le pilote ? Quelles directives techniques peut-il donner à son ingénieur ? Ils sont obligés de rouler avec des monoplaces relativement souples en suspension et les pneus se déforment totalement. Impossible d'optimiser l'aéro. Que l'on voie des lambeaux de gomme partir au bout de 70 tours

de lutte acharnée passe encore, mais pas après 10 tours d'essais libres du vendredi matin !

## QUE FAIRE, ALORS ?

Rien, puisque c'est voulu ainsi ! Alternier tours rapides et tours lents pour « cuire » chimiquement et durcir les pneus comme on le faisait en 1997 (année du titre de champion du monde de Jacques Villeneuve. Ndlr) avec les Goodyear est peut-être la bonne solution. Nous choisissons les plus tendres car nous avons trouvé cette astuce pour en tirer le meilleur parti. Les courses se finissaient à la limite mais mieux que pour Ferrari qui souffrait d'un phénomène de bullage terrible. Aujourd'hui, la Lotus est capable de bien exploiter ses pneus mais, surtout, Kimi est capable de faire la différence en les gérant idéalement. Mercedes souffre beaucoup à ce niveau-là, Red Bull aussi, ce qui est surprenant. Les pilotes ont du mal à s'auto-contrôler, ou à aller vite sans « taper » dans le pneu. Il suffit pourtant de peu pour le préserver, peut-être de rouler à 1/10° de sa cadence normale, et de rouler dans le frais plutôt que dans le sillage d'une autre voiture. Un ou deux tours, les températures baissent, et on reprend l'attaque. C'est le petit coup de frein, le petit coup de volant ou le petit coup de gaz qui peut faire la différence entre endommager ou pas ses pneus. Le temps au tour peut ne pas en subir les conséquences.

## PEUT-ON PARLER DE « MANIPULATION » DES RÉSULTATS ?

Ce n'est pas de la « manipulation » puisque c'est pareil pour tout le monde. Des pneus que l'on dit « limite » sont très bien quand ils vont vite, qu'ils donnent de bonnes sensations aux pilotes et qu'ils tiennent le temps de leur relais. Serait-il de 10, 15 ou 25 tours. Ce qui n'est pas le cas de ceux-là. Dans une situation de monopole, pas besoin de faire d'efforts. À l'époque où les manufacturiers étaient deux ou trois, il fallait concevoir un pneu à la fois performant sur un tour mais aussi de tenir en course, d'être constant et fidèle sur la distance. Les manufacturiers cherchaient la limite et c'était génial. La technologie du pneu avançait. On a demandé à Pirelli des pneus qui se dégradent rapidement, pas des pneus qui s'autodétruisent aussi vite, avec une inconstance terrible !

## SUR QUI MISEZ-VOUS POUR LE TITRE MONDIAL 2013 ?

Je disais Alonso-Hamilton avant l'Australie. Après la Malaisie, je dirais Räikkönen-Alonso. Kimi est très fort en course et il commence à être fort sur le tour de qualif. En fait, il faut suivre la manière dont Lotus, Ferrari et Red Bull vont se débrouiller pour la gestion de ces pneus sur l'ensemble des circuits et en fonction de la météo rencontrée. Mercedes démarre généralement très bien ses saisons mais ne parvient pas à suivre le rythme du développement et à rectifier le tir quand ça commence à décliner. Et elle aussi a de gros soucis avec la gestion de ses pneus.

## ÇA NOURRIT BIEN SON HOMME D'ÊTRE COMMENTATEUR TÉLÉ ?

Évidemment pas comparable avec un salaire de pilote, mais je préfère ça à tourner en rond chez moi.

## PEUT-ON PARLER D'UNE NOUVELLE CARRIÈRE ?

Je ne sais pas. Je ne viens de vivre que 2 des 19 GP de la saison. Tout se passe très bien, c'est amusant et je suis hyper motivé ! On verra pour la suite. Mais je ressens quand même le besoin de piloter (Entretien réalisé avant l'annonce de son arrivée en GT Tour, voir p.58. Ndlr) Pour rester excité devant mes écrans, il me faudra des petits coups d'adrénaline au volant ! ●



La surprise du WEEK-END



DUPPI / F. LE FLOU

Depuis son départ de Peugeot Sport, au lendemain d'une 2<sup>e</sup> place aux 24 Heures du Mans 2008 acquise avec Marc Gené et Nicolas Minassian, Jacques Villeneuve avait peu à peu disparu des écrans radar. Sa participation aux éphémères Speedcar Series en 2008-2009 et ses apparitions sporadiques en Nascar ou V8 Supercars, ainsi que sa saison Andros en 2011-2012 le rappelaient régulièrement à notre souvenir, jusqu'à ce que le champion du monde F1 1997 soit intronisé en grande pompe consultant sur Canal+, il y a à peine plus d'un mois. Ce retour médiatique s'accompagne depuis samedi dernier d'un pendant sportif avec l'annonce de son engagement en GT FFSA sur une Ferrari 458 aux couleurs de Sport Garage. Curieusement, ce talentueux touche-à-tout du sport automobile ne présente qu'une maigre expérience en Grand Tourisme, qui se limite à sa participation au City Challenge de Bakou, en octobre dernier, sur une BMW Z4 Vita4One ! C'est dire s'il sera attendu avec curiosité – et enthousiasme – sur la manche d'ouverture de la saison 2013, qui aura lieu les 27-28 avril... au Mans. **J.-C. R.**



La structure française peut viser le titre avec son pilote danois Kevin Magnussen.

## FORMULA RENAULT 3.5 MONZA EN "ANTIPASTI"

Les FR 3.5 n'étaient plus retournées sur l'autodrome milanais depuis mai 2011 et une victoire rendue à Jean-Éric Vergne après une disqualification initiale. Depuis, la série chère à Renault Sport Technologies s'est fortement renouvelée, et les Dallara Renault-Zytek introduites l'an passé vont sans doute y améliorer les chronos de la discipline, d'autant que l'utilisation du DRS accentuera encore les vitesses de pointe atteintes grâce aux appuis minimum autorisés sur ce tracé. Pour cette manche d'ouverture, et avant de retrouver le menu complet des World Series à Motorland Aragon, la FR 3.5 prend place dans le meeting des Superstars, sorte de DTM à l'italienne. Les 13 équipes et 26 pilotes seront en piste dès ce jeudi après-midi pour 3h d'essais collectifs supplémentaires en compensation de la journée annulée par la neige en février. Il en sera de même à Alcaniz dans trois

semaines. Après les tests collectifs de Motorland, du Paul-Ricard et de Barcelone, les pronostics sont favorables au Portugais Antonio Felix Da Costa (Arden Caterham), au Danois Kevin Magnussen (Dams) et au rookie belge Stoffel Vandoorne (Fortec). Mais il faut croire aussi aux chances de victoires du Français Arthur Pic (AV Formula), de Will Stevens (P1), Marco Sorensen (Lotus) ou Nico Müller (Draco). Autres Tricolores engagés : Norman Nato, vice-champion FR 2.0 ALPS l'an passé, qui débute en FR 3.5 chez Dams, et le « revenant » Emmanuel Piget (29 ans), appelé de dernière minute chez Zeta Corse. **J.-L. T.**  
**► Les rendez-vous 2013.** 6-7 avril, Monza (Ita) ; 27-28 avril, Motorland (Esp) ; 25-26 mai, Monaco ; 1<sup>er</sup>-2 juin, Spa (Bel) ; 22-23 juin, Moscou (Rus) ; 20-21 juillet, Red Bull Ring (Aut) ; 14-15 septembre, Budapest (Hon) ; 28-29 septembre, Paul-Ricard (Fra) ; 19-20 octobre, Barcelone (Esp).

### NASCAR SPRINT CUP

## Le Chase sera difficile pour Hamlin

► Accidenté dans le dernier tour de la manche de Fontana, le week-end dernier, alors qu'il se battait pour la victoire avec son ancien coéquipier Joey Logano, Denny Hamlin devrait être absent pour au moins cinq courses. Le pilote Joe Gibbs Racing souffre en effet d'une fracture de la vertèbre lombaire L1. Mark Martin dimanche prochain à Martinsville, puis Brian Vickers sur les épreuves suivantes piloteront la Toyota n°11 durant la convalescence de Hamlin, qui espère

au mieux reprendre le volant à Darlington, le 11 mai. Ses seuls espoirs de disputer le Chase – les play-off pour le titre – reposeront désormais sur la wild-card offerte aux deux pilotes les plus victorieux classés entre la 11<sup>e</sup> et la 20<sup>e</sup> place de la saison régulière. « Je pensais que c'était fini, mais avec le système de points, il y a une chance, a commenté J.D. Gibbs, le président de l'écurie éponyme. Et je sais que Denny se battra pour en faire partie. » **J.-A. D.**

### SUPER GT

## Ultime saison avant la révolution



Double tenant du titre avec Quintarelli-Yanagida, Nissan attaque la passe de trois.

► La série internationale basée principalement au Japon – sept manches dans l'archipel contre une seule en Malaisie – vit sa dernière année dans sa configuration actuelle (motorisation V8 de 3,4 l.). En 2014, son règlement technique sera en effet calqué sur celui du DTM, avant une internationalisation prévue pour 2015 (voir ci-dessous). Le succès du Super GT ne se dément pas avec un peloton fort d'une quarantaine d'unités, dont 15 pour la catégorie GT 500. Trois marques différentes (Nissan, Honda et Toyota via Lexus) et surtout trois manufacturiers concurrents (Michelin, Bridgestone, Dunlop)

vont de nouveau s'affronter en piste. La série est toujours aussi internationale puisque l'on compte pas moins de 12 pilotes non japonais, dont quelques têtes d'affiche bien connues comme l'ex-pilote F1 irlandais Ralph Firman, l'italien Ronnie Quintarelli, double champion sortant avec Matasaka Yanagida, ou encore le champion du monde FIA GT1 2011, l'Allemand Michael Krumm. Côté français, Fred Makowiecki a « remplacé » Loïc Duval comme unique représentant tricolore. Il pilotera l'une des 5 Honda HSV-010 GT, avec Naoki Yamamoto comme coéquipier. **T. Tsuzuki**



## Frédéric MAKOWIECKI

Pilote officiel Honda en Super GT

**Comment se sont passés les tests de pré-saison à Okayama ?**  
 Ce fut intense ! Il m'a fallu découvrir l'équipe, la voiture, le circuit... et mon coéquipier (Naoki Yamamoto). Le travail n'a pas manqué, le team devant aussi apprendre les pneus Michelin avec lesquels il va évoluer cette année. C'est une chance d'être en partenariat avec ce manufacturier qui est double tenant du titre. Et comme trois voitures seulement rouleront en Michelin en GT500... Ensuite, avec Naoki, nous avons commencé à échanger nos expériences : lui connaît très bien la voiture et, de mon côté, j'ai une bonne connaissance des pneus.  
**Le fait que vous découvrez les tracés cette année sera-t-il pénalisant ?**  
 La première manche se déroule à Okayama, donc ça ira. Et il y aura des essais privés sur chaque circuit avant les courses. J'ai un très bon ressenti au volant de la Honda. Certes, je n'aurai pas le même feeling qu'un pilote qui court ici depuis plusieurs années, mais je suis assez confiant dans nos possibilités sur les circuits à haute vitesse.  
**Propos recueillis par J.-C. R.**

## Le DTM sur trois continents

► Comme annoncé précédemment (voir Ah n°1901. Ndlr), le Grand-Am et l'ITR – l'organisme gérant le DTM – viennent de signer un accord visant à mettre sur pieds une version nord américaine du championnat allemand. Celle-ci pourrait voir le jour dès 2015, soit un an après les débuts du nouveau Super GT japonais, basé sur un règlement technique commun avec le DTM. Le projet global intéresse pas moins de six grands construc-

teurs actuellement impliqués (BMW, Audi, Mercedes, Toyota, Nissan et Honda), en attendant d'attirer les Américains et leurs marques premium comme Cadillac (General Motors), Lincoln (Ford) ou SRT (Chrysler). « Autant les constructeurs allemands lorgnent vers le marché outre-Atlantique, autant les constructeurs américains sont intéressés par une pénétration sur le continent européen, analyse ainsi Hans-Werner Aufrecht, le

Pdg d'ITR. Il reste encore beaucoup de chemin à parcourir, mais l'accord final devrait être gagnant-gagnant pour toutes les parties. » Un règlement commun entre les séries allemande, japonaise et américaine aurait aussi un impact certain au niveau des coûts de production ; c'est en tous cas ce qu'ont immédiatement relevé les représentants des trois firmes aujourd'hui engagées en DTM. **J.-C. R.**

### CE WEEK-END

## Top départ pour la 208 Rally Cup

► Le lancement de la 208 Rally Cup, qui remplace le Volant 207, aura lieu au rallye Terre des Causses, manche d'ouverture du championnat de France sur terre qui se déroule ce week-end à Capdenac (Aveyron) où Jean-Marie Cuoq (Citroën C4 WRC) et Guerlain Chicherit (Mini WRC) seront les grands favoris. Peugeot Sport peut se féliciter de compter 24 engagés qui rêvent de remporter un volant au sein de la Peugeot Rally Academy en 2014. Kevin Abbring (24 ans), ex-pilote VW, espère relancer sa carrière. Son expérience et sa pointe de vitesse font de lui la référence pour Stéphane Lefebvre (membre de la Peugeot Rally Academy).

Figurent également en têtes d'affiche Stéphane Consani (équipe de France FFSA), Vincent Dubert (équipe Rallye Jeunes FFSA 2012), Charles Martin (vice-champion de France Junior 2012), Thomas Privé (champion de France 2008), Anthony Cosson, Julien Abelli, etc. Les anciens du

Volant ou des formules de promotion, tels Denis Millet (ex-Rallye Jeunes) ou Noël Tron (ex-officiel Citroën) viendront se mêler aux débats à l'instar de Frantz Comoli, Jean-Paul Monnin ou Bruno Riberi. **E. B.**



PEUGEOT SPORT

## VITE

### SOLBERG

La première expérience en rallycross du champion du monde des rallyes 2003 avait mal débuté, le week-end dernier, à Lydden Hill (G.B.). Petter Solberg a détruit l'arrière de sa Citroën DS3 en 1<sup>re</sup> manche, mais il s'est rattrapé en remportant la 2<sup>e</sup>. Lundi, il n'a pu accéder à la finale de la 3<sup>e</sup> manche.

### MONTAGNE

Nicolas Schatz, triple champion de France en titre, étrennera bien sa nouvelle Norma-BMW sur la première manche de la saison hexagonale, le week-end prochain à Bagnols-Sabran. Son dauphin Sébastien Petit y est inscrit sur une Reynard 95 Mugen, alors que Cyrille Frantz disposera de son proto Osella.