

AUTO hebdo

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

2220 / 12 JUIN 2019 autohebdo.fr

JEU CONCOURS

GAGNEZ DES
PASS POUR
LE GRAND PRIX
DE FRANCE DE F1

 **FORMULA 1
PIRELLI
GRAND PRIX
DE FRANCE
2019**

F1 CANADA

VETTEL

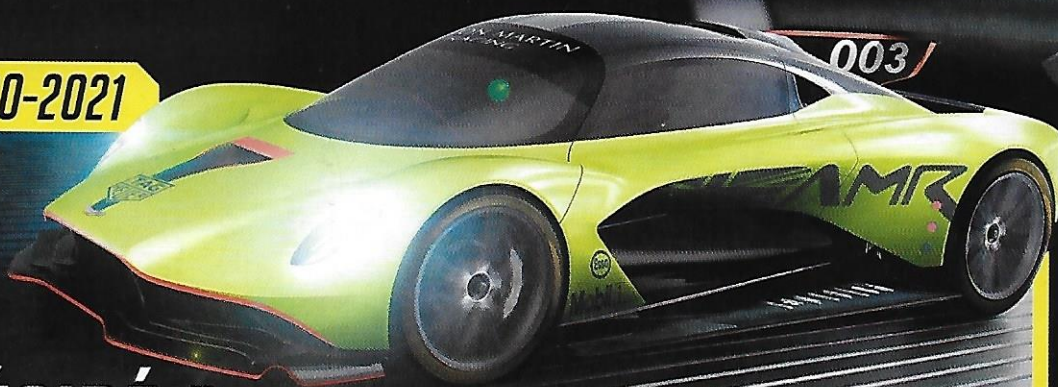
VICTIME OU COUPABLE ?

PÉNALISÉ POUR UN RETOUR EN PISTE JUGÉ DANGEREUX,
L'ALLEMAND PERD LA VICTOIRE AU PROFIT DE HAMILTON

ENDURANCE 2020-2021

ASTON MARTIN ENFIN DÉCIDÉ ?

EN AMONT DES 24 HEURES DU MANS, LA FIRME ANGLAISE
DEVRAIT ANNONCER SON ARRIVÉE DANS LA CATÉGORIE REINE



FR : 4,80 €
DOM : 6,30 €
TOM : 1330 XPF
BEL : 5,10 €
CH : 9 FS
AND : 5,10 €
CAN : 9,80 \$Can
ESP : 5,10 €
ITA : 5,10 €
LUX : 5,10 €
MAR : 49 DH
PORT. CONT. : 5,60 €

HOMMELL



M 01130 - 2220 - F : 4,80 €



26 FORMULE 1 GRAND PRIX DU CANADA



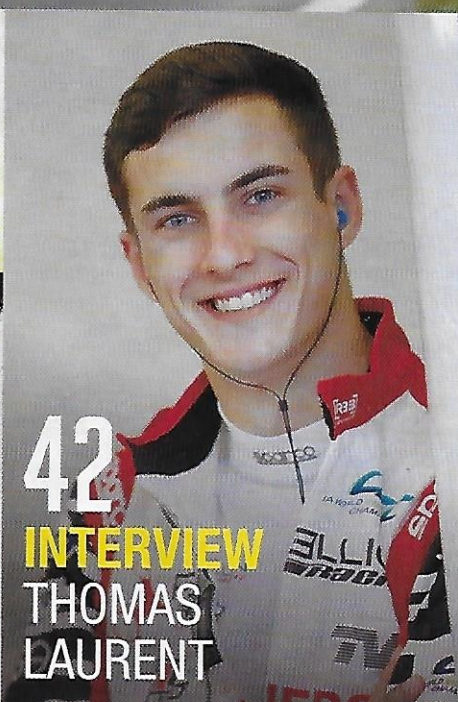
DPPI / A. VINCENT

8 WEC ASTON MARTIN DE RETOUR



ASTON MARTIN

42 INTERVIEW THOMAS LAURENT



DPPI / F. GODEN

TEST DRIVE 64 PORSCHE 911 CARRERA S



PORSCHE



EN KIOSQUE

LE GUIDE POUR
TOUT SAVOIR
SUR LES 24 HEURES
DU MANS 2019



J.C. ROME

22 COVOITURAGE AVEC ÉTIENNE SMULEVICI

ÉDITO	6
BRIEFING	8
MADE IN FRANCE ART GP	46
FORMULE E Rencontre Dilbagh Gill	50
CLASSIC Aston Martin DBR1	60
Grand Prix de l'Âge d'Or	62
AGENDA	66
DÉBRIEFING signé Matthieu Vaxiviere	70

WORLD RACING & COURSES FRANCE



INDYCAR



DTM



PORSCHE FRANCE / A. GORE

F3 JAPON Okayama	55
TCR EUROPE & ALPINE CUP	58

avec Étienne Smulevici

“ CHAQUE ANNÉE, LE DAKAR ÉTAIT UN PARI ”

Figure bien connue des bivouacs, le recordman de participations au Dakar a raccroché sa combinaison de pilote, mais il est loin d'avoir coupé le contact. *Propos recueillis par Jean-Claude Romec (texte et photos)*

VOUS NOUS ATTENDEZ À BORD D'UN 4X4; UNE ÉVIDENCE POUR CELUI QUE L'ON A FINI PAR SURNOMMER « L'INOXYDABLE MONSIEUR DAKAR ». RAPPELÉ-NOUS UN PEU D'OÙ ÇA VIENT...

Ça doit sûrement venir du fait que j'en suis devenu le recordman de participations! En janvier dernier, j'ai fêté ma 37^e: 33 comme pilote auto, 2 au volant d'un camion - une forme de pilotage que je voulais absolument goûter avant de m'arrêter - et 2 en tant que team-manager.

POURQUOI L'ENVIE DE « FINIR » EN CAMION ? IL PARAÎT QUE C'EST ENCORE PLUS PHYSIQUE...

Ça a été une découverte merveilleuse. La dernière année, j'avais dit à mes deux copilotés, le mécano et le cartographe, que je ne souhaitais pas connaître notre classement au quotidien, mais que je voulais juste nous amener sur le podium à Buenos Aires. Et la veille de l'arrivée, l'un des deux a craqué et m'a dit qu'on était 2^e de la catégorie camions de série. Eh bien je n'ai jamais aussi mal conduit que dans la dernière petite étape! Je me suis mis une pression inutile, j'avais peur de gâcher la fête en faisant une faute, et dès le premier virage, je me suis sorti... Heureusement, il n'y a pas eu de dégâts et on a pu franchir la ligne d'arrivée de cette ultime étape. C'est mon dernier souvenir de pilote au Dakar, j'en pleurais. Ça m'a confirmé dans l'idée d'arrêter.

POUR FAIRE QUOI APRÈS ?

J'avais alors deux propositions sur la table, seuls ma femme et mes enfants étaient au courant. L'une d'Étienne Lavigne, qui m'avait toujours dit que le jour où j'arrêtais, il y avait une place pour moi chez ASO, où j'aurais été accueilli à bras ouverts. La seconde, émanait du team de camion pour lequel je roulais depuis deux ans, Euro Repar Car Service/SSP, pour en devenir team-manager. C'est celle que j'ai choisie.

POURQUOI DONC NE PAS AVOIR ACCEPTÉ LA PROPOSITION D'ASO ?

Parce que je suis un peu ours solitaire. Je ne me vois pas arriver dans un bureau tous

les matins à la même heure, et en repartir à 19 heures. Je n'ai pratiquement jamais connu ça de ma vie, j'ai toujours travaillé de façon autonome, et je me trouve très bien dans la transmission d'expérience aux jeunes pilotes, dans la gestion d'un team selon mes idées, mon cursus. Surtout, j'ai la chance de pouvoir choisir une partie des membres du team. Cette année, j'avais cinq nouveaux pleins de qualités humaines, ce qui est parfait pour me faire avancer. Et puis, même à l'âge que j'ai (71 ans. Ndlr), c'est encore trop tôt pour passer le mois de janvier à regarder le Dakar à la télévision.

MAIS À L'ORIGINE, QU'EST-CE QUI FAIT QUE VOUS METTEZ UN PIED DANS LE SABLE, VOUS, ORIGINAIRE DE LA RÉGION PARISIENNE ?

Plein de choses différentes. Déjà, je fais partie de la génération montante de l'automobile. Pendant le baby-boom, dans les années 1950-60, tout le monde a commencé à posséder sa propre voiture. Et puis j'ai toujours été attiré par les sports mécaniques. Pour mes 7 ans, mes parents m'ont offert une voiture à pédales. Mon père me dit: « Qu'est-ce que tu vas faire avec ça? », et je lui réponds: « Je vais traverser le désert ». Il y avait donc une attirance depuis tout petit! Je pense que j'ai la même pour le désert qu'un marin pour la mer ou qu'un alpiniste pour la montagne. Ensuite, en 1974, j'ai gagné un voyage au Sénégal. Ce fut le coup de foudre pour l'Afrique. Enfin, j'ai toujours aimé me trouver confronté à des situations extrêmes. À l'armée, j'aurais voulu être dans les Pompiers de Paris et je me suis retrouvé dans les commandos de marine.

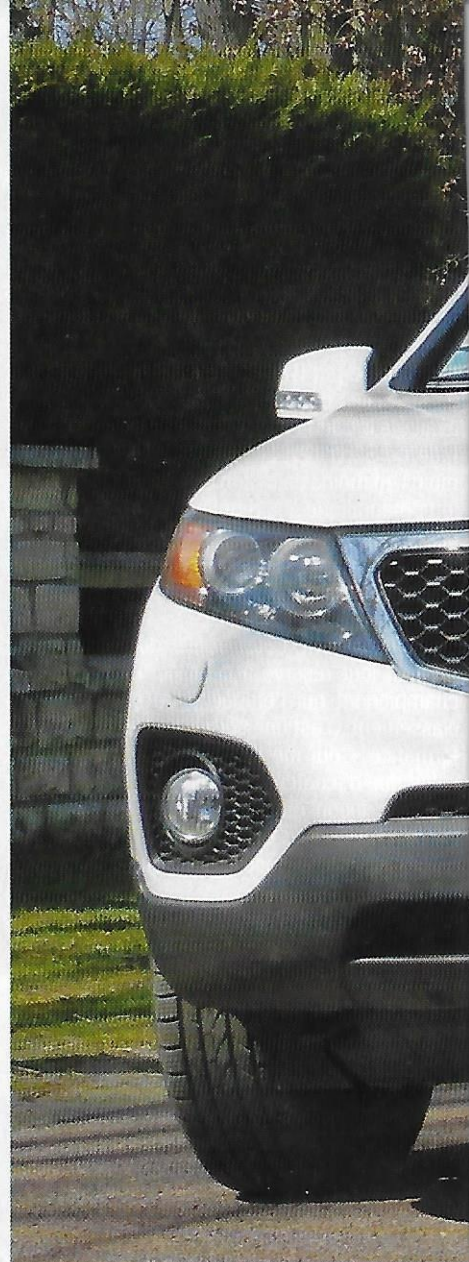
COMMENT ÇA SE FAIT ?

Au conseil de révision, j'ai eu le malheur de dire à un officier qui avait sans doute fait l'Algérie et l'Indochine que je préférerais apprendre à sauver les gens plutôt qu'à les tuer... Six mois plus tard, j'étais chez les commandos de marine! J'y ai passé 16 mois, le temps de me rendre compte que j'avais plutôt un bon mental et un physique au-dessus de la moyenne, surtout au ni-

veau de l'endurance. J'ai toujours aimé être confronté à des situations qui semblent très délicates avant d'y plonger.

BON, OK POUR CE TEMPÉRAMENT. MAIS POURQUOI LE DAKAR PRÉCISÉMENT ?

Le 31 décembre 1981, je suis dans ma voiture, j'entends à la radio: « Demain 7h, Place de la Concorde, départ du Dakar ». On allait réveillonner chez des amis, et je dis à ma femme Claude-Agnès: « Demain matin, j'irai voir ». Là, j'ai un moment d'émotion comme on en a très rarement dans la vie. Je garde une image précise d'un Toyota où étaient installés un père et son fils avec des blousons de ski. Je me dis: « L'année prochaine, tu en seras ». Il n'y avait rien d'écrit sur le Dakar, ou presque. Je me documente, je trouve *L'aventure des jumeaux terribles*, des frères Deleforterie, je me procure le livre des frères Marreau, *Le Cap-Alger*. Je les devore. J'essayais de voir des images tous les jours à la télé. Puis, en février 1982, je me rends dans les bureaux de Thierry Sabine, qui n'est pas





là. Je suis reçu par son assistante, qui me demande ce que j'ai comme véhicule. Réponse: «J'en ai pas». «Et vous avez une idée?». Je dis oui, mais en fait j'improvise et je sors le nom de cette voiture que Jean-Claude Hrubon avait construite sur une base de 4L et qu'il avait baptisée Dallas. En fin de compte, je me trouve bien au départ le 1^{er} janvier 1983, mais au volant d'un pick-up 504 Dangel. Il y en avait onze au départ et deux à l'arrivée, dont moi et mon équipier Daniel Guarato, qui finissons d'ailleurs premiers Français «privés».

PROFESSIONNELLEMENT, QUE FAITES-VOUS ? C'EST FACILE DE PARTIR UN MOIS COMME ÇA ?

J'ai juste un BTS de gestion. À ce moment-là, je suis gérant d'une société que j'ai créée avec un ancien ingénieur de chez Olivetti et je prenais du temps sur mes vacances.

EN 1983, LE DAKAR A QUATRE ANS, AVEC TOUS LES EXCÈS D'UNE ÉPREUVE SANS LIMITE, OU PRESQUE. QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR CES ANNÉES-LÀ ?

C'était de la folie. Des étapes de 2263 km, des pays traversés d'une seule traite, une caravane qui ne s'arrête jamais et qui n'attend pas... Il n'y avait que Thierry Sabine pour faire ça, il évoluait en dehors de toute fédération. C'est une lapalissade de dire qu'on ne pourrait pas voir ça aujourd'hui.

IL Y AVAIT UNE PART D'INSOUCIANCE TERRIBLE. VOUS NE VOUS RENDIEZ PAS COMPTE DU DANGER ?

Sabine, c'est le genre de personnage bipolaire: tu aimes ou tu détestes. On avait l'impression, avec lui, d'être transcendé et de vivre des choses extraordinaires. C'était: «Suivez mon panache blanc; et ceux qui ne veulent pas, c'est pas grave». On savait qu'on faisait des choses fortes, mais sans plus. Quand tu arrives au bout, tu es satisfait d'être allé au bout de toi-même, d'avoir atteint tes limites.

LA MORT DE THIERRY SABINE, EN 1986, MARQUE UNE CERTAINE FIN DU DAKAR ?

Oui. Il y a les Dakar avec Thierry, puis les autres. C'est comme dans une famille;

quand un être cher disparaît, ça fait du mal, puis le temps passe et permet d'éroder les choses. Mais il n'y a pas un 14 janvier qui passe sans que je pense à lui. En 2011, le jour du 25^e anniversaire de sa disparition, j'ai demandé à prendre la parole au bivouac, pour lui rendre hommage. On ne devait guère être que quatre ou cinq à l'avoir connu. Et je pense toujours aussi aux quatre autres occupants de l'hélicoptère qui s'est écrasé ce jour-là.

AUJOURD'HUI, POUR UN PILOTE AMATEUR OU SEMI-PROFESSIONNEL COMME VOUS L'AVEZ ÉTÉ SUR CERTAINES ÉDITIONS, IL EST IMPOSSIBLE DE FAIRE UN RÉSULTAT. MAIS DANS LES PREMIÈRES ANNÉES, C'EST UNE CHOSE À LAQUELLE ON PENSE QUAND ON PREND LE DÉPART D'UN DAKAR ?

Le seul objectif qu'on avait tous était de terminer, car c'était déjà hyper gratifiant. Dans les premiers Dakar, moins d'un tiers des concurrents finissaient classés. J'ai réussi à être classé à mes onze premiers Dakar. Le 12^e, celui qui faisait Paris-Dakar-Paris, j'ai cassé le moteur à la frontière ▶

entre la Mauritanie et le Maroc. J'avais honte! En fait, j'ai commencé à penser au résultat - ou plutôt à la performance - dans les années 1990. En 1993, je fais 16^e, mais il y avait dix places intouchables devant.

VOUS COMMENCEZ À CHERCHER LE RÉSULTAT AU MOMENT OÙ ÇA N'EST PLUS POSSIBLE, EN FAIT!

Oui, mais je me fixais des objectifs comme finir dans le Top 20, puis le Top 15... J'ai fait deux fois 16^e au final. Depuis cette époque-là, je voulais terminer à la meilleure place possible, et plus seulement terminer.

HUMAINEMENT, QU'EST-CE QUE VOUS AVEZ RETIRÉ DE TOUT ÇA?

Une grosse tranche de vie et une discipline extraordinaire. Quand j'ai commencé le Dakar, j'avais 35 ans. Je jouais au rugby, au poste de talonneur. J'ai eu une belle carrière, je jouais en D2 à Maisons-Laffitte, club qui était alors la réserve du Racing. C'est un sport qui m'a appris la solidarité. Quand j'ai goûté au Dakar, j'ai arrêté le rugby. La particularité du rallye-raid est que l'on n'a pas un adversaire en face de nous, à la manière du boxeur qui monte sur un ring. La beauté de notre sport, c'est que le premier adversaire est le terrain. En l'occurrence, le désert. On ne retrouve ça que dans la voile et l'alpinisme. J'avais été ému d'une histoire sur une édition du Vendée Globe où un concurrent s'était pris son mât sur lui et s'était retrouvé avec les deux fémurs brisés. Celui qui était alors 2^e de la course, sans se poser de question, s'était dévoué pour lui porter secours (sur l'édition 2008, Marc Guillemot s'était dévoué pour secourir Yann Eliès qui s'était brisé le bassin et un fémur. Ndlr). Sur le Dakar, des moments de solidarité comme ça, il y en a quotidiennement, et pas qu'à l'arrière de la course. Ça ne regarde que ta gueule dans la glace quand tu te rases le matin. Tu sais que tu peux te regarder dans les yeux parce que tu n'as pas tourné la tête quand tu as vu quelqu'un en difficulté. La dernière fois que je me suis arrêté pour cette raison, j'ai été appelé en direction de course à l'arrivée. Ils m'ont dit: «Étienne, par rapport à ton boîtier Iritrack (le système GPS du Dakar. Ndlr), on a vu que tu avais perdu 17' quand tu t'es arrêté pour aider untel, alors on te recrédite de 17'». Je leur ai dit que je m'en foutais. Tu ne vas pas te mettre à regarder ta montre au moment où tu t'arrêtes quand quelqu'un est en galère.

FAIRE LE DAKAR TOUS LES ANS - ET PAS QUE LE DAKAR, JE VEUX PARLER DE TOUS LES RALLYES-RAIDS AUXQUELS VOUS AVEZ PARTICIPÉ - DEMANDE UN FINANCEMENT. LE RESTE DE L'ANNÉE, COMMENT VOUS VOUS DÉBROUILLEZ POUR MENER VOTRE VIE?

Malgré la maison où je vous accueille, je me dois de préciser que je suis issu d'un milieu très modeste. Un jour, au marché de

Maisons-Laffitte, avec ma mère, on est passés devant un étalage de fournitures, j'ai vu un crayon à papier avec une gomme au bout. J'ai dit à ma mère que je rêverais de l'avoir, et elle m'a répondu: «Mon chéri, on n'est pas millionnaires». Avec mon frère, on n'a jamais manqué de rien, on a été bien élevés, mais on sort d'un milieu modeste. Quand, le 1^{er} janvier 1982, je décide d'être au départ du prochain Dakar, je prends des petits Bristol sur lesquels je note: «équipier», «véhicule», «sponsors», et j'ai fait une liste potentielle de tous les gens que je pouvais appeler et à qui je ne pouvais vendre... que du rêve!

IL FAUT SAVOIR SE VENDRE...

C'est pas se vendre, c'est faire passer sa passion. Après, il y a les petites ficelles. Il vaut mieux chercher à appeler un chef d'entreprise après 19 heures plutôt qu'à 16 heures où vous tombez sur le barrage de la secrétaire qui vous demande à quel sujet et vous répond qu'il est très occupé... Et surtout: ne jamais lâcher tout ce que vous avez à proposer au téléphone. Jamais. Il n'y a pas d'émotion qui passe, en tout cas pas de la même façon que si l'on a un interlocuteur en face de soi. Au téléphone, je ne vendais qu'un rendez-vous. Après, pour obtenir un rendez-vous, il y a neuf coups de fil dans le vide et le 10^e est le bon. Puis, la proportion est la même pour que ce rendez-vous se termine sur une poignée de main. Il faut savoir ça quand on se lance à la chasse aux budgets. Autre chose: quand on cherche 100 000, c'est jamais que 20 fois 5000. Ça semble tout de suite plus accessible.

AU FUR ET À MESURE, SUR VOTRE NOM, VOUS POUVEZ DÉMARCHER PLUS FACILEMENT?

Moins difficilement, on va dire. Il faut se rappeler aussi que le contexte était radicalement différent. Dans les années 1980, quand j'arrivais dans une soirée parisienne et que les gens apprenaient que j'avais fait le Dakar, ils me regardaient presque comme un héros. Les mots ne sont pas trop forts. Toutes les conversations tournaient autour de la course, l'aventure... Aujourd'hui, c'est démythifié.

COMMENT GAGNEZ-VOUS VOTRE VIE PENDANT CE TEMPS?

Avec un ancien collègue de chez Olivetti, j'avais créé une entreprise, la Mécanographie Générale, et en 1992, je lui ai cédé mes parts pour pouvoir vivre de ma passion. J'ai alors créé ESORR (Étienne Smulevici Organisation Rallye-Raid) et je proposais - je propose toujours d'ailleurs, à travers ESCADRAR - des journées d'incentive-événementiel autour des sports mécaniques. J'étais récemment au Maroc où j'ai formé des futurs pilotes au franchissement de dunes à bord de SSV, puis à Maranello avec

un groupe VIP. J'ai un Land Experience Édimbourg en juin. Dans la région, je fais des stages de 4x4 «à la découverte off-road des joyaux de Chantilly»...

VOUS NE VOUS ARRÊTEZ JAMAIS EN FAIT...

M'arrêter de quoi? Ça fait 40 ans que je suis en vacances!

VOUS N'AVEZ JAMAIS EU L'ANGOISSE DU LENDEMAIN? EST-CE QUE JE VAIS BIEN TROUVER LE BUDGET POUR L'ANNÉE PROCHAINE, PAR EXEMPLE?

Je suis un optimiste de nature. J'aime bien l'image de la personne qui se trouve dans un couloir étroit et qui ne peut pas faire demi-tour: elle est bien obligée d'avancer. Chaque année, le Dakar était un pari. Tu t'engages en juin-juillet, tu as du budget potentiel, mais tu n'es pas sûr d'avoir tout. Et tu y es quand même en janvier.

DANS VOTRE CARRIÈRE, HORMIS UNE PARTICIPATION AUX 24 HEURES DU NÜRBURGRING, ON NE TROUVE QU'ASIMMENT PAS DE CIRCUIT, ALORS QUE LES GENTLEMEN DRIVERS Y SONT LÉGION...

J'ai essayé d'être un peu éclectique, j'ai fait quelques Trophée Andros, un peu de rallye... Claude-Agnès, ma femme, a été mon copilote sur le premier rallye d'Islande, en 1983 par exemple. On a gagné les catégories Diesel et Marathon avec un Mitsubishi Pajero. J'ai fait du circuit pour voir. Raymond Kopa m'avait dit un jour: «J'ai été payé toute ma vie pour jouer au ballon, n'oublie jamais la notion de plaisir dans le sport que tu pratiques». Et moi, le plaisir, je l'avais déjà trouvé en rallye-raid. Je l'ai cultivé et je continue à le cultiver. Aujourd'hui, c'est un plaisir de partager mon expérience avec des jeunes pilotes. Je me sens plus coach que team-manager.

EST-CE QU'À VOTRE ÂGE, VOUS POUVEZ DIRE QUE VOUS AVEZ RÉALISÉ TOUS VOS RÊVES?

J'en avais trois. Le premier était de gagner les 24 Heures de Paris, j'y suis arrivé (en 1988. Ndlr). Le deuxième, c'était de monter sur le podium du rallye des Pharaons, je l'ai accompli avec une petite astuce car sur cette épreuve, les cinq premiers montent sur le podium final! Et le troisième, c'était de faire le Dakar en camion avec mes deux fils, Adrien et Arthur, mais celui-là, je crois que ça ne sera plus possible.

POUR FINIR, VOUS ÊTES PARTANT POUR LE DAKAR EN ARABIE SAOUDITE?

Même si je ne croyais pas trop que le Dakar irait en Arabie saoudite, j'irai. Ce pays cherche à s'acheter une image. Le Dakar sera un blanc-seing pour eux. Donc je le ferai mais à la moindre opportunité, je dirai que je suis là en tant que sportif, point à la ligne. Je ne veux pas être caution d'un régime où les droits de l'homme ne sont pas respectés. ■



“ DANS LES ANNÉES
1980, QUAND
J'ARRIVAIS DANS UNE
SOIRÉE PARISIENNE
ET QUE LES GENS
APPRENAIENT QUE
J'AVAIS FAIT LE DAKAR,
ILS VOUS REGARDAIENT
PRESQUE COMME UN
HÉROS ”