

TOM KRISTENSEN, NONUPLE VAINQUEUR DES 24 HEURES DU MANS

PUISSANCE 10 ?

Déjà largement recordman du nombre de victoires aux 24 Heures du Mans, Tom Kristensen tentera, à quarante-six ans, de remporter une historique dixième victoire, les 14 et 15 juin prochains. Le Danois revient sur son parcours unique.

PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT
PORTRAIT GREG

Quel est votre premier souvenir automobile ?
J'étais encore en poussette. Mon père était pilote amateur et je me souviens de l'avoir accompagné sur les circuits. Il faut dire que je suis né dans une station-service ! L'automobile a toujours joué un grand rôle dans ma vie. Ce contexte a nourri ma passion. Mon père était mon héros. J'aimais sa façon de courir. Il était chaud-bouillant sur la piste, honnête et très rapide. Il n'avait que rarement le meilleur matériel et n'a gagné qu'un championnat du Danemark. Il a ensuite participé au Paris-Dakar.

En tant que fils de pilote, vous est-il paru naturel de vouloir suivre ses traces ?

Oui, cela m'est venu très naturellement. Avec des amis à lui, nous allions souvent sur la piste de karting de Mou, l'une des plus petites du Danemark. C'est là que je suis monté sur un kart de location pour la première fois. Un an après, j'ai eu mon propre karting que j'utilisais un peu à la station service et sur la piste. Je voulais courir mais je n'ambitionnais absolument pas de faire un parcours international. J'étais conscient que le Danemark est un petit pays sans industrie automobile. Mon parcours s'est construit petit à petit : le championnat du club, puis du district, puis du Danemark, puis de Scandinavie avec Mikka Häkkinen, puis j'ai fait deuxième au championnat du monde, etc. Comme je n'avais pas d'argent, il m'a fallu trois ans de plus que les autres pour arriver au sport automobile. Cela m'a fait perdre de belles opportunités. J'ai beaucoup joué au foot pendant ce temps, à assez haut niveau. J'ai aussi fait des études pour travailler dans la banque. C'était la volonté de ma mère, qui avait les pieds bien sur terre.

Quel a été le déclic pour lancer votre carrière internationale ?

Pendant trois ans, j'ai fait beaucoup de petits essais avec des équipes, j'attendais des heures pour pouvoir rencontrer et convaincre des team managers et puis, un jour, j'ai eu un appel de Bertram Schaffer pour me faire courir en championnat d'Allemagne de formule 3. J'ai pris une année sabbatique auprès de ma banque pour courir. D'ailleurs, je suis toujours officiellement en année sabbatique... mais la banque n'existe plus ! La condition pour piloter était de travailler à l'atelier pendant la semaine. J'ai gagné dès la première course à Zolder et j'ai remporté le championnat ! C'était en 1991. Ensuite, tout s'est passé très vite. J'ai eu beaucoup d'opportunités, même en F1 avec Jordan, mais cela a souvent bloqué car il fallait un budget.

Vous êtes alors devenu un « gajinn » (rookie), l'un de ces pilotes européens payés pour courir au Japon...

Oui. J'étais déjà allé au Japon en 1989 pour faire des tests. Et puis, ayant brillé au grand prix de Macau F3, ils m'ont recontacté pour me proposer un contrat. J'ai couru cinq ans là-bas. J'ai énormément appris en courant dans plusieurs catégories et je pense que ce n'est pas un hasard si Audi recrute souvent des pilotes ayant vécu une expérience comparable (André Lotterer, Benoît Tréluyer et Loïc Duval ont aussi couru au Japon, N.D.L.R.). C'est une formidable scène du sport automobile avec des constructeurs impliqués, des circuits magnifiques et un niveau très relevé. Croyez-moi, les pilotes japonais qui courent à domicile sont vraiment excellents ! Tout ce dont je rêvais en faisant du karting, je l'ai trouvé au Japon. J'ai encore des liens très forts là-bas.

Un jour de juin 1997, un coup de téléphone vous ouvre de nouveaux horizons...

Oui. J'étais déjà revenu en Europe pour courir en F3000. Un jour, je reçois un appel de Ralf Jüttner, de l'équipe Joest, qui me demande si j'étais disponible pour disputer les 24 Heures du Mans avec eux. Nous étions le vendredi avant les vérifications techniques. J'ai dit oui et me suis rendu à l'atelier pour faire mon siège dans un châssis de secours. Pour me donner un peu de contenance, j'ai demandé à ce que la pédale de freins soit un peu plus proche et Jürgen, le chef mécano, se penche vers moi et me dit : « Ça, c'est le pilote le plus rapide qui le décide ! » Oups ! J'ai signé le contrat mais sans leur avouer que je m'étais déjà engagé à disputer une séance d'essais de F3000 en Autriche, le mercredi et le jeudi, c'est-à-dire pile pendant les essais qualificatifs du Mans ! Très embarrassé, je suis retourné les voir pour leur expliquer et ils ont été très arrangeants. J'ai dû louer l'avion privé de Reinhold Joest pour revenir de l'A1 Ring. Ça m'a coûté une fortune ! Je suis arrivé sur l'aérodrome du Mans, la séance d'essais avait déjà commencé et je n'ai finalement pu rouler que dix-sept tours, de nuit, avant la course ! Avec Michele Alboreto et Stefan Johansson, nous avons eu une course fantastique. J'ai très bien roulé pendant la nuit. J'avais le meilleur tour en course et Ralf a même dû me calmer à la radio tout en me demandant d'enchaîner un quatrième relais. J'ai répondu : « Oui, bien sûr », et j'ai continué à attaquer fort. Cela a motivé Michele et Stefan par la suite. Nous avons gagné la course, et lorsque nous nous sommes retrouvés sous la tente pour fêter ça, je suis allé trouver Jürgen, le mécano, en lui disant : « S'il te plaît, la prochaine fois : un peu plus proche, la pédale de freins ! » Quand j'ai raconté ça à mon père, il était trop fier !

Avant ça, que représentait cette course pour vous ?

Elle comptait beaucoup, déjà. Je suis assez âgé pour me rappeler l'époque des groupe C, mais c'est surtout au Japon que j'ai compris l'importance de cette course, qui est une vraie légende là-bas. J'avais aussi vu le film « Le Mans », lorsque j'étais enfant. Cela m'avait

« Avant de prendre le départ de mes premières 24 Heures du Mans (et de les gagner), je n'avais pu rouler que 17 tours sur le circuit ! »



« Je suis né dans une station-service ! L'automobile a toujours joué un grand rôle dans ma vie. »

qui est toujours très éprouvante... Le soleil pointe à l'horizon. C'est un moment super.

Quel est votre meilleur souvenir des 24 Heures du Mans ?

Ma première victoire acquise après seulement dix-sept tours de reconnaissance restera un moment à part. C'est sûr. La victoire de 2008 compte aussi beaucoup pour moi. Avant le départ, personne n'imaginait que nous puissions gagner. La victoire de l'année dernière est aussi très importante pour moi-même si elle a eu lieu dans un contexte très triste (*son père est décédé peu avant la course et son compatriote Allan Simonsen s'est tué en début de course, N.D.L.R.*). Ces trois victoires m'ont valu des émotions inoubliables.

Quelle est la course dont vous êtes le plus fier ?

En début de saison, je suis allé à Marrakech pour la course de WTCC et j'ai été interpellé par Alessandro Mariani, de l'équipe JAS-Honda. Il m'a dit : « Eh, tu te souviens de la course du Nürburgring ? » C'était en 1999, en championnat STW. Je m'étais accroché au premier virage et comme j'étais bloqué dans le bac à gravier, je n'ai pas pu repartir. Je suis donc parti dernier de la deuxième course et j'étais tellement enragé que j'ai gagné ! Et puis, il y a aussi une course de F3 à Fuji en 1993. Et puis j'ajouterais aussi les 24 Heures du Mans 2004 avec le team Goh. Nous avions un tour de retard après 20 minutes de course !

Quelle voiture avez-vous le plus appréciée ?

La nouvelle Audi E-tron Quattro est la voiture la plus agile à ce niveau que j'aie jamais conduite. J'ai aussi beaucoup aimé la Bentley de 2003. La R8 était une voiture très complète, qui pouvait briller sur tous les types de circuits. Chaque année, il y a des progrès sur les voitures, que ce soit en aéro, en moteur, en pneus...

Compte-tenu de la nouvelle réglementation, la voiture de cette année vous impose-t-elle d'adapter votre style de pilotage ?

C'est possible de la piloter sans tout remettre en question mais quand on va au bout des choses, oui, il faut changer sa façon de piloter. Cette réglementation est un vrai défi pour tenir l'objectif qui est fixé pour chaque tour. Les débriefs et les prébriefs sont effectivement beaucoup plus longs qu'avant. Il est probable que les pilotes romantiques des années soixante-dix n'auraient pas vraiment apprécié la façon de piloter d'aujourd'hui.

A en juger par les commentaires de vos équipiers après le stage d'entraînement physique, vous êtes le plus en forme de l'équipe. Vous n'êtes pas près de raccrocher...

J'espère bien leur en faire baver encore un petit peu ! Je m'entraîne peut-être plus qu'eux car je suis un peu plus vieux. A mon âge, il faut être assez discipliné sur ce point. Les autres sont plus jeunes et n'ont pas encore à trop se préoccuper de leur forme. Ils sont forts et légers mais quoi qu'il arrive, nous nous amusons bien et il y a un très bon esprit dans l'équipe. ■



DPPI

Vainqueur dès sa première participation en 1997 sur une Porsche-TWR (ci-dessus), Tom Kristensen a gagné sept victoires sur Audi et une sur Bentley en 2003 (ci-dessous).



DPPI

► impressionné. Je me souviens qu'en 1990, lorsque mon compatriote John Nielsen pilotait la Jaguar victorieuse, nous avons retardé la finale de la course de karting que je disputais pour le voir franchir la ligne d'arrivée. Je savais qu'un jour, je courrais au Mans.

Avez-vous pensé que débutait pour vous une nouvelle carrière ?

Pas vraiment. L'année suivante, j'ai signé avec BMW. C'était dans le but d'aller en formule 1. J'ai d'ailleurs fait des essais pour Williams-BMW. J'avais de bons contacts avec Patrick Head et Frank Williams mais il y a eu des changements dans l'organisation de BMW et il m'a fallu me concentrer sur le programme de prototypes, ce qui m'a permis de disputer l'une des meilleures saisons en 1999, avec notamment une victoire aux 12 Heures de Sebring. Williams m'a rappelé pour faire des essais, et puis j'ai eu l'opportunité de signer avec Audi. Ce fut alors pour moi une orientation claire que je n'ai jamais regrettée. J'étais en phase avec leur approche et je me suis impliqué à fond dans ce programme.

Avec Audi et Bentley, vous avez ensuite porté votre palmarès à neuf victoires au Mans, mais vous ne semblez pourtant pas très à l'aise avec ce record...

C'est vrai. C'est un raccourci trompeur... Tous ceux qui ont pris le départ de la course peuvent être appelés « M. Le Mans ». Chacun a sa propre histoire.

Quelles sont, selon vous, les clés pour gagner les 24 Heures ?

Il faut être confiant en ses propres capacités et être calme. Il faut aussi respecter chaque membre de l'équipe et réconforter ceux qui peuvent être dans le doute, à un moment ou à un autre. Il y a tellement de paramètres qui peuvent mal tourner...

Quel est votre moment préféré lors des 24 Heures ?

Je dirais le petit matin. On est déjà très avancé dans la course. On sait vers quoi on se dirige en termes de résultat. Tout est assez clair. Tout devient un peu plus facile après la nuit,



DPPI

TOM & ALLAN

Tom Kristensen se rappelle du jour où il a rencontré son alter-ego, aujourd'hui retiré, Allan McNish :

« C'était en championnat d'Europe de Formule K à Göteborg en 1985 (Allan McNish passe alors en trombe et corrige : « Non, mon vieux, c'était en 1986 ».) En pré-grille, nous étions tous en ligne et j'ai eu l'impression qu'il manquait un pilote. Et puis, non : on pouvait voir un bout de casque dépasser du baquet. J'ai cru que ce mini-pilote s'était trompé de catégorie ! Il a mis la pression sur le leader et je me suis alors demandé qui il était. C'était Allan ! On ne s'est pas trop côtoyés en karting, puis on s'est retrouvés lors d'un test en Indycar puis surtout chez Audi. Nous n'étions pas sur la même voiture au début, ce qui nous a valu de belles empoignées, dont les 12 Heures de Sebring 2005. L'une de mes plus belles courses. Nous nous sommes battus jusqu'à la dernière minute ! L'année d'après, le Dr Ullrich nous a mis sur la même voiture. »