

EL MATADOR

IL POURRAIT RUMINER LES QUATRE TITRES DE CHAMPION DU MONDE ENVOLÉS SOUS SON NEZ À LA DERNIÈRE MINUTE. MAIS NON, À CINQUANTE ANS, CARLOS SAINZ NE RETIENT QUE LE MEILLEUR DE SON SUPERBE PARCOURS.

Propos recueillis par Alain Pernot Photo Laurent Villaron

Quel est votre premier souvenir automobile ?

Lorsque j'étais enfant, nous jouions mon frère et moi avec des miniatures. Nous avons une sacrée collection ! En fait, mon intérêt est venu lorsque ma sœur a rencontré son futur mari qui était pilote de rallye. J'avais onze ans. Mon frère, qui était un peu plus âgé, a commencé à courir. Ce fut une révélation.

Ce n'est pourtant pas en sport auto que vous avez débuté...

J'avais bien un karting et une moto mais c'est avec le squash que j'ai découvert la compétition. J'ai été champion d'Espagne à seize ans et j'ai joué en championnat d'Europe. C'est un très bon entraînement. Il faut être affûté, rapide, avoir de bons réflexes et être très coordonné.

A dix-huit ans, vous avez enfin pu commencer à courir. Circuit ou rallye ?

Les deux ! J'ai même gagné le championnat sur circuit le plus élevé à l'époque en Espagne : la coupe Renault 5. J'ai aussi gagné le championnat régional en rallye. J'ai alors cherché de l'argent pour courir en monoplace en Angleterre et c'est à ce moment que j'ai eu une offre de GM pour conduire une Opel Manta Gt B d'usine au rallye de Catalogne. J'étais très jeune. J'ai terminé deuxième. Ma carrière s'est dès lors orientée vers le rallye. J'ai eu un contrat avec Renault Espagne.

Était-ce difficile de percer en tant que premier pilote espagnol à ce niveau ?

Quand j'ai commencé en championnat d'Espagne, j'étais en deuxième année de droit. Avec le contrat Renault, j'ai dû arrêter mes études. Ce fut un choc pour ma famille ! Je rêvais de briller au niveau mondial et j'ai fini par m'y faire une place grâce à Renault et Ford et avec l'aide de personnes comme Carmelo Ezpeleta, aujourd'hui patron du MotoGP. Il m'a trouvé une opportunité chez Ford en championnat du monde. C'était parti !

A partir de là, tout est allé très vite...

Après deux années chez Ford, j'ai rejoint Toyota en 1989. L'équipe était en plein développement. Nous avons grandi ensemble. Très vite, nous avons

joué les premiers rôles. Ove Anderson, le patron de l'équipe, n'en revenait pas ! Il restera comme l'un des meilleurs amis que j'ai eus. Il m'a tout de suite fait confiance. J'avais un contrat pour développer la voiture sur asphalte mais il a compris que j'étais aussi rapide sur terre et, dès 1990, il m'a donné la chance de viser le titre. C'est ainsi que je suis devenu le premier Espagnol champion du monde et Toyota le premier constructeur japonais titré.

Cette année-là, vous devenez aussi le premier non-nordique à remporter le rallye des Mille Lacs en Finlande. Comment avez-vous vécu cet exploit ?

Pour moi, un bon pilote de rallye devait être capable de gagner dans n'importe quel type d'épreuve que ce soit sur asphalte, terre, terre rapide, neige ou safari. Je pense avoir contribué à changer les rallyes de ce point de vue. Quand j'ai commencé, nous étions encore à l'ère des spécialistes. Walter Röhrl par exemple ne courait jamais aux Mille Lacs. Les Finlandais, eux, ne couraient pas sur asphalte. Les constructeurs faisaient appel à des pilotes différents selon les épreuves. Quand j'ai gagné en Finlande, ce fut un choc. Les Finlandais savaient ce que cela signifiait de gagner là-bas et ils ont apprécié ma performance.

Ford, Toyota, Lancia, Subaru, Ford, Toyota, Ford, Citroën... Vous avez changé sept fois d'équipe, ce qui est assez rare en rallye. Pourquoi ?

La première explication, c'est que j'ai couru longtemps ! Ensuite, ce n'était pas forcément un choix personnel. Il y avait souvent des modifications dans les équipes et tous les éléments n'étaient alors plus réunis. Cela dit, cela m'a donné une vision globale très intéressante sur la façon de travailler avec des personnes de pays différents. J'ai eu la chance de finir ma carrière de *rallyman* dans une équipe fantastique : Citroën. C'était comme un cadeau. Travailler avec Guy Fréquelin a été formidable.

Dans vos choix, un mystère demeure : pourquoi avoir quitté Toyota après le titre de 1992 pour piloter une Lancia ?

C'est dû à une énorme pression que j'ai eue de Repsol qui me soutenait depuis 1988. Toyota venait de signer un contrat avec Castrol pour 1993 >



« Quand j'ai commencé, nous étions encore à l'ère des spécialistes. Mais pour moi, un bon pilote devait pouvoir gagner partout. Je pense avoir contribué à changer les rallyes sur ce point. »





Carlos Sainz au volant de la Volkswagen Race Touareg lors du Dakar 2010, qu'il a remporté.

« En 1999, j'ai fait un test sur la Toyota GT-One du Mans en vue des 24 Heures. Après deux jours, j'étais à deux dixièmes du meilleur temps de la voiture. »

et Repsol a insisté pour que je leur sois fidèle. Je me suis donc embarqué dans ce programme avec la Delta. Nous étions supposés avoir le soutien de l'usine. Ce ne fut pas le cas et la voiture n'a pas évolué. Ce fut une erreur.

Vous avez remporté deux championnats, mais quatre titres vous ont échappé in-extremis en 1991, 94, 95, et 98. Des regrets ?

Bien sûr que j'ai des regrets, mais je ne me plains pas. Je suis surtout chanceux d'en avoir gagné deux, d'avoir fini quatre fois deuxième et d'avoir pratiqué le sport que j'aime. C'était ma passion, ma vie. Quand on me dit que j'ai été malchanceux, je dis : O.K., mais je suis aussi chanceux d'être là en un seul morceau. Colin (McRae) et Richard (Burns), eux, ne sont plus là aujourd'hui.

Vous avez piloté beaucoup de voitures de rallye différentes. Laquelle vous a procuré le plus de plaisir ?

C'est très difficile de choisir. J'ai conduit des types de voitures très différents... Ce qui est sûr, c'est que les voitures les plus difficiles à conduire étaient les Gr B. Au début, les groupe A n'étaient pas très plaisantes mais, par la suite, c'était peut-être le meilleur compromis. Entre 1990 et 1994, les voitures étaient encore assez légères et, avec de bons pneus, c'était vraiment bien. Ensuite, la FIA a commencé à réduire les brides et à augmenter le poids ce qui, pour moi, revient à réduire la part du pilote. Parallèlement, les voitures ont commencé à avoir beaucoup d'électronique, ce qui a encore diminué la part des pilotes. Je pense que la dernière réglementation est assez bonne, même si j'aurais préféré des voitures un peu plus légères.

Vous avez lutté contre les plus grands pilotes : Kankkunen, Auriol, McRae, Mäkinen... Lequel était-il le plus dur à battre ?

Cela dépend vraiment de l'année et du contexte dans lequel chacun évoluait. J'inclurai aussi Richard Burns et Marcus Grönholm, avec lesquels j'ai vécu des batailles terribles. J'ai été particulièrement en compétition avec Colin. Nous avons été souvent équipiers : chez Subaru, chez Ford et chez Citroën. Nous disposions donc des mêmes voitures et cela a donné des batailles serrées !

Vous avez assisté aux débuts mondiaux de Sébastien Loeb chez Citroën. Vous attendiez-vous à ce qu'il exerce une telle domination ?

Oui, car c'est un pilote intelligent, qui a une pointe de vitesse incroyable en toutes circonstances. Il gère parfaitement la pression. Bien sûr, le rallye a beaucoup évolué entre mes débuts et aujourd'hui, mais je pense que Sébastien aurait été champion du monde, quelle que soit l'époque. Peu de pilotes, ces dernières années, étaient au niveau pour le combattre, mais cela ne retire rien à ses mérites. C'est un pilote incroyable.

Quels étaient vos rallyes préférés ?

Il y a quelques rallyes que j'appréciais particulièrement comme la Suède, les Mille Lacs, l'Acropole, le Monte-Carlo ou la Corse.

Mais ce que j'aime le plus en rallye, c'est la variété. Un jour, vous pilotez sur asphalte, un autre sur la neige, une autre fois sur de la terre cassante... C'est vraiment le gros attrait du rallye. J'avais une préférence pour les rallyes rapides, mais le Safari m'a plu aussi. Le remporter en 1992 a été une belle satisfaction.

Est-ce que le Safari vous a préparé à votre deuxième carrière en rallye-raids avec Volkswagen à partir de 2006 ?

Oui, j'ai beaucoup puisé dans cette expérience au début. Mais mon principal défi en rallye-raid a été d'apprendre le désert. Je n'avais jamais piloté dans les dunes. C'est très différent ! Je me suis adapté au hors-piste en un temps raisonnable, ce qui m'a permis de remporter le Dakar en 2011, après la terrible déception de 2009.

Votre carrière de rallyman vous avait préparé à encaisser de telles déceptions...

Oh, oui ! Après le RAC 1998, j'étais prêt à encaisser n'importe quoi ! Ce jour-là, j'étais virtuellement champion du monde quand, à 400 mètres du « point stop » de la dernière spéciale de l'année, le moteur nous a lâchés ! Incroyable ! C'est le sport automobile... En ce qui me concerne, je retiens davantage les bons moments. J'ai été bien plus déprimé les fois où j'ai terminé une spéciale en apprenant qu'un pilote n'était plus parmi nous. Ça, c'est une vraie douleur. Le reste n'est que du sport...

Collectionnez-vous les voitures ?

Non. Je n'en ai qu'une : la Toyota Celica avec laquelle j'ai remporté le titre en 1990. C'est un cadeau de Toyota. J'espère que Volkswagen va me donner la voiture avec laquelle j'ai gagné le Dakar en 2010, mais c'est long à venir !

Avec Toyota, vous avez aussi failli retrouver la voie des circuits ?

Oui, en 1999, j'ai fait un test sur la GT-One du Mans. Après deux jours, j'étais à deux dixièmes du meilleur temps de la voiture. L'idée était de disputer les 24 Heures du Mans, mais il y avait un problème de dates avec l'Acropole. Nous ne sommes pas allés plus loin.

Depuis, votre fils a pris le relais sur les circuits...

Oui, et il est très doué ! J'aurais aimé qu'il fasse du rallye, mais il a commencé très tôt, en karting, avec Fernando Alonso comme exemple. Cela a un peu orienté son parcours, d'autant qu'en monoplace, pas besoin d'attendre dix-huit ans pour commencer. Carlos Jr est encore très jeune : dix-sept ans. Il appartient à la filière Red Bull et va disputer le championnat britannique de F3 cette saison. Je suis heureux qu'il fasse ce qui lui plaît.

Vous venez de passer le cap des cinquante ans. Ça vous travaille ?

Pas de problème, je suis prêt à refaire un championnat du monde des rallyes, s'il le faut ! Le temps passe, c'est dans la nature des choses. Je suis heureux de ma vie. ■

L'aventure Volkswagen

S'il a rattaché son casque, Carlos Sainz n'en reste pas moins un conseiller très actif de la direction de Volkswagen Motorsport qui s'apprête à entrer en WRC...

« Participer au développement d'une nouvelle voiture dans une telle équipe est un défi intéressant. Si je peux aider l'équipe, je le fais avec plaisir : j'essaie donc la Polo de temps en temps. J'étais confiant que Sébastien Loeb nous rejoigne. Il était quasi décidé à se retirer, je pense l'avoir convaincu de continuer. Il était très proche de passer chez Volkswagen. J'ai été déçu qu'il ne vienne pas même si je comprends et respecte son choix. Quand à savoir si Volkswagen sera capable de gagner dès la saison 2013, il faut faire la différence entre ce que je pense, ce que je veux et ce que je devrais dire ! J'espère que nous serons capables de viser des victoires très vite mais - même si je suis quelqu'un de très impatient -, je ne pense pas qu'il soit réaliste de viser le titre la première année. »