

# REVUE AUTOMOBILE

PREMIER JOURNAL AUTOMOBILE EUROPÉEN. FONDÉ EN 1906.

**ESSAI RA**  
**Nissan Juke**  
**1.6i & DIG-T**



Faciès de brute et gros caractère: le petit SUV Nissan fait de l'effet.  
**Page 16**

## Saveurs de(ux) titres

**INTERVIEW** L'Alsacien Yvan Muller est le premier pilote à décrocher deux titres de champion du monde des voitures de tourisme pour le compte de deux marques différentes.

FRANÇOIS LAMARCHE

**C**hampion d'Europe de karting (1986), champion d'Angleterre de F2 (1992), champion des voitures de tourisme en France (1995), en Italie (1996), en Angleterre (2003) et désormais double lauréat du WTCC avec Seat (2008) et Chevrolet (2010), Yvan Muller possède un palmarès impressionnant et un coup de volant tout en finesse. Bonheur suprême, l'Alsacien ne connaît pas la langue de bois.

**RA** Lequel de vos deux titres mondiaux a-t-il le plus d'importance?

**YVAN MULLER** Fondamentalement, ils n'ont aucune différence, si ce n'est que l'un a été acquis en jaune et l'autre en bleu. Je dirais qu'ils ont chacun une saveur particulière. Le premier est émotionnel. Il a sonné comme une délivrance après les déconvenues et les critiques de la saison 2007. J'avais manqué la consécration de très peu, comme en karting à 14 ans, lorsque je me battais notamment contre Michael Schumacher.

**Et l'an dernier?**

La saveur est plus professionnelle. J'arrivais dans une nouvelle équipe avec l'intention d'apporter ma contribution et, finalement, nous gagnons sur les deux tableaux.

**La FIA sacre quatre champions officiels, pourtant le WTCC fait figure de parent pauvre. Impression ou réalité?**

Réalité. En 2008, à la remise des prix, j'étais avec Hamilton et Loeb pour la photo. Après une dizaine de secondes, on m'a demandé de me pousser. L'an dernier, personne n'a rien dit, mais... Sportivement, mon titre a la même valeur que celui des autres, mais, médiatiquement, il n'a qu'un impact très relatif. Par moment, c'est un peu frustrant.

**Au quotidien, cela change-t-il quelque**

**chose?**

Non. Ni personnellement, ni financièrement d'ailleurs. Les gens savent un peu qui je suis, mais sans plus.

**Est-ce exagéré de dire que Chevrolet était officiellement seule cette année et que vous avez gagné contre des privés?**

C'est une simple question de papiers. Le travail est identique, seul le nom change. Seat avait peut-être un budget légèrement réduit, mais bénéficiait de l'expérience accumulée, de voitures abouties et d'une parfaite connaissance du sujet. Privé, semi-privé ou usine, il est toujours aussi difficile de gagner.

**En plaisantant, vous avez dit que vous étiez champion parce que vous êtes le meilleur. En fait, qu'est-ce qui fait votre force?**

Je me suis rendu compte que pour décrocher le titre il n'est pas nécessaire de remporter toutes les courses à tout prix. Le règlement ne parle pas de victoires, il précise que le plus grand nombre de points est synonyme de sacre. J'ai calé ma conduite sur la récolte de points, plutôt que sur des premières places. Au final, je suis des années-lumière devant les autres. Comme dit le dicton: «Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras».

**Avec vous et Loeb, l'Alsace compte deux champions du monde. Vous avez une explication?**

Je prétends que les choux et la choucroute font la différence. Loeb vous dirait que c'est la bière. Plus sérieusement, notre coin de pays a toujours été

une pépinière de talents, une terre d'automobile.

**Parlons rallye. Vous avez participé à la manche du WRC chez vous. Pourquoi?**

D'abord pour me faire plaisir et découvrir quelque chose que je ne connaissais pas à ce niveau. J'avais aussi envie de voir ce dont j'étais capable. Vous savez, mon métier c'est le sport auto et il est toujours bon d'avoir quelques cordes à son arc. Qui sait de quoi l'avenir sera fait?

**Et?**

Beaucoup de plaisir, mais aussi un doute sur le réel niveau

**«Le secret? La choucroute!»**

du plateau compte tenu de mes classements avec une voiture de cinq ans et sans expérience particulière.

**Revenons au WTCC.**

**Quel sera votre objectif en 2011?**

Faire mon travail le mieux possible. Comme dit, c'est mon métier, j'ai un employeur et je dois avant tout lui donner satisfaction en livrant le meilleur de moi-même.

**A priori, qui seront vos adversaires les plus coriaces?**

Impossible à dire pour le moment. Nous roulons, nous poursuivons le développement de la nouvelle voiture, mais sans savoir ce que font les autres. Dans ce contexte, mes coéquipiers pourraient

être de sérieux clients.

**Vous semblez plutôt dubitatif...**

Je le suis. J'ai le sentiment que le nouveau règlement va poser de sérieux problèmes au WTCC qui pourrait vivre une année difficile.

**Votre nouveau bolide est-il très différent?**

Sûr que ça change. Il est plus agressif, la traction subit plus de contraintes, il faut s'adapter au turbo. Mais c'est ce genre de choses qui rendent notre travail intéressant.

**Quelle chance de pouvoir allier passion avec métier...**

Je vais vous surprendre, mais pour moi profession et passion ne vont pas ensemble. L'automobile était un hobby, puis une passion, aujourd'hui c'est mon gagne-pain. Depuis que j'ai été capable de faire la différence, je me suis amélioré. Métier ou passion, dans ma tête la philosophie n'est pas la même.

**Pourriez-vous tourner le dos à la course automobile?**

C'est peut-être horrible, mais je pense que oui. Le jour où ce ne sera plus mon métier, je ne sais pas si je continuerai à rouler.

**Que feriez-vous?**

Il y a plein de trucs que j'aime. Le vélo, dont j'ai plusieurs exemplaires de tout type et, surtout, la moto de collection. J'en ai quelques-unes que je roule aussi. Le clou de ma petite collection est une Harley de 1969, mon année de naissance. Et puis, j'ai construit une moto tout spécialement pour mon amie. Pourquoi ne pas ouvrir un petit atelier?

**Que faites-vous de vos journées durant l'entre-saison?**

Avec les essais, les obligations promotionnelles et les sollicitations diverses, l'agenda est chargé. Et puis je suis capitaine de l'équipe de France de karting et parrain d'une école de pilotage en Laponie où je vais rouler juste pour me régaler. Autre belle expérience, j'ai donné ma première confé-



Yvan Muller sera, à n'en pas douter, un très sérieux candidat à la couronne mondiale en 2012.  
Photo Lamarche



La nouvelle Chevrolet Cruze à moteur turbo. Photo D. R.

rence sur le thème de la sécurité pour une entreprise.

**Et l'entraînement physique?**

En bon Alsacien j'ai une certaine tendance à l'embonpoint. Je m'oblige donc à deux heures de sport par jour. Vélo, fitness ou autres selon les envies.

**Louis Chevrolet est une marque de montres. Quel est votre rapport avec l'horlogerie?**

Même si je suis né à proximité immédiate du Jura, j'ignorais son statut horloger. J'ai donc découvert ce monde à travers la marque Chevrolet et j'ai plaisir à suivre son évolution. Pour mon titre, j'ai reçu une pièce unique. J'ai l'impression d'avoir au bras non seulement

une montre, mais aussi un témoin de l'histoire Chevrolet.

**Quel regard portez-vous sur votre avenir et celui du WTCC?**

La discipline mériterait une meilleure reconnaissance, une médiatisation plus large. C'est un beau championnat, mais les changements de cette année pourraient le mettre en péril. Il est vrai aussi que l'histoire automobile est pavée de championnats qui apparaissent et disparaissent. Cela dit, je peine à cerner la politique de Jean Todt.

Sur le plan privé, je reste prévoyant. Je tente d'élargir mes connaissances pour être prêt à rebondir si la situation s'avérait défavorable.