

Entre les deux époques, une sorte de creux de la vague. Parce que tout le monde dans l'entourage d'Yves, journalistes y compris, rêvait de le voir brûler les étapes. Il faut dire qu'à l'époque, le rallye français avait (qui a dit déjà ?) bien besoin de sang neuf. Résultat, on a difficilement pardonné à celui qui faisait des miracles sur une Opel Kadett Gr 2 de ne pas être tout de suite dans le bain sur une Porsche Gr 4 : « Je n'étais pas dans le coup, à part une ou deux fois, mais personne n'a cherché à savoir quelle voiture je conduisais. Elle avait une gueule de Porsche, une couleur de Porsche, un bruit de Porsche, mais ce n'était pas une voiture pour gagner. De plus nous n'avions pas une infrastructure suffisamment solide pour entretenir et faire évoluer l'auto. A la limite, c'était un problème financier au départ. Jamais plus je ne referai une telle erreur. Cela m'a fait beaucoup de tort et m'a discrédité, mais l'expérience n'a pas été négative à moyen terme car j'ai appris à me surpasser derrière un volant, à reculer sans cesse ma propre limite pour essayer quand même d'aller vite malgré l'auto. A l'époque cela ne se voyait pas au niveau des résultats concrets, mais ça m'aide sûrement dans mes performances d'aujourd'hui. Comme quoi, rien ne peut-être complètement mauvais, à condition de savoir tirer les leçons qui s'imposent ».

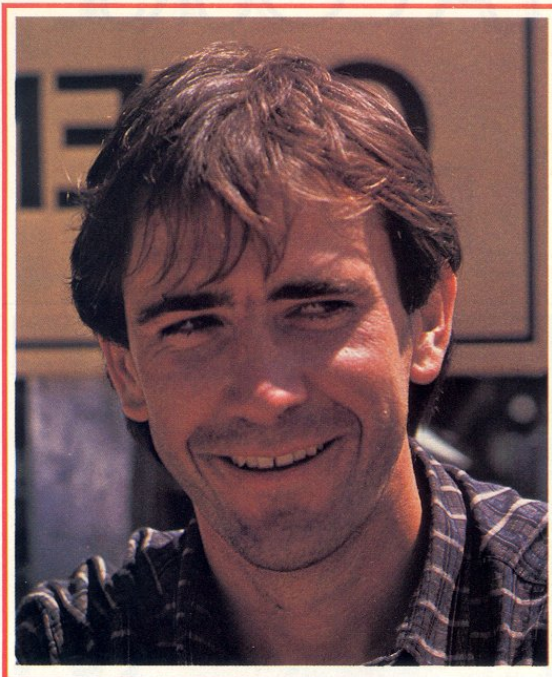
Comment a ensuite évolué Yves Loubet ?

« J'ai un peu couru avec une Ford Escort Gr 1 et beaucoup végété tout en cherchant ce que je pourrais bien faire. En 82, j'ai appris qu'Alfa Romeo faisait une « dotation ». Moi, j'étais sans un sou, je suis allé voir Yvorra, concessionnaire à Nîmes qui cherchait éventuellement un pilote pour conduire son auto. Comme c'est un fonceur, il m'a proposé un arrangement très intéressant et j'ai pu courir avec la GTV6 Gr N ».

Pour toi, le Gr N, c'était redescendre d'un cran, quel effet cela t'a fait et comment cela a-t-il été perçu ?

« De toute façon, je n'avais pas vraiment le choix, je me disais que c'était reculer pour mieux sauter. Au début, l'idée ne m'emballait pas car je rêvais de voitures puissantes avec tout plein de chevaux, mais quand j'ai conduit la GTV6 qui est une vraie voiture de course, je me suis vite pris au jeu. Au niveau des gens que je voulais toucher, c'était également positif, parce que

YVES LOUBET



REVVU ET CORRIGE

En 1979, on découvrait Yves Loubet, un jeune espoir aux dents longues qui venait de crever l'écran du rallye français. Fin 84, il est toujours là, toujours assez jeune pour faire partie de la relève, toujours aussi profondément motivé. Avec l'expérience et la maturité en plus.

cette fois, les résultats suivent, avec 5 ou 6 victoires en Gr N. Cette idée de dotation est vraiment une super formule, elle promotionne la victoire avant tout et c'est un des rares challenges qui te pousse à attaquer sans arrêt plutôt que de calculer combien de points tu peux marquer ici ou là, ça met en valeur le panache ».

C'est important pour toi, l'attaque, le côté spectaculaire ?
« Oui, c'est un côté que j'ai toujours eu et que je cultive, il

faut que les spectateurs vibrent, sautent, et puis, si tu crées un engouement, le public se souviendra de la voiture que tu conduis et les photos seront valorisantes. Mais attention, il n'est plus question d'attaquer sans réfléchir au détriment de l'intelligence de course. Ce que j'ai bavé dans le passé me sert d'expérience. C'est trop bête de gâcher ta chance quand on attend de toi des résultats. Je suis sorti de la route deux fois en 5 ans, cette année au Monte Carlo parce

que je ne voulais pas être derrière Grundel et au San Remo à peu près pour les mêmes raisons. Mais je ne prends pas ce genre de risques quand cela ne me semble pas justifié. Je sais que j'ai des comptes à rendre et je me méfie mes courses pour terminer. Mais, dans chaque rallye, j'essaie de faire un coup d'éclat, au moins dans une spéciale, pour montrer ce que Loubet et sa voiture sont capables de faire s'il le faut. »

Où en est Yves Loubet maintenant en 84 ?

« J'ai dépassé le quart de siècle, puisque j'ai 26 ans depuis le 31 octobre, je cours depuis l'âge de 18 ans et même un peu avant, mais faut pas le dire. En 8 ans de rallye, j'ai appris que rien n'était jamais acquis mais que si l'on croit en soi et que l'on sait être lucide et patient, ce qui ne veut pas dire résigné, on ne peut pas ne pas y arriver un jour. Je fais un peu de mimétisme avec Fréquelin, c'est un gars qui en a énormément bavé avant de devenir ce qu'il est aujourd'hui. Mais maintenant qu'il est au sommet, il n'est pas blasé comme certains autres pilotes peuvent l'être. Justement parce qu'il s'est donné à fond pendant trop longtemps pour ne pas apprécier à fond la valeur des choses ».

Comment cela se traduit-il sur le terrain ?

« Je pense faire partie de la catégorie des pilotes qui travaillent beaucoup, je ne me lasse pas d'apprendre et chaque fois que je peux monter à côté d'un pilote connu dans une Gr B, je le fais, puis j'observe, j'analyse... Je suis aussi très exigeant avec les autres, notamment les mécaniciens. Je les rends fous, à chaque rallye, il y a quelque chose de nouveau sur ma voiture. Je n'ai peut-être qu'une Gr. A, mais je pinaillerais terriblement dessus, je pense qu'en deux ans, la GTV 6 a progressé de 2" à 3" 1/2 au km. Au San Remo, si j'étais nettement plus vite que Bentivogli, le champion d'Italie en Gr A, je pense que c'était en grande partie parce que mon auto était meilleure. Nous avons tellement travaillé dessus que ça paie. Avant, je ne pensais qu'à attaquer, maintenant je sais aussi que la mise au point d'une voiture fait partie du rôle d'un pilote. Mais, au volant aussi, j'essaie sans arrêt de progresser. »

Comment peut-on savoir comment bien régler une voiture quand on n'a pas vraiment de bagage technique au départ ?

« En étant attentif et pragmatique, mais surtout en travaillant. Si l'on n'a pas peur de passer une ou deux nuits sur la route avec les mécanos, on y arrive. Ce n'est pas aussi dur qu'on veut bien le dire. Il faut aussi faire des sacrifices financiers pour effectuer ses séances d'essais. Chaque année, au bout de la saison, je n'ai plus un sou devant moi. Tout ce qu'Alfa nous donne est réinvesti dans la compétition. Bien sûr, plus on a de l'expérience, plus on s'en sort vite et bien. »

Quelle est la part que tu attribues à l'expérience dans un résultat ?

« Une part importante, mais dans une certaine mesure. C'est plus une question de travail que d'âge en tout cas. Je pense que si j'avais eu l'Alfa à l'époque de la Porsche, même à 22 ans, j'aurais pu faire les mêmes résultats que maintenant, il n'y a pas de raison. Parfois l'expérience ne fait pas tout. J'ai été un peu déçu cette année, j'étais persuadé de faire une saison fantastique, je n'avais jamais couru dans des conditions aussi idéales, pourtant c'est la première année que j'ai si peu de résultats. La malchance nous a particulièrement poursuivis et c'était plutôt moins bien qu'en 83. Tant pis, on se vengera l'an prochain. »

Est-ce que tu ne penses pas que tu n'as plus grand chose à prouver en Gr A ?

« Oui et non, effectivement, je pense que c'est une position difficile de courir en Gr A. C'est pourtant une formule fantastique et à mon avis pleine d'avenir, car les constructeurs seront obligés d'y venir. On ne va pas pouvoir suivre longtemps une inflation de 20 % par an sur les budgets de Gr B qui sont déjà énormes. Si l'on ne dispose pas d'une voiture officielle ou d'un sponsor directement en cheville commercialement avec un grand constructeur, il me semble très difficile de justifier 7 ou 8 millions de francs pour une saison auprès d'un annonceur extra sportif. Le seul problème du Gr A en France, c'est que nous sommes un peu esseulés, c'est donc difficile de justifier le niveau de tes performances. Dans le Minier, avec 220 ch pour 1 100 kg, je termine à 6" des meilleurs Gr B après 14,9 km. Mais je suis quand même derrière et en France, si tu ne bats pas les meilleurs avec la même auto, donc une Gr B, ce que tu fais passe inaperçu. Autre problème, par manque d'opposition la situation se décante en général assez vite en Gr A et comme il faut rentrer et terminer, on ne fait en général qu'une moitié de rallye à l'attaque, puis on assure et on est plus loin aux chronos sur la fin d'une épreuve, alors on nous oublie un peu. Mais ce n'est pas négatif. Je continue à pratiquer, dans les meilleures conditions possibles, avec une super auto, même si elle est

presque sous motorisée par rapport aux capacités du châssis. Mais j'accumule l'expérience et quand j'aurais une Gr B, je serai « trempé ».

Heureusement, il y a eu le San Remo qui t'a été profitable malgré une sortie de route. Nous nous sommes laissés dire que tu étais sur la liste des « possibles » de Jean Todt pour conduire un Turbo 16 en championnat de France et même que Cesare Fiorio verrait d'un très bon œil Loubet courir en France sur une Lancia 037, alors ?

« Alors, ça me fait très plaisir que des gens compétents me sentent capable de conduire une Gr B et d'en faire bon usage. Mais rien ne s'est concrétisé. De toute façon, je n'aurais accepté qu'à condition d'être intégré dans une équipe tout à fait opérationnelle, pas dans un team débutant. Je suis moralement très attaché à Alfa Romeo et à moins d'une offre qu'il soit impossible de refuser, je leur serai fidèle. C'est grâce à Pierre Anderegg que j'ai pu me faire remarquer au San Remo. Je lui avais demandé de faire cette épreuve, car je savais qu'on pourrait être opposés à Grindel et à VW Motorsport et que ça pouvait être valorisant. Mais ce n'était pas évident pour le PDG d'Alfa France de m'envoyer courir à l'étranger. Heureusement, c'est un fonceur et il a accepté. Finalement, à part la carrosserie qui a pris pas mal

de « négatif », le résultat fut globalement positif vis-à-vis des journalistes, des spectateurs et des gens de chez Autodelta. A notre niveau, le San Remo était une épreuve régionale, le Gema Racing étant basé à Grasse. D'autre part, Balas pouvait gagner le Tour Auto. Nous avons donc tenté le coup. Ce qui m'a touché, c'est que même après ma sortie de route, toute l'équipe d'Alfa France m'a soutenu, encouragé, et est restée motivée à 100 %, même avec le manque de résultats concrets. Pour l'année prochaine, il est question que nous ayons un programme comprenant quelques grandes épreuves européennes en Gr A, c'est ce que je souhaite, car cela nous permettrait de prouver quelque chose dans un contexte nouveau. Je pense que la GTV 6 a encore de beaux jours devant elle en 85, en attendant peut-être de nouveaux modèles car Alfa Romeo est en pleine réorganisation de ses produits. Bien sûr, mon but suprême reste de me battre au plus haut niveau pour des victoires au scratch. J'y arriverai, mais en attendant, je ne perdrai ni mon temps, ni le moral. J'ai confiance. C'est ça la passion, sinon, un gars comme Fréquelin aurait dû abandonner 1000 fois avant de concrétiser ses possibilités. »

F. Billet

Loubet le panache : un tempérament qui colle à celui de sa voiture.

