

10^e ANNIVERSAIRE

SÉBASTIEN LOEB RACING

Fin octobre 2011, Sébastien Loeb profite de sa participation à la Porsche Carrera Cup France au Paul-Ricard pour annoncer la création, avec son ami Dominique Heintz, de l'équipe éponyme. Une décennie plus tard, ils nous ont reçus dans les locaux bas-rhinois de Sultz-sous-Forêts pour revenir sur un pari audacieux et évoquer un futur bien actif !

EMMANUEL NAUD - PHOTOS PLEINE CORDE

Premier copilote de Sébastien Loeb lors du Florival en 1997, Dominique Heintz a ensuite œuvré pour permettre à son poulain d'atteindre les sommets. Plus tard, il aura la charge d'ouvrir la route de son pilote en championnat de France, puis en WRC. Cette amitié et cette confiance indéfectibles sont propices aux idées. « Avec Sébastien, cela faisait longtemps que nous pensions à la création d'une équipe. Nous n'avions pas de date précise », se souvient Dominique Heintz. « L'idée est venue de Dominique, reprend Sébastien Loeb. Lorsque j'ai su que j'allais arrêter ma carrière à plein temps en WRC, nous avons pensé avec Dominique que c'était peut-être le moment de se consacrer au lancement de l'équipe. » Avec les dix titres de champion du monde du patron, neuf en WRC et un en JWRC, l'équipe de Sébastien Loeb, créée fin 2011, doit nourrir et concrétiser quelques ambitions. Dans quelles disciplines ? « Les programmes de l'équipe sont étroitement corrélés à la car-

rière de Sébastien », explique Dominique Heintz. Si la nouvelle équipe alsacienne opte pour évoluer en circuit et décrocher une participation aux 24 Heures du Mans à court terme, il lui faut maintenant définir son nom. Le prénom et le nom du décuple champion du monde semblent être une évidence, mais n'est-ce pas une prise de risques d'associer l'image d'un sportif reconnu, au-delà des frontières, à celle d'une équipe naissante qui a tout à prouver ? « Je pense qu'au moment de la création du team, mon image était assez forte pour vivre seule, explique Loeb. Que le Sébastien Loeb Racing fonctionne ou pas, je pense que cela n'aurait pas altéré mon image de pilote. Néanmoins, il a fallu clarifier certaines choses, notamment lors de partenariats dans l'exploitation de mon image ou celle de l'équipe. » « Appeler l'équipe Sébastien Loeb Racing nous impose des obligations, insiste Heintz. Seb a longtemps été le sportif préféré des Français, les collaborateurs de l'équipe ne doivent pas nuire à cette

image, cela nécessite un certain standing. Puis, il y a l'obligation de résultat. On ne peut pas avoir une équipe qui s'appelle Sébastien Loeb pour faire tout et n'importe quoi, il faut être à la hauteur. » « Finalement, cela met une certaine pression », reprend Loeb. Seulement quelques mois sont nécessaires pour gagner. « La première victoire a été décrochée par Seb lors de la Carrera Cup France à Pau, en mai 2012 », se souvient Heintz. À cet instant, Loeb n'est pas encore prêt à regarder les pilotes de son équipe depuis le muret des stands. Outre ses quatre rallyes d'adieu au WRC, l'Alsacien s'engage avec son équipe en FIA GT Series avec une McLaren MP4-12C GT3. L'année suivante, la structure se lance le défi de participer aux 24 Heures du Mans 2014, un des objectifs lors de la création du Sébastien Loeb Racing. « Cet engagement a contribué à l'évolution de l'équipe. Nous avons mis en place un staff de haut niveau pour ce rendez-vous, souligne l'associé de Sébastien Loeb. Pour notre première participation, nous terminons à la 8^e place au général et 4^e en LM P2. Ce n'est pas un résultat dû au hasard, nous avons déjà un savoir-faire. » Fidèle au parcours de son cofondateur, le SLR profite notamment de ses performances en GT et en Endurance pour convaincre Citroën de lui confier l'exploitation de C-Elysée en WTCC. « La crédibilité que nous avons gagnée en 2013 et 2014 nous a permis d'avoir la confiance de Citroën », reconnaît Heintz. « Nous avons fait les choses comme il faut, se souvient Loeb. Les autres équipes ont constaté que nous faisons du bon travail et cela nous a ouvert par la suite les portes d'autres constructeurs. »

OUBLIER LA PASSION

À l'heure de dresser un bilan de ces dix premières années, Sébastien Loeb se montre pragmatique : « J'ai une vision un peu plus extérieure que Dominique, car je ne vis pas au quotidien avec l'équipe. Nous sommes toujours là avec un bon état d'esprit. Nous sommes passés par différentes étapes, parfois compliquées, car nous avons découvert le sport automobile de l'autre côté de la barrière. J'ai toujours été pilote officiel, je discutais avec un patron qui me proposait un salaire pour conduire une voiture. Si je la cassais, je la laissais et je la retrouvais refaite à neuf, lorsque je revenais. Là, c'est différent, nous sommes face à de nombreuses complications, dont la plus délicate : trouver des budgets. Néanmoins, notre société tient la route. Et pourtant, il y a eu des stades où nous n'étions pas loin de nous dire : "on arrête tout". » « Je me souviens d'une conversation avec Seb après les 24 Heures du Mans, c'était stop ou encore », se remémore Heintz. « Les 24 Heures du Mans demandent un budget solide avec un marché de pilotes délicat à appréhender, affirme Loeb. Il faut trouver les budgets et remettre de l'argent si nécessaire pour aller au bout du projet. À la fin, cela a été un bon investissement, car cela

PARTENARIAT AVEC UN CONSTRUCTEUR ?

DES PROJETS DANS LES TIROIRS

En dix ans, l'équipe s'est illustrée dans de nombreuses disciplines, de la Mitjet au World RX en passant par GT Series ou le WTCR : « Nous avons eu la chance d'être sur différents programmes. Toutes ces expériences ont été bénéfiques pour l'équipe, sans hésitation, déclare Dominique Heintz. Malgré les difficultés que l'on a pu connaître, je n'ai aucun regret. C'est sûr, si l'on se concentre uniquement sur l'aspect budgétaire, c'était de la folie.

L'évolution de l'entreprise est identique à celle de la carrière de Seb à ses débuts. Si l'équipe a failli s'arrêter fin 2014, Seb a failli arrêter le sport automobile à ses débuts. »

En 2021, l'équipe va intensifier ses efforts sur la filière rallye, mais de nombreux autres projets sont visiblement dans les tiroirs. Avec une ligne directrice calquée sur les programmes de Sébastien Loeb, on peut imaginer que le Dakar soit un objectif : « Cela va être un peu

court pour 2021, mais c'est un des sujets sur lesquels on réfléchit », confirme Loeb. La maîtrise des nouvelles chaînes de traction est d'actualité pour le SLR qui a pris ses marques avec ces nouvelles énergies lors des deux précédents hivers sur le e-Trophée Andros. Au cours de notre visite et comme vous pouvez le constater sur les photos, il nous semble deviner qu'un nouveau programme d'envergure avec un constructeur est en préparation... E.N.



Derrière Jérémey Sarhy, pilote SLR, Sébastien Loeb et Dominique Heintz, on aperçoit une Hyundai à la robe « électrique ». Un futur projet du SLR ?

“ ON NE VEUT PAS RENTRER DANS LE SYSTÈME DU LOW COST, MAIS PARFOIS C'EST DIFFICILE D'APPROCHER LE MARCHÉ ” Sébastien Loeb



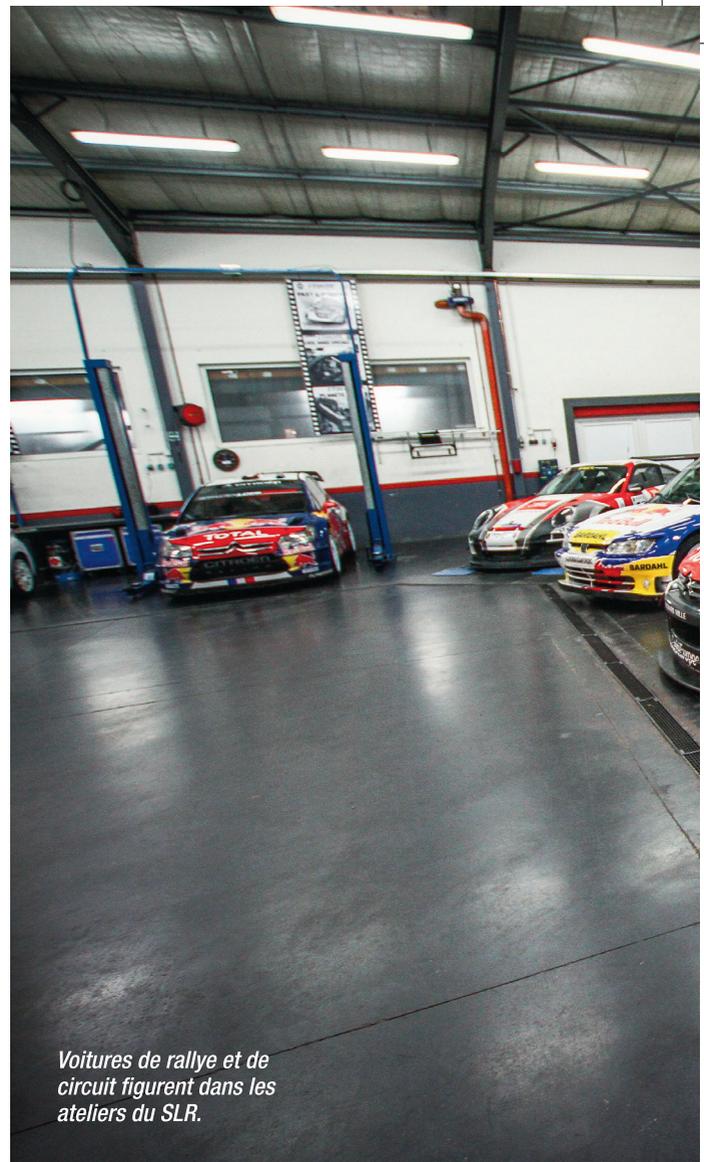
nous a permis de gagner en crédibilité. Mais au soir des 24 Heures, nous ne pensions pas cela. » Confronté à la redoutable logique entrepreneuriale, Heintz réalise : « Cela a été une étape très importante pour nous permettre d'avoir un regard différent. Vu de l'intérieur, il fallait faire le choix de passer du stade passion au stade gestion de l'entreprise, afin de la sécuriser. Dans ce milieu, certaines structures sont sous perfusion avec un équilibre financier délicat et des investisseurs qui bouchent les trous. » « Ce n'est pas ce que je souhaitais

lorsque nous avons créé l'équipe, prévient Loeb. Le but n'est pas de dépenser l'argent que j'ai gagné dans ma carrière. Une société est destinée à être autonome et faire de belles choses avec un modèle économique. » Dorénavant, chaque euro investi sera préalablement gagné.

Le haut niveau et les impératifs qu'il impose demandent une vision rationnelle de l'entreprise, surtout quand la volonté est de jouer dans la case premium. « On ne veut pas rentrer dans le système du low cost, mais parfois c'est difficile d'approcher le marché, constate Loeb. Il faut trouver des partenaires pour financer une partie des programmes, ce n'est pas évident. Essayer de se rapprocher de la méthode de travail des constructeurs a un coût. Qui plus est, la vision est très courte, vous pouvez signer avec un constructeur une année et perdre ce contrat en fin de saison. » « Alors que tous nos employés sont en CDI, l'équipe, elle, dispose d'un CDD d'un an renouvelable en fin d'année, illustre Heintz. C'est particu-►

LA FRANCE DU RALLYE | SÉBASTIEN LOEB RACING

Des passionnés, mais surtout des experts métier composent le Sébastien Loeb Racing.



Voitures de rallye et de circuit figurent dans les ateliers du SLR.

“ SI L'ON VEUT ALLER EN RALLYE, ON NE PEUT PAS FAIRE DE LA FIGURATION. L'ATTENTE EST PEUT-ÊTRE PLUS IMPORTANTE QU'EN CIRCUIT. IL FAUT L'EXIGENCE DU HAUT NIVEAU POUR JOUER LE TITRE EN CHAMPIONNAT DE FRANCE ” Dominique Heintz

lièrement difficile, même lorsque vous avez l'impression d'avoir une vision sur deux voire trois ans. Les constructeurs peuvent stopper un programme du jour au lendemain. On l'a connu avec Citroën, puis avec Volkswagen. Il faut vivre avec ces éventualités et savoir les anticiper en prévoyant des plans B. » « Nous en parlons régulièrement, reprend Loeb, soucieux de ces difficultés rencontrées. Nous n'avons pas exactement trouvé ce qu'il faut faire, mais il faut une activité qui offre une meilleure visibilité avec un fonds de roulement. »

UN OBJECTIF PRÉCIS EN RALLYE

Si le Loeb Racing a tutoyé les sommets mondiaux en circuit avec notamment le podium de Tom Chilton en Championnat du monde WTCC et le titre dans le classement Teams en 2017, la structure alsacienne a volontairement retardé son arrivée en rallye, pourtant la discipline de cœur des deux fondateurs du SLR. « Nous ne voulions pas arriver d'entrée en rallye, confirme Loeb. Nous sommes arrivés

au bon moment (en 2016. Ndlr). Comme en circuit, nous nous sommes rendu compte que ce n'était pas simple, car nous sommes confrontés aux mêmes difficultés avec, entre autres, des équipes aux modèles économiques différents du nôtre. En rallye, il y a moins de gentlemen drivers qu'en circuit et les budgets sont encore plus complexes à mettre en place. Qui plus est, il y a plus de passionnés qui grattent les fonds de tiroirs pour rouler. Sans le soutien d'un mécène ou d'un constructeur, ce n'est pas facile. Aujourd'hui, s'il devait y avoir une déception, c'est que nous ne sommes pas parvenus à installer proprement l'équipe en rallye comme ça a pu être le cas en WTCR ou en WTCC. Avec Dominique, nous aimerions réussir à créer une belle structure en France qui nous permettrait d'accompagner de jeunes pilotes et à moi de m'impliquer en les aidant à grandir. Aujourd'hui, nous n'y sommes pas arrivés, nous ne lâchons pas l'affaire pour autant. Nous sommes passés par la 208 T16, ce n'était pas la voiture qu'il fallait. Il y a eu ensuite la Polo GTI

R5, une bonne auto, mais il était compliqué de trouver des clients avec le budget exigé pour cette voiture. On continue de travailler sur le sujet pour revenir d'une façon un peu plus efficace. » « Si l'on veut aller en rallye, on ne peut pas faire de la figuration. L'attente est peut-être plus importante qu'en circuit, lâche Dominique Heintz. Il faut l'exigence du haut niveau pour jouer le titre en championnat de France. » Trouver la perle rare n'est pas aisé, alors pourquoi ne pas envisager de mettre en place une filiale et profiter de l'homme aux 79 victoires en WRC pour transmettre son expérience aux jeunes pousses de son équipe ? « Le rallye est la discipline où je pourrais être plus impliqué. Je ne me vois pas conseiller un jeune comme Jérémy Sarhy (pilote de l'équipe. Ndlr) sur une séance d'essai en Porsche, il a, à la limite, plus d'expérience que moi en circuit. En rallye, sur les notes, la préparation, je peux apporter beaucoup de choses », propose Loeb. « Aujourd'hui, nous n'avons pas trouvé le montage financier qui nous permet de jouer le titre. En



TRAJECTOIRE Octobre 2011, création de l'équipe basée à Soultz-sous-Forêts (Alsace).

2012

European Le Mans Series (2^e des 6 H. du Castellet) - Championnat de France FFSA GT (3^e des classements Pilotes et Équipes) - Porsche Carrera Cup France (1^{er} class. général, classement B et Teams)

2013

FIA GT Series (2^e du class. Teams et 4^e du class. Pilotes) - Porsche Carrera Cup France (1^{er} Gentlemen, 2^e Jeunes Talents et 2^e Équipes) - Championnat de France FFSA GT (2^e des class. Pilotes et Équipes)

2014

8^e des 24 H. du Mans, ELMS (Vainqueur des 4 H. d'Estoril et 2^e des 4 H. d'Imola) - Championnat de France FFSA GT (2^e des class. Pilote et Équipes) - Porsche Carrera Cup France (2^e du classement général, 2^e et 3^e du class. Gentlemen Drivers, 2^e des class. Jeunes Talents et Teams)

2015

WTCC (2^e du Trophée Yokohama) - Championnat de France FFSA GT (4^e et 5^e du class. Pilotes, 3^e du Trophée Equipes) - Porsche Carrera Cup France (1^{er} class. Pilotes, 1^{er} et 2^e du class. Gentlemen Drivers et 3^e du class. Teams)

2016

WTCC (1^{er} et 2^e du WTCC Trophy, 1^{er} du class. Teams) - Porsche Carrera Cup France (2^e du class. général, 1^{er} du championnat Rookies, 1^{er} et 3^e du class. Gentlemen Drivers et 2^e du class. Teams) - WRC2 avec Quentin Giordano, WRC Junior avec Terry Folb, double podium à la Finale de la Coupe de France des Rallyes

2017

WTCC (3^e du champ. du monde Pilotes et 1^{er} et 3^e du WTCC Trophy) - Vice-champion de France des rallyes avec Quentin Giordano - Porsche Carrera Cup France (Champion Rookies, 1^{er} et 3^e du class. Gentlemen Drivers, 2^e des class. général et teams)

2018

Porsche Carrera Cup France (2^e des class. Rookies et Teams) - 208 Rally Cup avec Léo Rossel

2019

World RX et Porsche Carrera Cup France

2020

Porsche Carrera Cup France (2^e du class. Pro-Am et Rookies) - Championnat de France des rallyes



Dans l'habitacle d'une voiture, D. Heintz et S. Loeb se sont bien entendus. À la tête de SLR, c'est toujours le cas.

revanche, nous avons fait le choix d'arriver en rallye par les formules de promotion avec de jeunes pilotes et d'essayer ainsi de mettre une filière en place, confirme Dominique Heintz. Parallèlement, nous allons construire l'étage supérieur de la filière. Aujourd'hui, avec le Sébastien Loeb Racing-Bardahl (nouvelle appellation de l'équipe pour son implication en rallye. Ndlr), nous engageons Jérémy Sarhy et Valentin Ascenzi dans le Clio Trophy France asphalté, c'est une formule intéressante et abordable. Nous partons de cet échelon pour, à terme, arriver en WRC2, avec dans l'idéal un pilote formé chez nous. Je veux que l'on y arrive. En circuit, nous sommes arrivés par le haut et nous y sommes restés. »

Évidemment, lorsque l'on parle de rallye dans les locaux de Soultz-sous-Forêts (Bas-Rhin), on pense automatiquement aux apparitions de Loeb avec la 306 Maxi, toujours présente dans l'atelier. À quand un nouveau rallye au volant de cette mythique traction ? « J'aimerais bien la ressortir, mais avec la crise actuelle, il est difficile de planifier un rallye, d'autant que bien souvent, je prévois cela à la dernière minute. Parallèlement à mes programmes, je ferais bien quelques rallyes avec la Maxi, une Rally2 ou une WRC, si je parviens à en gratter une pour le plaisir ! » ■



Après les trophées du patron, se sont ajoutés les trophées de l'équipe.