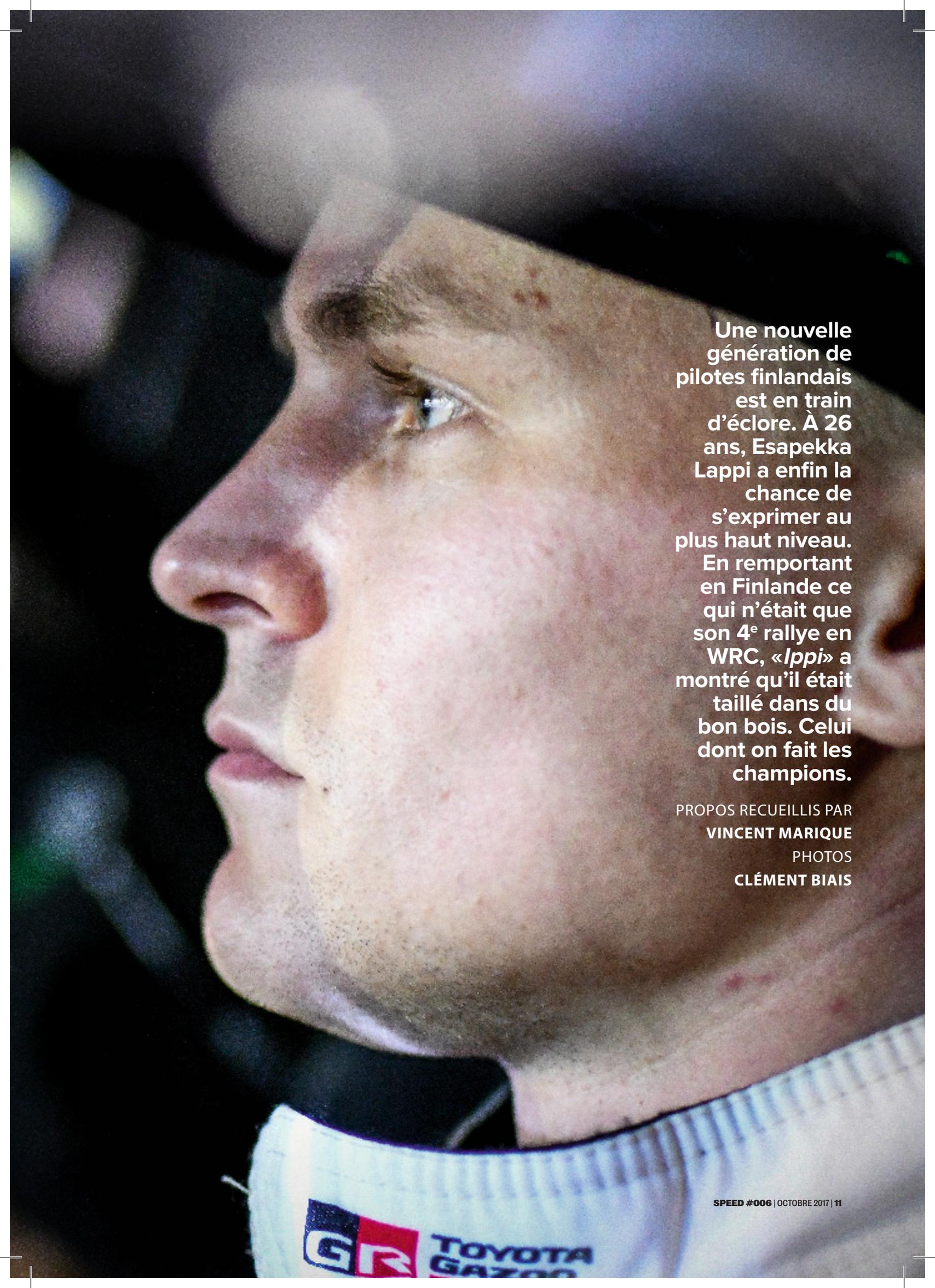




L'AUDACE NE SUFFIT PLUS



A close-up, profile photograph of rally driver Esapekka Lappi. He is looking upwards and to the left with a focused expression. The lighting is dramatic, highlighting the contours of his face. He is wearing a white racing suit with a blue and red collar. The background is dark and out of focus.

Une nouvelle génération de pilotes finlandais est en train d'éclorre. À 26 ans, Esapekka Lappi a enfin la chance de s'exprimer au plus haut niveau. En remportant en Finlande ce qui n'était que son 4^e rallye en WRC, «*Ippi*» a montré qu'il était taillé dans du bon bois. Celui dont on fait les champions.

PROPOS RECUEILLIS PAR
VINCENT MARIQUE
PHOTOS
CLÉMENT BIAIS

Resté longtemps dans le giron de Skoda, Esapekka Lappi rejoignait dans l'intersaison les rangs de l'équipe Toyota. Mais après le recrutement de Jari-Matti Latvala, le jeune Finlandais se retrouvait confiné au poste de pilote d'essai, Tommi Mäkinen préférant aligner Juho Hänninen sur la deuxième voiture. Même si la décision de son patron fut difficile à avaler au début, Lappi a patienté et s'est révélé dès ses premiers kilomètres au volant de la Yaris WRC. Au point de remporter le plus beau des rallyes de la saison, le Rallye de Finlande. La Finlande tient sa nouvelle pépite. Nous l'avons longuement rencontré en prélude au Rallye d'Espagne. Interview décontractée.

Esapekka, pourquoi ce surnom de «Ippi»?

Mon prénom est bien trop compliqué à prononcer pour beaucoup de non-Finlandais. Donc, on m'a très vite appelé «Ippi». Et c'est même devenu ma signature.

C'ÉTAIT PEUT-ÊTRE BIEN POUR MOI DE NE PAS ÊTRE LÀ EN DÉBUT DE SAISON. J'AI EU PLUS DE TEMPS POUR ME PRÉPARER.

Quel est votre premier souvenir d'une voiture de rallye?

C'était une vieille Opel Kadett. J'avais dix ans et je l'ai pilotée sur un lac gelé. Avec mon père et mon frère, nous allions voir des rallyes et nous ne rations évidemment pas le Rallye de Finlande. L'épreuve ne se déroulait pas très loin de chez nous. À environ 80 kilomètres de notre maison.

À cette époque, quelle était votre idole? Un pilote de rallye ou un pilote de circuit?

Un pilote de rallye évidemment, Juha Kankkunen. Pour être honnête, je ne connaissais pas Ari Vatanen. C'était avant mon époque. Quand j'étais enfant, Juha était pilote Subaru et je suivais beaucoup ses performances.

Pourquoi avoir dans ce cas débuté par le karting avec l'envie de faire du circuit?

Tout simplement parce que mon frère aîné roulait déjà en karting. J'ai eu l'envie d'essayer à mon tour et cela m'a directement plu. J'ai tout de suite beaucoup insisté pour en faire le plus souvent possible. Et débiter en compétition. À cette époque, mon ambition était de devenir pilote de F1! J'ai testé en Formula Ford, mais nous n'avons pas pu réunir le budget.

Faire du rallye était moins cher...

Évidemment. J'ai débuté avec une petite voiture à 2 roues motrices (Opel Astra puis Honda Civic, Ndlr) dans les rallyes amateurs. Je devais engranger des points pour pouvoir progressivement



Le manque d'expérience du jeune Finlandais en Espagne lui a joué des tours.

faire de plus grands rallyes et enfin rouler avec de vraies notes. En Finlande, il faut débiter par des rallyes où l'on roule totalement à l'aveugle.

Sans même les notes fournies par l'organisation?

Rien du tout (rires, NdlR). Tout ce que l'on a, ce sont les changements de direction aux carrefours. Il faut vraiment apprendre à lire la route. Cette absence de notes est d'ailleurs peut-être l'un des secrets de la vitesse des rallymen finlandais. Nous sommes tous passés par là. Le seul qui n'a pas eu à faire des rallyes 'aveugles', c'est Kalle Rovannerä.

Dans les années 1980, les rallymen finlandais parlaient souvent de ce fameux 'sisu' pour expliquer leurs performances. Pas votre génération. Pourquoi?

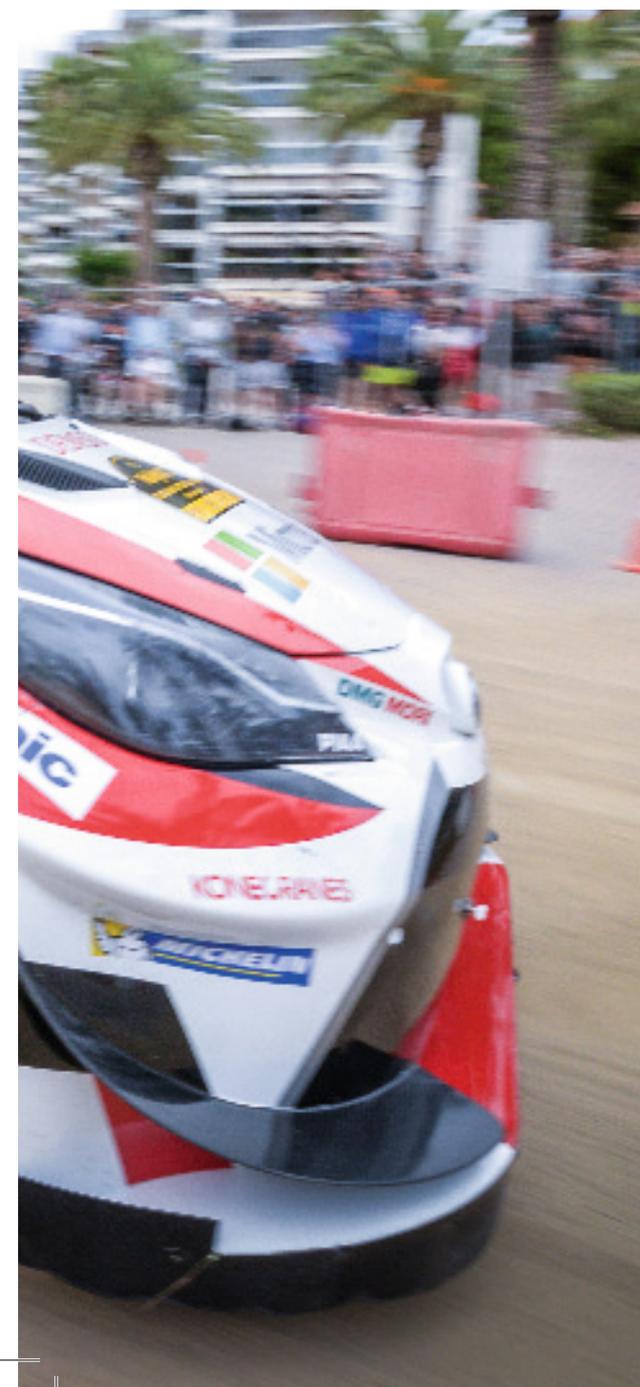
Même si je ne sais pas vraiment comment ça se passait voici 20 ans, je pense qu'aujourd'hui, tout doit être beaucoup plus proche de la perfection.



DIGEST ESAPEKKA LAPPI

Né le 17 janvier 1991 à Pieksämäki (26 ans)

- 2007** Champion de Finlande de Karting
- 2008** 21 rallyesprints, 21 victoires. ...
- 2009** Premier rallye (Honda Civic)
- 2010** 3^e Championnat de Finlande R2
- 2011** Premier rallye mondial (Finlande en Citroën C2-R2 Max), victoire en R2 et Meilleur Rookie; «Jppi» intègre la structure Even Management d'Erik Veiby.
- 2012** Champion de Finlande (Ford Fiesta S2000) avec 7 victoires sur 7 rallyes; signature avec Skoda.
- 2013** Pilote Skoda, vice-Champion APRC (Asia-Pacific Rally Championship) avec 3 victoires ; 5^e du Championnat d'Europe avec 1 victoire (Valais); 3 rallyes en WRC-2, victoire au Portugal.
- 2014** Pilote Skoda, Champion d'Europe avec 3 victoires (Lettonie, Irlande et Suisse).
- 2015** Pilote Skoda, 3^e WRC-2 avec 2 victoires (Pologne et Finlande).
- 2016** Pilote Skoda, Champion du Monde WRC-2 avec 4 victoires (Finlande, Allemagne, Grande-Bretagne et Australie).
- 2017** Pilote Toyota, 1^{er} rallye en WRC au Portugal (10^e), 1^{ère} victoire mondiale au Rallye de Finlande.



Parfois, ça ne passe pas. En Allemagne, Lappi a tapé un muret.

Les préparatifs doivent être parfaits. Les notes aussi. La voiture doit être la plus performante possible... De nos jours, en rallye, ce sont les plus petits détails qui peuvent faire la différence.

Et donc pas seulement le courage ou l'audace?

Oser n'est plus suffisant aujourd'hui. Notre sport a énormément évolué. Par le passé, même si la voiture n'était pas parfaite, il était possible de faire des temps en osant attaquer plus que les autres. Le seul qui utilise encore le terme 'sisu' chez les pilotes finlandais, c'est Jari-Matti...

Si vous n'aviez pas été un pilote de rallye, à quoi aurait ressemblé votre vie?

J'aurais été simplement mécanicien automobile. C'est ce que j'ai étudié à l'école. Je ne peux pas imaginer de toute façon une vie sans voitures.

Quand vous étiez chez Skoda, vous disiez que vous ne quitteriez jamais la Finlande. C'est encore le cas?

Tout à fait. Mes amis et ma famille habitent en Finlande. Et je n'ai aucune raison de dé-

NOUS AVONS UN ACCORD AVEC TOMMI DÈS DÉBUT 2016. QUOI QU'IL ARRIVE, J'AURAIS CHOISI TOYOTA. JE CROYAIS EN CE PROJET.

ménager dans un autre pays. Quand on est pilote en WRC, on ne rentre pas souvent chez soi. Et ces moments en famille, je veux les passer chez moi. J'en ai besoin. J'habite dans une petite ville et je peux sans problème aller me balader ou faire des courses sans que tout le monde me reconnaisse. La plupart des gens savent que je suis pilote, mais ils gardent leurs distances. J'habite loin de l'aéroport, c'est vrai. Mais cela me permet de me 'couper' vraiment du rallye. J'ai l'impression d'être en vacances!

Vous n'avez pas l'intention de vivre à Monaco comme tant d'autres pilotes?

Ce serait tout à fait impossible pour moi. Et je n'en ai d'ailleurs pas les moyens.

Êtes-vous un homme différent aujourd'hui que vous êtes père?

Totalement! Dans ma vie, le rallye occupe désormais la deuxième place et ma fille la première. Quand vous comprenez quelles sont les choses les plus importantes dans la vie, les priorités changent. Aujourd'hui, je comprends mieux le sens de la vie. Quand on réfléchit bien, le rallye, c'est juste un travail. Ou un hobby.

Une activité qui ne durera pas trente ans...

Exactement. Au contraire - du moins je l'espère (rires, NdlR) - de ma famille. Aujourd'hui, je relativise beaucoup plus. Quand tout ne se passe pas bien, ce n'est pas la fin du monde. J'ai aussi une approche plus décontractée que par le passé.

LA SAISON 2017 DE «IPP» EN BREF..

Devant patienter jusqu'au Portugal, 6^e manche du championnat, pour découvrir en course la Toyota Yaris WRC, Esapekka Lappi y termine 10^e après un contact avec un muret. Il signe le 4^e temps dans la Power Stage. En Sardaigne, il termine au pied du podium avec 6 meilleurs temps et la victoire dans la Power Stage! En Pologne, c'est l'abandon après avoir arraché une roue. Au Rallye de Finlande, le jeune Finlandais prend la tête dans la 10^e spéciale. En bagarre avec Latvala, il la perd dans l'ES 15 avant de la récupérer dans Ouninpohja (ES 19) quand son équipier abandonne. Première victoire mondiale avec 9 meilleurs temps en prime. En Allemagne, passage par le Rallye2 après un choc contre un mur. Et en Espagne, c'est un violent contact avec un rail qui le contraint à l'abandon. Avec 49 points en 6 rallies, Lappi pointe au 11^e rang du championnat dans les roues de Meeke et Paddon.

Et êtes-vous un pilote différent maintenant que vous avez gagné en WRC?

Non. Tout ce que cela change, c'est mon approche pour l'édition 2018 du Rallye de Finlande. Maintenant, je sais que je peux le gagner! Pour le reste, je me considère encore comme un débutant en Championnat du Monde. Ce Rallye d'Espagne par exemple, je ne le dispute que pour la deuxième fois. Et je sais que je vais souffrir. J'ai encore besoin de prendre de l'expérience.

L'an passé, était-ce une décision facile pour vous de rejoindre Toyota? Aviez-vous d'autres opportunités?

Pour être honnête, je ne sais pas si d'autres choix étaient possibles... Du moins, je n'en ai pas eu connaissance car il était clair assez tôt dans la saison que je rejoindrais Toyota. Même s'il n'y avait pas encore de contrat, nous avons un accord avec Tommi dès début 2016. Mais quoi qu'il arrive, j'aurais choisi Toyota. Je croyais en ce projet.

Même en voyant les commentaires négatifs en cours d'année?

Je n'ai jamais eu réellement de doutes. Vous savez, j'ai écrit l'an dernier un blog sur un média social finlandais et ma dernière phrase, c'était 'Tout le monde sera surpris l'an prochain. Toyota va être très fort.' Et je suis heureux de voir que j'avais raison (rires, NDIR).

Lors de la présentation du team, à Helsinki, vous paraissiez très troublé. Étiez-vous irrité par le fait de ne pas débiter la saison au Monte-Carlo et de ne pas connaître votre programme exact? Vous aviez votre place. Mais entre-temps, Jari-Matti était arrivé...

C'était très difficile à vivre. Et même si c'est facile à dire après, c'était peut-être bien pour moi de ne pas être là en début de saison. J'ai eu plus de temps pour me préparer. En fin de saison dernière, Skoda m'a libéré le jour précédant le lancement du team à Helsinki. Comme je n'aurais pas eu beaucoup de temps pour tester la voiture avant le Monte-Carlo, j'aurais été perdu...

Avez-vous été bloqué par Skoda?

Non, c'était juste une question de contrat. Il se terminait le 31 décembre. Skoda voulait juste éviter que l'on parle de moi comme pilote Toyota alors qu'il y avait encore la remise des prix FIA. Et je le comprends parfaitement.

Maintenant que vous avez gagné le Rallye de Finlande, le plus difficile du championnat, lequel voudriez-vous gagner ensuite?

La Suède évidemment! C'est normal pour un pilote finlandais. Mais j'avoue que le Monte-Carlo est aussi un rallye qui me fait rêver et que je veux gagner. C'est un rallye tellement difficile. Sur la voiture, on n'a jamais le bon choix de pneus. C'est toujours un compromis.

Vous avez dû faire l'impasse sur les premiers rallies du championnat. Quand pensez-vous être prêt pour jouer le championnat?

(longue hésitation, NDIR) Dans deux ans. En 2019. Là, je devrai être prêt.

Déterminé et ambitieux, «Ippi» sait aussi qu'il y a des choses plus importantes que le rallye dans la vie.

TOYOTA
RAZOO
racing



Stilo

stilo

stilo

On apprend toujours en côtoyant des pilotes de pointe. Ils ne vont pas vous confier leurs secrets, mais en les observant, vous pouvez peaufiner les détails. Voir qu'ils font parfois les choses différemment.

Quelle fut votre première impression en testant la Toyota?

Je me suis tout de suite dit qu'elle était facile à piloter! C'était sur la terre. Elle était même bien plus facile que la Skoda Fabia R5. Même si la voiture n'était pas prête, j'ai tout de suite eu un bon feeling à son volant. Évidemment, je n'avais aucune idée d'où je pourrais me situer en course. Quel était mon rythme? Même si les ingénieurs me disaient que c'était bon, je n'en savais rien. En tests, nous n'utilisions pas les mêmes routes que Jari-Matti ou Juho. La première indication, je l'ai seulement eue à mon premier rallye, au Portugal.

Au Rallye de Finlande, quelle fut votre première pensée en voyant Jari-Matti arrêté alors que vous vous battiez pour la première place?

Peut-être est-ce parce que nous sommes tous les trois finlandais. Il y a vraiment beaucoup de respect entre nous.

Pensez-vous avoir un autre équipier l'an prochain?

(rires, NdlR) On entend beaucoup de rumeurs en tout cas, mais je n'en sais rien.

Chez M-Sport, Tänak dit qu'il a beaucoup appris au contact d'Ogier. Pensez-vous pouvoir apprendre au contact de pilotes ayant un autre background?

Votre relation avec vos équipiers est-elle différente maintenant que vous avez gagné?

Elle n'a pas changé. L'ambiance entre nous est vraiment bonne. C'est difficile à expliquer.

Vous allez peut-être trouver que c'était une réaction un peu stupide, mais j'étais déçu... La bagarre était belle. Et là, soudainement, la bataille était terminée. Et comme je vous le disais, la relation entre les trois pilotes Toyota est tellement unique que je ne me serais jamais attendu à me sentir aussi désolé pour un autre. Jari-Matti avait vécu un rallye de m... en Pologne et là encore, la malchance le frappait. Samedi soir, je n'étais pas heureux d'être en tête. Ce n'est que pendant la nuit de samedi à dimanche que j'ai pu avoir le déclic et me dire que je pouvais être heureux. Ce problème, ce n'était pas de ma faute.

Tommi Mäkinen est-il un patron très différent de ceux que vous avez connus chez Skoda?

Tout est très différent. La façon de travailler de Tommi n'est pas du tout pareille. C'est un ancien pilote et il sait donc ce qu'il peut se passer dans nos têtes. En fait, il trouve les bons mots pour parler à ses pilotes. Et même quand il a un avis tranché, il ne l'exprime pas nécessairement car il sait que ce ne serait pas positif. Ce ne serait pas ce qu'un pilote a envie d'entendre.

En Finlande, qu'avez-vous dans votre garage? Un motoneige? Des motos? Des ancêtres?

Rien de tout cela... Juste un VTT. Et encore, depuis pas longtemps. En fait, je n'ai même pas de garage. C'est juste un car-pool. Je ne possède pas grand-chose, je le reconnais. Peut-être que je serai plus matérialiste plus tard. Mais aujourd'hui, je n'ai pas beaucoup d'argent... La chose dont j'aurais envie, c'est peut-être un motoneige. Mais même en Finlande, les hivers ne sont plus très froids. Et puis, c'est vraiment dangereux! On peut facilement se casser une jambe ou un bras au milieu des bois.

N'est-ce pas interdit par votre contrat?

Non, parce que Tommi, lui, pratique tous ces sports sans arrêt. Il ne va donc pas nous les interdire (rires, NdlR).

Quelle est la question que vous voudriez poser à Tommi, mais que vous n'osez pas lui poser?

(longue hésitation, NdlR) Sincèrement, il n'y a aucune question que je n'oserais pas lui poser. Je peux tout lui demander. En revenant d'Argentine, dans l'avion, nous avons pu longuement parler et je me suis rendu compte que nous pouvions aborder tous les thèmes. Il n'est allergique à aucun sujet.

N'est-ce pas justement tout le contraire des Japonais de chez Toyota?

Jusqu'à présent, j'ai trouvé qu'il était facile de communiquer avec les Japonais. Quelques-uns travaillent à Puupola, notamment pour faire la liaison avec le Japon. Ce sont des gens toujours très polis, très gentils et souriants. Pour l'instant, c'est un vrai plaisir de travailler avec les Japonais.

Que pensez-vous de ce jeunisme en rallye, cette nouvelle tendance à prendre des pilotes de plus en plus jeunes, comme Kalle Rovander, qui n'a que 16 ans?

EN REVENANT D'ARGENTINE, DANS L'AVION, JE ME SUIS RENDU COMPTE QUE TOMMI MÄKINEN N'EST ALLERGIQUE À AUCUN SUJET.

Si vous avez le talent et que vous êtes prêts, pourquoi attendre? Cette tendance se retrouve dans de nombreux sports. De plus en plus de jeunes se font remarquer très tôt. En hockey sur glace aussi par exemple, les joueurs du top niveau sont de plus en plus jeunes. Par contre, quoi qu'il arrive, l'expérience continuera à compter en rallye. Dans mon cas, je disputais cette année le Rallye de Finlande pour la 6^e fois. Je connais 90% des routes. Je sais où sont les pierres, où il ne faut pas mettre les roues... Et ces jeunes pilotes, quoi qu'il arrive, ils vont devoir emmagasiner de l'expérience.

Pendant des années, vous avez été pilote Skoda en Championnat d'Europe puis en Asie-Pacifique. Cette expérience a-t-elle été utile?

Ce n'est jamais perdu, mais il aurait été plus intéressant pour moi de passer ces quatre années en Championnat du Monde. C'est vrai que j'ai acquis de l'expérience dans des pays très différents, sur toutes sortes de parcours et des conditions très diverses. En Malaisie, j'ai couru sur une terre horriblement glissante, par 40°, dans un air très humide et dans la jungle. Je n'ai pas l'impression que ça me sert beaucoup ici. C'était sympa à faire, mais cela n'a rien à voir avec le Championnat du Monde.

N'avez-vous pas eu d'autre opportunité que Skoda à cette époque? Même dans un plus petit championnat, comme le Junior WRC?

Non, c'était le seul choix que j'avais. Mais pour apprendre les parcours du Championnat du Monde, il aurait été préférable que j'évolue dans ce championnat.

Comment voyez-vous le futur de Toyota en Championnat du Monde, l'équipe étant déjà au meilleur niveau?

L'an prochain, l'objectif sera évidemment de viser le titre. Mais c'est comme cela que ça doit être. Nous sommes en Championnat du Monde, le niveau le plus élevé de la discipline. Il est normal d'avoir l'ambition d'être le meilleur.

Quelle est la question la plus bizarre qu'un journaliste vous ait posée?

L'an dernier, au Rallye de Finlande, un journaliste d'une radio finlandaise qui était en direct m'a demandé à l'arrivée d'une spéciale quelle était la capitale du Luxembourg. Il voulait peut-être voir si j'avais encore tous mes esprits...

Et avez-vous pu lui répondre?

J'ai répondu «Luxembourg». C'est correct, non? (rires, NdlR) ■