

L'improbable Ringmeister

RÉTRO Même si sa carrière n'a pas pris le tour qu'il espérait, Kurt Thiel n'a jamais oublié sa victoire sur la Nordschleife en mai 1981.

JEAN-MARIE WYDER

Dans le désordre, Jean-Pierre Jausaud, Robby Weber, François Cerver, François Mazet, José Dolhem, René Arnoux, Alain Ferté, Michel Trollé pour ne citer qu'eux. Vous y ajoutez le nom de Kurt Thiel et vous aurez les vainqueurs annuels les plus connus – à l'époque – de l'École de pilotage Elf-Winfield de Magny-Cours. De cette liste, Thiel – premier non-Français à s'imposer face à 300 autres candidats – est sans doute celui qui n'a pas réalisé la carrière à laquelle il aurait pu aspirer. Il en garde néanmoins des souvenirs vivaces, forts en émotions.

MANQUE DE MÉTIER Nous sommes en 1979: Thiel a déjà 24 ans quand il se présente devant le jury de la finale du Volant Elf. Le garçon ne se laisse impressionner ni par les jeunes de la volée qui l'entourent ni par une crise d'appendicite qui a failli lui faire interrompre les cours. Il gagne le droit – c'est le cadeau réservé au vainqueur – de disputer l'intégralité du (relevé) championnat de France de formule Renault l'année suivante. Las, l'exercice ne se déroule pas comme espéré: la structure qui l'héberge manque singulièrement de métier et les résultats se font attendre («un véritable désastre», se rappelle Kurt). Début 1981, quoique ne disposant plus des «largesses» de l'École, celle-ci le retient par la manche pour qu'il redouble, leur nouveau pilote posant problème.

INOUBLIABLE Après une encourageante reprise à Magny-Cours (2e), notre homme va en profiter pour réaliser un coup fumant. «C'est effectivement un week-end qui restera à jamais gravé dans mon esprit. Le championnat fête son retour sur le Nürburgring et la course avait lieu sur le grand circuit de plus de 22 kilomètres.

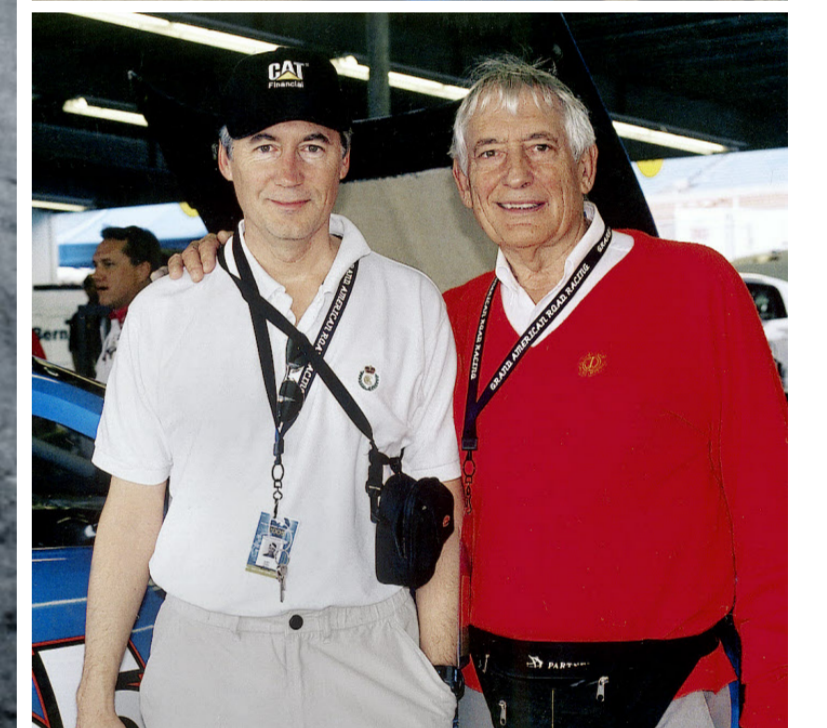
»Pour la première fois, mon père (né en 1930, celui-ci s'avéra être un bon pilote dans les années 50-60, côtoyant entre autres Peter Collins, Wolfgang Von Trips, Bob Bondurant, Strirling Moss et Mike Hawthorn! Il participa au développement, pour Mercedes, de la fameuse «papillon» et s'aligna notamment à deux reprises dans les 1000 Km du Nürburgring au volant de Mercedes et de Cobra) avait mis la main au porte-monnaie pour compléter mon budget qui se négociait au coup par coup.

»Ma préparation se réduisait au minimum mais j'avais pu compter sur les conseils d'un ancien compétiteur pour apprendre le tracé. C'était un ami de mon père, un homme incroyable qui, dans un accident, avait eu le bras gauche coupé. Il maîtrisait le volant avec les genoux quand il passait les vitesses avec sa Golf GTL. Il exploitait un business de location de caravanes proche du circuit, et, le reste du temps, il officiait comme commissaire de piste. Vraiment un gars extraordinaire!»

PRESQUE FACILE «Bref, à l'issue des qualifications, avec ma Martini MK33 de chez Meca-Moteur,



Kurt Thiel lors de sa victoire au Nürburgring en 1981 (à gauche) et à l'occasion de sa victoire lors du Volant Elf (ci-dessous) en 1979. On reconnaît Gérard Crombac, Johnny Rives, Tico Martini, Patrick Depailler, Didier Pironi, Gérard Larrousse, Jean Ragnotti, René Arnoux, José Rosinski et Pierre-François Rousselot. Les Thiel père et fils (en bas) un sacré duo de pilotes! Photos D.R. /Corrinboeur



je décroche la 2e place derrière Patrick Gonin. J'étais évidemment satisfait de cette performance, poursuit Thiel, mais la course s'annonçait encore plus difficile que prévu car la piste était humide au moment du départ. Deux, trois voitures placées derrière moi se sont fait d'emblée éliminer dans la bousculade.

Dès le 2e des six tours, je suis passé en tête. J'avais une grosse pression mais je me souviens que je m'étais ménagé une courte avance à la montée vers le Karsusell. Dans le 3e passage, j'ai commis une erreur sur la rectiligne située derrière les stands et mes poursuivants m'ont redoublé. Au tour suivant, j'ai retrouvé le commandement pour ne plus le quitter jusqu'à l'arrivée. Une victoire presque facile en définitive mais gagner sur le Nürburgring, c'était quelque chose de fabuleux dans ce contexte spécial, avec un budget étriqué, un matériel préparé à la sauvette et mon père (qui m'avait financé) absent ce jour-là car spectateur des 500 Miles d'Indianapolis. A l'époque, il avait lui aussi roulé sur le Ring! Oui, émotionnellement, c'était très particulier!»

Et Kurt de rappeler que le lendemain, le 24 mai 1981, le grand Herbert Müller trouvait la mort durant l'épreuve des 1000 Kilomètres au volant de sa Porsche 908. «Il y a des courses et des week-ends qui laissent des traces. Je peux confirmer.»

CRÉPUSCULE Kurt Thiel n'eut plus guère l'occasion d'étaler ses dons: il termina 6e du championnat gagné par un certain Philippe Renault, vainqueur de huit des quatorze manches au programme cette saison-là.

Le talent est une chose, la capacité de l'équipe qui s'occupe de vous et le bon (ou mauvais) timing en sont une autre. Tout l'art consiste à mettre en place de manière coordonnée, et dans l'ordre, les pièces du puzzle. Notre compatriote en fit, à son tour, l'amère expérience. Comme de nombreux espoirs avant lui. Et son choix de vie acheva le processus...

Les 288 heures de Daytona et du Nürburgring

MARATHONIEN Sacrifiant le sport auto au profit de sa profession, Kurt Thiel va pratiquement disparaître de la Suisse (et des circuits) entre 1982 et 2004. Il voyage beaucoup au gré de ses engagements avec son employeur: Suède, où il passe son brevet de pilote d'avion, les pays de l'Est – il assistera à la chute du mur de Berlin –, tout en s'occupant de sa famille (il a aujourd'hui un fils de 25 ans et une fille de 23). «Je le redis, c'était un choix délibéré: mon job primait sur le sport automobile.»

Le virus n'allait pourtant pas l'abandonner complètement. Ainsi en 1996, on revit Thiel en course, au départ des 24 Heures de Daytona: «Je par-

ticipais régulièrement en tant qu'instructeur, avec mon père, au cours de pilotage de la Scuderia Hanseat sur le Nürburgring et, durant quelques années (1985-1995), à l'École Winfield dirigée par Richard

Knight. J'avais aussi donné un coup de main comme moniteur Venturi au lancement du championnat BPR de Stéphane Ratel. Mais je me disais que la compétition, la vraie, commençait à me manquer.»



Les 24 Heures de Daytona en Corvette en 2005...

PORSCHE ET BMW C'est ainsi que Kurt va se retrouver à sept reprises au départ des 24 Heures de Daytona organisées chaque fin janvier en Floride: «Se lancer dans le banking au petit matin, sous la

pluie, c'est quelque chose qu'il faut avoir vécu une fois dans sa vie...»

A l'exception d'une tentative au volant d'une Chevrolet Corvette (2005), il roule en Porsche et se classe cinq fois

(dont un 18e rang au général en 2001 au sein du team Freisinger Motorsport).

Parallèlement, en plus de quelques apparitions en GT (Monza, Zolder, Hungaroring, Hockenheim), l'appel du Ring fait également son effet puisqu'il va disputer à cinq reprises les 24 Heures dans le massif de l'Eifel, toujours sur des BMW, en les terminant trois fois, dont une victoire dans sa catégorie décrochée en 2003.

Au total, 288 heures de présence tant sur le toboggan allemand que sur le super-speedway américain. Parmi les actuels pratiquants, ils ne doivent pas être nombreux, dans le pays, à pouvoir exhiber un tel palmarès.

J.-M.W.



... et en Porsche 996 GT3-R en 2000. Photos D.R.

Toujours globe-trotter grâce à Caterpillar

AUJOURD'HUI «Quand je me retourne et que j'observe ce que j'ai fait en sport automobile, je n'ai aucun regret. J'ai vécu des moments extraordinaires, j'ai voyagé, j'ai connu plein de gens par le monde et tissé des relations. J'avais toujours eu

pour principe, contrairement à d'autres, de ne jamais mettre en péril ma situation matérielle privée, de ne pas, par exemple, hypothéquer mon patrimoine pour finir une saison. Et j'ai eu de la chance: un seul accident sérieux, à Clermont-Ferrand en

1981, quand je me suis retrouvé fond sur fond. Merci encore à Tico Martini d'avoir construit des monoplaces aussi solides...»

Cadre supérieur chez Caterpillar, basé à Genève, Kurt Thiel n'en continue pas moins de parcourir les continents pour son job. Il a notamment la responsabilité du marché africain et visite régulièrement le réseau des concessionnaires. «On n'est plus les seuls à couvrir cette activité: les Coréens, les Chinois et les Japonais nous font une concurrence féroce mais c'est aussi ça la mondialisation.»

Quand il dispose d'un peu de bon temps, Kurt s'adonne volontiers – depuis la base de Prangins, à deux pas de son domicile – à la haute voltige («ça remplace en quelque sorte la course automobile») et profite parfois d'un séjour en Suède pour s'installer aux commandes d'un hydravion! «Avec l'expérience que j'ai amassée (réd. à ce jour, Kurt a pris part, il faut le répéter, à sept éditions des 24 Heures de Daytona et à cinq des 24 Heures du Nürburgring) et la passion qui m'anime toujours, je me verrais bien boucler la boucle en participant aux 24 Heures du Mans. A mon âge (réd. 55 ans), je crois que c'est le dernier moment pour y songer.»

J.-M.W.



Kurt Thiel a délaissé les voitures de course pour les machines de chantier.