



le magazine du sport automobile

Echappement

N° 553 SEPTEMBRE 2013 - 5,90 €

REPORTAGE

TESTS i20 WRC
Hyundai affûte ses armes

RENCONTRE

JULIEN MAURIN
L'homme « Ford » du Championnat de France

EXCLUSIF

FRANÇOIS DELECOUR
teste la Norma M20FC de Pikes Peak!

WRC
FINLANDE
Les prémices d'un sacre annoncé pour Ogier

ALLEMAGNE
Sordo redonne des couleurs aux Rouges



Le TOP de la PERFORMANCE **GUIDE 2013**
45 modèles au banc d'essai
Alfa 4C, Seven 485R, Fiesta ST, 208 GTi, 911 GT3, Clio R.S., Polo R WRC...



LE JOURNAL DES RÉGIONS
Portraits, infos, interviews, épreuves, classements complets...

26 pages 48 épreuves

+ guide détachable RALLYE DU MONT-BLANC
Tracés, horaires, descriptifs...

M 01590 - 563 - F - 5,90 € - RD



ESP: 7,40 € - GB: 7,40 € - AND: 6,70 € - DOM: 8,50 € - BEL: 6,20 €
CAN: 12,95 \$ CAN - SUISSE: 10,50 CHF - JAP: 10,50 ¥ - TOM SURFACE: 9,00 ¥
PDR: 7,40 € - ARG: 69,000 - TOM ARON: 1,950 ¥

Horimell

Rencontre Julien Maurin

A MATURITÉ

Discrètement, méticuleusement, Julien a parcouru son bonhomme de chemin saison après saison jusqu'à devenir cette année la révélation du championnat. Nous sommes allés à sa rencontre pour mieux le connaître.

Texte ERIC BELLEGARDE - Photos PHILIPPE MAITRE

Repères

- ▶ Né le 02/03/1985 à Aix-les-Bains.
- ▶ Réside à Marseille.
- ▶ Travaille dans l'entreprise familiale.
- ▶ 2006 Débuts en rallye au régional du Picodon (Ford Fiesta S1600).
- ▶ 2007 4 manches du championnat terre (Subaru Impreza Gr. N).
- ▶ 2008 Championnat terre (Subaru Impreza Gr. N puis Punto S2000) et 3 manches asphalte (Subaru Impreza Gr. N).
- ▶ 2009 Programme mixte IRC et championnat de France asphalte (Skoda Fabia et Peugeot 207 S2000).
- ▶ 2010 Championnat de France asphalte (Ford Fiesta S2000).
- ▶ 2011 Championnat de France asphalte (Ford Fiesta S2000).
- ▶ 2012 Championnat de France asphalte (Ford Fiesta WRC).
- ▶ 2013 Actuellement leader du championnat de France asphalte, victoires au « Charbo » et aux Vins-Mâcon (Ford Fiesta WRC).



Rendez-vous avait été donné au garage Ford d'Orange. Sans doute parce que Ford demeure la marque de cœur du Groupe Maurin. D'ailleurs, c'est au volant d'une Focus ST que Julien fait irruption, pour pointer dans la minute, en provenance de Marseille où il

réside en compagnie de Manon, sa compagne, et Paula, leur petite fille. La diabolique RS 500 que compte la petite collection familiale, entre autres Sierra ou Escort Cosworth, est quant à elle réservée à des occasions plus exceptionnelles ! Entre les rallyes, c'est ici ou sur les routes du quart sud-est que Julien passe le

plus clair de son temps. Depuis qu'il en a terminé avec un master de finance, spécialisé dans le contrôle de gestion, fin 2011, il est en effet en charge de tout ce qui est audit interne. En ce moment, ce sont les pièces détachées qui l'accaparent. Mais tout n'a pas été simple jusqu'à... « Jusqu'au Bac, que j'ai fini

par avoir après avoir redoublé deux fois, abonde rigolard Julien, l'école était une torture pour moi. Il a littéralement fallu que mes parents me poussent... Après tu mûris, et tu réalises que c'est pour toi que tu bosses, et non pour ta famille. Puis les cours me plaisaient à Euromed, mon école de commerce à Marseille,



le rapport avec les profs était différent, ils étaient plus là pour nous aider que pour nous taper sur les doigts... »

Des concessions comme celle-ci, Jean-Bernard Maurin, le père de Julien, en possède aujourd'hui quelque vingt-cinq. Et la plupart sont multimarques (Ford, Nissan, Kia, Hyundai,

Suzuki, Toyota, Subaru, Jaguar, Land Rover, Volvo Opel...). A son arrivée en France après le Bac, en provenance du Maroc, il débute dans les affaires en reprenant simplement une station essence à Marseille. C'est lorsqu'il rachète la concession Ford d'Annecy que « *tout démarre véritablement* », pour

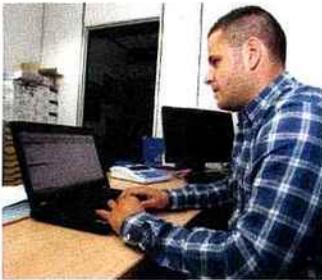
repandre les mots de Julien. Ce dernier a beau être pudique sur le sujet, ses propos clairement teintés de respect, sinon d'admiration, laissent deviner la stature d'un personnage, toujours très discret dans le milieu du rallye. Si le reste de la famille est en effet présent en force, très peu pour lui en

revanche les montées d'adrénaline des points stops ! A l'exception du Mont-Blanc et du Var, il préfère mandater son épouse, ses filles ou son meilleur ami « Faf » pour le tenir informé de l'évolution du fiston. « *J'ai grandi en Savoie jusqu'à douze ans*, reprend Julien. *Avec ma grande sœur* (NDLR, il en a

également une plus jeune), on a vécu avec un père toujours présent, mais très engagé dans sa boîte. On n'a jamais manqué de rien, mais ce n'était pas la grande vie pour autant, un sou était un sou. Je pense que ça nous sert aujourd'hui, ça nous a permis de rester simple. Ce n'est qu'aux alentours des années 1997/2000, lorsque les marques ont commencé à opérer des regroupements, que le Groupe a connu une réussite fulgurante. Enfin, il faut dire aussi que mon père a su prendre des risques en rachetant telle ou telle autre concession. »

Le Bac pour carotte

Ce n'est pas un hasard donc, si Julien, dont beaucoup louent la sympathie, ne véhicule pas



l'image d'un enfant gâté. C'est sans aucun doute le fruit de son éducation : « J'ai beau être son fils, mon père a toujours été clair sur le niveau d'études requis si je voulais intégrer l'entreprise familiale : c'était minimum licence. » En d'autres termes, Julien a la tête sur les épaules et a conscience de sa chance : « Je sais aussi pertinemment

cher que tout le monde procède avec ses relations professionnelles pour élaborer son montage financier. » Mais Julien n'a pas toujours pris la chose avec autant de philosophie : « J'ai depuis, je pense, réalisé des résultats qui ont permis de légitimer la chose. Mais au début, quand tu vois par exemple sur les forums, des

Maurin, priorité a donc été donnée aux études, avant le rallye : « Tant que je n'ai pas eu le Bac en poche, je n'ai pas eu le droit d'en disputer. » C'est pour cette raison qu'il ne débute dans la discipline, qu'au régional du Picodon 2006 sur une Ford Fiesta S1600 louée en Italie, alors qu'il a déjà 21 ans. Une épreuve qui se dispute dans la Drôme, autour de Dieulefit, village de résidence des parents de Julien, base retirée de l'équipe familiale (elle dispose d'une Fiesta R2, d'une S2000 et d'une WRC) qui a depuis été montée, et prochaine étape de notre visite en terre Maurin ! Car c'est là également que Julien passe une partie de son temps entre les épreuves. Il gère tout ce qui est stock de pièces et préparation des épreuves, tandis que c'est Arnaud Mounier, domicilié également à Dieulefit, qui coordonne tout le volet technique.

M on père a toujours été clair : si je voulais intégrer l'entreprise, fallait au moins que j'ai ma licence

que je bénéficie notamment du soutien de Yacco, devenu plus intense après les malheurs de Jean-Seb Vigion en 2009 (NDLR, retrait de permis au Mont-Blanc), grâce à mon père, qui est un de leur gros client. Mais il ne faut pas se leurrer, sans de tels partenaires, si je courrais sûrement, sans doute que je ne ferais pas le même programme. Sortir de l'argent de sa propre boîte, ça s'appelle de l'abus de bien social ! Aujourd'hui, ça coûte tellement

choses blessantes te concernant, que tu n'es qu'un fils à papa, tu ne peux pas ne pas y faire attention. Puis j'ai constaté que c'étaient toujours les dix mêmes qui critiquaient. Et le jour où j'ai réalisé qu'ils trouvaient également à redire sur Sébastien Loeb, j'ai compris qu'il ne fallait pas calculer ces gens-là ! En tout cas, ils m'ont aidé à me forger un mental assez fort, à travailler pour progresser. » Vous l'avez compris, chez les

Remise en question

Le rallye, pour Julien, c'est avant tout une histoire de rencontres. Evidemment, avec l'omniprésence de l'automobile

Quand Arnaud Mounier (à droite) gère tout le volet technique au sein de l'équipe des Maurin, Julien s'occupe lui du stock de pièces, et des commandes éventuelles à réaliser, entre les épreuves.





Depuis fin 2011 et l'arrêt de ses études, Julien procède à du contrôle de gestion dans l'entreprise familiale.

dans le cercle familial, il a été sensibilisé à la question. Difficile néanmoins pour lui, étant enfant, de dégager une préférence entre la F1, le Dakar ou le rallye. Une première rencontre, aux 24 Heures de Chamonix 1994, avec François Delecour, va plus sérieusement le sensibiliser au rallye. Puis son père, possesseur d'une concession à Perpignan, va se lier d'amitié avec celui d'Yves Loubet, qui tient une brasserie dans la même ville. L'histoire est en marche. Avec un proche tel qu'Yves Loubet, difficile en effet de ne pas se prendre de passion pour le rallye, tant le Corse à la célèbre faconde, à la passion communicative. Alors, à ce fameux Picodon 2006, Yves est présent lorsque Julien découvre sa monture du week-end en essais. « C'est lui aussi, explique Julien, qui nous a conseillé de nous orienter vers la terre avec une quatre roues motrices pour mes véritables débuts en 2007. Parce que c'est la surface dominante du championnat du monde, l'une des meilleures écoles sans doute aussi, compte tenu du fait qu'elle nécessite d'improviser et de prendre des bonnes notes en seul passage de reconnaissances... » Avec le recul néanmoins, Julien

estime qu'il aurait sans doute été préférable pour lui de passer par la case quasi obligée « formule de promotions » : « C'est ce que j'ai mis du temps à réaliser. En ayant débuté avec la Subaru Groupe N, je n'optimisais pas mon train avant. Chose que j'aurais sans doute appris à faire si j'avais commencé par une traction. Puis, une auto de coupe de marque revenant moins cher, j'aurais sans doute disputé davantage d'épreuves. » Il paie sans doute là aussi le fait qu'il

Porsche Cup : « Avec le moteur en porte-à-faux arrière, c'est la meilleure école ! Si tu ne fais pas tout dans le bon ordre, c'est sous-virage assuré ! » Et bientôt, c'est en Caterham aux côtés de Romain Dumas qu'il ira se perfectionner. C'est sa saison 2012, faite de hauts (Mâcon) mais aussi de bas, qu'il lui fait prendre conscience de la nécessité de retravailler les bases : « Je suis arrivé au constat que je prenais trop de risques et qu'il fallait remettre les choses dans l'ordre.



Julien va régulièrement s'entraîner sur simulateur, chez ELLIP6 à Pierrelatte.

O n n'a jamais manqué de rien, mais ce n'était pas la grande vie pour autant, un sou était un sou. Cela me sert aujourd'hui

n'ait jamais réalisé de karting en compétition ou effectué le moindre stage en école de pilotage. Mais Julien a soif d'apprendre : aussi il n'hésite pas à se remettre en question et quand il ne va pas s'entraîner sur les simulateurs d'Ellip6, basés non loin de Dieulefit, à Pierrelatte, il prend des leçons de pilotage aux côtés de Nicolas Bernardi. Ce fut encore le cas, à la veille du Rouergue, sur le circuit d'Alès au volant d'une

Alors, j'ai bouffé du freinage dégressif ! En rallye, c'est impossible d'en réaliser un parfait, mais il faut essayer de s'en rapprocher. Désormais, je prends beaucoup moins de risques sur les freinages. Je freine presque plus tôt, un peu moins fort, mais j'amène mes freins jusqu'au point de corde et je réaccélère plus tôt. Dans le rapide, je n'ai jamais eu trop de soucis. En revanche, dans le technique, c'est clair qu'il faut

savoir freiner pour aller vite. On a également rajouté dans mes notes des notions de placement sur la route ainsi que des précisions s'agissant des virages, type "ouvre", "ferme", "tenir"... Avant, en spéciale, j'étais sans doute trop focalisé sur mes notes. Désormais, je les intègre mieux, et je peux davantage me concentrer sur mon placement sur la route, ainsi que sur ma technique de pilotage. » Et les résultats suivent ! Au point que Julien, simple outsider en début de saison, fait désormais figure de candidat sérieux au titre. Est-ce ou pas l'effet de sa paternité récente, mais le garçon semble épanoui, et le pilote est à n'en pas douter désormais arrivé à maturité. ■