

ALEXANDRE MUNOZ, LE TALENT N'ATTEND PAS LE NOMBRE DES ANNÉES

Alexandre Munoz a le profil type du jeune talent que détecte et accompagne la Fédération Française du Sport Automobile. Sa progression depuis le karting a été fulgurante et, à 16 ans, il est devenu le Champion de France FFSA F4 grâce à un mariage harmonieux entre rapidité, sens stratégique et gestion d'un championnat hautement relevé. Rencontre avec l'Ariégeois à la tête bien faite et bien pleine.

TEXTES : FRÉDÉRIC DELARUE - PHOTOS : KSP

Après avoir terminé la saison 2024 sur une victoire le titre était-il ton objectif avoué l'hiver dernier ?

Le but était le top 3 pour avoir une chance de monter dans les catégories supérieures. Mais il fallait garder la tête sur les épaules car j'avais obtenu ma victoire en partant depuis la grille inversée alors que j'avais manqué d'un peu de performance dans les deux autres courses. En plus, je savais que le comportement de l'auto serait très différent car elle a été modifiée depuis 2024 et je ne savais pas si mon pilotage allait s'adapter. Mais après les premiers tests, on pouvait espérer être dans la lutte avec les meilleurs.

À Nogaro, tu as confirmé avoir tous les atouts pour jouer le titre...

Les coupes de Pâques ont été un déclic, oui ! On a eu droit à toutes les conditions et j'ai été rapide sur le sec comme sur le mouillé. Les qualifications ont été difficiles avec des drapeaux rouges et certains pilotes rapides à Nogaro n'ont pas eu l'opportunité de se battre devant à cause de la météo. J'ai eu un peu de réussite avec des tours clairs et propres, mais il fallait aller chercher la victoire en course... Donc je savais que le titre serait possible, mais qu'il ne fallait pas s'enflammer !





DÉCOUVRIR
L'INTERVIEW VIDÉO

La suite se complique : tu n'as pas remporté de course entre le deuxième meeting à Dijon et le dernier au Mans.

Après Dijon, j'avais gagné toutes les courses principales. Mon but était d'enfoncer le clou, mais il y a eu cet accrochage à Spa puis un problème mécanique à Magny-Cours. Quand on est en paquet, il faut avoir une approche un peu différente et savoir gérer. Ce fut le cas aussi à Lédénon. Je ne voulais pas prendre trop de risques et surtout marquer de gros points au championnat et ne gaspiller aucune opportunité.

Spa a-t-il été une autre forme de déclic ?

Ça a été le plus gros marqueur de la saison. En début d'année, j'avais l'étiquette de favori car j'avais fait de bons débuts à Nogaro et Dijon, mais après Spa je n'avais plus que 12 points d'avance et tout était encore à jouer. Il faut traverser des moments comme celui-ci pour se concentrer sur les objectifs : marquer des points, gérer une course, avoir la saison en tête. Cette épreuve a été très bénéfique.

Tu n'as jamais quitté la 1^{re} place du championnat, mais ton avance s'est réduite comme peau de chagrin avec seulement 4 points d'écart sur ton dauphin après la première course de Lédénon.

Je n'en menais pas large ! J'avais été gêné en qualifications et un adversaire m'a accroché et contraint à l'abandon dans la première course. Mais les deux courses suivantes de Lédénon ont été mes plus belles, notamment sous la pluie. Il fallait remonter la pente et je suis arrivé à rebondir et à réaliser de bonnes performances. Le point positif était le surplus de motivation.

Sur quel plan penses-tu avoir le plus progressé par rapport à ta première saison ?

Il y en a beaucoup ! L'année dernière, j'avais peu d'expérience avec un peu de karting et très peu de monoplace. J'ai progressé sur le rythme et j'ai fait un gros pas en avant dans la gestion des pneus. Dans la gestion des voitures de sécurité et des départs également.



Comment t'es-tu préparé à certaines phases comme les départs et neutralisations que tu ne peux pas expérimenter pendant les essais libres ?

En étant au Pôle France à la FFSA, j'ai des outils comme le simulateur pour travailler sur un tour de qualifications. Ça m'a permis d'être à 100%, comme à Dijon où on n'avait que deux tours pour aller chercher un bon chrono. J'étudie aussi les caméras embarquées des années précédentes ainsi que celles d'autres championnats pour apprendre comment mieux exploiter les pneus. Certains pilotes sont connus pour savoir ménager leurs gommes et étudier leur style peut permettre de trouver des solutions. Ça m'a permis de solidifier mon niveau de pilotage.

Tu as une approche scientifique de ton pilotage.

(Rires) Maths et physique sont mes deux matières préférées.

Tu préfères partir de la pole position et faire la course en tête, ou gagner des duels en peloton pour remonter aux avant-postes ?

Au niveau challenge et plaisir, partir derrière et doubler c'est mieux. Mais pour gérer, partir depuis la pole est plus confortable. Cette année j'ai préféré cette option !



Les circuits visités par la F4 offrent une belle variété de topographie, quel type de tracé préfères-tu ?

Le Mans était très excitant car, avec mon ingénieur, on avait travaillé sur la technique de pilotage pour être à 95% de mon niveau de performance mais sur un temps long. Ça m'a permis de moins attaquer que d'autres mais d'être plus constant et régulier. On entre alors dans un bon rythme et quand c'est le cas, on apprécie forcément un circuit.

Que peut-on espérer pour toi en 2026 ?

Passer le bac de Français et de Maths ! Côté sport automobile, j'espère que je serai rapidement fixé, mais il faut trouver un bon baquet dans une bonne équipe. Ce serait la meilleure chose qui puisse m'arriver ! Mais avant ça, je vais participer à la course F4 de Macao. Ce sera la première fois que je roulerai en ville et j'aurai énormément de choses à apprendre. Ce sera un énorme challenge ! Il faudra y aller pas à pas, mais j'espère pouvoir montrer que je suis capable de faire bonne figure dans une course internationale. 🏁