

Le super mécano

Flavio Helfenstein a d'abord été le meilleur mécatronicien automobile du monde. Aujourd'hui, il construit des voitures de sport pour son compte. Son ascension exponentielle dans le secteur automobile, il la doit à l'Union des garagistes. *Par Alex Reichmuth et Fabian Häfeli (photo)*



«Toujours à bricoler»: Flavio Helfenstein, champion du monde des métiers.

En matière de voitures, Flavio Helfenstein sait tout, comprend tout et est capable de tout. «Gamin, j'étais toujours à bricoler», affirme-t-il. Ayant pratiquement grandi dans un garage, il a, dès l'enfance, pu vivre pleinement sa passion pour les disciplines artisanales et techniques. Cette année, Flavio Helfenstein a prévu de reprendre l'affaire paternelle avec son frère, un garage Toyota à Hildisrieden, dans le canton de Lucerne.

Il ne fait aucun doute qu'il relèvera ce défi avec brio. Âgé de 25 ans, Flavio Helfenstein a depuis longtemps apporté la preuve de ses qualités. Sur le plan professionnel, personne, en Suisse ou dans le monde, ne lui arrive à la cheville. En 2010, il a été sacré champion suisse en mécatronique automobile. Un an plus tard, il a décroché le titre de champion du monde aux championnats des métiers de Londres. «Si je me présente, c'est pour gagner», constate-t-il laconiquement.

Être champion, cela signifie être capable de démonter des voitures plus rapidement que n'importe qui et de les réassembler. Cela veut aussi dire être efficace comme personne pour identifier et résoudre les erreurs et les problèmes de moteur, de direction ou de carrosserie. Et interpréter de manière aussi fiable que possible les nombreuses données électroniques que les instruments de diagnostic affichent à l'écran.

Une profession de rêve pour beaucoup

Flavio Helfenstein n'est pas seulement un as de la technique. Il a une attitude modeste mais confiante et un comportement de gagnant dans les relations. Ce jeune homme a également l'air équilibré et cartésien – de bonnes conditions pour durer au contact des clients.

Pourtant, il a touché à ses limites lors des championnats du monde des métiers. «C'était plus dur que je ne le pensais», reconnaît Flavio Helfenstein. Résoudre, en restant extrêmement concentré durant quatre jours, un problème complexe après l'autre sur un véhicule, sous une pression constante et avec, en permanence, 28 concurrents sur le dos, c'était usant. Mentalement mais aussi physiquement, il était tellement absorbé par la compétition qu'il a oublié une fois de manger. «On était un peu sous-alimenté», se souvient-il.

Mais cela suffisait pour la victoire. Au final, le mental a sans doute été décisif, soutient Flavio Helfenstein, car sur ce plan, tous ont un excellent niveau technique. Le titre de champion

du monde lui apporte-t-il concrètement un plus sur le plan professionnel? «Assurément», affirme-t-il. Ce titre lui ôte tout doute sur ses capacités, ce qui est un atout dans les relations clients. «Par ailleurs, j'ai pu nouer de nombreux contacts sur le chemin qui mène au titre de champion du monde, par exemple avec des fournisseurs potentiels.» Des contacts qui lui facilitent aujourd'hui l'accès au monde de l'entreprise.

L'ascension fulgurante de Flavio Helfenstein dans le secteur automobile aurait été quasiment impossible sans le soutien de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), c'est-à-dire de l'«Union des garagistes». Cette dernière organise les concours professionnels de la branche automobile en Suisse et les épreuves de sélection pour les championnats internationaux. Elles s'occupent aussi de l'encadrement et de l'entraînement spécifiques et ciblés des nominés. «Lors de ces épreuves de championnat, nous entendons montrer que l'industrie automobile suisse est l'une des toutes premières au monde», déclare Olivier Maeder, responsable de la formation initiale et continue à l'UPSA. Pour l'Union, il ne s'agit pas seulement de prestige, mais également d'inciter les jeunes professionnels et les apprentis à fournir des efforts et à s'engager.

Certes, de nombreuses personnes s'intéressent aujourd'hui à l'apprentissage dans le secteur automobile. Devenir mécanicien automobile – ou mécatronicien automobile selon la désignation contemporaine – reste le rêve de nombreux jeunes en fin de scolarité. Toutefois, le nombre des candidats à un apprentissage est tout aussi important que leur qualité. «Le métier est devenu très exigeant», affirme Olivier Maeder. L'évolution technique des véhicules implique aujourd'hui des connaissances avérées en informatique et en électronique, tandis que les aptitudes en mécanique restent indispensables.

Avantage auto

«Dans la lutte pour les meilleurs apprentis, nous avons affaire à une rude concurrence due aux autres professionnels techniques, comme les informaticiens, les électroniciens ou les polymécaniciens», dit Olivier Maeder. Pour faire la publicité de son secteur, l'Union a misé délibérément sur des campagnes d'information ou des spots publicitaires. Sa présence à des salons professionnels permet également d'attirer des talents et de révéler des opportunités de carrière. Le secteur des véhicules possède un avantage par rapport aux branches économiques concurrentes: la voiture est un produit hautement émotionnel qui exerce une forte fascination sur les jeunes.

Le champion du monde des métiers Flavio Helfenstein a d'abord effectué un apprentissage de quatre ans pour devenir mécatronicien automobile. Il a ensuite poursuivi sa formati-

on pour devenir diagnosticien d'automobiles tout en se préparant aux championnats de Suisse et du monde. Il est devenu une sorte de médecin-chef spécialiste des maladies automobiles. En plus des formations continues dans le domaine technique, l'UPSA propose également des formations valorisant les compétences en gestion d'entreprise.

«Ce qu'il y a de bien dans l'industrie automobile, c'est qu'en terme d'exigences, cette branche possède une envergure extraordinaire», explique Flavio Helfenstein. «La mécanique, l'électronique, l'informatique, la vente et l'entrepreneuriat, tout y est réuni.» En fonction des aptitudes et des préférences, il est possible d'opter pour l'une ou l'autre de ces spécialités. Olivier Maeder (UPSA) considère lui la «perméabilité» entre les différents profils professionnels comme un atout majeur de cette industrie. Une diversité qui a toutefois aussi des inconvénients. «Les membres de notre profession sont débauchés par d'autres branches économiques, en qualité de technicien par l'industrie des machines ou d'expert par le secteur des assurances.»

Dans sa propre voiture de course

Flavio Helfenstein restera dans tous les cas fidèle aux voitures. Il a relevé un nouveau défi et construit des véhicules de course. «J'essaie avec mon frère de mettre en place un deuxième pilier pour notre entreprise familiale», déclare le Lucernois. Les nouvelles opportunités commerciales sont, pour ce futur entrepreneur, certainement importantes. Mais pour l'obsédé des voitures, il est tout aussi important que sa spécialisation dans les voitures de sport le sollicite techniquement encore plus. Pour décrire sa motivation, il parle de «construire des trucs qui n'existent pas encore». Il s'agit de trouver des moyens d'améliorer certains véhicules et d'accroître leur vitesse. «Si l'on veut avoir du succès, la seule solution est de passer soi-même à la réalisation.»

Pour ses clients, Flavio Helfenstein pourra ainsi passer des heures à ébaucher de nouvelles pièces de véhicule, percer, fraiser, tester et bricoler. La frontière entre loisir et métier s'estompe. Travailler à l'atelier sera désormais pour lui probablement tout aussi attrayant que de sortir. Rien d'étonnant à ce qu'il participe de temps à autre à des compétitions, avec un véhicule qu'il a conçu soi-même, cela va de soi. Sa motivation consiste à repousser les limites et à tirer tout ce qu'il est encore possible de tirer d'une voiture. Il a besoin d'un défi, de marcher sur le fil du rasoir. «Je ne peux me permettre aucune erreur dans l'amélioration des voitures de sport», explique Flavio Helfenstein. «Sinon le client ira vite voir ailleurs». Il sait s'accommoder de la pression inhérente à l'activité. Depuis les championnats du monde des métiers, il en sait quelque chose. ○

Service

Moins de carburant

Quelques trucs et astuces qui permettent de substantielles économies d'énergie au volant.

Aujourd'hui, tout conducteur novice apprend en cours comment économiser de l'essence ou du diesel en adoptant une conduite appropriée: accélérer et freiner progressivement et rétrograder autant que possible. En dehors de l'écoconduite, il existe d'autres possibilités de réduire la consommation de carburant: en utilisant des pneus à faible résistance au roulement, en maintenant une pression élevée des pneus, en choisissant une huile antifricction spéciale



«Un temps rapide»: Dario Cologna.

pour réduire l'usure du moteur, en démontant les barres de toit et le porte-bagages quand on ne les utilise pas, en retirant les bagages inutiles, et utiliser avec parcimonie des appareils électriques consommateurs d'énergie (comme la climatisation). Selon les calculs de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), on peut économiser jusqu'à 20 % d'essence pour peu que l'on suive systématiquement ces conseils, ce qui peut vite représenter une économie de plusieurs centaines de francs par an. Pour ce faire, l'Union a mis en place le CheckEnergieAuto: dans les garages affiliés à l'Union, les propriétaires de véhicules peuvent s'inscrire à un essai technique qui dure une demi-heure et est complété par un entretien conseil.

Le CheckEnergieAuto a été développé avec le soutien du programme SuisseEnergie de la Confédération. Dario Cologna, star du ski de fond, en est l'ambassadeur. Pourquoi s'investit-il dans ce domaine? «Tout comme un ski bien préparé me permet de réaliser un temps rapide sur la piste de ski de fond», explique le champion du monde de ski de fond à *Die Weltwoche*, «le CheckEnergieAuto aide les automobilistes à réduire les coûts de carburant et à préserver l'environnement.» (are)