

«Le rallye, c'est ma vie!»

Fondateur et incontournable patron de M-Sport, Malcolm Wilson détaille l'incroyable histoire d'une équipe privée devenue au Pays de Galles Championne du Monde en battant tous les Constructeurs.

TEXTE MICHEL LIZIN

Avant 2017, le dernier succès en WRC de M-Sport, qui représentait alors Ford, remontait à 2012. C'était avec Latvala au Wales Rally GB. Cette saison, non seulement l'écurie créée par Malcolm Wilson a renoué avec la victoire à déjà cinq reprises, mais elle est devenue la première équipe privée à s'emparer du titre mondial des Constructeurs.

«J'y ai cru dès l'automne dernier, lorsque nous avons commencé à dessiner notre nouvelle auto», attaque d'emblée un Malcolm Wilson plus passionné que jamais. «J'ai immédiatement eu la sensation, pour ne pas dire la certitude, que nous étions 'dans le bon', que notre Fiesta RS WRC 2017 serait compétitive. Mon sentiment a été renforcé quand j'ai conduit le premier prototype. Matthew, mon fils, était enthousiaste. Puis, j'ai eu d'autres retours, surtout de la part d'Ott (Tänak, NdlR), très impressionné. La confiance s'est installée: nous étions en train de concevoir une voiture gagnante.»

La version de la Ford Fiesta RS WRC correspondant à la réglementation technique en vigueur de 2011 à 2016 compte un mince total de cinq succès en six ans de WRC. Tous ont été glanés en 2011 et 2012, en prélude à quatre années de disette. «À l'époque, notre démarche avait été différente. Notre première Fiesta RS WRC était une extrapolation de notre S2000. Pour cette raison, peut-être n'exploitait-elle pas toutes les possibilités offertes par la réglementation. Pour l'engin qui a débuté et s'est imposé d'entrée, à Monte-Carlo, nous sommes partis d'une feuille blanche. L'équipe technique chargée de la concevoir n'a reçu aucune contrainte, qu'elle soit budgétaire ou technique, autre que celle de faire en sorte qu'elle soit la plus compétitive possible. 'Let's make a winning car'. Tel était le mot d'ordre. Rapidement, nous

avons reçu des données très positives concernant les performances du moteur.»

DÉVELOPPEMENT INTERNE

Par le passé, Ford et M-Sport ont fait appel à un motoriste extérieur, tel que Cosworth ou Pipo. Ce n'est plus le cas. «Notre politique est de dessiner et de produire un maximum de pièces dans nos ateliers», explique Wilson. «Seule, la transmission est fabriquée à l'extérieur. Dans ce domaine, nous sommes sous contrat avec Ricardo. Pour le reste, nous préférons être 'maîtres de notre destin', si je puis m'exprimer ainsi.»

Pour le recrutement de ses pilotes, par contre, le retrait de Ford limite les possibilités financières. À partir de 2013, M-Sport était amené à faire des paris sur l'avenir. «Pendant quatre ans, nous n'avons eu, en nos rangs, aucun pilote reconnu, aucun de ceux qui nous auraient donné la garantie de vaincre», estime Wilson. «C'est dur à admettre, mais c'est la vérité. Jamais je n'ai perdu la foi en nos capacités. J'y ai puisé la force de ne jamais renoncer.»

En 2013, pourtant, M-Sport comptait en ses rangs un certain Thierry Neuville, alors en pleine ascension avant de s'en aller faire le bonheur de Hyundai. N'aurait-il pas pu offrir à M-Sport au moins une manche WRC? «Il y a un temps pour tout», analyse Malcolm. «La campagne 2017 de Tänak en a été une nouvelle illustration. Thierry a réalisé chez nous une saison formidable. À partir de mai, jamais il ne s'est classé plus loin que la quatrième place. Quatre fois, il termine deuxième et il est vice-Champion du Monde. Il méritait au moins une victoire – par exemple en Allemagne. Je vais vous dire une chose dont je suis intimement et profondément persuadé: si Thierry était resté chez nous, il aurait conquis bien plus tôt son

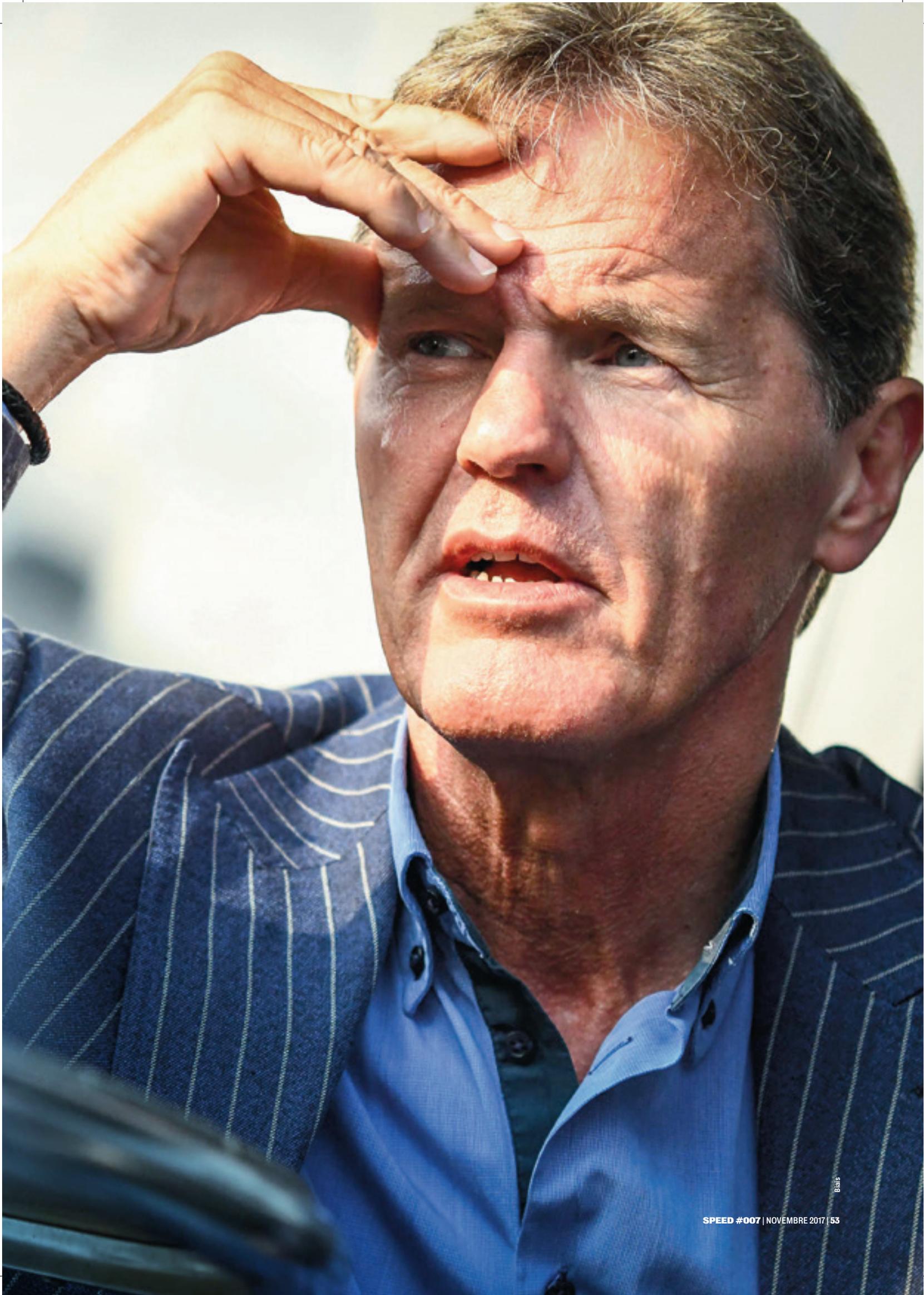
premier succès! Ott et Elfyn, aussi, sont passés plusieurs fois à côté de la montre en or avant de s'imposer enfin.»

PÉPINIÈRE DE TALENTS

Malcolm Wilson semble considérer qu'il existe, pour un jeune, un moment idéal pour s'imposer au plus haut niveau: «Un pilote WRC se développe petit à petit. Pour Tänak, lors de ses premières saisons à nos côtés, comme pour Neuville quand il était chez nous, peut-être était-il simplement 'un peu tôt'. À l'inverse, une première victoire aide à 'éclater', à se libérer. Les progrès s'accélérent. Cette année, Ott en est un exemple flagrant. Si Thierry avait gagné en Allemagne, en 2013, et si Ott s'était imposé en Pologne, en 2016, leur évolution aurait été plus rapide. Mais c'est cela, aussi, le sport automobile...»

Une question se pose: sans soutien financier de la part d'un grand constructeur, comment arriver, financièrement, à concevoir une WRC «sans concession», à la construire et à la faire gagner? «La réponse est simple: c'est mon boulot! Il convient de motiver tes propres troupes, de trouver les financements, de développer les programmes, les catégories annexes qui permettent de faire tourner l'entreprise. Bien sûr, le fait d'aligner une équipe officielle en WRC ne facilite pas l'équilibre financier de M-Sport. Ma tâche en est rendue plus complexe. D'un autre côté, notre équipe officielle est notre vitrine. Elle 'tire' le reste de nos activités. C'est pourquoi elle est indispensable. C'est, du moins, ma conviction. 'Nous sommes capables de faire des voitures qui gagnent'. Tel est le message délivré par notre présence dans la plus haute catégorie du WRC.»

Malcolm Wilson se tait. Peut-être, mentalement, aligne-t-il des chiffres. À moins qu'il ne





Malcolm Wilson a pris un risque en recrutant Sébastien Ogier pour 2017. Et ça a payé!

se pose des questions sur la façon la plus opportune de poursuivre. «Notre engagement officiel en WRC représente entre 18 et 20% de notre travail. M-Sport ne fonctionne pas selon le principe, de plus en plus fréquent, selon lequel chacun des départements d'une entreprise doit faire des profits ou, pour le moins, être auto-suffisant. Chez nous, cet objectif est impossible à atteindre à cause du WRC, précisément. Si je tenais compte des seuls résultats financiers de cette branche, je la supprimerais immédiatement. Par contre, en démontrant, au fil des années, notre savoir-faire, cette activité est notre meilleur outil marketing.»

MODÈLE ÉCONOMIQUE

De nouveau, Malcolm se fait pensif. Soudain, son visage s'éclaircit : «Il y a un an, quand j'ai appris que Sébastien Ogier se retrouvait sans volant, qu'il était disponible, j'ai immédiatement été prêt à ce que, pendant douze mois, les comptes de mon entreprise en soient affectés, dans le seul but qu'il nous rejoigne. C'était un geste fou et réfléchi à la fois. Sébastien est venu, il a testé notre voiture, au Pays de Galles. Il en a été satisfait... Et nous sommes entrés dans la longue, difficile et complexe période des négociations...»

Une période à l'issue de laquelle Wilson finissait par craquer : «Aujourd'hui, les titres conquis par Sébastien Ogier, Julien Ingrassia et M-Sport me permettraient de parader. En vérité, quelle qu'ait été l'issue de la saison, je n'aurais rien regretté. Le timing de l'arrivée de Sébastien et Julien était parfait. On sentait, on savait que notre auto avait les capacités nécessaires pour vaincre. Mais le fait d'avoir en nos rangs, pour la mener au combat, des gailards de leur trempe a eu pour effet immédiat que chacun, dans l'équipe, a haussé son niveau d'implication, de motivation. Je n'ai jamais eu à me plaindre de mes hommes, mais j'ai senti une nouvelle volonté les submerger. Faire courir deux quadruples champions a fait que tout le monde s'est senti 'transporté'. Nos efforts ne pouvaient qu'être récompensés, puisque nous avions avec nous les personnes idéales pour les mettre en évidence. Ce n'est pas faire injure à Thierry, à Ott ou à Elfyn que de reconnaître que faire courir Sébastien Ogier, c'est 'autre chose', comme cela a pu l'être d'avoir en nos rangs Carlos Sainz, ou Colin McRae.»

«Leur personnalité est telle que personne ne se demande pourquoi on leur demande 'ça', ou 'ça'. On le fait, c'est tout ! Sébastien et Julien sont d'un professionnalisme sans limite. Ils sont incroyablement motivés, concentrés, avec une attention particulière à tous les détails. Les regarder agir fait comprendre comment et pourquoi ils sont quintuples Champions du Monde. Je vous donne un seul exemple : en Suède, Sébastien n'emportait pas dans sa voiture son blouson d'hiver, à cause du poids supplémentaire ! 'Si j'abandonne en spéciale, j'aurai froid et voilà tout', nous a-t-il dit. Dès le début de l'année, j'ai

LA CLÉ DU SUCCÈS

Flash-back. En mai dernier, à l'occasion d'un précédent entretien, Malcolm Wilson déclarait : «Lorsque j'ai su que de nouvelles règles techniques allaient entrer en vigueur en 2017, j'ai instantanément songé que la fiabilité immédiate allait être un atout capital. Ce ne sera peut-être plus le cas en 2018, lorsque tout le monde sera devenu 'solide'. Mais, pour la première saison d'une

nouvelle formule, cela pouvait faire la différence. Pendant des semaines, je n'ai cessé d'être dans le dos de mes ingénieurs et dessinateurs en leur serinant sans cesse : 'Gardez une marge, gardez une marge !'»

Voilà qui se mariait parfaitement avec la stratégie adoptée toute l'année par Sébastien Ogier. Les statistiques parlent d'elles-mêmes : la Fiesta

RS WRC est – et de loin – la plus fiable des WRC 2017. Qui sait si les «précautions» suggérées par le patron ne lui ont pas permis de «survivre» là où d'autres succombaient ? «En fonction des enseignements de cette première saison, nous allons être en mesure de rapprocher certains éléments de la limite en vue de 2018. Il y a des kilos à gagner !» Vous avez dit «nez creux» ? (ML)

pris Ott et Elfyn à part et je leur ai dit : 'Vous rendez-vous compte à quel point vous êtes chanceux de côtoyer pendant un an ces deux gars ? Ouvrez grands vos yeux, vos oreilles. Vous avez là les meilleurs professeurs que vous pouvez imaginer'. Je ne sais à quel point ils en ont été ou en sont conscients.»

SUPPORT

Malcolm Wilson en revient au nerf de la guerre : l'argent. «L'équilibre financier de M-Sport naît de notre 'rally business' en général, de la location de Fiesta RS WRC, de la vente et de l'entretien des Fiesta R2 et R5. Je vous l'ai dit, en passant, mais je vous le répète : financièrement, je ne pourrais pas me permettre une deuxième année telle que celle que je viens de vivre en 2017. Ce défi, je devais le relever, pour la réputation de la maison et de ses employés. Mais je n'ai pas la moindre intention de mettre en danger l'entreprise que j'ai créée et développée, et les emplois des 260 personnes qui y travaillent, pour un éventuel renouvellement d'une gloire éphémère.»

PENDANT QUATRE ANS, NOUS N'AVONS EU, EN NOS RANGS, AUCUN PILOTE 'RECONNU', AUCUN DE CEUX QUI NOUS AURAIENT DONNÉ LA GARANTIE DE VAINCRE.

L'Anglais veut que les choses soient bien claires : «Cela signifie que, dans des conditions identiques à celles de 2017, il n'est pas envisageable que l'équipage Ogier-Ingrassia fasse partie de M-Sport en 2018. Par contre, nous continuons à œuvrer pour que ces conditions changent. C'est mon objectif. Quant à savoir si je serai en mesure de l'atteindre...»

Malcolm Wilson ne semble pas croire vraiment à un retour officiel de Ford en WRC. «Pas comme par le passé. Nos relations sont excellentes. Techniquement, ils nous aident autant qu'ils peuvent. Ne l'oubliez pas : la Fiesta RS WRC 2017 a été conçue, développée, homologuée et a disputé sa première course, à Monte-Carlo, alors que la version de série dont elle est

dérivée n'avait pas encore été révélée au public ! Cela illustre le degré de confiance qui existe entre les deux entités. Cependant, en dehors de cela, j'ai besoin de 'cash' (sourire, NdLR), pour payer Sébastien... et pour faire courir l'équipe.»

S'il devait toujours piloter une Fiesta RS WRC en 2018, Sébastien Ogier a toujours affirmé avoir une vision très claire de la façon d'optimiser les performances de sa monture. «Je le sais», confirme Malcolm Wilson. «Nous en avons souvent discuté. Son analyse est proche de celle de Tänak. Pendant toute la saison, les deux ont eu la même priorité : rendre l'auto plus réactive. Nous n'avons jamais cessé de travailler sur ce point – et sur d'autres – et nous ne cessons pas. Si tu arrêtes de tester et de développer, tu es mort !»

INGÉNIEURS

Le départ de deux ingénieurs, Simon Carrier et Tom Fowler, qui ont tous deux rejoint Toyota Gazoo Racing WRC, n'a eu aucun effet négatif sur la qualité des études du centre technique de M-Sport. «Simon n'est pas un in-

génieur, mais un designer», précise Malcolm. «Il nous avait quittés depuis un certain temps. Nous étions déjà réorganisés quand Mäkinen l'a recruté. Tom était l'ingénieur d'exploitation de Mikko Hirvonen. Dès le départ, la conception de la Fiesta RS WRC 2017 a été confiée à une équipe dirigée par Chris Williams, assisté de Massimo Carreiro. Chris est chez nous depuis plus de 20 ans. Il nous a rejoints un peu après Christian Loriaux. Massimo est arrivé à peine plus tard.»

Pour la première fois, Malcolm Wilson mentionne le nom du Belge, inamovible directeur technique de M-Sport. «De nos jours, Christian se consacre en priorité au GT3. Il est actuellement en plein développement de notre



En 2017, Wilson et ses troupes ont enfin retrouvé le chemin du succès en WRC.

nouvelle Bentley, qui effectuera ses débuts en 2018», éclaire le patron de l'équipe. «Auparavant, il a planché sur la Ford Focus WRX qui dispute le GRX aux USA. Cette dispersion de ses activités ne signifie pas que sa 'patte' n'est plus dominante en WRC. Chris et Massimo, qui ont 'fait' la Fiesta RS WRC 2017, ce sont de purs 'produits Loriaux'. Ils lui doivent leur formation. Leur philosophie est imprégnée de l'esprit de Christian. Leurs priorités sont identiques. Une fois par semaine, environ, ils se réunissent pour suivre l'avancement du projet.»

DIVERSIFICATION

Le rallye, puis le circuit, l'endurance et peut-être, bientôt, l'industrie. M-Sport semble avoir entamé une politique de diversification semblable à celle menée à bien par Prodrive. «C'est dans nos plans», corrobore Wilson. «M-Sport a entamé un ambitieux pro-

gramme d'investissement comprenant, entre autres, la construction d'un circuit d'essais long de 2,6km, mais aussi de nouveaux bâtiments. L'objectif déclaré est d'élargir les compétences que nous avons à offrir aux industries. Bénéficier d'une piste à l'intérieur du périmètre de nos installations sera un atout primordial.»

Ce circuit sera asphalté. «Il sera ouvert à nos voitures de rallye. Pour la terre, ce ne sont pas les chemins forestiers qui manquent dans les alentours. Seul Mäkinen en a plus que moi! Notre nouvel investissement est destiné à l'industrie plus qu'à la compétition. Les affaires

ont un point commun avec le développement d'une voiture de course: si tu restes immobile, tu perds tout. Le pas que nous sommes en train de franchir est le plus important de toute la vie de M-Sport. Mais je suis persuadé qu'il sera payant.» À 61 ans, Malcolm Wilson garde un enthousiasme semblable, sinon plus grand, que celui de sa jeunesse. «Je n'ai rien perdu de ma motivation. C'est pourquoi 2017, était, je le sentais, à ce point importante: nous avons recommencé à gagner! Au plus haut niveau. L'Allemagne, surtout, a joué un rôle car nous ne l'avions jamais emporté là-bas. D'habitude, je

JE N'AI PLUS LE CHOIX; IL FAUT QUE JE BOUCHE LE TROU CRÉÉ PAR LA CAMPAGNE WRC 2017 ET QUE J'ASSUME LES ÉNORMES INVESTISSEMENTS EN COURS.



Une saison de rêve pour Malcolm Wilson avec les deux titres mondiaux et déjà 5 victoires.

suis imperméable à la pression. En Allemagne, je tenais tellement à m'y imposer que, pour la première fois, je l'ai ressentie. Maintenant, nous tenons au moins une victoire dans chaque manche WRC. Notre moisson de l'année est exceptionnelle. Nous avons commencé par empêcher le titre britannique des rallyes, puis la série Blancpain GT Endurance avec la Bentley et le titre GT3 en Grande-Bretagne. J'en oublie sans doute car, ce week-end, je suis un peu obnubilé par les petites 'brouilles' que nous avons ajoutées à notre palmarès: un troisième titre Constructeurs – le premier sous le nom de M-Sport – et les titres de Champions du Monde des Pilotes et des Copilotes, que jamais nous n'avons enlevés auparavant.»

ET DEMAIN?

Pour l'avenir, Malcolm Wilson affirme n'avoir qu'un seul but: «Continuer. Je ne change rien.

À un moment, je me suis posé la question de savoir si j'allais encore longtemps consacrer ma vie au travail. La réponse est aujourd'hui évidente. De toute façon, je n'ai plus le choix: il faut, d'une part que je bouche le trou créé par la campagne WRC 2017, et d'autre part que j'assume les énormes investissements en cours.»

Malcolm est parfaitement soutenu par sa femme, Elaine, et par son fils, Matthew, aujourd'hui âgé de 30 ans. «Matthew est responsable des activités 'circuit' de M-Sport. Les programmes Bentley sont sa priorité. Il s'est entouré d'une équipe de premier plan et a remporté deux championnats. Son prochain objectif doit être de s'imposer aux 24 Heures de Spa-Francorchamps. Matthew n'est pas seul à avoir cette obsession: je veux gagner à Spa!», s'exclame Malcolm. «Avant de vivre cette course, je ne me rendais pas compte à quel point elle est... différente. Et complexe. Cette année, nous sommes

DIGEST MALCOLM WILSON

Né le 17 février 1956

Marié à Elaine, un fils (Matthew, 30 ans)

Officier de l'Ordre de l'Empire Britannique (OBE)

Débute en rallye en 1977

(Ford Escort RS 2000 Gr.1)

1978-79 Champion national (2^e division) britannique des rallyes

1979 Fonde Malcolm Wilson Motorsport

1982-1985 Pilote d'essai Ford (RS 1700T et RS200)

1986 Pilote officiel Austin-Rover (MG Metro 6R4)

1987-89 Pilote officiel Opel (Kadett GSI) et Vauxhall (Astra GTE)

1990-92 Pilote officiel Ford (5^e Tour de Corse 1991, Ford Sierra RS Cosworth 4X4)

1993 3^e RAC Rally (Ford Escort RS Cosworth)

1994 Champion de Grande-Bretagne des Rallyes (Ford Escort RS Cosworth)

Fin 1995 Met fin à sa carrière de pilote

1996 Malcolm Wilson Motorsport devient M-Sport

1998 M-Sport achète Dovenby Hall, un ancien hôpital psychiatrique

2006-07 Wilson offre à Ford deux titres mondiaux Constructeurs

2013 M-Sport s'engage sous son nom au championnat WRC Constructeurs

2016 Important programme d'investissement et d'agrandissement de M-Sport avec, entre autres, une piste d'essais

2017 M-Sport

Champion du Monde Constructeurs

2017 Premier titre mondial

Pilotes pour M-Sport

de notre faute passés à côté de la victoire. Il en avait déjà été de même douze mois auparavant. Cela ne peut plus durer. Nous devons absolument nous imposer l'année prochaine avec notre nouvelle voiture.»

En prononçant ces mots, les yeux de Malcolm pétillent: «La nouvelle Bentley est un chef-d'œuvre! Maintenant que nous avons commencé à comprendre ce qu'est la course en circuit, nous pouvons vraiment concevoir, réfléchir et agir en fonction d'elle. Cette nouvelle Bentley sera la meilleure voiture que Christian Loriaux aura jamais extirpée de son cerveau.»

ÉQUIVALENCES

À quoi bon, puisqu'en Blancpain GT Series, la BoP (Balance de performance) rend équivalentes les prestations de chaque voiture... «La clé du succès tient dans la constance, tour après tour, des chronos réalisés. Ils peuvent pé-

J'AI PRIS OTT ET ELFYN À PART ET JE LEUR AI DIT: 'VOUS RENDEZ-VOUS COMPTE À QUEL POINT VOUS ÊTES CHANCEUX DE CÔTOYER PENDANT UN AN CES DEUX GARS? OUVREZ GRANDS VOS YEUX, VOS OREILLES.'

naliser ton meilleur temps, mais ils ne peuvent agir sur ta capacité à répéter tout au long d'un relais ce même chrono. Les voitures à moteur central ont une tendance à la dégradation des pneus arrière. Notre objectif est d'arriver au meilleur équilibre possible dans l'usure de nos pneumatiques.»

En 2018, la nouvelle Bentley sera engagée en Blancpain Endurance Series. Monza sera sa première course. Auparavant, en janvier, M-Sport sera à Bathurst. «Avec notre modèle actuel», précise Wilson. «Si on m'avait affirmé que, un jour, j'apprécierais les courses d'endurance, je ne l'aurais jamais cru. Et pourtant, aujourd'hui, Bathurst et Spa, j'adore! Ces courses me font penser aux anciens Safari Rally, ou à la Côte d'Ivoire, quand chaque membre de l'équipe pouvait faire gagner, ou perdre, une course. Quand, pour fonctionner, tout devait être parfaitement huilé et quand rien, jamais, ne se déroulait comme prévu. En endurance, tôt ou tard, il te faut, de la même manière, improviser. À Spa, un mécano qui laisse tomber une roue ou un boulon, ce sont des secondes qui s'envolent et avec elles, peut-être, la victoire. Au Safari, les voitures étaient suivies, surveillées. Si ton hélicoptère n'éloignait pas à temps le troupeau traversant la piste, ce pouvait être l'accident. On se déplaçait partout. On suivait tout. De nos jours, en WRC, quand tes voitures quittent le parc d'assistance, tu ne les vois plus pendant des heures. Quel que soit le soin avec lequel elles ont été bichonnées, tu es envahi par un étrange sentiment d'impuissance. Avec ses stratégies, ses arrêts au stand, ces changements – ou non – de pneumatiques, l'endurance me rappelle les rallyes de jadis.»

Propos étonnants, de la part du dirigeant d'une équipe qui vient de conquérir une nouvelle victoire, la cinquième, au Wales Rally GB et trois nouveaux titres mondiaux. «Ne me comprenez pas mal! Pour moi, l'endurance a l'attrait de la surprise, de la nouveauté et de la détente. Mais le rallye, c'est ma vie! Tout simplement.»



M-Sport, ses pilotes et Malcolm Wilson, c'est une vraie belle histoire.

