

«Je joue ma propre carte»

La bataille pour le titre mondial est un duel... à trois. Face à Sébastien Ogier et Thierry Neuville, Ott Tänak n'a pas perdu toute chance de s'imposer. Speed a rencontré le discret Estonien, qui possède toutes les qualités pour revendiquer désormais la couronne mondiale.

PROPOS RECUEILLIS PAR HUGO VAN OPSTAL | PHOTOS CLÉMENT BIAIS

Ott, vous attendiez-vous à remporter cette victoire au Rallye d'Allemagne?

L'équipe m'a fourni une voiture parfaite. Vendredi après-midi, avec trois pneus pluie et un tendre, je me sentais très à l'aise sur les spéciales tracées dans les vignes. J'étais en pleine confiance, même si j'ai eu de la chance dans la sixième spéciale. Dans une épingle, l'avant a sous-viré et la voiture a glissé dans les vignes. Heureusement, je suis parvenu à la ramener sur la route sans perdre trop de temps. Nous avons même terminé la première journée en tête avec 5"7 d'avance. Sébastien Ogier et Thierry Neuville ont rencontré des soucis et je pouvais contrôler la course. Samedi, j'ai pu progressivement accroître mon avance sur Andreas Mikkelsen pour la porter à 21"4. Et dimanche, il n'y avait aucune raison de douter. Ma Fiesta était très performante ce week-end. Et les spéciales de dimanche n'étaient pas très techniques ou difficiles.

Cette deuxième victoire cette saison montre-t-elle que vous n'avez pas abandonné l'espoir de remporter le titre?

Je n'ai jamais caché que je voulais jouer ma propre carte tant que je ne suis mathématiquement pas éliminé de la course au titre mondial. Avant le départ, on m'a demandé si j'allais lever le pied pour laisser passer Sébastien. Ce n'était pas à l'ordre du jour. De toute façon, Andreas Mikkelsen était sur mes talons. Mais j'ai aussi toujours dit que je roulais avant tout pour moi. Avant l'Allemagne, nous en avons parlé avec Malcolm Wilson. Actuellement, je ne suis pas prêt à renoncer à mes chances de titre. Mais si, à un moment, je me retrouve dans une position sans espoir de titre et que je peux aider Sébastien d'une manière ou d'une autre, je le ferai. Ce n'est pas le cas pour l'instant. Et nous devons aussi penser au championnat Constructeurs. Pour l'instant,

Sébastien Ogier et Thierry Neuville sont mieux placés. Mais avec encore trois épreuves à disputer, on ne sait jamais ce qu'il peut se passer.

Quel est votre sentiment à propos de cette première victoire sur l'asphalte?

Même si le Rallye d'Allemagne n'est pas une épreuve Asphalte comme les autres, je me sens prêt aujourd'hui à viser la victoire sur n'importe quelle surface. Les spéciales dans les vignes sont très spécifiques, surtout sous la pluie. Et le béton rugueux et usé de Panzerplatte ne peut pas être comparé à l'asphalte des spéciales de Catalogne ou de Corse. Aujourd'hui, j'ai un bon feeling avec la Fiesta sur toutes les surfaces. Avec ces 25 points, je reste en lice pour le titre mondial. J'ai 33 points de retard sur Sébastien Ogier et on peut marquer 30 unités à chaque rallye. Tout reste donc possible. Je dois cependant attaquer à fond car je ne pourrai me rapprocher qu'en gagnant des rallyes...

Comment vous étiez-vous préparé pour les conditions variables de ce Rallye d'Allemagne?

Notre préparation était optimale. Nous avons fait une journée de tests dans les vignes sous la pluie. C'était parfait pour les conditions rencontrées vendredi après-midi. Je savais exactement avec quels pneus je pouvais faire la différence. Nous avons également fait une journée d'essais dans le camp de Baumholder. Les conditions étaient variées pendant ce test puisque les routes étaient sèches le matin et mouillées l'après-midi. Je pensais que la spéciale de Panzerplatte serait bien plus décisive. Elle était particulièrement sale et glissante cette année. Avec la puissance supérieure des nouvelles WRC, il était encore plus important de doser ses efforts et d'être propre pour ne pas trop dégrader les pneus. Visiblement, il s'est passé pas mal de choses sur le domaine militaire ces dernières

semaines. Il y avait beaucoup de terre sur le béton. Et donc, l'usure des pneus a été finalement moins importante que prévu.

Qu'est-ce qui fait la différence cette saison? La Fiesta WRC 2017 est-elle meilleure que la précédente génération?

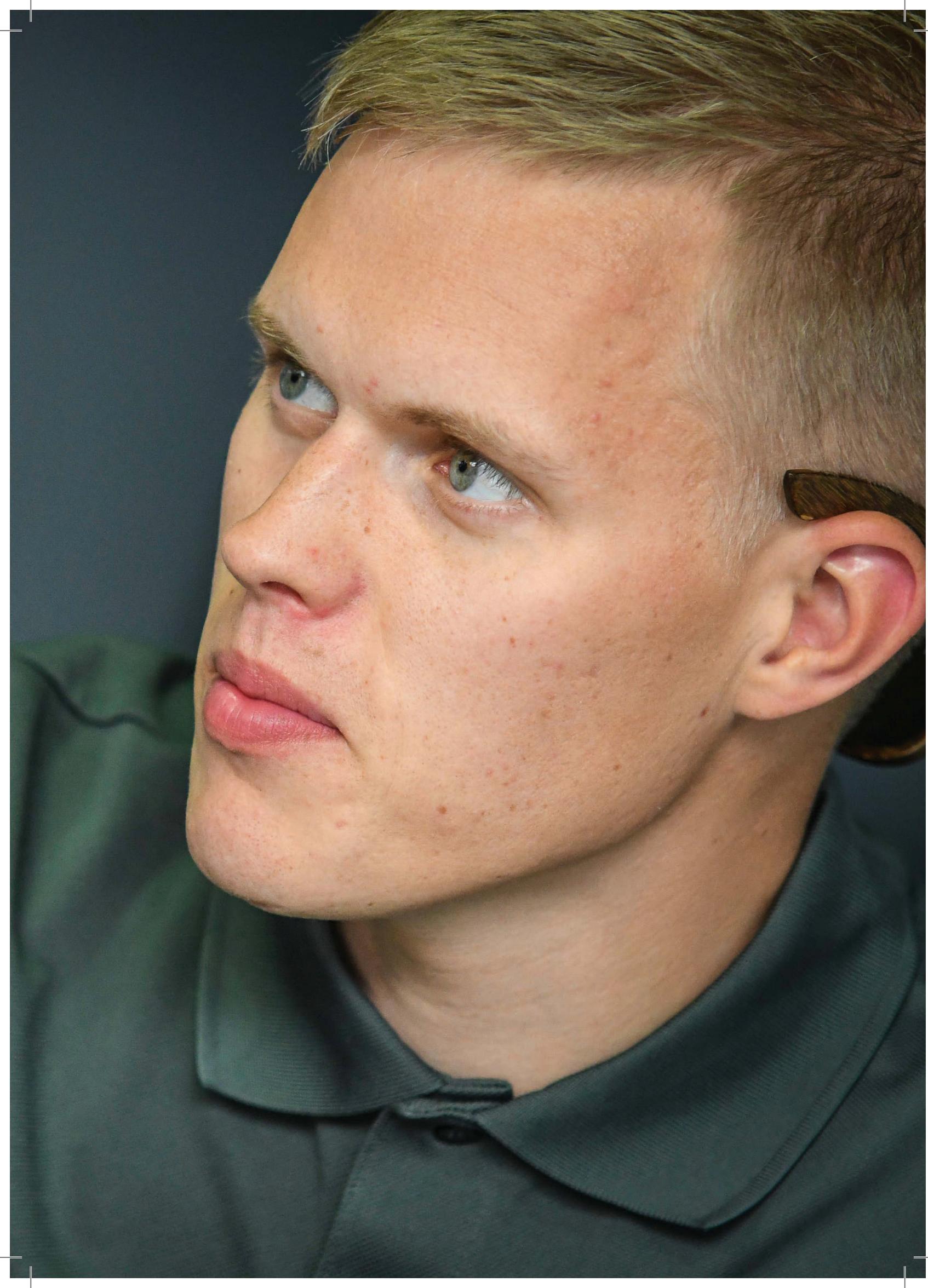
Apparemment, la WRC 2017 me convient bien. Mais je ne dirais pas que ça se limite à cela. En 2015, j'étais aussi pilote officiel M-Sport. Mais je ne possédais pas encore l'expérience d'une World Rally Car. L'an dernier, les pneus DMack ont joué un rôle important. Lorsque les pneus étaient compétitifs, je pouvais signer de bons résultats. Il y a eu aussi des rallyes où j'attaquais très fort, mais cela ne se voyait pas du tout sur les feuilles de temps car les pneus n'étaient pas au niveau. Cette année, je peux mettre mon expérience à profit en disposant du meilleur matériel. Une partie de l'explication réside aussi au niveau du team. Nous n'évoluions alors pas au niveau d'aujourd'hui avec Sébastien Ogier...

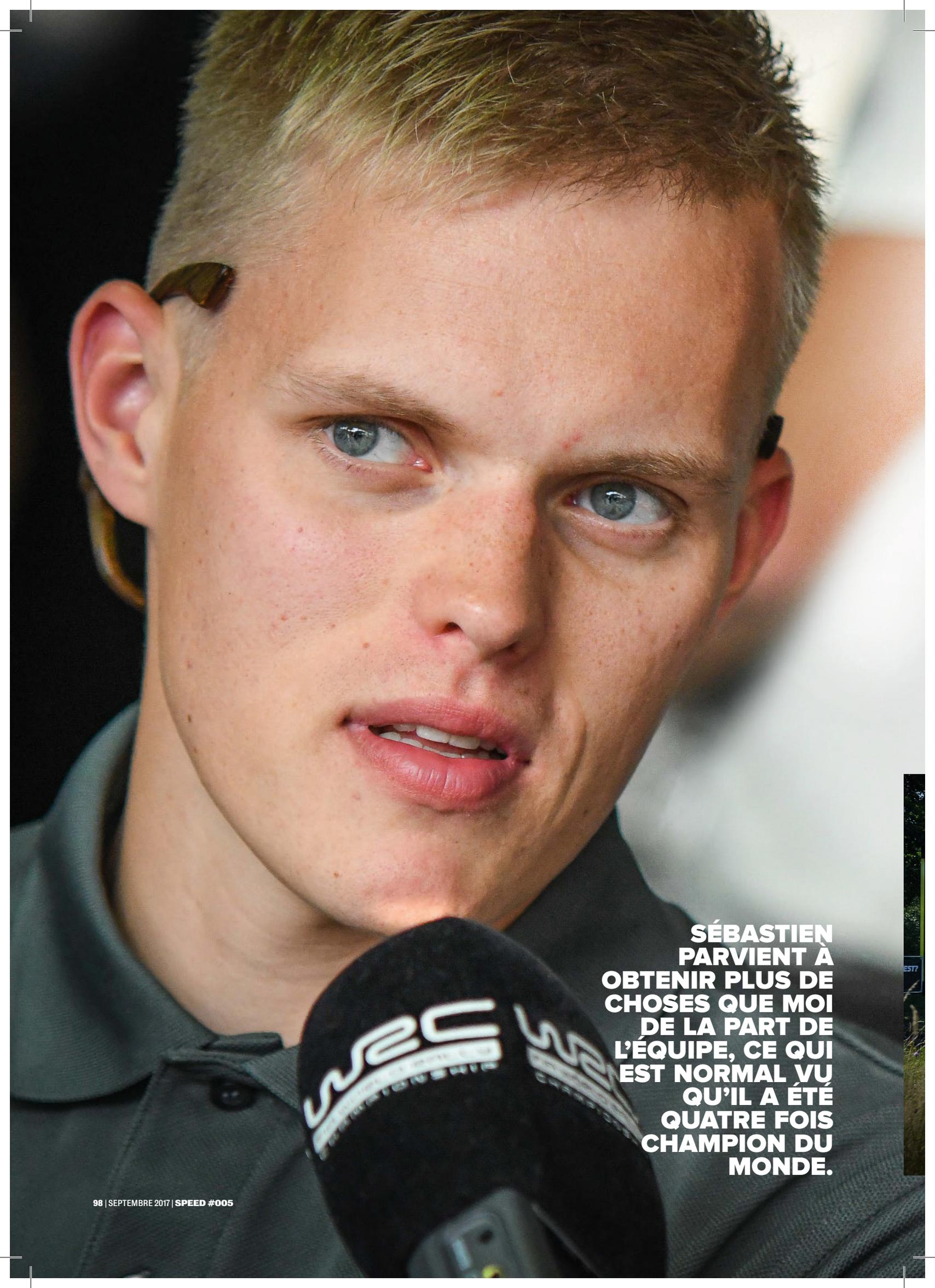
C'est en réalité votre troisième chance chez M-Sport. En 2012, vous disposiez d'une Fiesta WRC du team B. Mais en 2013, plus de place pour vous... Avez-vous douté?

Ce fut une période très difficile à vivre car je ne savais pas si j'aurais de nouveau un jour ma chance dans une équipe d'usine. Malcolm Wilson m'avait viré. Cette année-là, n'ayant pas le budget pour rouler en WRC, j'ai seulement disputé quelques rallyes en Estonie sur une Subaru Impreza Gr.N. Un an plus tard, Malcolm m'a de nouveau donné ma chance, essentiellement pour un programme en Fiesta R5.

Êtes-vous ressorti mentalement plus fort de ces périodes difficiles?

Clairement. La première fois que j'ai perdu ma place chez M-Sport, j'étais encore jeune et





**SÉBASTIEN
PARVIENT À
OBTENIR PLUS DE
CHOSSES QUE MOI
DE LA PART DE
L'ÉQUIPE, CE QUI
EST NORMAL VU
QU'IL A ÉTÉ
QUATRE FOIS
CHAMPION DU
MONDE.**

inexpérimenté. La deuxième fois, en 2016, j'ai fait un pas en arrière avec la Fiesta DMack. Et finalement, c'était une bonne chose pour mon apprentissage. Mentalement, il était parfois difficile de rester motivé. Sur certains rallyes, je savais que je n'avais aucune chance avec ces pneus. Mais il faut continuer à se battre et à donner le meilleur de soi-même. Ça a forgé mon caractère. Et d'un autre côté, c'était aussi passionnant de développer un pneu et de voir comment un fabricant peut améliorer son produit sur la base de ton feedback.

Ford et M-Sport sont les fils rouges de votre carrière. Pourquoi n'avez-vous jamais roulé pour une autre marque?

S'il est vrai que j'ai une relation spéciale avec Malcolm Wilson, c'est aussi un peu le fruit du hasard. J'ai négocié avec d'autres teams et d'autres constructeurs. Mais au moment de faire un choix, l'offre de Ford et M-Sport était toujours à mes yeux la plus intéressante. À ce niveau, ce sont les détails qui font la différence. Je connais bien tous les ingénieurs. Je suis habitué aux mécanos. Malcolm Wilson me connaît très bien... Tous ces éléments sont un avantage pour évoluer dans un environnement familier.

Dans quelle mesure la présence d'Ogier dope-t-elle les performances du team et les vôtres?

La venue de Sébastien a donné clairement un coup de boost au team. Il parvient à obtenir plus de choses que moi de la part de l'équipe, ce qui est normal vu qu'il a été quatre fois Champion du Monde. Quand il dit quelque chose, on l'écoute plus aisément. Il a aussi apporté son expérience de

chez Volkswagen et Citroën. C'est un atout important pour faire évoluer et mettre au point la voiture. Le niveau général de l'équipe a aussi été hissé vers le haut avec sa présence. Ogier sait qu'il faut placer la barre plus haut dans certains domaines pour obtenir des résultats.

Avez-vous beaucoup appris à ses côtés?

Il est toujours intéressant d'entendre son avis quand nous discutons de certains réglages ou d'un choix de pneus. Je ne dis pas que je suis toujours son avis, mais je suis son raisonnement. Parfois, on apprend ainsi des choses qui serviront plus tard. C'est surtout sur le plan mental que Sébastien est très fort. J'essaie de faire pareil... et même d'être encore plus fort (rires, NdlR). Mais Seb est surtout le coéquipier le plus fort que j'ai connu dans ma carrière. En sport automobile, ton équipier est ton premier concurrent car il est la référence directe. Ce n'est pas simple de battre Ogier. Mais j'y suis parvenu plusieurs fois cette année, ce qui est très bon pour la confiance.

Utilisez-vous généralement les mêmes réglages que Sébastien Ogier?

Nos réglages sont globalement assez similaires. Mais Sébastien reste le leader de l'équipe. Il a donc plus de composants à sa disposition lors des tests et il peut parfois ainsi s'éloigner de nos choix.

Trouvez-vous ça normal ?

Il est quadruple Champion du Monde et il mène le classement du championnat. Que dire d'autre?

En Allemagne, Ott Tänak a survolé les débats.



DIGEST OTT TÄNAK

Né le 15 octobre 1987 à Saaremaa (Estonie)

- 2001-2006** Volkswagen Golf en Estonie
- 2007** Renault Clio
- 2008** Champion d'Estonie (Subaru Impreza Sti WRX)
- 2009** Champion d'Estonie (Subaru Impreza Sti WRX)
Débuts en WRC au Rallye du Portugal (Subaru Impreza Sti WRX)
- 2010** 4^e Production WRC (Mitsubishi Lancer EvoX)
- 2011** 2^e S-WRC (Ford Fiesta S2000)
- 2012** 3^e Rallye d'Italie en Sardaigne
5^e Rallye du Mexique
6^e Rallye de Finlande
6^e Rallye de France
8^e WRC (Ford Fiesta RS WRC)
- 2013** 1^{er} Estonian Rally Cup
2^e Championnat d'Estonie (Subaru Impreza Sti WRX)
- 2014** 6^e WRC2 (Ford Fiesta R5)
- 2015** 10^e WRC (Ford Fiesta RS WRC)
4^e Rallye de Suède
5^e Rallye du Portugal
3^e Rallye de Pologne
5^e Rallye de Finlande
6^e Rallye d'Australie
8^e WRC
- 2016** (Ford Fiesta RS WRC)
5^e Rallye de Suède
6^e Rallye du Mexique
5^e Rallye d'Italie-Sardaigne
2^e Rallye de Pologne
6^e Rallye d'Espagne-Catalogne
2^e Wales Rally GB
- 2017** 3^e Rallye de Monte-Carlo (Ford Fiesta WRC17)
2^e Rallye de Suède
4^e Rallye du Mexique-
11^e Tour de Corse
3^e Rallye d'Argentine
4^e Rallye du Portugal
1^{er} Rallye d'Italie-Sardaigne
Ab. Rallye de Pologne
7^e Rallye de Finlande
1^{er} Rallye d'Allemagne

M-Sport a atteint une nouvelle dimension en Allemagne, un rallye que le team n'avait jamais gagné. Est-ce aussi votre sentiment?

Ford n'avait même jamais gagné en Allemagne. Mais cette fois, c'était l'année de M-Sport. Nous avons gagné au général, Eric Camilli était le meilleur en WRC2 et Julius Tannert a imposé sa Fiesta en WRC3. L'Allemagne était aussi la seule manche du WRC que Ford n'avait encore jamais remportée. Cette lacune est comblée.

Avez-vous été étonné de voir la Citroën d'Andreas Mikkelsen aussi performante?

Il était difficile d'évaluer leur niveau sur cette surface puisque la Corse était le seul rallye Asphalte de la saison. Je pensais que les Toyota seraient aussi compétitives puisque Jari-Matti avait remporté la Power Stage en Corse.

Quelles sensations ressent-on avec ces nouvelles WRC sur l'asphalte?

Sur le tarmac, ces nouvelles WRC sont plus agréables à piloter que les voitures de l'an dernier. La voiture est plus basse et l'on sent vraiment l'effet de l'appui dans les virages. Et grâce à leur aérodynamique, les nouvelles WRC sont aussi bien plus stables. Cette nouvelle Fiesta me donne beaucoup plus de confiance pour les virages rapides. La limite est très reculée et le grip général est meilleur. Cette nouvelle WRC est aussi moins nerveuse. Naturellement, la vitesse est plus élevée et il faut en tenir compte. Mais généralement, je trouve que ces nouvelles voitures sont plus faciles à piloter.

CETTE PREMIÈRE VICTOIRE EST TRÈS IMPORTANTE SUR LE PLAN MENTAL. ON LE VOIT CHEZ BEAUCOUP DE PILOTES.

Sauf quand vous perdez des composants aérodynamiques...

Absolument. J'imagine à quel point Thierry Neuville a dû souffrir de sous-virage le vendredi après avoir cassé la lame de son bouclier avant. En Pologne, j'avais perdu un spoiler et la voiture était devenue alors tout simplement inconduisible. C'était sur la terre. Sur l'asphalte, l'effet se ferait encore plus sentir.

Lors du développement, avez-vous tenu compte justement de la perte d'appendices en course?

Nous n'avons pas été jusqu'à volontairement enlever un élément, mais en essais, il arrive parfois que l'on casse un déflecteur ou un bouclier. Et lorsqu'on met un nouveau, on sent tout de suite la différence.

Dans quelle mesure l'arrivée à votre droite de Martin Järveoja a-t-elle favorisé votre régularité par rapport aux autres saisons?

C'est le copilote que je voulais absolument à ma droite pour succéder à Raigo Molder. Martin possède une grosse expérience du Championnat du Monde puisqu'il roulait par le passé avec Karl Kruuda. J'avais déjà roulé avec Martin en 2013. C'est aussi quelqu'un de très sympa, ce qui est important. Martin est aussi un vrai compétiteur. Il a été cinq fois Champion d'Estonie de judo. Et la semaine dernière, il a participé à un Iron Man en Estonie... Et tout ça sans s'entraîner! Ce genre de truc, c'est pas pour moi!

L'an dernier, vous étiez abattu après la victoire perdue en Pologne. Depuis, vous avez gagné deux rallyes. Êtes-vous aujourd'hui un autre pilote?

Cette première victoire est très importante sur le plan mental. On le voit chez beaucoup de pilotes. Après ce qui est arrivé l'an dernier en Pologne, il était important que ça marche pour moi en Sardaigne. Je sais maintenant ce que c'est de terminer un rallye en vainqueur. Sur la Powerstage à Sankt-Wendel, je n'ai pas connu le moindre moment de doute. J'avais une avance suffisante pour terminer le rallye sans stresser. Une victoire sur la terre et une sur l'asphalte. Et je ne compte pas en rester là... ■

