

D<sup>r</sup> WOLFGANG ULLRICH, DIRECTEUR DE AUDI SPORT

# MASTER CHEF

**Il est la tête pensante qui se cache derrière tous les succès d'Audi depuis vingt ans. Alors que ses troupes viseront une douzième victoire aux 24 Heures, les 22 et 23 juin prochains, Wolfgang Ullrich parle enfin de... lui !**

**PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT  
PORTRAIT LAURENT VILLARON**

## Quel est votre premier souvenir automobile ?

J'ai grandi à Vienne dans les années 50 et, à cette époque, il n'y avait pas encore beaucoup de voitures. Un ami de la famille était concessionnaire et il avait toujours les derniers modèles disponibles. Je crois que je devais avoir quatre ans lorsqu'il m'a permis de conduire sa Mercedes 220. Enfin, je tournais le volant, installé sur ses genoux, et lui faisait le reste ! Cet ami a fait naître chez moi une véritable passion pour l'automobile.

## Pourtant vous n'avez pas commencé vos études dans cette voie...

Non, il n'y avait plus de places ! J'ai donc commencé des études agroalimentaires mais, au bout de deux ans, j'ai réussi à intégrer l'université technique de Vienne. En parallèle de mes études, je travaillais dans un institut technique. J'ai alors eu l'occasion d'effectuer une mission commandée par la FIA. Il y avait une polémique sur l'influence de l'injection d'eau sur les moteurs turbo de F1. Tyrrell affirmait que l'indice d'octane de l'essence était modifié. La FIA voulait vérifier auprès d'un institut neutre. J'ai alors eu la porte ouverte chez tous les constructeurs de Formule 1 avec accès à toutes les données ! Finalement, l'injection d'eau ne changeait pas directement l'indice d'octane, ce qui était interdit, mais elle modifiait les besoins du moteur en termes d'octane. Le système fut interdit l'année suivante.

## Cette mission vous a-t-elle permis de vous faire des contacts dans le milieu ?

Oui ! Particulièrement chez Renault Sport. J'ai eu un rendez-vous à Viry-Châtillon avec Bernard Dudot qui m'a engagé chez Renault Sport. Je devais faire la liaison entre le pré-développement et le département moteur de course. Malheureusement, à la place du contrat, j'ai reçu une lettre expliquant que, compte tenu du contexte économique, il était impossible d'engager quelqu'un de l'extérieur. Amère déception ! J'ai ensuite rejoint plusieurs sociétés, dont Porsche. J'ai travaillé pendant trois ans sur un projet en coopération avec une société française et j'ai alors considérablement amélioré mon français, ce qui nous a aidés à être plus rapidement acceptés au Mans par la suite.

## Comment avez-vous rejoint Audi ?

J'ai été contacté en 1993 par un ancien ami d'université, le Dr Demel, qui était alors responsable du développement au board d'Audi. Il m'a proposé un poste à la direction de la compétition. J'ai terminé mon précédent travail un vendredi, fait mon déménagement le samedi pour commencer le lundi chez Audi. Le samedi soir, le Dr Demel m'invite à dîner et me dit : « il y a un petit problème... Lundi dernier, la décision a été prise d'arrêter la compétition ! ». J'ai eu comme un sentiment de « déjà-vu » !

Mais il a ajouté : « il y a une petite chance de continuer. Tu as une semaine pour convaincre le board de continuer avec un petit projet ». Nous avons proposé un programme de supertourisme, inspiré de ce qui avait été fait en France. En quelques années, ce programme a pris beaucoup d'ampleur et a connu un grand succès.

## Comment avez-vous décidé d'engager Audi en endurance ?

Suite à tous ces succès, la FIA a décidé d'interdire les quatre roues motrices. Le Dr Paefgen, alors responsable du développement, était un fan du Mans, course à laquelle il assistait depuis l'âge de 15 ans. Il a proposé de gagner la course la plus difficile du monde en expérimentant des nouvelles technologies susceptibles d'être utilisées par la suite en série.

## Dès sa première participation, en 1999, l'équipe Audi s'est montrée compétitive. Elle a même gagné dès 2000. Vous attendiez-vous à cela ?

Du Supertourisme au sport proto, il y avait un grand pas et nous pensions qu'il nous faudrait au minimum deux ans pour être compétitifs. Notre collaboration avec l'équipe Joest nous a été précieuse pour être performants aussi vite. A l'époque, le règlement était assez différent entre les voitures ouvertes et les voitures fermées. La meilleure solution n'était pas claire. Six mois après avoir lancé la voiture ouverte, la R8R, nous avons lancé une voiture fermée, la R8C, potentiellement homologable pour la route. Il n'y avait que la boîte et le moteur de commun.

## Vous avez commencé une longue période de domination. Quelles sont les victoires qui ont le plus compté ?

Lors d'une course de 24 heures, il se passe toujours des situations imprévues. Aussi, le moment de la victoire est toujours très émouvant mais je dois dire que la victoire avec un moteur diesel, en 2006, et la victoire avec l'hybride, l'année passée, ainsi que la victoire de la R8 à Sebring en 2000, la première de toutes, sont les trois plus importantes à mes yeux.

## Moteur FSI, diesel, hybride... il y a toujours eu un lien très fort entre Audi Sport et la série. Comment cela se passe précisément ?

Audi Sport n'est pas une entité à part d'Audi mais constitue une partie intégrante du département « développement » de la marque. Nous sommes en contact permanent et très étroit avec tous les départements qui s'occupent de l'étude des voitures de route et nous avons toujours essayé d'utiliser des technologies susceptibles d'être utilisées en série plus tard. Cette expérimentation en compétition est ensuite disponible pour nos amis de la série. C'est un fil rouge constant.

## Quelle étape technologique vous a le plus marqué ?

Le défi du diesel a été le plus intéressant... et le plus stressant aussi ! C'est le pas technologique le plus important que nous ayons fait. Le défi de l'hybride est, lui aussi, passionnant mais il est assez logique d'imaginer pouvoir tirer une puissance additionnelle en récupérant l'énergie du freinage. Il était beaucoup moins évident de rendre compétitif un moteur

*“Je devais commencer ma carrière dans le sport automobile chez Renault Sport. Mais il a finalement été impossible d'engager quelqu'un de l'extérieur. Amère déception.”*



diesel ! Lorsque nous avons lancé ce projet, nos partenaires se sont demandés : « comment va-t-on pouvoir sortir autant de puissance d'un diesel ? ».

**Ces succès ont été conquis aussi par des pilotes. Comment les choisissez-vous ?**

J'ai toujours passé beaucoup de temps l'hiver avec les pilotes afin de créer un véritable esprit d'équipe. J'ai consacré beaucoup d'énergie à essayer de composer les meilleurs équipages. Il n'y a pas que le talent qui intervient alors, les personnalités des pilotes jouent aussi beaucoup. Je pense que c'est l'un de nos petits secrets. Pour moi, les équipages qui parviennent à nouer des relations amicales entre eux en dehors des courses, ont une force supplémentaire. Le trio Tréluyer-Fässler-Löterer en est un exemple parmi d'autres.

**Vous savez aussi vous montrer patient avec vos pilotes...**

Oui. Nous sommes tous des humains. Si un pilote fait une erreur et l'accepte, et si je sais qu'il peut mieux faire, alors il trouvera toujours une deuxième chance auprès de moi.

**Tom Kristensen est devenu une légende. Qu'est-ce qui le rend si spécial ?**

C'est un pilote de grand talent. Il a un mental très fort et c'est aussi, de tous les pilotes que je connais, celui qui a la meilleure condition physique. Ses victoires ne doivent rien à la chance.

**En dehors des victoires, quel est le moment le plus fort que vous ayez vécu au Mans ?**

Mon plus mauvais moment est sans conteste les minutes qui ont suivi l'accident de Mike Rockenfeller en 2011. C'était horrible. Nous étions en pleine nuit. Nous n'avons rien vu à la télévision si ce n'est qu'il s'agissait d'un accident très très grave. Nous n'avions pas la moindre information, pas de contact radio avec le pilote. Ça a été pour moi le moment de plus difficile de toutes ces années. Heureusement, il a pu sortir seul de la voiture et cela s'est bien terminé.

**Qu'est ce qui a le plus changé au sein d'Audi Sport depuis 1999 ?**

Les protos ont aujourd'hui un niveau technologique si élevé qu'il faut vraiment avoir beaucoup de spécialistes. La petite famille qui allait au Mans est devenue un grand groupe de familles et il est désormais difficile d'avoir un contact personnel avec



chacun. Ça me fait mal car j'ai toujours aimé courir dans un esprit de famille. Ça devient difficile...

**Quel est l'adversaire qui vous a donné ou vous donne le plus de fil à retordre ?**

Je pense que c'est l'équipe Peugeot Sport autour de Bruno Famin. Nous avons eu des bagarres très intenses. Entre nos équipes, s'est créée comme une forme d'admiration réciproque... et de stimulation ! Après notre premier duel au Mans, j'avais dit à Bruno que ce serait un plaisir pour nous si l'équipe Peugeot acceptait de se joindre à notre fête après ce combat si farouche. Ils sont venus, les mécanos se sont échangés leur chemise. C'est devenu comme une tradition, quel que soit le vainqueur. Quant à Toyota, la compétition avec eux est, au minimum, au même niveau qu'à l'époque où nous nous battions contre Peugeot.

**En dehors des 24 Heures du Mans, quelles sont les courses que vous appréciez le plus ?**

Je dois reconnaître que je suis un grand fan de Road Atlanta ! J'aime le circuit et l'atmosphère qui y règne. C'est une ambiance très spécifique, un peu à l'image de Sebring. Ces deux courses sont des rendez-vous incontournables de mon agenda depuis des années. Sebring est généralement la première course de l'année... et c'est aussi la première occasion de l'année de voir le soleil et des températures supérieures à 20° ! Le marché américain est l'un des plus importants pour nous. Nous étudions d'ailleurs actuellement des solutions pour courir de nouveau là-bas.

*“La petite famille qui allait au Mans est devenue un grand groupe de familles et il est désormais difficile d'avoir un contact personnel avec chacun.”*



**PATRON SOUS PRESSION**

Le Dr Ullrich doit, bien sûr, rendre des comptes à la direction du groupe Volkswagen-Audi au sein de laquelle se trouve le très exigeant Ferdinand Piëch, par ailleurs concepteur de deux voitures de course mythiques : la Porsche 917 et l'Audi Quattro. Une chance ?

“C'est toujours très positif d'avoir en tête des responsables quelqu'un qui connaît très bien les sujets dont on discute. Il suit encore, de très près, tous les détails car il a encore le sport auto dans le cœur. Ses éventuelles critiques nous ont toujours donné la force de trouver de meilleures solutions. C'est donc très positif et une grande motivation pour l'équipe.”



**FACEBOOK QUESTION/RÉPONSE**

*Sport Auto vous propose de poser une question, via Facebook, à la personnalité du mois.*  
[www.facebook.com/sportautomag](http://www.facebook.com/sportautomag)

**Que pensez-vous du retour de Porsche en endurance ? Gauthier Corbisier**

Je pense que pour l'endurance, le retour de Porsche est très positif. Cette marque est une telle légende en endurance que c'est important pour le développement de l'endurance dans le futur. Bon, maintenant, pour nous, ça va être encore plus dur car Porsche va revenir pour gagner, bien sûr. Les deux marques ont beau faire partie du même groupe, elles iront sur les circuits pour se battre pour la victoire. Mais attention : Porsche ne sera pas notre seul adversaire. Il y a aussi Toyota et d'autres qui pourraient venir aussi.

