

Petter Solberg, champion du monde de rallycross

Le roi de la glisse

Dernier champion du monde des rallyes avant l'ère Loeb, le Norvégien a voué sa vie à la glisse, volant en mains. Il sévit désormais en rallycross, discipline dans laquelle il vise un troisième titre mondial consécutif.

Quel est votre premier souvenir automobile ?

Q C'est une Volkswagen Coccinelle. C'était la voiture de mes parents lorsque j'étais enfant et c'est aussi la première voiture que j'ai conduite. J'avais 6 ans ! Nous avons bricolé les pédales pour que je puisse les atteindre. Vous savez, quand on vit dans une ferme, tout est un peu différent... On fait un peu ce qu'on veut. Mon truc à moi, à cette époque, c'était les voitures radiocommandées. J'ai d'ailleurs été le plus jeune champion de Norvège dans ce domaine.

Vous avez bientôt eu un contact avec le sport automobile à l'échelle 1...

Oui, mon père et ma mère se sont mis à courir en autocross alors que j'avais 7 ans. Ils disputaient vingt-cinq courses chaque été et, très rapidement, mon frère Henning et moi, avons construit leurs voitures de course. J'ai fait le calcul récemment : entre mes 10 et 18 ans, nous avons construit 55 voitures pour mes parents, mes oncles et tantes. Nous nous faisons payer en chocolat et en bouteilles de Coca-Cola ! Personne ne nous a appris. Ça nous est venu naturellement. On a commencé à ouvrir un moteur et on a essayé de le bricoler... A cette époque, mon rêve était d'être mécanicien de course ! Après avoir été mécano de mes parents, je me suis occupé de la voiture de Henning, de deux ans mon aîné, lorsqu'il a commencé à courir.

Vous avez ensuite pris le volant...

Je me suis mis à piloter en course à mes 18 ans, quelques jours après mon permis de conduire. J'étais rapide et j'ai gagné ma première course. C'était en autocross, une discipline très compétitive. J'ai disputé deux courses dans cette catégorie et je suis passé tout de suite au rallycross. J'ai été cinq fois champion de Norvège en rallycross et en courses de côte. J'ai aussi gagné des championnats de Scandinavie. A un moment, j'ai failli m'orienter vers les circuits. J'ai fait un test en Renault Spider Cup. Ça s'est très bien passé. Il m'a fallu choisir entre circuit et rallye et j'ai opté pour les rallyes au volant d'une Volvo 240, tout d'abord.

Puis vous avez essayé une Toyota Celica...

Oh oui, ça, je m'en souviens ! Je menais le rallye pour ma première course au volant de cette Toyota qui appartenait à mon frère. Et puis j'ai eu un gros accident. La voiture, qui était une vraie voiture de rallye, était complètement détruite. J'ai donc dû vendre ma Volvo et emprunter 10000 € pour pouvoir le rembourser. J'ai heureusement trouvé un banquier qui a accepté de me faire confiance alors que j'avais déjà des dettes. J'avais déjà emprunté de l'argent pour aider mes parents. Suite à une mauvaise récolte, ils avaient failli perdre leur ferme...

Lors de vos débuts en rallye, envisagiez-vous de pouvoir faire carrière ?

Pas du tout. La seule chose qui m'importait était de rouler. J'aime tellement ça ! Mon autre objectif était de remporter le titre de champion de Norvège. Et comme j'étais bon, tout s'est enchaîné. Je n'avais aucun plan mais, déjà, je m'impliquais à fond dans ce que je faisais. Dans les moindres détails.

20

Sport Auto
Octobre 2016PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT
PORTRAIT LAURENT VILLARON

Vous êtes alors repéré par Malcolm Wilson, le patron de l'équipe Ford...

Oui, je crois que tout a commencé au rallye du Liban en 1998. Je menais devant un de ses pilotes. Suite à une crevaisson, j'ai eu un accident et j'ai détruit ma voiture mais je ne pouvais pas la réparer, faute de pièces détachées. Et puis, un concurrent allemand qui avait abandonné, m'a prêté ses pièces détachées. J'ai réparé la voiture moi-même avec mon mécano et j'ai terminé deuxième. L'équipe Ford a été impressionnée par ma motivation. Je leur ai envoyé un CV et une vidéo pour me présenter et ils m'ont proposé un test comparatif avec six autres pilotes. C'était la première fois que je conduisais une voiture à boîte séquentielle. Ils m'ont choisi pour courir en championnat du monde et, à la conférence de presse tenue le lendemain du RAC 1998, les journalistes invités par Ford ont vu arriver sur scène un jeune pilote inconnu, qui parlait à peine anglais et qui s'appuyait sur des béquilles ! Je m'étais en effet blessé la veille en sortant de la voiture !

Comment votre frère a vécu votre promotion en mondial ?

Ça a été un peu dur pour lui. Il était content pour moi mais sa carrière en a pris un coup. Quand j'ai commencé à avoir un salaire, je lui ai donné de l'argent pour qu'il puisse continuer à courir et montrer ce qu'il vaut.

Vous vous retrouvez alors équipier de Colin McRae puis de Carlos Sainz...

Oui. J'étais rapide mais j'avais aussi beaucoup d'accidents. Colin m'a alors beaucoup aidé à progresser. Carlos, lui, était plus perso mais, avec Colin, nous nous sommes très bien entendus. J'ai ensuite été recruté par Subaru. C'était l'équipe dans laquelle il fallait être. Tout le monde était très pro. Les pilotes étaient choyés. Dès mon premier rallye pour eux, au RAC 2000, j'étais en tête mais lors d'un ravitaillement, la machine n'a pas fonctionné et je suis tombé en panne sèche sur la liaison. J'en étais malade ! Au début, l'Impreza était plus difficile à conduire que la Focus, qui était parfaite pour mon style de pilotage. Avec les ingénieurs de Subaru, nous avons changé les réglages pour que l'auto soit plus neutre, moins typée « propulsion ». Et, dès lors, c'était super. J'ai commencé à gagner des rallyes et à pouvoir viser le titre. La première année, nous avons une voiture avec suspension active. J'ai failli gagner en Corse mais nous sommes encore tombés en panne. C'était peut-être trop risqué d'utiliser cette technologie aussi tôt. Elle nécessitait encore un peu de développement, mais elle était très bonne. Et adaptée au rallye.

Et vous remportez le titre en 2003 avec Subaru...

C'était juste incroyable. C'était énorme quand on pense d'où je venais ! La Norvège n'avait jamais eu de pilote avant. Ça marchait tellement fort que je pensais que j'allais tout gagner en 2004 aussi mais tous nos efforts ont été réduits à néant à cause d'un radiateur qui nous a posé de nombreux problèmes. Trois fois, j'ai dû abandonner pour cette raison mais nous ne pouvions rien faire : il faisait partie de l'homologation. Sans cela, j'aurais été champion plus facilement qu'en 2003. ▶

“ENTRE 10 ET 18 ANS, AVEC MON FRÈRE, NOUS AVONS CONSTRUIT 55 VOITURES D'AUTOCROSS POUR MES PARENTS, MES ONGLES ET TANTES. NOUS NOUS FAISONS PAYER EN CHOCOLAT ET EN COCA-COLA !”

21

Sport Auto
Octobre 2016



La grande fierté de Petter Solberg ? Etre le seul à avoir été champion du monde dans deux disciplines du sport auto : en rallye en 2003 sur Subaru (en haut) et en rallycross (en 2014 et en 2015 avec sa propre équipe).

► **A ce moment-là vous gagnez un nouvel adversaire : un certain Sébastien Loeb...**

Oui, il était déjà rapide dès 2003. Le RAC de cette année, qui concluait le championnat, a d'ailleurs été très disputé entre nous. Il s'est rapidement imposé comme mon adversaire le plus difficile à battre. C'est un type intelligent et qui a été entouré d'une équipe très forte. Nous avions la même chose chez Subaru en 2003 et 2004 mais nous l'avons perdu. La Subaru était fantastique à piloter. Malheureusement, Subaru a complètement changé la voiture et, après ça, l'équipe a sombré. Début 2005, j'ai gagné la Suède mais c'était avec la voiture 2004. Si j'avais pu continuer avec cette auto, j'aurais pu me battre régulièrement contre Sébastien mais j'ai dû prendre la voiture 2005 et, à partir de là, c'est devenu compliqué... Elle était 7/10^e plus lente au kilomètre et avait 2 cm de moins de débattement de suspension. Quand j'y repense, je préfère ne pas en dire davantage tellement ça m'a frustré. A cette époque, j'étais en contact avec Citroën et Guy Fréquelin, mais je m'estimais lié à Subaru. Je ne suis pas le genre de pilote à changer d'équipe tous les ans. Je suis fidèle. Peut-être aurais-je dû franchir le pas. Après, je n'ai plus jamais eu l'opportunité de conduire une Citroën officielle. Ils m'ont fait ensuite des promesses qu'ils n'ont jamais tenues. C'est dommage, ça aurait fait de belles batailles avec Séb. Je suis toutefois très content de ma carrière.

Subaru s'étant retiré de manière brutale fin 2008, vous avez été suffisamment passionné pour monter votre propre équipe...

J'ai été assez stupide pour ça, vous voulez dire ! Si c'était à refaire, je ne le referais pas. Ça a été trop difficile en coulisses. Mais j'étais dans le coup avec la Xsara puis la C4 qui sont peut-être les voitures de rallyes les plus abouties que j'ai pu conduire. J'ai même terminé troisième du championnat, ce qui est un résultat fantastique pour un pilote privé. J'aurais pu courir au Mans après un test avec Oreca. J'aurais pu rester tranquillement chez moi, assis sur l'argent payé par Subaru en dédommagement de son dédit. Ma passion du rallye l'a emporté... Je suis sûr que Loeb n'aurait pas fait le même choix que moi.

Malgré cette mauvaise expérience, vous avez remonté votre propre équipe pour courir en rallycross...

Oui, mais c'est différent. En rallycross, il n'y a pas de politique comme en rallye. Je ne me serais pas lancé s'il n'y avait pas eu la perspective

“EN 1998, LES JOURNALISTES INVITÉS PAR FORD ONT VU ARRIVER SUR SCÈNE UN JEUNE PILOTE INCONNU, QUI PARLAIT À PEINE ANGLAIS ET QUI S'APPUYAIT SUR DES BÉQUILLES !”

que ce sport accède au rang de championnat du monde. J'ai toujours cru en cette discipline qui est très accessible et très spectaculaire, taillée sur mesure pour la télévision. J'ai d'ailleurs moi-même failli racheter les droits du championnat pour en devenir promoteur en 2009, et en faire un championnat du monde. J'ai préféré poursuivre en rallye... IMG a pris en charge le rallycross et l'a développé. Les éléments étaient réunis pour que je m'engage en tant que concurrent. J'ai donc fait une année de championnat d'Europe pour préparer la première saison de championnat du monde en 2014. J'ai pu utiliser mon expérience pour apprendre rapidement et analyser les données.

Et vous êtes devenu le premier pilote à vous imposer en championnat du monde dans deux disciplines automobiles...

Oui, sur une base de Citroën, j'ai développé une voiture fiable et performante. J'ai réuni une bonne équipe autour de moi, avec notamment ma femme Pernilla. Elle a été pilote et ingénieur et elle est un des piliers de l'équipe dont fait désormais partie l'ingénieur français Jean-Claude Vaucard. Je ménage ma voiture sur tous les organes vitaux. En fait, mes forces se situent dans des domaines qui sont généralement des faiblesses en rallycross. Dans ce championnat, je pense que la voiture vient en troisième. Le plus important est d'être droit et d'avoir des amis. La performance de la voiture vient après. De façon générale, à mes yeux, l'honnêteté est la valeur la plus importante.

Les constructeurs s'impliquent de plus en plus dans ce championnat. Dans un tel contexte, votre position de franc-tireur est-elle tenable ?

Je pourrais conduire pour des constructeurs si je le souhaitais. La question est : est-ce ce que je veux ? Mon plan est d'attirer un constructeur et que mon équipe le représente. Je veux diriger mon équipe, avoir un deuxième pilote et battre les autres. Je ne suis pas encore sûr que cela se concrétisera dès l'année prochaine mais j'y travaille. En attendant, je me bats pour remporter un troisième titre de suite. J'ai pris la tête du championnat à mi-saison, lors de la course au Canada. Bizarrement, un concurrent, en panne de freins, m'est rentré dedans une fois la ligne d'arrivée franchie. Le choc a été terrible, la voiture détruite et j'ai cru perdre mes jambes. Je n'avais plus la moindre sensibilité. Dieu merci, il n'en est rien et l'équipe a terminé de reconstruire la voiture à temps pour la reprise à Lohéac.

Votre fils Oliver, qui a lui aussi deux parents pilotes, semble prêt à prendre la relève au volant...

Oui, il vient d'avoir quinze ans et court en kartcross. Il affronte des pilotes plus âgés que lui. Après la course du Portugal, il a testé une voiture de rallycross et cela s'est bien passé. Mais ce n'est qu'un enfant. Ça ne sert à rien de forcer les choses. Il faut procéder étape par étape et qu'il n'ait pas le sentiment que tout lui tombe en claquant des doigts. Peut-être va-t-il s'essayer au rallye en Lettonie car, là-bas on peut commencer à courir dès 14 ans. Il a déjà officié à mes côtés en tant que copilote pour se familiariser au système de notes. Il adore le rallye ! Il est passionné et intelligent.

Collectionnez-vous les voitures ?

Oui ! J'en ai vingt-sept, dont la plupart de mes anciennes voitures de course et l'ex-Coccinelle de mes parents. J'ai deux Xsara, des Ford, une C4, une Volvo, Porsche, McLaren, Lotus, etc. Deux d'entre elles sont en exposition dans le musée du gouvernement norvégien. Je les conduis de temps en temps, et celle que je préfère conduire est la Xsara. ■