

Marcus Grönholm, champion du monde des rallyes 2000 & 2002

# Sans regret

Sébastien Loeb le reconnaît lui-même : Marcus Grönholm est le pilote qui lui a donné le plus de fil à retordre dans sa carrière de rallyman. Le Finlandais, qui a fait les beaux jours de Peugeot, n'a toutefois pas de regret de s'être retiré bien avant le pilote français.

PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT  
PORTRAIT LAURENT VILLARON

Q

**Quel est votre premier souvenir automobile ?**

C'est ma première voiture : une Volkswagen Coccinelle. Je l'ai eue à 9 ans !

**Vous voulez dire que c'était la voiture de votre père, que vous empruntiez...**

Non, non : elle était vraiment à moi. Mon père l'avait récupérée je ne sais où et me l'avait donnée pour que je me fasse la main. Je la conduisais donc encore et encore sur le même chemin, au sein de notre propriété !

**A ce moment-là, vous rêviez déjà d'être pilote de rallye ?**

Mon père, Ulf, était un pilote de rallye de bon niveau. Il m'est arrivé de l'accompagner sur certaines épreuves du championnat national, peut-être une fois ou deux au rallye des 1 000 Lacs, mais pas très souvent finalement. J'étais attiré par le rallye mais j'étais trop jeune pour le pratiquer. J'ai d'abord commencé par le motocross mais je me suis détruit le genou. C'est seulement alors que je me suis tourné vers le rallye.

**Votre mère ne vous a-t-elle pas opposé de veto après l'accident de votre père ?**

Effectivement, mon père a perdu la vie dans un accident lors d'une séance d'essais sur route ouverte. J'avais alors 13 ans, mais cela ne m'a pas détourné de mon envie de courir à mon tour. La vie doit continuer. Quant à ma mère, elle a toujours respecté mes choix. Après la disparition de mon père, c'est elle qui m'emmenait sur les épreuves de motocross car je n'avais pas encore le permis.

**Quand avez-vous commencé en rallye ?**

En 1987. J'avais trouvé une vieille Ford Escort. Je l'ai réparée et j'ai commencé à courir avec un tout petit budget. J'ai eu un peu d'aide de mon cousin Sebastian Lindholm, lui aussi pilote et aussi d'autres personnes qui avaient connu mon père. Je n'avais pas vraiment d'idole mais j'étais impressionné par Markku Alén, Timo Salonen et Ari Vatanen, qui avaient tous couru contre mon père.

**A l'époque, pour réussir en rallye, en Finlande, il était quasiment indispensable d'avoir Timo Jouhki pour manager...**

Oui, c'est vrai, mais j'ai réussi sans lui ! Nous avons vaguement parlé une fois mais il devait penser que je n'étais pas assez bon. J'ai suivi mon propre chemin et j'y suis arrivé. Ça me va bien comme ça.

**Comment avez-vous atteint le niveau mondial ?**

Ce fut une route longue, longue, longue ! Je courais avec ma propre équipe, principalement composée de bénévoles. Heureusement, Ove Andersson, le patron de Toyota Motorsport, m'a un peu aidé, sans toutefois me donner un volant officiel. En revanche, il m'a confié

plusieurs fois une Toyota pour le rallye de Finlande et ce fut l'opportunité pour moi de montrer ce que je valais. En 1998, ça marchait fort et c'est d'ailleurs à cette occasion que Jean-Pierre Nicolas, de Peugeot, est venu me voir. Dès que j'avais su que Peugeot comptait revenir en rallye, je leur avais envoyé un dossier qui était resté sans réponse... Mais là, en Finlande, il avait pu apprécier mon pilotage et voulait que nous discussions.

**C'est comme ça qu'a commencé une formidable aventure avec Peugeot...**

Oui, j'étais alors en contact avec d'autres équipes, mais aucune n'était aussi enthousiaste que Peugeot. J'ai eu un très bon feeling avec Jean-Pierre. Il voulait vraiment que nous construisions l'équipe ensemble. Pour moi, c'était clairement la meilleure opportunité. C'était une nouvelle équipe, qui n'avait pas la pression de gagner immédiatement. Personnellement, j'étais certain qu'ils feraient du bon boulot. Je me suis très bien intégré et j'ai tout de suite eu une excellente relation avec François-Xavier Demaison, mon ingénieur, qui parlait très bien anglais. Tout le monde travaillait très bien ensemble. C'était fantastique. Vraiment une expérience très spéciale...

**Cela a d'ailleurs très vite donné des résultats : vous avez été champion du monde dès votre première saison complète en WRC, en 2000 ! Vous y attendiez-vous ?**

Non, jamais de la vie ! D'ailleurs, au début de la saison, j'avais un programme de dix épreuves seulement. Je n'avais pas de rallyes asphaltés à mon programme. C'était donc inenvisageable mais, au cours de l'été, ça m'est apparu comme quelque chose de jouable. Toutefois, nous n'y pensions pas trop. Je me contentais de prendre les rallyes les uns après les autres et j'appréciais de pouvoir rouler aussi régulièrement sans le stress de réunir le budget pour le rallye suivant. Pour la première fois, j'étais payé pour courir. C'était très étrange au début. Finalement, le titre s'est joué au dernier rallye, en Grande-Bretagne. J'ai battu Richard Burns sur ses terres ! C'était un sentiment fantastique.

**La suite a été moins simple...**

Oui, c'est vrai. En 2001, nous avons rencontré plusieurs problèmes techniques et la saison a été assez moyenne. En revanche, 2002 a été à nouveau mon année. J'avais le sentiment de pouvoir remporter tous les rallyes ! Nous avons trouvé de nouveaux réglages de différentiel pour la 206 WRC et j'étais en phase avec la voiture.

**Cette année-là, Peugeot avait recruté Richard Burns. Comment avez-vous réagi à son arrivée dans « votre » équipe ?**

Pas très bien au début, pour être honnête ! J'ai eu un peu de ressentiment à l'égard de Corrado Provera, qui était heureux de

18

Sport Auto  
Novembre 2016

19

Sport Auto  
Novembre 2016

**“AU DÉBUT DE LA SAISON 2000, JE N'IMAGINAIS PAS UNE SECONDE ÊTRE CHAMPION DU MONDE. D'AILLEURS, JE N'AVAIS MÊME PAS ENCORE L'ASSURANCE DE DISPUTER TOUS LES RALLYES...”**



C'est avec Peugeot et la 206 WRC que Marcus Grönholm a atteint le sommet (ci-dessus). Sa dernière victoire ? Le rallye de Nouvelle-Zélande 2007 (sur Ford), où il a battu Sébastien Loeb de 3 dixièmes ! (ci-dessous).



DPPI

DPPI

**“JE N’AI JAMAIS AIMÉ LE MONTE-CARLO ! POUR MOI, C’EST UNE ÉPREUVE QUI RELÈVE TROP D’UN PARI AU NIVEAU DES CHOIX DE PNEUS.”**

**Ce fut l'une de vos plus belles victoires, et pourtant, quelques jours après, vous annoncez votre retraite...**

En fait, pendant ce rallye, j'ai dit à Timo : « Je crois que ça suffit. Je ne suis pas sûr de vouloir disputer la spéciale d'Ouninpohja\* à un tel rythme... ». Dans ma tête, la décision était prise. Et je voulais aussi partir en étant au top.

**Avez-vous regretté votre décision ?**

Non. Bien sûr, j'aime piloter et ça me manque un peu mais je ne voulais plus partir aussi longtemps. J'ai ensuite disputé quelques courses en rallycross. Ça m'a fourni une bonne dose d'adrénaline mais j'ai eu un accident en 2012 qui m'a refroidi. C'était le premier accident dans lequel je me blessais vraiment.

**Vous avez remporté trente rallyes mondiaux contre des légendes telles que Tommi Mäkinen, Colin McRae, Carlos Sainz, Richard Burns, Sébastien Loeb, etc. Quel est celui que vous redoutiez le plus ?**

Il n'y en a qu'un dont on peut dire qu'il est le meilleur : Sébastien Loeb ! Il n'y a pas à hésiter. Il est si constant et si performant... Il ne commet quasiment jamais d'erreur. Cela ne m'a pas empêché de lui donner du fil à retordre. Même sur asphalté, qui n'était pas ma surface de prédilection pourtant. Une année, au rallye d'Allemagne, il menait de quelques secondes et je suis allé le voir avant la dernière spéciale en le félicitant et en reconnaissant qu'il n'y avait rien à faire pour le battre ce jour-là. J'espérais endormir sa vigilance, et ça a failli marcher ! J'ai attaqué très fort dans la dernière spéciale et je lui ai repris beaucoup de terrain, mais son équipe l'a prévenu et il a attaqué à nouveau sur les derniers kilomètres !

**Quels sont les rallyes que vous avez le plus appréciés dans votre carrière ?**

Je dirais la Suède, car piloter sur la neige est un vrai bonheur. La Nouvelle-Zélande aussi parce les routes sont juste superbes. La Finlande aussi, mais c'est très éprouvant nerveusement d'être rapide là-bas.

**Pas le Rallye Monte-Carlo ?**

Non, je n'ai jamais aimé le Monte-Carlo ! Et je ne l'aime toujours pas. Pour moi, c'est une épreuve qui relève trop d'un pari au niveau des choix de pneus. C'est vraiment trop stressant ! Ce n'est pas mon truc, même si je l'ai gagné une fois, en 2006. C'était mon premier rallye avec Ford. C'était sympa de commencer cette collaboration par une victoire.

**Parmi toutes les voitures que vous avez pilotées, quelle est votre préférée ?**

Sans hésiter : la 206 WRC ! Elle avait la bonne taille et était très agile et performante. J'en ai d'ailleurs deux en ma possession : une de 2000 et une de 2002, les années de mes titres. J'ai aussi une Focus WRC, une voiture de rallycross et quelques autres...

**Les conduisez-vous de temps en temps ?**

Non, pas vraiment...

**En revanche, vous pilotez toujours des WRC puisque vous êtes pilote d'essais Volkswagen...**

Oui, c'est vrai. Cela m'a d'ailleurs permis de tester la Polo en version 2017.

Je pense que cette nouvelle génération de voitures est une bonne chose pour le rallye car il y aura plus de puissance, plus de bruit et plus d'aéro. Ce sera bien, pour les pilotes comme pour les spectateurs. D'autant qu'il y aura plus d'autos et de constructeurs. ■

► recruter une superstar qu'il payait deux fois plus cher que moi. Je lui ai rappelé que j'avais apporté deux titres de champion du monde à Peugeot. Du coup, il a accepté de revoir les bases de mon contrat et tout est revenu dans l'ordre ! Au final, sur les deux saisons que nous avons passées ensemble, Richard n'a jamais gagné un rallye au volant de la Peugeot...

**La 206 WRC a ensuite laissé place à la 307 WRC. Était-elle aussi bonne que sa devancière ?**

[Gros soupir]... Déjà, la voiture était d'un grand format et les ingénieurs sont partis sur des solutions différentes en mettant plus de poids à l'arrière, par exemple, ce qui la rendait difficile à conduire, ou en adoptant une boîte à 4 rapports. Elle nous a posé beaucoup de problèmes. Elle cassait trop souvent. Au départ, nous devions avoir une boîte 5 mais cela ne marchait pas avec le double embrayage. La deuxième année, nous avions des pneus Pirelli. Ce ne fut pas une bonne décision. Dommage, nous aurions pu avoir de bons résultats autrement...

**Dans quelles circonstances avez-vous rejoint Ford ?**

Peugeot s'est retiré des rallyes fin 2005. J'avais deux options : rejoindre Sébastien chez Citroën, en passant une année au sein de l'équipe Kronos, ou passer chez Ford. Tout était prêt pour que je signe chez Citroën mais je me suis dit que c'était peut-être mieux de ne pas être dans la même équipe que Sébastien. Je suis passé chez Ford et je ne regrette rien. J'aurais pu être champion du monde deux fois de plus avec Ford mais j'ai commis trop d'erreurs. J'ai passé deux bonnes années chez eux, même si l'ambiance était différente. Chez Ford, les mécanos faisaient bien leur job mais pas avec la même passion que ceux de Peugeot.

**Pendant ces deux ans, vous avez eu des combats mémorables avec Sébastien Loeb...**

Oh oui ! En Nouvelle-Zélande en 2007, notre bataille a été terrible et j'ai gagné avec seulement 3 dixièmes d'avance après trois jours de course ! C'était incroyable... Je me souviens, à l'issue de la longue spéciale de Wanga Coast, nous avons terminé avec 7 dixièmes d'avance. J'étais aux anges, convaincu que nous avions gagné le rallye, mais Timo, mon navigateur, ma alors rappelé qu'il restait la super spéciale à disputer ! Finalement, nous l'avons quand même emporté.