

MOTOR RACING PASSION WITH STYLE

SPEED

MAGAZINE

WEC

AU CŒUR DU TEAM

ALPINE



BRC, UNE VRAIE RÉFORME ?
ROVANPERÄ, LA MÉTAMORPHOSE



5 414306 224919 00620

#062 n° 7,00€ NOVEMBRE 2023



INTERVIEW BRUNO THIRY

« JE NE VEUX PAS MOURIR IDIOT... »

C'est dans le cadre du E-Rally de Monte-Carlo, un rallye de régularité uniquement ouvert à des véhicules de série 100 % électriques, que nous avons retrouvé Bruno Thiry. Une discipline que le jeune préférait découvrir au volant d'une Volkswagen ID.6 soutenue par le Belgian VW Club. Il nous raconte cette expérience mais revient également sur certains moments de sa carrière en WRC, sur ses jobs d'après et commente l'actualité rallye, avec ce regard posé et réfléchi, qui a notamment fait de lui un mec terriblement attachant. PHOTOS RÉCÉLÉES PAR RENZI L. / MONACO

G. CASAS



INTERVIEW BRUNO THIRY

Bruno, c'est la première fois que tu participes à un rallye de régularité à Monaco ?

Nou, non, j'ai déjà goûté au Monte-Carlo historique en 2011 avec Nicolas Gilsoul. J'avais roulé sur une Ford Fiesta Gr2 de 1978 presque par mon ami à l'époque. À l'époque, il y avait encore un parcours de concentration et nous étions partis de Cracovie. Nous avions terminé à 2^e en moyenne haute. Je ne sais pas si c'est toujours le cas mais il y avait deux moyennes ce qui fouasse un peu le jeu puisque les plus anciennes partent plus tard. Si les conditions sont précises, cela les avantage fortement puisque ce sont les voitures plus modernes qui font la trace.

Et dans la discipline, tu as d'autres participations ?

Cette année, j'ai justement participé au Classic Springs Road dans le même team que Thierry Neuville. Je roulais sur une Volvo V54 de Patrick Van Damme entretenue par le garage Mithoul, à Spalet.

Tu avais donc quelques références avant de débarquer ici...

Oui, mais j'avoue qu'ici, c'est très pointu. Lorsque j'ai été invité à participer par le Belgian VW Club, je devais me trouver un copilote mais Yves Naelanders, à qui j'ai tout de suite pensé, était déjà engagé ailleurs. J'ai rencontré Laurent Secretin, mon copilote, la semaine dernière et nous nous sommes un peu entraînés avant le départ. Mais les op-

C'est encore avec un copain sur le site que Thiry se sent le mieux. La régularité, ce n'est pas son truc.

TAIS-TOI, J'AI ESSAYÉ PENDANT 10 ANS... 5 FOIS VICE-CHAMPION, DES VICTOIRES, ON EST PASSÉ PAS LOIN, MAIS IL Y A TOUJOURS UN PETIT TRUC QUI VIENT GRIPPER LA MACHINE QUI EN-TACHE LA RÉGULARITÉ.

panels de mesure montés à bord sont d'une telle complexité qu'il faudrait bien plus que quatre jours pour les apprivoiser complètement. On parle en mètre, sur une spéciale de 10 km, on me dit qu'on a parcouru 4 mètres de trop. Contreirement aux épreuves belges, tu n'as aucun moyen de savoir si tu tiens trop à droite ou pas. J'ai disputé une spéciale très sinueuse où là, j'ai trop serré à droite mais tu ne le sais qu'une fois l'année franchie.

Il faut dire que tu roules aussi contre des gens qui ont d'autres épreuves du genre à leur palmarès.

Oui, le Monte-Carlo constitue l'une des manches d'un championnat officiel. Il s'appelle E-Rally Regularity Cup. Ils sont habitués à la discipline et à ses subtilités. Lors des deux premières étapes, je n'y étais pas et mon copilote devait sans cesse me rappeler de serrer à droite et de ne pas tendre mes trajectoires, ce qui fait naturellement un pilote de vitesse. Et puis on repart le troisième heure avant donc je ne sais absolument pas où je vais lorsque je prends le départ. C'est comme cela que samedi matin, j'étais tout surpris d'être à San Remo. Et c'était trois spéciales que j'ai disputées en WRC même si à l'époque, elles n'en faisaient qu'une seule.

Peut-on appeler ça du sport automobile ?

Si c'est pour moi ce samedi en Italie, il faut un certain coup de volant. Après

Franchise et honnêteté, des qualités rares chez un pilote mais qui caractérisent tellement Bruno.

fréquenté d'hier, les routes étaient très sales, des feuilles, des branches donc il fallait un peu de pilotage mais surtout beaucoup de souvenirs pour moi sur les routes mythiques du Monte-Carlo.

Mais la moyenne de 50 km/h. Réal, on n'a jamais eu une moyenne de 30 en Italie, ce matin, on avait normalement une moyenne de 35 qui a été ramenée à 32 pour des raisons de sécurité.

La moyenne la plus élevée à laquelle on a eu droit était de 42 et là, on s'est un peu amusés. Je dois avouer que sur routes ouvertes, c'est quelquefois un peu juste dans certains tronçons très étroits et tu rentres parfois vite dans des virages très serrés. Mais c'est vraiment une discipline à part qui a son charme et en plus, je n'ai pas envie de mourir idiot donc je suis content d'avoir accepté la proposition.

Et cette Volkswagen ID.5, qu'en penses-tu ?

À mes débuts-là, je peux difficilement juger le comportement de l'auto mais on profite de son confort. Le système de régénération

est très utile dans le cadre de cette compétition puisque il nous permet d'économiser de l'énergie mais tu peux également mieux régler ta vitesse en levant le pied, sachant qu'elle ralentira fortement. Pour le reste, il a fallu éviter les crevaisons sur les tronçons particulièrement sales. Et je suis aussi très agréablement surpris par son autonomie.

Revenons maintenant sur ta carrière en championnat du monde. En me sachant que les meilleurs résultats ont été signés au RAC Rally en Angleterre. As-tu une explication, étoil-ce une épreuve que tu appréciais particulièrement ?

Et je ne sais pas pourquoi... j'y ai terminé 3^e en 04 avec l'Escort RS Cosworth et en 08 avec sa version WRC et 4^e avec l'Octavia WRC en 99. À l'époque, les journées étaient longues, tu roulais beaucoup de nuit, les changements d'adhérence étaient incessants mais je ne m'explique pas mes résultats là-bas. Moi, j'apprécie des conditions constantes or là, tu n'as pas beaucoup de grip. Et en 97, je roule sur une Escort WRC aux couleurs de Gazprom et j'étais de nou-

veau bien classé dans ce que tout le monde était encore en course, avant de quitter le moteur.

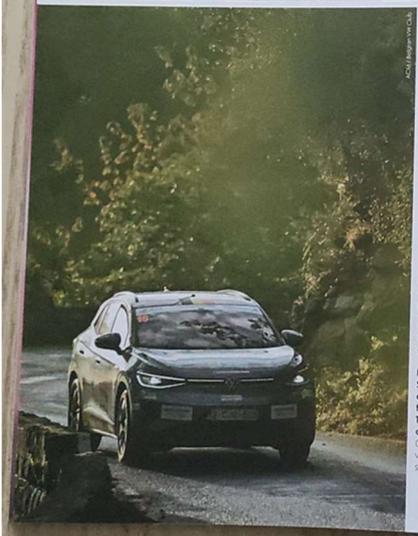
Bien avant cela, en 1992, il y a eu la deuxième saison comme pilote officiel Opel avec une Calibra qui n'a jamais fonctionné, ce n'était pas décourageant ?

On savait à l'avance que cela n'allait pas fonctionner mais pour moi, c'était une année de préparation en vue d'engager une Calibra 24v en 1993. Tout était prévu pour monter la mécanique de la 4100 dans notre caisse et c'est pour cela qu'elle était beaucoup trop lourde en deux roues motrices par rapport aux Clio Ragnotti par exemple. C'est pour cette raison qu'on s'est tournés vers l'Astra en 1993 qui allait nettement mieux marcher.

Ensuite tu signes un contrat avec Ford pour le WRC mais en 1997, tu perds ton volant officiel... Cette saison-là, j'ai fait un peu de tout. Je roule en Ford en Championnat d'Europe, en Subaru en Belgique et je fais aussi en Catalogne sur une Seat Ibiza K1 Car.



Bruno Rancoule et Laurent Secretan, ses copilotes au rallye de Monaco, quelques jours avant le départ mais cela a été marquée entre eux!



C'était un peu de la surmé avant de signer à nouveau avec Ford en 1998 aux côtés de Konkkunen... L'année où Malcolm Wilson commença à développer les Ford officielles. Et à la fin de cette saison-là, on signe tous les deux avec Subaru aux côtés de Burns mais en 1999, les Impreza ne fonctionnent pas et on met tout sur le côté.

Judicieux on a alors le sentiment que David Richards écarte Thierry pour ne pas fâcher avec les deux autres. N'étais-tu pas top gentil? Comme cette fois où, en Argentine, tu donnes des pièces de la voiture pour réparer celle de Sainz. Étais-tu obligé d'accepter? J'aurais pu ne pas le faire mais la façon dont la hiérarchie est venue me le demander à l'assistance, j'ai compris que je n'avais pas le choix si je voulais conserver mon volant. Ils n'avaient pas la place dans la camionnette et l'ailaot encore disputer une spéciale avant de rentrer au parc d'assistance...

Il y a aussi ces reconnaissances au Safari 1978, où Konkkunen monte dans la voiture, tu le mets à l'enfer et tu le blesses au milieu des arceaux. Tu es obligé de déclarer forfait pour la course. Encore top gentil? Ou voulais-tu qu'il se mette à ce n'est ou volant, vu sa taille? Les deux copilotes se sont installés sur le siège du passager et je

repass feuillé à l'arrière entre les arceaux. Heureusement, Juha a pris une bosse top vite et en retombant, je me suis cassé les côtes, mais ce forfait n'a pas vraiment changé le cours de ma carrière. Me suis j'ai du déclarer forfait pour le Rallye de Portugal qui suivait.



BRUNO THIRY INTERVIEW

Pour conduire la voiture « à sa façon » Nicolas et moi, nous avons travaillé sur la sécurité.

judicieux. J'étais aux chemins de fer et j'ai pris des pauses carrière. C'est cette année-là que je participe à mon tout premier rallye en Championnat du Monde, à l'Acropole, en Audi 90 Quattro. Mais par rapport aux jeunes de l'époque, j'ai commencé tard puisque j'avais alors 30 ans. Thierry Bourlier, à cet âge-là, il avait déjà quelques rallyes du WRC dans les poches.

En parlant contrats, as-tu bien gagné le Vie lorsque tu finis en WRC? J'ai eu de belles années mais ça fut plutôt en dents de scie. Heureusement que j'avais mes de l'argent de côté parce que certaines saisons n'étaient pas vraiment éblouissantes. J'étais content d'aller travailler à l'école de maîtrise de Pierre Laouenan pour arrondir

À L'ÉPOQUE, JE ME FAISAIS PEUR UNE FOIS OU DEUX SUR UN RALLYE. DE NOS JOURS, LES MEILLEURS SE FONT DES FRAYÈRES UNE FOIS OU DEUX... PAR SPÉCIALE!

c'était une année très intense puisque j'ai participé à toutes les manches du Championnat du Monde avec des hauts et des bas.

Enfin viennent les années Kronos en ERC avec la Peugeot 204 WRC en 2002 et 2003 et la petite Citroën C2 S1600 en 2004...

Où, trois saisons avec trois copilotes différents puisque Stéphane Prevot part avec Duval en 2003 et que Fortin préfère conduire le jeune Nicolas Bernardi en 2004. Je me retrouve sans copilote à quatre jours du premier rallye. Je choisis alors de donner sa chance à un petit jeune, un certain Nicolas Gilsoul, pour cette dernière saison avec Bastos.

On peut dire que tu as eu une carrière professionnelle de 15 ans, de 1990 à 2004?

Mais, je comptais une année en plus parce que mon tout premier contrat remonte, je l'ai signé en 1989 avec le Belgian VW Club

des fins de mois. Mais si j'avais réellement bien gagné ma vie, je vivais à Monaco. Nos salaires à l'époque n'avaient rien à voir avec ce que tu peux lire aujourd'hui pour les meilleurs en WRC.

À l'époque, quelles étaient les qualités que les employeurs appréciaient chez toi? Une façon de régler les autos. En 1988, Konkkunen détectait les essais prévus sur asphalté et c'est moi qui devais m'y coller mais j'avais ça à l'époque. Michel Bourlier faisait des packagings de pneus à chauffer et les autres pilotes apprennent toujours pour les mêmes choses que moi. Donc il faut croire qu'on faisait bien notre boulot, Stéphane Prevot et moi.

As-tu des regrets dans le choix de carrière? Il y a un seul choix qui m'a lassé des interrogations pour lesquelles je n'aurais jamais la réponse. Lorsque l'Opel Team Belgium me propose un contrat de trois ans

INTERVIEW BRUNO THIRY

avec quelques manches mondiales, Michel Jodogne et Fina avait déjà mis sur la table une saison en Championnat d'Europe sur une Lancia Delta du Jolly Club. On ne s'aurait jamais ce que cela signifiait dans une carrière italienne en sachant que l'autre pilote pouvait être un Italien avec les avantages que cela impliquait. Mais je n'ai jamais dû trancher puisque j'avais Michel Luzzi et Henri Soubeyrou qui se chargeaient de me trouver des contrats.

N'as-tu jamais eu envie de faire davantage de circuit? J'ai participé plusieurs fois aux 24 heures de Francorchamps, notamment avec le Team Bizzi. J'adorais mais là aussi, il aurait fallu en faire plus souvent pour que cela finisse par fonctionner parce que lorsque tu le retrouves derrière contre partie au milieu du peloton, il faut savoir se défendre et j'avais tendance à être trop tendre; je préférais m'écarter.

Tu n'as jamais fait de gros carton durant la carrière. C'est remarquable non? C'est vrai que je n'ai jamais été de première, je n'ai jamais réduit de voiture en format mouchoir de poche. Je me souviens avoir fait des chronos en Nouvelle-Zélande en 88 alors qu'on était bien classés mais la météo était exécutable. En 94, en Finlande, on a fait des solides après avoir signé quelques solides chronos. Il faut dire qu'il y avait l'Opel Astra, un an plus tôt, on avait remporté le classement des roues motrices pour notre première participation j'avais bien les 3000 euros.

As-tu connu des états seconds à l'arrivée d'une spéciale à l'image d'Auriol ou Delecour qui apparaissent en frange après des chronos exceptionnels? Cela m'est arrivé sur quelques spéciales mais pas sur tout un rallye. Tu te dis que tu es le roi du macadam, que rien ne peut t'arriver. Mais j'ai toujours préféré que cela m'arrive plus souvent (rires). Et aussi bizarre que cela puisse paraître, cela ne se reflète pas dans mes chronos. Parfois, au deuxième passage, j'attaquais comme un daim et je regardais vers Stéphane, fier de moi, à l'arrivée. Mais je comprenais à sa tête que le chrono n'avait pas eu le même enthousiasme...

Qu'est-ce qui fait la différence alors dans les chronos si ce n'est pas cet état particulier du pilote? C'est toujours la prise de recul. Aujourd'hui, en WRC, cela va tellement vite que les mécs qui peuvent la gagner doivent se faire peur plusieurs fois par spéciale. Moi, je ne crains pas de le dire, je me faisais



Pour Bruno Thiry, les Rallye2 sont probablement une solution plus viable pour l'avenir de WRC en les améliorant considérablement.

pour une fois, deux fois mais il n'y avait pas de troisième fois parce que je savais que cela allait mal finir. Je suis certain que les pilotes actuels doivent se faire peur plusieurs fois par spéciale lorsqu'ils viennent à la victoire. En Grèce cette année, cela n'a pas dû être simple. Même si cela sechoit pendant le rallye, ils ont dû rencontrer pas mal de situations inattendues avec les floques d'œufs et la boue...

En parlant de WRC, comment vois-tu l'avenir de la discipline? Je ne sais pas pourquoi la discipline se porte aussi mal. Elle coûte fort cher et je ne suis pas sûr que les retombées soient à hauteur. Et au niveau du spectacle, quand on regarde leur direct, c'est soporifique, c'est répétitif, tu ne restes pas accroché à la télévision.

EN 2023, IL FAUT 300 000 EUROS POUR ALIGNER UNE RALLYE2 SUR TOUT UN CHAMPIONNAT.

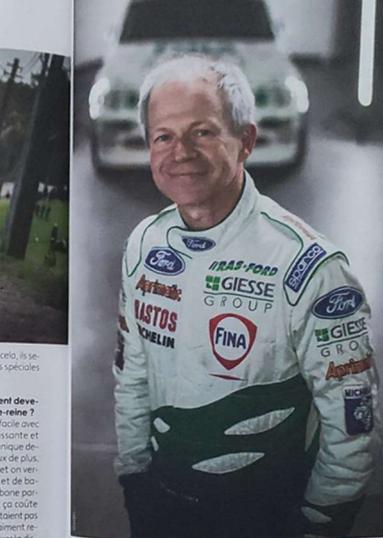
lévision. Et ce qui m'exaspère, c'est la journée du dimanche où ils économisent leur garnie pendant la matinée en vue de la main rien. Ou on ne fasse que la Power stage et du coup, il ne se passe plus rien. Ça va à nouveau prouver ou alors ça va attribuer des points pour chaque mé-

leur temps du dimanche comme cela, ils seront obligés d'attaquer dans les spéciales du matin.

Penses-tu que les Rallye2 doivent devenir les voitures de la catégorie reine? Cela pourrait être une solution facile avec une Rallye2 légèrement plus puissante et dotée d'un peu d'aéro. La mécanique devrait résister à quelques chevaux de plus. Cela coûterait bien moins cher et on verrait davantage de concurrents et de bagarre. Sur les Rallye2, il y a du carbone partout. Tu casses un pare-chocs, ça coûte 5 000 euros et du pire, s'il n'arrête pas de changer des pièces. Il faut vraiment revenir les pieds sur terre pour sauver la discipline.

À ton avis, qu'a-t-il manqué à Thierry Neuville pour être champion du monde? Rien. Il a essayé pendant 10 ans... 5 fois vice-champion, des victoires, on est passé à 300 euros et ça a toujours un petit truc qui vient gripper la machine, qui entache la régularité. Or, il ne suffit pas d'en gagner une de temps en temps pour être champion. Ça manque de constance par rapport aux Toyota qui concurrencent constamment.

En fin de compte, Thierry Neuville n'a absolument rien à envier aux autres. Il a vu vite dans toutes les voitures. Et dire que cette année-ci, il n'est même pas sûr d'être deuxième.



le retour de Tanok, tu en penses quoi? Lorsqu'il a quitté l'équipe, il a fait des heures dans l'équipe. Je ne faisais que quelques rallyes comme ouvrier mais je sentais bien que l'ambiance n'était pas bonne lorsqu'il descendait au petit déjeuner par exemple. Maintenant, il revient à bord mais il ne sais pas trop pourquoi. La Ford fonctionnait bien lorsqu'elle était le coup...

Die Championnat de Belgique. Tu y réfléchisses encore? Il y a eu des très bon. Je sais que Potty a gagné quelques ratouches avant la finale mais ça ne m'a pas empêché de gagner en 2003 sachant qu'il faut 300 000 euros pour aligner une Rallye2 sur tout un

championnat. Donc la création d'une Division ne peut que faire du bien à la discipline. En plus, tu dois rouler en Pirelli sans pouvoir faire jouer la concurrence. C'est compliqué pour un jeune pilote belge dans un pays où les gros sponsors n'existent plus et où les importateurs se sont retirés du jeu.

Les mesures de sécurité drastiques ne semblent pas suffire. Que faudrait-il faire de plus? On a une évolution de la sécurité où certaines personnes ne respectent plus grand-chose. Je ne sais pas ce qu'on peut faire de plus pour les responsables, pour leur faire comprendre que lorsqu'une voiture de rallye mord dans l'herbe avec deux roues, on ne sait jamais où elle va s'arrêter. Afin de

Après la carrière de rallyman, tu es en train de devenir chez Goodyear encore plus long.

J'ai réellement dû apprendre un nouveau métier mais pour faire celui qui m'intérait chez Goodyear. Il fallait être rigoureux, neurotic, j'avais acquis une grosse expérience en rallye avec les pneus et c'est le regret de savoir comment ça m'a engagé dès la fin de ma saison sans aller Kronos. Je ne suis plus en compétition, mais deuxième derrière la 2003. J'ai travaillé pendant 14-15 ans avec André Haddy, c'est un travail subit qui m'avait permis de voir avec la compétition. Le Finlandais du développement pour toute la gamme Billetti avait sorti comme modèle. On recevait un cahier des charges de leur part. On roulait, par exemple avec une Série 3 montée sur belle jante, se préparaient à être pressés en testant des mètres avant de pouvoir rouler avec les prototypes.

Tu auras donc souvent à Munich? Oui, on allait sur leur piste essayer leur produit, j'essayais mes pneus là-bas pour contrôler les données. J'étais aussi souvent à Misano, dans le sud de la France, où il y avait un centre d'essai BMW, j'étais donc un membre de 25 semaines par an. Ça allait vite, mais éprouvé, c'était que j'ai pu être plus souvent à la maison après ma carrière en rallye. Parce que j'avais dans 5 semaines d'absence pour aller faire deux semaines de travail, il me restait un tout petit peu de temps à consacrer.

Et les deux fois, tu n'as jamais été invité par la sport club? À l'époque, il y avait une fois du Rallye des Hautes-Fagnes avec une Citroën C2. Et à Misano, tu n'as du mal à trouver plus d'argent que tu en dépenses. C'est plus d'argent, on est déjà allé souvent à l'Hôpital. De temps en temps, le samedi, j'allais faire le ménage dans la rue. J'avais fait le ménage dans la rue.