

Société

# Qui peut battre Ferrari?

Edition : septembre 2004

**U**n autre grand prix, une autre victoire pour l'équipe Ferrari. La domination exercée par l'écurie italienne et son champion Michael Schumacher fait fuir le grand public. Les vrais amateurs sont certes fidèles à leur passion, mais tout le monde espère le retour d'une vraie concurrence.

Et personne ne le souhaite davantage que les membres de l'équipe Renault. Ils croient dans la victoire... surtout parce qu'il faut y croire. Le pilote Frank Montagny:

C'est une barrière qui peut être franchie sans aucun problème mais il faut du travail, quoi, on peut pas la franchir rapidement. C'est des heures et des heures et des heures de travaux avec une équipe soudée, des gens qui se comprennent, qui s'entendent et à la fin on arrive à faire quelque chose.

Mais d'abord il s'agit d'un défi technique: c'est bien la supériorité des voitures Ferrari qui fait la différence. Christian Blum est responsable d'une équipe chargée de rattraper le retard:

Si on était persuadé que c'est impossible je pense qu'on arrêterait de faire de la Formule 1 parce que le but pour nos patrons, pour Renault en général, c'est d'être champion du monde parce que seule compte la première place, maintenant, après, effectivement en fonction de la situation de chaque saison, une deuxième place, une première place, bon, prend une dimension tout à fait différente en fonction de la concurrence. Aujourd'hui c'est vrai que Ferrari a mis un niveau très très élevé de concurrence, mais malgré tout ils sont pas à l'abri... ce sont des hommes et ils sont pas à l'abri, même si ça paraît difficile, de faire certaines erreurs, donc il faut qu'on soit là, prêts à toute opportunité de façon à ce que dès que Ferrari fera un faux pas ou prendra un risque supplémentaire, on soit derrière et qu'on récupère des points pour viser cette place de premier. Je pense que l'objectif que nos patrons nous fixent d'être champion du monde à très court terme dépendra de la lutte en tête et de cette bagarre, effectivement on pourra pas pendant des années finir le championnat à la deuxième place avec quatre-vingts points de retard ou cent points de retard sur Ferrari, ça c'est inacceptable, par contre si on se bat avec Ferrari à 10 points en fin de championnat, effectivement, peut-être qu'on sera pas champion du monde mais au moins la bagarre existera, je crois que c'est ça qui est important.

Et comment cela se passe-t-il, dans la pratique?

Eh bien, en fait c'est un travail de tous les jours avec des programmes sur la partie 'performance moteur', en tout cas que je connais mieux. C'est des programmes qui sont des programmes à long terme et à moyen terme sur lesquels travaillent les gens à l'usine et petit à petit quand ces choses commencent à montrer qu'il y a une source de performance on l'intègre et on développe et je crois que en fait c'est une rigueur dans le travail. C'est -à -dire, c'est se fixer des objectifs, c'est essayer de les atteindre, parce que c'est... et se donner les moyens de les atteindre, parce qu'il faut que ça soit cohérent. Dire on veut être champion du monde c'est une chose, devant il faut mettre... il faut aligner un petit peu d'argent mais il faut aussi aligner de la compétence, et il faut faire avec

la compétence des gens actuels. Et je crois qu'on a un très bon exemple, c'est qu'on avait fait un moteur qui était très... la série de moteurs RS 21, 22, 23, un moteur qui était très audacieux techniquement, qui malheureusement n'ont pas eu le niveau de fiabilité voulue et donc qui nous ont empêchés de faire un développement derrière. Et Flavio Briatore a pris la décision de revenir sur une

architecture de moteur beaucoup plus simple qu'on connaissait mieux, et avec les mêmes personnes sans changer une seule personne on est revenu à un niveau de compétitivité qui était largement plus en adéquation avec la position de Renault. Donc, ça montre bien qu'avec les mêmes personnes, ce qu'il faut c'est bien diriger, avoir une locomotive, derrière qui tout le monde s'accroche et que tout le monde pousse dans le bon sens. C'est un petit peu les efforts de chacun qui, cumulés à la hauteur de 280 personnes au moteur et 350 personnes au châssis, si chacun fait un petit effort tous les jours, ça fait un effort monstrueux à la fin de l'année, et c'est ça qui paie.

Observer les bonnes idées des autres, il faut le faire quand on peut. Mais ça ne suffira jamais et donc c'est le travail créatif qui est le plus important:

Il y a deux choses, c'est qu'on est très attentifs à ce que fait la concurrence, parce qu'effectivement on regarde ce qui peut... certaines solutions visibles, en tout cas, qu'ils essaient, mais ça c'est la partie visible de l'iceberg, ce qu'on voit pas c'est tout ce qu'il y a en dessous. C'est important de savoir ce que font les autres, mais c'est pas primordial. Je crois qu'il faut pas copier, parce que si on copie les autres au pire on fait comme eux, mais si on fait comme eux, comme c'est eux qui ont eu l'idée première, on sera toujours deuxième. Donc l'idée c'est de faire différent, c'est de faire attention à ce qu'ils explorent pas des voies qui pourraient éventuellement montrer qu'il y a quelque chose mais c'est surtout d'avoir ses propres idées. Je crois que ça, c'est important.

Cette saison Renault a été longtemps en deuxième place, une belle performance en comparaison des années difficiles que l'équipe a vécues récemment. Mais il faut garder la tête froide, et Christian relativise l'exploit:

Alors, les performances de Renault cette saison elles s'expliquent par plusieurs choses. D'une part, on est revenus à une technologie moteur plus ancienne, mais aussi mieux maîtrisée, ce qui nous a permis un peu de supprimer tous les problèmes de fiabilité qui nous ont empêchés de faire du développement l'année dernière, ça c'est la première chose. La deuxième chose c'est que c'est aussi très conjoncturel, il faut aussi reconnaître que McLaren et Williams n'ont pas été à la hauteur de leurs prétentions et n'ont pas réussi, en début de saison en tout cas, à avoir la fiabilité et la performance, et comme nous avons eu une fiabilité d'entrée très importante et que nous avons fini dans les points pratiquement sur la première moitié du championnat, nous avons fini toutes les courses et dans les points, ça nous a permis d'entrer, de se positionner derrière Ferrari et de permettre de marquer des points à chaque fois sur nos adversaires directs qui étaient Williams, BAR et McLaren, et donc de conforter cette place.

Alors aujourd'hui c'est clair que la situation est plus compliquée parce que cette avance a fondu légèrement, on a rencontré quelques problèmes, on est passé un peu à côté de certaines courses, des courses où on était très performants et où on aurait pu marquer des gros points. Malheureusement c'est la compétition, et on espère bien, sur la fin de saison réinverser la tendance et revenir plus au niveau où on était, donc, en début de saison.

Frank Montagny est un des grands espoirs de la Formule 1 française. À l'âge de 26 ans il est le troisième pilote de Renault; ça fait dix ans qu'il conduit pour y arriver:

Beaucoup de courses, beaucoup de compétitions, beaucoup de championnats et à la fin on a l'opportunité de faire ça, mais c'est pas écrit quoi, c'est pas parce que vous avez gagné des championnats, c'est pas parce que vous avez gagné des courses que vous allez entrer en Formule 1.

Mais en Formule un, seuls les deux premiers pilotes font les courses. Frank doit donc attendre pour réaliser son rêve:

Vous avez deux possibilités, ou c'est frustrant ou c'est bon. Moi, je prends plutôt du côté positif, je suis une des rares personnes dans le monde à pouvoir conduire une F1, et je trouve ça déjà magique, donc, tant que ça pourra durer, ben ça durera, mais mon objectif suprême c'est de faire de la course. Mais, bon, il y a vingt places pour le monde entier, et on peut pas rentrer comme ça en Formule 1. Donc on va voir, je suis confiant, j'essaie de faire de mieux en mieux mon travail.

Tout va se jouer dans les transferts de la fin de saison. Le sort de Frank?

Je ne le connais pas malheureusement. J'aimerais bien rouler en Grand Prix, mais, bon, c'est pas une chose gagnée encore. Il y a encore des places, mais c'est toujours difficile, donc on va voir.

Et pour vaincre Ferrari?

Une année de plus encore et on va se rapprocher. Au fur et à mesure, on va se rapprocher mais il faut du temps. Ferrari est une équipe qui existe depuis des années et des années et des années et on peut pas arriver en claquant des doigts et doubler tout le monde quoi, c'est... sinon ça se saurait.

Liens:

Renault Formule 1