

De Cockermouth à Savigny

RALLYE/CÔTE A force d'y croire, Gérard Nicolas a concrétisé son rêve. Il est désormais l'heureux propriétaire d'une Ford Focus WRC 09.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

«Parfois, j'ai moi-même du mal à réaliser!» Pour Gérard Nicolas, l'aboutissement d'une passion et d'une carrière de pilote amateur a pris les traits d'une «World Rally Car». En l'occurrence, le garagiste de Savigny s'est offert le plus méchant et le plus perfectionné de tous les bolides de rallye conçus par Ford, une WRC 09, ultime déclinaison de la Focus avant le passage de témoin à la Fiesta. Pour mémoire, rappelons que jusqu'en 2010, les WRC disposaient de propulseurs de 2 litres avec une bride de 34 mm. Dès cette année, conformément à un effort de standardisation voulu par la FIA, la cylindrée est passée à 1,6 litre et la bride a été réduite de 1 mm.

44 VICTOIRES EN WRC On peut donc affirmer sans trop de risque que Gérard Nicolas dispose désormais de l'engin de rallye le plus performant qui ait jamais roulé, n'en déplaise aux inconditionnels de la marque à l'ovale – qui évoquent la glorieuse époque du groupe B et de la RS200 – ou aux fans de Citroën qui ne manqueraient pas de mettre en avant les palmarès de la Xsara (32 victoires en championnat du monde, 3 titres constructeurs) et de la C4 (36 succès, 3 couronnes mondiales).

Face à ces dernières, la Focus, remplaçante de l'Escort (8 victoires en gr. A, 2 en WRC), revendique 44 succès – soit neuf pour la génération «99» (spécifications 1999-2002), sept pour la génération «03» (spécifications 2003-2005) et 28 pour la génération «06» (spécifications 2006-2009) – et deux titres mondiaux des constructeurs (2007, 2008). A deux reprises, les fordistes se sont retrouvés en position de mettre un terme à la domination de Sébastien Loeb au championnat pilotes, échouant finalement in extremis (Marcus Grönholm pour 4 points en 2007, Mikko Hirvonen pour une unité en 2009).

L'exemplaire acheté par Gérard Nicolas était l'une des voitures de test lors des saisons 2009 et 2010. Sur son CV, on recense un succès (Hirvonen) lors du Rallye de Serbie 2010, épreuve préparatoire en vue du Rallye de Bulgarie, une 2e place au Monza Rally Show 2009 (Valentino Rossi), une 2e place au RAC 2010 (Ken Block),

un abandon au Rallye du Portugal 2010 (Block) et une participation au Memorial Bettega en 2009 (Rossi).

D'un point de vue technique, la bête revendique environ 340 chevaux. «Nous avons tenté de tirer les vers du nez à M-Sport, explique Gérard Nicolas, mais ils ne communiquent toujours pas sur le sujet. Le couple, lui, est monumental. Si, officiellement, on a toujours avancé le chiffre de 550 Nm, en réalité il s'élève à 750 Nm, ce qui est une valeur énorme pour un deux-litres!» Quant au poids à vide, il se monte, sous réserve, à 1180 kg. Il faudra donc probablement lester cet extraordinaire bolide pour qu'il atteigne la limite réglementaire de 1230 kg fixée par la FIA pour la classe A8 (réd. les ex-WRC appartiennent à cette dernière en raison du coefficient turbo de 1,7).

KIT GENTLEMAN «J'ai commencé à penser à la Focus au moment où j'ai acheté l'Escort, explique Nicolas. Je me suis dit qu'il fallait arrêter de modifier sans cesse mes voitures. Je me suis donc intéressé à une Focus de 2e génération mais ça ne s'est pas fait. Je n'ai pas eu de regrets car Christian Loriaux (réd. concepteur de la Focus et directeur technique de M-Sport, l'entité qui aligne les Ford en WRC) a reconnu plus tard qu'il s'agissait d'une version trop compliquée technologiquement. Grâce à une connaissance, j'ai ensuite repéré une évolution 2007 en Belgique. L'affaire semblait bien engagée mais elle m'est passée sous le nez. Mon contact a alors parlé à Loriaux qui a lui-même discuté avec Malcolm Wilson, patron de M-Sport. Celui-ci m'a proposé un kit gentleman qui comprenait 16 roues, une rampe de phares, des jeux de bougies, une courroie, du matériel de vidange, etc. Il a ajouté que j'avais 10 jours pour me décider. Finalement, j'ai pris le risque parce que c'est une attitude qui m'a toujours réussi. Je me suis donc rendu dans le nord de l'Angleterre. Là, j'ai pu effectuer un shakedown de 30 km sur un aéroport.»

Nous sommes en septembre 2011. Gérard Nicolas – désormais propriétaire de la Focus WRC 09 châssis WFO3XXGCD37L23578 – entame les



Gérard Nicolas admet volontiers que la Focus WRC 09 constitue le sommet de sa carrière.
Photos Corminbœuf



1600 km de route qui séparent le siège de M-Sport, à Cockermouth (Cumbrie), de Savigny (Lavaux).

FACILE À PILOTER Habitué aux grosses cavaleries (réd. ces dernières années, on l'a vu évoluer en côte au volant d'une Escort WRC qui développe 571 chevaux et 683 Nm. Sur circuit ainsi qu'aux Rangiers, il s'est régulièrement aligné aux commandes d'une Sierra de 350 chevaux, mieux adaptée aux longues portions rectilignes), le pilote vaudois n'en est pas moins époustoufflé par les performances de sa nouvelle monture: «L'Escort WRC était simple à conduire à la base. Ensuite, quand on a boosté le moteur, ça s'est compliqué. Il y avait deux fois plus de chevaux et il a fallu notamment apprendre à freiner plus tard. Mais j'éprouve toujours autant de plaisir à son volant, surtout quand tout fonctionne sur le plan technique.»

«La Focus, elle, tracte sans arrêt. Le couple est disponible sur une très large plage de régimes (réd. c'est notamment ce qui permet aux WRC d'abattre le 0 à 100 km/h en environ 3"). On peut presque dire qu'elle est facile à piloter. Il faut bien se rendre compte que cet engin est doté d'une technologie d'aviation avec un

mapping très spécifique.»

Quant aux éventuelles jalousies que la possession d'un tel engin pourrait susciter, Gérard Nicolas ne s'en fait pas trop. «Pour en arriver là, j'ai bossé pendant trente ans. C'est le rêve de toute une vie. Il y aura forcément des commentaires mais ça m'est égal. Je n'ai rien à cacher! Ce que je crains davantage, c'est le vol ou le feu! Chez M-Sport, tout est réparable, sauf dans ce dernier cas de figure...»

SUR QUEL TERRAIN? Reste à savoir maintenant dans quel type de compétition la Focus pourrait être alignée. «Les championnats de France et d'Italie de rallye accueillent des WRC mais pour moi ce serait trop compliqué. Je n'ai pas l'infrastructure nécessaire... Il y aurait aussi la possibilité de disputer le Rallye du Chablais. Le plus réaliste c'est de s'aligner sur quelques slaloms et quelques courses de côte où je pourrais m'inscrire en groupe A mais ce n'est pas forcément là qu'on retrouve la concurrence la plus représentative...»

Quoi qu'il en soit, on ne peut que se réjouir de la présence d'un tel engin sur les routes du championnat suisse de la montagne. Rendez-vous à l'été 2012!

PASSION FORD

Né le 3 avril 1958, fils de forgeron, Gérard Nicolas effectue son apprentissage de mécanicien entre 1973 et 1977... dans le futur garage Ford de Savigny dont il va devenir propriétaire en 1985. C'est dans ce cadre qu'il traverse notamment la période faste de la fin des années 80 («En 1989 et 1990, nous avons vendu jusqu'à 100 voitures par année», se souvient-il).

Sur le plan sportif, le Vaudois débute sur deux roues à la fin des seventies et dispute durant quelques saisons le championnat suisse moto. C'est là qu'il tâte de la course de côte pour la première fois, dans des conditions parfois démentielles («Lors d'une épreuve dans le Jura, la météo était tellement mauvaise qu'on ne voyait pas le portique d'arrivée»). En 1994, il change de monture et s'installe au volant de la Ford Sierra Cosworth ex-Burri avec laquelle il va dominer le groupe A en montagne. Sur circuit, il s'aligne au volant d'une très performante Ford Monde ex-BTCC. En 2004 débute la période de son association avec l'Escort WRC avec laquelle il démontre de belles aptitudes, notamment sous la pluie. En 2006, il termine 3e de la Coupe suisse des montagnes. A deux reprises, il s'impose au scratch en tourisme (Paccots 2009, Gurnigel 2011). Au cours de sa carrière, il n'a fait qu'une infidélité à Ford, lorsqu'il pilota une BMW M3 lors de la saison 2000. Mais pourquoi un tel attachement vis-à-vis du constructeur américain? «C'est la marque qui m'a fait grandir et m'a permis de gagner ma vie. Pour moi, c'est une évidence. Il serait inconcevable de vendre des Ford la semaine et de piloter une Subaru le week-end!» **F.D.**



Le deux-litres de la Focus, réservoir inépuisable de newton-mètres.