

«La passion est la clé du succès»

Sans lui, Kankkunen et Mäkinen n'auraient pas existé. Puis il a découvert et développé les talents de Rovannerä, Gardemeister, Hirvonen et Latvala. Après avoir pourtant juré qu'on ne l'y reprendrait plus, Timo Jouhki couve aujourd'hui Teemu Suninen et Kalle Rovannerä.

TEXTE MICHEL LIZIN | PHOTOS CLÉMENT BIAIS

Timo Jouhki est grand, mince et svelte. Il prend soin de sa forme physique. Mais son front largement dégarni, ses jeans et sa façon sobre de se vêtir le font passer inaperçu au regard des non-initiés. Son importance n'en est que plus grande. «Viens dès que possible», téléphone-t-il à son arrivée à Salou. «Je serai heureux de te rencontrer maintenant. Plus tard, je dois voir Malcolm (Wilson, Ndlr), Tommi (Mäkinen, Ndlr), tous les autres patrons d'écurie et mes 'boys'. Plus on tardera et moins j'aurai de temps à te consacrer.»

Fin 2010, à la veille de ses soixante ans, Timo Jouhki le déclarait fermement: «Je ne prendrai plus personne sous mon aile. Former un pilote de rallye réclame un investissement trop important. Je ne parle pas de l'aspect financier. De ce côté-là, je pourrais me le permettre, mais le rallye est une discipline très complexe. Transformer un espoir, aussi talentueux soit-il, en un professionnel exige trop de temps, réclame trop d'énergie. Ce n'est plus de mon âge. Mikko (Hirvonen, Ndlr) et Jari-Matti (Latvala, Ndlr) sont les derniers.» Cochon qui s'en dédit! Aujourd'hui, Teemu Suninen (23 ans, né le 1^{er} février 1994) et Kalle Rovannerä (17 ans depuis le 1er octobre 2017) sont les deux nouveaux «poupons» cajolés par l'homme d'affaires finlandais.

NOUVELLE GÉNÉRATION

«Peut-être n'aurais-je pas dû?», fait mine de s'interroger l'intéressé. «Les circonstances ont fait

qu'il en est ainsi. Il y a deux ans, quand Mikko a décidé de quitter le WRC, c'était bien plus tôt que je ne l'avais imaginé. À la même période, tout le monde me parlait de Teemu, à quel point il était bon et méritait d'être soutenu. Certes, Jari-Matti pouvait – et peut toujours – être présent pendant une dizaine d'années encore, mais Suninen a participé à une sélection organisée par TMG (Toyota Motorsport GmbH, qui pensait alors recevoir la responsabilité du retour de la marque en WRC, Ndlr). Il a fait partie des pilotes retenus. Je lui ai proposé de m'occuper de son contrat. Je le connaissais un peu, mais bien moins que Mikko et Jari-Matti, par exemple. Eux sont devenus mes poulains à l'issue d'un long processus de sélection que j'avais voulu et organisé. Suninen m'est plutôt tombé dessus à l'insu de mon plein gré car je sentais et je savais qu'il ne resterait pas longtemps seul. Je connais Kalle (Rovannerä, Ndlr) depuis sa naissance. Il avait à peine un an quand il a accompagné Harri, son père, à la sélection de 2001, celle qui a abouti à l'engagement de Mikko et Jari-Matti. Je l'ai vu grandir et j'ai vu à quel point il était doué pour la haute voltige aux commandes de n'importe quel engin. À deux ans, il mettait en glisse son vélo-quad. Sur Youtube, le monde entier a suivi les acrobaties et dérapages qu'il maîtrisait dès l'âge de huit ans. La Citroën au volant de laquelle il a, en 2013, participé à des rallysprints en Estonie et en Lettonie, c'est moi qui l'ai achetée.»

Timo a, d'abord, avec Harri et Kalle, le père et le fils, une sorte d'engagement moral. «On ne fait pas signer un contrat à un garçon

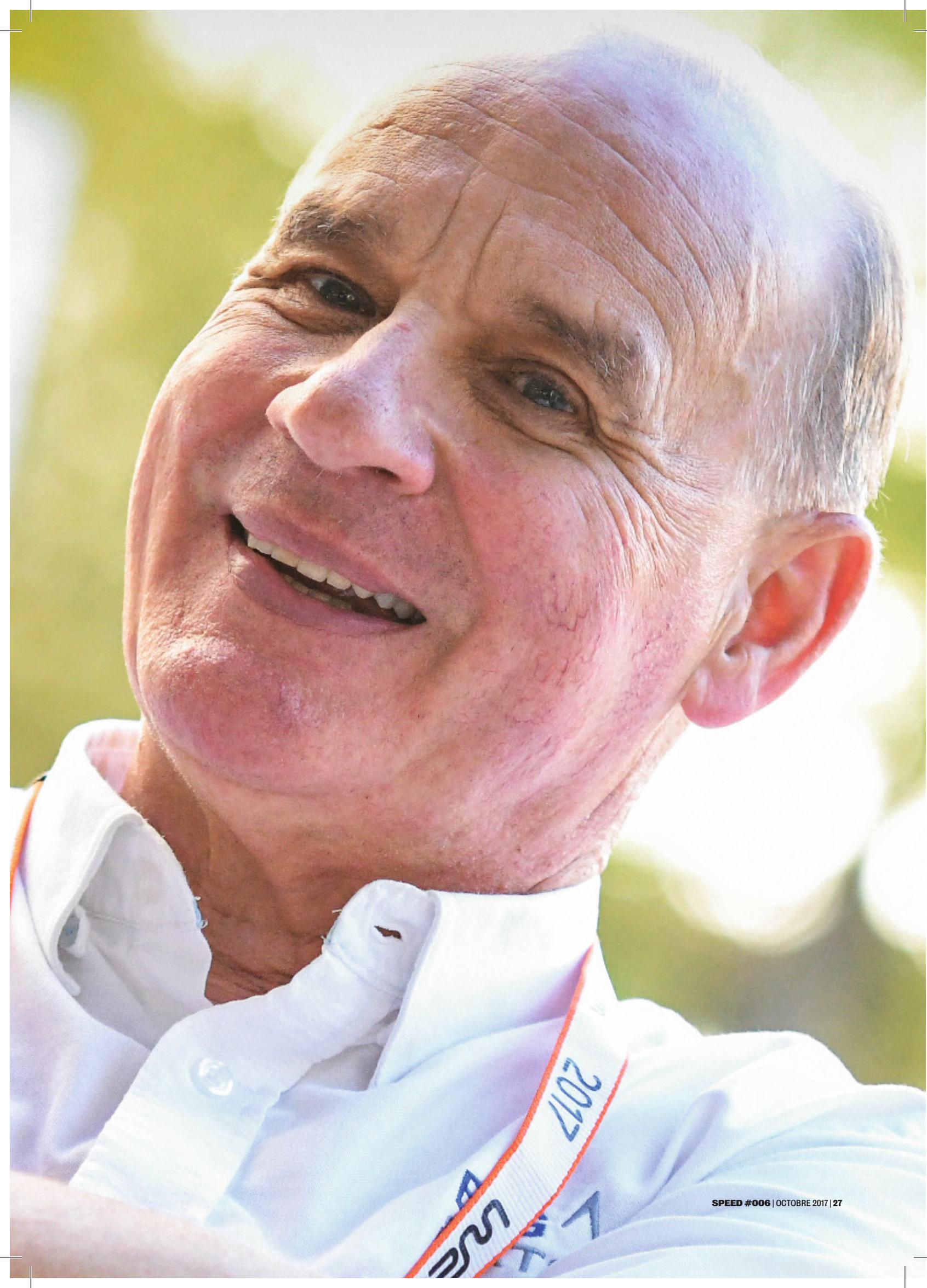
de treize ans. Qui peut dire ce qu'il va devenir? Quels seront ses intérêts? Il y a deux ou trois ans, pendant près de six mois, Kalle n'est plus monté dans une auto. Il avait comme un 'trop-plein'. Son père n'a rien dit. Un jour, de lui-même, il s'est de nouveau installé derrière un volant. Il est doué à un point que personne ne peut imaginer. Je ne pense pas qu'il soit phénoménal: je sais qu'il l'est. Sans doute Kalle est-il la raison pour laquelle je tentais, sans trop y croire, de me persuader que j'étais mûr pour la retraite. En réalité, Kalle a toujours été là, quelque part dans un coin de mon esprit.»

EXPÉRIENCE

Dimanche 1er octobre 2017, Rovannerä Junior a eu 17 ans. Le lendemain, il prenait possession de son permis de conduire et, ce week-end, il s'est classé en Lettonie 2^e de sa première manche du championnat d'Europe au volant d'une Ford Fiesta R5. «Lors du prologue, il s'est montré le plus rapide. La suite reste à venir. Le chemin est très long, semé d'embûches et sans la moindre garantie de succès.»

La tâche de Timo Jouhki est facilitée par son absence de difficultés financières. Le manager finlandais a sa façon, bien personnelle, de maximiser les chances de succès de ses ouailles: il les envoie partout! Ainsi, les spectateurs français ont-ils eu droit aux évolutions de Hirvonen sur une Ford Puma lors du Terre d'Auxerre 2002. Mikko a ensuite été aligné en Italie, sur une Subaru Gr.N, et au Sanremo sur une Renault Clio Super1600.





«Pour un pilote, être capable de conduire toutes sortes d'autos, sur toutes sortes de routes, sous toutes les conditions climatiques et avec plusieurs copilotes différents est la façon la plus systématique et la plus complète de se former. Pour un Finlandais, le plus important est de courir dès que possible sur l'asphalte. C'est pourquoi j'ai souvent envoyé mes 'boys' faire leurs classes en Italie. Non seulement pour le goudron, mais parce qu'on y trouve des chemins de terre lents et cassants. Les routes forestières nordiques permettent de développer un grand sens naturel de l'équilibre. Mais il faut aussi, parfois, savoir se retenir, comprendre où et comment aller chercher le meilleur 'grip'. Je trouve, en Italie, de bons préparateurs, corrects dans les tarifs qu'ils pratiquent.»

LA MÉTHODE

Sans doute savent-ils aussi que Jouhki ne leur proposerait jamais aucun «canasson». Ils sont conscients que les jeunes auxquels ils confient leur matériel seront en mesure de le mettre parfaitement en valeur. À quinze ou vingt ans de distance, la «méthode Jouhki» n'a pas changé. Ainsi Kalle Rovander a-t-il pris le départ d'un nombre incroyable de petits rallyes italiens.

«On n'en fait pas autant qu'on voudrait», soutient Jouhki. «Il faut que les voitures soient bonnes. Il n'y a aucun intérêt à ce qu'un jeune prenne de mauvaises habitudes aux commandes d'une monture au comportement imprévisible. Kalle a fait du karting, qui vous prépare plus au circuit qu'au rallye. Au printemps, au Ciocco, il ne connaissait pas l'auto, ni les routes, ni comment prendre des notes sur ce type de difficultés. En moyenne, il s'est situé à 2" au kilomètre de Paolo Andreucci. Lors de sa participation suivante, il était à 1" au kilomètre. Puis, nous sommes allés dans le sud, à Salento, où le handicap est descendu sous la seconde. Enfin, récemment, au Rallye Roma Capitale, il s'est approché, à 3/10" de seconde de Paolo. Aujourd'hui, Kalle connaît l'auto, les routes et il sait prendre des notes sur tous les terrains.»

UN PEU D'HISTOIRE...

Au fil des décennies, les poulains de Timo Jouhki ont totalisé non moins de huit titres mondiaux, mais ils sont concentrés sur deux têtes: quatre pour Juha Kankkunen (1986, 1987, 1991, 1993) et quatre pour Tommi Mäkinen (1996 à 1999).

«Je pourrais aussi comptabiliser le titre de Hannu Mikkola, car c'est mon père, Leo Jouhki, qui lui a mis le pied à l'étrier», sourit Timo. «Hirvonen aurait dû être champion, au moins une fois. En 2009, il perd pour un point alors qu'en Sardaigne, il a laissé la victoire à Jari-Matti. Si, à l'instar de Citroën, nous avions joué la course d'équipe, il aurait été titré.»

Par contre, à eux deux, Rovander et Gardemeister, les deux membres de la «promotion 1995/1996» comptent une seule victoire mondiale! «Tout le monde ne peut pas être champion», réagit Jouhki. «Je ne regrette au-

gun de mes choix. Tous les pilotes officiels ne deviennent pas champions du monde. Tous mes 'boys' ont parfaitement joué leur rôle. Il n'y en a pas un pour avoir 'volé' sa place.»

À 66 ans, Jouhki n'a rien perdu de son enthousiasme... juvénile. Sur les manches WRC, il ne cesse de se rendre d'une spéciale à l'autre (en hélicoptère et suivant un pro-

POUR UN FINLANDAIS, LE PLUS IMPORTANT EST DE COURIR DÈS QUE POSSIBLE SUR L'ASPHALTE. C'EST POURQUOI J'AI SOUVENT ENVOYÉ MES 'BOYS' FAIRE LEURS CLASSES EN ITALIE.

gramme spécialement concocté pour lui par Bernard Occelli, NdlR). «C'est ma passion, mais cela fait aussi partie du boulot. Bernard me choisit des endroits représentatifs. Si l'un ou l'autre de mes pilotes n'est pas satisfait de sa conduite, ou de ses chronos, je peux en discuter avec lui. Nous pouvons analyser les causes, les solutions, ce qu'il fait bien ou mal. Si je n'étais pas témoin de chaque façon de faire, je serais incapable de formuler un avis.»

ENGRENAGE

À partir de fin 1989, lorsqu'il prend accord avec Tommi Mäkinen, Timo Jouhki n'a sans doute pas totalement conscience de l'engrenage dans lequel il met le doigt. Il finance les participations de son nouveau poulain en Groupe N. En 1991, grâce à l'appui de Mikkola, il obtient pour Tommi, pour la Finlande, le volant d'une Mazda 323 GT-X au volant de laquelle celui-ci se classe 5e. À la fin de la même

année, Jouhki croit toucher au but lorsque Nissan propose à son pilote un contrat de trois ans. Celui-ci se réduira à un total de quatre participations, en 1992, avant le retrait aussi prématuré que définitif du constructeur japonais. «Pour que Tommi ne sombre pas dans l'oubli, je lui ai loué à quatre reprises en 1993 une Lancia HF Integrale», rappelle Timo.

L'année suivante, l'homme d'affaires fait plus fort en achetant rien moins que le volant d'une Ford Escort RS Cosworth pour le Rallye des Mille Lacs 1994. Incroyable mais vrai: Mäkinen s'impose! Mitsubishi lui ouvre les bras. Sa carrière décolle enfin. Après cinq ans d'importants efforts financiers, vient le temps de la récolte.

FINANCEMENT

Entre-temps, Jouhki a pris la peine de créer une société qui ne va pas tarder à disposer des moyens financiers nécessaires pour créer une véritable filière, basée sur une âpre sélection. Pour découvrir ses futures pépites, Jouhki fait appel à d'anciens pilotes et copilotes, à des conseillers sportifs, mais aussi psychologiques. C'est ainsi que, en 1995, Harri Rovander et Toni Gardemeister sont retenus.

«Harri avait déjà une certaine réputation», reconnaît Jouhki. «Par contre, lorsque j'ai choisi de miser sur lui, Toni n'avait jamais disputé le

«POUR LE BONHEUR DE KANKKUNEN»

Timo Jouhki n'était pas prédestiné à devenir manager. Il fait partie d'une famille finlandaise aisée spécialisée dans l'import-export, de bois essentiellement, avec ce qui était encore à l'époque l'URSS. Pour son plaisir, il participe à des rallyes. Son résultat le plus probant reste une 9^e place conquise sur une Opel Kadett GTE au Rallye des Mille Lacs 1977. Cinq ans plus tard, surgit devant ses yeux une «poubelle», une Ford Escort, menée de main de maître par un jeune fermier au look de Clark Gable. «Juha Kankkunen n'avait pas un Mark. Il était très rapide, mais ses voitures cassaient. Les miennes étaient toujours parfaitement préparées. Je lui ai prêté ma Ford Escort Groupe 2, puis je lui ai confié l'Opel Manta que j'avais fait construire pour moi. À son volant, il a stupéfié son monde au RAC Rally 1982, puis, quatre mois plus tard, chez vous, en Belgique, à

l'occasion des Boucles de Spa.»
Timo Jouhki a beaucoup d'amis dans le monde du rallye, parmi lesquels Hannu Mikkola. Le futur champion du monde 1983 l'informe que le Toyota Team Europe est à la recherche d'un jeune. Jouhki convainc Ove Andersson de confier, pour un test, une Celica Gr.4 à Kankkunen. Le résultat est à ce point impressionnant que Juha reçoit le volant d'une Toyota Celica Twin Cam Turbo pour le Rallye des Mille Lacs et le RAC Rally 1983. En Finlande, Juha devance régulièrement le spécialiste-maison, Björn Waldegard. Quelques semaines plus tard, pour la première fois de sa vie, Jouhki sert d'intermédiaire dans la négociation d'un contrat de pilote d'usine. «Pour moi, c'était un exercice sans lendemain, que je faisais pour l'amour du sport.»
Des années plus tard, alors que

Kankkunen est au sommet de sa gloire, les autres Finlandais Volants frôlent (Salonen, Alén) ou ont dépassé (Mikkola, Timo Mäkinen) la quarantaine. «Vers la fin de la décennie, un jour que Juha, Hannu et moi sommes en pleine conversation, il nous vient à l'esprit qu'il est grand temps d'assurer la relève. Les affaires familiales s'étaient bien développées. Elles avaient permis la création d'un fonds d'investissement tournant sans réclamer mon attention quotidienne. J'avais du temps et l'envie. Nous avons jeté notre dévolu sur Tommi Mäkinen. Afin de maximiser ses chances de réussite, j'ai progressivement mis en place, pour Tommi, notre système de management ou, pour être plus précis, notre système de management, de découverte et de développement de pilotes.»



Timo Jouhki, un
éleveur de talents
hors du commun.

DIGEST TIMO JOUHKI

Date de naissance: 30
janvier 1951

Débuts en rallye: 1972,
Opel Kadett Sedan

Dernier rallye disputé:
1982, Snow Rallye
(Finlande), Ford Escort BDA

Meilleur résultat: 9^e
Rallye des 1000 Lacs 1977

1982: prête sa Ford Escort
Gr.2 puis son Opel Manta
Gr.A à Kankkunen

1983: aide Juha
Kankkunen à signer ses
premiers contrats

1990: commence à aider
Tommi Mäkinen

1992: Mäkinen pilote
officiel Nissan

1995: Mäkinen pilote
officiel Mitsubishi

1995: début
du programme
d'investissement sur Harri
Rovanperä

1996: début du
programme de Toni
Gardemeister

1997: Rovannerä pilote
officiel Seat (Ibiza)

1999: Gardemeister pilote
officiel Seat à temps partiel

2000: Gardemeister pilote
officiel Seat (Cordoba WRC)

2001: Hirvonen rejoint
l'organisation

2002: au tour de Latvala

2015: lancement du
programme Teemu
Suninen

2016/2017: programme
Kalle Rovannerä

moins rallye. Notre aide n'est pas que financière. Par exemple, il n'est pas question que mes 'boys' n'apprennent pas l'anglais. Nous les envoyons dans des écoles qui enseignent la façon de se comporter en public et de mener des opérations médiatiques. Nous leur donnons des cours de pilotage. En essais, jadis, Mäkinen les prenait autant que possible à ses côtés et leur dévoilait certains de ses trucs. Nous leur apprenons à prendre correctement des notes, de préférence en anglais.»

Petit à petit, tandis que Mäkinen aligne victoires et titres mondiaux, Harri et Toni grimpent les échelons. Le premier devient pilote officiel Seat, Peugeot, puis Mitsubishi (15 podiums WRC dont 1 victoire, Suède 2001). L'autre est engagé par Seat, Skoda puis Ford (6 podiums). «J'ai fait mieux avec les suivants», commente Jouhki. «Mikko totalise 15 victoires WRC et, jusqu'à présent, Jari-Matti en a 17 à son compte.»

À dater de 1995, Timo Jouhki met en place un véritable système qui atteint son apogée en 2001 et 2002, à l'époque du recrutement de Mikko Hirvonen, alors âgé de 21 ans, et de Jari-Matti Latvala. «Il avait 16 ans. Son père me l'a présenté. Ses dons étaient évidents. Je l'ai d'abord envoyé en Grande-Bretagne, le seul pays où, à l'époque, on pouvait courir à partir de 17 ans.»

CONSEILLERS

Timo réussit l'exploit de garder de bonnes relations avec l'ensemble de ses anciennes ouailles. «Je suis plus proche de certains que d'autres, mais nous sommes toujours heureux de nous rencontrer. Gardemeister joue un grand rôle dans mon organisation. Il est l'un des conseillers de Jari-Matti. Toni n'est pas un expansif. Il ne se répand pas en longues phrases mais, quand il s'exprime, il est intéressant de l'écouter. Toni a emmené à ses côtés Teemu (Suninen) et Kalle (Rovanperä). Il a accéléré leur progression et, aujourd'hui, il les suit partout.»

Mais la grande réussite de Jouhki, celui pour qui il garde les yeux de Chimène, c'est Tommi Mäkinen: «Lorsqu'il a accepté la proposition de Toyota, j'ai toujours pensé qu'il avait la carrure pour réussir. Je lui ai donné des conseils, certes, mais surtout dans l'organisation de ses sociétés et dans les relations avec ses fournisseurs. Les affaires sont un domaine que je maîtrise. Tommi est un ambitieux. Il l'a été pendant toute sa carrière de pilote et il l'est dans son nouveau rôle. Il lui a fallu un peu de temps pour accepter les conseils.»

UN FAIBLE POUR LATVALA

D'un point de vue, on comprend la réticence de Tommi à tout accepter de Timo. Il a été son manager et son mentor, mais est aussi le manager de Latvala. Juho Hänninen et Esapekka Lappi sont quant à eux conseillés par d'autres, respectivement Lasse Lampi et Erik Veiby. «Je ne peux

pas nier avoir suggéré à Tommi d'engager au plus tôt Jari-Matti, non parce qu'il était un de mes 'boys', mais parce qu'il était l'homme qu'il lui fallait. Jari-Matti est un des rares pilotes à comprendre en profondeur le comportement d'une voiture de rallye. Il est, et c'est encore plus important, capable d'aller chercher au plus profond de ses connaissances, de son expérience, l'amélioration qui conviendra spécifiquement à tel ou tel engin. Il suffit, pour s'en convaincre, de regarder les vidéos postées sur la toile au long des deux premières semaines pendant lesquelles Jari-Matti a testé la Yaris WRC. La transfiguration a été totale.»

Selon Jouhki, qui peut ne pas être objectif, rien ne se serait produit de la même fa-

JE VEUX ARRIVER À DIX TITRES MONDIAUX. POUR L'INSTANT, J'EN AI HUIT. JE COMPTE SUR JARI-MATTI, TEEMU ET KALLE POUR AMÉLIORER CE SCORE. ILS SONT TELLEMENT BONS.

çon si Ogier avait accepté l'offre de Toyota. «Le talent n'est pas le même. Sébastien peut être un meilleur pilote, mais il n'est pas un 'développeur' de la trempe de Jari-Matti. Si j'ai été surpris par quelqu'un, cette année, c'est par Lappi. Je ne m'attendais pas à ce qu'en Finlande, il soit aussi proche de Jari-Matti. Attends: qu'une chose soit claire, si Jari-Matti n'avait pas été arrêté en plein effort par une stupide défaillance mécanique, le Rally Finland était pour lui! Il n'y a aucun doute là-dessus. Il était en train de s'envoler et on abordait à peine les tronçons sur lesquels il se montre toujours irrésistible.»

MÉFIANCE

Même si leurs relations sont excellentes, il arrive à Tommi Mäkinen de se méfier de Timo, qui n'est pas seul manager au monde. «Tommi cherche les meilleurs pilotes. Ceux qui conviendront le mieux à son équipe. Il a raison et je crois les connaître aussi bien que lui. Ma passion pour le rallye, mon expérience et ma connaissance de la discipline font que j'ai une vision globale qui n'embrasse pas seulement mes 'boys', mais tous les pilotes. Qui a une ex-

perience plus grande que la mienne? Qui, autant que moi, suit d'aussi près les pilotes – tous les pilotes? Qui les a, plus souvent que moi, suivis en spéciale? Personne! Je connais leurs faiblesses et jusqu'à leur profil psychologique. Personne ne peut devenir un champion s'il n'a pas la psychologie adaptée.»

Qui consiste, entre autres, en une volonté absolue de vaincre... «C'est un des points. Parmi les plus importants. Pour devenir un champion, il faut aussi avoir une vision à long terme de sa carrière. Il faut une résistance ou une indifférence totale à la pression. Regarde à quel point sont nombreux les sportifs – et je ne parle pas seulement de

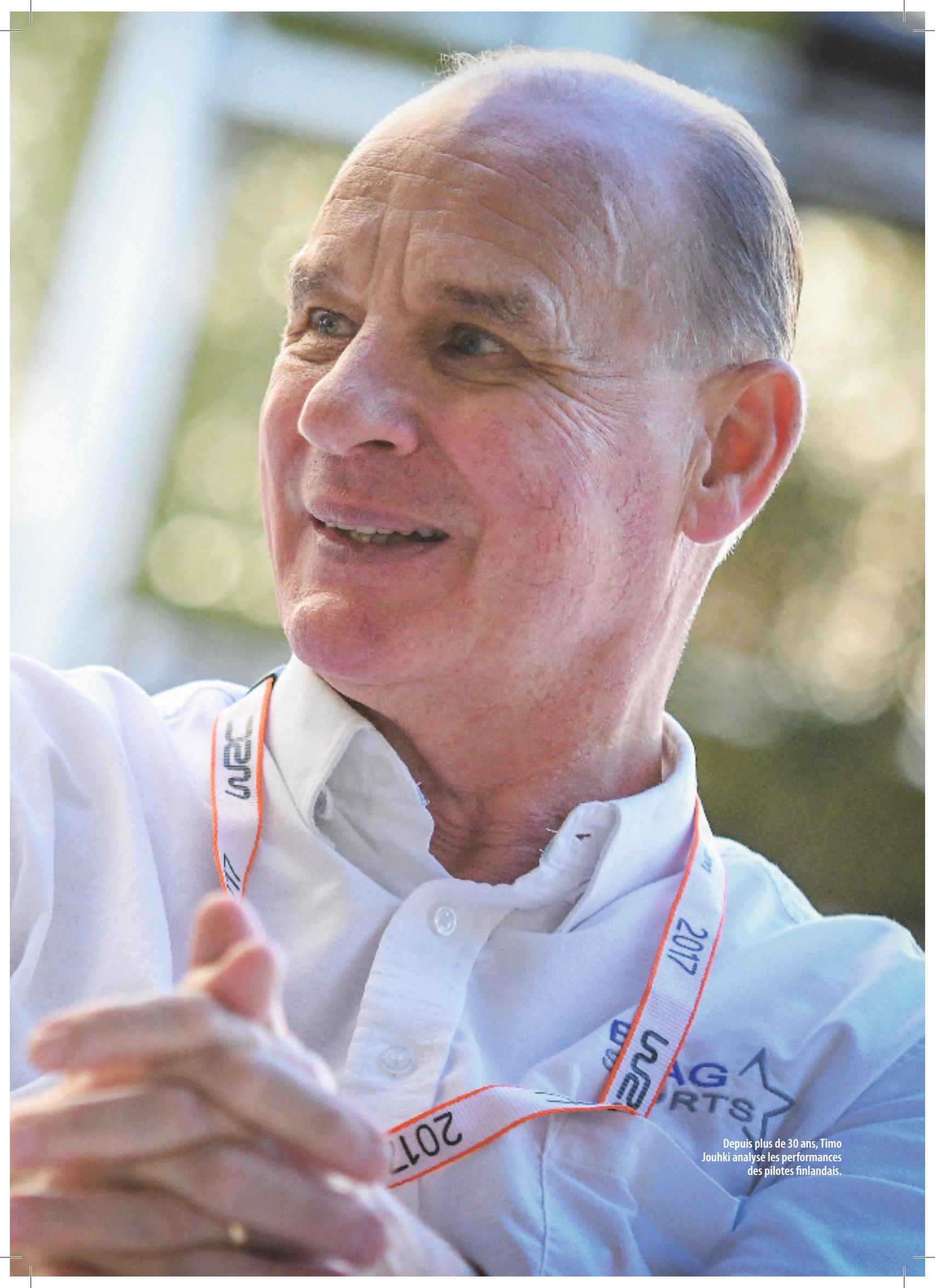
sport automobile – qui commettent des erreurs, souvent stupides, à des moments décisifs! Il convient également de ne pas être émotionnel. On ne conduit pas avec son cœur, mais avec sa tête. Quand on est au volant, le monde extérieur ne doit plus exister.»

Au fil du temps, Timo Jouhki a abandonné, au milieu du chemin, certains jeunes dont l'évolution ne correspondait pas à sa vision. «C'est exact, mais je ne mentionnerai aucun nom.» Timo Jouhki signe avec ses pilotes un contrat d'une durée minimale de dix ans. Dans une décennie, il aura 76 ans, mais Kalle Rovanperä, sa dernière recrue, n'en aura que 27! «C'est la raison pour laquelle, à 60 ans, je t'ai avoué envisager d'arrêter. Depuis, les choses ont changé. Une équipe m'entoure. Je me décharge d'une part du boulot.»

Et puis, Timo Jouhki garde un objectif, qui le maintient plus jeune que jamais: «Je veux en arriver à dix titres mondiaux. Pour l'instant, officiellement, j'en ai huit: quatre avec Juha et quatre avec Tommi. Je compte sur Jari-Matti, Teemu et Kalle pour améliorer ce score. Ils sont tellement bons. J'y crois!» ■

LE BÉMOL GRÖNHOLM

Le Champion du Monde 2000 et 2002 n'a jamais caché sa méfiance vis-à-vis de l'organisation mise en place par Jouhki, et pas seulement parce qu'il n'en a jamais fait partie. Marcus n'a jamais digéré la longue période pendant laquelle il a souffert seul, tandis que d'autres étaient mis sans effort sur orbite. Il y a treize ans, dans un magazine français, il parlait en ces termes de la 'bande à Jouhki': «Ils croient qu'ils sont les seuls. Qu'on ne peut pas y arriver sans eux. Ils se trompent.» Le ressentiment va au-delà du simple regret de ne pas avoir été aidé. «Ils m'ont rendu la vie plus difficile que s'ils n'avaient, simplement, pas existé. En Finlande, ils étaient en position de dire des choses sur moi aux sponsors, aux médias. C'est si facile d'affirmer des choses négatives et de se débrouiller pour qu'elles soient publiées. Oui: ils m'ont fait du tort et m'ont compliqué la tâche.»



Depuis plus de 30 ans, Timo Jouhki analyse les performances des pilotes finlandais.