

LE CÉRÉBRAL...

Le podium conquis en Australie n'y a rien changé: Hayden Paddon, en proie au doute, a vécu une véritable saison noire dont il attendait l'épilogue avec impatience, pour entamer sa reconstruction... Rencontre en Australie avec le Néo-Zélandais et son entourage chez Hyundai.

TEXTE **ERIC BELLEGARDE**

L'année 2017 devait être celle de la confirmation pour Hayden Paddon. Elle s'est avérée être celle de la descente aux enfers. Et l'Australie, disputée au plus près de sa Nouvelle-Zélande natale, n'a pas vraiment dérogé à la règle, malgré un podium chanceux récupéré dans l'ultime spéciale suite à la sortie de route de Jari-Matti Latvala sur sa Toyota Yaris WRC. Après s'être révélé en Sardaigne en 2015, avec une superbe deuxième place, le Kiwi avait entamé 2016 sur les mêmes bases. Avec une nouvelle place de dauphin en Suède, bientôt suivie d'une première victoire nette et sans bavure arrachée alors à Sébastien Ogier et sa VW Polo R WRC dans le dernier chrono du Rallye d'Argentine. Fort d'un troisième podium en Pologne et de plusieurs autres places d'honneur, il avait fini la saison passée à une prometteuse quatrième position au championnat. De quoi aborder 2017 dans la peau du parfait outsider. Sauf que sa quatrième année chez Hyundai Motorsport a hélas débuté tragiquement...

Piégé par une plaque de glace dès la première spéciale du Monte-Carlo, il sortait de la route et causait la mort d'un spectateur inconscient, particulièrement mal positionné. Le genre de situation dramatique dont un pilote ne se relève pas si facilement... «Ça m'a affecté pour les deux ou trois manches suivantes», confirme l'intéressé. «Maintenant, ça n'est plus le cas, même si j'ai toujours de la peine pour la famille du défunt. Mais je suis allé de l'avant.» «C'est sûr qu'il n'était pas à l'aise lors de la première matinée en Suède», nuance de son côté Alain Penasse, son Team Manager. «Il disait qu'il voyait des spectateurs partout dans les cordes. Mais après, il s'est remis à faire des bons temps.»

Hayden Paddon a toutefois dû attendre l'Argentine pour signer ses deux premiers scratches de l'année au volant de la i20 Coupe WRC 2017, non sans avoir effectué un

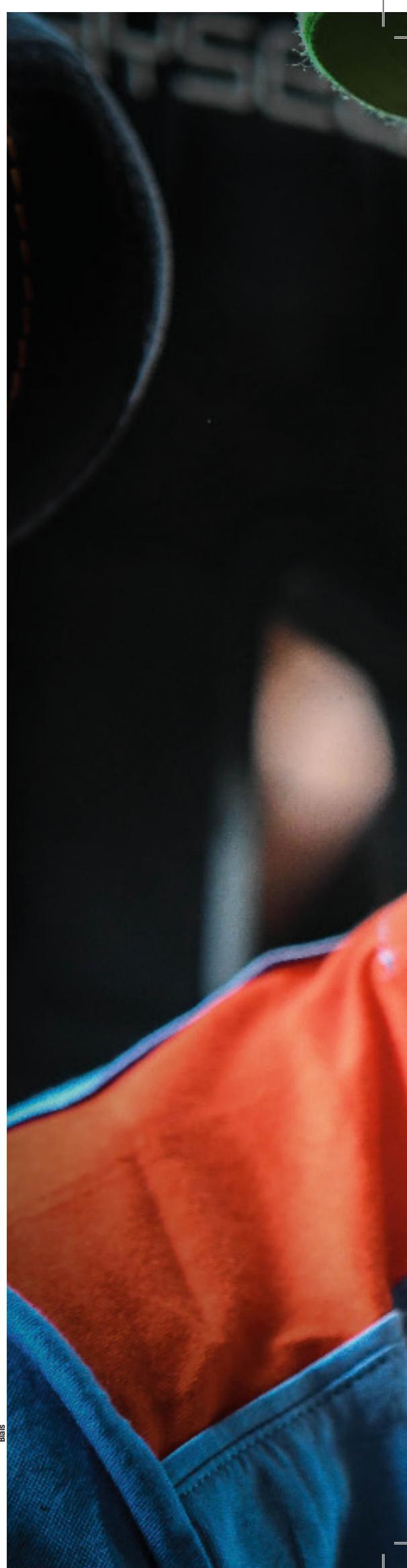
tonneau dès la première véritable spéciale du rallye. Au Portugal, c'est une avarie électrique qui l'empêchait de se refaire une santé, alors qu'il était bien parti pour conclure la première étape aux commandes. Et la Sardaigne finissait de lui saper le moral: alors en tête, il sortait de la route, avant de commettre une deuxième erreur réhabilitoire dans le cadre du Rallye2.

CERCLE VICIEUX

«Quand les choses sont si mal parties après six ou sept courses, la pression ne fait qu'aller crescendo et la situation empire davantage encore. C'est arrivé au mauvais moment. Mais c'est clairement la pire année que je vis depuis mes débuts en sport automobile», reconnaît Hayden.

Il y a sans doute plusieurs raisons à cela. À commencer par son changement de copilote. Trouvant John Kennard, son coéquipier de toujours, un petit peu lent dans l'annonce des notes à bord d'une monture devenue encore plus performante, Paddon s'est finalement décidé à interrompre onze années de collaboration en cours d'exercice, avec l'accord de sa formation. D'où l'arrivée à ses côtés du Britannique Seb Marshall dès le Portugal. «On s'est de suite battu pour la victoire, signe que l'on n'a eu besoin d'aucun temps d'adaptation», commente simplement Paddon sur le sujet. «Et puis John continue de me naviguer chez nous, en Nouvelle-Zélande. C'était prévu ainsi de longue date.»

Mais c'est aussi avec sa nouvelle WRC qu'il fait moins corps. Alain Penasse le confirme: «Dans la foulée du Rallye de Grande-Bretagne, Hayden a effectué des baptêmes sur la spéciale d'Alwen avec la voiture de 2016. Or, il ne comprenait pas. Il arrivait à rouler plus vite avec cette auto dans ce chrono qu'avec la 2017 tellement il était en confiance à son volant. Avec la version de cette année, il n'arrive pas à faire ce qu'il fait avec l'ancienne.» Des propos d'ailleurs confirmés par Hayden lui-même: «J'ai





étudié les acquisitions de données de Thierry et Andreas à l'issue de la Grande-Bretagne, et il s'avère qu'ils utilisent le différentiel central et l'aérodynamique de manière beaucoup plus efficace que moi. Il faut que j'adapte mon pilotage en conséquence, en étant à la fois plus souple et plus précis dans ma conduite. Il faut également que je fasse tout simplement davantage confiance dans les possibilités plus élevées de la voiture, comparé à ce que je connaissais avant.»

La confiance, voilà sans doute en effet le principal problème actuel du timide trentenaire. «Les pilotes du team sont globalement plus à l'aise dans la voiture 2017 que dans sa devancière», analyse ainsi Michel Nandan, le directeur de Hyundai Motorsport. «Je ne pense donc pas qu'elle soit plus difficile à piloter. Elle a certes un peu plus de puissance, mais ça n'est pas un problème pour Hayden. En revanche, le fait qu'il y ait un différentiel central qui fonctionne un petit peu de manière active, peut-être est-ce cela qui le dérange. En même temps, nous lui avons fait essayer plusieurs types de cartographies. Il réfléchit sans doute un peu trop. À nous de l'aider à retrouver la confiance. Il est bon, il va vite et n'est pas soudainement devenu mauvais. C'est sûr aussi qu'il a connu pas mal de soucis techniques, et ce n'est pas l'idéal pour la sérénité d'un pilote. Mais il doit normalement savoir passer au-dessus de tout ça. Ce sont des choses qui arrivent, elles sont déjà arrivées à Thierry.»

En effet, la saison actuelle de Paddon n'est pas sans rappeler celle effectuée par Neuville en 2015, alors notamment en panne de motivation. Thierry avait ensuite relevé la tête, s'emparant du titre honorifique de vice-



Après une saison particulièrement difficile, Hayden Paddon doit maintenant se reconstruire.

champion du Monde en 2016. Avant de délivrer la partition que l'on connaît cette année.

FRIABLE PSYCHOLOGIQUEMENT

«À l'origine», renchérit Alain Penasse, «je pensais qu'il ne se posait pas du tout de questions. Maintenant, je réalise que c'est tout le contraire, il ne fait que ça! Comme Hayden est particulièrement réservé, et renfermé sur lui-même, on a l'impression que rien ne peut le perturber. Alors qu'en fait, c'est tout le contraire. Il accumule tout sans se livrer et ça cogite ensuite dans sa tête... C'est quelqu'un qui travaille beau-

coup avec des objectifs concrets. Et il s'était fixé comme but d'être Champion du Monde en 2018. Or, à un tiers de la saison 2017, il avait déjà compris que ça allait être mission impossible et je pense que ça l'a tellement secoué que plus rien ne marchait ensuite.»

Le seul véritable rayon de soleil dans sa saison bien terne fut ainsi la deuxième place décrochée en Pologne, à distance toutefois respectable de Neuville. Mais elle n'a pas fait office de déclic, avec une nouvelle double faute en Finlande. «Il y était toutefois le plus rapide de nos pilotes», note Michel Nandan. En plein

«SI C'EST TOUJOURS IMPORTANT DE SE SENTIR SOUTENU PAR SES SUPPORTERS, ÇA L'EST ENCORE PLUS CETTE ANNÉE POUR MOI, VU COMMENT J'EN AI BAVÉ...»



Hayden Paddon a du mal à s'habituer au différentiel central piloté de la nouvelle WRC 2017.

Bleis

À domicile, le Kiwi s'est offert un podium un peu chanceux.



Hyundai Motorsport

doute, Paddon a vu sa situation se fragiliser davantage encore, avec le recrutement d'Andreas Mikkelsen à la fin de l'été, pour les trois dernières manches et les deux saisons suivantes. Recrutement qui le contraignit à faire l'impasse sur la Catalogne.

On pouvait néanmoins espérer un sursaut d'orgueil de sa part en Australie, face à un public néo-zélandais venu en nombre depuis l'île voisine, et tout entier acquis à sa cause. D'autant qu'il y bénéficiait d'une excellente position sur la route le premier jour, en vertu de ses piètres prestations de l'année, sur un

terrain réputé pour être particulièrement sujet au balayage. «Ce n'est pas la première fois de l'année qu'il a tout pour réussir, donc on va voir...», prévenait Alain Penasse

Avant le départ, Hayden lui-même ne semblait pas véritablement y croire: «Pour être honnête, la confiance n'est pas au plus haut niveau en ce moment... J'ai déjà battu Thierry et Andreas sur la terre par le passé. Il n'y a pas de raisons que je ne sois plus en mesure d'y parvenir, là n'est pas le problème. Simplement, les écarts sont aujourd'hui si faibles qu'il faut être en pleine possession de ses moyens pour jouer

devant. Nous en sommes à rechercher la perfection, comme en circuit. Quand tu n'es pas à 100%, tu vas lever le pied un dixième de seconde trop tôt avant chaque virage, ce qui fait trois ou quatre dixièmes concédés sur la ligne droite suivante. Et le tout répété trente fois sur la spéciale, tu lâches au final huit ou dix secondes. En tout cas, si c'est toujours important de se sentir soutenu par ses supporters, ça l'est encore plus cette année pour moi, vu comment j'en ai bavé... Ça me donne une sorte de boost dont je vais essayer de faire bon usage pour aller chercher un bon résultat.»

Hyundai Motorsport



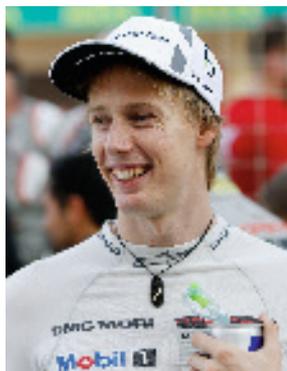
L'ARBRE QUI CACHE LA FORÊT...

Mais la première journée de course allait sonner le glas de ses espoirs de reconquête. Hayden Paddon ne parvenait pas à tirer profit de son avantageuse huitième place sur la piste, et concluait la journée au septième rang, un classement synonyme de mauvaise position dans l'ordre de départs pour les jours suivants. «*Ce n'est clairement pas l'étape espérée, mais je ne sais pas vraiment pourquoi*», confessa-t-il, impuissant. Avant de connaître un léger mieux sur la deuxième partie du week-end. «*J'ai commencé à reprendre du plaisir à partir du samedi après-midi*», positivait-il enfin après l'arrivée. «*Mais je crois que les vacances de Noël vont me faire le plus grand bien...*»

Il faut l'espérer, car en 2018, il aura moins d'occasions de se mettre en valeur, et en même temps l'impérieuse nécessité de rebondir pour poursuivre sa carrière à ce niveau. «*Avec l'arrivée d'Andreas cette année, nous avons désormais quatre pilotes sous contrat. Or, nous n'alignerons majoritairement que trois voitures l'année prochaine*», a ainsi confirmé Alain Penasse. «*Pour le moment, nous partons sur l'idée que Dani et Hayden disputeront chacun sept épreuves. Puis on avisera au fil de la saison. Pour que chacun bénéficie des réglages qui lui vont bien, il faut tenir compte des liens mécaniques FIA. On ne fait pas ce que l'on veut en la matière. Mais on verra clairement Hayden sur les rallyes où il est à son avantage, comme la Suède, la Finlande, la Grande-Bretagne, l'Australie, tandis que Dani fera les épreuves asphalté.*» À ce sujet, Paddon est toutefois moins catégorique: «*Les choses évolueront sans doute en cours de route. Nous avons*

LA NOUVELLE-ZÉLANDE DU SPORT AUTOMOBILE

Lorsque le drapeau néo-zélandais a été hissé dans le ciel de Villa Carlos Paz, en Argentine, fin avril 2016, ce n'était pas pour saluer une énième victoire des All Blacks, en rugby, face aux Pumas. C'était pour célébrer le premier succès en Championnat du Monde des Rallyes, obtenu par Hayden Paddon et John Kennard, pour cette petite nation de la discipline. Jusqu'alors, elle ne comptait qu'une troisième place, glanée par le regretté Peter Possum Bourne sur le Rallye de Nouvelle-Zélande 1987, pour meilleur résultat. Mais le pays de Paddon se distingue également dans d'autres disciplines du sport automobile. Avec en porte étendard Brendon Hartley (28 ans),



Porsche Motorsport

Champion du Monde d'Endurance 2015 et 2017, et vainqueur cette année des 24 Heures du Mans, le tout avec Porsche. Appelé en cours de saison au sein de l'écurie F1 Toro Rosso, il vient d'être également confirmé pour l'année prochaine. Hartley est aujourd'hui le mieux

placé pour succéder dans le cœur des fans kiwis aux regrettés Bruce McLaren (98 départs en F1, 27 podiums, 4 victoires) et Chris Amon (96 départs en F1, 11 podiums), vainqueurs par ailleurs ensemble des 24 Heures du Mans 1966 sur une Ford GT40. C'est notamment avec son compatriote Earl Bamber (27 ans), également vainqueur de l'édition 2015 du double tour d'horloge sarthois, que Hartley a cette année remporté les 24 Heures du Mans. Mais la Nouvelle-Zélande compte aussi un ambassadeur de luxe Outre-Atlantique, en la personne de Scott Dixon, quadruple champion Indycar (2003, 2008, 2013, 2015) et vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis en 2008. (EB)

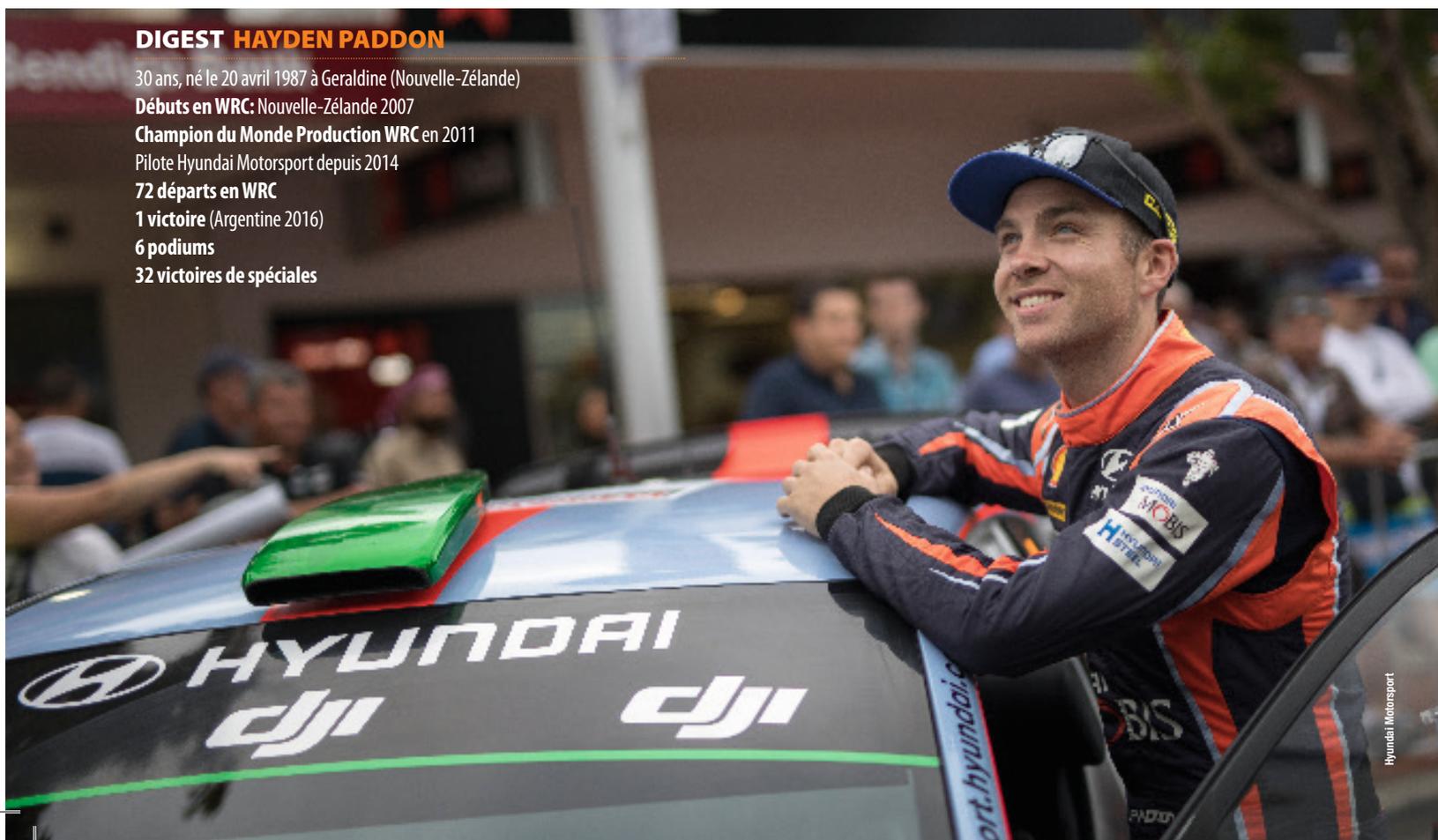
tous le même contrat. Et donc, rien n'est gravé dans le marbre.» Chez Hyundai Motorsport, on insiste en tout cas sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une sanction. «*On lui a déjà expliqué, et je pense qu'il l'a compris, mais on va encore le faire*», assure Michel Nandan. «*Ça lui permettra de mieux préparer les courses sur lesquelles il est le plus à son avantage. Je ne suis pas psychologue, mais disons que pour aller de l'avant, il vaut mieux regarder le verre à moitié plein.*» Même son de cloche du côté d'Alain Penasse: «*Pour être Champion du Monde un jour, il faut passer par ce*

genre d'étapes et en tirer des enseignements, pour ne plus se laisser ainsi perturber par les éléments extérieurs.»

En Australie, le friable Hayden Paddon était quant à lui pressé d'en finir avec cette saison noire, pour pouvoir se ressourcer auprès des siens et entamer sa reconstruction: «*Avec un programme partiel, 2018 ne sera pas une année facile. Je me retrouve dans la position de devoir à nouveau prouver ma valeur, comme il y a deux ans, mais j'ai bien l'intention de revenir plus fort.*» L'exemple de Thierry Neuville en 2015 prouve que c'est possible. ■

DIGEST HAYDEN PADDON

- 30 ans, né le 20 avril 1987 à Geraldine (Nouvelle-Zélande)
- Débuts en WRC:** Nouvelle-Zélande 2007
- Champion du Monde Production WRC** en 2011
- Pilote Hyundai Motorsport depuis 2014
- 72 départs en WRC**
- 1 victoire** (Argentine 2016)
- 6 podiums**
- 32 victoires de spéciales**



Hyundai Motorsport