

«Pour 2018, on va faire un char d'assaut!»

Le Rallye d'Espagne a tourné court pour Hyundai. Le constructeur coréen y a laissé ses dernières illusions de titre Constructeurs. Et Thierry Neuville est reparti sans le moindre point. Rencontre avec Michel Nandan, le directeur technique de l'équipe qui a loupé le coche cette année...

PROPOS RECUEILLIS PAR TW | PHOTO CLÉMENT BIAIS

L'histoire était cousue de fil blanc au début de cette saison. Les VW parties, on riait sous cape à l'annonce de l'arrivée de leurs remplaçantes: les Toyota soi-disant «bricolées par Tommi Mäkinen au fond des bois de Jyväskylä». Pas de quoi pavoiser face aux revenantes Citroën, ainsi qu'aux laborieuses Ford, même pas soutenues par le constructeur. Bref, c'est un boulevard qui semblait s'ouvrir devant les Hyundai i20 WRC à l'aube de leur quatrième saison en WRC. On sait ce qu'il en est advenu.

Michel Nandan, ce Rallye d'Espagne a viré au cauchemar pour Hyundai...

Il est clair qu'avoir les 3 voitures qui lâchent pour des raisons plus ou moins similaires, ce n'est pas bon. Nous pouvions difficilement imaginer quelque chose d'aussi pénible, même si nous savions qu'en attaquant à outrance comme nous avons décidé de le faire, il y avait une part de risques.

Voir vos voitures abandonner là où les Ford passent, ça fait tache quelques semaines après l'Allemagne... Nous allons tout analyser en profondeur. Mais je suis certain que si nous concevons quelque chose de plus solide à ce niveau-là, c'est quelque chose d'autre qui va casser ensuite. En Allemagne, c'était une grosse marche. Et on sait que Thierry l'avait abordée de la façon la plus mauvaise possible: légèrement en dérive. L'intérieur de la jante a touché une marche en béton qui, je vous l'assure, n'a pas bougé d'un millimètre (rires, NdlR). En Espagne, j'ai regardé les vidéos 40 fois. Et là aussi, on voit que les Ford sont passées de façon sensiblement différente dans cette corde.

Que répondez-vous à ceux qui évoquent une voiture trop fragile?

Qu'elle est peut-être en verre... Écoutez, c'est bien simple: l'an prochain, on va faire un char d'assaut. Vous pouvez l'écrire!

Vous semblez agacé.

Non, simplement aussi déçu que nos pilotes, qui ont raison d'évoquer certaines de nos défaillances, comme au Mexique, en Sardaigne et maintenant en Espagne. Si on équilibre cela avec les erreurs de nos pilotes, on doit être à du 50-50. Et c'est trop pour espérer gagner un championnat. Bravo à Malcolm. Il a réussi la meilleure voiture, puisque son équipe est en tête des deux championnats.

Se faire battre par une équipe semi-privée ajoute-t-il à la déception?

D'abord, si je ne conteste pas le fait que Malcolm n'est pas aidé par Ford, il sait cependant très bien comment travailler. Et M-Sport a mieux travaillé que nous. Il faut le reconnaître. Notre voiture est bonne, mais le meilleur compromis, c'est la Ford. Elle n'est peut-être pas la plus performante, mais sur l'ensemble d'un championnat, elle a surtout fait preuve d'une belle fiabilité. Et elle est ainsi devenue la voiture de référence.

En début de saison, vous aviez la meilleure voiture. Que s'est-il passé depuis?

Notre voiture n'est pas une poubelle. Elle est bonne sur presque tous les terrains, sauf la Finlande, où on s'est bien fait «rentrer». Disons que nous étions compétitifs partout sauf là. En performances pures, la voiture était globalement bonne. Mais il y a des circonstances dans lesquelles elle n'est pas dominante, notamment sur l'asphalte. En Corse, nous avons gagné, mais nous étions quand même derrière les Citroën. Et sur la terre, il y a certaines circonstances où nous sommes moins bien aussi. Nous avons fait des avancées, mais plus petites que celles de nos concurrents.

Une question de moyens?

Non, de priorités qu'il faut gérer. Une chose est certaine: notre voiture a encore une grosse marge de progression. Nous ne sommes pas au bout de ce qu'elle peut donner.

Ford n'avait plus décroché aucun titre depuis l'époque de Grönholm. Voilà Ogier qui arrive et les deux titres sont en vue. Est-ce la preuve que le Français a amené beaucoup?

Sébastien est évidemment un très bon pilote, toujours aux avant-postes, mais il n'a pas fait tout à lui tout seul: l'équipe a évolué dans sa globalité, en commençant par lui faire une très bonne voiture.

Et vous, comment jugez-vous votre équipe?


Je la juge très bonne. Ce n'est pas facile à obtenir, mais au bout de 4 ans, je pense qu'on y est. Les gars sont hyper-motivés. Nous avons de très grandes compétences dans l'équipe, ainsi qu'une belle diversité, comme ce que j'avais connu chez TTE à l'époque. Toutes ces nationalités font la richesse de l'équipe. Comme la venue d'horizons très différents en sport automobile: F1, rallye, GT, Le Mans, ... Bien sûr, les époques et les conditions sont totalement différentes. Nous ne sommes plus dans le même contexte économique. Un sou est un sou. Il faut se battre pour les budgets et puis les dépenser à bon escient. Mais c'est comme ça partout.

Incroyable de vous voir en passe d'échouer dans les deux championnats en sachant cela...

Nous n'avons pas encore dit notre dernier mot pour Thierry. Quand on fait ce sport, on sait que beaucoup de choses peuvent arriver. Si c'est pour baisser les bras, alors il fallait déjà le faire en Allemagne. Nous devons aider Thierry. Sinon, autant faire des économies en n'allant pas sur les deux derniers rallyes!

Vous allez l'aider comment?

Avec quelques évolutions aérodynamiques qui seront disponibles dès la Grande-Bretagne. Là, nos autres pilotes auront pour mission d'être devant Ogier. Ou dehors! C'est pour ça que nous aurons quatre voitures, confiées à des pilotes qui se débrouillent généralement bien sur ce rallye...

A close-up portrait of a middle-aged man with short, dark hair, wearing glasses and a red collared shirt. He is looking directly at the camera with a slight smile. The background is blurred, suggesting an outdoor setting.

Quand vous dites, « nous devons aider Thierry », c'est parce que vous vous sentez redevables?

Non, c'est parce que nous voulons simplement faire notre boulot.

Le plus gros regret reste-t-il ces deux victoires perdues en début d'année?

Disons qu'au moins une des deux nous aurait bien aidés... Mais voilà, c'est arrivé. Ça peut arriver. Il ne faut pas se lamenter sur le passé. Au plan de la performance, Thierry a montré qu'il était là. Je pense même que c'est le pilote qui s'est le plus distingué en performances pures. Mais il n'a pas concrétisé au Monte-Carlo et en Suède. Cependant, les chronos ont été là tout au long de l'année.

Comment expliquer ce niveau de performance?

Par le fait que Thierry s'est senti directement à l'aise au volant de la WRC 2017. C'est ce qui a fait la différence. En plus de son expérience ainsi que d'une plus grande maturité.

Avec Hyundai, combien de temps vous étiez-vous donné pour réussir?

L'an dernier déjà, je m'estimais en retard. Je m'étais fixé 2016 comme objectif. Mais je pense que l'équipe n'était pas encore tout à fait prête. On avait une bonne voiture, mais il nous manquait un petit truc. Comme cette année, sans doute... ■