

reculer. « On aurait peut-être fait un autre choix sinon, reconnaissait à l'issue de ce Dakar le préparateur de Saint-Lô. L'avantage d'une moindre consommation n'était pas le plus décisif. Avec l'ancien règlement, je pense qu'on aurait été plus performants. Je regrette donc qu'il n'y ait pas eu une vision à plus long terme. Le règlement technique devrait être figé au moins un an et demi avant la tenue de l'épreuve ». Le Normand comprend néanmoins la direction prise au début de l'année dernière. « Cette décision a permis le retour de Gordon, Al-Attiyah est venu avec deux voitures et Gache a sauté sur l'occasion pour changer ses blocs BMW diesel en V8 Chevrolet. C'est vrai que les buggies étaient un peu en retard au niveau performances, mais là, ils ont fait un bond en avant... Le problème désormais est que si rien ne se passe, la moitié du plateau 2014 sera constitué de deux roues motrices. Pour moi, ce n'est pas l'esprit Dakar. À quoi bon engager

des BMW X3, des ex-Mitsu, ou des Great Wall (qui ne sont que des Mitsubishi Pajero reconditionnés. Ndlr) si c'est pour se faire battre par des buggies ? Je peux en parler car j'engageais des 4x4 – dont le dernier qui était un ex-Mitsu – mais la conjoncture économique a fait que je ne pouvais plus suivre le rythme. Je me suis alors lancé dans la construction d'une voiture qui coûtait moitié moins cher. Si, dans peu de temps, ce genre de voiture devance les 4x4 en termes de performances, les constructeurs vont s'apercevoir que le jeu n'en vaut pas la chandelle... » Selon Dessoude, ASO doit et va réagir. « Nous, artisans, nous faisons battre par eux, mais c'est dans la logique des choses. Comparons le travail de chacun : un prototype 4x4 d'usine, c'est de la très belle mécanique, un outil de précision « high tech » par rapport à un buggy qui est une machine d'artisan. C'est comme l'opposition entre une F1 et une monoplace d'IndyCar : vous avez d'un

côté une horlogerie suisse et de l'autre un châssis rustique propulsé par un très gros moteur ». Son pilote de pointe, Christian Lavieille, sans renier son expérience de cette année sur un buggy qui s'est soldée par une 17^e place finale, n'a d'ailleurs pas caché que sa préférence de base pour affronter un Dakar serait un 4x4. Enfin, André Dessoude attire l'attention sur une dérive inattendue de la réglementation actuellement en vigueur. L'équilibre de base d'un buggy peut devenir précaire si les team-managers qui les engagent persistent dans la course à l'armement. « Si l'on met un très gros moteur dans un tel châssis, on court le risque que quelque chose casse. Un buggy, c'est fait pour supporter une charge donnée et quand on brise cette harmonie, ça peut être dangereux. » Et de citer l'exemple des machines du Team MD Rallye qui sont passées, depuis leur apparition sur le Dakar en 2010, d'une motorisation 2 l à 5 l cette

année. Le directeur de MD lui-même, Antoine Morel, admettait qu'il avait eu beaucoup de chance que rien ne casse sur ses buggies équipés cette année de V8. Un moteur qui, selon son pilote de pointe Pascal Thomasse, apportait un « gain de puissance de 25 % par rapport à l'an dernier ». « Il ne faut pas que le

4x4 essence et 4x4 diesel. Et pas seulement au sujet de cette fameuse bride d'admission. Ce ne serait pas un mal de se pencher aussi sur la hauteur de débattement des suspensions, par exemple (aujourd'hui 600 mm pour un buggy, 250 mm pour un 4x4. Ndlr). La période est en tous cas très floue et il

reposerai la même question : « Les Deux roues motrices ont-ils le droit de gagner ? » et je sais qu'ils vont me dire oui, car ils veulent de la bagarre. Je suis donc certain que la réglementation de la bride ne va pas changer. Mais, pour ma part, je vais même arriver avec de nouvelles demandes. Pourquoi ? Parce que pour se battre au niveau où il l'a fait, Guerlain a pris beaucoup de risques. Et ensuite, lorsque l'on va chercher à fiabiliser nos voitures, on va les alourdir, donc perdre un petit peu de puissance. Je vais donc demander un nouveau coup de pouce. Je ne sais pas si je l'obtiendrai, mais je suis certain qu'on ne va pas nous en enlever. ASO a une vision sportive. Si on nous « coupe les pattes », on va rentrer dans le rang et il n'y aura plus de bagarre. On repartira en arrière avec un défilé de 4x4... » Trois hommes, trois certitudes inébranlables. Qui aura gain de cause, pour quelles conséquences ? ASO va devoir « piloter » très finement. ●

“UN PROTOTYPE 4X4 D'USINE, C'EST DE LA TRÈS BELLE MÉCANIQUE, UN OUTIL DE PRÉCISION « HIGH TECH » PAR RAPPORT À UN BUGGY QUI EST UNE MACHINE D'ARTISAN” ANDRÉ DESSOUDE

règlement technique soit soumis aux pressions des concurrents, même si cela a existé de tout temps sur le Dakar, conclut André Dessoude. ASO doit nommer un ingénieur indépendant pour établir les spécificités de chaque sous-catégorie : buggy essence, buggy diesel,

fait y remettre de l'ordre... » Les futures discussions autour de David Castera, directeur sportif de l'épreuve, promettent donc d'être très animées. D'autant plus que Philippe Gache ne s'y rendra pas sans armes. « Quand on va tous se retrouver autour de la table, je

L'avantage de la motorisation diesel installée dans le buggy Juke engagé par André Dessoude (ci-contre) ne s'est finalement pas révélé être un atout majeur.

