



V6 3,7L, 320 chevaux,
41 m/kg, 1800 kg, 195 km/h
et Lavieille au volant...
la "sauce" devrait prendre !



DÉDÉ SONNE LA CHARGE !

Le 1^{er} janvier 2012 à Mar del Plata, André Dessoûde à la tête du team du même nom, va prendre le départ de son... 30^e Dakar ! Plus déterminé que jamais il s'engage sur le rallye désormais sud américain avec les moyens de ses nouvelles ambitions, postuler aux marches du podium, voire même plus si la chance est de son côté. Après la place flatteuse obtenue en 2011 par Christian Lavieille à Buenos-Aires avec le Proto N05 (8e), le team normand, au prix d'un retrait relatif cette saison, nous a préparé en secret une surprise de taille. La collaboration avec l'ingénieur mythique Thierry Viardot qui a conçu une génération entière de bêtes à gagner en rallye raid chez Mitsubishi, a débouché sur le Proto N011 au cœur de Nissan, qui toujours confié aux mains expertes de Christian devrait faire parler la poudre dans la Cordillère des Andes !

Dédé Dessoûde est du genre battant. Après des décennies de rallye-raid tout autour de la planète, d'abord comme pilote, puis comme manager de son propre team, des victoires à la pelle en catégorie "marathon", des titres mondiaux comme s'il en pleuvait, après avoir fait courir les plus grands pilotes et les stars du show biz les plus médiatiques, tout vu et tout connu de ces de cette grande épopée humaine qui a levé la poussière de tous les déserts du monde, certains l'imaginaient déjà prêts à se ranger des voitures pour aller laisser traîner ses lignes de pêche du

côté de l'archipel de Chausey. C'est bien mal le connaître... Le Normand ne renonce jamais et André est normand jusqu'à la moelle. Qu'importe que Nissan, le constructeur dont il a porté haut les couleurs depuis toujours lui refuse désormais son soutien, qu'importe la crise qui, comme partout, rend difficile des choses, qu'importe la baisse de notoriété médiatique européenne du Dakar, qu'importe l'investissement personnel, la déraison de la passion reste la plus forte. André non seulement n'entend nullement laisser tomber sa passion pour les courses dans le désert, mais il est bien décidé à se

donner les moyens de placer la barre à une hauteur qu'il n'avait jamais encore envisagée auparavant.

Expérience et excellence, un contexte exceptionnel

Et pour ça, il ne lésine pas sur les moyens. Il faut d'abord donner à Christian Lavieille, le désormais pilote "maison" qui a déjà prouvé avec le Proto N05 obsolescent que son talent était largement au niveau des "Top Gun" du genre, une arme capable de le faire exploser dans la cour des grands. Il a donc confié le projet à Thierry Viardot

qui a repris son bâton de "free lance" depuis que Mitsubishi s'est retiré des affaires. Avec sa petite structure d'ingénierie, il travaille sur différents projets en Amérique du Sud et il continue à développer le dernier châssis, celui des MPR Lancer à la ligne tendue et racée qu'il avait conçu pour la marque aux diamants et qui, comme toutes ses créations, reste un chef d'œuvre du genre. Bref, une auto magnifique qui ne craint pas grand monde du point de vue équilibre et efficacité et dans laquelle on peut facilement greffer tout ce qu'il y a de mieux en termes de motorisation musclée. Pour donner

naissance au Proto N011, il a été choisi une motorisation Nissan, plus pour son brio hors du commun que par fidélité à une marque qui s'est désormais détournée de la compétition tout terrain. Qu'on se le dise, le N011 n'est ni un Nissan, ni rien d'autre, il est juste Proto Dessoûde N011 tout court ! Il n'en reste pas moins que son moteur, le V6 3,7L du Coupé Nissan 370 ZX, est un bloc exceptionnel. Hyper moderne, muni d'une admission variable, il développe d'origine la bagatelle de 320 chevaux pour 41 m/kg de couple. Il peut donc se permettre de s'installer tel quel, sans préparation spécifique

André Dessoûde, 30 ans de rallye-raid, passion et énergie intactes, enthousiasme intact, volonté décollée par les conditions adverses, s'offre pour fêter ce bel anniversaire les moyens en hommes comme en matériel de réaliser le plus beau Dakar de toute sa carrière. Jeune pour toujours...

dans le châssis du proto, qualité qui offre deux avantages primordiaux. D'une part, la fiabilité et d'autre part, la pose d'une bride d'admission moins restrictive pour les moteurs de série à cylindrée égale (35 mm pour un 3,7L de série, contre 34 pour une version