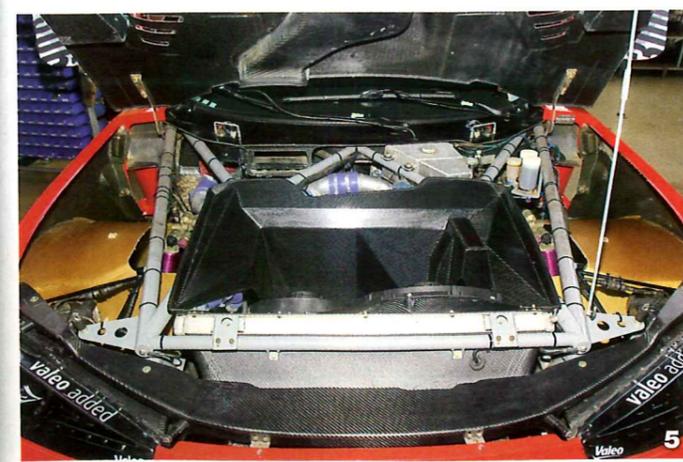


prototype) selon la nouvelle réglementation technique du Dakar 2012. Il est accouplé à une boîte SADEV séquentielle à 6 rapports. Comme le N011 en ordre de marche est pratiquement au poids minimum autorisé pour sa cylindrée (1750 kg), que ses qualités dynamiques et son équilibre sont de l'ordre de la perfection, que la fiabilité des différents organes mécaniques n'est plus à démontrer, que le contexte technique d'exploitation (ingénieurs châssis et moteur intégrés à la structure hors pair du Team Dessoude) est irréprochable, on ne voit aucune raison sur le papier qui puisse empêcher Christian d'aller jouer devant et même tout devant sur la longue piste qui mène à Lima ! Bien sûr, le Dakar, même avec le format WRC géant qu'il a adopté outre Atlantique, ne se joue toujours pas sur le papier avant le départ, le facteur réussite y a naturellement son mot à dire et la concurrence, même en l'absence de véritable team d'usine va y être des plus coriaces. Mais pour Dessoude, tous les espoirs sont objectivement permis. Il a une des meilleures autos du plateau, un des meilleurs équipages (avec Jean-Michel Polato comme copilote) et une des meilleures structures. Ajoutons-y l'expérience incroyable du "sorcier de Saint-Lô", figure emblématique des rallyes raids depuis l'époque héroïque et l'on obtient la recette du succès... Hormis de ne pas oublier de croiser les doigts pour désactiver les chats noirs, on ne voit pas trop quoi ajouter à la sauce avant de servir le plat !



TECHNIQUE EXPRESS

GABARIT
 L x l : 4475 x 199 cm ▶ Empattement : 290 cm ▶ Voie avant / arrière : 175 cm
 ▶ Poids : 1.800 kg / FIA configuration (réservoir essence vide + 2 roues de secours + équipements de sécurité) ▶ Structure : châssis-cage tubulaire en acier avec arceau intégré

MOTEUR
 Type : VQ37VHR, 6-cylindres en V à 60°, injection essence, bloc et culasses en aluminium, 2x2 ACT / 245 à colage variable, carter humide ▶ Cylindrée : 3 696 cm³
 ▶ Puissance : 320 ch à 7 000 tr/mn ▶ Couple : 41 m/kg à 5200 tr/mn

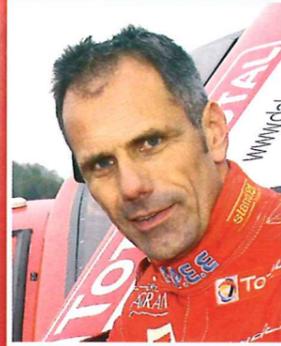
TRANSMISSION
 Type : 4 roues motrices permanentes avec différentiel central à glissement limité + verrouillage mécanique ▶ Boîte : SADEV séquentielle 6 rapports ▶ Différentiels avant / arrière : Ricardo avec autobloquants avec verrouillages électriques

LIAISONS AU SOL
 Freins : 4 disques Brembo ventilés + étriers 6 pistons ▶ Suspensions avant / arrière : indépendantes / double triangulation (débattement de 250 mm), double combinés ressorts / amortisseurs Bos ▶ Jantes : 8x16 / OZ aluminium ▶ Pneumatiques : BFGoodrich

- 1 Un habitacle spacieux qui procure confort de pilotage et visibilité excellente, ce n'est pas un avantage mineur en rallye-raid. Les commandes de boîte séquentielle et du frein à main placées à quelques centimètres seulement de la main droite du pilote sur le volant, démontrent à l'évidence que la version sud américaine du Dakar impose des voitures beaucoup plus typées WRC que rallye-raid.
- 2 Le pilotage sur les pistes des Andes est beaucoup plus incisif que dans le Sahara : il faut donc refroidir vigoureusement les freins mis à rude épreuve par les freinages du pied gauche pratiqués par les experts d'un bout à l'autre des spéciales. Les étriers sont refroidis par liquide via un circuit dérivé de celui du moteur et les disques arrière reçoivent en plus de l'air frais produit par deux ventilateurs électriques et canalisé par les deux grosses goulottes oranges visibles dans le compartiment arrière.
- 3 & 4 Le terrain est moins exigeant pour les pneus et les autos n'emportent plus que trois roues de secours, contre quatre auparavant. Il n'y en a qu'une à l'arrière et les deux autres sont logées à plat sous l'habitacle, toujours dans le souci de l'équilibre des masses, dans l'espace libéré par le réservoir que la nouvelle réglementation a délogé de cet emplacement.
- 5 Le V6 de la 370 ZX est monté en position centrale avant, quasi dans l'habitacle et est pratiquement invisible dans l'immense compartiment moteur.
- 6 Le proto Atacama que Dessoude engage pour Frédéric Chavigny et Jean Bruzy est aussi une création de Thierry Viardot. Propulsé par un V6 3,5L Nissan, il est capable de terminer avec les honneurs.
- 7 Autre aspect de la puissante offensive Dessoude sur le Dakar 2012, l'embauche de Thierry Magnaldi, secondé par son ami de toujours, François Borsoffo pour piloter un buggy SADEV Oryx 2RM poids plume, motorisé par un BMW Diesel bi-turbo 2,0L.
- 8 Isabelle Pâtissier et Thierry Delli Zotti prennent eux aussi le départ sur un buggy Oryx, motorisé par un V6 3,5L essence Nissan.

Proto N011 "Dakar" ▶ Dessoude

CHRISTIAN LAVIEILLE : « UNE VOITURE BLUFFANTE ! »



Christian Lavieille est, et on ne se lasse pas de le souligner, l'un des meilleurs pilotes du plateau, même s'il n'a pas encore eu l'occasion de le prouver faute de monture digne de ses qualités de pro surdoué forgées en endurance moto sur circuit où il fut deux fois champion du monde. En plus d'un sens de l'attaque époustouflant, il est aussi, qualité essentielle, mais rare chez les pilotes de rallye-raid, un gestionnaire tactique au calme inébranlable qui sait parfaitement adapter sa cadence aux nécessités de l'instant. À la veille du Dakar, il nous livre ses impressions...

« Ce N011 est une voiture bluffante où je me suis instantanément senti parfaitement à mon aise. Elle est plus légère que la N05 de 300 kg, elle est plus puissante d'une vingtaine de chevaux et elle a le même couple. Son moteur est à la fois plus souple et dispose de beaucoup plus d'allonge. La première approche des calculs de rapports de boîte nous donnait une vitesse maxi de 225 km/h, mais, comme dorénavant sur le Dakar sud américain, il n'y a plus les très longs bouts droits à fond qu'on trouvait en Mauritanie, la vitesse de pointe n'est plus un facteur déterminant et nous avons préféré raccourcir les rapports pour favoriser la relance. Aujourd'hui on ne prend "plus" que 195 km/h ! Mais le gros point fort de ce N011, c'est son équilibre des masses parfait et son amortissement. C'est une auto vive et réactive, facile et précise, très typée WRC, mais avec une tenue de cap à haute vitesse irréprochable, une voiture qui vous met tout de suite en confiance. De plus, et ce n'est pas qu'un détail, surtout comparé à la N05, c'est une voiture confortable où l'on est très bien assis et qui offre une visibilité excellente. Dans les dunes Primordial dans les dunes !

Les réglages de suspensions avec les Reiger sont basés sur ceux des autres versions du châssis et ils semblent excellents dans le rapide comme dans le cassant. À la conduite, j'ai la très agréable impression d'avoir le double de débattement que sur la N05 alors qu'en fait les valeurs sont les mêmes.

Sur le Dakar, nous allons aussi emmener des Bos et nous les monterons sur certaines étapes en fonction du terrain du jour. Bien sûr, question moteur, face aux Diesel des Mini, et attendant une nouvelle réglementation qui leur soit moins favorable, à leur couple monstrueux, à leur turbo qui va les avantager en altitude, et au poids considérablement moindre du carburant qu'elles embarquent, nous allons souffrir. Je pense que Peterhansel, Roma ou Holowitz, sauf problème technique ou incident de course, vont être intouchables, mais pour le reste, même si les clients sérieux ne manquent pas, tout est jouable. Le rallye va partir sur un rythme d'enfer et il faudra aller au charbon dès le début, tacher de se situer et de se maintenir dans le bon wagon.

Après il faudra adapter sa tactique en fonction des événements et espérer que la chance reste de notre côté. André a fait un très gros investissement sur ce projet et je ne le remercierai jamais assez de m'offrir enfin une telle opportunité dans un contexte technique aussi favorable. Nous avons un maximum d'atouts en main, il ne reste plus qu'à entamer la partie. »

