

► Qui pour jouer les trouble-fête ?

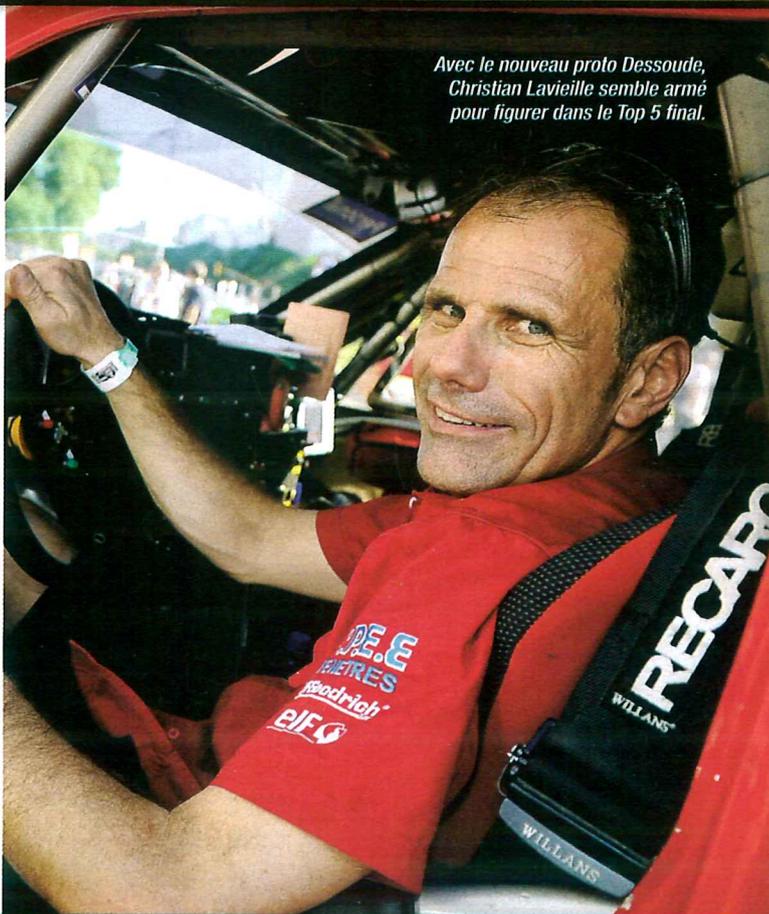
Christian Lavieille fonde de solides ambitions avec son nouveau proto Dessoude 011 capable, selon l'ancien motard, de l'amener dans le Top 5 (voir l'essai exclusif pages 34 à 41). Sur une base de Mitsubishi, dont la conception a été réalisée par Thierry Viardot (Vaison Sport), est venu se greffer un V6 Nissan 3,7 litres, qui développe 320 chevaux pour un couple maxi de 41 mkg. Cette nouvelle catégorie technique (moteur de série dans un proto) est appelée à se développer en 2013.

Le nom du vainqueur 2009, **Giniel de Villiers**, est souvent cité parmi les favoris. Le Sud-Africain, 2^e du dernier Dakar, a réussi à retrouver une voiture après le retrait de VW. Soutenu par Toyota-Afrique du Sud, il disposera d'un Hilux Pickup équipé d'un V8 4,6 litres de série développant 350 ch. Le match avec le Proto Dessoude 011 sera intéressant à suivre.

Carlos Sousa sera l'un des

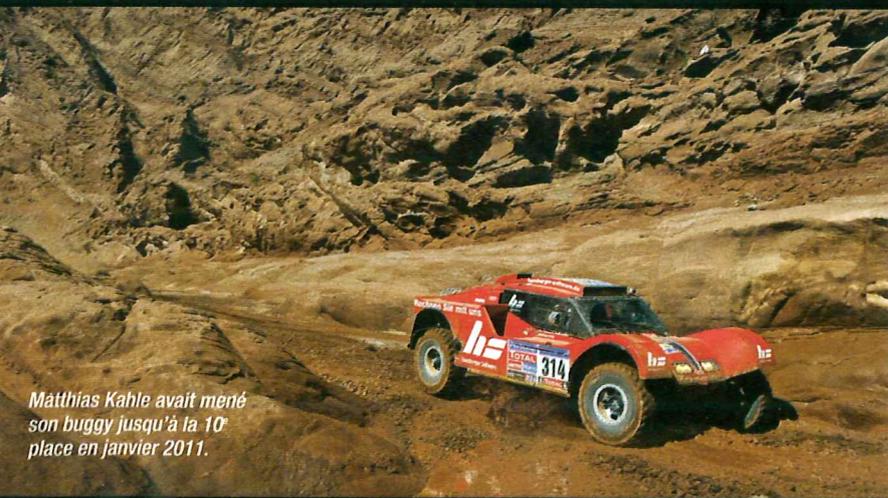
rare pilotes officiels au départ. Le Portugais est engagé par la firme chinoise Great Wall Motors qui a confié la préparation de son Haval à SMG, la structure de Philippe Gache. Si cet engagement peut apparaître exotique, le 4x4 « sino-varois » recèle sous sa carrosserie de nombreux éléments des anciens BMW X3 qui devraient le rendre performant et fiable.

Engagé au volant d'un des trois Mitsubishi MRP10 du team néerlandais Wevers Sport Offroad managé par David Sériey (le frère de Dominique, l'ancien team manger de Mitsubishi Ralliart), **Bernhard Ten Brinke** (34 ans) a fait forte impression en remportant le rallye du Maroc en octobre dernier. Associé au Français Matthieu Baumel, le Hollandais (ex-pistard et rallyman) qui découvrira le Dakar, devrait être en mesure de démontrer qu'un 4x4 essence bien piloté peut toujours rivaliser avec les diesels.



Avec le nouveau proto Dessoude, Christian Lavieille semble armé pour figurer dans le Top 5 final.

DPPI



Matthias Kahle avait mené son buggy jusqu'à la 10^e place en janvier 2011.

DPPI / E. VARGIOLU

► Quel rôle pour les buggies ?

Chaque année, la même question revient à propos des buggies à deux roues motrices. Quel rôle pourront-ils tenir en course, notamment dans les cordons de dunes ? D'autant que, cette année, ils seront copieux au Pérou, dans le dernier tiers de course... Les deux principales équipes françaises, à savoir Dessoude et Gache vont se retrouver opposées dans cette catégorie. Du côté des Normands, le retour de **Thierry Magnaldi** sera un atout précieux au volant de l'Oryx diesel tandis qu'une version essence sera confiée à l'expérimentée **Isabelle Patissier** qui prendra le départ de son 10^e Dakar. Dans le clan d'en face, **Ronan Chabot** et **Matthias Kahle** défendront les couleurs des buggies conçus chez SMG dans le Var.

À SUIVRE

UN 4x4 100 % ÉLECTRIQUE À L'ARRIVÉE ?

Le gouvernement de Lettonie soutien le projet Andris Dambis qui a préparé en moins d'un an un 4x4 baptisé Oscar e0, dont la grande originalité est d'être propulsé par un moteur électrique. Pour son concepteur, le plus grand défi sera de rejoindre l'arrivée, à Lima :

« Nous disposons d'une autonomie de 800 km pour un véhicule dont la vitesse de pointe atteint 150 km/h. L'Oscar e0 est adapté aux contraintes du Dakar mais les longues étapes, le sable, la poussière et la chaleur constitueront de réels problèmes. » Pour Maris Saukans, le

pilote, l'objectif est de prouver que des véhicules électriques peuvent se montrer compétitifs : « Nous sommes des pionniers. Je crois que les énergies alternatives comme toutes les idées qui vont dans le même sens s'accordent avec l'esprit général du Dakar. »