

Une fois dans votre vie, avez-vous déjà éprouvé un sentiment d'angoisse profond, comme chevillé au corps, vous persuadant que votre vie est en danger et que le

moindre faux pas peut vous être fatal ? Cet état d'âme, je le confesse, m'a traversé lors d'un rallye Optic 2000 voilà bientôt quatre ans. Bons derniers de la course, mon compagnon de galère Stéphane Enout, et moi, étions stoppés sur le sommet d'une crête, en plein désert libyen, quand à 360°, plus aucune trace de vie n'était perceptible à l'horizon. Plus une voiture, plus un nuage de poussière, plus un bruit. Plus rien. Juste le vent puissant et la sensation d'être perdus, abandonnés, livrés à nous-mêmes avec pour seul secours un signal GPS dans cet univers excessivement hostile. Et puis, à bien y réfléchir, votre cerveau se persuade que l'instant est fantastique car rarissime dans une existence.

Contraintes et tortures

Les années ont passé. J'ai oublié cet épisode troublant, mais en escaladant - c'est bien le terme exact - l'arceau de sécurité pour m'installer dans le proto Dessoude 011, tout m'est revenu d'un seul coup. Il n'y a que dans un engin du désert que l'on trouve autant de boutons et de commandes aux noms aussi angoissants que Sentinel, Oil Alarm, Sensor Alarm, Lifting Alarm, Check, Warning, Pompe à essence 1, 2 et 3, sans compter la dizaine de ventilateurs disponibles : eau, huile, freins, réservoir d'essence, suspension, intercooler, pare-brise, etc. Dans ce monde de brutes, seul un interrupteur paraît humain : l'air conditionné. Thierry Viardot, ex-directeur technique de Mitsubishi Motorsport en rallye-raid et enrôlé aujourd'hui dans l'aventure Dessoude, explique parfaitement la philosophie d'un tel proto : « Niveau pneus et essence, c'est une voiture qui se doit d'être parfaitement autonome pour parcourir plus de 500 km par jour et dans les pires conditions de la planète ».

L'homme a pensé et développé cet engin en 2008 pour le compte du constructeur japonais, aussi est-il bien placé pour en parler et nous expliquer la motivation de Dessoude d'utiliser ce châssis et de l'adapter à sa sauce avec une mécanique Nissan essence. « Le nouveau règlement nous impose une longueur, une largeur et un moteur de série dont la cylindrée, le carburant et le mode d'aspiration (atmo ou turbo) déterminent le poids minimal de l'auto. Même si, visuellement, ce 011 paraît plus petit qu'un Volkswagen Touareg, il en a les



Thierry Viardot, ex-directeur technique de Mitsubishi en rallye-raid, connaît ce proto par cœur.



Le réservoir en carburant (500 litres) prend désormais place à l'arrière.

L'échappement latéral laisse échapper une douce musique...



Le montage de combinés doubles ressorts/amortisseurs est obligatoire pour amortir les chocs terribles sur parcours cassant et dessiner de belles courbes d'amortissement, à la fois souples mais pas trop.

FAIRE LE BON CHOIX DEMANDE ÉVIDEMMENT DES COMPROMIS, MAIS DE NOS JOURS, UN MOTEUR DE SÉRIE COMME CELUI-CI TIENT AISÉMENT LES 4000 KM D'UN RALLYE COMME LE DAKAR // Thierry Viardot

