

mêmes cotes. Mitsubishi a toujours développé les meilleurs châssis, mais souffrait davantage vis-à-vis des moteurs. Initialement, cette voiture a été conçue pour participer à des courses courtes type Baja avec un moteur 2.0 turbo de Lancer Evo10 Gr. N. Il fallait qu'elle soit agile et vive, si bien que l'on avait placé les réservoirs d'essence sous les sièges, dans le soubassement, pour abaisser au maximum le centre de gravité. Sous prétexte de plus de sécurité et pas mal de lobbying de la part de nos adversaires, ce montage est aujourd'hui interdit. Du coup, on a contourné la réglementation en y logeant les roues de secours (3 x 40 kg) et en déplacement le réservoir derrière les sièges. En centre de gravité et inertie totale, on est très proche de ce que l'on avait autrefois », confie notre interlocuteur avec un grand sourire. Avant de poursuivre : « Dessoude a fait le choix judicieux d'une voiture connue, qui a bouffé des kilomètres d'essais à gogo et dont les géométries de suspension sont fiables à une époque où l'on n'a plus les moyens de faire des milliers de tests de validation ».

Exemple saisissant des contraintes que doivent encaisser ces autos : le double montage des amortisseurs Reiger du 011. À chaque roue, des essais sont faits au banc de torture pour qu'ils soient capables de tenir 12 heures à 250°C ! L'huile interne, soumise aux frictions, et le corps des amortisseurs acceptent de grimper jusqu'à 300°C et ne sont remplacés qu'au bout de 3000 km de spéciale. Et cela ne suffit encore pas. Des capteurs déclenchent automatiquement des ventilateurs lorsque la température devient critique. « En 1991, la Citroën ZX de Jacky Ickx a abandonné après que ses amortisseurs ont littéralement explosé et mis le feu à sa voiture ! », argumente Thierry Viardot.

Pilotage en hauteur

Il reste malgré tout une inconnue dans cette nouvelle équation qu'est le proto 011. Sa mécanique V6 3.7 litres de 320 chevaux est nouvelle et empruntée à un coupé Nissan 370Z. De l'aveu même de Viardot, l'implantation de ce bloc et de sa boîte de vitesses Sadev à 6 rapports a été moins problématique que supposée. Les connexions historiques du team Dessoude avec le constructeur japonais ont naturellement joué dans la décision d'utiliser ce moteur, mais pas seulement. « Il nous fallait un moteur bien né, qui soit performant et surtout très fiable. 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 et coûte beaucoup moins cher que les moteurs sur-mesure d'il y a quelques années. Face à

l'armada turbo diesel de Mini, le combat sera difficile mais jouable ». Puis survient la question du prix, qui passionne tout le monde : « Nous poursuivons la production de ce prototype. Il en existe 8 exemplaires, dont deux nouveaux avec les dernières normes 2012. C'est le cas du Dessoude. Quant au prix, nous nous sommes fixé l'objectif de 400 000 euros, tout compris ! ». Face au degré de sophistication de l'engin, je serais presque tenté d'ajouter : « C'est tout ? ». Tandis que je poursuis mon installation dans le Dessoude 011, je suis rejoint par Christian Lavielle, son pilote officiel. Ce grand échalas à l'humour ravageur est un super camarade avec qui il est agréable de passer du temps et discuter. Je sais qu'il me fait une faveur exceptionnelle en me confiant son nouveau joujou à cinq jours de le conditionner dans un conteneur et de l'expédier en Amérique du Sud.



Après m'avoir fait la courte échelle pour grimper à bord de son jouet, Christian Lavielle (au centre) me prodigue les dernières recommandations, sous l'œil inquiet du sympathique André Dessoude.

La consigne qu'il me formule avec ses mots bien à lui est simple : « Si tu la rayes, je te tue ! ». Marché conclu ! Psychologiquement, le détail le plus perturbant n'est finalement pas le contrat que Christian a mis sur ma tête si je commettais une bourde, mais le fait de piloter à un mètre du sol quand on a davantage l'habitude d'avoir les fesses qui raclent les vibreurs d'un circuit. Intégrer l'idée que cet engin d'apparence corpulente, au centre de gravité forcément plus haut qu'une GT, ne va pas se retourner à la moindre occasion, n'est pas évident. En réalité, si le gabarit paraît mastoc, il faut se convaincre que sous la carrosserie, il n'y a rien d'autre que de l'air, tous les éléments mécaniques étant logés le plus bas possible.

Une framboise dans le fromage blanc

C'est parti. Le premier ressenti est celui d'une voiture étonnamment facile à

mouvoir et dotée d'une direction très légère ne faisant pas remonter tous les cahots de la piste. L'amortissement paraît ferme de prime abord, mais le rythme s'accélérait, on découvre alors un outil déroutant de confort et dont la capacité d'absorption des chocs m'était inconnue jusqu'alors. Et pourtant, le débattement de suspension est réglementairement limité à 250 mm pour une traction intégrale, contre 600 mm pour un proto deux roues motrices de style Hummer. Le domaine de Galicet, près de Mantes-la-Jolie (Yvelines), offre un terrain de jeu parfait et effrayant tant la topographie du lieu est vallonnée. Une courte descente à pic permet de tirer sur le levier de vitesses et d'entrer le 4^e rapport avant une remontée folle ponctuée par un saut des 4 roues. Le vol paraît durer une éternité, puis le 011 retouche terre avec l'onctuosité d'une framboise atterrissant dans un bol de fromage blanc. Impressionnant. ▶

