

► Rallye-raid **Dakar 2013** ■ Le Team Dessoude repart pour une 31^e campagne

« Il est nécessaire de s'adapter »



ANDRÉ DESSOUE vit la crise de plein fouet. La conjoncture actuelle l'a amené à prendre une nouvelle orientation pour ce Dakar 2013. Une décision qui n'altère en rien la qualité du team et l'optimisme du « sorcier » saint-lois.

Q: C'est un nouveau Dakar qui se profile pour le Team Dessoude. Peut-on parler d'une structure allégée?

R: Je préférerais dire adaptée à la situation. Aujourd'hui, force est de constater que nous n'aurons plus forcément le même nombre ni le même potentiel de clients. Les budgets fondent de partout, et c'est tout simplement du bon sens que de chercher à s'adapter.

Q: La crise est un facteur important de cette décision?

R: Bien sûr, les partenaires sont devenus de plus en plus frileux. Donc, il y a moins de sponsors. Il est devenu nécessaire de s'adapter, ce qui fait que même pour notre fer de lance qui est Christian Lavieille, nous avons baissé un peu le niveau.

Q: Quelle est la raison principale de l'abandon du Proto 011?

R: Abandonné, non pas vraiment. Mais, faire rouler cette année la 011 semblait difficile vu l'ampleur des budgets. On a eu une opportunité avec un team hollandais engagé au Dakar. Ce dernier a cassé un véhicule presque identique au nôtre lors du dernier rallye du Maroc. Seulement, dans l'urgence, il a préféré en racheter un au lieu d'accepter ma proposition. C'est dommage, c'est l'occasion qui fait le larron... mais non, le projet n'est pas abandonné.

Q: Vous alignez trois véhicules « made in Saint-Lô », ça signifie quoi?

R: Ça veut dire ce que ça veut dire. Nous avons réellement trois voitures entièrement réalisées et préparées ici dans nos ateliers et deux véhicules dont celui d'Yves Tartarin qui a beaucoup de choses en commun avec les nôtres, sauf la carrosserie.

Q: Pouvez-vous nous présenter les Buggy Juke?

R: Ce sont aussi des protos, les deux sont identiques. C'est notre ancien Buggy que nous avons fait évoluer au niveau suspensions et avec un nouveau

moteur qui a été testé sur plusieurs sorties. C'est un véhicule qui a quasiment les mêmes performances que le proto 011. Le choix du moteur diesel est directement lié au fait que le Dakar, qui se court beaucoup en altitude cette année, est mieux adapté à mon sens. Moins de carburant embarqué, donc moins de poids. À ce jour, soit on a un budget illimité - ce qui n'est pas notre cas - pour aller concurrencer les véhicules de pointe, soit on a un budget limité - comme le nôtre - et on essaye d'avoir, comme je le pense, le meilleur compromis terrain-budget.

Q: Quelles sont les chances de ce nouveau Buggy Juke?

R: C'est une question toujours difficile mais il faut bien se lancer. Je dirais que, comme ces dernières années, nous n'aurons pas de prétentions à aller chercher les véhicules de pointe. En fait, je dirais que l'on peut battre un gentleman driver sur une BMW. Mais, à pilote égal, ça reste encore aujourd'hui un peu utopique et on se doit de savoir où on se situe. Sinon, pour répondre à la question, être dans le paquet des dix-douze, c'est envisageable. Ce sera notre objectif.

Q: Présentez-nous maintenant le Proto Atacama, un nom d'actualité?

R: Pour le nom du véhicule, c'est un petit clin d'œil à l'organisation, tout comme Yamaha qui l'avait fait en son temps sur les Dakar Africains avec ses motos Ténéré. Quant à la voiture, elle est équipée d'un moteur 3,5 l essence Nissan avec lequel nous avons effectué beaucoup d'essais avec Frédéric (Chavigny).

Q: Que pense Christian Lavieille, pilote phare du team, de ce nouveau challenge?

R: Il a roulé avec bien sûr. Et, il est emballé. Il a été surpris par les perfor-

mances de la voiture et de son rapport poids-puissance lié à la quantité moindre de carburant embarqué (NDLR: de l'ordre de 400 l d'essence pour un moteur atmosphérique essence, pour la moitié moins en diesel turbo). Après, la suite des événements confirmera ou infirmera cette option.

Q: Quels vont être les objectifs des trois véhicules made in Saint-Lô?

R: La priorité sera bien sûr de viser le meilleur résultat pour Christia. Le scratch sera bien sûr important mais nous avons aussi une belle carte à jouer dans la catégorie 2 roues motrices particulièrement relevée cette année. Comme toujours, c'est probablement le terrain, les faits de course et un peu de chance qui resteront les arbitres du résultat final.

Q: Quelle est votre impression sur le parcours? Et les chances de bien y figurer?

R: Difficile encore de se faire un avis. Ce qui est sûr, c'est que l'altitude sera un facteur prépondérant. Le terrain, ça reste toujours aléatoire, sachant que la météo a aussi une grande influence sur la portabilité du sable, et comme d'habitude, ce sera à l'issue de la course que nous pourrons en déduire ou non la bonne qualité de cette nouvelle édition. De toute façon, je crois pouvoir dire qu'ayant déjà fait environ 80 % du terrain dans un sens ou dans l'autre, je mise plus sur l'expérience que l'on a déjà acquise.

Q: L'Africa Eco Race ne fait pas partie de vos objectifs?

R: Non pas vraiment. Tout d'abord, il faut avoir des clients demandeurs. Et le nombre limité de pays traversés, essentiellement pour raison de sécurité, fait que cette épreuve qui présente en plus une concurrence de dates - et donc d'organisation coûteuse pour qui tente

l'aventure dans les deux épreuves - ne favorise pas la montée en puissance de cette épreuve.

Q: Sinon, êtes-vous toujours autant motivé à votre âge?

R: Oui. Toutefois, je souhaiterais que la réglementation, que ce soit celle d'ASO ou de la FIM, se stabilise un jour. Il faut que les règlements soient figés au moins un an et demi à l'avance. Ça évitera pour certains dans l'urgence de faire un peu n'importe quoi. Il faut arrêter, figer les données de poids, diamètres de bride puissances et autres données châssis, éviter d'en arriver à mettre un moteur de Ferrari dans une Clio... Il faut trouver le bon compromis à l'aide d'un ingénieur compétent, neutre, et sans aucune influence des constructeurs ou concurrents. Cela permettrait à tout un chacun, au travers de catégories bien faites, de s'exprimer en toute sécurité.

Propos recueillis par C. HAMEL

» L'équipe

Le Team Dessoude comprend, pour ce Dakar 2013, trois voitures made in Saint-Lô (2 buggy Juke en 2 roues motrices, 1 proto Atacama, 4 x 4), auxquels s'ajoute l'assistance pour un Buggy BMW 2 roues motrices et un 4 x 4 Mitsubishi. Sans oublier un camion engagé en T4 et trois en T5.

Buggy Dessoude, 2 roues motrices

N° 318: Buggy Juke, turbo diesel: Christian Lavieille/Jean Michel Polato
N° 332: Buggy Juke turbo diesel: Stéphane Winterberger/Thierry Deli Zotti

Proto Dessoude, 4 roues motrices

N° 335: Proto Atacama essence; Frédéric Chavigny/Guy Leneveu

Assistance Dessoude

N° 385: Buggy essence Nissan: Yves Tartarin/Christophe Poirault
N° 412: Mitsubishi 4X4: Bernard Chaubet/Thierry Latorre



SAINT-LÔ - Malgré un budget moindre, André Dessoude garde le sourire et l'ambition avant d'aborder un cinquième Dakar en Amérique du Sud. © Christian HAMEL