

LES FORCES EN PRÉSENCE

UN DIESEL PRÊT À DÉCOLLER...

Il est difficile d'imaginer que la victoire échappe cette année à un moteur diesel, Mitsubishi ayant rejoint Volkswagen et BMW dans ce choix technique. Tout comme aux 24 Heures du Mans, les ingénieurs ont implanté leur "mazout" dans de véritables voitures de course.

MITSUBISHI
Une toute nouvelle auto

2003. Volkswagen et BMW s'attaquent au Dakar avec des moteurs turbo-diesel. Rapidement, leurs machines rivalisent en puissance et performances avec les Mitsubishi. Cependant, la marque japonaise, confortée par ses victoires successives, résiste un certain temps avant de se lancer à son tour dans cette motorisation. Le développement d'un moteur turbo-diesel pour la

vitesses. En revanche, le châssis tubulaire est entièrement repensé, dans le but d'assurer une meilleure distribution des masses. L'emplacement est rallongé (2900 mm contre 2775 mm sur le MPR 13), ainsi que la longueur totale (4475 mm contre 4195 mm), alors que la largeur des voies (1750 mm) et la hauteur (1990 mm) restent inchangées. Selon la fiche technique donnée par le constructeur, le poids du Racing Lancer (1825 kg) est supérieur à celui du MPR 13 (1825 kg), mais la consommation d'un diesel étant bien inférieure à celle d'un moteur à essence, la charge totale au départ des spéciales, avec le plein de carburant,



C'est en avion que les Race Touareg 2, ainsi que les Mitsubishi Racing Lancer ont rejoint Buenos Aires.

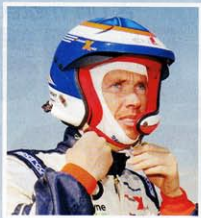


Pour sa première sortie en compétition à la Baja Portalegre en novembre dernier, la Mitsubishi Racing Lancer s'est imposée. Apparemment, la voiture est bien née.

Quant à la carrosserie, elle se distingue radi-
 rant, devrait être moins importante. Venons-en au moteur. Mitsubishi a développé un V6 de 3 litres de cylindrée, à 24 soupapes et injection "common rail". Le système de suralimention comprend deux turbos, un "petit" et un "gros", implantés de part et d'autre du bloc, et fonctionnant tantôt séparément, tantôt ensemble, suivant la vitesse et la charge. Par rapport au précédent 6 cylindres 4 litres essence, la puissance est supérieure (206 kw, soit 280 ch, contre 199 km et 270 ch), et surtout le couple effectue un bond énorme : on passe de 417 Nm (42,5 kg/m) à 650 Nm (66,3 kg/m). N'oublions pas que cette puissance et ce couple sont obtenus après le montage de brides d'admission très restrictives, imposées par la réglementation sportive...
 Quant à la carrosserie, elle se distingue radi-

compétition débute en avril 2006, et celui-ci est testé longuement durant l'année 2007 dans un châssis MPR 13. Finalement, Mitsubishi, après avoir un temps hésité, n'estime pas cette motorisation prête pour le Dakar 2008 et repousse d'une année l'introduction du diesel. Entre-temps, sous la poussée du "marketing", un nouveau proto est mis en chantier pour les rallyes, et il est donc décidé que le changement de motorisation sera simultané avec celui du modèle de référence. Le nom "Pajero" (le 4x4 le plus vendu de la marque) est abandonné, alors que la gamme des berlines Lancer est désormais mise en avant avec la "Racing Lancer".
 Que reprend cette auto du précédent MPR 13 ? Un bon nombre d'éléments mécaniques, comme les suspensions, les freins, la boîte de

Guerlain Chicherit, après une saison 2008 décevante, aborde le Dakar avec une certaine sérénité. Si le fiabilité est au rendez-vous, le jeune Français peut surprendre...



DPF / F. MARCOTTE



clatement de la série des Pajero MPR. De la Lan- cer de série, seule la calandre en reprend la forme. Les lignes sont assez étrées, proches d'une GT, et elles s'accordent parfois assez mal, suivant l'angle des photos, avec l'importante hauteur de caisse et les passages de roues très creusés. Mais l'important, c'est que la trainée aérodynamique soit la meilleure possible, et que les équipages se sentent à l'aise dans l'habitacle... À propos des équipages, inchangés depuis trois ans, nous ne nous attarderons pas sur le sujet. Dominique Serrey, dans l'interview qui suit, livre quelques clés de ses choix et de sa stratégie. Excepté "Nani" Roma, le dernier arrivé, les trois autres pilotes sont tous d'anciens vainqueurs du Dakar expérimentés, et rodés à ses pièges. Une continuité sportive qui devrait compenser le choix audacieux d'un changement technologique chez Mitsubishi.

Les vitesses limites de fonctionnement des doubles turbos ont également été mesurées. Durant l'épreuve, les Race Touareg 2 seront équipés de capteur d'altitude, et le boîtier électronique déterminera ainsi les meilleurs réglages. Selon les ingénieurs, dans les conditions extrêmes rencontrées dans les Andes, la perte de puissance des moteurs peut atteindre plus de 20 %.

Du côté des pilotes, Kris Nissen a, comme Dominique Serrey, choisi la continuité. Ses quatre équipages étaient déjà sur la ligne de départ du Dakar 2008, et composent une véritable "Tour de Babel", avec un Espagnol (Carlos Sainz), un Français (Michel Périn), deux Sud-Africains (Giniel de Villiers et Ralph Pitchford), un Américain (Mark Miller) et trois Allemands (Dieter Depping, son coéquipier Timo Gottschalk ainsi que Dirk Von Zitzewitz, copilote de De Villiers). Comme chez Mitsubishi, divers stades d'entraînements phy-



Afin de déterminer les meilleurs réglages du moteur en altitude, le Race Touareg 2 a été testé dans une chambre environnementale du service de recherche de Volkswagen. À plus de 3000 mètres, une perte de puissance de 20 % est malgré tout pronostiquée.

VOLKSWAGEN L'air de l'altitude

Bien que de moindre cylindrée (2,5 litres), le 5 cylindres turbo-diesel du Race Touareg 2 développe, selon son constructeur, une puissance et un couple équivalents à ceux du moteur Mitsubishi : 250 ch et 600 Nm. Avec un poids identique, les performances sont donc sensiblement les mêmes. Pour faire la différence, les ingénieurs doivent travailler tous les détails, afin de négliger aucune piste.

Pour ce Dakar, les évolutions cosmétiques sont mineures, avec simplement un capot avant plus plongeant, testé sur la voiture de Depping lors du Pax Rally, en septembre dernier. Du côté mécanique, VW n'a guère donné de détails, communiquant cependant sur une recherche particulière. Celle-ci a été menée dans une chambre environnementale du groupe Volkswagen, située dans le centre de recherche de Wolfsburg. Le but était de tester la mécanique du Race Touareg 2 dans des conditions de température, d'humidité et de pression atmosphérique semblables à celles que vont rencontrer dans les Andes les vraies modèles engagés. Durant plusieurs journées de test, des simulations correspondant à des passages à 4000 mètres d'altitude ont été étudiées, et toute une gamme de cartographies a été enregistrée.

siques et de cohésion de groupe ont été menés, notamment en Suisse à Arosa, où pilotes et copilotes ont escaladé des sommets de 3000 mètres. Au niveau expérience, Dieter Depping semble un peu "juste", mais lors du rallye d'Europe Centrale, en mai dernier, l'ancien champion d'Allemagne des rallyes a montré son aisance sur des pistes traditionnelles, remportant quelques spéciales devant Peterhansel et "El Matador". Même si ce n'est pas ouvertement dit avant la course, il est évident que Depping et Miller sont plutôt des "hommes de réserve" chez VW ; les espoirs de victoire reposant avant tout sur Sainz et De Villiers.

X-RAID/BMW En embuscade

Troisième force du plateau, le team allemand X-Raid n'a pas la même puissance financière ou technologique que les deux précédentes équipes, bien que de l'avis de tous, le BMW X3 CC dispose du moteur (directement développé et fourni par le bureau d'étude du constructeur bavarois) le plus puissant du lot. Aussi, l'équipe dirigée par Sven Quandt n'est-elle pas à négliger, surtout après la très belle saison réussie en 2008, qui l'a vu notamment battre Mitsubishi à la Baja Espana. En gros progrès de pilotage, Nasser Al Attiyah s'est adjugé la Coupe du monde des rallyes tout-terrain, ainsi que la Coupe Internationale des Baja, remportant à

DPF / F. MARCOTTE

cinq victoires sur ses huit courses disputées sur un BMW X3 CC. N'oublions pas que le Qatar est toujours à l'aise dans le sable, et qu'il est habitué à la chaleur. L'autre pilote de pointe de l'équipe, Guerlain Chichérit, a vécu une saison beaucoup plus difficile, mais il en connaît l'origine : « J'ai accumulé sur mon auto beaucoup de petits pépins mécaniques, mais c'était dû au fait que je courais avec la voiture de test. En raison de mon bon ressenti au volant, Sven Quandt m'a chargé des essais et de la mise au point tout au long de l'année, mais l'équipe n'avait pas les moyens de me fournir en course une autre voiture. Pour ce Dakar, je suis rassuré, car je dispose d'une X3 CC entièrement neuve. Comme je n'ai pas de pression particu-

certaines spéciales semblent peu adaptées au gabarit de ses engins. En tout cas, pour le spectacle, c'est l'un des meilleurs clients. Derrière les grandes équipes d'Asie du Dakar, plusieurs teams privés alignent également du beau matériel. De Belgique proviennent le Herbrand Racing Team, présent cette année avec trois buggies à motorisation Volkswagen Tdi, ainsi que le team Overdrive dirigé par Grégoire de Mevius. Cette équipe assiste trois Nissan Pickup Navara (construits en Afrique du Sud), pilotés par le Polonais Krzysztof Holowczyc, le Norvégien Ivar Tollefsen et le Belge Jacky Loomans. Avec ses huit véhicules, SMG, la structure animée par Philippe Gache, est présente en force. Simples et bien étudiées, les buggies SMG ne sont

Christian Lavielle porte les espoirs du team Dessoude, avec ce proto N 05, ex-voiture d'usine du team Nissan Europe. Lors du dernier rallye des Pharaons, l'équipe a encore peaufiné le fonctionnement des suspensions.



lière, et que je suis bien préparé physiquement, j'aborde l'épreuve en toute sérénité », soutient le Français qui sera copilote comme à son habitude par Matthieu Baume. Quatre autres BMW X3 CC sont engagées par le team X-Raid, pour des pilotes "clients". Le Russe Novitskiy et l'Argentin Terranova n'ont pas été ridicules lors de leurs quelques apparitions cette année. Sur ses terres, Orlando Terranova, qui part avec un coéquipier français et très expérimenté, Alain Guéhennec, subira une forte pression au départ. « Je lui ai donné quelques conseils, confie Chichérit. J'ai pas mal d'expérience de ce genre de situation, notamment dans les sports extrêmes comme le free-ride. Lorsqu'on évolue à domicile, il ne faut surtout pas en rajouter. » Quant aux deux riches Hollandais René Kuyers et Peter Van Merksteijn (vainqueur en 2008 du championnat ALMS-LM P2 avec un Porsche Spyder), ils découvrent tout à la fois la voiture et la discipline...

pas tous semblables, certains sont propulsés par de gros V8 américains, tandis que la nouvelle génération (comme le monospace d'Yvan Muller) utilise des moteurs Porsche. Gache peut compter sur l'expérience de Thierry Magnaldi, Alain Cox et du Basque Benat Errandonea pour mettre en évidence son team. Enfin, alors que le team Dessoude aligne souvent un nombre impressionnant de voitures, il n'est présent cette année qu'avec quatre autos. « C'est s'explique par plusieurs raisons, souligne André Dessoude. Nos habituels équipages "people" n'étaient pas disponibles, comme le boxeur Brahim Asloum, dont le contrat avec Canal Plus l'oblige à programmer un match très prochainement. Quant à nos skieuses, Carole Montillet et Mélanie Suchet, l'une d'elles vient d'avoir une petite fille... Il y a ensuite une raison logistique. Entre l'embarquement des voitures et des camions d'assistance, qui au lieu les 26 et 27 novembre, et leur retour fin février, il y a de longues semaines où les ateliers auraient pu être vidés. Il était impensable de mettre nos mécanos en vacances pendant deux mois. Aussi n'ai-je pas cherché à tout prix à engager un maximum d'autos au Dakar 2009, et j'ai préféré en garder quelques-unes à l'atelier. Au moins, mes salariés ont eu du travail en décembre, et ils en auront en février... ». Si le déplacement sur le terrain est moins important que d'habitude, les ambitions du team Dessoude restent cependant élevées. Christian Lavielle espère terminer tout juste derrière les voitures d'usine. Une place honorifique, mais très recherchée... Ph. C.

LES OUTSIDERS

Gordon sans complexe

Impressionnant dans les dunes de Mauritanie en 2007, Robby Gordon revient avec ses deux Hummer, qui sont en fait des buggies "silhouette" à deux roues motrices et moteur en porte-à-faux. Le tougeux Américain part sans aucun complexe face aux Mitsubishi et Volkswagen, mais



Robby Gordon ne connaît qu'une tactique, l'attaque maximale. Heureusement, son Hummer semble prêt à résister à tout...



En Production, Ronan Chabot, qui s'était imposé en 2005 lors du rallye Patagonia-Atacama, sera l'homme à battre...

PRODUCTION

Bataille de japonaises

Différenciées cette année par des numéros rouges, les voitures de la catégorie Production se livrent entre elles une bataille souvent négligée par les grands médias. Cette année, trois marques japonaises sont favorites pour la victoire. Tenante du titre depuis plusieurs années, Toyota répartit ses chances sur plusieurs équipes bien structurées. Le Team Toyota Auto Body aligne deux Land Cruiser Station Wagon d'une nouvelle génération, confiés à deux jeunes pilotes aux dents longues, le japonais June Mitsuhashi et le Français Nicolas Gibon. Toyota France engage une quinzaine de Land Cruiser 120, dont le plus en vue est celui de Ronan Chabot. Le pilote Toys Motors, vainqueur en 2008 de la catégorie Production à la Transorientale et au Maroc, dispose d'une certaine expérience de l'Amérique du Sud, grâce à sa participation au rallye Patagonia-Atacama en 2005. L'ex-pilote de F1 Ukoy Katayama fait également confiance à Toyota-France. L'équipe Mitsubishi Ralliart-Italia, soutenue par l'importateur italien, a recruté une belle peinture, en l'occurrence "Mik" Blasion, dont l'expérience du Dakar n'est pas à négliger. Enfin, les chances de Nissan reposent principalement sur le Pathfinder du team Dessoude, conduit par Jean-Pierre Strugo.