

Chabot et Pillot visent la victoire en Production

Dakar 2010. Comme en 2009, le rallye « africain » s'exporte en Argentine et au Chili. Ronan Chabot et Gilles Pillot (Toyota) visent la victoire en Production.

Si le Dakar 2010 reste une aventure qui fait rêver certains, l'épreuve est de plus en plus controversée. Les « contres » estiment que le rallye est une atteinte à l'équilibre écologique. Il est vrai que « l'extraterrestre » Désert d'Atacama au Chili se passerait bien de ces roulements mécaniques, libres dans leurs échappements... Reste que c'est plus la crise financière, que la prise de conscience écologique, qui explique pourquoi l'équipage Ronan Chabot et Gilles Pillot (Toyota Land Cruiser) sera le seul représentant du département, au départ de Buenos Aires, en Argentine, le 1^{er} janvier. L'an passé, ils étaient trois (deux autos et une moto) à suivre l'exportation du rallye africain en Amérique du Sud.

« Il vaut mieux être un bon chez les petits... »

Après trois podiums en catégorie Production, le duo Chabot/Pillot vise la victoire et le top 20 au général dans leur Toyota N° 340. L'an passé, il s'était classé 3^e en T2 et 19^e au scratch. Ronan, le pilote, rappelle rapidement la différence entre une voiture Usine (T1) et une de Production (T2). « Pour la première, le cahier des charges est plus large... Son châssis est tubulaire, donc plus léger, la coque est un habillage de carbone et le moteur fait entre 350 et 400 chevaux. En Production, l'architecture de la voiture et le châssis ne sont pas modifiés, le moteur (250 chevaux), la boîte et le pont sont d'origines. Ce n'est donc pas avec un véhicule T2 que l'on peut gagner ce rallye, mais un bon Dakar, c'est une place entre 15 et 20 au général. »

Après huit participations et trois podiums en T2 (3^e en 2006, 2^e en 2007



L'équipage Ronan Chabot et Gilles Pillot (Toyota Land Cruiser) est le seul représentant du département pour ce Dakar 2010.

et 3^e en 2009), l'équipage Chabot/Pillot est toujours en quête d'un succès en Production, dans ce rallye. Est-ce pour cela qu'ils ne veulent pas passer dans la catégorie reine? « Il vaut mieux être un bon chez les petits plutôt qu'un mauvais chez les grands », lâche le pilote, dans un sourire. Et de comparer, « les voitures Usines aux multicoques et les Productions aux monocoques, si l'on se réfère à la voile. » En clair : « Plus les conditions sont difficiles, moins les écarts sont grands et nous avons plus de chance de faire notre place... »

« En Amérique, le terrain de jeu est plus grand... »

L'an passé, les organisateurs avaient dû revoir leur parcours et transformer des étapes chronos en liaisons, à cause des difficultés. Est-ce que ce

Dakar argentino-chilien 2010 sera plus « facile »? Ronan n'a pas la réponse sur son GPS. « En Amérique du Sud, le terrain de jeu est plus grand qu'en Afrique et les organisateurs peuvent le durcir à volonté. On ne sait jamais à l'avance si un Dakar est facile ou difficile. Pour l'instant, on sait juste que l'on va directement rejoindre les déserts du Chili et que pendant cinq jours, il y aura des dunes. C'est dans ces conditions, et avec les étapes de navigation, que les places vont se jouer. »

Ce n'est seulement qu'après le passage du dernier véhicule que le désert atacaménien, d'une grande richesse archéologique, naturelle et culturelle, pourra « respirer » sans le carbone des échappements...

Bruno POIRIER.