

# LE SCARABÉE DU MATADOR

Pour le prochain Dakar, « El Matador », Carlos Sainz, n'a pas hésité à miser sur un buggy français.

Avec seulement deux roues motrices, il tentera de battre les 4 x 4 les plus affûtés. Gonflé !



PAR  
ALAIN PERNOT  
PHOTOS  
LAURENT VILLARON



Les roues étant désormais toutes de la même taille, la gestion des deux roues de secours - très accessibles - s'en trouve simplifiée. Elles encadrent le filtre à air (vital au Dakar !) et la nouvelle boîte de vitesses.



Avec tous ses outils de navigation, le copilote n'a pas le temps de s'embêter ! Le pilote non plus : la commande de la boîte se fait par un classique levier séquentiel. A noter : le frein à main lumineux pour éclairer le tableau électrique la nuit.



## STUDIO Buggy SMG OR 2014

Lorsque l'on est un pilote du calibre de Carlos Sainz, double champion du monde des rallyes, il n'est pas évident de raccrocher son casque définitivement. Avec les rallye-raids, le pilote espagnol avait à la fois trouvé un nouveau terrain de jeu après sa carrière en WRC et un statut de pilote d'usine avec Volkswagen. La marque allemande ayant abandonné les grands espaces pour le WRC, Carlos est désormais libre de s'amuser dans le cadre d'initiatives n'entrant pas trop ouvertement en conflit avec son rôle d'ambassadeur Volkswagen. Il ne s'en est pas privé l'année dernière en rejoignant le projet de son ancien équipier (et adversaire !) Nasser Al Attiyah. Il a ainsi découvert les charmes du buggy.

Le caractère improvisé du projet ne lui a pas vraiment permis de le concrétiser, mais l'expérience lui a ouvert de nouveaux horizons... A tel point que Carlos (que l'on dit en contact avec Peugeot pour 2015) a décidé de reprendre une part de « désert » à l'occasion du prochain Dakar. Il s'est investi dans une nouvelle aventure, toujours basé sur un buggy. Un buggy français cette fois-ci, celui de Philippe Gache et de sa société SMG, concocté par Gérard Marcon. « J'ai eu l'occasion de l'essayer en mai, explique-t-il, et j'ai trouvé qu'il avait un bon potentiel. Parallèlement, j'ai constaté que le projet de Nasser prenait du retard. De nombreux éléments restaient en suspens. Or pour le Dakar, il y a un moment où il faut se lancer si on veut être prêt. C'est une épreuve qui se respecte et qui doit être préparée correctement. Je connais bien Philippe pour courir avec lui en rallye historique, sur une Porsche, et il nous a paru naturel de nous lancer ensemble dans cette aventure. »

### Un peu plus « rallye »

Un joli coup de boost pour l'équipe SMG qui prépare sa dixième participation au Dakar ! L'ancien pilote avignonnais et complice de Jean Alesi n'a pas hésité à concocter un

tout nouveau buggy pour relever ce défi : « Nous connaissons les points sur lesquels nous n'étions pas au mieux et nous avons essayé de progresser encore sur ces éléments. Désormais, nous avons donc un comportement routier un peu plus "rallye" pour affronter les pistes. Même si ça reste tout de même une deux roues motrices et qu'elle a forcément un air de famille avec le modèle de l'an passé, il ne faut pas s'y tromper, c'est vraiment une nouvelle voiture. Le moteur, la boîte, les transmissions, les suspensions, les dimensions... Tout est nouveau ! »

Au centre de cette métamorphose : le moteur. L'équipe SMG a troqué le V8 General Motors de 6,2 litres contre son grand frère de 7 litres issu de la Corvette C5 et déjà utilisé sur le buggy commandé par Nasser Al Attiyah l'an passé : « Nous avons hésité une année

car il n'avait pas bonne réputation, mais son bilan thermique est désormais excellent. Nous pouvons donc nous le permettre. Nous avons fait en sorte de ne plus avoir de courroie. Celle-ci pose souvent des problèmes sur les terrains accidentés. Il n'y a pas une année où nous n'avons pas dû sacrifier une étape à cause d'une courroie ! » Ce changement de moteur a entraîné des modifications en cascade. Notamment, une nouvelle boîte de vitesses : « Nous étions limités sur ce point. Nous avons un système qui nous imposait beaucoup de changements de boîte. Là, nous avons travaillé avec Sadev pour concevoir une boîte à six rapports avec un autobloquant comme nous le souhaitions. »

Bien sûr, avec le couple moteur à la hausse, les transmissions ont été revues. Le refroidissement aussi. C'est crucial lorsqu'il s'agit d'attaquer les dunes. C'était le point faible de la voiture précédente. Les flux internes ont été particulièrement soignés afin d'optimiser l'alimentation en air des six radiateurs. « On espère même des grosses chaleurs, y compris dans les zones difficiles », lâche Philippe Gache.



**REGARDEZ GRATUITEMENT LA VIDÉO**

Mode d'emploi p.186



**« Ce buggy est bien sûr très à l'aise en hors-piste, mais nous avons travaillé pour le rendre plus polyvalent et performant sur les pistes sinueuses »**

Carlos Sainz





## STUDIO Buggy SMG OR 2014

► Un gros travail a également été mené sur le châssis afin d'améliorer le comportement routier, défaut naturel des buggys : « Nous avons recentré les masses et abaissé le centre de gravité. Nous avons par ailleurs énormément diminué l'inertie polaire. » Cette évolution s'accompagne par ailleurs de l'adoption de grandes roues à l'avant (des 37 pouces comme à l'arrière).

### Un Dakar très préparé

Des choix qui satisfont l'exigeant Carlos Sainz : « Tout ça contribue à en faire une voiture très polyvalente par rapport à l'année dernière. Elle est bien sûr très à l'aise en hors-piste mais elle est devenue aussi performante sur les pistes de terre sinueuses. » Bien sûr, les suspensions ont été complètement revues afin de s'adapter à la nouvelle physionomie de ce buggy à la fois plus large et plus haut que le précédent. Les freins aussi ont été profondément modifiés : « Nous avons monté des étriers à six pistons avec refroidissement par eau pour pouvoir rouler vite sur les pistes où nous ne sommes habituellement pas trop à notre aise ». Si Carlos Sainz a dû composer avec un net manque de préparation pour le Dakar 2013, il en va différemment cette année, comme le confirme Philippe Gache : « Nous avons porté des efforts particuliers sur la fiabilité. Nous avons déterminé les spécifications de l'auto durant la première partie de l'année et nous les avons figées

Un gros travail a été réalisé pour baisser le centre de gravité et sur le plan aérodynamique, afin que le buggy reste stable à haute vitesse.

assez tôt. Nous avons ensuite fait des tests d'endurance qui nous ont permis d'évaluer la durée de vie de chaque pièce et nous avons prévu de les solliciter en course trois fois moins que ce qu'elles sont capables de subir. En tout, nous avons effectué 6 000 km d'essais ! » Soit, à peu près, la durée d'un Dakar... Un sacré programme ! « Nous commençons le matin vers 6h30, juste après le petit-déjeuner, raconte Ronan Chabot, le champion du monde 2005 en catégorie production qui pilotera le deuxième buggy de l'équipe. Nous avons roulé à fond sur tous les types de terrain pour éprouver notre mécanique. Et nous n'avons pas fait semblant ! On était là pour la casser ! Plus tard dans la journée, Carlos prenait le relais. »

### La locomotive Sainz

L'implication de l'Espagnol a été constante, dès le mois de mai, à la grande satisfaction de toute l'équipe. « Il a bien sûr donné son avis. Il nous a fait bénéficier de son expérience. Ce n'est pas qu'un excellent pilote, il a un métier incroyable ! C'est une grosse valeur ajoutée. Quoi de mieux pour régler ou éviter un problème que de l'avoir déjà eu ? Il nous a apporté sa touche aussi en matière de mise au point », confirme Philippe Gache. « Une vraie locomotive », renchérit Gilles Pillot, le navigateur de Ronan Chabot. Reste à savoir si ce buggy sera en mesure de s'attaquer aux 4 x 4 qui font habituellement la loi au

Dakar : « C'est la physionomie du terrain qui décidera de qui sera le plus performant entre les 4 x 4 et les deux roues motrices », analyse Philippe Gache. « Si c'est très lent, c'est bon pour nous. L'an dernier, le tracé nous était plutôt favorable. Or, ce qui a été révélé du parcours 2014 ne s'annonce pas idéal car, a priori, il y a moins de désert que l'année dernière. La montée de la première semaine devrait s'effectuer un peu plus sur des pistes, façon WRC. L'avantage, avec de telles routes, c'est que nous avons le meilleur pilote ! »

A défaut de disposer de quatre roues motrices, les buggys bénéficient tout de même de quelques compensations, comme l'explique Carlos Sainz : « Il est vrai que le règlement nous offre un peu plus de puissance et un débattement de suspension libre, alors qu'il est limité à 250 mm pour les 4 x 4. Nous avons aussi la possibilité de gonfler ou dégonfler les pneus depuis l'habitacle. C'est très précieux car cela nous évite de devoir nous arrêter pour baisser la pression avant d'affronter une dune. Cela permet de gagner du temps. De plus, en cas de crevaison lente à proximité d'une arrivée, cela nous permet de remettre de la pression sans changer le pneu. »

Ce scarabée de métal portera-t-il bonheur à Carlos Sainz et à Ronan Chabot ? Il est trop tôt pour le dire, mais que la concurrence se méfie : pour les Egyptiens, le scarabée est le symbole de la vie éternelle... ■



« C'est la physionomie du terrain qui décidera qui sera le plus performant entre les 4 x 4 et les 2 roues motrices »

Philippe Gache



Pour éviter les problèmes sur les terrains délicats, le gros V8 GM de 7 litres (issu de la série) se passe désormais de toute courroie.

## TECHNIQUE

### CHÂSSIS

Type : biplace. Tubulaire en acier

### MOTEUR

Type : V8 LS 7 de Chevrolet, 7 litres. Bride de 39 mm  
Préparation : Orega  
Puissance : 400 ch  
Couple : 66,3 mkg  
Pompe à eau : électrique

### TRANSMISSION

Type : propulsion  
Boîte de vitesses : Sadev à 6 rapports, à commande séquentielle mécanique  
Embrayage : tridisque métal fritté

### FREINS

Type : AP Racing Etriers à 6 pistons et refroidissement par eau  
Disques : acier 330 mm

### SUSPENSIONS

Avant : triangles superposés  
Arrière : bras tiré  
Amortisseurs : Boss (2 par roue)  
Débattement : 450 mm (libres par règlement) 250 mm

### POIDS

1 400 kg (poids mini)

### ROUES

Diamètre : 37"  
Pneus : BF Goodrich

### RÉSERVOIR

450 litres

### DIMENSIONS

Empattement : 3 100 mm  
Voies : 2 400 mm