



finissent pas de le suivre, son premier Dakar, il l'a déjà vécu au volant du buggy de ce reportage - c'était l'an dernier -, mais il fut disqualifié dans l'étape marocaine pour avoir oublié de pointer à un CP.

Jean-Paul repart cette année toujours aux commandes de son gros buggy jaune, fruit d'une très belle histoire de passionnés pour qui rêver est contre nature, puisque seule l'action compte. Le buggy R.M.A. est né avant tout de la rencontre chanceuse de Jean-Paul avec Bertrand LAMOUR, ingénieur concepteur chez Dominique Dupuy; bien connu et reconnu dans le monde de l'automobile grand tourisme. C'est sur les conseils avisés de Bertrand que Jean-Paul s'est appuyé

pour mener à bien son affaire, vu que, quand on n'est pas vraiment du métier, même si on possède de vrais talents de mécanicien, comme concevoir et fabriquer une voiture de course fiable et à fort potentiel

« Ce jour-là, je me suis juré de tout faire pour qu'un jour je puisse construire, moi aussi, ma voiture et participer à la grande aventure »

ne s'improvise pas. D'autant que le cahier des charges imposé par la réglementation des rallyes Raids est à lui tout seul un vrai casse-tête. Sans parler de la recherche du financement qui demande de savoir parler aux hommes cravatés pour les convaincre d'ouvrir le porte-monnaie. Bref, participer à un Dakar, cela se mérite, et Jean-Paul vit toute l'année la course, avant, pendant, et après, pour être assuré de vivre chaque année une nouvelle fois une aventure.

1/2 - Admirez le travail ! L'essareur du buggy R.M.A. est en acier inoxydable : une belle réalisation de 500 kg, protégée contre l'usure du temps. L'arceau fait corps avec le châssis pour une meilleure rigidité - le plancher en inox, lui aussi, vient signer un travail propre jusqu'à ses moindres détails. Les boquets, des Sabot homologués, ont l'année de fabrication inscrite sur le tige, avec une utilisation de 5 ans maximum. Décidez la cloison, côté moteur, prend place le réservoir principal de 240 litres ; sous les sièges, on en trouve un second de 140 litres.

UNE PIÈCE D'ORFÈVRE

Le châssis du gros bébé qui aime le sable a été dessiné avec l'aide du logiciel CATIA, celui qui sert également à l'avionneur Dassault pour ses avions ; et même si le buggy ne vole pas dans le ciel, il doit être capable de survoler sur les bosses sans casser sa carcasse. Première surprise intéressante pour celui qui aime le bel ouvrage, l'auto, ce qui n'est pas banal, à son ossature, châssis, arceau, triangle, et bras tirés - fabriqués en acier inoxydable, ce qui, en plus d'être beau comme une pièce d'orfèvrerie, protège le squelette du buggy contre l'usure du temps. Bien vu l'acier inoxydable, mais comment aurait-il pu en être autrement, puisque Jean-Paul possède une entreprise qui travaille et découpe ce métal noble pour d'importants clients ? Et, à voir le résultat - c'est du beau et du solide, les soudures sont impecc-

ables - l'ossature est saine et sans reproche. L'adage « par soi-même » prend ici toute sa valeur.

SUSPENDU PAR FOX

C'est la société américaine Fox - et ses amortisseurs de compétition - qui a séduit Jean-Paul pour équiper son « rêve » et lui donner des jambes solides et lui permettre ainsi de lutter à armes égales avec les pistes les plus exigeantes. On trouve deux amortisseurs

par roue du classique en compétition : I réglable en détente et compression pour celui sans ressort, le ressort du second sert à régler la hauteur de caisse. Les Fox sont à bonbonnes séparées d'azote, là aussi du classique pour une monte de suspensions de ce niveau. Des triangles superposés montés sur rotules Unibol articulent le train avant, le train arrière comme la plupart des Buggy s'équipe de bras tirés pour des débattements donnés de 445 mm pour les triangles, et 625 mm pour les bras

3/4/5 - La coque est en Kevlar fibre : pas moins de 15 modes différents ont été nécessaires pour finaliser la carrosserie. Tout le travail a été orchestré par Jean-Paul, chez lui dans son entourage, avec l'aide d'amis passionnés, et les conseils avisés de Bertrand Lamour, un professionnel, dans la conception de la voiture de compétition.

tirs, pas mal se jouer des pièges du Dakar.

À FOND LA CAISSE

La partie mécanique s'est jouée avec le bleu de travail des élèves de l'UT de Limoges - section génie mécanique - qui se sont occupés, avec génie bien sûr, du montage moteur/boîte à vitesse et de l'électricité. L'excellent motoriste Isuzu a également participé sans le savoir à la naissance du buggy R.M.A. puisque c'est son

6/7 - Magnifiques, les amortisseurs de compétition, efficaces et fiables, de marque Fox, à bonbonnes séparées d'azote : ils ont été calculés pour le poids de l'auto. On en trouve deux par roue, réglables en détente et compression pour ceux sans ressort, et qui permettent de régler la hauteur de caisse pour les amortisseurs équipés d'un ressort. 8/15 - Système manuel de déclenchement de l'extincteur automatique avec buses de sorties, poste de pilotage et compartiment moteur. 9 - Le buggy est bien sûr pour la course tout-terrain : les bras tirés arrière - 200 mm de long - possèdent un gabarit qui impose le respect ; les triangles avant à double triangulation s'est pas à roue de leur taille non plus, avec un diamètre de tube de 40 mm pour 530 mm de longueur ; ils sont artisanaux par rotules unibol. Pour les déballonnements, ce n'est pas mal non plus : 445 mm pour le train avant, et 625 mm pour l'arrière. 10 - L'imposante boîte à vitesse est une Mandala séquentielle à 5 rapports, retravaillée au niveau de sa géométrie pour la rendre plus croustille et fiable, et

satisfaisante au régime du moteur diesel. La boîte peut recevoir un graissage supplémentaire en cas de surchauffe via une pompe. 11 - C'est du solide pour le... arceau de roue, d'origine américaine, dessinée dans un barreau avec 32 mm de diamètre. Les disques ventilés proviennent du modèle LC 95 de chez Toyota ; les étriers de freins Outlaw respirent l'efficacité, avec 4 pistons pour les roues avant, et 6 pour les roues arrière. 12 - Le filtre à air - lui aussi de fabrication maison en habulure en aluminium - possède une réserve supplémentaire d'air ; l'intervalleur est le même que ceux montés sur les 905 S&B ; les deux ventilateurs sont de marque Exafrance. 13/14 - L'espace disponible est compté dans une voiture de course ; ici, le volant se démonte par simple clic pour permettre au pilote d'entrer ou de sortir aisément de l'habitacle. Notez les boutons fixes sur le volant, qui permettent sans lâcher le volant d'actionner les billets d'essai-glaces et le lave-glace, l'avertisseur sonore, et de parler à la radio.

