

► V6 qui équipe la SAB 905 qui a été choisie par Jean-Paul pour propulser son engin. D'origine donnée pour 200 chevaux, le moteur Isuzu prend du coffre avec 100 chevaux supplémentaires, suite à un tour de passe-passe dans la gestion électronique de nos magiciens mécaniciens ; le couple, lui aussi, voit ses prévisions nivelées par le haut : 700 N/M à 3 800 tours/min. Avec 190 km/h en vitesse de pointe, Jean Paul peut se la jouer « à fond la caisse », comme dirait l'autre et, sur le Dakar, certains teams professionnels feraient bien de se méfier du gros « bébé » jaune, d'autant que notre Pilote corrézien emmène avec lui une équipe d'assistance dans son camion, avec tout ce qu'il faut en moyens humains et matériels pour parer à toute éventualité désagréable d'une course d'endurance comme le Dakar.

La boîte, une Mendeola 5 vitesses séquentielles à 5 rapports, a, elle aussi, reçu toutes les attentions des mécanos de Jean-Paul. Sa fiabilité a été renforcée avec une pignonerie plus costaud, que celle d'origine, et un graissage supplémentaire à la demande, via une pompe, de la boîte refroidi celle-ci en cas de chauffe. Le bloc-moteur, se "choute" à l'oxygène avec la monte d'un filtre à air surdimensionné fait maison, le radiateur s'équipe de deux gros ventilateurs, tout cela c'est bon pour la course, ce sera à Jean Paul à nous montrer tout son talent sur les pistes africaines.

L'EFFORT ACCOMPLI EMBELLIT LE TRAVAIL

À voir le buggy, son dessin est bien à l'image de la puissante mécanique ; l'auto – avec ses larges épaules et sa hauteur respectable qui lui donnent son allure agressive – est bien à l'image d'un gladiateur qui part au combat. Son dessin, qui inspire le respect, vient du crayon guidé par le talent du designer Stéphane VALDAN, un Auvergnat qui n'est pas avare de belles réalisations offertes au monde de l'automobile. La carrosserie en Kevlar fibré, a nécessité la fabrication de 15 moules différents pour lui donner sa forme, la coque a été travaillée dans les locaux de l'usine de Jean-Paul, transformés pour la bonne cause en atelier de carrosserie. Un travail de titan aux dires de Jean-Paul, où les efforts accomplis ont embelli le travail.

JANVIER 2008, LE MOIS DE LA VÉRITÉ

Il est bien là, campé sur ses quatre roues, prêt à briller sur les pistes de l'autre côté de la Méditerranée, le buggy immortel, celui qui ne rouille jamais. Et toute la Corrèze retient son souffle, car l'auto possède un beau potentiel et peut venir s'inviter dans le haut du classement général de la course tout-terrain la plus exigeante de la planète.

L'équipage est, lui aussi, plein d'ambitions, alors à bon entendre... ■

« on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même »



FICHE TECHNIQUE	BUGGY R.M.A
ANNÉE DE CONSTRUCTION	2006
TYPE DE MOTEUR	Isuzu V6 Diesel à injection directe 2 arbres à camées en tête.
CYLINDRÉE	3 litres.
ALÉSAGE X COURSE	90 x 87,5 mm.
PUISSANCE	300 ch. à 3500tr/min.
COUPLE	700 NM à 3 800 tr/min.
BOÎTE	Mendeola séquentielle à 5 rapports + MA.
TRANSMISSION	2 roues motrices.
RÉDUCTION	non.
DIFFÉRENTIEL CENTRAL	non.
DIFFÉRENTIEL ARRIÈRE	non.
VITESSE MAXIMALE	190 km/h à 4 400 tr/min en 5e.
TYPE	Châssis cage tubulaire en acier inoxydable.
CARROSSERIE	en kevlar fibré en 15 pièces moulées.
NOMBRE DE PORTES/PLACES	2/1 + 1.
SUSPENSIONS AVANT	Indépendantes à double triangulation, doubles amortisseurs Fox par roue, et ressorts réglables.
SUSPENSIONS ARRIÈRE	à bras tirés + doubles amortisseurs Fox par roue et ressorts réglables.
FREINS	avant 4 pistons, arrière 6 pistons - étriers de freins Outlaw.
DIRECTION	assistée Howe.
JANTES	16 x 8.
PNEUS	Pneus Maxx avant : 235 x 75 x 16, Arrière : 35 x 12,5 x 16.
L x l x h	420 cm x 220 cm x 195 cm.
EMPATTEMENT	385 cm.
POIDS À VIDE	1 650 kg.
RAPPORT POIDS/PUISSANCE	5 kg par ch.
VITESSE MAXI	190 km/h à 4 400 tr/min en 5e.