

LES FORCES EN PRESENCE

La particularité de ce rallye est que le nombre de participants est relativement restreint puisque si les autos et les motos sont acceptées il y a cette année en tout une bonne centaine d'inscrits. Cependant cela n'empêche absolument pas une superbe organisation, une logistique au point et surtout une équipe dont le but n'est pas d'éliminer les concurrents mais au contraire de faire en sorte d'amener le maximum d'équipages jusqu'à Dakar. Et je peux vous dire que lorsque les organisateurs ont su qu'ils allaient avoir dans la caravane une 911 deux roues motrices, certains d'entre eux étant déjà sur la brèche en 1984 autour de Thierry Sabine se sont dit à la fois ils sont fous et en même temps se sont passé le mot : « on va tout faire pour qu'ils aillent au bout ». Bien évidemment il y a des 4x4 beaucoup plus aptes à passer les dunes et des buggys, mais un autre équipage attire l'attention car ce dernier a racheté la R20 proto quatre roues motrices des frères Mareau qui a gagné le Dakar il y a 28 ans, dont il a restauré la caisse et équipée d'une mécanique entièrement refaite ! Nous en reparlerons car si la 911RR est allée jusqu'au lac Rose, l'aide apportée lors de galères par cet équipage (Team Renaissance Dakar) a joué un rôle non négligeable collant à l'esprit de solidarité habitant nos « touaregs » !



L'ÉPREUVE ET SON PARCOURS

Au niveau de l'épreuve en elle-même trois propositions de type d'engagement sont possibles : soit en « CLASSIQUE » où on trouve les voitures fabriquées avant l'année 2000, et qui doivent faire toutes les spéciales prévues, soit en « OPEN » où l'équipage décide en fonction du terrain théorique et de leur voiture de faire ou non les spéciales du jour programmées, enfin en « BIVOUAC-BIVOUAC » où les voitures font le parcours en prenant soit des pistes faciles soit des chaussées goudronnées... à l'Africaine ! Pascal et Christian ont choisi la première option, tant qu'à s'engager, ne pas lésiner sur les difficultés... ! Point important à noter : si les pénalités sont bien évidemment appliquées en fonction du résultat des spéciales aucun temps limite entraînant la mise hors course n'est fixé. Il est prévu de faire un départ symbolique à Paris sous la Tour Eiffel mais compte tenu du contexte de manifestations et autres risques d'attentats, un véto est mis par les autorités aux organisateurs. Donc direction Montauban pour les formalités et le prologue. Déjà beau que le rallye se déroule vu les problèmes politiques en Afrique alors ne faisons pas la fine bouche. Voici ci-dessous la carte des plus de 6000 kilomètres de parcours à franchir depuis la première spéciale débutant à Nador le 18 octobre avant de rejoindre le Lac Rose à Dakar au Sénégal le 30 Octobre !



Si ce parcours allait s'avérer très technique et difficile, il faut déjà parvenir à Nador pour entrer dans le vif du sujet avec la première spéciale en ayant pris le bateau à Almería. Or la 911RR a bien failli louper le navire car les ennuis ont tout simplement commencé en sortant du garage pour rejoindre Montauban ! Mais avec la pugnacité et la solidarité on arrive toujours à ses fins comme nous allons le voir tout le long de cette épreuve !

PROLOGUE ET LIAISON VERS ALMERIA

Comme souvent (on le voit aussi chez les équipes d'usine) la 911RR est prête au dernier moment, ou plutôt pas tout à fait car, à peine l'équipage quitte-t-il le 15 Octobre le garage situé à Xambes en Poitou Charente où la 911 3.2 est devenue une 911RR qu'une fuite d'essence se déclare ! Retour immédiat pour réparer et sécuriser ce point avant d'effectuer les 350 kilomètres pour rejoindre Montauban que

l'équipe au complet (Sandra ayant décidé d'accompagner ses pilote et copilote au départ et de jouer son rôle d'attachée de communication auprès des organisateurs en vraie professionnelle) atteint tard le soir. Par ailleurs le Team fait partie de la communauté du site Type911.org créé par Douli (qui écrit également occasionnellement pour Flat 6) et l'équipe va vite se rendre compte grâce à celle-ci que le mot entraîne a toujours sa place dans le dictionnaire !

Un certain nombre de membres présent au départ a la joie de voir que la vitre arrière a reçu l'inscription de tous les pseudos des adhérents de ce site si sympathique.



Le samedi 16 Octobre les stickers sont posés au dernier moment alors que le prologue est déjà commencé à Birac !



Le public sous le charme de la 911RR la mitraille alors que les autocollants des partenaires de l'organisateur sont appliqués. Le 76 a été accordé au team en clin d'œil au 176 de la 911 usine de 1984.

La 911RR entame devant les acclamations du public son tour de renaissance du prologue lorsque la pompe à essence (neuve !) tombe en rideau ! Comme il fallait limiter les pièces de rechange car emportées dans un camion partagé à plusieurs équipes, celle-ci n'a pas été prévue. Et c'est là que la solidarité va commencer à jouer. Un des membres du site Type911.org se met en chasse dans toutes les cases du coin et trouve un modèle qui a le débit voulu... sur une R25 ! Eh oui les constructeurs ont souvent des pièces communes pour rentabiliser auprès des sous-traitants.



Juste le temps de charger le matériel d'assistance dans le camion et l'équipage accompagné par quelques 911 du site 911.org prend la direction de la ville d'Almeria distante de 1500 kms.



Tout à coup gros problème au niveau de Carcassonne à l'avant gauche car le roulement de moyeu manquant de graisse a chauffé, ce qui a eu pour conséquence de tordre le porte moyeu de vingt degrés ! Et il reste 1200 kms à faire avant de rejoindre le bateau ! Encore un nouveau coup au moral... mais c'est sans compter sur l'envie de continuer de l'équipage ! Et encore une fois par l'intermédiaire d'une bonne connaissance du pilote d'une des 911 accompagnatrices, la 911RR se voit embarquée sur un camion de dépannage et amenée à une vitesse de fou (Pascal tremble de voir la RR tomber tellement elle est secouée sur le camion) au garage Brill'Auto de Laroque d'Olmes (09) afin d'y effectuer les réparations impératives. Christophe, le boss, fait le bilan des dégâts qui est plutôt grave et décide de discuter des moyens à mettre en œuvre pour faire repartir la 911 des sables autour d'un repas bien chaud préparé avec sympathie par son épouse Sandrine.

Il est d'abord nécessaire d'enlever les restes du roulement qui font amalgame avec le moyeu au marteau et burin avec soin. Les bras de Christian et de Christophe ne doivent pas trembler car il ne faut pas abîmer l'intérieur du dit-moyeu... !





Dans un premier temps l'équipe essaie de redresser le porte-moyeu sous une presse de trente tonnes mais Christophe dit : « Stop, on va tout casser alors on va le faire à la forge ». Notez ci-dessous le regard inquiet de Pascal voyant le porte-moyeu devenir rouge vif alors que celui de Christophe respire la sérénité du maître ! A un moment précis ce dernier se jette sur l'étau et remet à l'œil à l'angle voulu le porte moyeu qui va tenir toute la course ! Chapeau bas, Maître Compagnon !



Alors comme dans une équipe usine c'est à toute vitesse que l'ensemble est remonté et l'équipage fonce vers Almería. Heureusement que Sandra avec doigté fait patienter les organisateurs car il faut absolument arriver au port avant 18 heures pour être accepté alors que ce...

.....n'est qu'à 18h30 que la 911RR pointe le bout de son nez pour s'en-gouffrer dans le bateau. Il était moins une de le louper. L'équipage va pouvoir dormir afin de se remettre de ses émotions.



18 OCTOBRE : NADOR > ANGOUB

Après une bonne nuit bercée par la houle les choses sérieuses commencent au Maroc avec une étape de six cents kilomètres comprenant deux spéciales de cent soixante-dix et cent quinze kilomètres chacune. L'organisation a prévu un petit déjeuner situé au départ de la première spéciale et l'équipage de la 911RR en profite pour prendre une première photo en compagnie de la R20 proto surnommée « Marguerite » et c'est parti...



.....hélas pas pour longtemps pour notre 911RR car le roulement avant droit décide d'imiter le gauche qui a cassé l'avant-veille ! Incompréhension pour l'équipage qui a bien évidemment vérifié lors de la réparation précédente que celui-ci était bien graissé, comme quoi la loi des séries. Alors adieu le temps des spéciales, d'abord réparer grâce notamment à des outils prêtés par l'équipage de la R20 et en récupérant le dernier roulement restant dans le camion d'assistance de l'organisation qui heureusement est derrière ! Mais il faut trouver des roulements d'avance car vu la poisse qui tient la 911RR pas question de continuer sans en avoir. Heureusement en Afrique roulent de nombreuses Mercedes de type 124 qui par chance sont équipées des mêmes roulements avant que les 911. Alors Christian et Pascal font plusieurs villages à la recherche de la précieuse pièce. Et c'est ainsi que tout à coup Pascal voit Christian revenir avec un sac plein de roulements....qui bien évidemment ne serviront qu'à alourdir la voiture puisque les nouveaux remplacés en cours de route tiendront jusqu'au bout, incroyable ! Avec tout ce temps perdu et vu les kilomètres à faire, ce n'est qu'à minuit que la 911RR rejoint le bivouac où une vérification en règle de celle-ci est faite ce qui laisse peu de temps de sommeil à nos deux protagonistes.

19 OCTOBRE : MENGOUB > MERZOUGA

La 911RR montre enfin son potentiel avec un bon comportement sur les pistes sablonneuses mais est trop sautillante de l'arrière. Par manque de temps aucun essai n'a pu avoir lieu puisque l'ensemble de la suspension étudiée sur la base d'excellents calculs théoriques n'a été montée que l'avant-veille du départ. Il s'avère que les amortisseurs arrière ne peuvent pas travailler correctement car l'ensemble ressorts/barres de torsion est réglé trop rigide, ce qui est pénalisant sur la « tôle ondulée » par exemple. Le train avant par contre se comporte bien dans la majorité des cas. L'efficacité du pont autobloquant à 45% dans les deux sens possède une efficacité indéniable mais demande en toute logique de bien placer le nez de la 911RR à l'amorce d'un virage serré afin d'en limiter le sous-virage.



Le trip-master choisit ce moment pour ne plus fonctionner car la sonde électronique n'a pas résisté aux vibrations. Il aurait fallu une sonde mécanique par roue avant. Au centre du tableau de bord l' E-Track permettant de suivre la position de la 911RR.

Côté gonflage des pneus ce n'est pas évident car il faut modifier celui-ci en fonction de la piste, et une leçon de plus va être à tirer de l'expérience, à savoir qu'il aurait fallu des pneus moins larges et à flanc plus haut ; d'ailleurs la 911RR va s'ensabler plusieurs fois et les plaques de désensablage vont être bien utiles.

Lors de cette étape les plaques ne suffisent pas et un Hummer veut tellement bien faire pour sortir la 911 de la dune où elle s'est engagée par erreur, qu'il arrache, vu sa puissance l'anneau de remorquage de celle-ci qui va atterrir dans son pare-brise, le brisant net, sans dommage pour son équipage, heureusement. Finalement en attachant le câble du treuil à la barre anti-rapprochement la 911RR est soulevée et extraite de son trou !



Ouf, sauvés se disent Christian et Pascal en retrouvant la bonne direction ! Mais s'ils continuent à rouler c'est grâce au doigt de Christian qui bouche ainsi une fuite d'essence qui se déclare au système prototype qu'ils ont conçu en choisissant de mettre les réservoirs sous leurs baquets. Durant tout le rallye ils combattent cette fuite en la colmatant avec une pâte élastique. Ils arrivent au bivouac bien tard et exténués ! Pourtant ils vont encore devoir « mécaniquer » car Pascal a senti au fur et à mesure des kilomètres que l'arrière gauche de la 911RR avait de drôles de réactions et pour cause : la molette de réglage de la hauteur de ressort arrière a disparu, entraînant de telles vibrations que la tige d'amortisseur est passée à travers son support ce qui donne un ensemble détruit en plusieurs endroits comme le montre la vue de droite ! Heureusement qu'un amortisseur de rechange a été emporté mais sans ressort complémentaire, mais pas d'autre solution pour continuer.



Lors du changement d'amortisseur l'équipage se rend compte qu'une des vis de soutien de la traverse de boîte a joué les filles « du sable » ! Celle-ci est remplacée par un modèle au filetage différent en attendant de faire mieux.....soit ...six étapes plus tard !

20 OCTOBRE : MERZOUGA > FOUM ZGUID

Pascal et Christian devant autant de soucis décident de rejoindre Dakar en faisant bivouac/bivouac par des pistes et « routes » plus faciles ; ils feront cependant quelques spéciales pour le « fun ».

La beauté des lieux compense les déboires techniques car si on participe à un tel rallye c'est aussi pour en prendre plein les yeux !



Cette étape de quatre cents quatre vingt quinze kilomètres est une « grande classique » du Dakar avec des zones sablonneuses mais roulantes au début se terminant par des passages de dunes pas sim-

ples du tout. La 911RR y montre une très bonne capacité à passer son premier gué car il a beaucoup plu ces derniers jours !



Avant d'arriver au bivouac situé dans l'oasis de Foum Zguid Christian profite du superbe coucher de soleil pour vérifier si la vis provisoire maintenant la traverse de boîte n'a pas bougé !

21/23 OCTOBRE : FOUM ZGUID > TAM TAM

Cette étape de cinq cents quatre-vingt kilomètres qui traverse le Maroc d'est en ouest permet aux concurrents de passer du désert à la mer !

Dans un premier temps la 911RR se comporte bien mais avec le trip-master en panne, des cairns parcimonieux et travailler au cap font qu'à un moment l'égarement est inévitable !



Cet égarement va entraîner les conséquences techniques les plus dramatiques pour la 911RR car Pascal et Christian ne parviendront à Tam Tam que le 23 Octobre en pleine nuit totalement épuisés physiquement et nerveusement ! Mais reprenons : en se trompant ils se retrouvent à la frontière algérienne dans une zone très sensible et minée !! Par chance ils tombent sur un poste frontière dont les militaires les remettent vers le bon cap qu'ils suivent au soleil mais une nouvelle erreur après soixante kilomètres effectués leur font emprunter une piste cassante et tout à coup la partie la plus fragile de la 911 casse, à savoir les bras arrières en aluminium. Dans le cas présent c'est celui de droite qui se brise (pour la petite histoire, en 1978, le grand pilote Waldegard se retrouva immobilisé pour la même raison lors du Safari Rally et pourtant la voiture était préparée par l'usine avec d'autres moyens que nos courageux amateurs !)



Regardez à gauche la roue arrière droite couchée et ci-dessous le bras cassé net en son endroit le plus fragile et non réparable.



Que faire ? Perdu, loin de tout, fatigué notre valeureux équipage va-t-il abandonner ? Après une heure de réflexion, de discussion, comme ils se sont juré d'aller à Dakar même en portant la 911RR sur leur dos s'il le faut, Pascal et Christian appuient sur le bouton vert alertant l'organisation du rallye pour demander de l'aide suite à casse mécanique et non sur le rouge signifiant l'appel au secours pour blessure. Il est décidé que lorsque le 4x4 de l'organisation sera là Christian repartira avec leurs occupants et se débrouillera via leur radio pour retrouver où se trouve le camion d'assistance transportant le précieux bras de rechange pour le récupérer en un endroit sûr : à savoir un poste de police. Et c'est exactement ce qui est fait, sauf que le pauvre Christian va mettre plus de vingt quatre heures pour rapporter la pièce à cause d'allées et venues entre postes de police. Il va ainsi faire cinq cents kilomètres, une vraie folie ! Pendant ce temps là Pascal, totalement isolé, sans aucun contact radio possible est devenu le « renard du désert » transformé en proie lorsqu'il voit quelques vautours tourner au-dessus de lui. Heureusement d'un sens que Sandra ignore où il est !

Pascal mange les quelques rations qui restent dans la 911RR tout en cherchant un peu d'ombre ce qui n'est pas facile car le soleil est à l'aplomb et d'une température très élevée ! Et cela fait déjà près de cinq heures que Christian est parti.... !



Le soleil décline doucement jusqu'à la nuit lorsque vers vingt heures Pascal aperçoit des phares et entend un gros bruit de moteur. Dans un premier temps il espère que c'est Christian qui revient mais l'espoir est vite déçu car ce sont des militaires armés qui descendent du 4x4. Heureusement Pascal connaît un peu leur langue et leur explique ce qui lui arrive. Il leur fait comprendre qu'il n'abandonnera pas la 911RR. Les militaires repartent pour revenir avec leur commandant qui explique à Pascal qu'il est dans une zone dangereuse, très sensible et qu'en

conséquence il va poster deux de ses hommes avec lui jusqu'au retour de son équipier ...soit à seize heures le lendemain !



Entre temps Pascal se nourrit de sardines offertes par les militaires à en devenir poisson alors qu'il a déjà une arête dans la gorge suite à cette casse ! De voir ainsi l'équipage aussi courageux motive les militaires pour aller chercher les mécaniciens de leur garnison avec du matériel pour l'aider à passer le roulement d'un bras de suspension à l'autre car il n'y en a pas de rechange ! Le plus cocasse de l'histoire est que ces St Bernard connaissent des soucis en subissant une crevaillon en rentrant à leur caserne L'équipage de la 911RR les aide à réparer !



Et c'est reparti le couteau entre les dents...pour 800 kms à faire afin de rejoindre TamTam par la « route » partiellement. L'équipage sait que le 22 octobre se déroule une boucle autour de ce village avec nuitée au même bivouac. Donc pour éviter la mise hors course il leur faut arriver avant le départ du dernier concurrent le 23 Octobre au matin !



Alors à ce rythme d'enfer la 911RR en volant sur une bosse fait taper les casques des pilotes et copilote sur l'arceau de sécurité et peu de temps après Pascal trouve le train avant bizarre et pour cause puisqu'en s'arrêtant au village de Tissint l'équipage constate que le dit-train avant est ouvert avec la biellette de direction droite totalement tordue !



Christian emprunte des outils à un « réparateur de mobylette », redresse au mieux la biellette mais finalement soude (grâce à un ferronnier situé à deux pas de la 911RR !) le manchon de celle-ci car il est en bout de filetage donc danger !

Pari gagné ! En pleine nuit à quatre heures du matin les naufragés du désert rejoignent enfin le bivouac encore éclairé par les lampes de quelques concurrents en pleine mécanique ! Pour Pascal et Christian c'est « dodo » immédiatement !



La 911RR au réveil au bivouac planté dans un décor de rêve avec le fort de Tafnidit en toile de fond.

23 OCTOBRE : TAM TAM > BOUJDOUR



L'équipage profite de cette étape longue de six cents quatre vingt kilomètres qui passe près de la mer si attendue pour respirer et évacuer de leurs narines le sable accumulé ces derniers jours.

Compte tenu de leur état de fatigue et par crainte de nouveaux ennuis techniques, (car comme vous l'avez bien noté chers lecteurs, la vis de support de traverse de boîte est toujours le modèle fixé... ..provisoirement !), notre équipage évite cette fois au maximum la piste et prend le goudron le plus souvent possible qui, comme on peut le remarquer ci-dessous est rarement en bon état !



Il est alors facile de trouver des pompes à essence pour ravitailler la RR qui bien que frugale consomme environ seize litres pour cent kilomètres. Sur la piste par moments ce sont vingt litres qui sont nécessaires pour nourrir les chevaux du flat 6.



Sur la piste l'approvisionnement en essence demande toute une logistique. Et lorsqu'on a beaucoup consommé pour causes d'imprévu on est bien heureux de trouver le camion ravitailleur.

24 OCTOBRE : BOUJDOUR > PORTO RICO

Cette dernière étape au Maroc longue de cinq cents soixante quatorze kilomètres emprunte le parcours du Paris-Dakar.

Cette étape ne pose pas de problèmes à notre 911RR qui profite de son bon comportement dans le sablonneux et les pistes roulantes pour rejoindre le bivouac avant la nuit permettant à son équipage de profiter du magnifique coucher de soleil sur la plage de Porto-Rico.



Le rallye reçoit un bel accueil au bivouac et le lieu du repas ne va pas tarder à s'animer pour une longue nuit !

25 OCTOBRE : PORTO RICO > PK135

Pure étape de liaison en convoi de trois cents soixante quinze kilomètres afin de passer en Mauritanie sans souci car la zone est relative-

ment piègeuse car minée ! Le paysage habituel de la Mauritanie avec son sable rouge a laissé la place à un tableau verdoyant rendu possible par de fortes pluies récentes. La 911RR continue son petit bonhomme de chemin (si j'ose dire...) avec toujours le risque de perte de la fameuse vis « provisoire » tenant la traverse de boîte de vitesses ! Mais ce sont les valves des pneus qui posent quelques problèmes heureusement sans gravité et l'équipage parvient sans encombre au bivouac dit PK135 situé au milieu de nulle part... où l'hélicoptère rassure tout le monde de par sa présence.



26 OCTOBRE : PK135 > ATAR

Tous les concurrents effectuent cette étape de quatre cents kilomètres de bivouac à bivouac pour rejoindre Atar.

La R20 et la 911RR roulent de concert chouchoutées par un camion d'assistance qui s'avère fort utile !



Vous avez bien évidemment remarqué que si jusqu'au 23 Octobre notre 911RR nous a tenu en haleine, nous avons pu reprendre notre souffle depuis deux jours...et heureusement car la piste remet bien vite les pendules à l'heure durant les vingt cinq derniers kilomètres avant d'arriver à Atar. En effet cette fin de parcours est un vrai « démonte voiture » (je cite Pascal) tellement il y a de trous et de bosses qui en font carrément une épreuve de trial ! Notre pauvre 911RR en perd trois vis sur les quatre tenant le couvercle du tirant de bras arrière côté droit...il était vraiment urgent de parvenir au bivouac.

27 OCTOBRE : ATAR > AKJOUT

Cette étape de trois cents quatre vingt kilomètres va être un enfer pour l'équipage alors que les paysages traversés sont superbes. En effet la fameuse vis provisoire maintenant la traverse de boîte s'est échappée ce qui entraîne des vibrations à l'ensemble boîte/moteur. Ainsi Pascal a de plus en plus de mal à passer les vitesses au point qu'il en perd la cinquième. Dans ces moments là on a l'impression que le temps s'est arrêté et que les distances doublent ou triplent. Mais la 911RR est très vaillante et parvient au bivouac où l'équipage apprend que l'assistance d'une équipe a tout le matériel pour tarauder et les vis adéquates.... !



Sauvé par cette aide providentielle l'équipage pourtant très fatigué se remet immédiatement au travail ! Que ne ferait-il pas pour aller au bout de ce rallye ! La 911RR est fin prête pour franchir la dernière étape Mauritanienne.

28 OCTOBRE : AKJOUT > ST LOUIS

Sur cette étape de cinq cents quatre vingt kilomètres Pascal et Christian décident de faire la spéciale du jour. Hélas des pluies torrentielles ont transformé les pistes en borbier, si bien que l'organisation du rallye décide vu les conditions de passage dantesque d'annuler la spéciale prévue. Certains s'égarer et veulent passer la frontière Sénégalaise délimitée justement par le fleuve Sénégal en longeant celui-ci sans prendre le bac.



La R20 manque d'y perdre son losange car elle s'embourbe, chauffe et cale !. Le camion balai la tracte sur plus de quatre cents kilomètres (après avoir failli rester aussi dans le borbier) et finalement une fois les bougies changées et le moteur refroidi la R20 repart !

29 OCTOBRE : ST LOUIS > Koba

Durant cette étape Sénégalaise de trois cents soixante kilomètres deux spéciales sont prévues. Pascal et Christian profitent de pistes sablonneuses mais porteuses pour s'y distinguer dans la première... jusqu'à ce qu'une souche d'arbre sournoise ne bloque le ski de protection avant, mais ils sont quand même très heureux de leur prestation ! Trois, deux, un, partez.....



.....pas trop vite quand même car le départ se situe à la sortie d'un village avec des autochtones à respecter en évitant de les renverser et de ne pas leur envoyer trop de poussière dans les yeux !



Une fois sorti du village pascal peut lâcher les chevaux comme on le voit très bien sur cette vue où l'arrière de la 911RR s'écrase sous l'effet de la puissance !



Lors d'un contrôle de passage l'équipage apprend que la deuxième spéciale est annulée car l'hélicoptère est parti transporter d'urgence à Dakar un motard qui a fait une mauvaise chute. La 911RR se laisse alors glisser jusqu'à Koba où elle passe une nuit sereine car comment pourrait-elle ne pas rejoindre le lac Rose...et pourtant si elle savait ce qui l'attend !

30 OCTOBRE : Koba > LE LAC ROSE

Après une dernière étape de liaison pour atteindre Dakar sur une chaussée revêtue de goudron avec des trous plus profonds que ceux des pistes, les concurrents s'alignent avant de franchir la dernière dune permettant de rejoindre le lac Rose. Comme la 911RR paraît petite... !



Pour la R20 guidée par le copilote le passage de cette dune est relativement simple grâce aux quatre roues motrices,



La 911RR ne peut la franchir seule car d'abord le moteur se met à ratatouiller, puis Pascal ne sent plus la direction (les boulons de crémaillère viennent de disparaître à cause des vibrations), si bien que même l'équipe organisatrice y va de sa petite « poussette » pour lancer la 911RR vers la banderole arrivée !



Cette poignée de main chaleureuse entre Pascal et Alain, responsables/pilotes de la 911 et de la R20 symbolisent l'esprit de solidarité qui a régné tout au long du rallye. Chapeau également aux organisateurs qu'il faut remercier pour leur organisation et le désir d'emmener toute la caravane jusqu'à Dakar.

Quand à la R20 proto et la 911RR non moins proto qui sont devenues les mascottes du rallye au fil des jours elles peuvent être fières d'être arrivées au bout sans oublier qu'elles représentent ce qui a fait la légende du Paris-Dakar de l'inoubliable Thierry Sabine.



Après une dernière photo de la 911RR à quelques mètres d'un poste de sécurité portant le nom de Thierry Sabine, les équipages conduisent leurs « montures » au bateau qui va les ramener en France.



Pascal et Sandra récupèrent la RR à Anvers. Signe du destin que celui de la ramener en Champagne sous la neige comme lors du retour après son achat. La boucle est ainsi bouclée !



ALORS QUEL BILAN POUR CE DEFI ?

Si on prend ce récit au pied de la lettre, sans recul, à chaud, on peut penser que jamais le Team AfriCarrerRa n'aurait dû se lancer dans une telle aventure. Mais en y réfléchissant je me dis qu'au contraire Pascal, Christian et Sandra (dont j'ai peu parlé durant ce papier, mais qui fût d'une aide morale précieuse pour l'équipage dès qu'elle entra en contact avec lui) ont eu raison car même si par manque d'essais la 911RR n'était pas techniquement suffisamment préparée, le Team a prouvé qu'une 911 en deux roues motrices peut passer des dunes à priori faites exclusivement pour les quatre roues motrices. D'ailleurs, je peux vous dire que dès qu'il en aura le temps, Pascal, à l'origine de ce défi modifiera sa 911RR en fonction de toutes les données accumulées sur ces six mille kilomètres, qu'il multipliera les essais pour valider ces modifications et qu'un jour ou l'autre nous le retrouverons sur ce type de rallye... Alors un seul mot : BRAVO et merci de nous avoir fait non seulement rêver mais vibrer !

Remerciements : je remercie François Maurisse, cameraman/photographe de « En Phase Création » (fmaurisse@enphase.fr) et Marcel Vermeij, photographe de « Rallymaniacs » (marcel.vermeij@travelmaniacs.nl) qui m'ont permis d'utiliser certaines de leurs photos en complément de celles fournies par les équipes AfriCarreRa et Renaissance Dakar pour illustrer cet article.