



**L'EVOQUE
ENLÈVE
LE HAUT !**



**WRANGLER
JUNGLE'S 4x4
SPYDER ROCK**



**JIMNY ERM
UNE BVA
SINON RIEN**

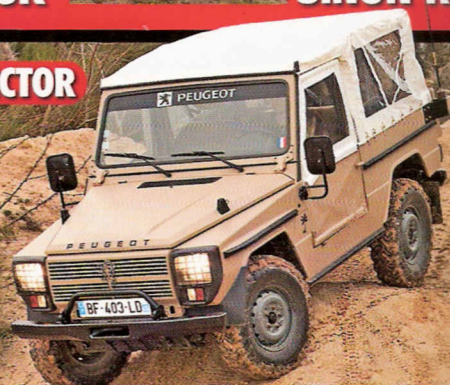
ACTION 4x4

**N°94
AVRIL
2012**

ACTION 4x4

**5€
SEULEMENT !**

COLLECTOR



LA QUILLE POUR LE P4



**HDJ80 DREAM TEAM
LA MEGA PRÉPA RAID**

RENCONTRES



**MAURICE DÉFAUX
Monsieur Suspension**



Le Def 130 Bages Auto



JK 3.9L TD Cummins



Bonzaï Maousse Costaud



**JEAN-LOUIS RAIMONDI
35 ans de rallye-raid**

RandoBook4x4 en Espagne

M 03298 - 94 - F: 5,00 €



5,90 € • CENTRAFRIQUE 5700 FCFA • DOM 5,90 € • TOM 680 XPF • CH 9,80 FS • GRECE 5,90 € • REUNION 5,90 € • PORT.CONT 5,90 € • MAYOTTE 5,90 € • SENEGAL 3400 FCFA



INTOUCHABLE !

En remportant le dernier Dakar, Stéphane Peterhansel a définitivement gravé son nom au panthéon des légendes du rallye-raid. En nombre de victoires auto, il rejoint Ari Vatanen avec quatre titres et devance d'autres grands pilotes à l'image de René Metge ou Pierre Lartigue, tous deux triple vainqueurs de l'épreuve. Cependant, le pilote français aura bien du mal à battre le record du nombre de participations au Dakar détenu par un certain Étienne Smulevici ! En effet, à Mar del Plata, "la Smoule" s'alignait pour la 30e fois au départ du plus célèbre des rallye-raids. Pour l'occasion, il pilotait l'un des trois Springbok du Team Sodicars Racing. Retour sur sa course et sur son nouveau record... intouchable !

Dans le milieu du rallye-raid, ce jeune homme de 64 ans est lui aussi une véritable légende vivante car aucun concurrent n'a participé à autant de Dakar que lui. Avant la dernière édition, il en comptait déjà 29 à son actif, dont 20 terminés. À sa place, détenteur d'un tel record, plus d'un pilote aurait pris sa retraite sportive. Pas lui ! Tant qu'il pourra s'asseoir dans un baquet, il lui est inconcevable de raccrocher sa combinaison.

Le bon timing

Pour preuve, quelques mois après son échec au Dakar 2011 (abandon à la 6e

étape), il se mit à la recherche d'un nouveau volant. À la même époque, Richard Gonzalez, le boss de Sodicars Racing, racheta les cinq Springbok du Team MD Rallye Sport, Antoine Morel s'en séparant pour mieux se concentrer sur le développement de ses buggys Optimus.

Mis au point par Michel Gambillon (ancien mécanicien / préparateur chez Dessoude), ces cinq T1 reposaient sur un châssis multitubulaire fabriqué par Propulsion. Niveau motorisation, on avait le choix entre des V6 essence Nissan 3,5L ou 4,0L ou alors un gros V8 essence 6,2L Chevrolet. Des blocs développant entre 250 et 400 chevaux !

Le 30^e Dakar d'Étienne Smulevici

Par Matthieu Dadillon // Photo : dadillon.iframe.com



LE JOUR PAR JOUR

1^{er} JANVIER

**MAR DEL PLATA
SANTA ROSA DE LA PAMPA**

Classement :

145^e de l'étape - 145^e du général

UNE JOURNÉE À OUBLIER !

Lors de la première liaison de la journée, Étienne Smulevici et Pascal Paturaud rencontrent un problème de transmission. Conséquence : ils prennent le départ de la spéciale en 4x2. Pneus dégonflés à 600 grammes, ils n'ont d'autres choix que d'attaquer les dunes lancés à pleine vitesse. D'où une massive surconsommation qui se traduira par la panne sèche à 24 km du point de ravitaillement. Par chance, un autre équipage du team Sodcars Racing les remorquera. Autre souci, suite à un choc, ils percent le vase d'expansion. Deux réparations de fortune plus tard, ils doivent faire de la soudure à froid avant de repartir. Résultat, ils terminent cette journée en fin de classement !

2 JANVIER

**SANTA ROSA DE LA PAMPA
SAN RAFAEL**

Classement :

74^e de l'étape - 120^e du général

ATTAQUE À TOUT VA !



Les soucis de la veille sont oubliés. Le Springbok ayant été réparé par les mécanos du team au cours de la nuit, l'équipage 373 part sur les chapeaux de roues. S'élançant bon dernier, au cours de la spéciale, ils remontent 74 concurrents. Bon augure pour la suite !

3 JANVIER

SAN RAFAEL - SAN JUAN

Classement :

60^e de l'étape - 103^e du général

AU FOND DU CLASSEMENT !

Relégués en fin de classement Suite à leur première journée chaotique, Étienne et Pascal prennent 4 heures de pénalité car ils avaient terminé la première spéciale avec 5 minutes de retard sur le temps imparti. Du coup, ils plongent à la 103^e place au général. Pourtant, la journée avait bien commencé comparé à l'équipage colombien du Sodcars Racing qui abandonna et l'équipage chinois qui fit un côté, sans gravité. Au cours de la spéciale du jour, l'équipage 373 remonte encore 14 concurrents.

En association, tous ces Springbok disposaient d'une boîte séquentielle 6 rapports Sadev SC 90/24 réputée ultra robuste. Côté ponts, ces cinq autos de course reposaient sur des essieux de Nissan Patrol Y61 espacés de 305 cm pour une meilleure tenue de cap à haute vitesse. Enfin, en prévision d'une utilisation "course", huit combinés Öhlins prenaient place derrière les quatre roues. Ainsi, associés à la largeur de voies de 185 cm, pas de problème pour exploiter pleinement la puissance de ces différentes motorisations. Dernier détail technique et pas des moindres, ces 4x4 ne pesaient que 1800 kilos en ordre de marche.

Séduit par l'auto, séduit par l'équipe

Dès qu'il découvrit ces T1, Étienne fut séduit. En plus de disposer de moteurs puissants, ces autos respiraient la fiabilité. Pas de doute pour lui, ces Springbok pouvaient faire parler la poudre sur les pistes sud-américaines. Du coup, il accepta le baquet que Richard lui offrait. D'autant plus facile que le boss de Sodcars Racing lui proposa une structure de pointe avec. En plus de celui de la "Smoule", deux autres Springbok allaient être engagés en course ainsi que l'HD100 de Frédéric Favre en tant qu'assistance rapide.

Pour seconder le boss d'Aquitaine 4x4 dans son rôle de bon samaritain, un Man 6x6 confié à Raphaël Gimbre, Bruno Bouey et Franck Maldonado serait inscrit en catégorie T4. En complément, deux autres camions, un Man 8x8 "atelier" avec remorque et un Kerax 6x6 seraient aussi du voyage en Amérique latine.

Fortunes diverses

Sur le papier, tout semblait parfait, Étienne, toujours optimiste, espérait même se battre pour une place dans le "top 20". Malheureusement, un Dakar n'est jamais gagné d'avance,

4 JANVIER

SAN JUAN - CHILECITO

Classement :

60^e de l'étape - 86^e du général

UNE CREVAISON ET 4 MINUTES PERDUES



L'étape du jour s'est très bien passée, malgré les difficultés. L'équipage ménage la voiture. Seule une crevaison casse leur rythme et leur fait perdre 4'30". Ils terminent 60^e de l'étape.

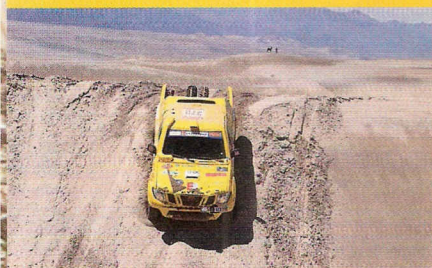
5 JANVIER

CHILECITO - FIAMBALA

Classement :

27^e de l'étape - 65^e du général

UN BOND DE 19 PLACES !



La spéciale du jour est placée sous le signe du fech-fech, des cailloux et du sable. Cependant, les dunes de Fiambala seront favorables à l'équipage 373 qui termine 27^e au scratch et remonte au 65^e rang au général. Nos deux Français sont surmotivés, mais prudents car ils savent qu'ils leur restent encore plus de 5 000 km à parcourir...

6 JANVIER

FIAMBALA - COPIAPO

À cause de la neige sur la cordillère, la spéciale est annulée et c'est en convoi que les concurrents partent vers le Chili.

7 JANVIER

COPIAPO - COPIAPO

Classement :

55^e de l'étape - 50^e du général

PISTE LOUPÉE

Pour la boucle chronométrée du jour, Étienne et Pascal limitent la casse. En effet, à cause de la poussière, ils ratent une piste à gauche et ne s'en rendent compte qu'une demi-heure plus tard. Le temps de rebrousser chemin et de retrouver les bonnes traces, ils perdent 1h 30'. Résultat, au lieu de finir 25^e, ils doivent se contenter de la 55^e place au scratch. Ce qui leur fait quand même remonter à la 50^e position du général.



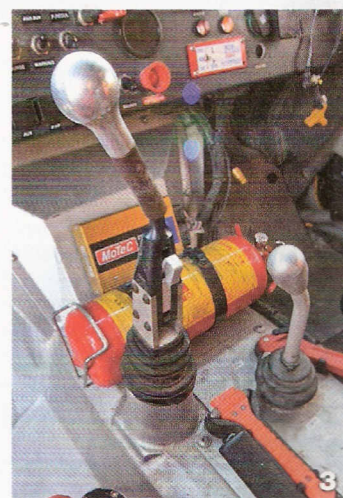
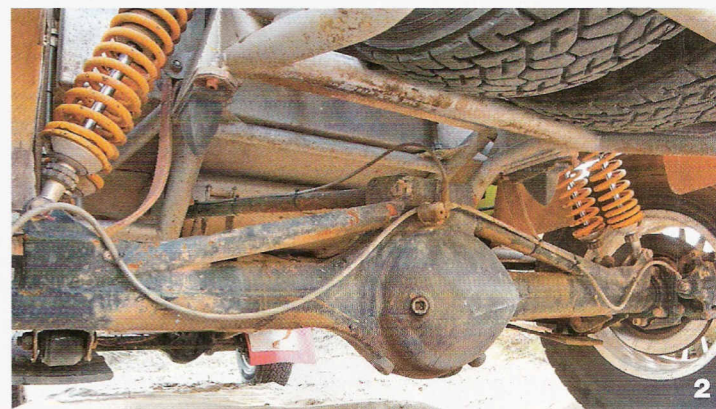
Pour un bon équilibre, le réservoir de 450 litres trouve place au centre du châssis, juste derrière les places avant.



Facilement accessibles ! Afin de ne pas perdre de temps en cas de plantage, les pelles sont fixées au-dessus des passages de roues arrière, à l'air libre.



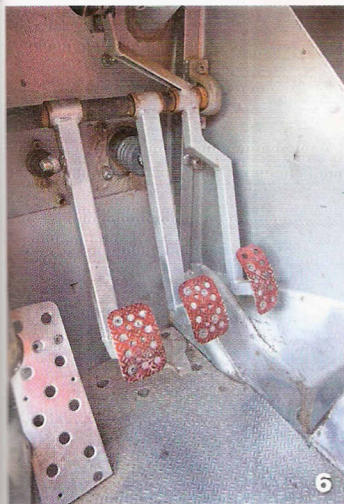
Le châssis tubulaire a été conçu de telle sorte qu'un solide ski avant y prenne ses marques afin de protéger les organes de direction.



1 Extérieurement, un Springbok reprend les lignes d'un Navara. Mais, une fois la portière ouverte, pas de doute possible, l'habitacle est bel et bien celui d'un 4x4 de course.

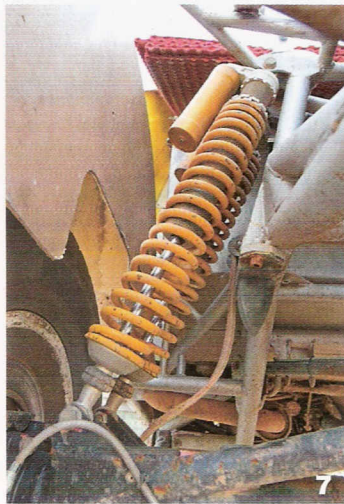
2 Pour des questions de coûts et au vu de leur fiabilité légendaire, ces Springbok reposent sur des ponts de Patrol Y61, justes renforcés extérieurement. Le Springbok étant beaucoup plus léger qu'un gros Y61, le circuit de freinage du Nissan n'a connu aucune modification, en dehors des durites renforcées.

3 Avec cette boîte séquentielle 6 rapports SADEV SC 90/24, le pilote monte et descend les rapports d'une simple poussée, à la volée.



4 Ambiance classique dans l'habitacle avec les incontournables bacquets

5 Le châssis tubulaire intègre un rack "trois roues de secours" et un bac de rangement à l'arrière.



6 Pédalier suspendu et gros repose-pied.

7 Exit les ressorts et amortisseurs séparés : les ponts avant et arrière ont été modifiés afin d'y adapter des combinés Öhlins 3 voies, deux par roue.



8 Particularité d'un Springbok : son châssis est entièrement tubulaire. Poids plume sur la balance. Grâce à sa caisse en fibres, un Springbok pèse moins de 2 tonnes en ordre de marche.

8 JANVIER JOURNÉE DE REPOS

9 JANVIER COPIAPO - ANTOFAGASTA

Classement :
88^e de l'étape - 51^e du général.

RÉPARATION DE FORTUNE EN COURSE

Après un début de spéciale sans souci, au kilomètre 128, le Springbok s'arrête net. Plus rien ne fonctionne à bord, il n'y a plus d'alimentation. Pour réparer, nos deux Français n'ont d'autre choix de tirer un fil électrique en direct jusqu'au contact. Le temps de diagnostiquer et solutionner le problème, ils perdent 1h 10'. Par chance, cela ne leur coûte qu'une place au général.

10 JANVIER : ANTOFAGASTA - IQUIQUE

Classement :
62^e de l'étape - 51^e du général

STATU QUO
Malgré une étape toute en attaque, rien ne change : Étienne et Pascal restent 51^e du général, leurs concurrents directs ayant roulé aussi fort qu'eux.

11 JANVIER IQUIQUE - ARICA

Classement :
42^e de l'étape - 45^e du général

LA PRUDENCE EST DE MISE



L'étape du jour nécessitait une grande concentration. Il y a eu beaucoup de casse dans les dunes. Pas de doute, la difficulté est montée d'un cran. Cependant, malgré un rythme soutenu, l'équipage 373 ne rencontre aucun souci, ce qui lui permet de gagner six places au général.

12 JANVIER ARICA - AREQUIPA

Classement :
60^e de l'étape - 47^e au général

SANS MARCHÉ ARRIÈRE !

Journée très difficile ! Ce Dakar très dur a mis à rude épreuve la mécanique. Pour preuve, le Springbok n'a plus de marche arrière. Pas très pratique dans les dunes. Malgré tout, l'équipage 373 finit la spéciale à la 60^e place du scratch.

*Les pick-up
Springbok pouvaient
faire parler la poudre
sur les pistes sud-
américaines*



13 JANVIER

AREQUIPA - NASCA

Classement :

65^e de l'étape - 48^e au général

TROIS HEURES PLANTÉS

Seconde spéciale sans marche arrière pour notre duo. Si, la veille, Étienne a "géré" ce manque, ne pas pouvoir reculer coûte cette fois trois heures dans les dunes d'Arequipa. Par chance, des concurrents italiens les sortiront d'une situation délicate dans une montée infernale.

14 JANVIER

NASCA - PISCO

Classement :

62^e de l'étape - 48^e au général

APRÈS LE SABLE, LA BOUE



Manque de chance en cette avant-dernière étape ! Nos Français se sont retrouvés enlisés dans un marigot très profond pendant deux heures. Heureusement, deux concurrents péruviens les ont aidés à s'en sortir...

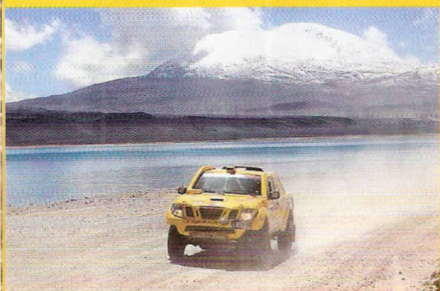
15 JANVIER

PISCO - LIMA

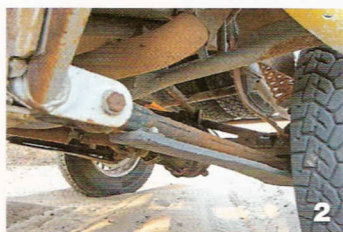
Classement :

47^e de l'étape - 48^e au général

À FOND VERS L'ARRIVÉE



Durant cette dernière spéciale de 29 kilomètres, Étienne et Pascal auront une dernière surprise : l'accélérateur restera bloqué à fond ! Mais cela ne les empêchera pas de terminer l'étape à la 47^e place du scratch et, ainsi, de finir à la 48^e position du général.



1 Les Springbok sont soit motorisés par des blocs V6 Nissan (3,5L ou 4,0L), soit par un gros V8 Chevrolet comme ici sur celui d'Étienne.

2 Les tirants du pont arrière sont à la fois renforcés et protégés.

3 Le pont avant est maintenu en place par des tirants d'Y61 alors que des bras sur-mesures assurent le placement de l'essieu arrière.

4 Les Springbok sont équipés de vérins qui descendent pour "décoller" le véhicule du sable en cas de plantage. Pratique.

5 Sous le châssis, les boîtes de vitesses et de transfert sont plutôt bien à l'abri, ce qui n'a rien de superflu vu l'état du ski.

6 Pour marquer le coup ! Durant la journée de repos, Richard avait concocté une surprise pour Étienne en faisant imprimer des T-shirts "30^e Dakar, record du monde" et en conviant tous les amis de la Smoule à un apéro géant. De gauche à droite : Bruno Bouey, le bras droit de Richard, Étienne, Pascal Paturaud son copilote et Richard Gonzalez, le boss de Sodcars Racing.

Des blocs V6 ou V8 développant entre 250 et 400 chevaux !



REPÈRES

Nom : Étienne Smulevici

Surnom : "La Smoule" ou "Monsieur Inoxydable"

Date de naissance : 13 mai 1947

PALMARÈS :

- 30 Paris-Dakar dont un en solitaire
- 21 fois à l'arrivée
- 17 "24 heures 4x4 de France" dont une victoire en 2005
- 10 Championnat de France d'Endurance tout-terrain dont deux titres de champion en Groupe 2 (1989 et 1990), 10 Baja espagnoles dont une victoire en catégorie "2 roues motrices" en 2007
- 7 Rallyes d'Égypte dont une victoire en catégorie "2 roues motrices" en 2007
- 6 Baja portugaises
- 5 Championnats de France de rallyes tout-terrain, 5 Rallyes du Maroc dont trois podiums en "2 roues motrices" (2008, 2009 et 2010)
- 4 Rallyes de Tunisie
- 3 Paris-Moscou-Pekin dont un podium en "2 roues motrices" (2008), 3 Finales du Trophée Andros
- 2 Montées de l'Olympe, 2 Baja italiennes, 2 Rallyes Transalgarve, 2 Rallyes d'Australie
- 1 Baja Russe, 1 Silk Way Rally, 1 24 heures 4x4 du Portugal, 1 Paris-Le Cap, 1 Rallye des Emirats Arabes, 1 Rallye d'Algérie, 1 Rallye d'Islande, 1 Rallye de Hongrie, 1 Rallye de Pologne.

FICHE TECHNIQUE DU SPRINGBOK

MÉCANIQUE

Moteur : V8 6,2L Chevrolet 380 ch / 60 m/kg à 3 500 tr/min

TRANSMISSIONS

Type : 4x4 permanent avec différentiel central à blocage interpont ► **Boîte de vitesses :** 6 rapports SADEV SC 90/24

STRUCTURE

Carrosserie : avec cellule et éléments en composite ► **Châssis :** treillis tubulaire 25CD4S avec arceau cage complet ► **Réservoir :** caisson de réservoir en aluminium et poche de 450 litres FIA

LIAISONS AU SOL

Essieux : pont rigides avant / arrière de Nissan Patrol (rapport 8/37) équipés de différentiels à glissement limité ► **Suspensions :** 8 combinés amortisseurs / ressorts Öhlins PDS (3 voies), débattement de 230 mm à l'avant et 270 mm à l'arrière ► **Direction :** assistée, boîtier d'origine Nissan GR Y61 ► **Freins :** 4 disques et étriers d'origine Nissan ► **Jantes :** aluminium Braid en 7x16 avec entraxe 6 trous ► **Pneus :** BFGoodrich Mud terrain en 235/85 R16 (3 roues de secours)

GABARIT

Empattement : 305 cm ► **L x l x h :** 470 x 185 x 184,5 cm ► **Voies avant / arrière :** 185 / 185 cm ► **Poids :** 1 820 kg