

La traversée du désert

Il semblerait que chaque voiture ayant marqué son époque se doit d'avoir un rallye ou un raid rassemblant uniquement ce modèle en particulier. Pour la 2 CV et la 4 L, c'est fait depuis longtemps. Pour la 205, c'est une nouveauté depuis quelques années, car elle aussi a désormais son raid qui l'emmène dans le désert. Le dernier 205 Trophée s'est déroulé au Maroc du 10 au 18 avril 2012 sur 2 400 kilomètres.

Texte et photos : Guillaume Maguet



AVENTURE

L'idée d'organiser un raid dans le désert avec uniquement des Peugeot 205 est venu à Jean-Jacques Feuillerat qui parcourt le désert africain depuis de nombreuses années et dirige la société Pro raid Organisation. Une société spécialisée dans les raids africains qui a pour but de faire découvrir une région en dehors de tout esprit de compétition. Le principe est simple : ce n'est pas une agence de voyage ni un organisme proposant des expéditions aux difficultés extrêmes, mais une société qui offre la possibilité de se retrouver en petit comité avec des gens partageant la même passion et les faire sortir des sentiers battus. Se retrouver dans un embouteillage à l'entrée du désert n'est vraiment pas la priorité de l'organisation. Couchages à l'hôtel mais surtout en bivouacs permettent ainsi de dormir dans le désert (rassurez-vous, les premières habitations ne sont pas bien loin !) et de rencontrer les habitants grâce aux nombreux contacts établis, dans les régions traversées, par J.J. Feuillerat. Un camion d'assistance est généralement prévu, mais pas cette année puisque le nombre d'équipages était restreint (cinq voitures inscrites). Ce petit comité a

permis un rapprochement des concurrents qui se sont partagé leur repas et n'ont pas déplié leur tente personnelle puisque tout le monde a couché sous le même bivouac !

LA 205 DANS LE DÉSERT

Voiture mythique pour certains ou historique pour d'autres (voire les deux) la 205 se devait d'avoir un raid tel le 4 L Trophy qui emmène des Renault 4 en Afrique. Étonnante idée ? Non, puisque des voitures de Tourisme « anciennes » comme la 4 L partent dans le désert, pourquoi pas la 205, un peu plus moderne et tout aussi populaire. Une telle aventure ne se fait pas sans un minimum de préparation sur la voiture, bien qu'il n'y ait aucun esprit de compétition ni enjeu financier, car aucun classement n'est établi. Il est évident que l'équipage se doit d'être en forme avant d'arriver dans le désert. Arrivée qui aura été précédée par plusieurs heures de route en France puis en Espagne pour ensuite traverser le détroit de Gibraltar permettant ainsi de rallier Tarifa au Maroc. L'essentiel de la préparation se fera sur la voiture, car la 205 n'a pas été conçue pour rouler dans le sable et gravir les dunes. Nous allons nous intéresser ici à la 205 XS d'Olivier

Thomas et Benoît Vautherin qui en sont à leur deuxième participation.

L'auto doit être la plus légère possible car, comme une voiture de Tourisme, l'ennemi c'est le poids. Pas question pour autant de faire des pointes de vitesse car le parcours ne s'y prête pas, sauf pour les plus téméraires où il est possible d'atteindre les 130 km/h sur les lacs asséchés. Attention aux éventuelles pierres pouvant se trouver sur le parcours, et qui pourront venir toucher le moteur ou des canalisations sous la caisse. Deux crochets de remorquage posés à l'avant seront bien utiles en cas de panne. Le règlement impose un arceau mais pas dans sa totalité. Seule la partie arrière est obligatoire permettant de supprimer l'avant pour gagner quelques précieux kilos. Les sièges conducteurs et passagers sont ceux du véhicule de série alors que l'arrière a disparu pouvant laisser place aux deux roues de secours. Leur emplacement permet de se dispenser de la galerie car, par expérience, deux roues en plus sont suffisantes. Sur les roues avant, des pneus presque lisses sont recommandés car des enveloppes trop crantées rejettent le sable vers l'arrière et forment une ornière dont il devient délicat de se sortir. Des jantes de 14 pouces doivent être montées, le 13 étant trop

Jantes de 14 pouces impératives, pour ne pas rester planté dans le sable.



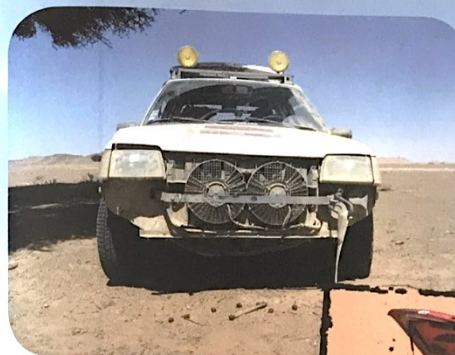
Le 205 Trophée a pour but de faire découvrir le désert marocain.



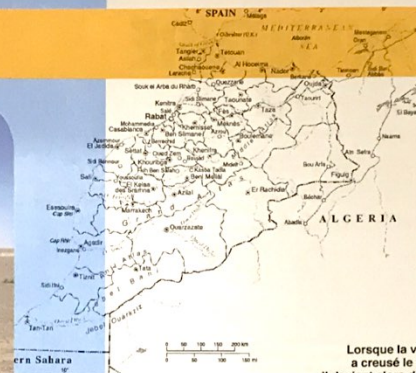
À Tarifa, les 205 prennent le bateau en direction de Tanger.



Crochets de remorquage à l'avant.



Suite à la rencontre d'une pierre sur le parcours, la 205 attend d'être remorquée. Remarquez le capot soulevé car le moteur est remonté.



Lorsque la voiture a creusé le sable, il devient alors difficile de s'en sortir.



Des erreurs de navigation peuvent conduire à ce genre d'incidents. L'équipage a choisi de contourner la dune plutôt que de la prendre de face provoquant un déséquilibre de la voiture. La 205 a été secourue par le 4X4 d'assistance.

Tout le monde semble d'accord sur un point important : éviter de partir en couple. Plutôt entre copains, car les disputes peuvent arriver et il est important de pouvoir les surpasser et le soir analyser pourquoi on a fait cette erreur là, d'autant plus que pour alléger un maximum la voiture le choix avait été fait de mettre un minimum de quantité d'essence dans le réservoir. En cas de parcours trop long, malgré une quantité légèrement surestimée, la panne d'essence n'est jamais bien loin.



Protection des canalisations de frein sous la caisse.



Appareillage de bord avec en haut le GPS de randonnée, puis de gauche à droite le compteur de vélo pour la distance parcourue, indicateur de charge batterie et de température extérieure et un autre compteur pour la vitesse.



La pause d'un protège carter est absolument indispensable.

AVENTURE

N'HÉSITEZ PAS À PARTIR POUR DÉCOUVRIR LE MAROC, COMME PEUT-ÊTRE VOUS NE L'AURIEZ JAMAIS FAIT. POUR OCTOBRE C'EST TROP TARD, IL RESTE 2013 EN ATTENDANT DE NOUVELLES DATES.



Malgré une belle protection, on est jamais à l'abri d'une pierre qui vient endommager le carter d'huile. La pompe à huile n'a pas du tout apprécié.

petit. D'ailleurs, cette année, l'organisation a dû prêter deux roues en 14 à l'un des participants. L'utilisation de jantes de plus grand diamètre est indispensable car l'auto doit être rehaussée pour passer les dunes nécessitant d'abaisser la pression des pneus dans les zones où le terrain est trop mou.

Le rehaussement à l'arrière se fait en recarant les barres de torsion pour gagner quelques centimètres. Évitez de mettre des cales entre la caisse et le train arrière car elles risquent de plier. A l'avant, des ressorts et amortisseurs de 205 diesel ont été posés ce qui relève la hauteur de 5 millimètres, mais s'est avéré insuffisant. Des cales ont dû être ajoutées sur le berceau pour le faire descendre. Résultat le moteur et la boîte sont trop hauts et les cardans travaillent de travers. Il a donc été nécessaire de baisser le groupe moto-propulseur en intercalant des cales sous les supports.

La protection du moteur est indispensable en ajoutant un protège-carter qui va parer le carter d'huile contre des projections de pierres. Dans le cas de notre équipement, cela n'a pas empêché une pierre de venir casser la protection et écraser le carter d'huile, ce qui a eu pour cause de briser la pompe à huile. Dans ce genre de cas, il faut avoir le réflexe de couper le moteur qui n'est plus lubri-

fié. Le filtre à huile trop long d'origine est plus exposé aux diverses projections. Un modèle court de Renault Clio peut être posé, de même qu'un refroidisseur d'huile appelé modine. La 205 XS a été équipée d'une modine de 205 Rallye. Aucune préparation sur le moteur, les 85 ch d'origine du TU3S étant largement suffisants.

LA NAVIGATION

La préparation de la voiture permet d'aborder les pistes marocaines en toute tranquillité, mais la navigation est un élément déterminant pour arriver à bon port. Comme il a déjà été dit il n'y a pas de chronomètre, arrivé dernier sans trop de retard ou tout simplement le premier représentent deux intérêts tout à fait valables. Le parcours se fait au road-book fléchométré, moyen bien connu des gens roulant en rallye de régularité. La direction est indiquée par des flèches puis une distance indiquant la prochaine bifurcation est signalée. Des way-point, autrement dit un point GPS, permettent de se repositionner et ils sont notés plusieurs fois sur le road-book. Ils sont aussi utilisés en hors piste où il devient impossible d'indiquer une route ou une direction. Un compteur précis, autre que celui de la 205, est

requis. Un compteur de vélo dont le capteur est fixé à l'arrière sur un tambour de frein fait très bien l'affaire. Il nécessitera un étalonnage pour être le plus précis et sera complété à un GPS.

Selon l'expérience précédente de notre équipage en 205 XS, oubliez le GPS classique car il vibre en roulant rendant la lecture difficile ou impossible. Le placer sur le vitre passager devient alors vite incontournable mais empêche de la baisser totalement. Les menus d'un GPS routier à écran tactile ne sont pas compatibles avec les vibrations inévitables sur les pistes marocaines. Préférez un modèle de randonnée qu'il est possible de tenir en main, ses touches en caoutchouc et son menu personnalisable sont très pratiques. Un modèle avec boussole se révèle indispensable puisque cela vous permet de connaître la direction où aller en plus d'avoir à l'affichage la distance qu'il va rester à parcourir (distance à vol d'oiseau). Alliée au compteur kilométrique elle permet de vous rassurer sur le choix de la route empruntée. Avant de partir il est important de bien connaître son matériel pour ne pas chercher son mode de fonctionnement.

Un autre mode de fonctionnement à maîtriser : celui de votre co-équipier, puisque vous allez être avec lui sur une longue distance et inévitablement des engueulades vont avoir lieu. Chacun conduira à tour de rôle et devra donc guider le conducteur. Les erreurs arrivent inévitablement car le road-book contient des pièges et il devient facile de prendre la mauvaise piste.

Concernant l'équipement humain, il est inutile de se surcharger en vêtements trop nombreux.

En attendant la dépanneuse, on peut en profiter pour faire des rencontres.



LES BONNES ADRESSES

- PRO RAIDS ORGANISATION - SUD EVENTS (CENTRE IVOIRE, 15, RUE CHAPELET, 64200 BIARRITZ), TEL. 05 59 42 52 45
- UN SITE RÉALISÉ PAR OLIVER THOMAS SUR L'INJECTION DE LA 205 GTI MAIS AUSSI DEPUIS PEU SUR LE 205 TROPHÉE : WWW.DETHOMASO.FR
- UN AUTRE SITE SUR DES CONSEILS DE PRÉPARATION : [HTTP://WWW.RAID-205.COM](http://WWW.RAID-205.COM)
- DES VIDÉOS SUR YOUTUBE EN TAPANT 205 TROPHÉE 2012 DANS LE MOTEUR DE RECHERCHE.



Un autre type de rencontre dans le désert.



on ne part pas en club de vacances. Un t-shirt et un pantalon par jour sont suffisants et des affaires de rechange pour le soir. L'hôtel permet de laver des habits alors que les points d'eau extérieurs doivent être évités pour faire sa lessive. Les locaux n'apprécient peu que l'on vienne faire sa petite lessive dans ce qui leur sert pour boire et arroser leurs plantations, ce qui est logique et respectueux envers les autochtones.

CONCLUSION

Préparez la voiture comme il faut, en sachant qu'elle va certainement revenir en moins bon état que lorsque vous serez partis de France. Le châssis travaille, de même que le mobilier intérieur. Suivez les conseils que vous pourrez trouver sur les sites internet mentionnés plus bas.

Si cet article vous a donné envie de partir, sachez que cette année il en coûtait 2 200 € par équipage comprenant l'hôtel et la demi-pension. Les coûts d'engagement varient selon le lieu d'embarquement sur le bateau. Tous les jours vous serez informés des endroits où faire vos courses et où vous ravitailler en essence, car il n'est pas question de faire le plein autrement que dans les stations-service. Les points de ravitaillement sauvages dans les villes où les villages n'étant pas sûrs du tout concernant la qualité du carburant. N'hésitez pas à aller prendre un maximum de renseignements parmi les bonnes adresses que vous trouverez plus loin. Prochains départs : octobre 2012 et avril 2013 !