

TERRE - PRESENTATION N° 224

Le Tout Terrain se met au vert !



Les 13 et 14 septembre se dérouleront les célèbres 24 Heures Tout Terrain de France, l'épreuve phare de la saison sera à nouveau le théâtre de plusieurs événements. Plus particulièrement, le véhicule nommé « Kap Outlaw » a retenu notre attention puisqu'il sera l'un des plus petits en cylindrée et roulera à l'éthanol. Explications...

A la tête de l'Orpist Racing Team et à l'origine de ce projet, Stéphane Pinard et Samuel Année sont deux bretons « mordus » de sport auto. Nous avons commencé la compétition en Endurance Tout Terrain avec Samuel en 2005. Samuel courrait déjà depuis 1995 en

Trial 4x4 sur des véhicules Suzuki. Il a d'ailleurs été Champion de Bretagne et de France Trial 4x4 sur Suzuki LJ80. C'est à partir de 2005 que nous avons décidé de nous unir. A l'époque on roulait sur Suzuki Vitara 1600 cm3. Samuel a d'ailleurs terminé premier pilote en 4x4 Prototype en Cham-

pionnat de France cette année-là. En ce qui me concerne je sortais du Shamrock et du Dakar avec un Buggy 4 roues motrices 3000 cm3 et 260CV. Après quelques courses en 2005 sur le Vitara, nous sommes tombés d'accord : les petits véhicules Suzuki ont leur carte à jouer, ils sont fiables,

peu onéreux en entretien, et performant eu égard à leur rapport poids/puissance » nous explique avec passion Stéphane. L'année suivante, nos deux compères font l'acquisition d'un Suzuki Jimny de 1300 Cm3 (catégorie série) et s'engage en championnat de France Endurance Tout Terrain. Le premier pari est gagné puisque les deux hommes décrochent le titre de champion de France « véhicule de série ». Souhaitant retourner vers le rallye raid, ils décident ensuite de construire leur propre prototype. « Nous souhaitons aussi rester sur une base de Suzuki. Nous avons alors découvert un fabricant anglais proposant ce véhicule (en conduite à droite bien entendu) et moteur arrière. Après une longue phase de réflexion, nous décidons de modifier le châssis et de mettre le moteur en position centrale avant pour répondre aux normes Rallye Raid FIA. Le look du véhicule nous plaisait avec sa bonne



Le Bloc 2 litres délivre une puissance maximale de 200 Chevaux pour un couple de 21 Nm. La Préparation est assurée par BMS, Bruno Nguyen.

► Par David Laffillé



rain en profitant de cet excellent rapport poids/puissance C'est à partir de ce constat qu'ils décident de greffer un 2 litres Suzuki pour un poids minimum autorisé de 1350 Kg dans leur bolide !

« Sur le papier le véhicule collait parfaitement à notre philosophie de la course avec un véhicule compact, léger, fiable notamment avec ses ponts rigides plus fiable que les roues indépendantes. D'ailleurs, nous étions fait pour se rencontrer avec Herve Quinet (l'un des pilotes de l'équipe qui sera engagé aux 24 Heures) dans la mesure où lui aussi avait la même philosophie de la course en concourant en rallye avec une petite 106. De plus, Herve travaille dans les énergies renouvelables (les pompes à chaleur), c'est exactement notre



A l'origine de ce projet avec Samuel, Stéphane Pinard pilotait son Kap Outlaw à l'occasion de la Transorientale.

repondre aux demandes de nos futurs clients et produire les véhicules. Nous étudions également la

ture associative composée de 5 à 6 personnes basée à Ruffiac (56). Plusieurs sous-traitants interviennent

Premier pari réussi pour l'équipe : terminer la réputée difficile transorientale.



état d'esprit qui guide ce projet. » La construction était lancée et le projet bien en marche. « Nous sommes désormais distributeur exclusif de ce véhicule nommé «Kap Outlaw» version rallye raid Courant 2009, nous pourrions

possibilité de le vendre en version KIT. De même nous pensons mettre un ou des véhicules en location. »

La conception et le développement du véhicule est assurée par la Orpist Racing Team, une struc-

nent pour différentes parties. Côte moteur, Bruno N'Guyen (BMW Racing) a développé un moteur 2 litres délivrant un maximum de couple, la puissance n'étant pas le but recherché mais plutôt la fiabilité.

bouille plus moderne. »

Des lors l'équipe n'a plus qu'une idée en tête : Développer le plus petit véhicule disponible pour les Raid Baja et Endurance Tout Ter-

3 Questions à LAURENT POLETTI

Quadruple champion de France de la discipline et double vainqueur des 24 Heures de Paris, Laurent Poletti s'est rapidement forgé un palmarès en Tout Terrain. Ce champion nous explique les raisons de son implication dans ce projet.

COMPTE TOURS : Comment s'est monté ce programme avec Orpist Racing Team ?

LAURENT POLETTI : « Les amortisseurs MVS que j'ai dé-

veloppé en Endurance participent au développement de cette voiture. J'ai assuré la fourniture des amortisseurs et leurs différents réglages et c'est donc tout naturellement que j'ai souhaité participer en conditions réelles aux différents développements futurs pour voir précisément où on en était et les 24 heures sont une très belle occasion de faire un premier point. Et enfin, ce projet technique de véhicule de faible cylindre pour le Tout Terrain m'a séduit. »

CT : Vainqueur à deux reprises de cette épreuve, comment abordez-vous ces 24 Heures ?

L-P : « Nous allons travailler au bon développement de l'auto qui ne participera qu'à sa deuxième course et notre objectif sera le Top 10 avec idéalement une position aux essais afin de nous positionner sur la grille de départ entre la 5ème et la 8ème ligne. »

CT : Le sport auto s'ouvre de plus en plus aux énergies nouvelles, quel est votre sentiment sur ce proto qui roule au bioéthanol ?

L-P : « C'est l'avenir du sport auto, avec des véhicules propres et verts. Cette voiture aux normes



FIA (brides et poids) n'est pas comparable avec les protos du championnat de France. Néanmoins, ce « KAP OUTLAW » est plaisant à conduire, vif et surtout confortable ce qui est très important sur une épreuve comme les 24 Heures. »

TERRE - PRESENTATION N° 224

EN RAID, L'AUTO DEVRA FAIRE FACE À DE NOMBREUX OBSTACLES...



Au niveau de l'amortissement du véhicule, l'équipe peut compter sur les compétences de MVS (plusieurs titres de champion de France en Rallye et Endurance Tout Terrain) et le savoir faire de Laurent Poletti, multiple champion de France de la discipline et en charge du développement de l'auto avec l'équipe. Laurent rejoindra d'ailleurs Stéphane, Samuel et Herve pour former un quatuor de choc à l'occasion de ces 24 Heures. Parmi les autres partenaires techniques figurent Oreca, Fuchs, Autodistribution, Air filter JR, Point S, Henkel, Loc-tite et côté sponsoring les pompes à chaleur LG.

et sportif ou l'écologie prend une part de plus en plus grande, cet atout devient majeur pour toute l'équipe et un véritable vecteur de communication. Rappelons que l'utilisation de l'E85 permettra de diminuer d'environ 60 % l'émission de gaz à effet de serre. Une démarche d'autant plus noble qu'elle est issue d'une équipe 100% amateur. Avant de s'engager vers la grande aventure des « 24 heures », le kap Outlaw n'a participé qu'à une seule compétition. La Transonien tale. Un premier bilan positif fut tiré par

l'ensemble de l'équipe après cette première expérience. « Nous finissons la course à la 28ème place. À noter que l'ensemble des concurrents auto avaient l'expérience des rallyes raids (pour certains de très nombreuses participations) et l'épreuve affiche néanmoins 49% d'abandons. Malgré le peu de roulage avant l'épreuve (1000 kms) et le manque d'expérience du Team dans cette discipline, nous pouvons considérer que ce résultat est une victoire technique et humaine. Les points forts du véhicule sont liés à sa définition technique : léger et per-

formant. Nous n'avons rencontré aucun gros problème pendant cette course, seulement des petits points de développement. Ces points faibles et à corriger sont l'étagement de la boîte de vitesses et la chaleur dans le compartiment moteur et l'habitacle. » Alors que les 24 Heures n'ont pas encore débuté, l'équipe évoque déjà plusieurs projets pour l'avenir. « La prochaine évolution cet hiver sera l'installation d'une boîte séquentielle. Sans rentrer dans le détail, celle-ci va nous permettre de passer en taille supérieure



Très impliqué professionnellement dans le milieu des énergies renouvelables, Hervé Quinet rejoindra cette année encore l'équipe à l'occasion des 24 Heures de France.

Petit et bio...

Autre particularité de ce projet ! Outlaw est le premier véhicule de compétition engagé en Tout Terrain et roulant au Super Ethanol E85 ou au Sans plomb 95. Dans un contexte économique



Un habitacle dénué de tout artifice pour ce bolide à l'allure de Suzuki Swift.



Esperons que l'équipe ne passe que très peu de temps à l'assistance durant les « 24 Heures ».

de pneus 235/85R16 (norme en rallye raid) et de limiter la température compartiment moteur et habitacle de part une nouvelle implantation de l'échappement et surtout d'avoir un véhicule plus réactif et plus performant avec cette boîte étagée parfaitement »
Si comme nous, ce projet a retenu votre attention, n'hésitez pas à soutenir Stéphane Samuel Herve et Laurent aux 24 heures Tout Terrain de France !



Dès l'an prochain, l'équipe devrait être en mesure de fournir un véhicule compétitif à la location.

L'UTILISATION DE L'ÉTHANOL E85 PERMETTRA DE DIMINUER D'ENVIRON 60 % L'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE.



FICHE TECHNIQUE

■ MOTEUR

Type : 2.0 litre 4 cyl. 16-S
Suzuki Flexfuel (Idem Grand Vitara)
Puissance/Couple : 200 CV / 21 Nm
(Préparation BMS Bruno NGuyen)

■ TRANSMISSION

Boîte de vitesses : 5 rapports Boîte de transfert 4x4 permanent Blocage central
Pont avant libre et arrière à glissement limité

■ SUSPENSION

Pont avant rigide un amortisseur MVS par roue.
Pont arrière rigide un amortisseur MVS par roue
250mm de débattement

■ FREINS

Etriers de freins 2 pistons + plaquettes racing
Disques ventilés avant et arrière 300mm.
Répartiteur de freinage avant/arrière

■ DIRECTION

Boîtier et colonne de direction Suzuki

■ ROUES/PNEUS

Braid 7x16 avec Michelin QR 205R16

■ CHASSIS

Chassis tubulaire 25CD24 homologué FIA

■ CARROSSERIE

Type composite sur base de Suzuki Swift
Pare choc avant et arrière démontable
Fond plat
Feux avant Xénon et arrière LED

■ ELECTRONIQUE

Boîtier d'injection programmable SODEMO
Tableau de bord Digital AIM

■ RESERVOIR

FIA FT3 Riché 245 litres autonomie 1000 kms

■ DIVERS

Filtration et boîte à air JR FILTERS
Equipements de sécurité ORECA
Circuits d'essence, et de freinage ORECA
Lubrifiants FUCHS

■ DIMENSIONS

Longueur : 4000 mm
Largeur : 1950 mm
Hauteur : 1850 mm
Empattement : 2640 mm
Poids : 1400Kg (minimum FIA)