RENAULT TRUCKS/CAPE TO CAPE

Une aventure humaine et un challenge mécanique

La caravane Cape To Cape du constructeur de camions Renault Trucks a rallié finalement le cap de Bonne-Espérance en Afrique du Sud le 6 juillet dernier, point ultime d'un périple qui aura duré plus de quatre mois.

Une aventure et des péripéties de tout genre à travers plusieurs régions du monde depuis le pôle Nord et qui a vu l'engagement de camions type Kerax et les gros 4x4 Sherpa. A l'arrivée, le président de la firme française, M. Stefano Chmielewski, qui a tenu à accueillir personnellement les participants à ce périple et à exprimer toute sa fierté.

Mais avant de connaître le soulagement, ils ont dû se déjouer des pièges des dernières étapes. Après un ultime virage, les véhicules s'arrêtent au bout de la route coupée par l'océan. Ils ne peuvent aller plus au sud, leur destination finale est atteinte, le cap de Bonne-Espérance s'offre à eux. Malgré le concert de klaxons qui accompagne l'événement, celui-ci reste solennel. Le patron de Renault Trucks et tout en contemplant la baie affirme : «Notre volonté est de démontrer que les camions pouvaient relier les hommes, les rassembler autour d'un événement comme Cape To Cape et, au-delà bien sûr, autour de notre marque. C'est une satisfaction et une immense fierté car une fois de plus Renault Trucks a tenu son pari.»

Des obstacles de tout genre ont jalonné les 33 000 km du cap Nord au cap de Bonne-Espérance.

Le camion Kerax et le 4x4 Sherpa ont accompli honorablement leurs missions.

Photos : DR

Derrière lui toute l'équipe se congratule, les téléphones ne tardent pas à sonner, les appareils photo à crépiter et aux messages de félicitations de se multiplier, familles, amis, collègues, anciens participants à l'aventure et clients venus de toutes les régions du monde. Le chef de projet de l'opération, M. Pierre-Alain Brendel, savoure l'instant : «Après quatre mois et demi de parcours et de péripéties en tous genres, nous avons du mal à réaliser que nous touchons au but. Je garderai des images fortes de la Norvège, d'Ethiopie, de Tanzanie et bien sûr de notre arrivée à la pointe sud de l'Afrique. Il me restera surtout l'enthousiasme de tous ceux qui ont partagé l'aventure avec nous, ils ont été des compagnons de route formidables.»

Une aventure humaine et mécanique formidable. Entre le fabuleux delta de l'Okavongo au Botswana et le désert du Kalahari, l'Afrique exprime sa puissance fascinante de beauté brute. «On se sent tout petit dans cette immensité», s'exclame Stéphanie François, technicienne d'essais aux études cabine 3P. «Bien sûr les journées sont éprouvantes mais au moins le soir, pour monter le bivouac ou remettre en état les camions, tout le monde se donne la main et on se retrouve autour d'un bon repas.» Le centre névralgique du bivouac, c'est naturellement le Kerax n°6, K6 pour les intimes, le camion frigo-cuisine. Chaque jour, il distance la caravane après la pause-déjeuner pour rejoindre le lieu du prochain campement. Là avant l'arrivée des véhicules, le pilote et le cuisinier montent le matériel de cuisine, tables, bancs et bar. Le chef se met alors aux fourneaux. Du poisson aux petits légumes grillés en plein désert, une paella géante en pleine brousse… Le cuisinier est un habitué des raids et des évènements de ce genre. Pour l'étape Nairobi-Livingston, il a fait d'abord ses emplettes à Djibouti puis dans la capitale kényane : viande et poisson, salades préparées, etc. Au total, pas moins de 5 tonnes de victuailles ! De quoi opérer en toutes circonstances grâce à l'équipement exceptionnel du K6 : fours, plaques de cuisson, friteuse, réfrigérateur, congélateur, appareil à paella…

Après la frontière namibienne, la caravane entre à Windhoek, «lieu où souffle le vent», capitale de la Namibie, située à 1 650 m d'altitude et s'engage dans le désert du Namib. Le franchissement de ce désert a produit des séquences parmi les plus mémorables de Cape to Cape ! Un seul mot d'ordre : garder la trace. Un Kerax lancé à toute allure tangue, s'accroche au sable mou et d'un coup de rein puissant avale une crête abrupte. Une expérience unique.

Un peu plus loin, le convoi tente de passer une rampe à plus de 50%. Pari gagné. «Il faut faire confiance à nos experts», confie Michaël, technicien démonstrateur chez Renault Trucks France. «Une fois le véhicule engagé, on se laisse porter par leurs conseils et ça passe tout seul. Ils nous mettent en condition, l'essentiel est de suivre la trace de la piste sans freiner ni user du ralentisseur.»

Beaucoup d'efforts mais aussi des surprises et des découvertes pour les participants.

Plus facile à dire qu'à faire comme le reconnaît Joël Goncalves du service logistique de Bourg en Bresse : «Bien sûr quand on découvre l'à-pic sous les roues, c'est moins évident... On a le cœur qui se soulève. Pour l'anecdote, nos guides locaux n'en revenaient pas de voir passer nos camions à cet endroit.» Pour Marcin, de la filiale polonaise, la performance doit beaucoup aux véhicules : «Le Kerax est stable, puissant et le Sherpa, trapu comme un éléphant, est agile et à l'aise sur tous les terrains !»

Responsable de formation des chauffeurs à la filiale sud-africaine, Philip Phasha est impatient d'arriver chez lui. «Cette opération aura beaucoup d'impact pour Renault Trucks dans le pays. J'avoue avoir été impressionné par le niveau technique et humain des acteurs de Cape to Cape. Franchement, nous avons tous les atouts pour nous développer, en Afrique australe comme ailleurs.»

NOUVEAU PORSCHE CAYENNE

Raffinement et puissance au menu

Les premières photos en déshabillé de la future génération de Porsche Cayenne surpris en pleine action ont fait une apparition remarquée sur la toile… Quoi de neuf doc ? On y voit un Cayenne affûté comme jamais. A première vue, le doyen des SUV de luxe devrait perdre quelques kilos sur la balance… Ce proto très peu camouflé nous laisse penser que la prochaine génération de Cayenne qui devrait être dévoilé au mieux à Francfort, plus sûrement à Genève au printemps prochain, aura affiné sa silhouette. L'intérieur devrait être largement influencé par celui de la nouvelle Porsche Panamera. Côté moteurs, plusieurs motorisations cousines de celles de la toute nouvelle Panamera sont d'ores et déjà attendues : essence, diesel, mais aussi hybrides. Un 4,8 l essence de 400 ch dérivé de celui de la Panamera est ainsi susceptible d'alimenter le Cayenne S, tandis que le V8 de 500 ch devrait se retrouver sous le capot du futur Cayenne Turbo. Côté diesel, une version améliorée du 3,l déjà présent sur le Touareg devrait lancer la gamme… Côté hybride, l'inspiration devrait être à chercher du côté d'Audi et son V6 3l produisant plus de 330 chevaux accouplé à une batterie de 38kW. Ce prochain modèle n'est pas attendu sur les routes avant 2011.

Fisker Karma

Quand hybride et performance font bon ménage

La voiture électrique «hybride» de Fisker, la Karma, a fait deux tours de démonstration sur le célèbre circuit de Laguna Seca, le 15 août dernier. Une première pour cette auto jusque-là statique.

Jamais la Fisker Karma, voiture électrique à autonomie étendue, a roulé en public. Ce manquement a été corrigé le 15 août écoulé à Monterey (Californie) avec deux tours du célèbre circuit de Laguna Seca. L'occasion pour les spectateurs présents de découvrir en mouvement ce coupé quatre portes électrique rechargeable, à vocation sportive, doté d'un quatre cylindres générateur. Cette voiture est prête pour la production avec des livraisons qui devront commencer en 2010, y compris en Europe.

Outre le style, le bébé de Henri Fisker, ex-designer Aston Martin, peut aussi compter sur ses performances annoncées. On rappellera que la voiture est mise en mouvement par deux moteurs électriques de 150 kW chacun. Un 4 cylindres 2 litres turbo essence de 260 ch joue le rôle de générateur pour recharger les batteries ou pour fournir l'électricité lors d'une conduite sportive ou à plus de 150 km/h. Car la Karma est dynamique : 200 km/h, 0 à 100 km/h en 6 s.