

essai

1982

LES CONSTRUCTEURS EN BERET

Buggy 4x4

par Patrick Zaniroli
photos Tavernier

On attendait Garnier, Aguerre ou Nantet, mais un jeune Mauléonnais avait décidé de mener la vie dure aux idoles des Cimes...

Et alors... Et alors... Hé, hé... Bidart est arrivé, sans se presser, avec son frère et leur beau proto, un buggy 4x4 de 140 chevaux !

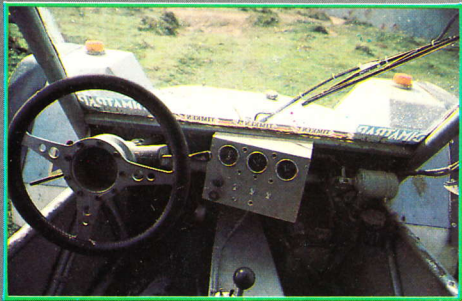
Au village, la nouvelle s'est rapidement répandue, et ce n'est pas sans une pointe de fierté qu'une voisine m'indique la maison des Bidart au lendemain de leur victoire aux Cimes. Il est difficile de les dissocier dans cette aventure, car si le hasard a voulu que ce soit Dominique qui conduise l'auto pour cette course, il s'agit surtout pour eux de la réussite de leurs idées mécaniques appliquées au tout-terrain. Tous petits déjà, les Bidart s'intéressent à la transformation du mouvement mécanique en intercalant une démultiplication en sortie de boîte d'une moto. Peu après suivra la construction du premier engin tout-terrain, sorte de fardier dont le moteur et la boîte de vitesses étaient positionnés transversalement derrière le siège du pilote,

et les roues empruntées à une faucheuse ?

Histoire d'un proto

Les choses sérieuses viendront avec l'âge adulte quand Dominique devient un spécialiste du Diesel et de l'hydraulique chez Caterpillar, alors que son frère Jean-Pierre assure l'entretien de machines agricoles ou de travaux publics. Ceci lui permet de laisser travailler son imagination intensive et donne jour à de nombreux prototypes dont la palme revient à une baignoire à brebis. Ne riez pas bande d'ignares, il s'agit d'un système qui immerge la bête dans un bassin, avant de la restituer toute propre à l'autre bout de la machine. Au Pays Basque où il existe surtout des petits éleveurs, cela





Mini-tableau de bord, mais l'essentiel s'y trouve.

s'est révélé un franc succès qui dépassa rapidement le cadre de la province. Mais sans sauter du coq à l'âne, revenons à nos propres moutons, c'est à dire la compétition. En 1973, nos frères fabriquent un premier proto pour s'aligner au départ des Cimes, mais il tient plus de l'engin hybride que de la bête de rallye : quatre roues indépendantes, moteur et boîte d'Aronde, ponts de Frégate, le tout accouplé à une boîte de transfert Sinpar ; nous n'en sommes qu'aux balbutiements du génie constructeur des frangins. Un nouveau proto voit le jour entre 76 et 78, laissant davantage de place à la nouveauté. Sur un châssis fait maison, ils adaptent deux ponts de 504, une boîte de transfert fabriquée de toutes pièces, l'ensemble étant animé par un moteur et une boîte de Rover 3 500. La principale innovation se situe au niveau des suspensions : à la place des classiques combinés ressorts/amortisseurs, apparaissent des vérins hydrauliques dans lesquels des pistons qui baignent dans l'huile et surcompressés à l'azote font office de suspensions oléopneumatiques. Tout ça est super solide, haut sur pattes, un tantinet monstrueux et encore trop lourd. Malgré la fougue déployée en rallye par Jean Pierre, il n'obtient pas les résultats escomptés. Au lendemain du rallye des Cimes de l'an passé, leur décision était prise : ils allaient construire un nouvel engin, mais cette fois, parole de Basque, on allait voir ce qu'on allait voir...

Du bel ouvrage

Quand je débarque à Sauguis au lendemain de l'épreuve, Jean Pierre est en train de

laver l'engin à grand renfort d'eau sous pression. L'après victoire, c'est toujours un peu triste, c'est tout juste s'ils ont eu le temps de fêter ça hier soir. Dominique, le vainqueur, est reparti tôt ce matin chez Caterpillar ; quant à Jean Pierre il nous reçoit rapidement entre un rendez-vous et deux coups de fil, un artisan n'a pas le droit de s'arrêter.



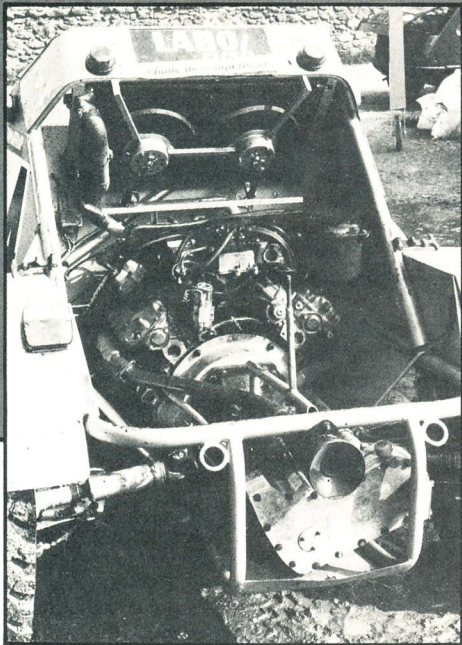
Un côté un peu rétro dans les formes qui n'est pas sans rappeler le Pachiardi.

Profitons de cette toilette matinale pour disséquer le monstre... En deux temps trois mouvements le capot avant et la roue de secours qui fait office de capot arrière sont ôtés, laissant presque entièrement à nue la mécanique. Un vrai régal pour les yeux d'un passionné. Hormis l'originalité des solutions adoptées, on reste sans mot devant la simplicité et la qualité du montage ; peu de choses mais des bonnes.

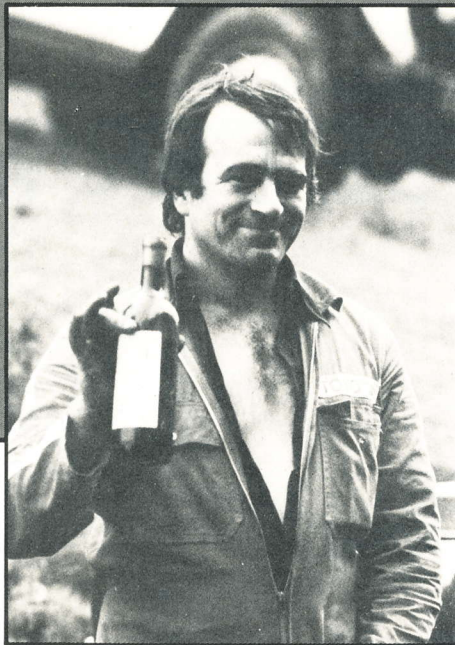
J'avais pu apprécier les qualités de soudeur de Bidart qui m'avaient permis de terminer les 24 heures de Mauléon. Il les a exprimées ici pleinement en fabriquant de toutes pièces ce châssis tubulaire, dont l'empanchement est de 2,32 m, sur lequel viennent s'adapter quatre roues indépendantes.

À l'avant sont disposés deux demi-trains maison en tube rond, composés chacun de deux triangles sur lesquels s'adaptent des moyeux et freins de R 30. Sur le triangle inférieur vient se fixer le vérin hydraulique évoqué plus haut, système qui, ne l'ou-

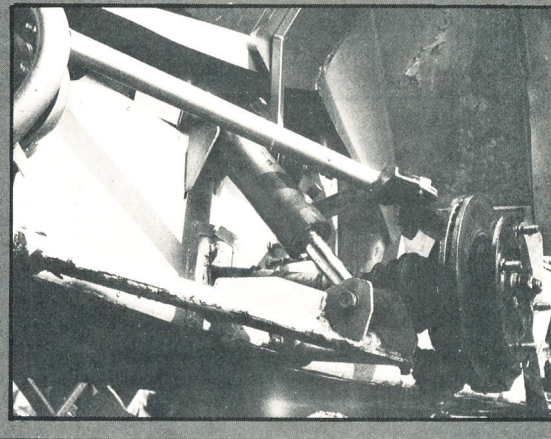
Mauvaise position de conduite et tendance au survirage.



Etonnante accessibilité mécanique, on remarque à l'arrière le transfert et l'arbre de transmission qui repart vers le pont avant.



Jean-Pierre Bidart, bricoleur, c'est lui qui pilote pour les Cimes.



Détail du demi-train avant et gros plan sur le vérin de suspension.

blions pas, supprime ressorts et amortisseurs, et sur lequel Bidart est peu bavard, de peur sans doute d'être plagié. Le pont avant est de 604, mais équipé d'un autobloquant à 40% alors que la crémaillère de direction à développement direct équipait les 504 d'usine.

A l'arrière, les bras de suspensions proviennent de la 504 sur lesquels sont adaptés également les moyeux et freins de R 30. La transmission est assurée directement par la boîte/pont Hewland à cinq rapports, équipée elle aussi d'un autobloquant, mais cette fois à 60%.

Cette boîte étant positionnée à l'extrémité arrière du véhicule, elle a été prolongée d'un système mis au point par Jean Pierre assurant la prise de force et un renvoi d'angle, destiné à transmettre le mouvement aux roues avant. Fraisée d'une seule pièce dans un bloc d'aluminium, cette adaptation est une pièce magnifique sur laquelle s'adapte un arbre de transmission qui entraîne le pont avant en ligne directe dans un tunnel central. Simple, mais il fallait y penser.

Le moteur, placé en position centrale dans le dos du pilote est un PRV de 140 ch qui n'a pas reçu pour l'instant de préparation spéciale.

Côté répartition des masses, un petit réservoir de 40 litres, intégré dans les longerons du châssis est positionné à l'extrême avant du proto, de même que la batterie a pris place sous les pieds du présumé passager. La facilité aurait sans doute été de faire un buggy traditionnel, à deux roues motrices, mais chez les Bidart comme dans tout le Pays Basque, tout-terrain ne se conjugue qu'en 4x4, d'où cette réalisation magnifique d'efficacité.

Affichant 860kg sur la bascule, qui osera mieux en 4x4 ? Seul l'aspect extérieur mériterait d'être encore un peu travaillé, mais peut-on être à la fois mécanicien de talent et designer de génie ? Réalisée entièrement en panneaux d'aluminium, la carrosserie est très anguleuse avec son pare-brise très droit pratiquement planté à la verticale.

Conçu pour les Cimes

Le buggy 4x4 des frères Bidart est la voiture d'une seule épreuve : les Cimes. Ainsi, le poste de pilotage, très spartiate, n'est prévu que pour une seule personne, le siège passager n'étant qu'une esquisse de baquet des plus symboliques. Pour ma part, je suis assis très droit dans le siège de gauche, et mon genou vient cogner sur le tube extérieur du châssis. Efficacité ne rime pas ici avec confort. Le tableau de bord se compose en tout et pour tout d'une petite console centrale sur laquelle prennent place trois compteurs : ampèremètre, pression d'huile et température d'eau. C'est tout. Les interrupteurs d'essuie et de lave-glaces sont fixés sur le levier de commande de boîte dont la tringlerie circule dans le tunnel central, avec l'arbre de transmission.

Le contact se fait directement par le coupe-circuit, première décalée en bas vers moi - ça craque un peu quand on n'a pas l'habitude - puis les autres vitesses s'enchaînent sans coup férir, grâce au petit levier dont le débattement ne dépasse pas cinq



Dominique Bidart, le technicien, c'est lui qui pilote pour les Cimes.

centimètres, c'est net et précis. Dès les premiers tours de roues, le boîte Hewland dégage son ronflement caractéristique et l'on pourrait croire que tout va exploser mais heureusement il n'en est rien.

Sur la route qui mène de Sauguis à la spéciale de la Madeleine, le buggy semble carrément collé à l'asphalte.

L'étalement des vitesses, le freinage et la tenue de cap le rendent très vite agréable à conduire. De suite je me sens à l'aise, prêt à enchaîner un peu plus vite le ruban qui se déroule de virage en virage. Seule la direction très dure (parce que directe me dira Jean Pierre) m'ôte un peu de plaisir, il faut anticiper, jeter la voiture d'un virage sur l'autre si l'on veut maintenir un rythme élevé.

En tout-terrain, les fameuses suspensions « hydrauliques » faites maison donnent l'impression d'être réglées trop dur, au volant on est terriblement secoué, mais en fait il n'en est rien. Vu de l'extérieur, le buggy 4x4 ne saute absolument pas, peu spectaculaire. Il semble rivé à la piste tant ses quatre roues indépendantes semblent épouser parfaitement la moindre bosse. Efficace et diabolique au niveau de l'adhérence.

Le moteur est un peu trop pointu pour un engin tout-terrain, et bien mal servi par un accélérateur qui se coince, je n'arrive pas à en tirer la souplesse nécessaire à une conduite coulée. Afin d'en tirer la quintessence, je suis obligé de pousser chaque régime avant d'enclencher une vitesse supérieure.

Ici, la tendance sous-vireuse déjà observée sur la route prend de l'importance, l'autobloquant avant n'y étant sûrement pas pour rien. Si l'on veut éviter de tirer tout droit lorsque l'on arrive vite sur un virage, il faut jeter littéralement l'auto pour arriver à faire chasser un peu l'arrière et sortir de la courbe sur une bonne trajectoire.

Apparu lors de la dernière épreuve des Montagnes de Soule, puis trop brièvement aux 24 heures du tout-terrain où un ennui d'embrayage l'avait contraint à l'abandon, le buggy 4x4 des frères Bidart n'a pas fini de nous surprendre. Il faudrait à présent le confronter à une épreuve de plaine plus rapide pour savoir s'il s'agit de l'arme absolue en tout-terrain pour les années à venir. Le rêve de tout pilote basque est de remporter les Cimes. Avec ce nouveau proto, les frères Bidart se sont offert un merveilleux moyen d'y arriver ; c'est la victoire de la perspicacité.