

Retro
COURSE

Retro COURSE

132 pages

Rallye - Circuit - Course de côte

L'ACTUALITÉ DES COURSES DE VOITURES HISTORIQUES

Présentation



● Talbot Lotus de Ph. Gache

Circuit



● Spa Classic

Présentation



● Fiat Abarth 1000 TC

Rencontre : Gérard Bacle - Rallyes de régularité - Montées Historiques

Rallye du Maroc Historique

Le marché des voitures historiques
Le calendrier des épreuves



M 01160 - 91 - F : 6,50 €



6,50 € - Belg 7,50€ - DOM 7,90€ - J2FS - Luc 7,50€ - J2S CAN Post. cont. 8,50€

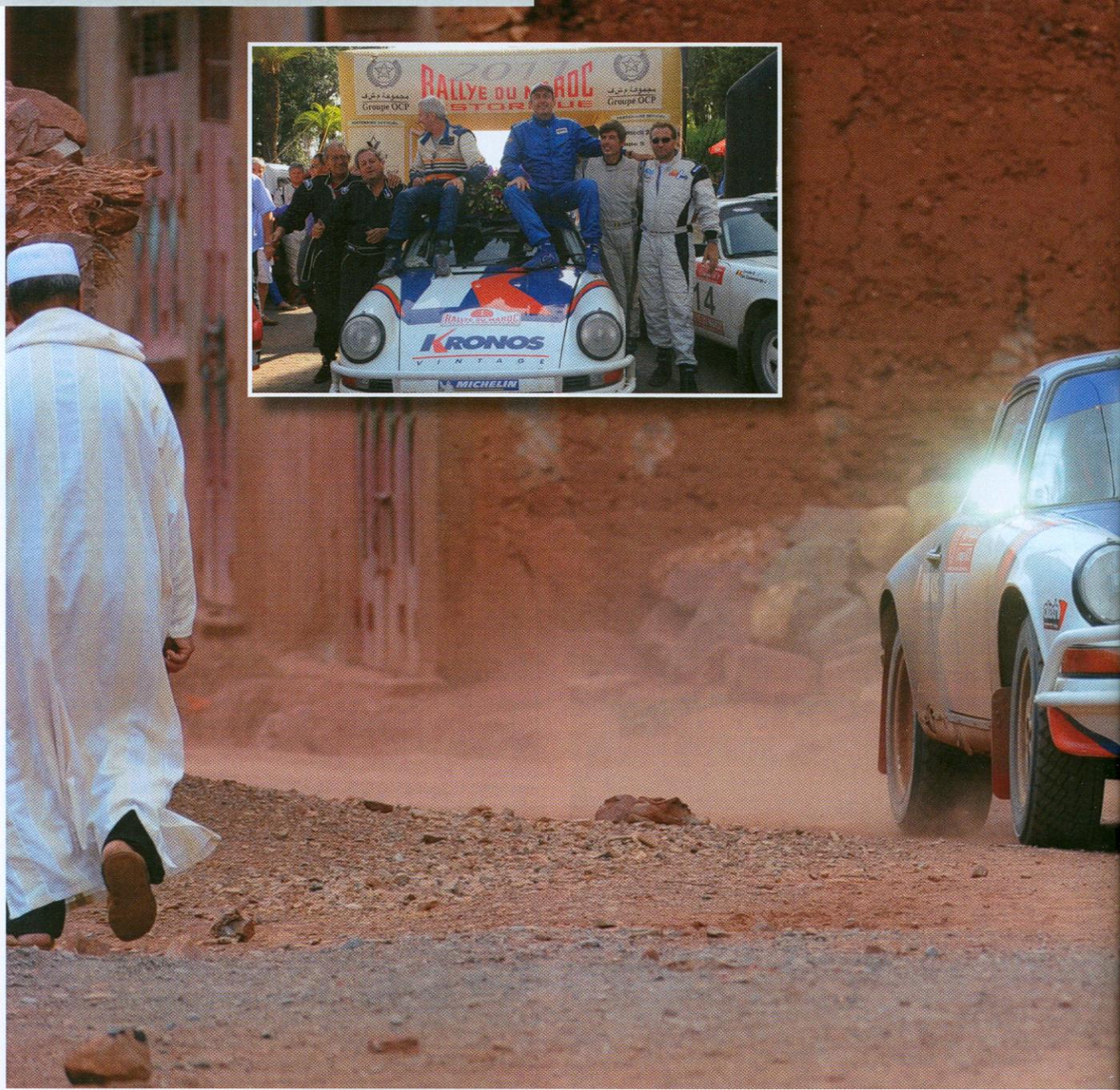


Rallye VHC + VHRS

Rallye du Maroc Historique

Après de courageux débuts l'an dernier, le Rallye du Maroc Historique a offert une très probante édition cette année, avec un plateau tout à fait honorable, composé d'une belle variété de belles autos. En seulement deux ans, l'épreuve chère à Yves Loubet est maintenant bien lancée. Bravo pour son travail et sa passion.

Merci, Yves !



Pilotes et suiveurs, "Il" nous a tous entraîné dans son délire, sachant faire partager avec sa ferveur communicative cette passion pour les grandes aventures. Organisé un vrai beau rallye VHC au Maroc en est bien une. Pas une promenade pour milliardaire, pas davantage un casse-voiture qui envoie à la destruction des autos de rallye sur des terrains de rallye-raid. Non, un vrai rallye sur terre, organisé par un pilote (et quel pilote !) pour des pilotes. Mobilisant les bonnes volontés, ralliant les passionnés, Yves Loubet a formidablement réussi un pari commencé plusieurs années auparavant avec son complice José Andréani. Avec beaucoup de courage, car avec seulement 23 autos au départ l'an dernier (après la défection de quelques velléitaires) l'affaire n'était pas simple, Yves et José ont maintenu leur première édition, laquelle a été un succès. Bien leur en a pris ; cette année les effectifs avaient pratiquement doublé. L'idée est désormais bien ancrée dans les esprits des passionnés, et ils sont nombreux à préparer une auto pour participer à cette épreuve fabuleuse. Comme le VHC est en train de venir peu à

peu dans les épreuves sur terre, en France avec timidité, mais aussi un peu partout ailleurs, le rallye du Maroc Historique a un bel avenir devant lui. Car le pilotage sur terre est quelque chose d'unique, particulièrement avec les autos historiques, qui comptent dans leurs rangs une majorité de propulsions. Le pilotage, rien que le pilotage. Pour proposer les spéciales les plus roulantes, celles qui font le moins souffrir les autos, Yves Loubet a passé de longs mois sur le terrain, parcourant plus de 20000 km en reconnaissance. Le résultat récompense ce travail de titan, avec un tracé d'une qualité exceptionnelle. Il est certes inévitable que certains tronçons se révèlent moins roulants ; ceux-là ont été parcourus en liaison. Par ailleurs, Yves tient absolument à une épreuve en ligne, non pas à une "marguerite" autour d'un même point. Le Maroc offre une variété de paysages tout aussi fantastiques les uns que les autres, et l'enchaînement des étapes permet de les apprécier. Le départ à Rabat se fait depuis le stade du Fus, devant la grande Bibliothèque nationale. L'alignement des autos a fière allure, avec plus de quarante véritables bijoux, présentés avec le

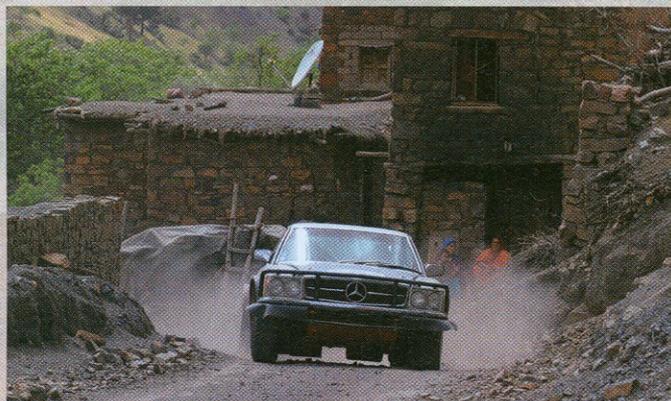


La belle histoire

C'est une aventure peu banale qui est arrivée à l'équipage Bernard Peynet/Jean François Chazot, engagés en VHRS avec leur Alpine A110. Tombés en panne, ils étaient d'abord dépannés par une voiture de l'organisation qui les laissa où ils le souhaitaient, dans l'attente de leur assistance. Mais entre quelques incompréhensions et des problèmes de téléphone, celle-ci n'arriva jamais. Au bout de longues heures, des bergers leur apportèrent des couvertures et ils passèrent la nuit à côté de leur Alpine. Pendant ce temps, l'assistance tournait en rond dans les environs. Au petit matin, un frugal petit-déjeuner leur fut proposé par les bergers. Puis avec l'aide de la gendarmerie et de quelques habitants, ils réussirent enfin à joindre leur assistance et à rejoindre le rallye. Une aventure qui les a finalement enchantés pour les souvenirs qu'elle leur a laissés.

Bravo

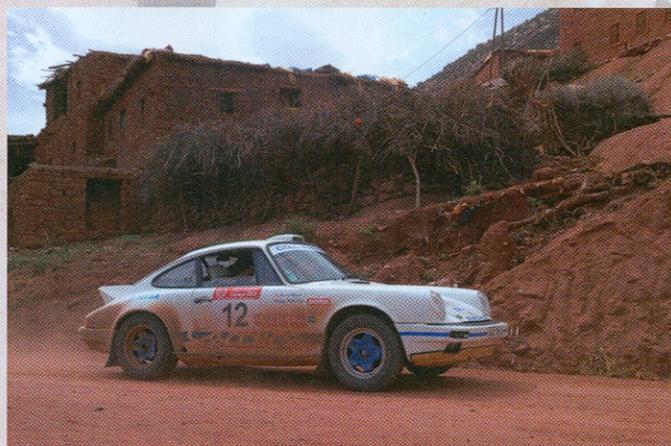
Après quelques hésitations l'an dernier, la Direction de Course menée de main de maître par Jannick Daubigné a bien réagi cette année. Elle a su prendre des décisions en adéquation avec le règlement, les impératifs du terrain et le désir de laisser un maximum de concurrents en course. Merci pour eux.



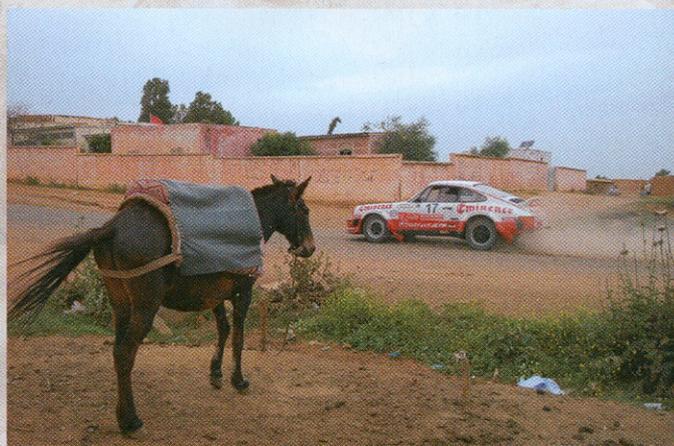
Les deux coupés Mercedes des frères Cochin ont réussi à rallier l'arrivée, malgré quelques problèmes de transmission et aussi de train avant sur celle d'Henry.



Brillante course de Christian Kelders/Christophe Kerkhove (Ford Escort Mk2) à qui le podium échappe pour moins de deux secondes. Ils y ont cru jusque dans la dernière spéciale !



Jean Michel Coll et Eric de Miguel ont été retardés par quelques problèmes d'alimentation d'essence, qu'ils ont résolus en improvisant un refroidissement, mais aussi d'ordre électrique.



La Porsche de Jean Verchère/Alexandre Cadene ne semble pas impressionner le moyen de transport le plus répandu du Maroc.



Pour sa première course, la Porsche Proto de Louis et Pierre Antonini a démontré le bien-fondé de sa conception, de laquelle découle la fiabilité.



Contrairement à la voiture d'Erik Comas, rapidement éliminée, l'Alpine Safari de Gérard Brianti a terminé le rallye.

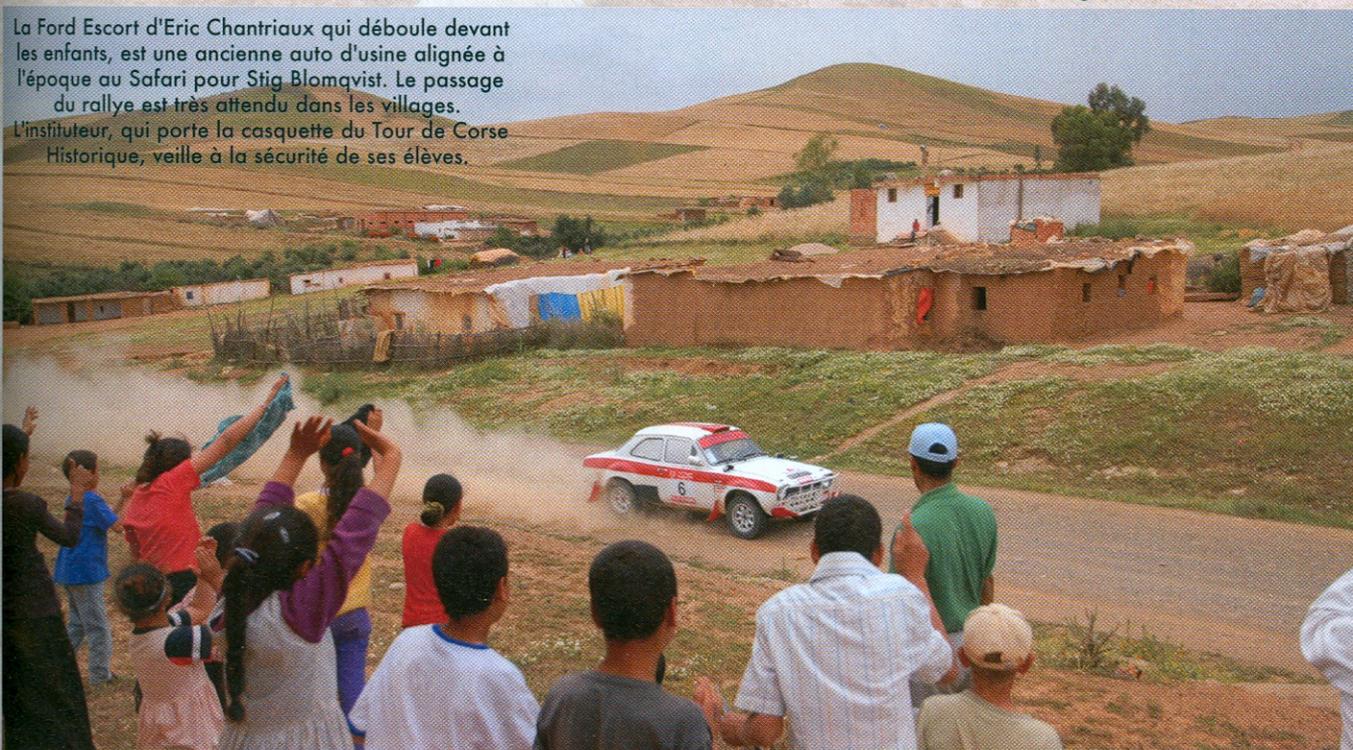


Catherine et Daniel Desbruères (Ford Escort Mk1) sont rentrés à bon port.



Les Marocains Khalid et Anissa Kabbage étaient engagés sur cette Ford Escort de location, dont le moteur a connu quelques problèmes de montée en régime.

La Ford Escort d'Eric Chantriaux qui déboule devant les enfants, est une ancienne auto d'usine alignée à l'époque au Safari pour Stig Blomqvist. Le passage du rallye est très attendu dans les villages. L'instituteur, qui porte la casquette du Tour de Corse Historique, veille à la sécurité de ses élèves.

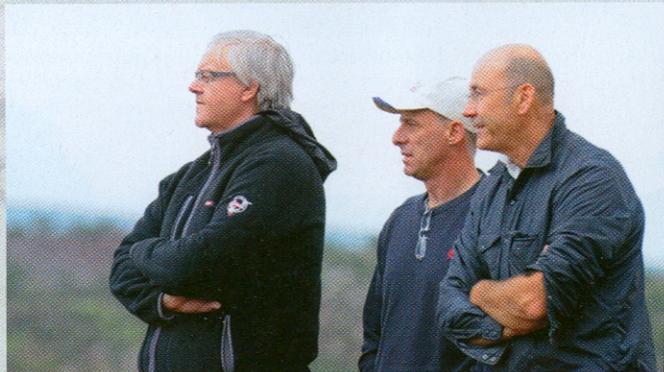


plus grand soin. Pour beaucoup d'entre eux, ce sera le baptême du feu. Très vite, quelques désillusions tempèrent les ardeurs : Philippe Gache casse le moteur tout neuf de sa Talbot Lotus, Erik Comas doit lui aussi rentrer prématurément (autobloquant), imité par Jean Pierre Lajournade dont la crépine de la pompe à huile a été enfoncée par une pierre, ce qui a été fatal au moteur. Michel Tarabassi a détruit sa Porsche dans une violente sortie de route. Plus de chance pour Jean Pierre Manzagol, boîte bloquée sur la R5 Gr 2, qui pourra réparer, et pour Eric Chantriaux qui parviendra à changer le pont de sa Ford Escort au pedigree impressionnant. Pour une mise en jambe avec retour à Rabat le soir, les émotions n'ont pas manqué. Sauf pour Grégoire de Mévius, déjà installé en tête. La seconde étape partait en direction de Fès, une nouveauté cette année. Pouvoir disputer des spéciales magnifiques, notamment celle tracée dans les montagnes d'Ito, était à ce prix. Une belle étape, dans laquelle Paul-Emile Decamp s'affirmait comme un challenger du leader, en signant le scratch dans la seconde spéciale. Mais attention aussi à l'attaque exceptionnelle de Daunat au volant d'une Citroën SM incroyable d'efficacité. Dès le début de la troisième journée, les paysages

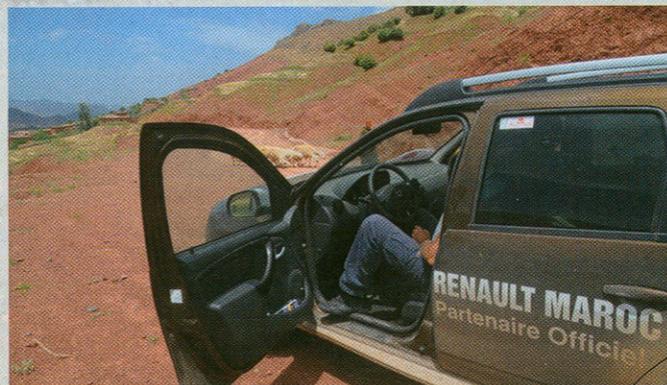
changent : le décor évoque plutôt les forêts alpines ! Les températures aussi ! Decamps signe un nouveau scratch. De Mévius gère calmement. Mais entre Van Cauwenberghe, pilote issu du rallye-raid qui dispute ici son premier rallye traditionnel, Kelders et Daunat, c'est la grosse bagarre. Sans doute un peu optimiste, ce dernier part à la faute et plonge dans un champ. Dont il ressortira au bout de plusieurs minutes en faisant littéralement sauter sa SM au-dessus du talus ! Dans la famille Vandromme, on s'arsoille gentiment entre le père avec l'Escort et le fils avec la Porsche ! La spéciale de Kénifra, la dernière de la journée, méritait à elle seule le déplacement : un mélange de 1000 Lacs et de Toscane du San Remo. Elle a pourtant failli être fatale à Chantriaux, dont le passage limite-limite illustre la couverture de ce numéro. Petite alerte aussi pour Jean Michel Coll, par ailleurs accablé par les petits soucis. Mais il a l'habitude. A Beni Mellal, terme de l'étape, De Mevius n'est pas inquiet. Demi-surprise le matin, avec la pluie. Elle a d'ailleurs failli perturber le déroulement de l'étape, mais le vent a remis rapidement les pistes en état. Cependant, la longue spéciale de 54 km a été réduite d'une vingtaine de kilomètres. Cette longue étape est magnifique, qui évolue à travers

l'Atlas. Que de changements de paysages : le soir, le rallye est à Ourzazate. Alerte dans le team Kronos : Jean Pierre Mondron doit abandonner, filetage de bougie cassé. La dernière journée affronte le célèbre Tizin-Test, mais pas en spéciale. Sans doute l'année prochaine. On se rapproche de l'arrivée finale à Marrakech. Au dernier point stop, Yves Loubet attend les équipages. Félicitations à Grégoire de Mévius qui a parfaitement géré son rallye. Bravo aussi à Paul-Emile Decamps qui a donné le maximum. Mais suspens entier pour la troisième

place. pour moins de deux secondes, Kelders échoue face à Van Cauwengerge. Nouvelle alerte pour Daunat, qui ne peut éviter des pierres, et est victime d'une double crevaisson, l'obligeant à s'arrêter pour changer. Enfin, Pili de La Fontaine, par la faute d'une bouteille d'eau baladeuse sous ses pédales posait sa Manta 400 dans le fossé, devant son fan club. Il manquait aussi depuis le départ Chantriaux, joint de culasse out. Podium d'arrivée. Une grande fête pour finir. Vivement la 3ème édition. ■



Alain Bernardet, responsable de la communication, en observateur avisé, Philippe Gache, avec bien les boules d'être très rapidement devenu spectateur, et Yves Loubet commentent les évolutions des concurrents. Ils ont été omniprésents tout au long du rallye



Renault-Maroc, partenaire du rallye fournissait les autos officielles, mais..... pas les moutons !



Rétro Course, fidèle partenaire de l'événement



Le local Paul-Emile Decamps s'est montré un adversaire coriace. Il termine à la seconde place.



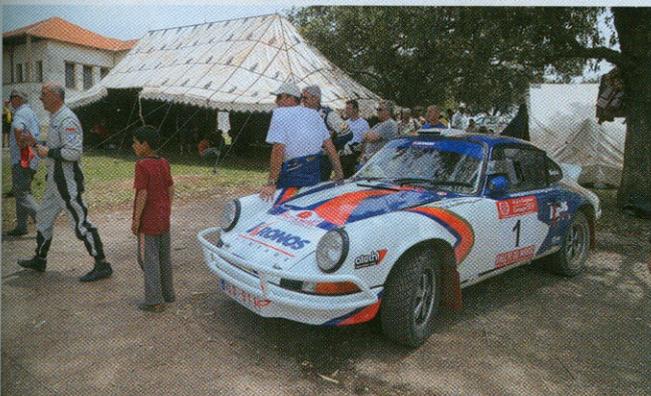
Organisation et direction de course réunies sous une même bannière !



Très belle prestation de Frédéric Daunat et de sa Citroën SM. Mais une sortie de route dans un champ, puis une double crevaison dans l'ultime spéciale les ont éloignés de la tête de course.



Les autos alignées sont superbement présentées, comme cette Peugeot 504 Ti pilotée par Guy Chriqui/Jean-Louis Juchault.



Pause ... couscous appréciée en milieu de première étape. Vraiment délicieux. Partout l'accueil marocain a séduit la caravane du rallye.



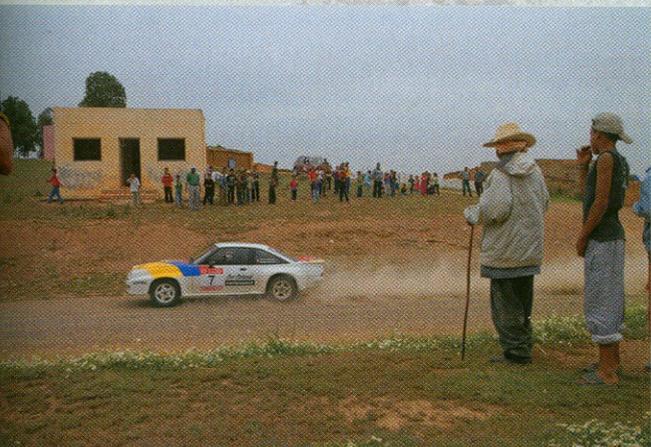
Claude Ruiz-Picasso/Benoît Couturier (Porsche 911 2.0) se sont bien amusés.



Plusieurs coupés Peugeot 504 V6 étaient au départ, Le mieux placé, une reconstruction à l'identique d'une auto d'usine, était celui de Bernard Barrille/Michel Faraud.



Dès la première spéciale, la Renault 5 Gr 2 de Jean Pierre Manzagol/Vanessa Magini a été victime d'un blocage de boîte. Néanmoins l'équipage corse a pu continuer le rallye.



Les spectateurs sont nombreux dans les villages pour assister au passage du rallye. Ici, l'Opel Manta 400 de Pili De La Fontaine/Georges Bonnan. Ce dernier, né à Casablanca en 1939, était le doyen de l'épreuve.



Peu de concurrents en VHRS. En fait de régularité, ils devaient disputer les spéciales comme des sélectifs, c'est à dire avec un temps imparti. François et Sophie Lavenant étaient les mieux armés avec leur Citroën DS Proto.