

L'univers du VHC et de la régularité

échappement classic

N°24 juillet 2012
mensuel

Souvenirs



PATRICK TAMBAY
« MON DUEL AVEC ARNOUX »

PRÉSENTATION
LE MANS
CLASSIC
2012

Au volant

Peugeot 505 Turbo
Ford Escort RS 1600
Porsche 911 Proto
Peugeot 504 Coupé V6

TAILLÉES POUR LES GRANDS ESPACES



ALBUM-PHOTOS
RALLYE DU MAROC HISTORIQUE

Album-photos



GRAND PRIX DE MONACO
HISTORIQUE



Interview
PATRICK LANDON

Vécu



PASSAGER D'ALEM
ET KANKKUNEN !

M 03306 - 24 - F: 6,50 €



Howd'neil

Et aussi : André Chollet, Autodrome Heritage Festival, Montée de Pégomas et Vélignes. Circuit : un plateau Protos pour 2013 ?



AU FINISH !

Il a fallu attendre l'ultime chrono pour savoir que le Belge Bernard Munster remportait l'épreuve africaine pour trente-six petites secondes d'avance sur Eric Chantreaux, un final à suspense après 2 100 km de course dans des paysages sublimes et sur des spéciales somptueuses. Six jours de course pour se gaver de glisses, de dérives, d'attaque et de pilotage, mais aussi de dépaysement, de regards différents, de convivialité et de solidarité... Un grand bonheur offert avec enthousiasme et passion par Yves Loubet et José Andréani à tous les concurrents. On en redemande !

Texte Pierre Gary - Photos www.oneshooting.eu





BERNARD MUNSTER

LE VAINQUEUR

Le pilote-préparateur belge de Verviers n'a rien d'un débutant. Habitué du championnat de France des rallyes sur terre où il a brillé en Subaru d'abord, puis en Skoda Octavia WRC, le voici qui arrive en historique avec des Porsche préparées au sein de sa structure BMA. Sa participation au rallye du Maroc devait valider un concept de préparation (des spécifications protos réversibles en configuration FIA) pour démontrer son expertise en la matière. Avec son compère Johan Gibbs, les choses commençaient plutôt mal avec la casse de la boîte de vitesses. Bernard ne se décourageait pas et, malgré quelques mésaventures, se retrouvait à chasser le Chantreaux ! « Nous n'avions pas reconnu et nous utilisons les notes fournies par Yves Loubet, très différentes du système dont nous avons l'habitude. Ce qui nous a valu une crevaison, un tout droit et une auto ensablée. Nous avons ensuite été confrontés à des ennuis d'embrayage (voir encadré Solidarité). À quatre spéciales de l'arrivée, nous comptions 45 secondes de retard sur Eric Chantreaux, alors en tête. Le duel était entamé ! Nous lui en reprisions 14 dans la spéciale suivante, Eric répliquait en en regagnant deux. Il ne restait qu'un seul chrono pour faire la différence. Et là, j'ai tout donné, j'ai attaqué comme rarement dans ma carrière. Et ça a marché ! Cette victoire, nous sommes allés la chercher avec nos tripes... »



Grégoire de Mévius comptait bien rééditer sa victoire de l'an passé. Le Belge semblait bien parti, signant les premiers scratches et se plaçant immédiatement en tête. Mais dans Finl, le quatrième chrono, le six cylindres de sa Porsche Kronos s'arrêtait de chanter. Grégoire perdait trente minutes pour découvrir un doigt d'allumeur desserré. Il repartait le couteau entre les dents, multipliant les meilleurs temps jusqu'à la fin. Mais le temps perdu ne se rattrape jamais, ou si peu !



Eric Chantreaux s'était engagé avec sa Porsche 914/6 dont le moteur cassait une semaine avant le départ. Eric, poussé par Yves Loubet, remontait en catastrophe son Escort 1600 BDA et fonçait à Agadir pour prendre le départ avec son fils Audric, dans le baquet de droite. A l'attaque en permanence, il se mettait en position de profiter des déboires des favoris. Eric se retrouvait alors au commandement, position qu'il conservait jusqu'au dernier chrono où il était coiffé par la Porsche de Bernard Munster.

RALLYE DU MAROC HISTORIQUE



Cathy Dubois

Au volant de la VW Golf GTI ex-Henri Trautmann, Jean-Jacques Compas se désolait de problèmes d'allumage lui pourrissant tout le début de course. Cet ennui enfin éliminé, l'accélérateur se bloquait, pour, ensuite, casser un support moteur. Le pilote de Reims trouvait enfin du plaisir avec la petite allemande et ralliait l'arrivée à la 39^e position.



Philippe Gacha, associé à Nicolas Rivière, inaugurait sa Mazda RX7 Groupe B. L'auto s'est montrée prometteuse, signant d'excellents chronos quand tout fonctionnait. « Sur la terre, elle sera formidable » se consolait Philippe. Une pompe à eau non adaptée au moteur rotatif provoquait d'irréremédiables fuites avec surchauffe. Philippe remettait la japonaise sur la remorque pour se consacrer à ses deux Porsche, aux mains d'Eric Clément et de Claude Ruiz-Picasso.



Cathy Dubois

Jean-Jacques Julien et Benoit Juif fondaient de gros espoirs sur le nouveau proto DS raccourci construit par Daunat Classic, motorisé par un quatre cylindres annoncé pour 200 chevaux. La mécanique Citroën jouait à la cocotte minute dès le départ, provoquant irrémédiablement l'abandon.



Frédéric Daunat réussissait un très beau parcours avec son proto SM raccourci. Il se maintenait dans le top ten jusqu'au moment où, voulant éviter un camion en liaison, il faisait une incursion dans un fossé qui tordait un bras arrière, avant de se rompre complètement en quittant le parc d'assistance. Le changement de la pièce coûtait quelques places à la Citroën que son pilote, jamais découragé, faisait remonter à la onzième place !

LE PARCOURS

Cette année, Yves Loubet a décidé de démarrer le rallye à Agadir. A partir de cette ville touristique, il a voulu offrir une palette riche et variée de terrains, paysages, rythmes et profils. En six étapes, dont la première très courte en guise de prologue, le tracé comportait vingt spéciales (deux furent annulées, le deuxième et la dernière), soit 386 km chronométrés pour un total de 2102 kilomètres. Les six différents tronçons menaient les concurrents d'Agadir à Quarzazate, Bin El Ouidane, Ifrane, Al Massira et, enfin, Marrakech pour, chaque jour, emprunter des spéciales aux caractères très typés. Les concurrents ont d'abord foulé les pistes en sable, prémonies du Sahara le long de l'Atlantique, pour s'attaquer ensuite aux cois escarpés du Haut Atlas, avec des passages à plus de 2500 mètres d'altitude. Les hauts plateaux, avec des spéciales hyper rapides propres à faire chauffer les rupteurs, laissent ensuite la place aux gorges plus serrées, à la végétation plus luxuriante, avec même quelques gués pour traverser des oueds encore en eau. Retour aux grands espaces avec les chronos bordant le magnifique lac Al Massira puis, pour finir en beauté, les dernières spéciales du désert des Aglayes où les enchaînements ultra rapides sont entrecoupés de virages plus serrés. Les concurrents sont unanimes pour louer la qualité des épreuves, rarement cessantes, généralement sélectives et toujours dans des cadres somptueux.



SOLIDARITÉ ET COUPS DE MAINS



Cathy Dubreuil

S'ils sont rivaux face au chrono, les concurrents n'en sont pas moins d'authentiques gentlemen dont les gestes de fair-play ennoblissent notre passion. Pour exemple, lorsque Bernard Munster, dès le départ, casse sa boîte de vitesses, Louis Antonini lui prête spontanément sa transmission de réserve. Un peu plus tard, c'est au tour du Corse de connaître un problème : il tape et tord le demi-train arrière droit de sa 911. Munster renvoie l'ascenseur et lui prête sa seule pièce en stock. « Maintenant, je n'ai plus le droit de sortir de ce côté », souriait-il. Le Belge n'était pas au bout de ses peines puisqu'un peu plus tard, il était bloqué à la sortie d'une spéciale, en panne d'embrayage. Cette fois, c'est Eric Chantreaux qui le ramène à l'assistance, à la ficelle derrière l'Escort et l'équipe Kronos fournira les pièces permettant à Bernard de repartir... Et de gagner ! De son côté, Eric Chantreaux pourra réparer son pont arrière grâce à un différentiel offert par un autre concurrent. Quant à la petite Alpine A110 de Gérard Brianti, stoppée pour un problème de boîte à la sortie d'une spéciale, était tractée jusqu'à son assistance par la grosse Mercedes d'Henni Cochin. Qui a dit que l'entraide n'existe pas en sport automobile ?



La famille Depons n'a pas connu un Maroc facile. Dominique, secondé par Jean Bourgoïn avec l'Escort 2 litres BDA (l'ancienne bleue repeinte en rouge) a commencé par perdre son démarreur en même temps que sa bonne humeur (vite retrouvée cependant). La fourchette de boîte a ensuite déclaré forfait puis il a fallu vidanger le circuit d'alimentation, contaminé par une essence frelatée coupée à l'eau. Bref, il a fallu mettre les mains dedans ! Les belles pistes atteintes, le sourire revenait et la place finale n'avait plus d'importance. De son côté, Henry, qui naviguait Serge Cazaux dans la Kadett GT/E, était également victime de la mauvaise essence avant de renoncer, désespéré par le ratatouillis du moteur...



A 68 ans, Jean-Pierre Manzagol possède un enthousiasme et une forme de jeune homme. Avec Vanessa Magini, sa coéquipière, il s'est vaillamment battu, trouvant le rythme juste pour mener sa RS Turbo à la huitième place. « Ce n'est pas mal car la voiture n'est pas vraiment adaptée à ce type d'épreuve » concédait-il.



Cathy Dubreuil

Christian Kelders se montrait extrêmement rapide au volant de son Escort Mk2 à moteur BDA. Jouant au chat et à la souris avec Paul-Emile Decamps pour la deuxième place, il tombait dans le seul piège de l'ES7, pourtant bien souligné dans les notes d'Yves Loubet, sortait de la route et ouvrait son train avant.



Jean-Pierre Lajournade, qui alterne avec bonheur Lotus, Porsche et... Renault, comme circuit et rallye, avait la ferme intention de se mêler aux meilleures voitures françaises. Sa R12 Gordini, à la préparation très soignée, lui permet de terminer à une très honorable 21^e place.



Passant sans transition du VHRS au vrai rallye, et pas n'importe lequel, la courageuse Laure Mary avait fait appel à l'expérimentée Françoise Conconi pour la navigation et à Jean-Luc Bolla pour la maintenance de son Opel Kadett GT/E. Pas un souci pour les filles qui pointaient à la 42^e place !

Michel Faraut se délectait de disputer ce rallye avec son fils Laurent au volant d'un coupé 504 Proto, construit par Jean-Luc Bolla. Tout allait bien quand une faute l'envoyait en tonneau. Si Laurent s'en sortait sans une égratignure, Michel avait droit à trente points de suture...



Avec la BMW Alpina 325 quasiment de série, Yvan Mirand et Pascal Vuadens roulaient à bon rythme sans souci. Quand ils se faisaient doubler dans une spéciale par un concurrent qui leur projetait des pierres en se rabattant trop tôt. Résultat : pare-brise et phares éclatés, radiateur percé et ventilateur hors service. Bien malheureux à l'assistance de Ouarzazate, les deux hommes étaient embarqués presque de force dans la Renault 12 d'un Marocain... Qui leur fournissait les pièces nécessaires pour réparer et continuer !



L'ex-pilote de Formule 1 Eric Van de Poel, recordman des victoires aux 24 Heures de Spa, se retrouvait complètement inexpérimenté au Maroc où il disputait son premier rallye sur terre. Avec Emmanuel Eggermont dans le baquet de droite de la Porsche proto, il commençait plutôt bien en signant le troisième temps dans le prologue. Curieusement haute sur pattes (Eric appréciait ce comportement), la 911 partait en tonneau en quittant Ifrane. Eric repartait mais le radiateur d'huile endommagé lui fera perdre beaucoup de temps...

**RALLYE DU MAROC
HISTORIQUE**

1 BARRILE + 2 TONNEAUX = 1 MIRACLE

Bernard Barrie a connu une jolie mésaventure avec sa Talbot Lotus. « Le deuxième rapport a sauté dans un droit serré, je me suis retrouvé en roue libre. L'arrière a glissé dans le fossé. J'ai pris un gros rocher sur le côté, pas très fort mais cela a déséquilibré la voiture. Elle a roulé sur un gros tas de cailloux qui a bien « mochoillé » la carrosserie. On a pu la sortir avec la dépanneuse après le passage du dernier concurrent. Finalement, c'était impressionnant mais moins grave qu'il n'y paraissait, la caisse n'avait pas bougé. L'équipe de Jean-Luc Bolla a pris les choses en main. La direction a été changée avant beaucoup de débosselage. L'assistance a été du feu de dieu, les garçons se sont jetés sur ce défi, ils ont réussi un miracle. Je pouvais repartir ! »





Les parcs fermés sont toujours splendides, comme ici à Ouarzazate.

LE BILAN DE YVES LOUBET



« Nous n'en sommes qu'à la troisième édition et il semble que l'épreuve soit déjà à maturité. Bien sûr, nous avons connu quelques petits ratés, comme deux annulations de spéciale, comme un manque de communication des chronos et des classements, mais dans l'ensemble tout s'est bien déroulé. Les commissaires, qui fonctionnaient en binômes franco-marocains, ont effectué un travail formidable. Ils ont été fidèles à leurs postes malgré le drame qui a touché leur famille avec l'accident d'Alain Beltrando. Du côté des concurrents, le niveau s'est révélé très relevé, à tous niveaux, pilotes, voitures, équipes. Le rallye a été disputé du début à la fin ! Et il y a de nombreuses voitures intéressantes en cours de montage, bientôt prêtes à nous rejoindre. Nous avons également été soutenus par les autorités marocaines qui poursuivront l'effort avec nous dans le futur. Pour l'année prochaine, nous irons probablement explorer de nouvelles pistes plus au Sud où les paysages, les couleurs, sont exceptionnels. En tout cas, choukran à tous... Et à l'année prochaine ! »



Dans ce genre d'épreuve, l'assistance revêt une importante capitale au point que les patrons d'équipe y attachent une attention toute particulière. Si les hommes et le matériel sont particulièrement choyés, les véhicules sont aussi mis au diapason, comme le magnifique Super Galion de chez Jean-Luc Bolla ou l'extraordinaire P4 à moteur V6 du team Streit Senior. On en redemande !



Grâce à sa famille et ses amis, Philippe Wambergue, avec son vieux complice Pascal Maimon, prenait le départ au volant d'une DS 21 préparée par Michel Boutias. Petit moteur de 130 chevaux mais suspensions efficaces, l'auto virevoltait aux mains du pilote qui n'a rien perdu ! Une pompe à eau récalcitrante provoquait la rupture du joint de culasse. La panne était réparée mais beaucoup de temps s'envolait. Philippe terminait 38^e avec une sérieuse envie de reprendre la compétition !



La « panzer division » des frères Cochin ne se laissait pas impressionnée par les difficultés marocaines. Henri connaissait une petite frayeur à cause d'une pierre coincée dans les freins arrière, il trait droit et basculait dans le fossé. Il repartait heureusement. Quant à Jacques, sa Mercedes 500 SLC jouait la dépanneuse pour ramener l'Alpine au bercail.

Vainqueur du dernier grand rallye du Maroc en 1988 et camarade de classe de l'ami P-F Rousselot, Paul-Émile Decamps retrouvait une Manta 400, comme à l'époque et peut être l'exemplaire de son succès, préparée par Guy Colsoul. Navigué par Michel Gauteron, le Franco-Marocain, handicapé par une démultiplication un peu courte, devenait le champion du raptur ! Mais il prenait surtout une lourde pénalité en s'endormant sur son dessert lors du déjeuner à la Ferme Rouge. Du coup, de prétendant à la victoire, il se retrouvait quatrième à Marrakech...

RALLYE DU MAROC HISTORIQUE



L'ex-Alpine du team Comas, menée par Gérard Brianti et Olivier Campena, se retrouve à une jolie 25^e position à l'arrivée. Ce n'était pas évident malgré l'excellente préparation de l'équipe, qui n'a pas hésité à s'entraîner avant le départ sur la piste d'Aïss-Monteils, en proie à des problèmes de boîte de vitesses heureusement résolus durant la course.



Deuxième du Trophée Visa 1 000 Pistes 1986 derrière Christian Dorche, Jean-Luc Marteil retrouvait grâce à Jean-Jacques Julien le volant de la Citroën plus d'un quart de siècle après. Il n'avait pas le temps de reprendre ses marques qu'un différentiel cassait déjà. Heureusement, l'assistance du Daumat Classic veillait. Navigué par Nicolas Klinger, l'ancien retrouvait sa jeunesse au point de parler, à l'arrivée, de remonter sa propre Visa qu'il a toujours conservée pour reprendre la compétition !

Pilote expérimenté, puisque équipier de Philippe Gache dans la série Blancpain, Eric Clément, navigué par Fabrice Gordon, débutait en rallye. Tout commençait très mal puisqu'en essais, quelques jours avant le départ, le Porsche proto juste sorti de chez SMG partait en tonneau par l'avant. Reconstituée à la hâte, Eric effectuait une course époustouflante qui le menait sur le podium, sans aucun problème hormis une casse de pivot sur une corde un poil optimiste. Une belle réussite !



LE CLASSEMENT FINAL

Munster-Gitsel (Porsche 911 Proto) – 2. E. Chantreaux-A. Chantreaux (Ford Escort RS 1600) – 3. Clément-Gordon (Porsche 911 Proto) – 4. Decamps-Gauteron (Opel Manta 400 Gr B) – 5. Mondron-Werner (Porsche 911) – 6. De la Fontaine-Ciocca (Opel Manta 400 Gr B) – 7. A. Vandromme-Raffaelli (Porsche 911) – 8. Marzagol-Magni (Renault 5 Turbo) – 9. Antonini-Nicolet (Porsche 911) – 10. Borne-Delplancke (Ford Escort), etc., 44 classés.

