

L'univers du VHC et de la régularité

échappement classic

N°35 juillet 2013 mensuel

Interview



PHILIPPE WAMBERGUE

Au volant

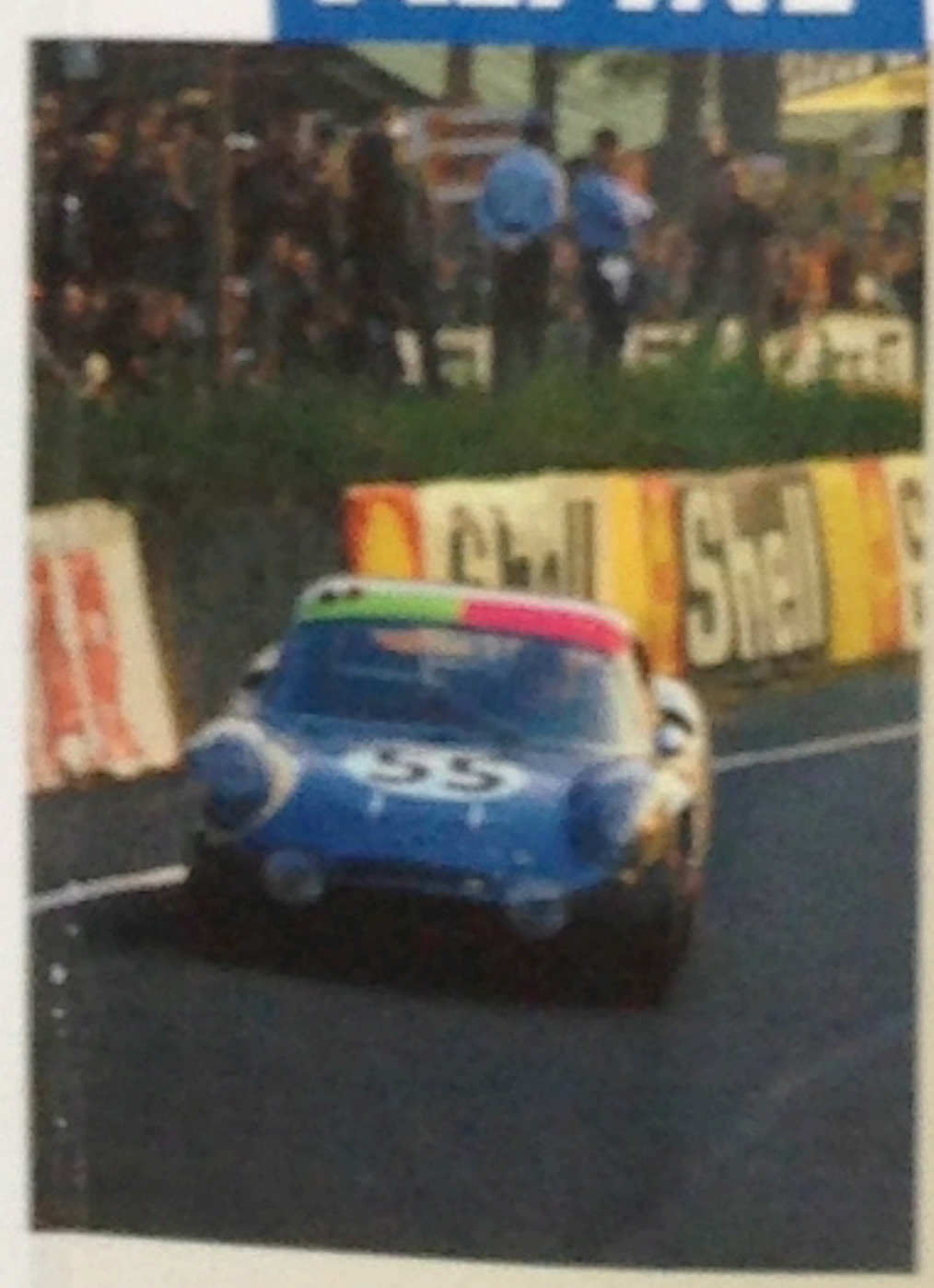


FORD CAPRI RS Groupe 2 1974

SPA CLASSIC
Les Tourisme
à l'honneur

ALPINE

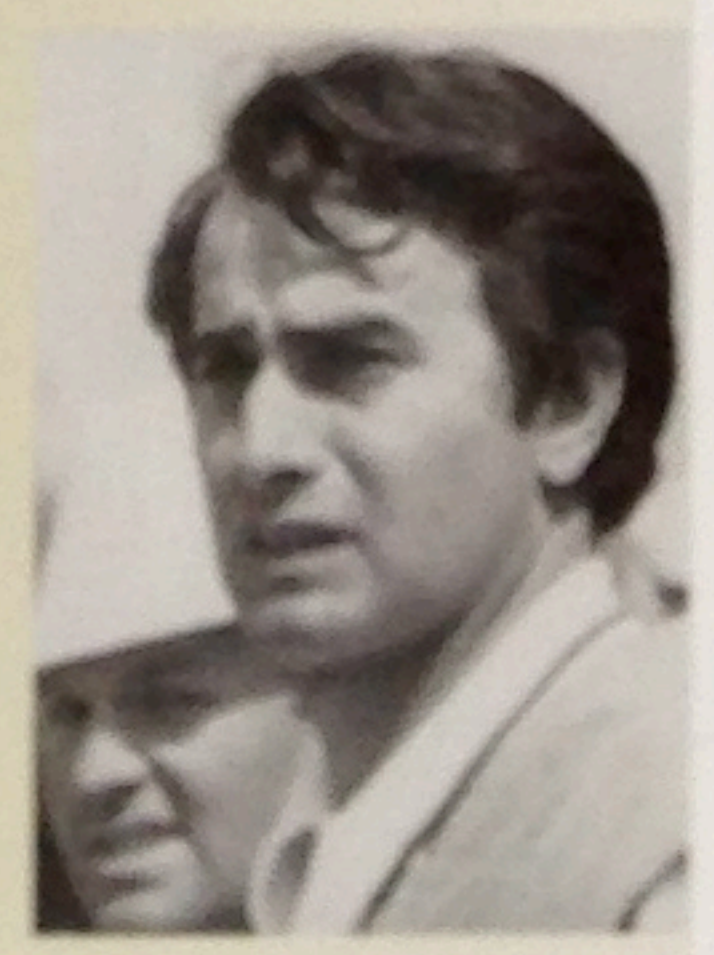
HIER ET AUJOURD'HUI



← Jean-Luc Thérier
« Mes 24 Heures du Mans »

Jacques Cheinisse →
1971, le premier titre

Saga Alpine à Dieppe
L'hommage du
Grand Prix de Charade



Vécu

RALLYE DU MAROC HISTORIQUE



Au cœur de la course avec les pilotes

Houmell

M 03306 - 35 - F: 6,50 €



Belg.: 6,50 € / Suisse: 11,50 CHF / Esp.: 7,50 €
Italie: 7,50 € / Lux.: 7,50 € / Port.: 7,50 €
Aut.: 7,50 € / Dan.: 7,50 € / Tom: 990 XPF
Maroc: 60 MAD

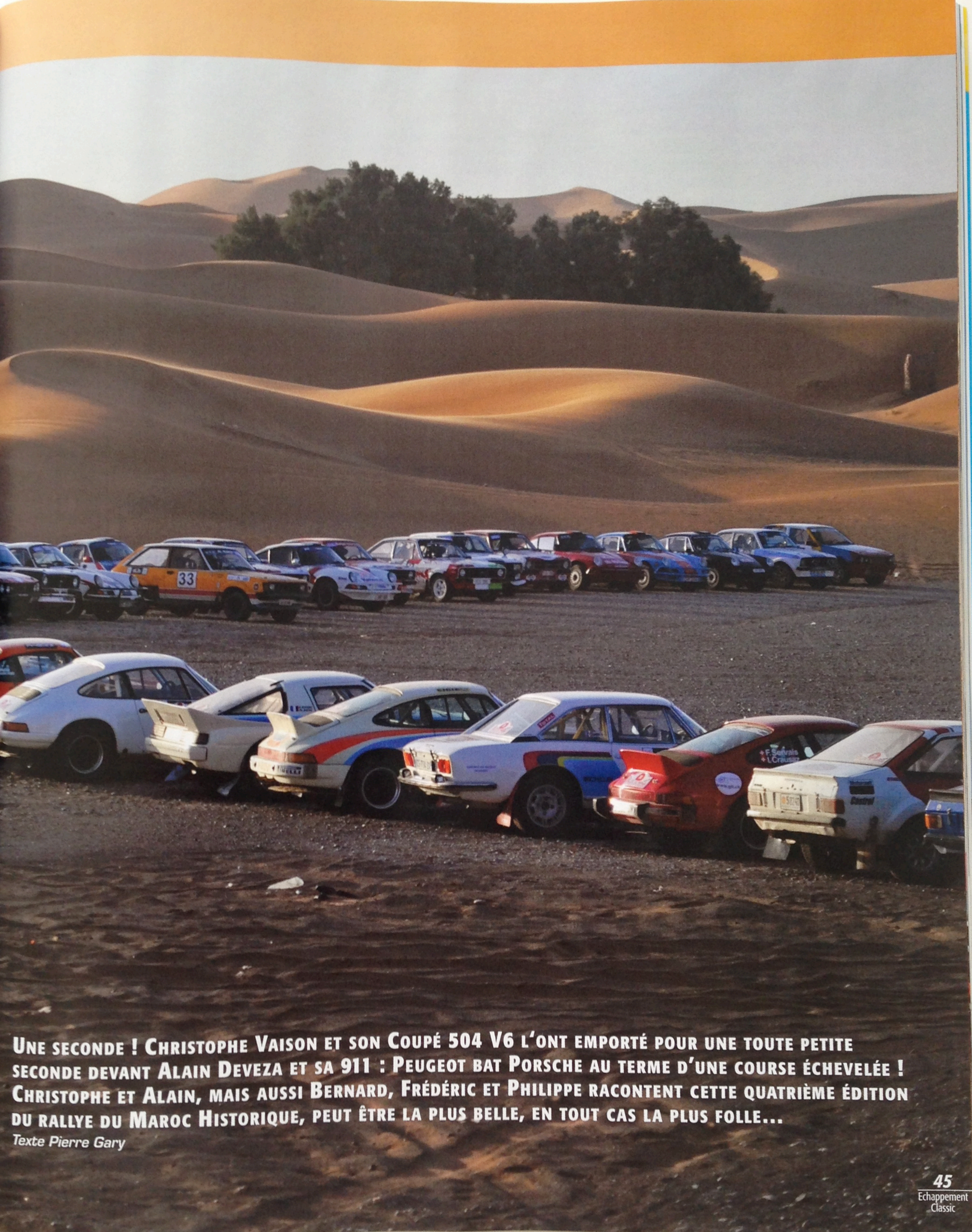
Cathy Dubuisson



Rallye du Maroc Historique 2013

Magie africaine





UNE SECONDE ! CHRISTOPHE VAISON ET SON COUPÉ 504 V6 L'ONT EMPORTÉ POUR UNE TOUTE PETITE SECONDE DEVANT ALAIN DEVEZA ET SA 911 : PEUGEOT BAT PORSHE AU TERME D'UNE COURSE ÉCHEVELÉE ! CHRISTOPHE ET ALAIN, MAIS AUSSI BERNARD, FRÉDÉRIC ET PHILIPPE RACONTENT CETTE QUATRIÈME ÉDITION DU RALLYE DU MAROC HISTORIQUE, PEUT ÊTRE LA PLUS BELLE, EN TOUT CAS LA PLUS FOLLE...

Texte Pierre Gary

Nos cinq héros ont tous atteint l'arrivée du rallye, c'est peut-être leur seul point commun car, au départ, leurs expériences se révélaient très diverses. Le plus inexpérimenté était certainement Philippe Tollemer qui se lançait dans l'aventure avec son épouse Christelle. Leur premier départ en rallye ! Philippe est un ténor du rallycross, comme Christophe Vaison qui précise « On a beau dire que j'ai l'expérience du rallycross, c'est du circuit avec une quatre roues motrices de 500 chevaux et un grip de folie. Le rallye sur terre, ce n'est pas pareil. » Et si Christophe connaît le rallye asphalté, ce n'est pas le cas de Philippe : « Pendant les quinze jours avant le départ, nous nous sommes entraînés dans le salon, Christelle lisant les notes et moi passant les vitesses et tournant un volant virtuel. Mon épouse n'avait aucune idée de ce qu'était un droite 2 ou un GAF... Nous avons adapté les notes d'Yves Loubet sans jamais avoir fait une spéciale ni jamais avoir mis les pieds au Maroc. Ensuite, ni Christelle ni moi ne connaissions notre droite et notre gauche. Nous avons résolu le problème en collant d'énormes D et G sur le tableau de bord ! »

Alain Deveza, comme grand animateur du championnat de France des rallyes sur terre, n'avait que l'historique à découvrir. « Bernard Munster m'a travaillé au corps pour me faire venir en historique avec les vieux ! Il m'a vanté le rallye du Maroc en affirmant que c'était la plus belle épreuve disputée dans sa vie. » Quant à Bernard Barrile et Frédéric Daunat, les deux hommes ont disputé l'épreuve l'an passé, ils savaient à quoi s'en tenir. Le premier avait fait évoluer sa Talbot Lotus, le second paradait au milieu de son team Citroën revêtu d'une somptueuse combinaison de course aux couleurs officielles de la marque. Fred en rougissait presque de fierté : « Une reconnaissance qui fait plaisir ! »



Cathy Dubuisson

LE RALLYE 2013

Yves Loubet et José Andreani, les pères de l'épreuve, n'ont pas été avares pour cette édition : 2 500 km au total, 440 chronométrés en 21 spéciales, le tout en un itinéraire soigneusement choisi et savamment découpé, étaient au menu. Départ d'Agadir et arrivée à Marrakech, comme l'an passé, mais de sacrées surprises entre les deux : les concurrents ont eu droit aux plus formidables contrastes avec le désert de sable des dunes de Merzouga le matin et l'arrivée, le soir, dans la « Suisse marocaine », à Ifrane, où tombait de la neige fondue... Six jours, six étapes (Agadir, Tafraout, Ouarzazate, Merzouga, Ifrane, Bin El Ouidane et Marrakech) qui ont offert un terrain aussi varié qu'extraordinaire avec des toboggans vertigineux, des pistes sillonnant au fond de gorges rouges, traversant des palmeraies rafraichissantes ou des ergs surchauffés, franchissant des cols du Haut Atlas et redescendant vers d'immenses étendues d'eau douce, des spéciales tortueuses ou hyper rapides, pour gros cœurs ou doigts de fée, toutes superbes et rarement cassantes. Pour faciliter la vie des concurrents, dont très peu ont pu reconnaître, Yves fournissait des notes très complètes, adaptées au terrain et aux pilotes pas toujours très aguerris. Des 19 pionniers de la première édition, 82 équipages ont pris le départ en 2013. Le rallye s'internationalise avec des concurrents de dix nationalités, dont les Philippines ! Les enjeux deviennent sérieux, notamment pour les préparateurs : quatre grands

Premières aventures

Le top de départ est donné à Agadir. Pour le couple Tollemer, c'est le baptême : « Nous n'avons jamais roulé avec la Ford et jamais utilisé de notes. La voiture est saine et facile à maîtriser, ça rassure. Mais, dans une grande courbe à fond, nous sommes tombés sur deux ânes... On m'avait prévenu, le rallye c'est l'improvisation. Quant aux notes, il faut reconnaître que j'ai souvent roulé à vue. » Alain, le Porschiste, découvre sa 911 : « Je n'avais effectué qu'une mini séance d'essais avec la Porsche, juste avant les vérifications... J'ai fait plein de tête-à-queue, j'avais encore le pilotage de ma Subaru Groupe A à quatre roues motrices dans les jambes. J'ai cru que je n'arriverais pas à comprendre le fonctionnement de la 911. J'ai demandé à

« Dans les derniers chronos, le tempo de Christelle est parfait, elle est devenue une véritable coéquipière ! »

(P. Tollemer)



Cathy Dubuisson

José Andreani, à gauche, et Yves Loubet, au micro, sont les âmes de l'épreuve.

spécialistes des Porsche (le Français SMC, les Belges BMA-Munster et Kromos ainsi que le Britannique Turhill) ont croisé le fer sur les spéciales marocaines pour démontrer le sérieux de leurs prestations. De plus, l'épreuve africaine devient pour certains un véritable test en vue du mythique Safari au Kenya. Et comme il se murmure qu'une nouvelle épreuve historique est en train de naître sur ce continent, au Sénégal, un véritable challenge africain pourrait voir le jour !

www.rallyedumaroc-historique.com

Bernard de m'en montrer le mode d'emploi. Dans la première spéciale, je n'ai commis que deux tête-à-queue, je commençais à comprendre ! Ensuite, il a fallu que je trouve un rythme : le rallye est long, la voiture n'est pas incassable comme le tank qu'est une Subaru Groupe A. On m'avait également recommandé d'épargner la boîte de vitesses, un point faible de la Porsche. En revanche, les suspensions sont extraordinaires, ça absorbe d'une force, mieux que sur la Subaru. Ce sont des amortisseurs de WRC ! » Christophe Vaison, lui aussi, prenait la mesure des choses et jugeait son coupé 504 V6 : « Sur la première spéciale, j'étais un peu perdu malgré deux passages en reconnaissances avec François Lethier, le boss du FYL Racing. Je suis parti avec l'ambition de finir dans le top 5. Dans le premier chrono, mon cinquième temps m'a rassuré alors que j'estimais avoir mal roulé. Je me suis rendu compte aussi que nos rapports de boîte étaient trop longs. Nous avons pris au maximum 178 km/h à 6000 tours, loin du régime maxi. A part cela, nous n'avons pas connu le moindre problème sur les autos. Une fiabilité totale ! Certains ont tenté des pneus pas chers, je n'ai pas voulu prendre de risque, j'ai monté des Michelin. Bien m'en a pris ! J'avais déjà suffisamment à faire dans l'auto avec ce type de terrain, le glisse, la motricité, les notes pour m'encombrer et

LA PORSCHE D'ALAIN

Alain Deveza a inauguré pour son premier rallye historique cette nouvelle 911 construite par Bernard Munster dans les ateliers BMA Vintage. Basée sur une caisse de 2,4 T de 1972, cette voiture possède des renforts extrêmement sophistiqués et des suspensions développées en collaboration avec Reiger. Conçue en vue de l'East African Safari, cette 911 est équipée d'un six cylindres trois litres de 280 chevaux et d'un couple de 31 m.kg dont on a cherché la disponibilité à bas régime plutôt que la cavalerie brute. Bernard Munster a beaucoup travaillé le poids puisque l'allemande n'atteint que 1068 kg tous blindages compris.



Pierre Gary



plus de la gestion de pneus inconnus. L'auto était vraiment sympa à conduire. Je freinais encore trop tôt mais le comportement se révélait formidable, agréable et très sain. » Bernard Barrile, évaluait lui aussi sa monture mais commençait le rallye en perdant du temps : « J'ai toujours eu des problèmes de moteur avec ma Talbot Lotus et, cette année, elle a bien fonctionné ! On a enfin réussi à la fiabiliser. Le moteur a un caractère plutôt pointu, fonctionnant de 3500 à 8000 tours, un peu pénalisant dans le lent mais bien dans les allonges. Cette année, vu le plateau, mon objectif était d'atteindre la quinzième place. Mon budget était un peu serré, je partais avec très peu de pièces de rechange et les amortisseurs, à une voie, étaient ceux de l'an passé ! Je suis parti prudemment en étant, en plus, bloqué dans les deux premières spéciales derrière un concurrent que je rattrapais, effectuant à chaque fois cinq ou six kilomètres dans sa poussière. » Chez les bleus, Frédéric Daunat restait serein malgré une première déconvenue : « Je n'ai eu le temps que de reconnaître les spéciales du premier jour, surtout la toute première dans laquelle j'avais fait trois ou quatre passages. Evidemment, elle a été annulée ! »

La SM trouve sa superbe dans le désert où ses suspensions hydrauliques font merveille.

LA FORD ESCORT DE PHILIPPE

La voiture de Philippe Tollemer n'est pas une inconnue. Fabriquée par le spécialiste anglais RallyXtreme, cette Mk2 fut inaugurée par Stig Blomqvist, lui-même, aux Boucles de Spa 2011, épreuve où on la retrouvait l'année suivante aux mains de Didier Auriol. Entre les deux, elle remporta le rallye d'Ypres avec Robert Droogmans. Totalement conforme aux

spécifications FIA, l'Escort est motorisée par un BDG à carbus de chez Wilcox développant 251 chevaux... lorsqu'il est alimenté par de la bonne essence ! Boîte 5, pont Atlas, autobloquant ZF, suspensions Bilstein et un poids de 1050 kg en font une auto performance et polyvalente, malgré le handicap de roues de 13 pouces.



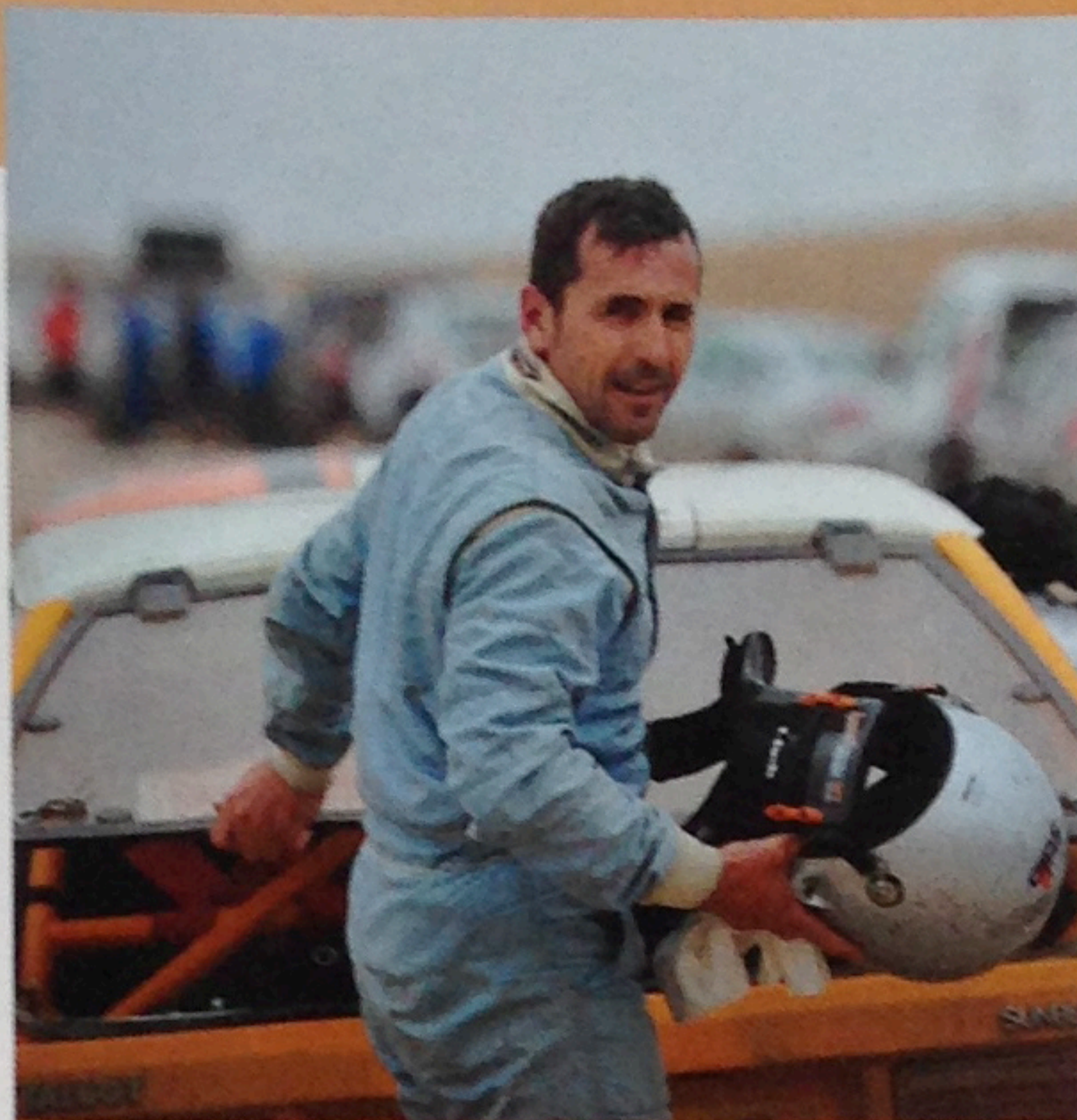
La chaleur et les premiers ennuis

Le rallye part à un rythme d'enfer, trop vite peut être. Eric Clément, Philippe Gache, Grégoire de Mévius se retrouvent en tête. Nos amis restent, plus raisonnables, à l'affût. Christophe Vaison découvre aussi la chaleur. « Le deuxième jour, les spéciales étaient très rapides et entrecoupées d'épingles. Il faisait très chaud

et lorsqu'on arrive à la table du CH avec 49°, ça calme ! Heureusement, nous avons des entrées d'air efficaces. Mais le moteur est un peu monté en température dans ces successions de virages serrés où la vitesse n'est jamais assez élevée pour refroidir. » Alain Deveza, de son côté, essaie de se situer face à la concurrence : « Le soir de la première journée, nous



étions quatrièmes. Là, j'ai compris que nous pouvions faire de belles choses ! Et dans le premier chrono du lendemain matin, je vois Eric Clément, alors en tête, planté dans les rochers. Ça m'a fait mal mais j'ai réalisé que nous passions à la troisième place derrière la Mazda de Gache et la Nissan 240 RS de Grégoire de Mévius. Nicolas Rivière, le coéquipier de Philippe Gache, a réévalué mes ambitions : « Toi, avec ta voiture, tu fais le top cinq ! » Je pense alors rouler à ma main mais, sur une bosse, la voiture retombe de travers sur la roue arrière droite, en tordant un bras. Du coup, la roue prend du carrossage négatif, le pneu s'use et finit par rendre l'âme. Nous perdons deux minutes pour changer la roue et, en remontant dans l'auto, je ne rebranche pas l'intercom. En roulant sans les notes, je me fais surprendre dans un petit droite et le cul de la Porsche se pose sur un gros bloc de rocher... Nous avons perdu près de dix minutes pour nous sortir de cette situation et nous dégringolions à la vingtième place ! » Comme Alain, Bernard n'évite pas l'erreur : « Le deuxième jour, de Tafraout à Ouarzazate, le rythme était très élevé. Dans Fint, un très beau chrono, j'ai réussi un huitième temps malgré un tête-à-queue à trente mètres de l'arrivée... Il y avait des photographes et des pneus chauds, j'en ai trop fait ! Ensuite, nous avons abordé le désert, j'ai un peu galéré dans des portions très rapides, entrecoupées de passages d'oueds plutôt cassants, avec de gros freinages... Là, nous avions du mal à les situer et, sans avoir reconnu, nous nous perdions souvent dans les notes. J'étais obligé de rouler sur la défensive pour préserver la voiture. A un moment, après un ciel, la piste se partageait en deux. Evidemment, j'ai pris le mauvais côté et j'ai insisté en pensant que nous allions rejoindre la spéciale. Quand j'ai vu que, au contraire, nous nous écartions, j'ai choisi de couper à travers le désert pour rejoindre la bonne piste. Et nous nous sommes encore perdus ! Me repérer dans le désert a été l'un de mes points faibles... » Chez les Tollemer, l'apprentissage se poursuit, parfois dans la douleur : « Aujourd'hui, il fait encore plus chaud, 47 degrés dans la voiture. Notre auto chauffe toujours. A la sortie de la 6, Tata Fouzguid, nous terminons à 105 degrés. Ça sent l'abandon ! Je décide d'enlever la calandre, mais il ne faut pas prendre de cailloux sur la piste. En liaison une roue éclate, la jante se pulvérise et se coince entre le disque et l'amortisseur. Le téléphone ne passe pas, nous ne pouvons pas alerter nos mécanos, il va falloir se débrouiller. Nous repartons enfin, la voiture chauffe encore. Nous nous traînons jusqu'à Ouarzazate où nous effectuons l'assistance sur le trottoir. Quant aux pneus, nous en avons déjà passé six à l'arrière et les deux que nous avons mis pour faire la dernière spéciale sont déjà bien entamés. Nous savions déjà que nous nous pénalisions en roulant en 13 pouces mais les pneus choisis ne sont absolument pas adaptés au terrain marocain. » Frédéric souffre aussi de la chaleur.



Cathy Dubuisson

« J'ai choisi de couper à travers le désert pour rejoindre la bonne piste. Et nous nous sommes encore perdus ! »

(B. Barrile)

« La température était élevée et le V6 a chauffé les deux premières étapes. Mais tout le monde a connu le problème. Je n'ai pas roulé à fond. Quand je vois le gros voyant rouge s'allumer sur le tableau de bord, ça me paralyse un peu. C'est quand même un moteur Maserati, je ne veux surtout pas le casser ! Je roule avec des pièces qui ont 40 ans, il ne faut pas l'oublier... Ensuite, j'ai connu mon seul souci mécanique : la pompe à essence a merdé au départ de Fint. Je suis quasiment tombé en panne d'essence et, le temps d'enclencher la deuxième pompe, la voiture s'est presque arrêtée, j'ai perdu une trentaine de secondes. »

Les portes du désert

Après tout juste deux jours de course, les rangs s'éclaircissent. La troisième étape, sublime, mènera les concurrents vers Merzouga et le désert. Philippe Gache se retrouve en tête devant Christophe Vaison et sa Peugeot qui connaissent encore quelques surprises : « Le troisième jour, dans la fameuse spéciale des « studios de cinéma », derrière Ouarzazate, un désert parsemé de décors de films, nous nous sommes perdus au bout d'un kilomètre, un truc qui ne m'était jamais arrivé de ma vie ! Nous avons fini par nous rendre compte que la bonne piste était à 150 mètres de là où nous roulions. Nous avons dû sauter une petite marche pour retrouver le droit chemin, puis, complètement perdus, nous sommes arrivés beaucoup trop vite dans une épingle que je croyais plus éloignée. Ça passe tout par les portes et, deux kilomètres avant l'arrivée, je rattrape la Lancia Delta qui officiait en voiture zéro, déjà doublée par Philippe Gache qui partait devant nous. Le pilote de la Delta n'a rien vu. Dans l'énervement, je l'ai touché en le doublant dans la poussière. Je peux dire que cette spéciale a été marquée de temps forts ! Autre moment exceptionnel, nous avons connu quelques surprises dans les spéciales au pied des dunes de Merzouga. Yves Loubet a fait passer une lame sur le parcours après que nous ayons reconnu, supprimant une dizaine de virages ! Nous ne retrouvions plus nos notes et nous nous demandions si nous étions sur la bonne piste... Pilote et copilote étaient un peu affolés dans l'auto. Nous finissions toujours par nous recaler, je dois dire que mon copilote était excellent : Pascal Duffour a juste été trois fois champion de France sur la terre avec Jean-Marie Cuoq, une référence ! »

Alain, de son côté, n'avait plus qu'une idée en tête celle de regagner le temps perdu : « J'ai tenté de rouler un peu plus vite pour remonter, cela a payé ! »

LE COUPÉ 504 V6 DE CHRISTOPHE

Déjà vus l'an passé, les coupés 504 V6 protos du FYL Racing sont revenus, plus méchants et plus aboutis, avec de nouvelles ambitions. Christophe Vaison a encore franchi un stade au niveau des suspensions et des freins alors que le V6 PRV s'est vu transfiguré dans les ateliers de Lorrtec, le motoriste de Pont-de-Vaux. Les deux Peugeot protos, avec 270 chevaux et 34 m.kg très disponibles avec quasiment un châssis de WRC, se sont montrées à la fois très rapides et parfaitement fiables. L'équipe de François Lethier, dirigée sur le terrain par André Trossat, un vrai renard d'Afrique, a réussi un coup presque inattendu qui génère de nouvelles ambitions africaines, vers le Kenya cette fois !



Pierre Gary

Je suis resté prudent mais j'ai fait monter quatre pneus neufs au départ d'étapes. Puis je vois De Mévius arrêté, et Munster en tonneaux... Ça tombait comme des mouches et moi, je regagnais des places. Et comme j'avais accéléré le rythme, je multipliais les temps scratch, le mercredi soir, on se retrouvait déjà huitièmes. » Le pilote de la Talbot-Lotus continue à un rythme élevé tout en dosant son effort. « Je ne roule jamais à 100%, j'en garde toujours un peu sous le pied par sécurité. Cela n'a pas empêché un arbre de roue de se desserrer. A Merzouga, j'ai aussi pris un gros trou, j'ai eu peur de tordre quelque chose. La grosse révision par l'assistance de Jean-Luc Bolla a montré qu'il n'y avait pas de dégâts, heureusement. » Christelle et Philippe poursuivent leur parcours d'initiation, toujours dans la bonne humeur malgré les difficultés : « Depuis quelques spéciales, le terrain est plat. Il est très difficile de se repérer et comme de nombreux concurrents, nous nous perdons régulièrement. Dans le huitième chrono, nous avons croisé une Porsche à contresens. Nous avons passé la ligne sans même nous en rendre compte. Ce terrain est le cauchemar des navigateurs... La neuvième spéciale était montagnueuse et roulante. Cela faisait plaisir de revenir sur des routes clairement délimitées. Mais, à la sortie de courbe, à la réaccélération, un pneu arrière éclate. Nous avons choisi des pneus durs pour ne pas crever. Notre équipement pour changer la roue n'était pas pratique. Le temps de mettre en sécurité notre Ford, de dégager la roue et de faire la réparation, nous perdons plus de dix minutes. En repartant, une Porsche Kronos nous double. La poussière est infernale. Décidément nos pneus ne sont pas bons. Si cela continue, nous al-



Cathy Dubuisson

« Je vois De Mévius arrêté, et Munster en tonneaux... Ça tombait comme des mouches et moi, je regagnais des places »

(A. Deveza)

LA CITROËN SM DE FRÉDÉRIC

Réplique fidèle de la fameuse SM Bandama construite en deux exemplaires en 1972, la Citroën Maserati de Frédéric Daunat, fabriquée par ses ateliers devenus presque l'antenne historique de la marque, possède un moteur moins performant que ceux d'époque avec un V6 2,8 litres, quasiment en

configuration Merak de série, de 220 chevaux. La franco-italienne est lourde avec environ une tonne et demie. Mais les suspensions hydrauliques concoctées par le pilote-préparateur offrent une telle efficacité et un tel confort de pilotage que bien des imperfections sont gommées !

Frédéric Daunat est félicité par Yves Matton, le patron de Citroën Racing venu supporter les anciennes de la marque.



Cathy Dubuisson

lons finir le rallye sur les jantes. Pas mieux du côté du moteur qui ne tire pas. Il faut taper dedans pour maintenir du régime. L'après-midi nous repartons avec des pneus usagés avec la peur de crever à nouveau. L'arrivée à Merzouga, au pied des dunes, sans doute le lieu le plus magique du rallye nous redonne le sourire. » Du côté de la SM, les suspensions hydrauliques semblent idéales sur les pistes, le vaisseau du désert impressionne les chronos...

Sable et neige

L'étape suivante était un chaud et froid. La chaleur du désert au début, de la neige fondue à la fin, une sacrée douche marocaine ! La montagne apportait le froid et l'altitude raréfiait l'air, rien d'anodin pour les moteurs. Christophe Vaison en a particulièrement souffert. « A ce moment de la course, notre situation n'était pas si confortable que cela. Bien sûr, Eric Clément, Bernard Munster, Grégoire de Mévius avaient abandonné, j'étais deuxième derrière la Mazda de Philippe Gache. Mais, Antoine Vandromme, avec la Porsche Groupe 3, commençait à pousser fort. J'arrivais heureusement à creuser un écart dès qu'il y avait du vertical mais dans le roulant, c'était moins flagrant. Avec à peine une minute d'avance sur Vandromme, nous n'étions pas à l'abri d'un problème, d'une crevaison, je restais sur la défensive. Alain Deveza s'est mis à fondre sur nous. Je ne pensais pas qu'il reviendrait aussi vite ! C'est là que nous nous sommes aperçu du handicap de la boîte de vitesses. Vers Ifrane, dans les spéciales en altitude, nous perdions 20% de puissance, comme tout le monde. Mais avec une démultiplication trop longue, c'est encore plus pénalisant ! Mais, en redescendant, les dernières spéciales sont devenues extrêmement rapides avec moins de vertical. Nous perdions l'avantage de la qualité de nos suspensions et il nous manquait encore un peu de puissance. Malgré la formidable préparation de Lorrtec, il ne faut pas se voiler la face, un PRV, c'est encore aujourd'hui un moteur arrêté ! » Alain continue sa progression éclair : « Le jeudi, avec Guy, nous décidons d'aller chercher Antoine Vandromme, 18 secondes devant nous, pour remonter en quatrième position. » Ce sera chose faite ! Bernard Barrile, lui aussi, manquait d'air : « J'ai perdu de la puissance en altitude, comme tout le monde. Dans les longues lignes droites, il manquait environ 1000 tr/mn... Malgré cela, je réussissais à regagner les places perdues dans le désert. » Christelle et Philippe continuent à emmagasiner de belles images en dépit de soucis techniques toujours présents : « Une étape magique ! Nous partons des dunes et nous arrivons dans une station de sports d'hiver. De la neige fondue salue notre arrivée à Ifrane avec 8 degrés au parc d'assistance. Nos problèmes de moteur ne seront pas réglés et nous allons terminer le rallye sans solution. Du côté

LES AVENTURES DE MOMO

Jean-Claude Lamorlette, dit Momo, était un pilier du magazine *Echappement*. Aujourd'hui heureux retraité, il raconte ses aventures au sein du Streit Racing.

« L'histoire a commencé en 2011 lorsque Serge Zèle a invité Roland Streit à venir voir le Maroc Historique. De là en a découlé la construction de deux 505 Turbo et la reprise de la compétition après plus de vingt ans d'interruption, pour l'un, comme pour l'autre. Coup de maître, pour ce coup d'essai, puisque les deux 505 plus la 504 du team confiée à nos confrères Pascal Dro-François Xavier Basse sont à l'arrivée en 2012.

Pour cette 4^e édition, l'équipe est à nouveau au départ d'Agadir avec une solide équipe d'assistance composée de Jack et Bernard, deux anciens de Peugeot Sport (époque de Sochaux !), Michel, un baroudeur des rallyes, Gilou, un Vosgien au caractère bien trempé, puis Julien et Sébastien, deux jeunes motivés, des copains de Cédric, le nouveau coéquipier de Roland. René Ricci, le préparateur qui a tiré 300 chevaux du moteur turbo, accompagné de Jean-Claude, un de ses amis, est aussi du voyage.

Arrivés une semaine avant, nous effectuons un tour de reconnaissances pour nous habituer aux notes fournies par Yves Loubet et avoir une idée du parcours. Un gros morceau avec, cette année, un jour de plus de course et, surtout, la découverte du sud marocain avec les étapes de Tafraout et Merzouga, proches des premières dunes du Sahara.

Dans la première étape Agadir-Tafraout, notre 505 refuse de démarrer dans la zone de neutralisation de la 3^e ES. Roland trouve heureusement le petit fil qui s'est déconnecté. Ensuite, sur la liaison vers Tafraout les deux 505 se mettent à tourner sur 3 cylindres, presque simultanément. Est-ce l'essence venue de France dans les 18 jerrycans de l'assistance ? Est-ce des résidus au fond des réservoirs car les 505 n'ont pas roulé depuis presque un an ? Après près de quatre heures d'effort au parc de Tafraout les injecteurs sont débouchés.

Lors de la 2^e étape nous retrouvons la grande classique de Fint, peu avant Ouarzazate, où Roland réalise un beau 8^e temps et, nous, le 13^e à seulement 11 secondes, sur les 35 km. Une saine émulation règne dans le team ! A Ouarzazate, Roland occupe une superbe 6^e place au scratch malgré quelques problèmes récurrents d'injecteurs, et, nous, la 11^e.

La 3^e étape débute avec beaucoup de poussière puis, dans l'ES9, du côté de Thinerir, Roland s'arrête croyant

avoir crevé à cause de vibrations sur de la tôle ondulée et perd environ 50 secondes. Après les ES10 et 11 disputées près de Merzouga, dans un environnement de sable, l'assistance aura encore beaucoup de travail avec les injecteurs pour Roland et la coupelle d'un amortisseur qui s'est cassée sur notre 505. Il faut démonter la traverse arrière et ressouder l'ensemble. Roland est 11^e au classement et, nous, 13^e derrière les Porsche de Van de Poele, l'ancien pilote de F1, et de l'Italien Faldini, copiloté par Fabrizia Pons (connue pour avoir couru plusieurs saisons à côté de Michèle Mouton).

UN PAVÉ DANS LE PARE-BRISE !

La 4^e étape démarre mal pour nous puisque, après seulement 2 km de l'ES12 de Merzouga, nous crevons à l'arrière. Nous ne nous sommes pas entraînés et perdons un temps fou pour changer la roue. Affolement, attache de roue difficile à desserrer, cric qui s'enfonce dans le sable... Cela nous coûte près de 9 minutes !! Consolation, notre 505 marche, contrairement à celle de Roland qui doit déboucher ses injecteurs à chaque assistance. A la sortie du regroupement de Midelt, des ados mal intentionnés caillassent certaines voitures. Roland reçoit un gros pavé sur le pare-brise qui vole en éclat. Revenu dans la ville, en accord avec la direction de course, il saute l'ES13, où il sera crédité d'un temps forfaitaire, pour avoir le temps de monter un pare-brise récupéré sur une épave. C'est l'Afrique !! Et à Ifrane, à 1 600 m d'altitude, après être partis le matin au milieu des dunes, terme de cette 4^e étape, Roland tombe à la 18^e place et nous, à la 22^e place. La 5^e étape qui rejoint le lac de Bin El Ouidane est la plus belle avec quatre superbes ES dont celle de Kenifra, appelée aussi 1000 Lacs avec ses 64 bosses. Roland y signe un impressionnant 4^e temps et, nous le 12^e à seulement 9 secondes pour les 25,2 km. Sans ennui nos 505 sont compétitives et nous remontons, respectivement, aux 15^e et 16^e places, au général. Beau tir groupé qui ne changera pas, le lendemain, pour rejoindre la célèbre place Jemaa El Fna de Marrakech. Un petit pincement au cœur lorsque nous passons à côté de la Mazda de Ph. Gache, arrêtée dans la toute dernière ES des Agafayes. Là, nous avons assuré, pour ne pas risquer une nouvelle crevaillon. A l'arrivée c'est le bonheur pour toute l'équipe et nous avons la joie de monter sur le podium de la superbe remise des prix, le soir même, dans la propriété de Pili de la Fontaine. »

des pneus, en revanche, cela s'arrange, nous avons été dépanné par Christophe Jacob, nous lui devons un grand merci ! » Fred Daunat, lui aussi, a subi la douche écossaise, riant et pleurant selon le terrain : « En quittant Merzouga, la SM s'est montrée très à son aise dans le désert, le long des dunes de sable, où j'ai signé un très bon quatrième temps sans forcer. Nous, il ne nous faut pas de grimpettes et de relances. Il y a eu une montée très raide tout en épingle, c'était horrible. Là, on se fait mettre des volées par des voitures qui ont des chevaux. On manque de puissance et ça patine. En traction et plus d'une tonne et demie à trimballer, la double peine ! Et comme c'est moi qui prépare la voiture, je sais exactement ce qui ce passe à l'intérieur de mon moteur. Ça m'arrache les tripes ! »

Incroyable final !

Dernière étape avant Marrakech et l'arrivée. Philippe Gache est en tête, Christophe Vaison deuxième et Alain Deveza troisième. Tout semblait joué. Et pourtant ! Christophe se sentait heureux de sa deuxième position, mais s'inquiétait de la remontée du Porsche : « Alain Deveza arrivait à me reprendre 1,4 seconde au kilomètre. Je roulais propre et vite mais en sécurité. Je savais qu'Alain devait attaquer au maximum s'il voulait remonter. Il n'était donc pas à l'abri d'une faute. C'était chaud mais, au bout d'un moment, il a décidé que la troisième place lui convenait. Il a presque proposé un pacte de non agression sur les dernières spéciales. Mais, dans le dernier chrono, lorsque j'ai vu la Mazda de Philippe Gache, alors largement en tête, garée sur le côté, j'ai compris que je me retrouvais premier et qu'Alain se sentait libéré du pacte. La spéciale était hyper rapide et j'étais limité en vitesse de pointe. J'ai piloté le plus propre possible, très vite et en évitant la faute. Il s'en est fallu d'une seconde ! Mais j'ai quand même eu un peu peur... » Christophe remportait ce rallye du Maroc Historique, devant un Alain Deveza survolté : « J'étais d'accord pour figer les places : troisième, c'est bien ! Avec Christophe Vaison, deuxième derrière Gache, nous avons quasiment signé un pacte de non agression. Nous entamions la dernière spéciale avec une minute et 18 secondes de retard sur la 504. Inutile de se mettre la pression. Au bout de dix kilomètres sur les trente que totalise ce chrono superbe et roulant, je vois la Mazda de Gache arrêtée... Le pacte ne tenait plus. Mon copilote me balance : "Maintenant, on attaque !" Il m'a envoyé les notes avec une cadence qu'on n'imagine pas, la Porsche a volé ! Au point stop, il y avait Bernard Munster, Laurent Carbonaro, Jean-Marie Cuoq... Tous étaient venus voir. Et il nous manquait une seconde, une microscopique seconde ! Un final magnifique, je ne suis pas déçu du tout, c'était beau ! »



Le coupé Peugeot 504 V6 de Christophe Vaison n'a pas connu le moindre souci et remporte une sensationnelle victoire.



LE CLASSEMENT

1. Vaison-Duffour (Peugeot 504 Coupé V6), en 4h32'49"3 - 2. Deveza-Tezenas du Montcel (Porsche 911) à 1" - 3. A. Vandromme-Raffaelli (Porsche 911 SC) à 4'45"1 - 4. Cunningham-Forde (Ford Escort RS 1800) à 8'11"5 - 5. Barrile-Chiappe (Talbot Sunbeam Lotus) à 9'24"2... etc.



Bernard Barrile avait aussi son défi à réussir : « Le dernier jour, j'ai fini par retrouver ma cinquième position. Dans le froid et le brouillard, j'avais un peu peur et Fred Daumat, pas loin derrière, commençait à remonter sur moi. Dans la dernière spéciale, je me suis craché dans les mains et j'ai réussi à contenir la SM ! » Le pilote de la Citroën a du mal à rouler sans arrière-pensée, il reconnaît sa position compliquée : « Comme je suis aussi à la tête de l'équipe, je pense aux autres voitures du team... Impossible de rouler avec l'esprit libre. Je servais en plus d'éclaireur pour la bande puisque, à l'arrivée des spéciales, je téléphonais pour les prévenir d'endroits difficiles ou cassants... Et le soir, on bosse à l'assistance jusqu'à minuit. Et lorsqu'il faut se lever le matin à six heures pour repartir, je suis fracassé ! Heureusement, mon équipe a été top et mes pilotes vraiment bons et attentionnés. Je roulais avec le numéro 6, nous

terminons sixièmes. Le six me porte chance, c'est le numéro que j'avais en 2 CV Cross lorsque j'ai été champion de France. » Pour les Tollemer, l'apprentissage se termine : « Pour nous la routine s'installe. Christelle arrive désormais parfaitement à m'annoncer les notes. Le déclic s'est produit. L'accueil des gens du rallye n'est pas un légende : Michel Baconnais, coéquipier de Michel Crespel, et Isabelle Reigner, la copilote de Christophe Jacob, ont été deux anges gardiens efficaces qui ont permis à Christelle de poser toutes les questions et de progresser rapidement. Dans les derniers chronos, le tempo de Christelle était parfait, elle est devenue une véritable coéquipière ! »

Tous, sans exception, repartent avec des souvenirs extraordinaires et des images plein la tête. Yves Loubet a réussi son pari : le rallye du Maroc Historique s'est transformé pour tous en une aventure magique. ■