



► Les Argentins Jorge Perez-Companc/José Volta placent leur Ford Escort RS1800 à la seconde place.

MAROC HISTORIC RALLY

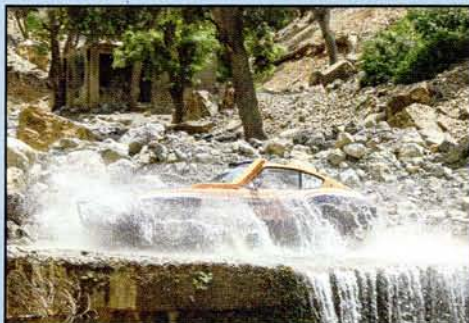
TRÈS INTERNATIONAL



◆ Nouvelle victoire, pas du tout imméritée, pour Bernard Barille et Patrick Chiappe (Talbot Sunbeam Lotus) qui profitent de l'abandon de Gache.

◆ L'accueil de tout un pays.





➤ La Datsun 240 Z de Andrew Siddall/Gary Mc Elhinney termine à la 5^e place.



➤ Alain Deveza était leader lorsque le team BMA a retiré ses autos suite à l'accident de Gérard Brianti.



➤ Les Belges Joost Van Cauwenberge/Steven Vyncke manquent le podium pour une poignée de secondes !

Tout promettait une 8^e édition encore plus belle que les précédentes. Yves Loubet, avec l'appui de plus en plus fort des autorités locales, mais aussi de sponsors, avait une nouvelle fois encore beaucoup travaillé pour offrir à « ses » concurrents un parcours magnifique, avec un découpage revu selon les souhaits des participants. Effectivement le rallye fut beau, difficile et ne couronna son vainqueur qu'au terme de la dernière spéciale. Hélas, il fut aussi dramatique, avec la sortie de route de Gérard Brianti en qui tous saluèrent un vrai gentleman-driver.

Si la tristesse s'abattait une nouvelle fois sur le rallye, ce qui hélas peut survenir n'importe où et n'importe quand en sport mécanique, il faut retenir que le Maroc Historic Rally s'internationalise de plus en plus avec un fort contingent de Britanniques, Sud-Africains, Argentins, etc. qui viennent renforcer les rangs des Marocains, Français, Belges, Italiens, Suisses des débuts. Ce qui est très encourageant pour Yves Loubet. On peut aussi se féliciter une nouvelle fois de la diversité des autos engagées et constater que les différents types de voitures (tout à l'arrière, moteur avant propulsion, deux ou quatre roues motrices, etc.) sont tout à fait compétitifs avec une bonne et indispensable préparation. Satisfaction également en constatant qu'une « petite » traction se hisse à la 9^e place, ce qui devrait en encourager d'autres. Une bonne partie de ces effectifs se retrouveront en octobre

en Sardaigne, en attendant le 9^e Maroc Historic Rally.

Le film de la course

Le rallye part de Rabat pour une petite spéciale de 9 km (Ain Sferjja) en prologue, pour déterminer l'ordre des départs de la première « vraie » étape. 54 équipages en prennent le départ, dont Maheo/Rubio (205 Gti), de justesse, après avoir été bloqués à la douane. Philippe Gache (Mazda) est le premier leader mais les trois meilleurs se tiennent en seulement deux secondes ! Grégoire De Mevius et Alain Deveza (Porsche tous les deux) complètent le podium ô combien provisoire. Patrick Borne a déjà en main sa Mazda et ne concède que 7 secondes à son compagnon de Team. Le Sud-africain Geoff Bell est tout proche. Les « locaux » Bruno Igounenc et Pili De La Fontaine réalisent aussi une très belle performance, 6^e

temps ex-aequo. L'Argentin Gorge Perez-Companc reste dans les 10 secondes. Grands animateurs l'an passé, Fred Rosati et Bernard Barrile sont partis prudemment mais ils complètent le Top 10.

ETAPE 2

5 ES au programme, dont Khatouat et ses 31 km. Malheureusement la mise en place tardive des commissaires entraîne l'annulation de la première du matin. Un très beau temps, des pistes fabuleuses, tous les pilotes apprécient cette deuxième journée de course. En tête, une superbe bagarre oppose Grégoire De Mevius, qui a choisi de ressortir sa Porsche déjà deux fois victorieuse ici en remplacement de la Nissan 240 RS moins fiable, et Philippe Gache. Trois secondes séparent les deux hommes à la fin de l'étape ! Mais le pilote de la Mazda a dû composer avec une biellette de direction tordue qui lui a coûté 20 sec

➤ Sans doute la perf' du rallye ! Au prix d'une attaque de tous les instants, Arnaud Maheo et Frédéric Rubio hissent leur Peugeot 205 Gti à une magnifique 9^e place.



► Première expérience ici pour Sébastien Chol comme copilote de Dominique Lesourd.



DG Racing

Préparation moteur VHC et moderne
Restauration de véhicules de collection

06.72.44.86.19 - desmoulins.guillaume@gmail.com
2006 rue des Tuilliers - 73240 Champagneux

dans la longue spéciale de 31 km. Alain Deveza est en embuscade à la troisième place avec sa Porsche BMA tandis que Bernard Barrile, qui avait connu un souci de transmission pendant le prologue, est remonté très rapidement à la quatrième place. Quelques pilotes étrangers comme l'Argentin Perez-Companc et le Britannique Bentley ont perdu quelques places suite à des crevaisons. Le grand malchanceux du jour est Patrick Borne qui a cassé le moteur de sa Mazda alors qu'il se montrait compétitif. Du travail pour l'équipe SMG pour lui permettre de repartir.

ETAPE 3

Tracée entre Rabat et Ifrane, la troisième étape comprend cinq épreuves spé-

ciales, dont un nouveau « monument » Moulay Bouazza (16 km) à disputer deux fois. Philippe Gache et Grégoire De Mevius reprennent leur duel, chacun réalisant un temps scratch dans les deux premières ES. Après le regroupement très typique à Moulay Bouazza, les concurrents s'élancent une deuxième fois dans cette spéciale très sélective. Parti le couteau entre les dents De Mevius, une fois n'est pas coutume, sort de la route au bout de 100m, dans le premier gauche. Avec une roue de sa Porsche arrachée, sa course se termine provisoirement. Mais tous les supporters du pilote belge espèrent le voir repartir en super rallye le lendemain. Dans la spéciale suivante « Bouchebel », Gache effectue une petite excursion dans un

champ, à la sortie d'un virage très piégeux, et perd une trentaine de secondes offrant du même coup la tête de l'épreuve à Alain Deveza (Porsche), qui ne cesse d'augmenter son rythme. Bernard Barrile, (Talbot Lotus) est désormais installé à une très belle troisième place. Parmi les malchanceux du jour, notons Gérard Brianti qui occupe une excellente sixième position et qui doit s'arrêter après l'ES8, embrayage HS. Philippe Wambergue abandonne en tout début d'étape suite à un problème mécanique. Ce ne sera pas encore pour cette année...

ETAPE 4

Après avoir couru, en début d'étape, la spéciale de Khenifra surnommée

*Avec nous, vivez l'aventure
en pilotant en course des
voitures de légende.*



CITROËN HISTORIQUES - LANCIA STRATOS

www.daunatclassique.com daunatclassique@gmail.com

**DAUNAT
CLASSIQUE**
depuis 1967

« les Mille Lacs », les concurrents du Maroc Historic Rally disputent dans la foulée l'épreuve d'Aït Ishaq (14 km). C'est dans cette spéciale que la Porsche 911 SC de l'équipage Brianti-Delorme sort de la route, dans une courbe rapide, et

effectue plusieurs tonneaux avant de plonger dans un oued. Si le copilote Freddy Delorme sort indemne de l'auto, il n'est malheureusement pas de même pour le pilote monégasque. Une chape de plomb s'abat sur le rallye. Les concurrents

sont regroupés à Aït Ishaq, avant de continuer l'étape vers Bin El Ouidane en liaison, les épreuves spéciales 14 et étant annulées. Les organisateurs laissent à chacun la possibilité de continuer, ou non, le rallye



➤ Anne-Charlotte Rousseau et Françoise Conconi sont parvenues à terminer l'épreuve.



➤ A l'exception d'un joint de culasse, la course du Prince Al Thani s'est déroulée sans souci.



➤ Le « local » Pili De Lafontaine, associé à Dominique Savignoni, rentre son Opel Manta 400 à la 7^e place.



➤ La vaillante Peugeot 505 turbo de Roland Streit/Julien Henry.



➤ Si Khalid Kabbage (en compagnie de Fabian Lurquin) s'est distingué par sa 1⁶e place avec l'Escort, c'est aussi lui le « boss » de Paradis Plage qui a si bien accueilli le rallye pour la remise des prix.

FRÉDÉRIC DAUNAT, UNE TRIBU ET UN ANNIVERSAIRE

Véritable passionné des grandes épreuves, Frédéric Daunat alignait cette année trois autos, fort différentes : les deux habituelles SM Bandama (une pour le Prince Al Thani, une autre pour lui-même) et, grande première, une Lancia Stratos. Pour ne rien compliquer et se disperser, pas de DS ou de CX cette année.

La Stratos a été spécialement construite à la demande de Philippe Vandromme. Celui-ci voulait changer de ses habituelles Porsche. L'hypothèse de la R5 turbo ayant rapidement été abandonnée, pourquoi pas la Stratos. Il est amusant de noter que l'idée a fait son chemin lors du Maroc 2016, les deux hommes échangeant en se retrouvant après chaque spéciale ! Au bout du rallye, la décision était prise : ce serait une Stratos !

Gros challenge tout de même pour le team Daunat, car rien avoir avec ses chères Citroën ! La Stratos a été entièrement construite autour d'un moteur/boîte Ferrari V6. Le plus difficile a été de trouver un modèle « terre » : il en existe encore un en Grande Bretagne et son propriétaire a bien voulu envoyer des photos des suspensions très spécifiques. Pour les éléments de carrosserie, c'est beaucoup plus facile : ça existe sur le marché. L'auto a été construite autour d'un super arceau FIA en diamètre 40 qui tient la coque. Il a fallu construire la Stratos autour de la corpulence de Philippe Vandromme et de ses

185 cm. Gros arceau, casque moderne, Hans, pour tout concilier, ça s'est passé au cm près ! L'important était que le pilote se sente à l'aise à l'intérieur. Tout a été conçu et fabriqué en moins d'un an, un délai très court qui n'a pas permis le moindre essai préalable. En fait, le Maroc Historic a été une sorte de séance d'essais grandeur nature, qui s'est plutôt bien déroulée puisque la voiture a roulé tous les jours, même si elle n'a pas disputé beaucoup de spéciales. Outre la casse de deux boîtes à vitesses, il a fallu remédier à des filtres à air qui se bouchaient rapidement. La participation de cette Lancia Stratos n'est pas passée inaperçue, d'autant que le team Daunat avait soigné les détails, comme la décoration semblable à la voiture alignée par l'Usine au Maroc 1976, ou encore la roue de secours sur le toit. On reverra la belle italienne l'année prochaine.

Frédéric Daunat tient à souligner l'implication totale de toute son équipe qui n'a jamais hésité à travailler parfois jusqu'à 3h du matin pour permettre à la Stratos de rouler. Une équipe qu'il appelle « sa tribu », car cela correspondait à l'excellente ambiance qui y règne. Soulignons aussi que le Garage Daunat a fêté ses 50 ans en 2017. Il a en effet été créé par Eugène et Liliane Daunat, les parents de Frédéric, à Crespières (78) où le team est encore installé. (en fait une partie, le reste étant dans de nouveaux locaux près de Laval)

