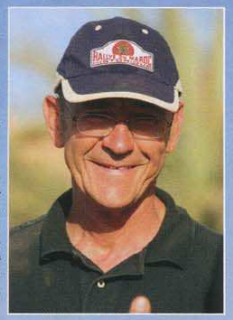
Rallye du Maroc Historique

QUE DU BONHEUR !

Yves, José et leurs équipes en ont bavé pour mettre sur pied cette première édition du rallye du Maroc Historique. Beaucoup de pilotes s'étaient dits intéressés, mais n'ont pas donné suite. Tant pis pour eux, car la trentaine de concurrents au départ étaient unanimes à l'arrivée : ils ont vécu quatre jours de bonheur, évoluant sur des pistes en terre fabuleuses, dans un décor de rêve et un pays à l'hospitalité légendaire…

Texte Philippe Carles - Photos Haase foto



Trois mois de travail acharné, de soucis, et d'angoisse, pour Yves Loubet, l'un des maîtres d'œuvre de cette première édition. Heureusement, la réussite était au bout du chemin. « Les copains d'abord », tel est la philosophie de celui qui, après avoir hissé le Tour de Corse Historique dans le clan des grandes épreuves incontournables, vient de faire revivre de magistrale façon le rallye du Maroc…

Temps fort : une route effondrée n'arrête pas le rallye !

Pour installer la sécurité dans les spéciales de la deuxième étape, Serge Zèle (les « anciens » se souviendront de ce pilote de Franche-Comté et de son Alpine A 310 V6) et son équipe de commissaires partent au milieu de la nuit. Entre l'ES 5 et l'ES 6, la minuscule route est tracée à flanc de montagne. Soudain, devant les phares, plus rien : un orage, qui a éclaté l'avant-veille, a emporté la route sur 300 mètres ! « *Nous avons fait demi-tour, nous sommes redescendus dans la vallée jusqu'à l'endroit où les téléphones portables passaient, et nous avons réveillé José et Yves à quatre heures du matin* », explique Serge. Tous, commissaires et officiels, se mobilisent alors pour tracer un itinéraire de contournement, et permettre aux concurrents de rejoindre la sixième spéciale, laquelle sera disputée à deux reprises, façon course de côte, en remplacement de l'ES 5. Bravo à tous pour leur réactivité, ce qui a permis aux pilotes de bien s'éclater sur les magnifiques pistes du Moyen-Atlas.

Derniers vainqueurs en date du rallye du Maroc (en 1988), Descamps et Gautheron avaient repris le volant d'une Opel Manta 400... qu'ils amenèrent à une superbe troisième place !

Pas de chance dans le clan des mécaniques Renault. Erik Comas (ici en train de vérifier la pression de ses pneumatiques) se battait dans le peloton de tête avec son Alpine A 110 à l'impeccable préparation « Afrique », lorsque un arbre à cames usé l'obligeait à se retirer, durant la troisième étape. Quant à Michel Crespel, il sortait de la route dans la sixième spéciale, abimant l'avant de sa R5 Turbo...

Fondateur associé de Kronos, Jean-Pierre Mondron a diversifié son entreprise avec un département « Vintage », qui a préparé deux superbes Porsche 911 SC pour les épreuves africaines. Avec la sienne, il terminait quatrième, après avoir pris « un énorme plaisir en pilotage. »

Henri Trautmann, fils du grand champion René Trautmann, disputait l'épreuve au volant de cette très jolie Golf GTI, avec laquelle il se classait septième. Sa structure, « Henri Trautmann Classic » se destine à la location de « VHC modestes ».

« Pour moi, cette épreuve représente le format parfait: quatre jours de course, 100 km de chronos par étape, des belles pistes variées, avec du rapide mais aussi du sinueux... Toutes les sensations sont là, ainsi que le plaisir du voyage, avec en prime la piscine le soir », *déclarait Grégoire de Mevius, brillant vainqueur avec sa Porsche Kronos. A noter que Grégoire retrouvait à ses côtés Alain Guéhennec, avec lequel il avait couru en rallye-raid de 2000 à 2004, d'abord chez Nissan, puis pour le compte du team X-Raid/BMW.*

Ce break DS 21 à la décoration d'époque assurait l'assistance du team « Daunat Classic », dont on peut admirer la superbe DS proto dans l'ouverture de ce sujet.

Jean-Pierre Manzago! - qui dans les années 1980 a couru sur la terre avec une R5 Alpine Groupe 2 - était au volant de cet exemplaire ex-Kuzmic, restauré par le regretté préparateur nimois Ratier. « Nous avons eu pas mal de soucis, la voiture était trop basse, mais on ne regrette pas d'être venu », déclarait le toujours flegmatique pilote corse.

Jean-Marc et Patricia Bussolini terminèrent huitième avec cette originale Porsche 924 à moteur 2 litres, préparée pour l'East African Safari 2009. « C'est une voiture très équilibrée, plus facile à conduire qu'une 911 », estime-il.

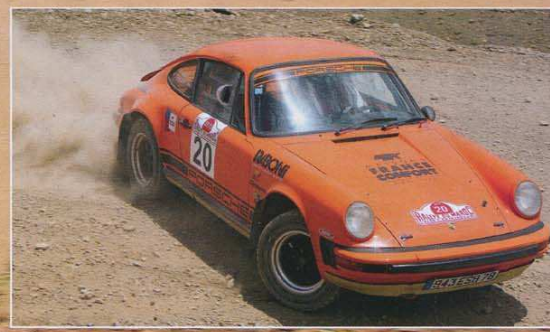
« On se battait génialement avec Grégoire, lorsque malheureusement l'auto a pris feu, à la fin de la 9e spéciale. Merci à Manzagol, sans son exctincteur, la Talbot Lotus n'existerait plus », *racontait Philippe Gache. Le patron de l'équipe SMG, qui assurait l'assistance des Porsche de Vandromme, Antonini et Ruiz-Picasso, a décidé de ne plus courir en rallye-raid, mais par contre de* « continuer à se défouler dans les épreuves historiques ».

TEMPS FORT : UNE « LIAISON » MAGIQUE

Résident au Maroc depuis longtemps, Stéphan Roux (qui courait ici avec son ami Pierre Landereau sur une Porsche 911) se souvenait vaguement d'avoir relié Demnate à Ouarzazate par un affreux chemin muletier, juste accessible en 4X4. Or, depuis deux ans, une spectaculaire et fantastique petite route relie ces deux villes, distantes de 145 km. On franchit trois cols, on grimpe jusqu'à 2 580 mètres, on descend parfois de façon vertigineuse, et on traverse des villages isolés, où le temps semble s'être arrêté il y a deux siècles… Pilotes, photographes, assistances, tous se souviendront de cette traversée de l'Atlas par cet itinéraire inédit et extraordinaire, appelé à devenir un « must » touristique…

« Pas de frontières ni barrières pour les enfants », tel est le nom de l'association humanitaire montée par Jean-Hugues Hazard, le pilote de la BMW M3 engagé en voiture « zéro ». Grâce à cette opération organisée en partenariat avec L'Est Républicain, *plus de 3,5 tonnes de livres et fournitures scolaires ont été distribuées dans diverses écoles, à Beni Mellal, Ait Mehmet et Tazenakht, petites villes situées sur le parcours du rallye.*

« Nous avons mis quelques renforts, un carter complet, et rehaussé les amortisseurs, mais nous sommes restés en roues de 13 pouces, pour conserver l'esprit du VHC », *expliquait Dominique Depons. Toujours spectaculaire, constamment à l'attaque, il ne pouvait lutter contre la Porsche de De Mévius, terminant néanmoins très satisfait de sa deuxième place. Quant à Jean Bourgoin, un véritable « expert es-rallye », il ne tarissait pas d'éloges sur le parcours:* « Ce sont comme les plus belles spéciales de nos rallyes sur terre, mais à la puissance dix. Et en plus, les liaisons sont magnifiques, on n'y roulait pas vite pour apprécier le paysage. »



« C'était une épreuve pas si facile que cela, avec même de la navigation », *estimait Philippe Vandromme dont le navigateur, Frédéric Vivier, est pourtant un habitue des rallyes-raids.* « Mais nous reviendrons, ainsi que le fiston. » *Celui-ci, engagé sur une BMW 325 beaucoup trop basse, avait abandonné prématurément, carter cassé…*

Ravitaillement (factice), dans un décor style « Badgad Café » pour la superbe Mercedes 450 SLC de Henry Cochin. Lui et son frère Jacques ont fait construire deux répliques des voitures officielles du Bandama et du Safari. Leurs autos ont malheureusement connu pas mal de soucis avec les boîtes de vitesses automatiques.

Claude Ruiz-Picasso, un passionné discret

Né en 1947, Claude Ruiz-Picasso est le dernier fils survivant du plus grand peintre du 20e siècle (dont le véritable état-civil était Pablo Ruiz Blasco y Picasso). Passionné d'automobiles sportives, il possède une belle collection de Mercedes et de Porsche, et a découvert la compétition sur le tard, vers ses 50 ans. « *J'ai participé à plusieurs Tour de France Auto, mais j'ai arrêté car c'était toujours la même chose. Ici, on part à l'aventure,* » nous avouait-il à Rabat, la veille du départ. Quatre jours plus tard, sa joie était totale et sincère : « *Super génial, un véritable plaisir du début à la fin. Yves Loubet et son organisation sont très sympathiques, on baignait sans cesse dans le bonheur. Nous reviendrons, mais avec une mécanique plus élaborée, car notre petite Porsche à moteur 2 litres manquait un peu de puissance…* »

Dans un autre décor, celui des studios de cinéma situés à la périphérie d'Ouarzazate, passe la Nissan 260 Z du Stéphanois Jean-Michel Gauclère. Ce fut la seule des deux voitures engagées en régularité à terminer l'épreuve, malgré quelques gros ennuis mécaniques.

Retrouvez toutes les photos de ce reportage sur :
www.haasefoto.com
HAASE FOTO Classic