Agadir

Taroudant

Ouarzazate

28 Mai / 2 Juin 2012

RALLYE du MAROC HISTORIQUE

Trophée Pierrot Landereau

Bin El Ouidane

Ifrane

Al Massira

Marrakech

Depuis 1934, la course continue



OCP

Partenaire officiel

Artisanat du Maroc

MAROC

PARADIS PLAGE

www.rallyedumaroc-historique.com

FRMSA

Club des Sport Mécaniques Le Grand Maghreb

LE SOIR Grand Prix

SCA



Nourrir la terre pour nourrir la planète

OCP est fier de contribuer à nourrir une population mondiale grandissante en lui fournissant des éléments essentiels à la fertilité des sols et à la croissance des plantes.

Fort de ses 90 ans d'expérience, OCP est leader sur le marché du minerai de phosphate et de ses dérivés. OCP, offre ainsi une large gamme de produits fertilisants adaptés pour enrichir les sols, augmenter les rendements agricoles et nourrir le monde de manière économique et durable.

Basé au Maroc, à Casablanca, OCP travaille en étroit partenariat avec plus de 130 clients sur les 5 continents.

OCP

www.ocpgroup.ma

Edito

Par Max Cohen-Olivar

Parmi les pilotes marocains (ou franco-marocains...), on reconnaît l'eclectisme de Robert Lacaze, capable de briller dans le Rallye du Maroc (deux victoires !) comme de s'aligner en Formule 1 au GP du Maroc, à Casablanca, avec une Cooper/Climax ou encore aux 24 heures du Mans.

On souligne aussi les performances de Jean Deschaseaux dans le Rallye du Maroc, deux victoires également, dont la dernière en 71 avec la fameuse SM.

Max Cohen-Olivar présente, lui, la carrière la plus internationale d'entre-eux et délibérement orientée vers le circuit. Et ce, depuis 1962. Il compte non moins de 23 participations dans les 24 Heures du Mans au volant de Sports-Prototypes divers dont la fameuse Porsche 962 ou la Lancia Beta Monte Carlo Turbo avec laquelle il remporta le Groupe 5. Il s'est aligné sur les circuits les plus légendaires comme le Nürburgring, Jerez, Suzuka dans le Championnat du Monde des Sports Prototypes.

Aujourd'hui encore, la passion intacte, il n'hésite pas à se glisser derrière le volant de son proto Norma dans la série V de V...



www.rallyedumaroc-historique.com

J'ai roulé à 360km/h sur les célèbres Hunaudières des 24 Heures du Mans et bien, croyez moi une spéciale du Rallye du Maroc Historique c'est aussi de l'adrénaline pure. On reconnaît la touche d'un pilote pro, organisateur et passionné, Yves Loubet.
Sa connaissance du sport automobile transparaît dans tous les aspects de ce rallye. Règlement technique adapté, parcours bien calculé, spéciales courtes, sélectives, non cassantes et donnant la part belle au pilotage sur terre.
Les concurrents, sponsors, médias, apportent la preuve irréfutable que le Rallye du Maroc Historique correspond pleinement et plus que jamais à leur attente. Il suffit de voir évoluer sur les spéciales les ténors de cette discipline pour se rendre compte que le Rallye du Maroc Historique est réellement une compétition de très haut niveau.
Quant aux magnifiques voitures historiques inscrites, leur palmarès, leur silhouette et leur marque font résonner en nous d'inoubliables souvenirs, mais ne vous y trompez pas, il s'agit de véritables voitures de compétition qui ont juste conservé leurs habits d'époque.
Cette année le départ sera donné à Agadir cité qui a connu ses heures de gloire dans les années 50, à l'occasion du Grand Prix des Voitures de Sport où de grands noms comme Trintignant, vainqueur en 56 sur Ferrari, se sont illustrés.

Le Maroc, pays d'hospitalité légendaire, ouvert, tolérant, envoûtant et apprécié des touristes du monde entier, a connu des grands moments de sport automobile, tels que le Grand Prix de Formule 1 en 1958 remporté par Stirling Moss ou encore les Rallyes du Maroc inscrits au Championnat du Monde.
Aujourd'hui le Maroc accueille également à Marrakech le Championnat Mondial des Voitures de Tourisme, le WTCC, ouvrant la voie a de nouvelles espérances sur le sport automobile marocain.
Alors lorsque Yves Loubet et José Andréani lancent leur Rallye du Maroc Historique dans une formule autant sportive qu'historique on se doit d'applaudir. On se doit de faire au mieux pour fédérer autour de cette épreuve encore plus de passionnés.
Je précise encore plus car aujourd'hui les autorités marocaines, et de nombreux bénévoles compétents ont fait des éditions précédentes un réel succès.

Nous ne pouvons que souhaiter aux organisateurs du Rallye de Maroc Historique 2012 une édition encore plus forte en émotions, pour le plaisir de tous, pour le plaisir de piloter, pour notre plaisir.

Alors, appel ! contre appel ! et bonne route.



Rallye Maroc Historique 2012

Pour sa 3ème édition, le Rallye du Maroc Historique s'élancera d'Agadir, dans le sud. L'épreuve offre ainsi un parcours inédit de plus de 2100 km répartis en 6 étapes dont 400 km en 20 épreuves chronométrées.

De jour en jour...

Lundi 28 Mai

1ère étape
Agadir-Agadir

- **121 km dont 16 km d'épreuves chronométrées**
- **Départ d'Agadir à 16h30**

- **ES 1 :** Takerrou **(16 km)**

Nous avons voulu créer une belle entrée en matière avec, après les inévitables vérifications administratives et techniques place Bijaouane à Agadir, une première épreuve spéciale disputée en seconde partie d'après midi. Une mise en bouche en quelque sorte qui se déroulera à environ 50 km au nord d'Agadir sur une piste qui surplombe puis redescent vers l'océan. Vers l'arrivée, on a l'impression de se jeter dans la mer. Splendide. Le soir, il y aura déjà de quoi raconter...

Mardi 29 Mai

2ème étape
Agadir – Taroudant - Ouarzazate

- **497 km dont 74 km d'épreuves chronométrées**
- **Départ d'Agadir à 07h30**

- **ES 2 :** Tifnit Massa **(20 km)**
- **ES 3 :** Aglou Massa **(19 km)**
- **ES 4 :** Fint **(35 km)**

Après un départ matinal d'Agadir, nous mettrons le cap au sud pour quelques dizaines de kilomètres et deux épreuves chronométrées longeant l'océan. Elles offrent un terrain différent de ce que les concurrents trouveront par la suite avec des pistes un peu plus sablonneuses. L'arrivée de l'ES 3 est splendide avec une grande descente au dessus de la plage. Ensuite, on prend la route en direction de Taroudant, réputée pour ses orangeraies, pour un regroupement au coeur de la ville, dans un parc magnifique. Histoire de souffler ! Liaison ensuite pour la dernière épreuve du jour : Fint. Si elle était au menu des éditions précédentes, cette fois, elle sera disputée dans l'autre sens. Longue, large, avec ses montées et ses descentes, elle est magnifique. Encore un petit effort de quelques kilomètres et on arrive à Ouarzazate au bord des premières dunes du désert. Chacun trouvera un repos bien mérité.

Mercredi 30 Mai

3ème étape
Ouarzazate – Demnate - Bin El Ouidane

- **306 km dont 74 km d'épreuves chronométrées**
- **Départ de Ouarzazate à 08h00**

- **ES 5 :** Thirdest **(13 km)**
- **ES 6 :** Aït Tamilil **(15 km)**
- **ES 7 :** Demnate **(26 km)**
- **ES 8 :** Skatt **(20 km)**

Pour cette troisième étape, on change de décor pour s'attaquer aux montagnes du Haut Atlas. La première épreuve de la journée se déroule sur un plateau magnifique, sinueux vers l'arrivée. Les deux épreuves suivantes seront à appréhender avec prudence car il n'y aura pas d'assistance entre les deux épreuves. Regroupement bien mérité, donc, à Demnate, avant la célèbre spéciale de Skatt. La dernière de la journée avant une longue liaison au coeur de l'Atlas pour une arrivée d'étape sur le lac de Bin El Ouidane.

Jeudi 31 Mai

4ème étape
Bin El Ouidane – Khenifra - Ifrane

- **358 km dont 83 km d'épreuves chronométrées**
- **Départ de Bin El Ouidane à 08h00**

- **ES 9 :** Béni Mellal **(19 km)**
- **ES 10 :** Naour **(27 km)**
- **ES 11 :** Khenifra **(26 km)**
- **ES 12 :** Souk El Had **(11 km)**

Au départ de Bin El Ouidane, on remonte vite dans l'Atlas pour la première partie de la journée. On va monter très haut : la longue épreuve de Naour offre un col à 2400 m d'altitude ! On descend ensuite vers les grandes plainesmarocaines offrant des tracés (ES 11) sans ravin, plus sécurisants. Après un regroupement à Khenifra, il reste une épreuve (Souk El Had) au programme. Elle n'est pas très longue mais il faudra s'en méfier néanmoins. Elle reste un peu piégeuse. L'arrivée sur Ifrane est prévue pas trop tard dans l'après midi afin de profiter d'un cadre magnifique.

Vendredi 1 juin

5ème étape
Ifrane – Ferme Rouge - Al Massira

- **489 km dont 71 km d'épreuves chronométrées**
- **Départ de Ifrane à 07h30**

- **ES 13 :** Paysage d'Itoh **(11 km)**
- **ES 14 :** Had Brachoua **(18 km)**
- **ES 15 :** Bir El Nasr **(9 km)**
- **ES 16 :** Kathouat **(33 km)**

Au départ d'Ifrane, on met directement le cap sur l'épreuve des Paysages d'Itoh. Magnifique, un grand nom du rallye du Maroc que l'on disputera, par rapport à l'an passé, en sens inverse. Ensuite, c'est une longue liaison vers l'épreuve de Had Brachoua qui attend les équipages. Là aussi, le tracé se fera, là aussi, en sens inverse par rapport à l'anpassé. Le regroupement de la mi–journée s'effectuera dans les caves viticoles de la Ferme Rouge. Cette étape est décidemment placée sous le signe des grands noms avec l'épreuve de Bir El Nasr et surtout la longue ES du fameux Katouat. L'arrivée de l'étage se fera sur le bord du magnifique lac Al Massira.

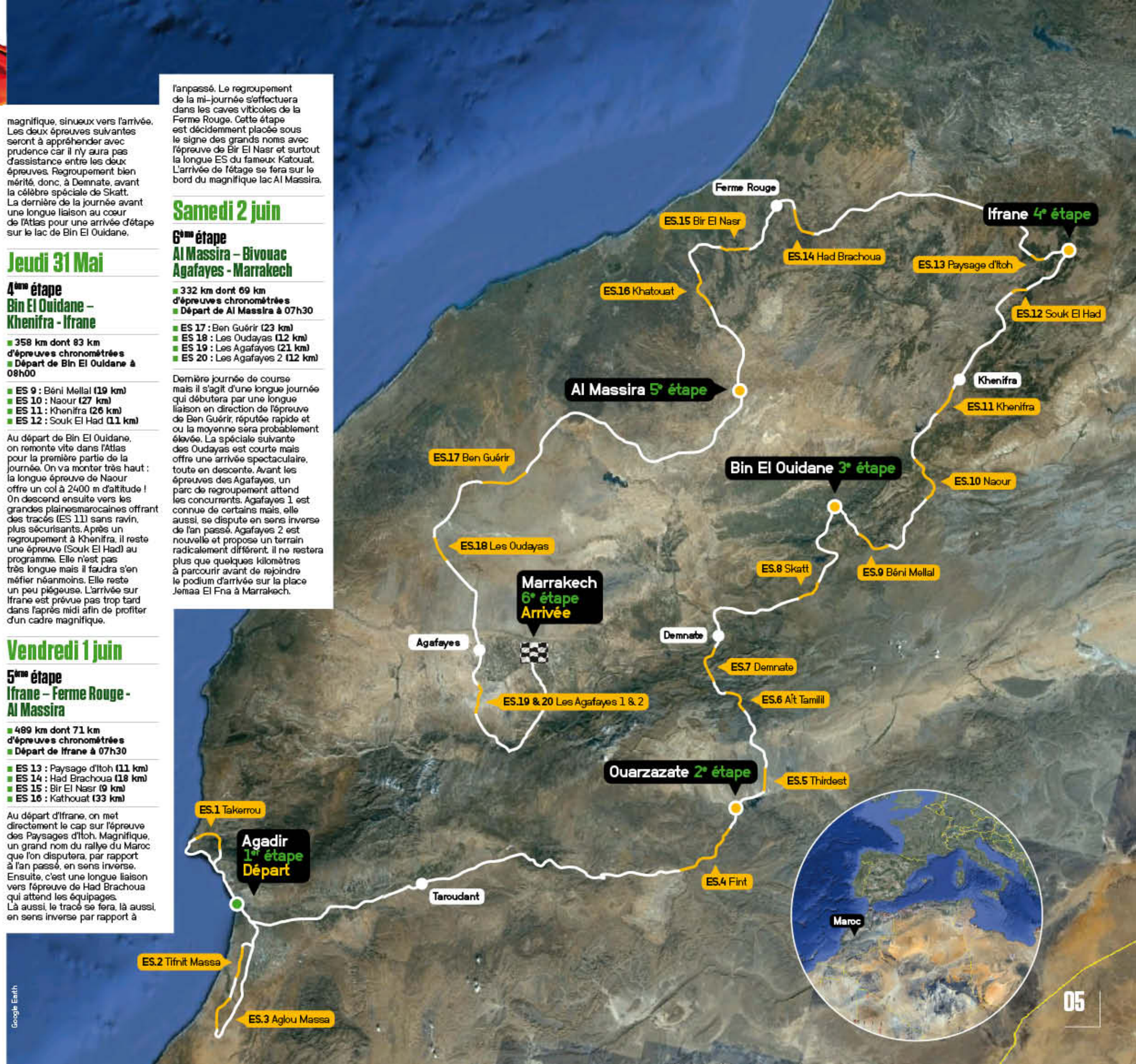
Samedi 2 juin

6ème étape
Al Massira – Bivouac Agafayes - Marrakech

- **332 km dont 69 km d'épreuves chronométrées**
- **Départ de Al Massira à 07h30**

- **ES 17 :** Ben Guérir **(23 km)**
- **ES 18 :** Les Oudayas **(12 km)**
- **ES 19 :** Les Agafayes **(21 km)**
- **ES 20 :** Les Agafayes 2 **(12 km)**

Dernière journée de course mais il s'agit d'une longue journée qui débutera par une longue liaison en direction de l'épreuve de Ben Guérir, réputée rapide et ou la moyenne sera probablement élevée. La spéciale suivante des Oudayas est courte mais offre une arrivée spectaculaire, toute en descente. Avant les épreuves des Agafayes, un parc de regroupement attend les concurrents. Agafayes 1 est connue de certains mais, elle aussi, se dispute en sens inverse de l'an passé. Agafayes 2 est nouvelle et propose un terrain radicalement différent. Il ne restera plus que quelques kilomètres à parcourir avant de rejoindre le podium d'arrivée sur la place Jemaa El Fna à Marrakech.



AU NOM DU PLAISIR !

Elaborer le parcours du Rallye du Maroc Historique n'est jamais simple. Il faut sans cesse composer entre la variété du tracé, entre plaines et haute montagne, le respect de traditions presqu'ancestrales, une certaine cohérence, la sécurité et surtout un plaisir de pilotage obsessionnel.



C'est non moins de quatre mois de travail qui sont nécessaires à l'élaboration du parcours du Rallye du Maroc Historique. La première tâche à effectuer est de déterminer un parcours en composant avec les villes qui nous accueillent pour le départ, l'arrivée, les étapes ou les divers regroupements. A partir de là, on peut commencer les reconnaissances nous dit Yves Loubet.

« Mais c'est pas pour autant que tout devient simple. C'est au contraire un travail fastidieux car la trame du parcours doit respecter le riche passé du Rallye du Maroc. Auparavant, lors des belles années du rallye, le parcours s'étendait sur plus de 4000 km, parcourus de jour comme de nuit. C'était un véritable marathon, à la façon du Safari Rally ou encore du fameux Liège-Rome-Liège, et dont l'une des dernières épreuves chronométrées du rallye, la fameuse « Transaharienne », faisait près de 800 km !

Entre l'océan à proximité d'Agadir, les plaines et la haute montagne comme la spéciale de Naour encore enneigée, le parcours cherche à offrir une grande variété.



Pour un parcours précis, un road-book détaillé et sans erreur (en principe...), les dernières technologies ont été utilisées.

Les meilleurs pilotes pouvaient rester douze ou treize heures dans cette spéciale. Il n'est plus question de reproduire cela aujourd'hui, à plus forte raison dans un rallye historique, mais on s'oblige, autant faire se peut, à respecter les traditions qu'offraient le rallye à l'époque. On recherche les pistes de l'époque mais souvent, elles n'existent plus ou sont goudronnées désormais. Alors on prospecte. Dès fois, on se trompe, on a le sentiment d'avoir trouvé la piste idéale et puis elle débouche sur rien, sur un cul de sac. Personnellement, je communique beaucoup avec les gens des routes, les gens du coin. Leur accueil est très chaleureux et ils sont enthousiastes à l'idée que ce rallye renaisse. On parvient même à étonner les marocains par les pistes que l'on peut trouver... »

Je veux que les pilotes mettent le feu !

Le rallye se dispute intégralement sur la terre, ce qui est devenu inimaginable en Europe. Cette règle de conduite complique encore un peu plus le tracé. *« Nous attachons une attention toute particulière à la qualité des pistes empruntées et c'est une difficulté de plus,* précise Yves. *C'est simple, un terrain roulant ménage les voitures, donne plus de plaisir qu'un terrain défoncé qui fatigue et lasse très vite. Des pistes roulantes favorisent la vitesse au nom du plaisir de pilotage, prioritairement recherché, mais lorsqu'elles sont larges, elles s'avèrent vite sécurisantes pour un pilote. Je veux que les pilotes se lâchent, donnent tout, presque inconsciemment, qu'ils mettent le feu ! Voilà le type de terrain que l'on prospecte et il n'est pas toujours simple à trouver. Cela impose parfois des liaisons un peu longues, j'en suis conscient, mais c'est le prix à payer. On s'évertue à trouver la piste qui nous semble idéale, celle qui va surprendre et va, avant tout, donner beaucoup de plaisir. Chaque épreuve chronométrée doit aussi avoir sa propre identité. C'est très important, qu'entre haute montagne et plaine, en passant par des terrains plus vallonnés, on offre cette variété. Le Maroc propose un choix de terrains et de paysages absolument fantastique. Le rallye d'antan exploitait cette variété qui exigeait une bonne adaptation du pilotage.*

Quand je trace le parcours du rallye, j'ai en tête les grandes spéciales des 1000 Lacs en Finlande, du San Remo des belles années en Italie ou encore le Rallye de Nouvelle Zélande. Ces rallyes offraient un spectacle grandiose pour le spectateur et un plaisir de pilotage unique.»

Des descentes pour de grands souvenirs...

Le parcours élaboré cette année se veut donc très varié entre la haute montagne et les plaines. En partant d'Agadir, il va du sud au nord pour une fois et traverse le Haut Atlas. *« L'épreuve de Naour, dans ce Haut Atlas mythique, fera monter les équipages à 2400 m d'altitude sur une piste fantastique. Passé le col, la descente laissera de grands souvenirs, j'en suis sûr. Ensuite, il y a ce qui devient de grandes classiques du Rallye du Maroc Historique : l'int à proximité de Ouarzazate aux portes du désert, Skatt vers Béni Mellal, Paysage d'Itoh, Had Brachoua ou le massif du Kathouat chargé d'histoire lorsque le Rallye du Maroc comptait pour le Championnat du Monde. Pour ne pas favoriser les pilotes habitués de l'épreuve, les spéciales connues sont effectuées en sens contraire. Il y a des nouveautés également. Dans le sud, près d'Agadir avec des épreuves qui surplombent l'océan avec un terrain plus sablonneux. Mais ce n'est pas le sable du désert pour autant. On entamera le dernier jour de course depuis les bords du lac Al Massira. Il s'agit d'un immense lac artificiel avec son barrage. Il irrigue une bonne partie du Maroc. Ce sont des paysages exceptionnels !»*

Quatre mois de travail...

Si l'on résume les choses, ce travail de reconnaissances s'effectue en trois étapes majeures qui s'étendent sur quatre mois. La première, lorsque les villes de départ et d'arrivée, les villes étapes et de regroupement sont fixées, on peut prospecter les pistes. Cela permet de construire un parcours cohérent. *« C'est là que Doumé Marciano et Paul-Jo Piga rentrent en scène, explique Yves. Le premier, Doumé, connaît le Maroc plus que comme sa poche et Paul-Jo établit un road book que l'on souhaite évidemment irréprochable. Pour cela, les deux compères se servent de moyens très modernes. Le véhicule des recos est équipé d'un GPS « traceur » ultra-précis qui reporte le tracé emprunté sur la cartographie utilisée. Au travers d'un couplage avec un Tripmaster, mesurant les distances au mètre prêt, et connecté à un ordinateur portable, les données du road-book apparaissent. Cela apparaît tout simple mais il convient de bien avoir assimilé le mode d'emploi... Quelques semaines plus tard (le terrain évolue très vite au Maroc...) je prends des notes, virage par virage, des épreuves chronométrées afin de les remettre aux concurrents au moment du départ. Je passe et repasse pour tout vérifier. Au total, on doit parcourir à 7 ou 8 reprises le parcours du rallye. Plus une dernière fois au moment de la course car évidemment, il n'est pas question de manquer une miette du spectacle... »*



Plongez dans l'univers de Paradis Plage, premier « surf, yoga & spa resort » situé au cœur des plus célèbres spots de surf du Maroc et à seulement 3h des principales capitales européennes. Vivez au rythme de l'océan, redynamisez votre corps, revitalisez vos sens, éveillez votre esprit entre cours de yoga, cours de surf, spa et cuisine méditerranéenne.

SITUATION

Implanté les pieds dans l'eau, au cœur d'une véritable oasis en bord de 3 hectares faisant face à l'océan Atlantique et bordé par une plage de 5 km de long, Paradis Plage est situé à 50 minutes de l'aéroport international d'Agadir, à 30 minutes de la station d'Agadir et à 10 minutes de Taghazout et des principaux spots de Surf.



SURF HOUSE

Associé à la marque de légendaire Australienne Rip Curl, Paradis Plage s'impose comme la nouvelle étape incontournable de vos voyages surf. Situé entre Taghazout et Tamri, vous serez idéalement placé pour découvrir les meilleurs spots de la côte marocaine. Des guides et professeurs expérimentés (BE surf), entraînerons les débutant, ou partageront avec les plus aguerris leur connaissance de cette région et de ses vagues qui déferlent toute l'année.



YOGA CENTER

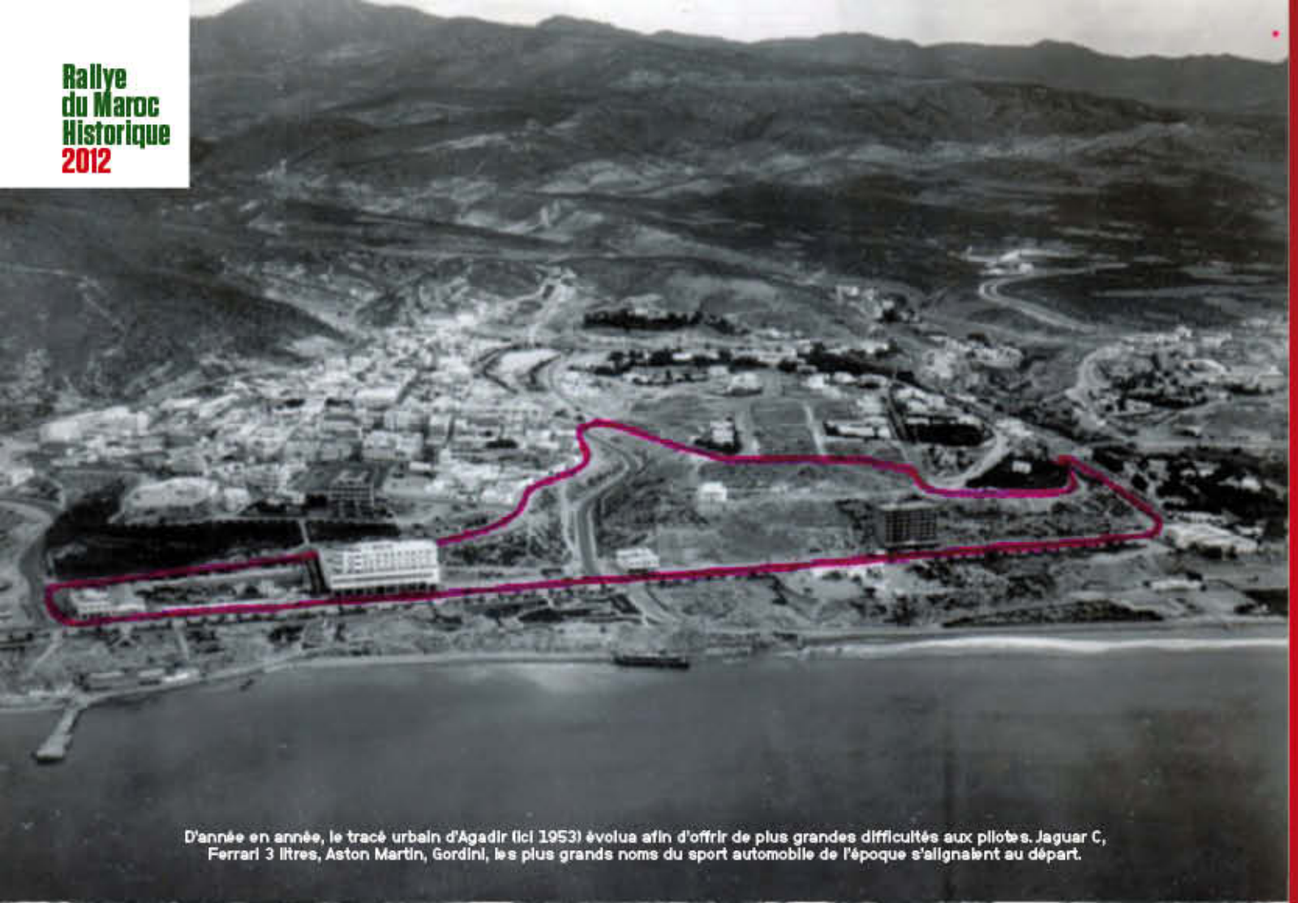
Au pied de la montagne et face à l'océan, Paradis Plage est un site idéal pour se ressourcer. Ancrés dans une dune dominant la er, deux pavillons encadrant un bassin de lotus ont été spécialement conçus pour la pratique du yoga et de la méditation, Hatha Yoga, Vinyasa, Yin Yoga, vous sont proposés tout au long de l'année par le professeur résident.



PARADISE SPA

Le Spa rassemble les meilleurs soins et massages inspirés de la tradition orientale marocaine, utilisant les produits bio du terroir marocain, principalement composés d'algues, d'agrumes, d'huile d'argan, de plantes aromatiques et de fleurs. Des soins « signature » qui puisent tous leur inspiration dans l'esprit de la nature marocaine.

Paradis Plage Km 27, route d'Essaouira Imi Ouaddar Agadir - Maroc
Tél. +212 (0)5 28 20 03 82 - Fax. +212 (0)5 28 20 03 83 www.paradisplage.com



D'année en année, le tracé urbain d'Agadir (ici 1953) évolua afin d'offrir de plus grandes difficultés aux pilotes. Jaguar C, Ferrari 3 litres, Aston Martin, Gordini, les plus grands noms du sport automobile de l'époque s'alignaient au départ.





« En 1949, Agadir qui bénéficiait d'un Comité des fêtes très dynamique, était à la recherche de manifestations inédites. Par ailleurs, un groupe de sportifs ayant milité activement dans le sport automobile, et s'étant retrouvé à Agadir par un hasard providentiel, était à la recherche d'une formule leur permettant de retrouver leur « dada » favori. Un de ceux-ci, Raymond Coquart, membre du Comité des fêtes, secondé par Hubert Terrier, proposa alors au docteur Paucot, actif président de cette association, la création d'un circuit automobile de vitesse pour voiture de tourisme, à l'instar de celui qui avait été organisé récemment à Nice. Les discussions furent nombreuses et l'organisation ne fut décidée que difficilement. Néanmoins, la décision étant prise, un Comité d'organisation fut créé. Comme Agadir ne possédait pas d'organisation automobile officielle et consacrée, des contacts furent pris avec l'Automobile Club du Maroc (A.C.M.) de Casablanca. Animé du désir d'aboutir, le Comité d'Agadir poursuivait sa tâche et organisait sa première manifestation. De nombreux sportifs marocains, intéressés par l'initiative d'Agadir, promettaient leur appui. L'A.C.M. cependant restait non seulement très réservé, ce qui pouvait s'expliquer par une prudence judicieuse, mais semblait au contraire raidir son attitude au fur et à mesure que la date de l'épreuve approchait. Finalement, après bien des alarmes pour le Comité, l'épreuve, autorisée par l'administration et les autorités, était interdite par l'A.C.M., détenteur du pouvoir sportif de la Fédération.
En 1950, passant outre l'interdiction et les menaces suspendues sur les organisateurs et sur les participants, Agadir faisait courir son épreuve le 29 janvier 1950. Sous des pseudonymes les pilotes s'engageaient et la jeune phalange des sportifs marocains pouvait ainsi, pour la première fois au Maroc depuis la guerre, se livrer à son sport favori. La manifestation se déroula donc avec une ambiance d'autant plus agréable que la polémique avait été aiguë. Les résultats étaient plus qu'encourageants, l'organisation avait été sans faille, la preuve était désormais faite qu'une équipe cohérente et compétente pouvait organiser des épreuves automobiles. »

D'autres initiatives

De plus, de cet essai concluant, la tradition des courses de vitesse était renouée et de cet exemple devait naître ou renaître d'autres initiatives ; l'apogée étant atteinte lors du Grand Prix du Maroc 1958 disputé sur le circuit Ain-Diab de Casablanca, comptant pour le Championnat du Monde des Conducteurs et remporté par Stirling Moss sur une Formule 1 Vanwall. Mais avant

UNE TRES LONGUE HISTOIRE

Aujourd'hui Agadir accueille le départ du Rallye du Maroc Historique. C'est l'occasion de rappeler que la ville sud-marocaine a longtemps entretenu des liens étroits avec le sport automobile.
Au lendemain de la seconde guerre mondiale, un Grand Prix International vit même le jour, non sans difficultés, sous l'impulsion d'un trio de passionnés. Eminent journaliste sportif à ***"Maroc-Demain"***, lui-même passionné de courses automobiles, **Robert Perrier** écrivait, à l'époque...





cela c'est bien les épreuves organisées avec compétence et rigueur à Agadir qui firent la réputation du sport automobile marocain.

En 1950, la compétition était ouverte aux voitures de tourisme, réparties six catégories en fonction de leur cylindrée respective. Il y a donc eu six « premiers » vainqueurs : Renault-Laperouse sur une Renault 4CV (- de 750 cm3), Marcel Robert sur une Simca (751 à 1100 cm3), Verdon sur une autre Simca (1101 à 1500 cm3), Osstyn sur une Citroën 11CV (1501 à 2000 cm3), Larivière sur une Citroën 15CV (2001 à 3000 cm3) et enfin Ogeard sur une grosse Delahaye (+ de 3000 cm3).
Le succès rencontré par l'épreuve et son organisation firent que des discussions se renouèrent de nouveau avec l'A.C.M.

et aboutirent à la création d'une section régionale de l'A.C.M. à Agadir. Une sorte de reconnaissance officielle... Une demande d'inscription au calendrier international fut déposée et la réputation de l'épreuve ne tarda pas à traverser la méditerranée. Des concurrents français s'engagèrent en nombre pour l'épreuve de 1951. Le circuit ne fut que très légèrement modifié à cette occasion et les mêmes catégorie reconduites.

De grands noms au départ

En 1952, on ouvrit l'épreuve aux voitures de série modifiées et aux voitures de sport. Le tracé urbain du circuit, lui, fut profondément remanié afin d'offrir de plus grandes difficultés aux pilotes et enfin, le nombre des catégories fut ramené à trois : 0 à 1000 cm3, 1001 à 2000 cm3 et aux plus de 2000 cm3. Au départ, on notait des noms à la réputation internationale. François Landon et le franco-marocain Robert Lacaze défendaient les couleurs de Renault avec des 4CV élaborées, Picard sur une Porsche...

En 1953, le tracé resta inchangé et l'événement atteignit un niveau et une classe encore jamais atteinte en Afrique du Nord. Le pari était gagné, le Grand Prix d'Agadir était bien devenu un événement sportif majeur. Si bien que les plus grandes et célèbres marques de voitures de sport firent en sorte d'être représentées.
Robert Lacaze était à la fois engagé avec un Tank Renault de 750 cm3, venu en droite ligne des 24 Heures du Mans, et sur une redoutable Lancia Aurelia B20, Stempert sur une Panhard spéciale, Charles Pozzi (bientôt importateur Ferrari pour la France) sur une autre Lancia B20 mais à la carrosserie spéciale allégée, Jean Lucas (le créateur de Sport Auto par la suite) sur une Ferrari 3 litres ou André Guelfi, allias « Dédé la sardine » pour être à la tête d'une importante pêcherie à Agadir, sur des Gordini 1500 et 2300. Avant de devenir l'homme d'affaire influant par la suite, impliqué dans l'affaire Elf, il était l'un des fidèles pilotes du grand sorcier Amédée Gordini.

Les années suivantes, le plateau réservé aux voitures de sport pouvait faire pâlir de jalousie certaines courses européennes. On retrouvait au départ des pilotes comme Nino Farina (le premier Champion du Monde de l'histoire de la Formule 1), Louis Rosier (héros des 24 Heures du Mans), Harry Shell, Jean Behra, Maurice Trintignant, De Graffenried, Whitehead et des voitures aussi célèbres que des Maserati, des Ferrari, des Jaguar, des Mercedes, des Aston Martin ou des Gordini, toutes habituées des 24 Heures du Mans. Mais laissons à Robert Perrier le mot de la fin.

« Quand Monsieur Raymond Roche, vice-président de la Fédération Française du Sport Automobile, compare le circuit d'Agadir aux circuits de Pau et de Monte-Carlo, on peut lui faire confiance. Il est orfèvre. Nul mieux que lui ne connaît la chansonnette du sport automobile et chacun sait qu'il n'a rien d'un béni-oui-oui et qu'il répugne à manier la brosse à reluire. Aussi le témoignage de l'inventeur du fameux circuit de Reims est-il infiniment précieux. Raymond Coquart et Hubert Terrier peuvent être fiers : leur circuit international de vitesse d'Agadir est désormais au niveau même des grandes épreuves internationales... »

Mais malgrés sont succès, les heures du GP d'Agadir étaient comptées. Aprés négociation avec l'état français, le roi Mohammed V met fin au protectorat français le 7 mars 1956. Les fonctionnaires français, alors en place, ont été rapatriés et parmi eux, des membres de l'organisation qui ne purent aller au bout de leur passion...





Le sens du spectacle était bien présent. A droite, Hubert Terrier remonte la grille de départ dans une Ford Thunderbird.







Ci-dessus, on retrouve Nino Farina, le premier champion du monde de F1 de l'histoire sur une Ferrari de l'usine. A gauche, la Lancia Aurelia spéciale de Charles Pozzi et ci-dessous, John Simone et sa Maserati.





Les courses étaient très animées. Ici Marguiles Uaguar C) précède Jean Lucas sur sa Ferrari. Quant à François Picard, il résoud à sa façon les problèmes de stationnement...



CÀ C'EST PASSÉ EN 2011

Essai marqué en 2010, transformation en 2011, ainsi pourrait-on résumer la résurrection du Rallye du Maroc Historique. Avec une vingtaine d'équipages au départ la première année, plus du double pour sa seconde édition, les doutes sont levés : l'épreuve a bien emprunté la bonne piste. Et la course disputée en 2011 fut d'un haut niveau.



Vite débarrassé d'une concurrence agressive, il ne faut pas croire, pour autant, que De Mevius a adopté un rythme plus tranquille.



Sous le podium de départ à Rabat, chacun a hâte d'en découdre...



Des spéciales au tracé varié, une organisation rigoureuse, le tout dans une ambiance très chaleureuse, voilà les secrets du Rallye du Maroc Historique.



A gauche, après le rapide abandon d'Erick Comas, Gérard Brianti resta bien seul avec sa belle Alpine Proto.





Les concurrents grimpèrent le fameux col du Tizi-n-Test en liaison. Yves Loubet (à droite) aimerait bien le faire figurer dans la liste des épreuves spéciales dans une prochaine édition.



se retrouve le lendemain matin, au départ du la premier chrono dans le fameux massif du Khatouat et dont les épreuves redoutables inauguraient souvent le Rallye de Maroc à l'époque. Au loin déjà un bruit étrange s'annonce: un bruit rauque, pas particulièrement rageur mais une traînée de poussière nous laisse entendre que la vitesse est réelle. Et que voit-on débouler à l'arrivée de Bir El Nasr, la première ES ? Un étrange buggy aux dimensions XXL. Philippe Gache a confié à Jan-Hugues Hazard, pour l'ouverture du rallye, son buggy SMG à moteur V8 diesel qu'il engage habituellement au Dakar. Une belle séance d'essai pour cette étrange sauterelle qui semble capable d'avaler sans broncher n'importe qu'elle difficulté. Mais Jan-Hugues quitte à peine le point « stop » que déjà se présente Grégoire De Mevius, le sourire de la satisfaction aux lèvres, et sa Porsche 911. Il attend le suivant et au loin, on entend un cri beaucoup plus strident, ponctué des brèves interruptions lors des changements de rapports. C'est l'Opel Manta de Paul-Emile Decamps. Cela va vite, très vite. C'est même le premier scratch du rallye, devant De Mevius et Philippe Gache dont le pilotage spectaculaire enchante le public. Viennent ensuite les « vraies » Ford Escort RS : Chantriaux (Escort Mk1 ex-Blomqvist), septième, Kelders (11ème) ou Philippe Vandromme (12ème). Comas, lui, est sixième avec son Alpine, Van Cauwenberge quatrième, Tirabassi cinquième et Fred Daunat huitième avec sa SM.

C'est parti vite. Si De Mevius s'installe confortablement en tête en signant ensuite tous les scratches, Gache résiste en signant les 2ème et 3ème chrono dans l'ES2 et l'ES3, Chantriaux le second temps dans l'ES3. Mais déjà les premières victimes vont un peu décapiter le rallye. A la sortie de l'ES3, le moteur Lotus de Gache cède définitivement et ce dernier achèvera le rallye en... spectateur avisé. Chantriaux, connaît des problèmes de surchauffe (joint de culasse), Jean-Pierre Manzagol (R5 Alpine Groupe 2) de boîte de vitesses, Erik Comas d'autobloquant (et il finira par jeter l'éponge avant la fin de journée), Jean-Pierre Lajournade (R12 Gordini) de carter moteur, ce dernier ayant cédé sous l'assaut des pierres et enfin Jean-Jacques Julien, de commande de boîte de vitesses sur sa petite et légère Citroën Visa 1000 Pistes Groupe B. Pour Tirabassi, c'est plus grave : non loin de l'arrivée de l'ES4, il part en tonneaux violemment avec sa Porsche. Lui et son coéquipier sont bien indemnes mais la 911 a mauvaise mine... Le rallye vient de perdre malheureusement nombre de ses animateurs et prétendants à la victoire.

Du grand spectacle...

De Mevius a l'esprit tranquille de retour sur Rabat, à la fin de l'étape. Le voilà bien installé en tête du rallye, au volant d'une Porsche 911 infaillible et très performante. Mais il doit néanmoins se méfier de Paul-Emile Decamps pas du tout décidé à laisser s'échapper le belge.. Joost Van Cauwenberge, Fred Daunat ou Christian Kelders, au pilotage spectaculaire et très généreux, restent aussi en embuscade. Dans l'étape suivante qui mènera les équipages à Fès, Daunat et sa SM continueront à se faire remarquer agréablement. Fred pour la générosité de son pilotage et sa SM Coupé pour son efficacité redoutable... Pour la SM de Daunat, l'Escort de Kelders et la Porsche de Van Cauwenberge, c'est même la









Paul Emile Decamps (à gauche avec son Opel) fut le principal rival de Grégoire De Mevius après le rapide abandon de Philippe Gache sur sa Sunbeam Lotus ou d'Eric Chantriaux avec son Escort Mk1 ex-Blomqvist.

Le couple Lavenant remporte la catégorie VHRS avec leur DS du team Daunat. A droite, les frères Cochin, sur leurs Mercedes 500 SLC respectives, ne quittèrent pas de tout le rallye.







Rallye du Maroc Historique 2012









grosse attaque pour une place sur le podium derrière De Mevius et Decamps, bien installés sur leur marche respective. La pluie s'invitera même au programme, essayant de brouiller les cartes. Daunat s'en frotte les mains mais il partira pourtant à la faute, sans gravité, mais la perte de temps lui fera perdre le contact. Dommage mais bravo pour le spectacle !

Fin de course animée !

Pour sa dernière journée, le rallye affronte le fameux col du Tizi-n-Test, jadis l'un des hauts lieux du rallye du Maroc, aujourd'hui goudronné mais dont les précipices donnent toujours le vertige.
On se rapproche de Marrakech où sera abaissé le drapeau d'arrivée. Mais si les deux premières places semblent bien assurées, les esprits restent « chauds », derrière, comme si chacun voulait profiter pleinement des plaisirs offerts par le rallye. Daunat crève deux roues et tord une fusée. Pili De La Fontaine, lui, «hisse» son Opel Manta 400 en haut d'un talus et perd de nombreuses minutes. La troisième place est toujours le motif d'une joute sans pitié. A l'arrivée de l'ultime épreuve, Christian Kelders et Christian Kerkhove sont prêts à exulter, presque certains de monter sur la troisième marche du podium. Mais dans un dernier sursaut, Joost Van Cauwenberge coiffe la Ford pour ... 1sec et 7 dixièmes ! Le soir, ce sera la fête. Et chacun, le sourire d'une oreille à l'autre, de souhaiter que le temps passe rapidement d'ici 2012 !

Visa 1000 Pistes, R12 Gordini, 504 Coupé V6, R5 Alpine Groupe 2, les françaises étaient à l'honneur. On a apprécié également le pilotage spectaculaire de C.Kelders sur sa Ford à la sonorité extraordinaire.

Embouteillage bien sympathique à l'arrivée, sur célèbre place Jemaa El Fna de Marrakech.



Classement 2011

VHC

G.De Mevius / A.Guehennec
Porsche 911 Proto

P.E. Decamps / M.Gautheron
Opel Manta 400 Gr.B *

J.Van Cauwenberge / S.Wyncke
Porsche 911 Proto

C.Kelders / C.Kerkhove
Ford Escort 1800 RS Gr.4

L.Antonini / J.Antonini
Porsche 911 Proto

A.Vandromme / Y.Raffaeli
Porsche 911 Gr.3

P.Vandromme / F.Vivier
Ford Escort 1800 RS Gr.4

K.Dujardyn / F.Deplancke
Porsche 911 Proto

F.Daunat / T.De Wazières
Citroën SM Proto

P.De La Fontaine / G.Bonnan
Opel Manta 400 Gr.B

G.Brianti / C.Chavent
Alpine-Renault A110 Proto

J.Cochin / Y.Janon
Mercedes 500 SLC Gr.2

H.Cochin / S.Loth
Mercedes 500 SLC Gr.2

B.Barrile / M.Faraut
Peugeot 504 Coupé V6 Gr.2

F.Lethier / E.Domenech
Opel Kadett GTE Gr.2

JP. Manzagol / V.Magini
Renault 5 Alpine Gr.2

C.Ruiz Picasso / B.Couturier
Porsche 911S 2.0

J.Verchère / A.Cadene
Porsche 911 Gr.4

V.Aubry / X.Georges
Peugeot 504 Coupé V6 Gr.2

D.Villechalane / JP.Rogeon
Porche 911...

...au total, 28 équipages classés en VHC.

*1er Groupe B, 2 roues motrices.

VHRS

F.Lavenant / S.Lavenant
Citroën DS

B.Peynet / JF.Chazot
Alpine-Renault A110

JY.Cagnac / B.Bernard
Alpine-Renault A310 V6

B.R.M



V12-44-GT-UK



V7-38-GT-UK

www.brm-manufacture.com

Tél. 01 61 02 00 25

FRANCE BORDEAUX : Mornier 05 56 44 82 83 - CANNES : Vostine 04 93 68 28 81 - COURCHEVEL : Dermand 04 79 08 36 27 - DIJON : Borde 03 80 67 17 80 - DUNKERQUE : Verhoeven Joailler 03 28 66 82 75
LA ROCHELLE : Alain Joailler 05 46 41 42 37 - LILLE : Lecase 03 20 12 04 04 - LORIENT : dbb 02 97 21 16 02 - LYON : Meier 04 78 42 08 81 - MEGEVE : Guilhem 04 50 21 66 80 - METZ : Jean Hardr 03 87 75 00 01
NANCY : Nors 03 83 30 83 00 - PARIS : Aberth Neubauer 01 45 00 69 80 - Barrier & Fils 01 47 34 54 85 - Colette 01 55 35 33 90 - Les Montres Pazar 01 53 93 51 61 - Les Montres Bonnaterre 01 46 34 71 38
Les Chemins d'Or 01 40 76 00 02 - Louis Pion 01 42 25 3110 - Maison Paillard 01 40 54 29 09 - La Printemps 01 42 82 45 10 - REIMS : GEAY Joailliers 03 26 88 55 40 - ROUEN : Lecase 02 35 88 53 53
ST MAXIME : Dermand 04 94 49 20 88 - STRASBOURG : Jacquot 03 88 32 82 81 - ST TROPEZ : Lili Brooks 04 94 97 75 09 - THIONVILLE : Joaillerie GERARD 03 82 53 99 55 - TOULON : Joaillerie Caubet 04 94 92 24 31
TOULOUSE : Eric Bernadou 05 61 53 99 04 - TOURS : Bijouterie Cartier 02 47 61 32 90

MONACO Temco & Passions +377 9777 1625

CORSE BASTIA : AL Joaillerie 04 95 31 46 52 - PORTO VECCHIO : Bijou Or 04 95 70 38 12

BELGIQUE BRUXELLES : Francorchamps Motors +32 2 352 03 40 - George Joailliers +32 2 343 52 34 - Hall of Time +32 2 539 3450 - LIEGE : Destiter +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Joailliers +32 1 045 47 69
WIJNEGEM : Exclusive Classic Cars BVBA +32 3 354 17 71

LUXEMBOURG Wismer +352 22 63 70

M. 100 % !

Deux rallyes du Maroc Historique disputés et deux victoires au compteur, Grégoire De Mevius, double Champion du Monde des Rallyes à l'époque (Gr.N), a fait des pistes marocaines l'une de ses spécialités. Interview.



Rallye du Maroc Historique : Quand, comme vous, on a une longue carrière de rallymen derrière soi, que l'on a bourlingué sur tous les continents du globe, qu'est-ce qui vous motive pour vous aligner au départ de rallyes historiques ?

Grégoire De Mevius : *Ma carrière de pilote a connu une fin brutale dans le Paris–Dakar avec mon accident très violent. J'ai mis du temps à récupérer de mes blessures et l'on se pose inévitablement des questions dans ce genre de situation. J'étais arrivé à un âge où je n'avais plus envie de piloter de la sorte. Je suis resté cinq ans sans piloter, j'ai monté une structure destinée au rallyes–raids. Cela m'a beaucoup occupé. Mais au bout de cinq ans l'envie de reprendre le volant m'est revenue. Pour le plaisir. Je souhaitais trouver une discipline où il n'y avait plus de pression, plus cette rivalité exacerbée entre les concurrents. Je n'avais plus rien à prouver. Un jour, j'ai discuté de tout cela avec Jean–Pierre Mondron, le boss de Kronos. Il m'a fait découvrir la Porsche lors d'un Safari Classic. Et quand Yves (Loubet) m'a parlé de son projet de rallye historique au Maroc, avec tant de passion dans les mots, tant de conviction, j'ai acheté une 911 à Jean–Pierre Mondron (Kronos). La suite, vous la connaissez..*

RMH: Les saveurs du pilotage restent les mêmes qu'en championnat du monde ?

G.D.M. : *Le pilotage reste le pilotage. Dans ce type d'épreuve, je roule à ma main, avec un énorme plaisir et beaucoup de recul. Il faut trouver le bon rythme, bien adapté aux voitures anciennes. Et puis, il y un autre aspect positif à ces épreuves. Je n'avais plus du tout envie de passer des jours entiers à reconnaître des épreuves chronométrées, jusqu'à les connaître par cœur. On fait çà facilement à 20 ou 30 ans, après.. Là, dans ces épreuves, on est plus relax. Alors évidemment, cela ne nous amène pas ces montées d'adrénaline magiques que l'on éprouve lorsque l'on défend sa position dans un rallye du championnat du monde, en se battant avec son adversaire au dixième de seconde. C'est vrai que ces instants sont véritablement appréciables. Maintenant les rallyes historiques compensent cela d'une autre façon. Lorsque, comme moi, on n'est pas un forcené des reconnaissances, on découvre la variété d'un parcours épreuve spéciale après épreuve spéciale, les unes après les autres. C'est une autre forme de grand plaisir. Et puis, je ne vous cache pas que l'on retrouve des voitures très appétissantes à piloter. Pour l'essentiel, il s'agit de propulsion, les reines de la glisse. Le plaisir est très intense, magique même. Notamment avec la Porsche 911.*

RMH: On trouve beaucoup de Porsche 911 dans ce type d'épreuve, Il s'agit de la monture idéale ?

G.D.M. : *Pas loin, très certainement. Elle allie des qualités essentielles. Les roues motrices sont au bon endroit pour un plaisir maximum, sa motricité est remarquable et son moteur est très efficace. Il possède une cylindrée généreuse (3 litres), il est puissant et surtout très « coupleux ». Cela convient bien au pilotage nécessaire à ce type d'épreuve où l'on peut parfois se faire surprendre. Là le moteur reprend dès les plus régimes. Je ne suis pas sûr que le moteur Ford BDA d'une Escort RS, sans doute plus puissant, soit aussi efficace. Il doit être en permanence maintenu dans les hauts régimes. Et puis la Porsche possède une autre grande*



qualité : sa fiabilité. Sur ma voiture, on n'a pas touché au moteur depuis le début de la saison passée. Il a plus de 10000 km de course.

RMH: Pourtant, vous étiez pressenti sur une Nissan 240 RS pour ce rallye du Maroc ?
G.D.M. : *C'est vrai, mais la voiture n'est pas terminée. Cette voiture répond aussi à mes motivations personnelles. C'est une propulsion très plaisante à piloter. C'est une Groupe B très puissante, à deux roues motrices, donc éligible en historique . Elle a gagné à deux reprises le Rallye du Maroc avec Shekhar Mehta et Alain Ambrosino. Cette voiture est surtout un challenge pour moi. Kronos a construit, préparé et entretient ma Porsche 911. L'équipe de Jean-Pierre Mondron est vraiment exceptionnelle, très compétente avec son expérience du WRC au plus haut niveau. Mais la Nissan, c'est moi-même qui la prépare. Je l'alignerais dans des épreuves en 2013..*

RMH: Revenons-en au Rallye du Maroc. Cette épreuve a quelque chose de particulier, de spécifique ?
G.D.M. : *Son ambiance très chaleureuse déjà. Son organisation aussi. Yves est un vrai pilote et pas de doute, il a tracé ce rallye pour des pilotes, pour le plaisir du pilotage. On dispose de notes précises, faites par un professionnel. Le vrai tour de force, c'est d'être parvenu à offrir un parcours sur routes fermées. On éprouve un très fort sentiment de sécurité. Et quand on n'a pas reconnu le parcours, c'est une caractéristique essentielle. Bien d'autres épreuves n'offrent pas ce sentiment de sécurité. Le Safari Classic, par exemple où il faut composer avec le trafic, la population sur le bord des routes ou dans les villages. Au Maroc, encore une fois, on aborde les épreuves spéciales le cœur léger, en confiance. Chapeau à Yves pour cela ! Il peut y avoir quelques impondérables mais ils sont très rares et donc on les admet. Cela fait parti de la discipline.. Par contre, dans le parcours, pour aller au bout des choses, je serais favorable à quelques épreuves spéciales plus étroites, plus difficiles. Cela amènerait plus de variété encore, plus de technicité dans le pilotage à adopter.*

RMH: Maroc Historique, Safari Classic, RAC, Boucles de Spa Legend, les épreuves historiques se multiplient et connaissent le succès, pour la plupart. Comment expliquer ce phénomène ?
G.D.M. : *Je crois que le rallye moderne est devenu très pointu, trop pointu. On débute avec des petites tractions qui ne font pas du tout rêver et les catégories supérieures S2000 ou WRC sont quasiment inaccessibles. En historique, on touche des voitures plus accessibles et aussi plus plaisantes à piloter. C'est un premier point. Ensuite, ces voitures on un autre atout à mes yeux : elles ne se dévaluent pas. Vous investissez dans une voiture au départ et ces investissements n'ont rien à voir avec ceux que réclament une S2000 ou une WRC. Ensuite, ces voitures « historiques » sont bien moins onéreuses à faire rouler et, si pour une raison ou une autre vous voulez vous désengagez ou changer de voiture, par exemple, vous récupérez votre mise alors qu'une 207 S2000 ne vaut plus rien quand apparaît une 208 S2000 !*





Authentique, classique, passionnant, pur...



Grand Prix #7, dans tous les kiosques jusqu'au 15 juillet ou par commande sur www.grandprixmag.com

Ne manquez pas Grand Prix #8, un numéro exceptionnel, le 10 juillet dans tous les kiosques.



H.Mikkola, Peugeot 504 TI



JP.Nicolas, Alpine 1800

LES ANNÉES DE GLOIRE

B.Darniche, Alpine 1800

Vous le savez déjà, le Rallye du Maroc remonte à 1934 mais sa notoriété a véritablement explosé lorsqu'il fut sélectionné pour le Championnat du Monde des Constructeurs. Il y joua, au travers de courses très disputées, un rôle majeur...





S.Munari, Lancia Stratos

Certes, le Rallye du Maroc n'a pas attendu la création d'un championnat du monde pour se faire remarquer. Dès sa création, il se forgea une réputation bien trempée qui le fit passer pour un véritable marathon de la route (et de la piste...). Au lendemain de la guerre, le sport automobile a connu un essor formidable. Le Championnat du Monde de Formule 1 vit le jour dès 1950 et coté rallye, des épreuves routières comme le Maroc, mêlant la vélocité et l'endurance des machines et des hommes, se multiplièrent. Le modèle dans le genre restait évidemment les fameuses 1000 Miglia dont l'origine remonte (1927) bien avant le second conflit mondial. Une course folle et dangereuse à travers l'Italie, mais totalement géniale. Elle était ouverte à tous les types d'automobile, de la petite Vespa 400 à la Ferrari ou à la Mercedes des 24 Heures du Mans. Sur routes ouvertes, de jour comme de nuit, les concurrents en décousaient de Brescia dans le nord de la péninsule à Rome, et retour : 1600 km non-stop dont Stirling Moss (Mercedes 300 SLR) détient le records en un peu plus de 10 heures, à plus de ...157 km/h de moyenne !

En Amérique centrale, il y avait la Carrera Panaméricana et en Europe une autre course que les 1000 Miglia, le Liège-Rome-Liège ou Liège-Sophia-Liège, selon les années. Le Rallye du Maroc était de cette trempe et a eu le mérite de savoir survivre aux autres. Ce coté marathon impitoyable unique, très apprécié de certains constructeurs, fit que la Fédération Internationale l'a intégré dans son nouveau Championnat du Monde des Rallyes. Si ce dernier est né officiellement dès la saison 1973, il existait sous forme de Championnat International des Marques dès 1970. Le titre « pilotes », lui, fut créé beaucoup plus tard, en 1979.
Bref, tout çà pour dire qu'à ce titre, le Rallye du Maroc connut dès ces années là un essor tout particulier. L'épreuve organisée par le Royal Automobile Club du Maroc, compta à trois reprises pour le Championnat du Monde : 73,75 et 76.

Tous les « grands » sont là !

Auparavant, l'épreuve restait un peu la chasse gardée des constructeurs français : Renault, Peugeot et bien sûr Citroën avec ses fameuses DS et pour dernière victoire, celle de Jean Deschaseaux avec une SM à moteur Maserati. Dès 1972, il s'internationalisa, nombre de constructeurs étant venus « reconnaître » l'épreuve, en vue de l'année suivante. Ils furent servis car cette année là, les conditions rencontrées se montrèrent impitoyables. Malgré des Peugeot en nombre, une équipe Citroën redoutable (3 SM pour Waldegaard, Aaltonen et Deschaseaux) et trois DS 21 (Neyret, Bochnicek et Romaozinho) l'équipe Alpine-Renault restait largement plébiscitée sur le papier. On ne voyait pas comment le succès pouvait échapper à l'une des berlinettes A110 pilotées par Andersson, Nicolas et Thérier. Pourtant, elles tombèrent les unes après les autres, au grand dam de Jacques Cheinisse, le célèbre patron de l'équipe Alpine. Et c'est la seule petite Lancia HF engagée pour Simo Lampinen, venue là en reconnaissance, qui s'imposa... devant seulement cinq rescapés !
1973, est la première année du nouveau Championnat du Monde et le Maroc la cinquième épreuve du calendrier. Tous les grands sont là : Lancia, Ford, Datsun, Fiat, Citroën, Opel, Peugeot, BMW.. Le spectacle s'annonce grandiose. Bien sûr, les Alpine-Renault imposent leur domination après leur victoire au Monte Carlo (Andruet) et au Portugal (Thérier) mais le monde du rallye est en pleine ébullition et la concurrence s'organise. Ford affûte son Escort, BMW sa 2002 dont le moteur Schnitzer n'a plus grand chose à envier à son homologue de Formule 2. Il semble, de loin, le plus puissant du plateau. Et la nouvelle arme de Lancia, la Stratos spécifiquement imaginée pour la discipline, ne vient-elle pas de remporter sa première victoire en Espagne ? Que Lancia ait choisi d'éprouver cette jolie voiture, presqu'à l'état de prototype encore, sur les pistes marocaines est un signe fort. Ne serait-on pas en train d'assister au début de l'ère « post-Alpine » ?
Mais pour le moment, celles qui empêchent vraiment les Alpine de dormir tranquille, restent les Fiat 124 Spider Abarth. D'ailleurs Fiat est le vrai rival de l'équipe française dans ce Championnat du Monde. Mais au départ de Casablanca, les Alpine se montre tout de suite redoutables, l'équipage Darniche-Mahé tout particulièrement. Dès les premiers kilomètres, le tandem s'installe au commandement et ce n'est pas une vache apeurée (voir le récit de Christian Vella...) qui va contrarier leur progression. Les français s'imposent et cette victoire, outre son retentissement immédiat, jouera un rôle décisif dans l'attribution du titre en fin de saison.

En 1974, le rallye ne comptera pas pour le Championnat du Monde et le plateau est beaucoup moins conséquent si ce n'est qu'Alpine-Renault (une fois encore...) était venue effacer au Maroc la désillusion du Safari, quelques semaines auparavant.



JP. Nicolas, Peugeot 504 TI

Et les choses débutent mal, une fois encore. Darniche, vainqueur en 73 et toujours associé à Alain Mahé, doit très vite renoncer. Une fuite d'huile fait céder sa boîte de vitesses. Mais depuis 73, Alpine est devenue vraiment Renault et l'adversité viendra de «l'intérieur» avec des R17 Groupe 2 engagées pour Piot et Thérier. A l'abandon de Darniche, Piot s'installe en tête. Mais c'était sans compter sur la remontée de JP Nicolas et de son Alpine. La course allait dès lors devenir une lutte intestine entre Alpine et Renault, entre Nicolas et Piot. Ils s'échangèrent maintes fois le commandement du rallye mais sur la fin de l'épreuve, sur les 200 km de Foum Zguid dont le terrain très sévère allait avoir raison des suspensions avant de la R17, irréparable, c'est l'abandon pour Piot. Nicolas s'imposa donc devant un « sage » Thérier au volant de la seconde R17 et le brillant local Gérard Desgrippes, allias « le Tahitien ».

En 1975, le Maroc retrouve sa place et toute son aura. Un plateau conséquent (103 partants) est de retour pour l'occasion avec Peugeot (non moins de 23 504 au départ avec des degrés de préparation variables), Citroën pour Deschaseaux, Datsun avec des 240Z et des 1800 SSS, Fiat et ses 124 Spider Abarth au moteur 16 soupapes de 200 ch. Daniele Audetto, « prêté » par Lancia engage trois équipages de pointe sur ces Fiat très affûtées : Alen–Kivimaki, Darniche–Mahé et Waldegaard–Andersson. Equipages de pointe, c'est certain mais pas au mieux de leur forme pour autant : Waldegaard est grippé, Alen souffre de dysenterie et Darniche a le pied cassé.. Mais cette équipe d'éclopés avait néanmoins passé huit jours sur les pistes à reconnaître le parcours..

Fiat en verve, Peugeot engrange

Et çà part fort ! Dans la spéciale du Khatouat, Alen frappe d'entrée et prend 54 secondes à Waldegaard. Darniche, le troisième larron de chez Fiat est sur le chemin de l'exploit. Il rattrape Waldegaard mais..crève. Il continue la roue à plat et son différentiel ne résiste pas. Bilan : 1h44' de perdue. Las, le lendemain, le départ se fait dans l'ordre du classement et Bernard pointe en 92ème position ! Dans sa remontée, il arrache ses amortisseurs et perd de nouveau 1h29'. Un bon résultat s'envole définitivement, cette fois. D'autant que Alen mène toujours la danse devant Waldegaard. Mais pas pour longtemps.



S. Lampinen, Lancia Fulvia HF 1.6



JF. Piot, Renault 17



S. Mehta, Datsun 240Z



M. Alen, Fiat 131 Abarth

Alen va être victime d'ennuis électriques avant de casser son moteur, Waldegard casse, lui, sa transmission et Darniche noit son moteur à plusieurs reprises au passage de gués. En panne de batterie, il renonce dans le Cirque de Jaffar, assez peu accueillant, et attend, confiant, son assistance qui va..l'oublier. Darniche et Mahé passe la nuit dans la Fiat, claquant des dents et avec une seule plaque de chocolat pour se restaurer. Ils resteront là...28 heures avant que Mahé ne se décide à suivre à pied, deux heures durant, un fil téléphonique le menant, de poteau en poteau à un douar. Là, le caïd des lieux lui propose vite un garde, un camion et sa...fille à l'achat. Nous n'aurons pas le fin mot de la transaction mais le camion charge la voiture et nos deux compères finiront la route vers Marrakech en taxi, afin de retrouver leur assistance tranquillement attablée à l'hotel. Là aussi, pas un écho sur le règlement de compte... Enfin, l'histoire retiendra que Hannu Mikkola, associé à Jean Todt, remporte l'épreuve avec sa 504 Ti de 170 ch devant l'autre 504 de Bernard Consten et Gérard Flocon.

En 1976, chacun s'accorde pour reconnaître que le Rallye du Maroc est l'une des dernières aventures des temps modernes. Et tout le monde est là de nouveau. Peugeot avec ses 504 dont un nouveau Coupé V6 pour Mikkola, le dernier vainqueur, Fiat avec sa nouvelle 131 Abarth dont c'est le baptême du feu en championnat du monde, Munari avec sa Stratos venue augmenter le capital de Lancia au championnat, Opel revenu à huit points de Lancia dans ce même championnat, Ford avec son Escort RS pour Timo Mäkinen et Roger Clark et Citroën qui

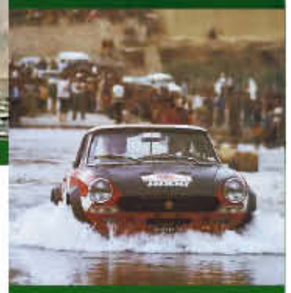


B. Waldegaard, Fiat 124 Abarth

joue, avec Deschaseaux, la carte de la CX et même de la GS X2 (?!) pour Claude Laurent.
La course va mal commencer pour Peugeot. Sur la route du Maroc une roue de la remorque qui porte la 504 V6 de course de Mikkola éclate. L'attelage part en tonneau et la belle Peugeot est détruite. Voilà Mikkola condamné à partir avec son mulet qui n'est autre que sa voiture de course lors du Safari quelques semaines auparavant. Autant dire que cette voiture a déjà vécu... Pourtant, la course va vite se résumer à une lutte acharnée entre les Fiat de Markku Alen, de Fulvio Bachelli et la 504 V6 de Mikkola. Ils se partageront les chronos une bonne partie du rallye. Jusqu'à ce que Mikkola finisse par connaître coup sur coup des problèmes d'alimentation, plus embêtant de colonne de direction et enfin de transmission. C'est l'abandon. Quasiment au même moment, Alen et Bacchelli rencontrent de très sérieux problèmes de suspension. Alen casse aussi un arbre de roue et se traîne. Bacchelli, lui, ne peut échapper à la mise hors course. Et voilà Jean–Pierre Nicolas, avec une bonne vieille mais incassable berline 504, qui rentre premier à l'arrivée devant la voiture sœur de Simo Lampinen (qui se montrera le plus rapide dans la fameuse « Transmarocaine » de près de 800 km et plus de 10 heures de pilotage sur piste !) et la..Lancia Stratos de Sandro Munari. Qui l'eut cru ?



W. Röhrl, Opel Ascona



L'oued de Khemisset

En 1971, une météo très mauvaise s'invite dès le départ du rallye à Casablanca.

Il est 22h00 lorsque les premières voitures quitte Casa sous la pluie. Et elle redouble vite d'intensité. Au point de grossir à vue d'œil le premier oued rencontré du côté de Khemisset.
Les premiers à se présenter osèrent le franchissement, trouvant le bon passage. Mais l'oued grossi, grossi... On hésite, on s'arrête, on refuse de s'y risquer. Un embouteillage monstre se forme et les retards s'accumulent.
Des heures durant, certains attendent au bord de l'eau tumultueuse une hypothétique annulation de l'épreuve qui ne viendra pas. D'autres, plus téméraires, pour se sortir d'affaire, font appel à la main d'œuvre locale, possédant une parfaite connaissance des lieux et qui très vite flaire la bonne affaire.
Et l'on assiste rapidement à une surenchère sans fin. Le prix de base, fixé à l'équivalent d'une quarantaine de francs flambe totalement et explose très vite à l'équivalent de 200 francs. Certains concurrents pousseront même l'enchère jusqu'aux 400 francs pour une priorité de passage...

Ils ont gagné le Rallye du Maroc..

1934	**Frédéric BRAVARD**	Essex Terraplane Height
1935	**Jean TRÉVOUX / Marcel LESURQUE**	Bugatti 3 litres T35
1937	**Jean TRÉVOUX / Marcel LESURQUE**	Hotchkiss AM 80S
1950	**Charles PREYNAT / André COSTA**	Simca 8 Sport
1951	**Jean LUCAS / Jacques PÉRON**	Ferrari 212
1952	**Robert AMIC / MARESCHI**	Simca Aronde
1953	**Paul VAN DE KAART / Jacques PÉRON**	Porsche 356 1,3 litres
1954	**Robert LA CAZE / GRAMMATICO**	Simca Aronde
1955	**Jean DESCHASEAUX / MARTEAU**	Peugeot 203
1967	**Robert LA CAZE / Raymond PONNELLE**	Renault 8 Gordini
1968	**Jean–Pierre NICOLAS / Jean DE ALEXANDRIS**	Renault 8 Gordini
1969	**Bob NEYRET / Jacques TERRAMORSI**	Citroën DS 21 Proto
1970	**Bob NEYRET / Jacques TERRAMORSI**	Citroën DS 21 Proto
1971	**Jean DESCHASEAUX / Jean PLASSARD**	Citroën SM
1972	**Simo LAMPINEN / Sölve ANDREASSON**	Lancia Fulvia HF 1.6
1973	**Bernard DARNICHE / Alain MAHÉ**	Alpine Renault A110 1800
1974	**Jean–Pierre NICOLAS / Christian DELFERRIER**	Alpine Renault A110 1800
1975	**Hannu MIKKOLA / Jean TODT**	Peugeot 504 Ti
1976	**Jean–Pierre NICOLAS / Michel GAMET**	Peugeot 504 Ti
1985	**Shekhar MEHTA / Yvonne MEHTA**	Nissan 240 RS
1986	**Alain AMBROSINO / Daniel LE SAUX**	Nissan 240 RS
1987	**Maurice CHOMAT / Gilles THIMONIER**	Citroën Visa 1000 Pistes
1988	**Paul-Émile DECAMPS / Michel GAUTHERON**	Opel Manta 400

...et le Rallye du Maroc Historique

2010	**Grégoire DE MEVIUS / Gilles GUEHENNEC**	Porsche 911 Proto
	Paul-Émile DECAMPS / Michel GAUTHERON	Opel Manta 400 1er Gr.B 2 roues motrices
2011	**Grégoire DE MEVIUS / Gilles GUEHENNEC**	Porsche 911 Proto
	Paul-Émile DECAMPS / Michel GAUTHERON	Opel Manta 400 1er Gr.B 2 roues motrices

En jaune, les années comptant pour la Coupe du Monde des Marques ou le Championnat du Monde des Constructeurs.

Voilà quelques années que l'équipe Alpine-Renault, managée par Jacques Cheinisse, court après le succès au Maroc. 1973 sera la bonne année et la splendide victoire de Darniche sera déterminante dans l'attribution du titre de Champion du Monde des Constructeurs.

LA VACHE DE NANAR

Des années durant, Christian Vella, reporter au quotidien sportif ***"L'Equipe"*** vivait intensément et passionnément les grands rallyes internationaux. Christian a vécu le Maroc 1973 auprès de Jacques Cheinisse, le patron de l'équipe Alpine-Renault. Il nous raconte..



Casablanca, le 8 mai 1973... Ici le ciel est toujours aussi transparent, mais de sombres rumeurs annoncent la très prochaine nationalisation des terres appartenant aux ressortissants français. Jean Deschaseaux, agriculteur de son état, est la vedette de l'équipe Citroën. Aujourd'hui, il n'a vraiment pas le coeur à rire. Son dos est encore plus voûté qu'à l'ordinaire. Peut-être pour se rapprocher un peu plus de ce sol marocain qui l'a vu naître. Il traîne sa mélancolie comme un vieux loup solitaire. Insensible aux attraits des voitures qui vont s'affronter sur les pistes, il va d'un pas lent sans desserrer les dents. Pourtant, autour de lui, on s'agite, on fait des pronostics.

Tout le monde, cependant, est parfaitement conscient qu'il sera vain d'espérer gagner si les trois Alpine d'usine de Darniche, Thérier et Nicolas digèrent les difficultés du parcours. Notamment sur les pistes du sud qui leur coûtèrent la victoire en 1971 et qui permirent à Deschaseaux de dicter sa loi aves sa Citroën SM. D'ailleurs, la sérénité des gens d'Alpine ne vient pas démentir cette impression. Après les vérifications, le départ est donné depuis Rabat, la ville impériale, cité résidentielle du souverain chérifien. Il fait un temps magnifique et la brume matinale a complètement disparu lorsque les concurrents franchissent les remparts de la ville pour s'affronter sur les 4.093 km du parcours de cette cinquième épreuve du Championnat du Monde, nouvelement créé.

C'est immédiatement le grand plongeon et pour Alpine-Renault l'occasion d'empoigner



L'assistance mise en place par l'équipe Alpine était très professionnelle, très rigoureuse et très novatrice...

ce rallye avec autorité. Mais ce n'est pas encore le sud avec ses grandes étendues planes et désolées qui font penser à un coin de lune. Ici, le chemin garde des allures terrestres. Il court dans le vallonnement d'une forêt d'oliviers qui s'efforce de ne pas céder au foisonnement des chênes-lièges. Parfois, dans un des nombreux méandres de la piste, le genévrier rouge éclate dans une symphonie écarlate que de maigres troupeaux de chèvres teintent de blanc grisâtre. Le soleil se glisse entre les troncs comme s'il cherchait à débusquer le moindre coin d'ombre.

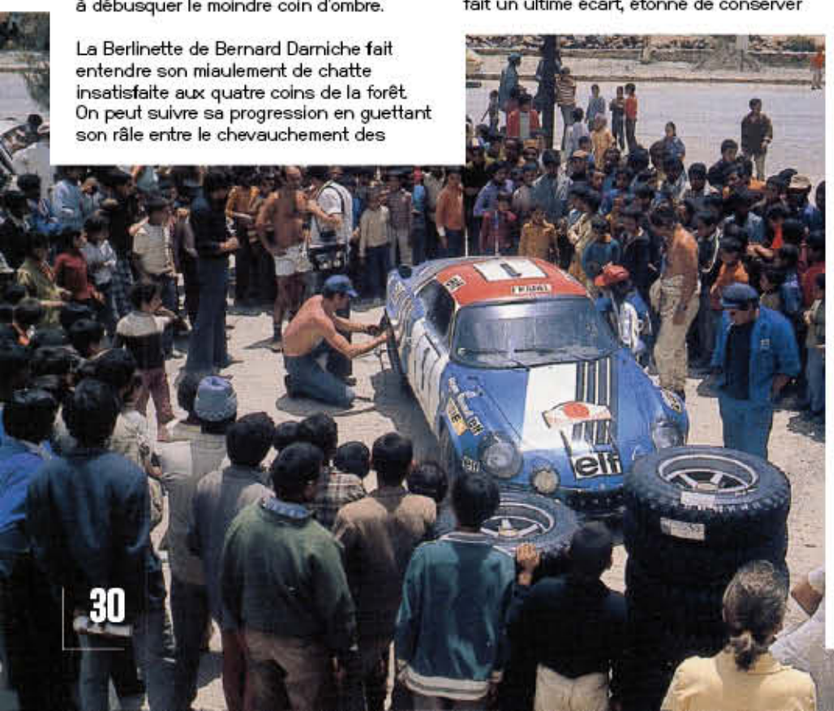
La Berlinette de Bernard Darniche fait entendre son miaulement de chatte insatisfaite aux quatre coins de la forêt. On peut suivre sa progression en guettant son râle entre le chevauchement des oliviers. Elle a jailli d'un grand jet d'ombre qu'un vague bouquet d'arbres gris crache sur la piste. Devant son museau affamé, une vache affolée n'a même plus la ressource de la fuite. Elle va sans espoir d'une course maladroite.

Assistance aérienne...

– *On va se la payer*, crie Alain Mahé le co-équipier qui a interrompu la litanie de ses notes. *Fais gaffe !*
– *Il n'y a rien d'autre à faire*, coupe Darniche qui s'efforce de limiter les dégats. Et, aussitôt, le capot de l'Alpine s'enfonce dans la panse graisseuse du bovin qui fait un ultime écart, étonné de conserver l'intégrité de ses pattes. La Berlinette, elle, poursuit sa route à grands coups d'accélérateur.
– *On a dû ouvrir le train avant*, lache Bernard Darniche. *Toujours cette putain de poisse...*

Ce n'est, pourtant, pas trop grave. A l'arrivée de cette première épreuve spéciale du Khatouat (95 km), Darniche réussira malgré tout le meilleur chrono. L'assistance changera une fusée du train avant en un temps record et l'Alpine pourra repartir vers d'autres succès qui lui permettront de ciseler un triomphe incontestable devant les trois Citroen DS 23 de Neyret-Terramorsi, Bochnicek-Kernmayer et Ponnelle-de Serpos.
Pour ma part, j'avais vécu en compagnie de Jacques Cheinisse, le patron de l'équipe Alpine-Renault, la conclusion de ce rallye à Rissani au terme de l'ultime chrono de 236 km dont le départ avait été donné de Zagora. C'est là que, l'année précédente, j'avais embarqué à bord d'un petit bi-moteur loué par Cheinisse pour venir en aide le plus rapidement possible, à ses pilotes en cas de crevaisons, fort nombreuses il faut bien le dire. Cheinisse s'était mis en tête de prendre les commandes de l'avion et j'avoue avoir connu quelques belles frayeurs lorsqu'il faisait en sorte de piquer pour s'approcher le plus près du sol afin que nous puissions balancer les roues de secours sans trop endommager les jantes. Un souvenir qui me fait encore frémir rétrospectivement alors que quarante années se sont écoulées.

Merci à toi, cher Jacques, de m'avoir fait vivre tant et tant de belles aventures.



Rétro Course

c'est l'actualité de la course historique, tous les mois en kiosques ou par abonnement





www.retro-course.com

Le leader européen de la presse 100% course historique

N'oubliez pas !

1er Salon Rétro Course à Lyon-Nord
30 nov-1er et 2 décembre 2012.
Vous aimez le magazine, vous allez adorer le salon !

L'AFRICAINE !

Avec le développement des rallyes historiques, à l'imùage du Rallye du Maroc, on assiste à la reconstruction de voitures de course, totalement fidèles à l'esprit originel mais revisitées à la mode "21ème siècle". Les techniques d'aujourd'hui au service de l'histoire, c'est pas beau ? Dernier exemple en date : la Peugeot 504 Coupé V6 de Vaison Sport.





Cette 504 V6 a été totalement repensée et reconstruite avec les technologies disponibles à l'heure actuelle. Environ 800 heures ont été nécessaires pour lui redonner vie.



Tableau de bord allégé de vraie voiture de course et un moteur PRV abaissé qui reste avec dans sa configuration 2,7 litres originelle.



En terre africaine, du Safari Rally au Kenya en passant par le Bandama en Cote d'Ivoire, la Peugeot 504 Coupé V6 s'est bâtie un palmarès élogieux que nombre d'équipes lui envient. Curieusement, le Rallye du Maroc lui a échappée mais elle y a néanmoins brillé, notamment en 1976 où Hannu Mikkola a longtemps disputé la première place aux nouvelles et redoutables Fiat 131 Abarth, avant de renoncer pour des problèmes de transmission.
Que l'on cherche à ressusciter ses qualités dans les véritables épreuves historiques sur terre, qui renaissent ici et là, est tout à fait légitime.
En cherchant une voiture performante pour disputer le Rallye du Maroc Historique, François Lethier a immédiatement pensé à cette « Lionne de Sochaux ».
Mais ses projets ne se limitent pas au seul Maroc, il entend aussi disputer le Safari Rally Classic et le RAC du même jus. Beau programme, qui nécessite d'entreprendre les choses sérieusement, très sérieusement, tout en restant fidèle à l'esprit de la voiture à l'époque.
Il faut dire que la catégorie VHC « Proto », ouverte aux modèles construits jusqu'en 1976, et que propose ces trois épreuves, s'avèrent particulièrement intelligente et plus ouverte que le respect d'une austère fiche d'homologation de l'époque ou d'un PTH fédéral imposé aux autres catégories historiques.. Et cela nous vaut de revoir, en nombre, de belles voitures !

Allègement et renforcement

Nous avons retrouvé cette 504 Coupé V6 du coté du Creusot, dans les ateliers compétents de Vaison Sport (Peugeot WRC en rallye), animés par Christophe Vaison et Thierry Viardot, l'ex-directeur technique de Mitsubishi du temps de sa splendeur dans le Dakar. Le montage de la première voiture (car deux 504 identiques sont en construction...), fraîchement sortie de la cabine de peinture et encore d'un blanc immaculé, était déjà bien avancé à deux mois et demi du départ du Maroc Historique.
Le travail sur la coque s'avère assez remarquable. *« Déjà, pour construire deux voitures de course, on a dû trouver quatre belles occasions avec des coques saines, dépourvues de rouille. Ensuite, s'ensuit un gros travail sur celle-ci, de décapage, de soudure, de renfort tout en recherchant à alléger l'ensemble. L'arceau soudé est intégré à la coque avec beaucoup de soin. Il est là pour la sécurité, c'est évident mais il renforce aussi considérablement la structure. Surtout à l'arrière car à l'époque, le Coupé 504 se découpait au niveau de la malle. Nous nous en sommes rendu compte en détaillant une voiture de l'époque que le musée Peugeot a mis à notre disposition. Nous l'avons photographié dans ses moindres détails. Nous avons reproduit certaines solutions développées à l'époque mais comme en historique, la réglementation est beaucoup plus libérale que le groupe 2 de l'époque, nous avons pu aller plus loin. L'arceau en est un exemple mais nous avons pu refaire également le tunnel de la boîte de vitesses (aujourd'hui à crabots). Il*





Les masses ont été recentrées au maximum, notamment avec la position centrale du réservoir et les bras de suspension «caissonnés» pour plus de rigidité.





Le travail de rigification est considérable. L'arceau court des ancrages de la suspension AV à la malle AR. Refroissement soigné et freinage réglable également.

est élargi pour laisser plus de place. Cela facilite le changement de boîte mais surtout, l'échappement passait trop près de la boîte à l'époque et elle chauffait. Longerons et traverse arrière sont caissonnés, tout comme les bras de suspension arrière. Idem à l'avant où tout est largement renforcé.
Le tout reçoit des combinés ressort/amortisseur élaborés chez Bos qui réalise les suspensions des Fiesta WRC.

Fiabilité et efficacité

On a abaissé le moteur qui reste un 2,7 litres développant 220 ch environ. On a soigné son refroidissement et le graissage du pont et de la boîte avec des radiateurs respectifs. Des prises d'air viennent aussi ventiler l'embrayage et l'alternateur. Coté freinage, on part de pièces d'origine. Sur la terre, cela suffit mais une double pompe autorise un réglage de la répartition et on a monté un frein à main hydraulique. Gros travail d'allègement avec des vitrages en plexi, un tableau de bord minimum mais nous avons aussi fait un gros travail de recentrage des masses avec un réservoir central et une ou deux roues de secours rentrées au maximum à l'intérieur de la voiture.
Sur ce point, la voiture d'époque était beaucoup plus basique. On évite ainsi un porte à faux toujours pénalisant pour la structure, les suspensions et l'efficacité du pilotage. Le reste est un travail de fiabilité en prévision de longues épreuves comme le Safari. Par exemple, il y a deux batteries derrière les sièges. En cas de problème, on peut passer de l'une à l'autre en deux secondes. Idem pour le circuit d'alimentation qui est doublé avec, là aussi, la possibilité de passer facilement de l'un à l'autre. La voiture fourmille de détails de la sorte. Au bout du compte, quand tout sera fini, on totalisera pas loin de 800 heures de travail. »

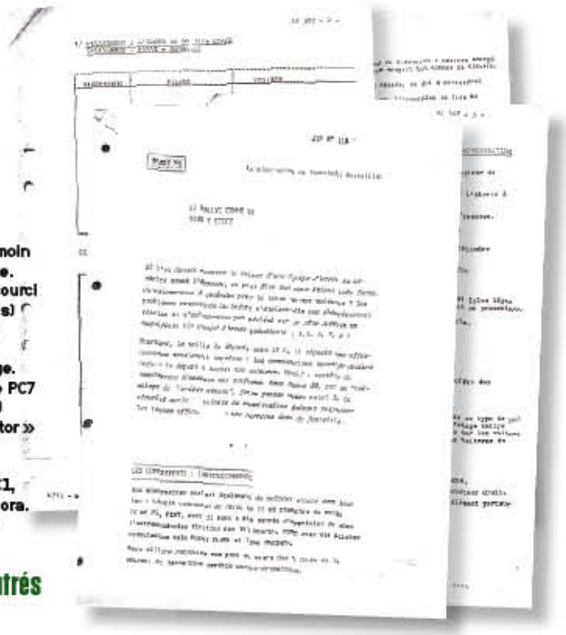






Malgré tout cela, on reste aux antipodes de l'investissement que nécessite une voiture de rallye moderne, qui se compte en centaines de milliers d'euros et en centaines d'euros pour chaque kilomètre parcouru... Le rapport coût/plaisir de l'historique, sous cette forme, est vraiment imbattable et l'on comprend vite l'intérêt que l'on y porte.

Le bloc-note de Jean-Noël Bouteiller...



■ Sur l'établi, derrière le poste de montage de cette Peugeot 504 V6 qui s'apprête à reprendre vie au Maroc figurait un épais classeur comportant de nombreuses photos d'une 504 V6 Groupe 2 de l'époque mais aussi un rapport confidentiel émanent de Jean-Noël Bouteiller, technicien du service compétition Peugeot, et adressé aux responsables de l'époque dont Gérald Allègret, le patron de la compétition en cette année 1976. Ce rapport livre des anecdotes croustillantes sur le déroulement de la course, des vérifications techniques trop tatillonnes, des moments d'assistance et d'entraide, sur la concurrence jugée impressionnante (les Fiat 131 Abarth, notamment) mais moins endurante, sur la 504 jugée, elle, comme étant une véritable machine à gagner en Afrique..
Ce rapport est aussi très technique et fait un point précis des interventions effectuées sur les voitures avant et pendant la course, notamment sur le Coupé V6 de Hannu Mikkola. Moments choisis :

Modifications apportées depuis le Safari et pour le Maroc

■ **Refroidissement amélioré par une calandre élargie, un nouveau « Calorstat », un radiateur d'eau en aluminium, un radiateur d'huile plus important.**
■ **Un embrayage à moyeu amortisseur.**
■ **Renforcement de la fixation du capteur de proximité (?)**
■ **Mano-contact de pression d'huile avec alerte à 1,5 bar contre 0,8 bar.**
■ **Installation d'un témoin de pression d'essence.**
■ **Pot de détente raccourci de 7 cm (gain de poids)**
■ **Renforcement de la fixation du cylindre récepteur d'embrayage.**
■ **Pont arrière de type PC7 (?) au lieu de PC4 (?)**
■ **Montage d'un « Septor » de direction de 504 de série.**
■ **Test avec pneus RC1, plus légers que les Nora.**
■ **Isolation thermique de l'habitacle.**

Incidents rencontrés en course

■ **Cosse de démarreur rompue à 2 reprises par les vibrations.**
■ **Septor de direction fendu (Il est précisé que la pièce adoptée semblait totalement inadaptée à un usage en rallye car l'incident a touché de nombreuses Peugeot engagées.)**
■ **Tube de colonne de direction cassée.**
■ **Tige d'amortisseur ARG cassée, ce qui a occasionné le déboîtage du demi-arbre de transmission et donc l'abandon.**

Jean-Noël Bouteiller ne manque de souligner que Hannu Mikkola est parti en course avec sa voiture de reconnaissance qui comptait déjà le Safari dans ses roues ; sa voiture de course prévue ayant été accidentée durant son transport..



CLINS D'OEIL

Pilotes, voitures exceptionnelles, marocains enthousiastes, il y a beaucoup de beau monde au départ de ce Rallye du Maroc Historique.



Une Mazda d'usine !

Après la Talbot Lotus avec laquelle il a signé quelques exploits mais connu, aussi, pas mal de déceptions, Philippe Gache, tout auréolé de sa victoire dans le Tour de Corse Historique 2011 avec une Porsche 911 sortie de ses ateliers SMG (quelques semaines plus tard, cette même 911 allait s'imposer en Espagne avec un certain..Carlos Sainz au volant), a décidé de changer de monture pour le Maroc.

Fouineur comme on le connaît, il a retrouvé la trace d'une des 8 Mazda RX7 Groupe B d'usine, construites et préparées à l'époque par la structure du pilote allemand Achim Warmbold. Pour la petite histoire, précisons qu'il s'agit de la N° 5.

Plusieurs grands talents ont piloté la Mazda RX7 Groupe B: Warmbold lui même mais aussi Salonen, Carlsson et un certain... Philippe Wambergue qui pilotera au Maroc Historique une DS 21 préparée par Boutias.

L'originalité de la Mazda tient essentiellement à son moteur à pistons rotatifs, capable de régimes hallucinants : 10 000 tr/mn, voire plus si besoin. A l'époque, ce dernier délivrait 290 ch, pour un poids qui, aujourd'hui, a été ramené à pas plus de 920 kg dans les ateliers de SMG, malgré un gros travail de rigidification au travers d'un arceau totalement reconsidéré.

Petite, légère donc, plus élaborée qu'à l'époque avec, entre autres une boîte à crabots (ce qu'elle ne possédait pas à l'époque où la transmission utilisée s'avérait lente et trop longue de démultiplication), certains se souviendront peut-être de ses bonnes performances face au Peugeot 205 Turbo 16, Lancia 037 ou S4, Audi Quattro Sport mais très certainement également des miaulements stridents du moteur Mazda dans les forêts écossaises du RAC. Dans les reliefs du Haut Atlas marocain, le bruit de sirène de cette japonaise devrait marquer les esprits, une nouvelle fois.

Indispensables Marocains...

L'organisation d'un tel rallye n'aurait sans doute jamais été possible sans le soutien et l'implication de certains marocains. Et en premier chef le Club du Grand Maghreb, partie prenante dans l'organisation et qui s'investit vraiment sans réserve dans cette aventure.

Club
des Sport Mécaniques
Le Grand Maghreb

En premier lieu son Président, **Chakib Rahmoune** et des membres très actifs du club comme **Saïd Madani, Jean-François Wulyerick, Jean-Paul Dumont** et bien sûr **Dominique Marciano** qui connait le Maroc plus que comme sa poche et qui joue un rôle déterminant dans l'itinéraire, le choix des épreuves chronométrées et le road-book.

FRMSA

Nous pouvons également compter sur **Sidi Mohammed El Bakkali,** le Président de la Fédération Royale Marocaine des Sports Automobiles, **Larbi Reda Sbaï,** de la commission sportive, **Abdel Ettoubaji,** véritable mémoire du rallye, ou encore **Chaymaa Hrisse** qui n'a pas son pareil pour assurer le lien avec les responsables administratifs et politiques ainsi que les médias marocains.

Enfin, nous ne pouvons pas clore ce chapitre sans évoquer l'implication à tous les niveaux de **Khalid Kabbage** d'Agadir, de **Paul-Emile Decamps, Pil De Lafontaine** et de **Gilles Medina,** qui dès les premiers instants ont cru en cette épreuve, ont apporté tout leur soutien et qui ont fait du Rallye du Maroc Historique ce qu'il est devenu aujourd'hui.
Un seul mot : merci à tous !



La DS Coupé ressuscitée

Dès que l'on évoque les Citroën en compétition, les yeux de Fred Daunat pétillent. Plus passionné, cela n'existe pas !

Il faut dire que lui et Citroën, c'est une affaire de famille, de longue date. Dans les années 60, son père devient agent Citroën dans l'ouest parisien et montre très vite beaucoup plus d'attirance pour les DS 21 ou 23 à injection, puis surtout la SM à partir de 1971, que pour les Dyane et les Ami 8, qu'il entretient avec soin pourtant.
Il deviendra même un spécialiste des Citroën à moteur Maserati.
Et le rejeton lui emboîte le pas. Il se régale des exploits, déjà passés des DS des SM, voire même, plus rares, des CX en compétition.
Il dévore tout ce qui est publié sur la marque chevronnée en compétition. Il tâte lui-même de la course.. en 2CV Cross. La SM n'a plus aucun secret pour lui, au point que la grande maison Citroën lui confie l'entretien des voitures de son patrimoine.

Il accède ainsi à toute l'histoire de la marque, à ses modèles de compétition qu'il maintient en état. Mieux il obtient l'autorisation de les reproduire fidèlement.
Son service de compétition « Daunat Classic » se met en place, DS, DS Coupé, SM, SM Coupé renaissent et brillent dans les épreuves historiques.

Cette année, pour le Maroc Historique et pour Jean-Jacques Julien, une DS 21 Coupé de toute beauté vient de renaître, fidèlement par rapport à l'époque mais reconstruite avec toute la technologie d'aujourd'hui, dans ses moindres détails.
Et méchante avec çà, prête à faire mordre la poussière aux autres !
Légère (1100 kg), plus agile (-34 cm d'empattement), très rigide et sans aucun doute beaucoup plus puissante qu'à l'époque avec son moteur DS de 2,5 litres. Sans doute car, faute de temps, ce moteur n'est jamais passé au banc.
Donc, on ne sait rien de sa puissance réelle et de sa fiabilité.
Mais l'un des secrets de Fred Daunat réside dans sa parfaite connaissance des subtilités de la suspension hydraulique chère à Citroën.
C'est simple, cette DS Coupé est capable de voler.



www.porsche.fr

La magie Porsche sans limite,
Centre Porsche Bordeaux
Bientôt La Rochelle

PORSCHE

Centre Porsche Bordeaux
18 avenue Antoine Becquerel
33 600 Pessac
Tél: 05.56.46.70.70
www.porsche-bordeaux.fr
contact@porsche-bordeaux.fr

DU TALENT A REVENDRE !

On entend souvent dire que le niveau de pilotage que l'on observe dans les épreuves historiques n'égale pas celui des épreuves modernes ? Faux ! Dans un Tour de Corse Historique ne trouve-t-on pas un certain JC. Andruet, un H. Pescarolo, un A. Oreille ou encore un R. Dumas , vainqueur lui aussi des 24 Heures du Mans ? Et bien, au Maroc Historique c'est pareil ! Il y aura même un pilote de Formule 1 au départ...



Grégoire De Mevius

■ Deux «Rallye du Maroc Historique» au compteur et deux victoires incontestables pour Grégoire De Mevius. Le pilote belge partira, cette année encore, comme favori de l'épreuve. Les débuts de sa carrière en rallye remonte à 1984 où il remporte la Coupe Talbot Samba. Cela lui vaut de piloter les deux années suivantes une Peugeot 205 Groupe A avec quelques très belles performances à la clé.
En 87, il se tourne vers le Groupe N avec une Mazda et devient Champion de Belgique. En 91 et 92, il remporte le championnat du monde des rallyes en Groupe N, en 91 avec une Mazda 323 GTX et l'année suivante avec une Nissan GTi-R. En 92, il est sacré Champion de Belgique, une fois encore. Jusqu'en 2001, De Mevius pilotera en championnat du monde, soit en Groupe N, soit en Groupe A, puis WRC. Sur une Ford Escort Cosworth, il va finir 4ème du Rallye du Portugal 1997 et à nouveau 4ème du RAC 1998 avec une Subaru WRC. A l'orée des années 2000, il se lance aussi en rallye-raid avec Nissan.



Eric Van de Poele

■ Dans ce Rallye du Maroc Historique, Grégoire De Mevius retrouvera sur sa route l'un de ses glorieux compatriote, pilote de Formule 1, en la personne d'Eric Van De Poele. Ce dernier a mené (et mène encore..) une brillante carrière en circuit. Il débute en 83 en remportant le volant Avia-La Châtre. Dès l'année suivante, il devient Champion de France de F3 puis d'Allemagne en 86 ; année ou il est également sacré champion de Belgique en Tourisme. Cela lui ouvre les portes du DTM mais il revient à la monoplace, ces premiers amours : F3000 (Vice-champion en 90) et ... Formule 1 deux années de suite, en 91 et 92 chez Modena-Lamborghini, Brabham-Judd puis chez Fondmetal. Sans guère de succès. Il revient aux courses de Tourisme (BTCC anglais) et d'endurance sur Ferrari 333 SP (1er aux 12 Heures de Sebring en 95), Riley-Scott-Oldsmobile, Cadillac et Bentley (3ème lors des 24 Heures du Mans 2001, 4ème en 2002). En 2003 et en 2004, il remporte les 24 Heures de Spa avec une Maserati 12C, une course dont il détient le record de victoires avec cinq succès.



Philippe Gache

■ 10 fois Le Mans, 7 fois le Dakar en tant que pilote, 1 fois les 500 Miles d'Indianapolis, Champion de France de Formule Ford en 85, Champion de France de F3000, Champion du Monde FIA 1996 en GT2 avec une Viper Oreca, et surtout 3º de la Coupe du Monde FIA de SuperTourisme en 93 avec une Alfa Romeo 155. *« Mon plus beau titre personnel : les plus grands pilotes, toutes les usines, 40 voitures au départ.»* Une carrière de pistard mais un amour immodéré pour le rallye, dès sa plus tendre enfance. Il y goûte avec le Dakar et s'investit aussi à fond dans le rallye historique. Le dernier vainqueur en date du Tour de Corse Historique (200 voitures au départ !), c'est lui.

Dominique Depons

■ Si aujourd'hui, Dominique Depons pilote brillamment une véritable Ford Escort RS 1800 Groupe 4 en rallye historique, il convient de ne pas oublier qu'il a animé la Coupe Renault en rallye et pendant longtemps et avec beaucoup de succès, les rallyes du Championnat de France, notamment ceux de seconde division.

Philippe Wambergue

■ Champion de France des..paysans comme il aime se prétendre. Il compte beaucoup de performance en championnat du monde avec Citroën ou Mazda. Il a un goût immodéré pour la terre : Champion de France Rallycross en 89 avec une 205 Turbo 16 Evo 2. On le vit aussi au Paris-Dakar avec Peugeot.

Fréderic Daunat

■ Nous connaissons Fred Daunat l'animateur et le préparateur des Citroën du « Daunat Classic ». La compétition, il l'aborde évidemment avec un modèle de la marque aux chevrons, en 2CV Cross. Une discipline populaire et ô combien spectaculaire. Fred Daunat remporte le titre de Champion de France en 88.

Jean-Pierre Manzagol

■ Il convient de conclure ce petit panorama en évoquant la carrière du pilote Corse, animateur du Tour de Corse avec son Alpine (2 fois 3ème) et ses 16 succès (le record) dans la sélective épreuve de la Giraglia. Cela vaut bien des titres..

LE SOIR
QUOTIDIEN MAROCAIN D'INFORMATION GÉNÉRALE
ÉCHOS

TOUTE L'INFO AU QUOTIDIEN





Un quotidien francophone généraliste à la pointe de l'actualité : politique, société, économie, culture, sports avec des pages locales Casablanca et Rabat.

TOUS LES JOURS, 8 PAGES ÉCONOMIE



Tout sur l'actualité économique, la vie des entreprises, les résultats financiers, le prix des matières premières...

DES RENDEZ-VOUS HEBDOMADAIRES

Un contenu diversifié avec des rendez-vous hebdomadaires : Emploi, Auto, Techno, Environnement, Nutrition, Art de vivre, Santé, Voyages.




Agadir


Al Massira


Khenifra


Ouarzazate

LES HAUTS LIEUX DU PARCOURS

Certes, le Rallye du Maroc Historique est une course avant-tout mais comme à l'époque, cette épreuve nous fait traverser le maroc et découvrir l'extraordinaire variété de ses paysages de ses villes ou de ses villages perchés dans le Haut-Atlas.

Le départ est donc donné depuis Agadir dans le sud le sud marocain, au bord de l'océan Atlantique. C'est une nouveauté du rallye et la ville n'a pas ménagé ses efforts pour accueillir le rallye.

Avec le développement de son hôtellerie, la clémence de son climat, son immense plage de sable fin, les loisirs, souvent nautiques, offerts aux touristes, ses dunes, Agadir, totalement reconstruite après le terrible tremblement de terre de février 1960, fait figure de station balnéaire majeure du pays. Si le tourisme est évidemment une activité essentielle d'Agadir, la pêche et la construction navale prennent encore une place importante dans l'économie de la ville.

Depuis Agadir, le rallye longera l'océan vers le sud, à proximité du Parc National Souss Massa, aux portes du Sahara, avant de prendre le chemin de Taroudant, à 80 km vers l'est. Taroudant est un peu le verger du Maroc. C'est la région des agrumes, des légumes, des arganiers produisant la recherchée huile d'argan. Taroudant est dans la plaine où coule le Souss, et cette dernière se montre particulièrement fertile. Le mont Toubkal, la plus haute montagne (4170 m) nord-africaine est proche et Taroudant est l'une des plus anciennes villes du Maroc et l'on peut encore visiter ses fortifications et ses nombreuses tours. A l'intérieur de ces dernières, la ville offre de splendides jardins et de nombreuses ruelles où fourmillent de nombreux artisans travaillant le cuir, la céramique, la tapisserie, le fer forgé ou distribuant les épices chers à la cuisine marocaine, très parfumée. Cet artisanat est aussi une activité majeur de Taroudant et de sa région.

En tournant le dos aux remparts, on poursuit la nationale 10 sur 280 km environ pour arriver à Ouarzazate. Là, le décor change du tout au tout. Fini la plaine agricole verdoyante et ses plantations d'agrumes. A Ouarzazate, le désert est là, rentre presque dans la ville. Nous sommes aussi au pied du Haut-Atlas et cette rencontre du désert et de la haute montagne fait toute la particularité de Ouarzazate. Ouarzazate est évidemment tournée vers le tourisme mais elle aussi très prisée pour une toute autre activité, plus surprenante : le cinéma. Son climat chaud et sec, ses décors naturels, la qualité de sa luminosité en font un lieu très prisé des cinéastes. Dans les années 60, on y tourna quelques « péplum » célèbres. On y tourna *« Laurence d'Arabie »*. Les Studios de l'Atlas furent créés à Ouarzazate, de même qu'un musée du cinéma où l'on peut découvrir quelques vestiges de décors célèbres de films comme *« Asterix Mission Cléopâtre, Alexandre Le Grand, Gladiator, La Momie»* et bien d'autres encore...

Reprendre la route depuis Ouarzazate, afin de retrouver le parcours du rallye, signifie s'attaquer aux routes escarpées


Taroudant

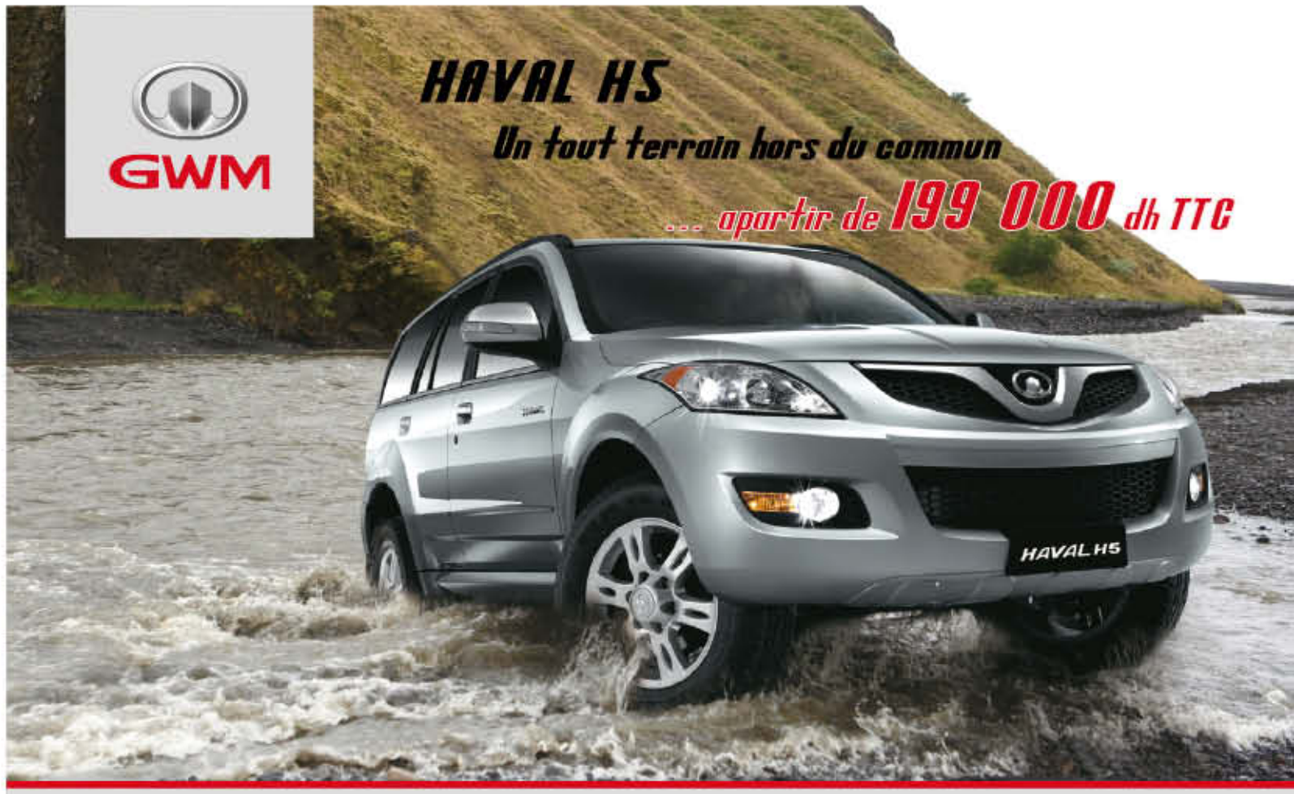

Marrakech

géologiques et archéologiques où l'on a retrouvé la trace de l'existence de dinosaures, puis Bin El Ouidane avec sa retenue d'eau artificielle dont le barrage offre une double vocation : la production d'énergie électrique et l'irrigation des plaines cultivées. C'est quelques 70 000 hectares qui ont pu être fertilisés grâce à ce barrage. Un dernier passage dans le Haut-Atlas au nord de Beni-Mellal nous vaudra d'emprunter le plus haut col du rallye à Naour : plus de 2400 m. Redescente ensuite vers Khénifra puis Ifrane.

Ifrane témoigne des contrastes offerts par les paysages du Maroc. Nous sommes à plus de 1700 m d'altitude et l'on se croirait plutôt en Suisse ou dans un village savoyard qu'au Maroc. La ville est entourée de forêts de cèdres à même de compenser le dépaysement de la communauté française installée au Maroc. Aujourd'hui encore, Ifrane est un lieu de villégiature où l'on retrouve de la fraîcheur.

Depuis Ifrane, cap à l'ouest puis au sud désormais vers Khemisset, Khouribga et ... Marrakech. Une longue route qui nous mènera sur les bords du lac Al Massira et qui, auparavant nous aura fait traverser le fameux plateau des phosphates, cher à l'OCP, l'un des leaders mondiaux sur le marché des phosphates et leurs dérivés. L'OCP opère sur cinq continents et dispose de la plus grande réserve de phosphate au monde faisant du Maroc un acteur majeur de cette industrie avec les Etats-Unis et la Chine. Le lac Al Massira et son barrage constituent la seconde retenue d'eau du Maroc. Et comme celui de Bin El Ouidane, sa fonction est double : l'énergie et l'irrigation.

Encore quelques kilomètres et nous voici à Marrakech pour l'arrivée du rallye sur la fameuse place Jemaa El Fna. Marrakech n'est que la quatrième ville du Maroc (après Casablanca, Rabat et Fès..) mais très certainement la plus touristique et de ce fait la plus visitée. Notamment ses nombreux jardins, ses palais, ses souks et cette place Jemaa El Fna avec ses bars, ses restaurants et ses charmeurs de serpents. C'est aussi une ville universitaire, donc jeune et tournée délibérément vers la culture et les arts.



RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2012
LES ENGAGÉS

Les ouvreurs

000	**F. ROSATI / S. ROSATI** BMW M3 Groupe A	F / F
00	**L. BATTUT / V. DUMONT** TOYOTA Celica 4WD Groupe A	F / F
00	**A. MARIA** LANCIA Delta Integrale Groupe A	F
0	**C. VAISON** CITROËN Visa 1000 Pistes Groupe B	F

Les engagés

1	**G. DE MEVIUS / A. GUEHENNEC** PORSCHE 911 Proto	B / F
2	**P-E. DECAMPS / M. GAUTHERON** OPEL Manta 400 Groupe B	F / F
3	**C. KELDERS / C. KERKHOVE** FORD Escort RS 1800 Groupe 4	B / B
4	**P. GACHE / N. RIVIERE** MAZDA RX7 Proto	F / F
5	**E. VAN DE POELE / E. EGGERMONT** PORSCHE 911 Proto	B / B
6	**F. DAUNAT / T. DE WAZIERES** CITROËN SM Proto	F / F
7	**P. DE LAFONTAINE / P. CIOCCA** OPEL Manta 400 Groupe B	F / F
8	**J-P. MANZAGOL / V. MAGINI** RENAULT 5 Turbo Groupe 4	F / F
9	**B. MUNSTER** PORSCHE 911 Proto	F
10	**F. PADRONA / S. FARINACCI** FORD Escort RS 1800 Groupe 4	F / F
11	**J. JACQUOT / R. TRIBOULET** PORSCHE 911 Groupe 4	F / F
12	**E. CHANTRIAUX / P. CHANTRIAUX** PORSCHE 914/6 Proto	F / F
14	**P. WAMBERGUE / P. MAIMON** CITROËN DS 21	F / F
15	**P. VANDROMME / F. VIVIER** PORSCHE 911 Proto	F / F
16	**C. JACOB / I. RENIER** FORD Escort RS 1800 Groupe 4	B / B
17	**M. TIRABASSI / F. BRUNET-DEBAINES** PORSCHE 911 Groupe 4	F / F
18	**D. DEPONS / J. BOURGOIN** FORD Escort RS 1800 Groupe 4	F / F
19	**J-P. MONDRON / E. WERNER** PORSCHE 911 Proto	B / B
20	**JC. ANDRUET / P. ANTONINI** PORSCHE 911 Proto	F / F
21	**M. CRESPEL / M. BACONNAIS** RENAULT 5 Turbo Groupe 4	F / F
22	**J-L. MARTEIL** CITROËN Visa 1000 Pistes Groupe B	F
23	**P. BORNE** FORD Escort RS 1800 Groupe 4	F
24	**KICQ / J-P. VAN DE WAUVER** PORSCHE 911 Proto	B / B
25	**F. LETHIER / E. DOMENECH** PEUGEOT 504 Coupé V6 Proto	F / F
26	**E. CLEMENT / F. GORDON** PORSCHE 911 Proto	F / F
27	**G. BRIANTI / O. CAMPANA** ALPINE-RENAULT A110 Proto	MC / F
28	**A. VANDROMME / Y. RAFFAELLI** PORSCHE 911	F / F
29	**K. KABBAGE / S. SZYS** FORD Escort Mk1 Groupe 2	M / M
30	**J-J. JULIEN / R. LAPERRIERE** CITROËN DS Proto	F / F
32	**F. SERVAIS / E. TROLLIET** FORD Escort Mk1 Groupe 2	CH / CH
33	**S. ZELE / J-C. LAMORLETTE** PEUGEOT 505 Turbo	F / F
34	**B. ANDRE** FORD Escort RS 1800 Groupe 4	F
35	**B. BARRILE / R. JOFFROY** TALBOT Sunbeam Lotus Groupe 2	F / F
36	**P. BONNARDEL / B. CECARELLI** PORSCHE 911 Groupe 4	F / F
37	**R. STREIT / L. COLLE** PEUGEOT 505 Turbo	F / F
38	**L. LAGIER / J-C. FORESTER** PORSCHE 911	F / F
39	**P. PAPPALARDO / B. MORIN** BMW 325 i Groupe 2	F / F
40	**C. RUIZ PICASSO / B. COUTURIER** PORSCHE 911 Proto	F / F
42	**S. CAZAUX / H. DEPONS** OPEL Kadett Groupe 2	F / F
43	**J. POULAIN** PEUGEOT 504 Coupé V6 Proto	F
44	**E. GUIGNARD / S. LEGARS** PORSCHE 911	F / F
45	**J. COCHIN / Y. JANOU** MERCEDES 500 SLC Groupe 2	F / F
46	**G. BURNICHON / S. MOLLAR** FORD Escort Mk2 Groupe 2	F / F
47	**J-P. LAJOURNADE / C. BOUCHET** RENAULT 12 Gordini Groupe 2	F / F
48	**H. COCHIN / J-P. OUDIN** MERCEDES 500 SLC Groupe 2	F / F
49	**J-M. BUSSOLINI / P. BUSSOLINI** PORSCHE 924 Turbo	F / F
50	**Y. MIRAND** BMW 325i Groupe 2	F
51	**P. PERROT / M. GUGLIELMI** FORD Escort RS 1800 Groupe 4	F / F
52	**P. GERVOSON / B. LAGANE** OPEL City Groupe 2	F / F
53	**J. SEVELINGE / C. PARIS-BICKING** TALBOT Sunbeam Lotus Groupe 2	F / F
54	**C. PERRIER / G. BOUVET** FORD Escort RS Mk1 Groupe 2	F / F
55	**A. BREILLET / P. DUROUX** PEUGEOT 504 Coupé V6 Groupe 2	F / F
56	**A. HUYGUE DE MAHENGE / V. HUYGUE DE MAHENGE** BMW 325I Groupe 2	F / F
57	**M. FARAUT / L. FARAUT** PEUGEOT 504 Coupé V6 Proto	F / F
58	**JM. RODRIGUES CARVALHO / MA. RODRIGUES CARVALHO** MERCEDES 500 SLC Groupe 2	P / P
59	**J. VERCHERE / E. BERTHIER** PORSCHE 911 Groupe 4	F / F
60	**D. SEBAG** CITROËN Visa 1000 Pistes Groupe B	F
62	**C. DESBRUERES / D. DESBRUERES** FORD Escort RS 1800 Groupe 4	F / F
63	**D. VILLECHALANNE / L. LAGANE** PORSCHE 911	F / F
65	**H. GUYONNET DUPERAT / C. VALION** TALBOT Sunbeam Lotus Groupe 2	F / F
66	**P. LOPES / M. HADDADOU** FORD Escort Mk2 Groupe 2	F / F
67	**J-J. COMPAS / GREGOIRE** VOLKSWAGEN Golf Gti Groupe 2	F / F
68	**L. MANY / F.CONCONI** OPEL Kadett Groupe 2	F / F
69	**P. DRO / F-X. BASSE** PEUGEOT 504 Ti Groupe 2	F / F
70	**M. BELOUSSOF / LUSSAUT** CITROËN DS 21 Proto	F / F







Partenaire officiel

Artisanat du Maroc

PARADIS PLAGE
Surf, Yoga & Spa Resort

وزارة الشباب والرياضة
Ministère de la Jeunesse et des Sports

FRMSA
الجامعة الملكية المغربية لسباق السيارات
FEDERATION ROYALE MAROCAINE DES SPORTS AUTOMOBILES

Club
des Sport Mécaniques
Le Grand Maghreb

LE SOIR

Grand Prix

RADIO MARS

SCA

www.rallyedumaroc-historique.com

RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2012 Organisation

Le Rallye du Maroc Historique est organisé par la société "Maroc Historique" en partenariat avec le club des sports mécaniques "Le Grand Maghreb" et sous l'égide de la "Fédération Royale Marocaine des Sports Automobiles"

ORGANISATEURS

Président
Yves Loubet
Président délégué
Chakib Rahmoune
Vice-Président
Jean-Michel Andreani
Saïd Madani
Organisation
Paul-Jo Piga
Secretaire General
Marie-France Agostini
Tresorier
José Andreani
Membres
Catherine Belon, Hélène Danger, Philippe Danger, Jean-Pierre Defains, wwZakaria El Ouard, Chaymaa Hrisse, Christian Jacques, Patrick Lecallion, Dominique Marciano, Pierre Piergigli, Gérard Pradier, Charles Ragne, Olivier Traversari, Frédéric Traversari, Jean-Bernard Vieu, Anita Zeie
Secretariat de l'epreuve
Maroc Historique
3, rue de Tobrouk
10005 Rabat – Tour Hassan

TÉL. UTILES

Secrétariat de l'épreuve
+212 53 77 08 134
Yves Loubet
+212 (0)6 48 86 65 69
Joseph Andreani
+212 (0) 6 78 09 28 69



LE MAG

Conception & Redaction
Alain Bernardet
JBCom 92
Jbcom92@gmail.com
Illustrations
Bastien Baudin, Frédéric Chambert, Gérard Desgrippes, Cathy Dubuisson, Haasefoto
Archives
Régine Saïd-Terrier
Remerciements Particuliers
Max Cohen Olivar, Abdel Ettoubaji, Michel Terrier, Christian Vella, Anita Zeie
Impression
Reproductions Industrielles Longarini
13, rue de Mehdia
BP 59
Rabat – Maroc

maroc.historique@gmail.com

OFFICIELS

Commission Sportive
Président
Michel Perrin (F)
Membre
Gildas Avril (MA)
Fabien Zych (F)
Directeur de Course
Janick Daubigne (F)
Directeur de Course Adjoints
Sylvie Zych (F)
Secrétaire Direction de Course
Françoise Daubigne (F)
Commissaire Technique Responsable
Thierry Garby (F)
Commissaires Techniques
Abdel Ettoubaji (MA)
Rim Aziza Ettoubaji (MA)
Chargé des Relations Concurrents
Joël Maraine (F)
Pour Concurrents Etrangers
Anita Zeie (F)

Directeurs de Course Délégués aux ES
Gérard Chartogne (F)
Pierre Doussan (F)
Jean-Paul Dumont (MA)
Jacques Gauthier (F)
Alain Lecourt (MA)
Larbi Rida Sbai (MA)
J.F Wulverick (MA)
Délégués aux Voitures de Sécurité
Jacky Bertucci (F)
Ignace Casasoprana (F)
Dominique Marciano (MA)
Responsables des Parcs Fermés
Philippe Castellano (MA)
Pierre Piergigli (F)
Responsables des Parcs de Regroupement
Philippe Danger (F)
Hélène Danger (F)
Responsable des Classements
Catherine Belon (F)
Service Presse
Alain Bernardet (F)
Olivier Traversari (F)
Frédéric Traversari (F)
Animation
Christian Lacombe (F)

AIDEZ CES 2 ASSOCIATIONS PAR UN DON

Associations soutenues par le pilote Suisse Frank Servais

SwissPKD
Schweizer Gesellschaft polyzystischer Nierenerkrankung
www.swisspkd.ch



Stockerstrasse 38
8002 Zürich
www.swisspkd.ch
info@swisspkd.ch

Une association qui représente les intérêts des patients affectés par la **polykystose rénale**.



Help-for-Hope veut promouvoir, à travers le sport, des opportunités égales pour tous les **enfants** dans le monde, avec un accent mis sur les enfants défavorisés.



RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2012

Remerciements particuliers

Les membres de l'organisation du Rallye du Maroc Historique tenaient à remercier tout particulièrement pour leurs soutiens...

Les Wilayas

Agadir – Casablanca – Marrakech

Les Provinces

Taroudant – Ouarzazate – Azilal

Les Villes & Villages

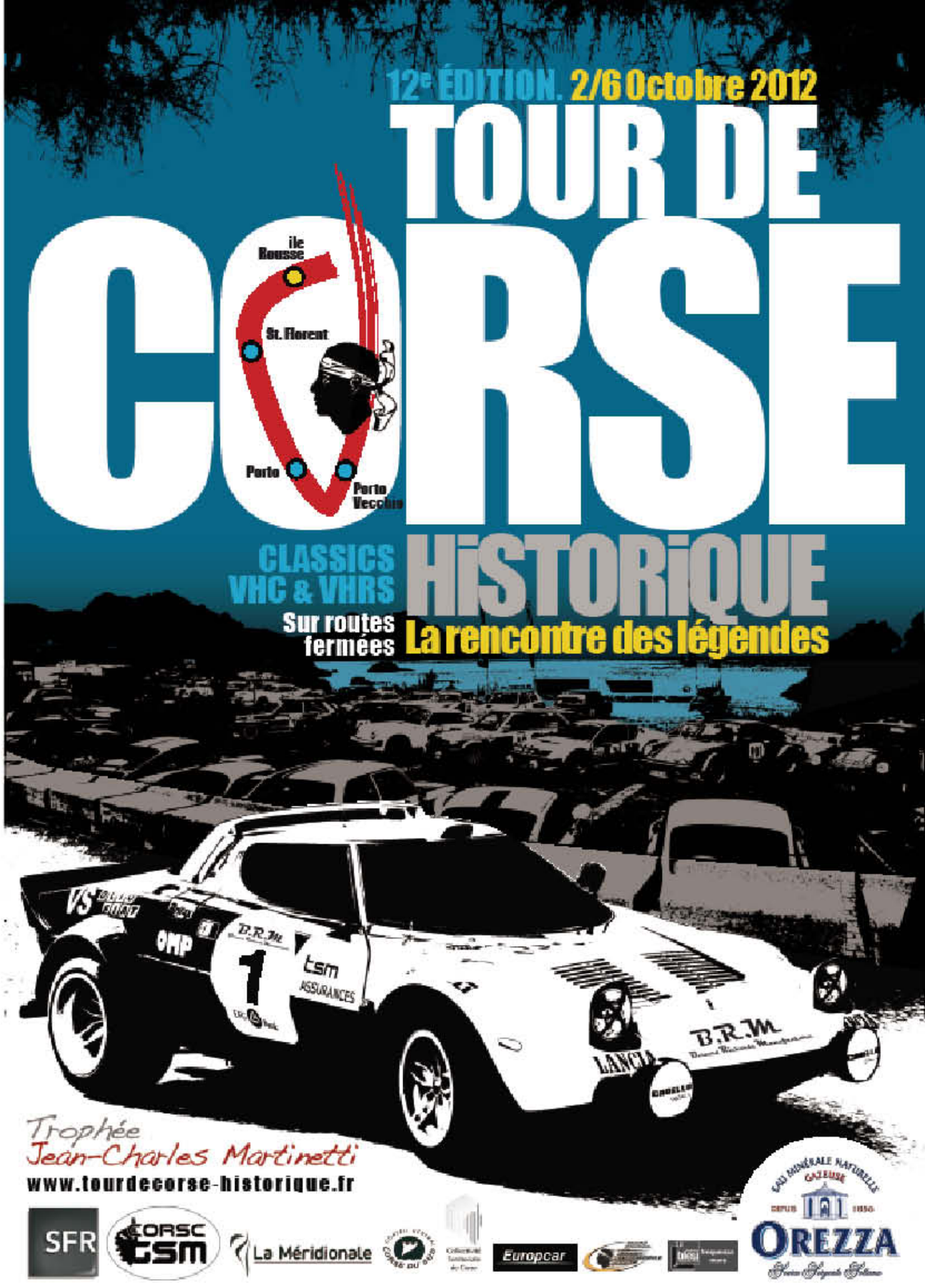
Agadir – Azilal – Demnate – El Kathouat – Ifrane
Khenifra – Marrakech – Ouarzazate – Taroudant

Pour la sécurité

Gendarmerie Royale et les Forces de Police







Royaume du Maroc

Ministère de l'Artisanat
Maison de l'Artisan

Artisanat du Maroc,
partenaire des plus belles épopées



Artisanat du Maroc

L'ART ET LA MATIÈRE

Partenaire du

RALLYE DU MAROC HISTORIQUE

Rallye du Maroc Historique
du 28 mai au 2 juin 2012