

Agadir
Tafraoute
Ouarzazate

12/18 Mai 2013

RALLYE du

MAROC



HISTORIQUE

Depuis 1934, la course continue

Trophée Pierrot Landereau

Merzouga

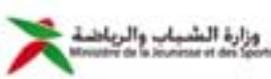
Ifrane

Bin El Ouidane

Marrakech



www.rallyedumaroc-historique.com



TOUJOURS ENGAGÉ POUR UN AVENIR DURABLE



Socialement engagé, environnementalement responsable, OCP est fier de contribuer à nourrir durablement 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 étroite partenariat avec plus de 150 clients sur les 5 continents.



www.ocpgroup.ma

Nostalgie

Par Christian Vella

En ouvrant la porte de la mémoire, les souvenirs affluent. Tantôt en cascade ainsi qu'un torrent de montagne tumultueux, tantôt en un lent débit où la nostalgie se fait encore plus pressante avec les accents sourds et poignants d'une certaine mélancolie.

Car, en revenant chercher les traces d'exploits lointains, le plus souvent sublimés, me voilà pris au piège à mon tour de la musique lancinante des assauts d'histoires maintes et maintes fois rabâchées. Au point que la vérité finit par s'estomper pour que ne survive que ce que l'on a soigneusement entretenu dans les limbes de souvenirs beaucoup trop lointains pour coller au plus près de la réalité.

Quand Loubet, envoûté par sa passion, me demande de me souvenir de ce Maroc des années 70, il ne devine même pas combien cela me coûte de restituer ce que je me suis toujours refusé de confier à quelques photos aujourd'hui complètement jaunies, pour vouloir jalousement garder toute cette période au tréfonds du coffre-fort d'une mémoire trop avare pour consentir à s'entrouvrir à regrets. Afin, sans doute, d'en être le seul et unique dépositaire. Refuser le partage comme si le fait de coucher sur le papier quelques épisodes du temps passé aurait pu entacher la mémoire d'une trahison insupportable.

Je suis depuis l'enfance un nostalgique de formidables cavalcades sous le soleil de contrées que je voudrai à jamais hostiles afin que personne, autre que moi, n'y vienne un jour les souiller par toute autre énergie que le sentiment, presque mystique, qui m'anime à chaque fois que je consens à y repenser.

J'avoue qu'il m'arrive parfois de ne pas pouvoir contenir ma fureur quand je vois que l'on vient en procession de 4 L bariolées ou de nanas outrageusement maquillées par d'autres fards que celui de la poussière. Je suis trop jaloux de mon passé pour accepter de l'émettre aujourd'hui en le partageant avec un tas d'énergumènes insensibles à la philosophie de l'endroit et du temps.

Je dois reconnaître à ce titre que Loubet est le seul à vouloir rester fidèle à cette histoire, à ce passé, à cet amour du Maroc profond. Pour cela, j'accepte, non sans rechigner d'ailleurs, de mettre désormais mes pas dans les siens pour vous ouvrir la porte du seul rallye qui mérite de véhiculer le nom du Maroc. Qu'il soit historique convient bien à mon souci de toucher à l'extrême fragilité des souvenirs. Les miens me rappellent ma jeunesse, mon enthousiasme, mon insouciance, ma fougue. En retrouvant tout cela dans le regard enflammé de Loubet, j'ai l'impression de renaître un peu.

Mais, de grâce, soyez digne de ce parcours, de ce rallye, en respectant ce qu'il recèle de trésors anciens, et en l'aimant comme j'ai pu l'aimer la première fois où, en compagnie de Cheinisse et de sa bande, j'ai participé à la belle et formidable épopée de 1973 dans la conquête du premier titre mondial.

www.rallyedumaroc-historique.com

EURODATACAR



Rallye Maroc Historique 2013

Quatrième édition, déjà ! Au fil de ces années, le Rallye du Maroc Historique est devenu un rendez-vous attendu de tous. Cette année, il s'élancera de nouveau d'Agadir et mettra, c'est une nouveauté, le cap au sud, vers de nouvelles contrées. Le Rallye du Maroc Historique 2013 offre un parcours inédit de plus de 2500 km dont 440 km chronométrés.

De jour en jour...

Lundi 13 mai

1^{ère} étape Agadir - Tiznit - Tafraout

■ 486 km dont 72,7 km chronométrés
■ Départ d'Agadir à 8h00

- ES 1 : Massa (19,3 km)
- ES 2 : Sidi Ifni (25 km)
- ES 3 : Vallée d'Igmir (28,3 km)

Agadir, dont tout le monde avait salué l'accueil et la douceur de vivre l'an passé sera donc de nouveau la ville de départ du rallye. Vérifications le dimanche jusque dans la soirée et départ le lendemain pour une première étape qui rejoindra Tafraout dans le sud après trois épreuves nouvelles. La première, Massa, se disputera dans le sens inverse de l'an passé et proposera son terrain plus « sableux » unique sur le rallye. Rapide et magnifique. Après un bref regroupement à Tiznit, sera donné le départ de l'épreuve de Sidi Ifni toute nouvelle avec une très belle terre, plus dure. Très variée, assez large, avec des changements de rythme fréquents. A la sortie de l'ES2, la liaison est assez longue. Mais au bout, c'est le Graal pour l'ES3. On pénètre dans le pays d'Indiana Jones pour un délire d'une trentaine de kilomètres, un boulevard diabolique. On quitte une oasis pour attaquer une falaise digne de Pikes Peak. Ensuite, c'est un plateau magnifique où le pilotage fera la différence. Encore 30 km de liaison et on arrive à Tafraout, un village sur un piton rocheux imprenable par le passé.

Mardi 14 mai

2^{ème} étape Tafraout - Tata - Ouarzazate

■ 445 km dont 93,3 km chronométrés
■ Départ de Tafraout à 7h30

- ES 4 : Tafraout (10 km)
- ES 5 : Mines d'Akka (31,5 km)
- ES 6 : Tata-Foum Zguid (16,8 km)
- ES 7 : Fint (35 km)

Désolé, on partira un peu tôt de Tafraout. La journée va être longue : quatre ES avec plus de 100 km chronométrés. Une journée dépaysante également, au niveau des paysages offerts et des épreuves spéciales, avec 3 nouveautés sur 4. De Tafraout, la seconde étape emmènera les concurrents encore plus au sud. La première spéciale offre un décor insolite : les fameuses Pierres peintes. Cette ES baptisée « Tafraout », évoque incroyablement le type de terrain que l'on rencontre en WRC, en Argentine vers Cordoba. L'épreuve suivante (ES5) mène vers les mines d'or d'Akka. On l'a limité à un peu plus de 31 km mais elle aurait pu être facilement plus longue. Elle aussi offre un terrain différent, spécifique, constitué de vieilles routes en terre, en parfait état. Regroupement à Tata, une petite ville en altitude, une oasis qui dès les montagnes passées s'ouvre sur le désert, à perte de vue. Le terrain de jeu offert par le Maroc a ceci d'extraordinaire que le terrain change totalement de physionomie d'une spéciale à l'autre. L'ES 6, « Tata-Foumzguid », au contraire de la précédente, propose une surface toute neuve, très large et très rapide.

Un boulevard mais attention, il y a quelques gros pièges ! Et on finit la journée par la « grande » classique du rallye : Fint. Une merveille pour l'importance qu'elle donne au pilotage. Au terme d'une telle journée, l'étape de Ouarzazate ne sera pas volée...

Mercredi 15 mai

3^{ème} étape Ouarzazate - Tinerhir - Merzouga

■ 470 km dont 79,5 km chronométrés
■ Départ de Ouarzazate à 7h30

- ES 8 : Studios Cinéma (21,8 km)
- ES 9 : Igouin-Tinerhir (22,6 km)
- ES 10 : Erfoud-Merzouga (17,7 km)
- ES 11 : Merzouga (17,3 km)

Au départ de Ouarzazate, on fait une première épreuve. Quasiment dans les faubourgs de la ville, sur un terrain militaire où se situent divers studios et décors de cinéma. La journée sera longue, une fois encore et s'achèvera à Merzouga au pied des premières grandes dunes du désert, le long de l'Erg Chebbi. En quittant Ouarzazate, on traverse la Vallée des Roses, avec sa capitale : El-Kelaâ M'Gouna. Après Boumane Dadès, se trouve l'ES9, « Igouin-Tinerhir », une épreuve qui se faufile dans la haute montagne, à plus de 2000 m. Encore un profil nouveau et des paysages magnifiques. Suit une longue liaison vers Erfoud. Dès Erfoud, on longe le Sahara pour rejoindre Merzouga, terme de cette étape. Mais avant, il y a encore deux ES au menu. L'ES 10 longe l'Erg Chebbir, le sable à portée de main. Et le point stop de l'ES 11 « Merzouga » s'achève au pied d'une dune immense. Les couleurs, lors du coucher du soleil sont absolument uniques au monde. Il faudra se rincer les yeux... Le profil de ces deux épreuves est radicalement différent avec un terrain très plat, au milieu de rien, sur une piste dure balisée par des cairns. Ca va débouler vite à cet endroit. Par moment, il y a des petites déclivités et des bosses à la façon de celles que l'on peut trouver au 1000 Lacs, en Finlande.

Jeudi 31 Mai

4^{ème} étape Merzouga - Midelt - Ifrane

■ 442 km dont 80,6 km chronométrés
■ Départ de Merzouga à 8h00

- ES 12 : Merzouga (17,3 km)
- ES 13 : Merzouga-Erfoud (23,6 km)
- ES 14 : Midelt (22,8 km)
- ES 15 : Almis du Guigou (16,8 km)

Cette quatrième étape va être la journée des contrastes. Le matin, on quitte le vrai désert pour arriver le soir à Ifrane que l'on présente souvent comme une petite ville suisse. C'est là que se trouvent les stations de sport d'hiver marocaines. Bon, avant d'arriver à Ifrane, il y a de la route et quatre ES. Merzouga étant un cul de sac, on revient sur nos pas de la veille.

Les deux premières ES de la journée sont comparables aux deux dernières de la veille. Ensuite, il s'ensuit une longue liaison qui remonte le long de l'Atlas par Al Rachidia, en longeant une oasis géante, puis Midelt après les Gorges du Ziz. A partir de là, le décor change radicalement, la route devient plus étroite. A la sortie du regroupement de Midelt se disputera l'ES 14 de « Midelt ». La dernière du jour « Almis du Guigou », disputée dans une forêt de cèdres non loin d'Ifrane a déjà été disputée par le passé. Elle a la particularité d'être peuplée de singes. Là aussi, le repos à Ifrane ne sera pas volé...

Vendredi 17 mai

5^{ème} étape Ifrane - Khenifra - Bin el Ouidane

■ 333 km dont 73,8 km chronométrés
■ Départ de Ifrane à 07h30

- ES 16 : Paysage d'Ito (10,9 km)
- ES 17 : Bouchebel-Souk el Had (11 km)
- ES 18 : Khenifra «1000 Lacs» (25,6 km)
- ES 19 : Choms-Naour (26,3 km)

En partant d'Ifrane, on retrouve un terrain plus coutumier. « Paysage d'Ito » et ses cigognes nichées, pour débiter la journée. Les deux premières ES sont relativement courtes (11 km) avant d'attaquer l'ES 18 « Khenifra », plus en altitude et bien connue également. Quand on s'enferme dans cette épreuve, on peut suivre les concurrents très longtemps. C'est un super endroit ! L'ES 19 « Choms-Naour » se dispute en fin de compte dans le sens inverse de l'an passé. Et cela tombe bien car en 2012, on nous avait reproché cette épreuve tout en descente. Là voilà en montée. Comme l'an passé, l'étape s'achèvera une nouvelle fois sur les rives du

lac de Bin el Ouidane avec un parc d'assistance et un parc fermé tout au bord de l'eau. Après une journée dans la poussière, la fraîcheur de l'endroit et les couleurs réservées par le soleil couchant avaient fait sensation l'an passé.

Samedi 18 mai

6^{ème} étape Bin el Ouidane - Marrakech

■ 351 km dont 48,8 km chronométrés
■ Départ de Bin el Ouidane à 8h00

■ ES 20 : Skatt (18,9 km)
■ ES 21 : Les Agafayes (29,9 km)

La dernière étape comportera deux uniques ES. La première, « Skatt » est connue. Attention à la seconde, cependant. Si son nom, « Les Agafayes », ne surprendra pas les fidèles de l'épreuve, elle n'en demeure pas moins toute nouvelle. Qui plus est, elle est particulièrement longue cette année et comme l'an passé, où Bernard Munster avait soufflé la victoire in-extremis à Eric Chantriaux, elle est capable de réserver de grosses surprises. Lorsque l'on dispute cette spéciale, nous sommes déjà presque dans les faubourgs de Marrakech, la ville d'arrivée de ce Rallye du Maroc Historique. A la sortie de la spéciale, il suffira de se laisser glisser vers la fameuse place Jemaa El Fna, pour un podium en milieu d'après midi.





Agadir



Merzouga



Marrakech



Aït-Mansour



Fint



Gorges



Ouarzazate

LE VOYAGE DE A À Z!

Le Rallye du Maroc Historique est une véritable épreuve sportive. Sélective et éprouvante, sur plusieurs milliers de kilomètres. Mais c'est aussi un formidable voyage au travers d'un Maroc généreux...

A comme... Agadir

Agadir accueille de nouveau le départ du Rallye du Maroc Historique. En bordure de l'Atlantique, avec sa plage immense de plus de 5 km, son front de mer en permanence très animé, la ville sud-marocaine est réputée pour son dynamisme mais aussi sa douceur de vivre naturelle. Agadir se positionne comme étant la principale station balnéaire du Maroc, sans oublier l'intense activité de son port de pêche et de son chantier naval.

B comme... Bin el Ouidane

Un plan d'eau majestueux fait de Bin el Ouidane un havre de tranquillité. Mais surtout, le barrage inauguré au début des années cinquante, est toujours considéré comme le plus haut barrage africain (132 m de haut, 300 m de long !). Il constitue aussi la principale source énergétique du Maroc tout en irriguant près de 70 000 hectares...

C comme... cinéma

Ouarzazate est l'une des destinations touristiques

préférées au Maroc. Le désert est à portée de main et les montagnes de l'Atlas également. La ville fait de nombreux efforts pour capter l'attention des touristes. Mais Ouarzazate est tournée depuis longtemps vers les activités cinématographiques. Aux décors naturels somptueux, de nombreux studios se sont ajoutés. De nombreux films réputés y ont été réalisés : Asterix et Cléopâtre, Laurence d'Arabie, 100 000 Dollars au soleil, Le Diamant du Nil, Légionnaire, La Momie, Gladiator, Alexandre, Babel... Et bien d'autres, encore.

D comme... dattes

Quand vous vous approchez de la ville de Ar-Rachidia, souvenez-vous que la spécialité de la région sont les dattes. Particulièrement succulentes et réputées. Après tout, manger quelques dattes tout en roulant, c'est une bonne façon d'aborder la route qui doit vous mener à Midelt car cette liaison est longue...

E comme... eau

La proximité du Sahara ferait bien apparaître le Maroc comme un pays aride. Le pays souffre effectivement de la sécheresse qui touche cette région du globe mais il a su aussi se muer en formidables vergers rendus possibles par une gestion très efficace des nombreux cours d'eau. Bin el Ouidane, Ouarzazate, Al Massira..., les retenues d'eau sont très nombreuses (on compte 128 barrages au Maroc !), souvent spectaculaires et très efficaces avec une double vocation : la production d'une énergie électrique indispensable à tout développement et une bonne irrigation des diverses plaines fertiles. Dès le début du vingtième siècle, de nombreuses prospections ont été menées pour la construction de barrages hydrauliques. Avec succès. Et au lendemain du protectorat français (1956), les Rois Mohammed V, Hassan II et aujourd'hui Mohammed VI, continuèrent de faire de la gestion de cette précieuse eau, une priorité. L'objectif était de parvenir à irriguer plus d'un million d'hectares.

F comme... Fint

La plus belle épreuve spéciale du rallye ? De nombreux concurrent l'affirme ! Longue (35 km !), large, avec une terre parfaite, rapide, elle impose un rythme unique particulièrement grisant en matière de pilotage. Une sorte de Graal qu'il fait très bien d'inscrire sur son CV de pilote du Rallye du Maroc Historique...

G comme... gorges

Le Maroc est un pays de contrastes extraordinaires, d'une très grande variété de paysage et de relief. Dans la même journée, on peut passer du désert véritable aux pieds dans la neige. Ses montagnes génèrent des vallées et des gorges absolument magnifiques. Sur le parcours du rallye, notons : les Gorges d'Aït-Mansour, les Gorges du Dadès, les Gorges du Ziz, le défilé de N'Zala...

H comme... Hôtel El Ayachi

Par le passé, la cité médiévale de Midelt, à proximité du fameux site du Cirque de Jaâfar, était aussi un haut lieu du Rallye du Maroc. Pour sa quatrième année d'existence, la version Historique de l'épreuve y revient, le temps d'un regroupement à mi-journée. Et l'épreuve se délecte d'avance de certaines traditions. L'Hôtel El Ayachi, par le passé, était particulièrement apprécié de l'équipe Peugeot et notamment de Jean-Pierre Nicolas, le seul triple vainqueur de l'épreuve. Le regroupement du Maroc Historique se fera à proximité, à un carrefour également célèbre. La croisée des chemins...

I comme... Ifrane

Au Maroc, Ifrane est une ville à part. C'est simple, on se croirait en Suisse avec des maisons aux toits très pentus, une forêt (la plus grande au monde...) de cèdres majestueux. La ville est en altitude : 1700 m. Cela suffit pour que l'on y vienne skier. C'est aussi la région du Maroc

où il pleut le plus et l'hiver, cette pluie devient neige, souvent très abondante. Du temps du protectorat français, Ifrane était un lieu de villégiature prisé des français. Ce qui a sans doute influencé l'architecture des constructions. Le dépaysement y est vraiment total.

J comme... Jemaa El Fna

L'arrivée à Marrakech s'annonce particulièrement festive. D'autant qu'elle se déroule sur la plus emblématique place de la ville : place Jemaa El Fna, très prisée des touristes (plus d'un million de touriste dans l'année). Pour atteindre le podium d'arrivée, les pilotes et leur voiture devront se frayer un chemin entre les charmeurs de serpents, les dresseurs de singes, les cracheurs de feu, les musiciens et autres conteurs... Bon, l'origine du nom (« assemblée des trépassés ») est moins glorieuse : la place servait autrefois à l'exposition, sur ordre du Sultan, des têtes des condamnés à mort qui venaient d'être exécutés...

K comme... kilomètres

Cette année, le rallye s'est allongé, un peu. Pour la bonne cause : la recherche d'innovations, de nouveaux décors. Le kilométrage total fait 2528 km contre 2103 km en 2012. Celui chronométré comptabilise 457 km contre 387 km l'an passé. L'épreuve la plus courte fait 10 km et la plus longue 35 km. C'est rien comparé à la fameuse « Transmarocaine » qui à l'époque faisait près de...800 km non-stop !

L comme... leader

Des activités industrielles au Maroc, l'Office Chérifien des Phosphates (Groupe OCP) fait figure d'acteur mondial majeur dans son secteur d'activité : production et exportation de phosphate, d'acide phosphatique ou d'engrais. Et ce, depuis 1920 ! OCP compte plus de 20 000 collaborateurs sur plusieurs sites miniers et complexes chimiques. A proximité de Khouribga se situe le plus riche gisement de phosphate au monde.

M comme... Merzouga

Après Merzouga, c'est le désert à perte de vue. Nous sommes au pied des premières et immenses dunes du Sahara. Les plus hautes du Maroc où les concurrents du Dakar aiment à venir tester leur matériel. Là, la route s'achève. Au fil des années, Merzouga est devenu un pôle touristique majeur (certains diront anarchique...) au Maroc : randonnée, bivouac dans le désert, quad... Il n'empêche que l'endroit est absolument unique au monde par les paysages offerts et ses couchers de soleil...

N comme... nouveautés

Le parcours de l'édition 2013 du Rallye du Maroc Historique offre de nombreuses nouveautés. La première d'entre-elles est de s'aventurer beaucoup plus au sud, aux portes du désert véritables. C'est l'occasion de découvrir un relief et des paysages vraiment uniques et nouveaux. C'est aussi l'occasion



Mine d'or



Tata

de toutes nouvelles épreuves chronométrées. Sur les 21 épreuves que compte l'épreuve, 14 sont totalement nouvelles...

O comme...or

Akka, Tata étaient souvent considérées comme les dernières villes de l'Anti-Atlas avant l'immensité du désert. De Tata, les caravanes rejoignent Fom-Zguid avant de s'aventurer dans le Sahara tout proche. Akka a d'autres particularités. C'est une petite cité minière. On y produit du cuivre, devenu rare aujourd'hui, et on y produisait aussi de...l'or. Cette activité, lancée au tout début des années 2000 tablait sur une production de 3,5 tonnes annuelle. Malheureusement, l'extraction, coûteuse, n'atteignit jamais la tonne et l'exploitation cessa il y a peu...

P comme...pomme

On vous le dit, le Maroc est un formidable verger. A Taroudant les oranges, à Ar-Rachidia les dattes (voir précédemment),

l'huile des arganiers endémiques dans le sud-ouest et les... pommes à Midelt, sur la route du rallye et qui réserve à ce fruit un festival en septembre de chaque année. A Midelt et dans ses alentours, on produit près de 200 000 tonnes de pommes chaque année.

R comme...roses

Au départ de Ouarzazate, la route, entre les montagnes de l'Atlas, serpente vite le long du Dadès pour s'achever en gorges véritables par la suite. L'endroit mérite le détour et constitue aussi ce que l'on nomme la « Vallée des Roses ». Des haies de rosiers très odorants, dont la fonction première était de protéger les cultures des...chèvres, produisent en abondance des fleurs servant à la production de l'eau de rose et d'essence pour la parfumerie. En mai, lors de la floraison et avant la récolte, la vallée se pare de couleurs fantastiques. Trois à quatre-mille tonnes de pétales sont récoltées chaque année.

S comme...sommets

Le massif de l'Atlas traverse le Maroc du nord au sud et réserve quelques sommets qui n'ont rien à envier à d'autres massifs du globe. Le point culminant du Maroc, au sud de Marrakech, près d'Asni, est constitué du Jbel Toubkal à près de 4200 m ! Le massif de l'Atlas s'étendant sur plus de 2000 km, le Rallye du Maroc Historique évolue fréquemment en altitude, à plus de 2000 m.

T comme...Tiznit et Tafraout

Tiznit et Tafraoute sont deux nouvelles destinations que le rallye s'apprête à découvrir. La première marquera le premier regroupement du rallye, la seconde l'arrivée de la première journée de course. Par ses hautes murailles qui enserrant la ville, Tiznit fait un peu penser à Taroudant. De nombreux artisans y travaillent l'argent qu'ils transforment en divers bijoux et objets. Tafraout est une petite ville berbère de l'Anti-Atlas. Logée dans un dédale de

rochers (à ne pas manquer : les insolites rochers bleus peints par l'artiste Jean Vêrame...), sur lesquels les habitations sont le plus souvent accrochées, Tafraoute se dresse au dessus d'une palmeraie comportant arganiers, amandiers et oliviers.

V comme...Vallée d'Igmir

Les paysages de la région de Tafraoute seront nouveaux pour le Rallye du Maroc Historique. Et parmi ces paysages, la Vallée d'Igmir ou encore d'Aït-Mansour réservent quelques surprises très esthétiques et insolites.

Z comme...Ziz

Lorsque l'on repart de Merzouga, on abandonne vite les paysages désertiques composés de dunes immenses pour les montagnes de l'Atlas, jamais très loin. Tout de suite passé Ar-Rachidia en direction de Midelt, l'oued Ziz a creusé dans la montagne des gorges d'une rare beauté sauvage, avant de se jeter dans le lac artificiel Hassan Addakhil.



Tafraoute

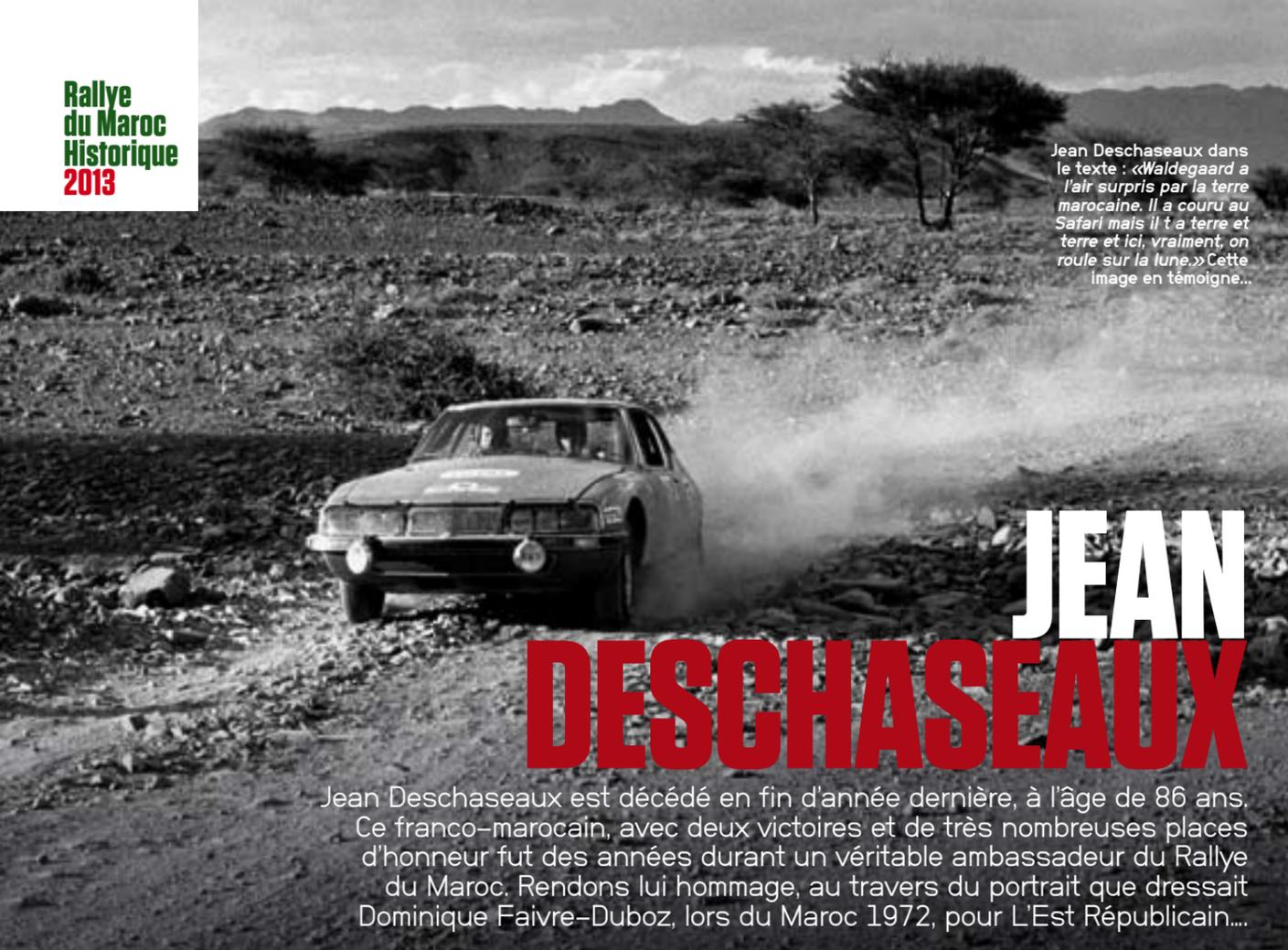


« Vallée des Roses »

المملكة المغربية
Royaume du Maroc

وزارة الشباب والرياضة
Ministère de la Jeunesse et des Sports
+٢٠٤٠٤٠١ ١ ٢٢٢٥٠٤ ٨ +٣٣٣٣٤

Ministère de la jeunesse et des sports
Avenue Ibn Sina-Rabat-Agdal
Tél: 0537 68 00 28/45 Fax: 0537 68 09 72
Site Web: www.mjs.gov.ma



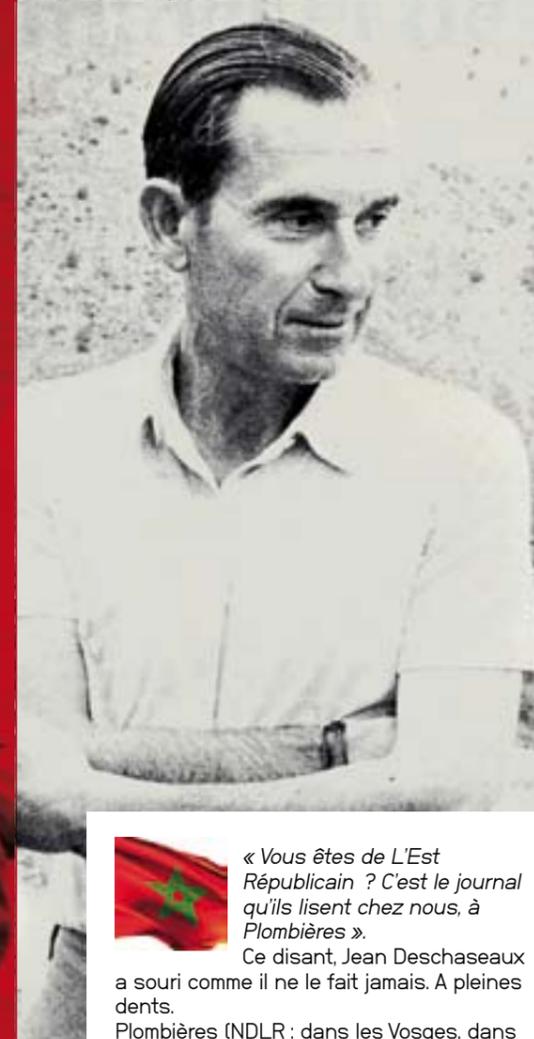
Jean Deschaseaux dans le texte : «Waldegaard a l'air surpris par la terre marocaine. Il a couru au Safari mais il t'a terre et terre et ici, vraiment, on roule sur la lune.» Cette image en témoigne...

JEAN DESCHASEAUX

Jean Deschaseaux est décédé en fin d'année dernière, à l'âge de 86 ans. Ce franco-marocain, avec deux victoires et de très nombreuses places d'honneur fut des années durant un véritable ambassadeur du Rallye du Maroc. Rendons lui hommage, au travers du portrait que dressait Dominique Faivre-Duboz, lors du Maroc 1972, pour L'Est Républicain....



Ici à gauche, tout en blanc, Jean Deschaseaux avait une parfaite connaissance du terrain marocain et ses pistes.



« Vous êtes de L'Est Républicain ? C'est le journal qu'ils lisent chez nous, à Plombières ».

Ce disant, Jean Deschaseaux a souri comme il ne le fait jamais. A pleines dents.

Plombières (NDLR : dans les Vosges, dans l'est de la France pour ceux qui...), en fait, est le berceau de sa famille. Lui est bien né au Maroc, en 1926, de parents venus s'installer là en 1918.

Taille moyenne, mince de partout, front, épaules, hanches, il a le profil de Chaban-Delmas (NDLR : le premier ministre de l'époque...). Un Chaban ascétique et secret, échappé d'un conte espagnol. Il fait aussi peu pilote qu'il est permis. Waldegaard, Bochnicek, Romaozinho se reconnaissent en tenue de travail : blue jean, polo éponge, espadrilles de toile. Lui « se promène sur la piste » en pantalon de Tergal et chemisette blanche.



Ni ceinture, ni double débrayage

Au volant, c'est un démenti vibrant que l'on attend du vainqueur 1971 de l'épreuve.

Pas de ceinture de sécurité, pas de double débrayage, même pour accrocher la seconde à 70 km/h, pratiquement pas de note pour l'itinéraire.

L'épreuve spéciale du Tizi n'Test est à jamais gravée dans sa mémoire : « Du temps où j'avais une exploitation forestière au sommet du col, j'ai fait le trajet des milliers de fois au volant de mon camion. Il lâche cela sans enflure. Au contraire. Pour s'excuser des prouesses qu'il réalise sans navigateur dans les lacets de la route de terre battue.

« La ceinture, vous êtes contre ? » Monument de courtoisie, il ne se cabre, ni ne se dérobe. Il explique :

– « Nnnnnnon. Je suis même pour. Mais personnellement je fais de la claustrophobie là dedans. Et puis, elle n'est reconnue utile que jusqu'à 100 km/h, non ? »

«Je ne sais même pas ouvrir le capot»

Il y a plus renversant. En plein essai de vitesse, au sortir de Tata, voici que s'allument au tableau de bord l'elliptique

rouge « STOP » et le thermomètre d'eau. Deschaseaux coupe les gaz, se gare sur le bord de la piste et laisse tomber ces mots historiques :

« Et dire que je ne sais même pas comment on ouvre le capot de cette voiture. »

« ????? »

« Eh bien non, je n'ai jamais eu à le faire... »

Que pense-t-il de Waldegaard ?

« Il a l'air surpris par la terre marocaine. Il a couru le Safari, mais vous savez, il y a terre et terre. Ici, vraiment, on roule sur la lune. »

Monument aussi de simplicité, il ne met aucune affectation dans ses mots et attitudes. Il ne joue pas au « rallyeman pas comme les autres ». Il est différent...

NDLR : Jean Deschaseaux remporta par deux fois le Rallye du Maroc, son épreuve fétiche dont il connaissait le moindre kilomètre et toutes les subtilités : en 1955 au volant d'une Peugeot 203 et en 1971 avec la Citroën SM et son fidèle équipier, Jean Plassard. Et on ne compte pas les nombreuses places d'honneur les autres années...



Le Maroc 1971 était la première sortie en course de la Citroën SM à moteur Maserati. Il y avait deux voitures, pratiquement de série, au départ. Si Jean Deschaseaux brilla, Jean Vinatier renonça après des problèmes de transmission.

CÀ C'EST PASSE EN 2012!

Chaque année plus nombreux, ils sont, pour cette troisième édition du Rallye du Maroc Historique, plus de soixante équipages au départ d'Agadir. Pour une course qui allait nous réserver nombre de surprises et un final mémorable...



Bernard Munster dans ses oeuvres avec sa redoutable Porsche 911. Généreux, le pilote belge...



Nous voici à l'arrivée de la dernière des vingt épreuves chronométrées que comporte cette édition du Rallye du Maroc Historique, la troisième du nom pour être tout à fait précis. Marrakech et sa place Jemaa el Fna n'est plus qu'à une poignée de kilomètres. Nombreux sont ceux qui sont venus à la « sortie » de cet ultime chrono des Agafayes afin de venir saluer le vainqueur de l'épreuve, un étonnant Eric Chantriaux qui, accompagné par son fils Audric, a su contenir au volant de sa petite Ford Escort RS Mk1, tous les assauts de ses adversaires depuis les soucis de moteur rencontrés par Grégoire De Mevius déjà double vainqueur de l'épreuve. De spéciale en spéciale, la « famille » Chantriaux et sa petite monture n'ont fait que grossir leur capital sympathie. Il faut dire que le pilote est généreux, très rapide aussi et que la petite Ford blanche et rouge est une fort belle danseuse. On ne se lasse jamais de ses entrechats, d'un virage à l'autre...

Munster dans les derniers mètres...

Seulement voilà, Chantriaux et sa Ford vont échouer et ne vont pas remporter ce rallye du Maroc après l'avoir mené depuis le second jour de course. Ils devront se contenter de la seconde place, pour une poignée de secondes. Dernier problème



Bernard Munster en vainqueur à Marrakech. Dans la dernière spéciale, le pilote belge a jeté toutes ses forces.

Photo de famille à Agadir, juste avant le départ pour plus de 2000 km de course.



Le « mémère » du rallye : la DS de 1964 de Philippe Wambegue. Plutôt en forme...



Eric Chantriaux restera un grand animateur de cette édition. Et comment résister aux charmes de sa Ford Escort RS 1600 chantant si bien ?





Grégoire De Mevius fut l'homme fort de la première journée. Premier rallye de sa vie et premier podium (ci-dessous) avec sa Porsche 911 SMG, Eric Clément est une bonne surprise de cette édition.

mécanique ? Dernière sortie de piste ? Non, rien de tout ça ! Faux rythme, coup de fatigue soudain, on ne saura sans doute jamais pourquoi la victoire est revenue in-extremis à Bernard Munster accompagné de Johan Gitsel sur leur Porsche 911. Le pilote belge est réputé pour sa vélocité. Il n'y a aucun doute la dessus mais tout au long de ce rallye, il a aussi connu son lot de problèmes. Au départ de cette ultime épreuve, l'avance de Chantriaux semble suffisante mais Munster s'est jeté corps et âme dans ces derniers 20 km. Des témoins sur le parcours diront plus tard : la Porsche 911 volait littéralement aux dessus des dernières bosses... Vers une fantastique victoire à couper le souffle ! Quelques jours auparavant, au vérifications d'Agadir, Bernard Munster se positionnait déjà parmi les tête d'affiche. On connaît

le bonhomme et sa Porsche toute neuve se faisait déjà remarquer par la qualité et la précision de sa préparation. Belle bête n'ayant rien à envier aux Porsche 911 Kronos, prototype RMH également, et habituées au succès en terre marocaine avec Grégoire De Mevius, par deux fois champion du monde groupe N en 1991 et en 1992. Parmi les autres « curiosités » au départ d'Agadir, il convient de souligner la Mazda RX7 de Philippe Gache, une authentique Groupe B d'usine fraîchement restaurée. Un peu trop fraîche, peut-être, pour afficher une mise au point très aboutie. Il y a là Eric Van de Poele aussi, pilote de circuit, de Formule 1 même, au palmarès élogieux et venu goûter les plaisirs des rallyes historiques sur une belle 911 Proto. On pouvait aussi compter sur les deux Opel Manta 400 Groupe B de Pili De Lafontaine et Paul-Emile Decamps pour animer les avant-postes également. Sur la R5 Turbo de Jean-Pierre Manzagol, la DS Proto à l'empattement raccourci (comme celle de Bob Neyret à l'époque...) concoctée par Fred Daunat pour Jean-Jacques Julien,

Le Rallye du Maroc est aussi un fabuleux voyage au travers d'un pays formidable. Ci-contre, Paul-Emile Decamps dans ses oeuvres avec son Opel Manta 400 Groupe B.

sur la SM « Bandama » de ce même Daunat, sur les splendides Peugeot 504 V6 Coupé, à la peinture à peine sèche, sorties des ateliers de VaisonSport, ou encore sur une flopée d'autres Porsche 911, de Ford Escort RS qui restent des valeurs sûres. Bref, le départ n'est pas donné que, l'affaire apparaît bien engagée.

Le brouillard s'invite

Mais pour la première ES, qui fait office de prologue au soir des vérifications techniques, le rallye réserve une première surprise de taille aux équipages. Sur les hauteurs d'Agadir, le long de l'océan, le ciel s'obscurcit soudainement. Au grés des nuages, voici les équipages plongés dans un brouillard plus ou moins épais. Certains, plus « touchés » que d'autres, vont y laisser des plumes, d'autres vont aussi connaître leurs premiers problèmes mécaniques. Gache, par exemple, dont le moteur de sa Mazda chauffe anormalement. Il devra même stopper sur le parcours de l'épreuve et verra ainsi s'envoler toutes ses vellétés de victoire. D'autres ne verront même pas le départ de cette première ES. Philippe Gervoson est déjà en panne d'allumage avec son Opel et le pourtant solide V6



Ex-pilote d'usine Citroën, Philippe Wambergue avait fait le déplacement avec Pascal Maimon et une DS de...1964. Et des chronos époustoufflants à la clé !



Peugeot du Coupé 504 d'Alain Breillet refuse tout service. Pour Jean-Luc Marteil, c'est la transmission de sa petite et agile Citroën Visa 1000 Pistes Groupe B qui a cédé. Bref, De Mevius pointe déjà en tête au terme de cette première ES, avec déjà 41 secondes d'avance ! Voilà qui semble mal engagé pour l'intérêt de la course en tête. Mais Christian Kelders (Ford Escort RS) est là en embuscade, Eric Van de Poele, Jean-Pierre Mondron (911) Patrick Borne (Escort RS), Dominique Depons (Escort RS), Pili De Lafontaine (Opel Manta 400), Eric Chantriaux (Escort RS Mk1) ou Christophe Jacob (Escort RS) sont loin d'avoir dit leur dernier mot. Pendant la nuit, les mécaniciens de Gache répare et le lendemain, ce dernier commence la journée par un meilleur temps. Le voilà au moins rassuré sur le potentiel de sa récente monture, même s'il ne peut plus jouer la victoire. Mais De Mevius est juste derrière lui, confortant ainsi plus que jamais sa place de leader. Belle performance du jeune Eric Clément dont c'est le premier rallye. Ce ne sera d'ailleurs pas la seule et il montera

Avec sa petite Visa 1000 Pistes et après ses soucis du premier jour, Jean-Luc Marteil ne cessa de remonter au classement. Pendant que d'autres, trouvaient les pistes trop étroites à leur goût...



Laure Many, naviguée par Françoise Conconi s'adjuge la Coupe des Dames avec une Opel Kadett GTE.



sur le podium final, s'il vous plait... Et très beau spectacle de Philippe Wambergue avec sa « modeste » DS berline. Ex-pilote d'usine Citroën, Philippe a toujours été très rapide. Et d'une façon évidente, il a le mode d'emploi de sa monture...

De Mevius en panne, Chantriaux en tête...

Mais coup de théâtre dans l'ES 4 : l'homme de tête perd trente minutes d'un seul coup, en panne d'allumage. Un simple gravier coincé là où il ne faut pas ! La course est relancée et Eric Chantriaux s'installe au commandement en remportant au passage la plus belle et la plus sélective des épreuves chronométrées : Fint. Et il conservera son « leadership » intelligemment et brillamment jusqu'à cette ultime spéciale, à quelques lieux du podium d'arrivée à Marrakech. De la soixantaine d'équipages au départ, 44 voitures rejoignent l'arrivée du rallye, après des fortunes diverses. Premier leader, Grégoire De Mevius entamera, après ses soucis de moteur, une véritable chevauché. Il remportera 11 des 18 épreuves effectivement disputées, décrochant ainsi le « Trophée Pierrot Landereau » récompensant le plus brillant. Philippe Gache, lui, a jeté l'éponge depuis un moment du fait d'un moteur en surchauffe





et dont il aura eu juste le temps de démontrer le potentiel. Autres abandons à souligner : celui de Christian Kelders (sortie de route), de Jean-Jacques Julien sur sa splendide DS Coupé mais dont le moteur chauffe aussi beaucoup trop ou encore de Michel Faraut auteur d'une spectaculaire cabriolet avec son coupé Peugeot 504 V6 dans les derniers kilomètres de course. Mais il convient de distribuer aussi les accessits qui conviennent pour brio particulier. A Paul-Emile Decamps (Opel Manta 400), 4^{ème} au général et remportant une fois encore la catégorie Groupe B à deux roues motrices, à Jean-Luc Marteil, 1^{er} du J1 Groupe B à 4 roues motrices avec sa Visa 1000 Pistes, à Roland Streit, 1^{er} J1 Groupe A (1982 à 86) avec sa Peugeot 505 Turbo, à Antoine Vandromme pour sa 1^{ère} place en catégorie I (1977 à 1981), à Patrick Borne en H2 (1976), à Jean-Pierre Lajournade 1^{er} en H1 (1972 à 75) avec sa sympathique Renault 12 Gordini, à Philippe Wambergue pour ses exploits tout au long du rallye qui lui ont permis de remporter sur sa DS la catégorie F regroupant les plus anciennes voitures du rallye (1964 à 65). Encore un mot pour souligner la victoire de l'équipage Belousoff/Lusseaud en VHRS sur leur DS Proto ou encore Laure Many/Françoise Conconi, remportant la Coupe des Dames avec une Opel Kadett GTE.

Mazda RX7
Groupe B pour
Philippe Gache,
Peugeot 504 V6
pour François
Lethier, Renault 5
Turbo pour Jean-
Pierre Manzagol,
Citroën DS Coupé,
la concurrence
s'affute, pas de
doute !

Avec sa fidèle
Porsche 911 Proto
Kronos, Grégoire
De Mevius menait
les débats.
Jusqu'à ce qu'un
gravier fasse taire
son moteur...



Classement 2012

VHC

B. Munster / J. Gitsel,
en 3h50'14"5
Porsche 911 Proto

E. Chantriaux / A. Chantriaux
Ford Escort RS 1600 Mk1,

E. Clément / F. Gordon
Porsche 911 Proto

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

J.-P. Mondron / E. Werner
Porsche 911 Proto

P. De Lafontaine / P. Ciocca
Opel Manta 400 Groupe B

A. Vandromme / Y. Raffaelli
Porsche 911

J.-P. Manzagol / V. Magini
Renault 5 Turbo

L. Antonini / C. Nicolet
Porsche 911 Proto

P. Borne / F. Deplancke
Ford Escort RS 1800 Mk2

F. Daunat / T. De Wazieres
Citroën SM Proto « Bandama »

C. Jacob / I. Regnier
Ford Escort RS 1800 Mk2

E. Van De Poelle / E. Eggermont
Porsche 911 Proto

G. De Mevius / A. Guehenec
Porsche 911 Proto

H. Cochin / J.-P. Oudin
Mercedes 500 SLC

R. Streit / L. Colle
Peugeot 505 Turbo

F. Kick / A. Hansen
Porsche 911 Proto

J.-L. Marteil / N. Klinge
Citroën Visa 1000 Pistes

S. Zele / J.-C. Lamorlette
Peugeot 505 Turbo

P. Vandromme / F. Vivier
Porsche 911 Proto...

...au total, 43 équipages
classés en VHC.

* 1^{er} Groupe B, 2 roues motrices.

VHRS

E. Belousoff / B. Lusseaud
Citroën DS Coupé Proto

POUR NOS CHAMPIONS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN



LA MDJS REVERSE L'INTEGRALITÉ DE SES BÉNÉFICES POUR SOUTENIR LE SPORT NATIONAL.





POUR UNE POIGNEE DE SECONDES...

L'an passé, Eric Chantriaux a été l'homme fort du Maroc Historique, prenant le commandement dans la première étape pour contrôler la course ensuite. Jusqu'à cette ultime épreuve chronométrée où tout bascula...



Eric Chantriaux n'est pas seulement un préparateur de grand talent, un bureau d'études réputés. C'est un passionné, aux convictions très fortes. Et c'est un adepte des épreuves historiques. Là aussi avec des choix osés. Sur la terre marocaine, plutôt que de s'aligner avec une Ford Escort RS Mk2 éprouvée et compétitive avec son 2 litres diabolique, lui s'engage avec une RS Mk1, c'est à dire avec un petit 1600, chantant à merveilles mais que l'on sait aussi manquer de couple et ne pas, de ce fait, faciliter son pilotage. Mais son Escort est l'une des anciennes voitures utilisées par le grand Stig Blomqvist, champion du monde avec la fameuse Audi Quattro Sport... Au Tour de Corse, il lui aurait été facile de partir

avec une 911 très affûtée mais là aussi, il préfère une Porsche 914/6 2 litres. Par soucis de ne pas avoir la même voiture que son « voisin » mais aussi parce qu'il est convaincu par l'équilibre, de cette Porsche plus confidentielle. Eric Chantriaux est souvent l'homme des paradoxes. L'an passé, il tenait le Rallye du Maroc Historique entre ses mains. Il menait et contrôlait la course et tout le monde se plaisait à l'attendre en vainqueur à Marrakech. On dut compter et recompter le classement du dernier chrono pour se convaincre que Bernard Munster et sa 911 lui avait soufflé la victoire dans les derniers hectomètres. Pour une petite poignée de secondes. Que s'est-il passé ? Personne ne se l'explique, pas même Eric...

Rallye du Maroc Historique : Eric Chantriaux, revenons douze mois en arrière. Que s'est-il passé dans cette

dernière épreuve des Agafayes. Vous avez trouvé l'explication aujourd'hui ?

Non, toujours pas. Cela ne m'empêche pas de dormir pour autant. Voilà, c'est la course, c'est comme ça. Je n'ai trouvé pas d'explication rationnelle. A l'origine déjà, avoir fait la plus grande partie du rallye en tête, je trouvais ça surprenant et pas très normal. Je ne me suis jamais mis dans la situation de remporter le rallye et probablement que dans cette dernière spéciale, j'ai un peu trop relâché pensant qu'il fallait assurer. Mon chrono dans cette épreuve n'est pas si mauvais que ça. Par contre le temps réalisé par Bernard Munster est d'un autre monde. Il a joué son va-tout en prenant tous les risques et cela lui a réussi. J'explique ce fait de course par cette différence d'état d'esprit à ce moment précis. C'est lui qui a fait quelques choses d'exceptionnel.

RMH : On vous connaît comme technicien de haut niveau à travers votre société Solution F, moins en tant que pilote. Quel est votre passé dans ce domaine ?

Nul ou quasiment ! J'ai un gros handicap. Quand j'ai commencé en sport automobile, j'étais aussi bien passionné par l'aspect technique des choses que par le pilotage. Et franchement sans aucune préférence pour l'un ou l'autre de ces aspects. La problématique, et la suite allait le confirmer lorsque j'en ai fait mon métier, c'est que quand on fait du développement technique on prend des risques, on fait des excès et on casse un peu de matériel. Si bien que souvent les performances étaient là à travers des chronos percutants mais cela



Chez les Chantriaux, on est amoureux des belles mécaniques anciennes en famille. La preuve, on retrouve Audric, le fils de Eric, dans le baquet de droite de cette authentique Ford Escort RS Mk1.

se concrétisait rarement par un résultat définitif. En 83, j'ai quand même remporté le Trophée Visa organisé par Citroën. A posteriori car il s'est avéré que le vainqueur avait triché et il fut déclassé. A l'époque, avec ma Visa, j'ai fait aussi des rallyes du championnat d'Europe et une fois à Madère, j'ai terminé quatrième, derrière Toivonen, Snijers et Mandelli en 84. J'étais en tête des Boucles de Spa également en 85 quand j'ai cassé. Je pense avoir les capacités d'un « bon chauffeur rapide » mais rien de plus. Je préparais évidemment moi-même mes voitures. Ma société Solution F a vu le jour en 85 et est née d'une association avec Olivier Tabatoni. Olivier trouvait les financements pour les dépenses techniques, la main d'œuvre et moi je m'occupais de tout le développement technique. Je faisais ça la nuit et le jour je travaillais chez Pechiney où j'appartenais à un département de recherches et de développement. On préparait deux voitures pour Olivier et moi. En 87, avec Olivier, on a fait le Rallye du Maroc justement avec nos Visa 1000 Pistes et on a terminé l'épreuve 2^e et 3^e. C'est par ces travaux que je me suis fait remarquer par Citroën et que j'ai pu envisager faire de Solution F mon activité professionnelle en faisant du développement. J'ai alors démissionné de Pechiney pour me consacrer à Solution F et au développement et à la recherche au service

de la compétition automobile. A partir de là, Solution F n'a cessé de grandir et compte aujourd'hui 70 salariés, travaille toujours pour la course et désormais beaucoup pour l'aéronautique avec Eurocopter. On a fait volé par exemple, en août 2010, le premier hélicoptère électrique au monde, bien avant le géant américain Sikorsky. Pour ce qui est de la compétition, on travaillé ou on a travaillé pour Citroën Sport, Peugeot Sport pendant plus d'une décennie. On a monté aussi un département de conception d'amortisseurs (4.42) oléopneumatiques. On a ainsi équipé les VW Touareg du Dakar au début, on a été champion du monde de trial (moto) en 2012 et nous travaillons très étroitement avec Michelin concernant toutes les liaisons au sol et le développement des pneumatiques de course en circuit. Nous avons aussi un département moteur où par exemple, jusqu'à la fin de l'année dernière, mon équipe et moi-même avons mené toute la conception et le développement de la motorisation des World Serie 3.5 pour Renault Sport. La formule est considérée comme l'antichambre de la Formule 1 aujourd'hui et le cahier des charges était difficile avec un 3,5 litres atmosphérique, de 500 ch et dont la fiabilité doit être au minimum de 4500 km. Nous sommes un véritable bureau d'études de recherches et de développement et dès 2005, nous avons pris un tournant en travaillant donc pour l'aéronautique et particulièrement Eurocopter. On travaille sur l'hybridation d'avion. L'aéronautique est même devenue notre activité majeure grâce à la crédibilité acquise.

RMH : Venons aux rallyes historiques. Qu'est-ce qui vous motive tout particulièrement ? L'ambiance, les voitures que l'on y côtoie, le plaisir de pilotage ?

La passion toujours. D'abord celui qui rentre chez Solution F découvre dès le hall d'entrée des motos d'avant guerre. J'ai toujours été passionné de motos anciennes, de voitures anciennes, de vieilles mécaniques. L'esprit VHC m'a toujours attiré. J'ai arrêté de piloter en compétition en 1987, parce que je considérais que je ne pouvais pas vendre la drogue et la fumer en même temps, et j'ai remis un casque en 2002 en VHC, au Monte Carlo Historique et au Tour Auto, avec une Ford Cortina Lotus. Puis je suis passé à une petite Fiat-Abarth et à une Lotus Elan. Je dois avoir aussi une trentaine de vieilles motos dont une Ariel 4 cylindres au carré avec deux vilebrequins et une Jawa quatre cylindres à deux ACT... J'ai toujours été très attiré par les mécaniques marginales. Et j'avoue adhérer à 100 % à l'état d'esprit de Yves Loubet et à celui de ses épreuves. Je suis un adepte inconditionnel. L'ambiance y est merveilleuse. Le Rallye du Maroc ou le Tour de Corse sont pour moi mes seules vacances, dans une région ou un pays formidables. On se retrouve entre amis et que je fasse premier ou dernier au final m'importe peu. Maintenant, en chrono,

Ford Escort RS Mk1, Porsche 914/6 plutôt que 911, les choix mécaniques d'Eric Chantreaux sont toujours dictés par un coup de coeur.



je fais de mon mieux, je me bats jusqu'au bout. L'an passé au Maroc, j'ai sorti Bernard Munster d'un parc de regroupement et le tirant jusqu'à son assistance pendant deux ou trois kilomètres. Il était en panne d'embrayage avec sa Porsche. Et le lendemain, il me soufflait la victoire... Sans rancune aucune mais je ne pense pas que l'on vivrait ça aujourd'hui dans une course moderne. Et si c'était à refaire, je le referais trois fois ! L'état d'esprit dans ces rallyes est formidable et cela me correspond. J'ai 150% de satisfaction en retour!

RMH : Est-ce dire qu'un tel état d'esprit est impossible en moderne ?

Cà fait longtemps à mes yeux. Bon je n'y suis plus et je n'ai peut être plus la légitimité pour juger mais je sais que quand j'ai arrêté de travailler dans les rallyes modernes avec Peugeot Sport (en 98), je n'ai pas insisté pour continuer. J'ai voulu créer en France un championnat équitable où tout le monde avait un matériel rigoureusement identique (châssis tubulaire + même moteur), où les différences se

seraient situées au niveau du pilotage et de la mise au point par le pilote. Je n'ai jamais vraiment réussi...sauf en Suède où un tel championnat « Silhouette » a pris le pas sur le WTCC. Cà, c'est plus conforme à l'idée que je me fais du sport automobile.

RMH : Ford Escort RS 1600 Mk1, Porsche 914/6, vous semblez toujours préférer des choix différents, sinon plus osés ?

Eh, je suis passionné de technique et je prends un plaisir extrême à peaufiner mes voitures pendant les deux ou trois mois précédant l'épreuve. J'ai arrêté de rouler avec la Lotus de 1963 quand de vrais professionnels comme Jean-Claude Andruet, Philippe Gache ou Erik Comas m'ont dit, en voyant certaines vidéos, de changer de voiture, que j'allais finir par me faire mal. J'assume mes choix atypiques. Il y a deux motivations à cela : l'intérêt technique que je peux porter à une voiture et l'envie de ne pas faire comme les autres. La solution de facilité, fiable, très performante est de

faire une bonne 911. D'autres préfèrent faire des choix plus originaux. Gache avec sa Mazda RX7, Daunat avec ses SM et DS raccourcies, identiques aux voitures de l'époque. De Mevius avec une Nissan 240 RS. On a tous à gagner à cette diversité. Personnellement j'ai été faire la Panaméricaine avec une BMW 2000 CS de 170 ch et j'ai fini quatrième derrière trois surpuissantes Studebaker et je préfère une Porsche 914/6 à une 911. Cette voiture a été mal-aimée mais elle a une architecture intéressante et il y en a peu. Pourquoi une Escort RS Mk1 et pas Mk2 ? C'est juste en souvenir de Jean-François Piot. A l'âge de quinze ans j'avais des photos de Piot plein les murs de ma chambre. Jean-Luc Bolla et Michel Faraut sont en train de faire renaître sa voiture après avoir remis sur la route le fabuleux proto CG MC à moteur central. C'est formidable.

RMH : Comment expliquez-vous l'essor que prennent les courses historiques, du Rallye du Maroc Historique, du Tour de Corse en particulier.

C'est le succès de l'amitié surtout. Envers l'organisation, les populations, les concurrents. Pour le Tour de Corse, l'ambiance commence à Marseille sur le bateau. Se poursuit ensuite dans les divers cafés d'Ile-Rousse. C'est le succès de se retrouver et de partager. Loubet est pour beaucoup dans cet état d'esprit. Il se donne tellement de mal pour générer une telle ambiance positive que tout le monde en est reconnaissant. Il avance en permanence, en ouvrant les portes qu'il faut. C'est une locomotive de bon sens. Je me rassasie de trois épreuves par an : la Montée du Cap Corse, le Maroc et le Tour de Corse. J'ai ma dose de satisfaction pour l'année...

Sa Ford Escort RS 1600 est une ancienne voiture pilotée par le champion du monde suédois Stig Blomqvist.



B.R.M.

ENTREZ DANS LA LEGENDE

BRM a conçu une montre avec un container rempli d'huile Gulf provenant d'une LOLA LMP2 Gulf, conduite par des pilotes Gulf. Cette huile a participé à la plus grande course d'endurance en 2012.



CNT-44-GULF

Série limitée de 100 pièces



Official Gulf Licensed product



www.brm-manufacture-gulf.com

Tél. 01 61 02 00 25

- FRANCE : BORDEAUX : Mornier 05 56 44 82 83 - CANNES : Vogtme 04 93 68 28 81 - CLERMONT-FERRAND : Fustier 04 73 37 57 55 - COURCHEVEL : Lili Brooks 06 10 27 67 93 - 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 : Lepage 03 20 12 04 04 - LORIENT : dabo 02 97 21 16 02 - LYON : Maier 04 78 42 08 81 - MEGEVE : Guilhem 04 50 21 66 80 - METZ : Jean Hardy 03 87 75 00 01 - NANCY : Nora 03 83 30 83 00 - ORLEANS : H Pavin 02 38 62 21 01 - PARIS : Abarrh Neuberger 01 45 00 89 89 - Barrier & Fils 01 47 34 54 85 - Collette 01 55 35 33 90 - Les Montres Pazy 01 53 92 51 61 - Les Montres Bonaparte 01 46 24 71 38 - Les Chronos Cr 01 40 76 02 02 - Louis Poin 01 42 25 31 10 - Masson Pillaud 01 40 54 29 09 - Le Primemps 01 42 02 45 10 - REIMS : GEAY Joailliers 03 26 88 55 40 - ROUEN : Lepage 02 35 88 53 53 - SAINT ETIENNE : BULLIERE Bernard 04 77 49 00 49 - ST MAXIME : Darmaud 04 94 49 20 88 - STRASBOURG : Jacquot 03 88 32 82 81 - ST TROPEZ : Lili Brooks 04 94 97 75 09 - THIONVILLE : Joailler GERARD 03 82 53 99 55 - TOULON : Joaillerie Caubet 04 94 92 24 31 - TOULOUSE : Eric Bernadou 05 61 53 99 04 - TOURS : Bijouterie Cersier 02 47 61 32 90
- MONACO : Temps & Passions +377 9777 1625
- CORSE : BASTIA : AL Joaillerie 04 95 31 46 52 - PORTOVECCHIO : Bibus Cr 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 : Dsitzler +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Joailliers +32 1 045 47 69 - WATERLOO : Toilet Joailliers +32 2 354 24 65
- LUXEMBOURG : Wagner +352 22 63 70

Bernard Richards Manufacture

ALPINE, IL Y A 40 ANS

2013 marque le quarantième anniversaire du titre de champion du monde des marques –le premier de l'histoire du rallye– obtenu par l'équipe Alpine-Renault. La célèbre A110 méritait bien ce petit coup de chapeau...

Depuis le début de cette saison 1973, Alpine fait mordre la poussière à l'adversité. En s'imposant «royalement» au Maroc, Bernard Darniche va permettre au constructeur français de prendre une option très sérieuse sur le premier titre mondial de l'histoire.



2013 est un peu l'année Alpine. L'année de sa résurrection par Renault avec la promesse d'une voiture de série pour 2016, que l'on nous présente ultra-sportive, l'année du retour du label Alpine en compétition même si le vrai passionné de la marque aurait sans doute préféré un retour sur la route, en rallye, plutôt que sur la piste des 24 Heures du Mans. Car même si l'histoire Alpine comporte une longue parenthèse sur la piste mancelle, c'est avant tout sur les routes des divers rallyes que la réputation légendaire des petites voitures imaginées par Jean Rédélé s'est forgée.

Flash back, donc, on règle la machine à remonter le temps sur 40 ans en arrière. Le championnat du Monde des Marques en rallye voit le jour en 1973 et il semble intéresser beaucoup de monde. Ford, Fiat, Lancia, Opel, BMW, Datsun, Porsche et quelques autres des plus grands de ce monde ont décidé de relever le défi. Mais le favori logique de cette première, la voiture et l'équipe en forme du moment est un « petit », même si derrière Alpine-Renault on entrevoit de plus en plus Renault qui prendra définitivement le contrôle de la petite firme dieppoise un peu plus tard. L'Alpine A110 est loin d'être la voiture la plus puissante du plateau et ce, malgré son passage encore récent au moteur tout alu de la R16 qui aura permis une évolution sensible de sa cylindrée

et de sa puissance. Cette dernière est passée rapidement des 140 ch tirés du bloc R8 Gordini à 170, voire 180 ch au grand maximum. La majeure partie de ses concurrentes passe les 200 ch allègrement, parfois même 250 ch avec quelques exercices de style. Mais l'A110 expose une pléiade de qualités irremplaçables dans le cadre de cet exercice : sa légèreté inégalable, son agilité absolument diabolique, son aisance, sa motricité... En 1973, donc, tout le monde la redoute !

Sur tous les terrains.

Pourtant, la saison précédente, l'équipe animée de mains de maître par Jacques Cheinisse, a connu une saison difficile. La rapidité n'était pas en cause mais

les abandons s'accumulèrent pour des raisons diverses.

1973 débute beaucoup mieux. Fantastiquement même dès le Monte Carlo où les pilotes Alpine allèrent rivaliser de brio et donner à l'épreuve une dimension toute particulière. Jean-Claude Andruet y arracha la victoire après une remontée d'anthologie. Alpine prend la tête du championnat. En Suède, chasse gardée des nordiques depuis sa création, Thérier va signer un exploit retentissant en montant sur le podium avec son Alpine. Au Portugal ce même Thérier va s'imposer devant JP.Nicolas, son camarade d'écurie. Alpine caracole en tête du championnat, comptant déjà plus du double de points (52 pts) que Fiat (22 pts) sont plus proche poursuivant.

L'équipe Alpine fait l'impasse sur le Safari : trop loin, trop onéreux, trop spécifique. Trop proche aussi par ses dates du Rallye du Maroc et avec qui l'équipe Alpine a une revanche à prendre. Douze mois auparavant, les Alpine d'Ove Andersson et de Jean-Luc Thérier se montraient de loin les plus rapides. Mais elles durent mettre genou à terre et rentrer bredouille à la maison. Rien de tout cela en 1973. Sur ce terrain très difficile, l'A110 va là aussi se montrer intraitable. Dès le début du rallye, Bernard Darniche prend le commandement et personne ne reverra la petite voiture bleue. Alpine assomme la concurrence et prend, au Maroc, une option décisive sur le titre mondial. Un exploit ! Les pilotes Alpine s'imposeront de nouveau lors des rallyes de l'Acropole en Grèce (Thérier), de Sanremo en Italie (Thérier) et lors de l'ultime épreuve, le Tour de Corse (Nicolas). Mais nous aurons l'occasion de revenir sur cette dernière épreuve. Autre chose : il y a fort à parier que si d'aventure le Championnat du Monde des pilotes en rallye avait aussi vu le jour en cette année 1973 (il sera mis en place en 1979, seulement...), nul doute que Jean-Luc Thérier aurait coiffé la couronne...

On savait l'A110 performante grâce à sa légèreté et son agilité légendaires. Elle a gommé ses petites faiblesses de l'année précédente et toujours cette organisation qui fit largement école.





LA FRENCH CONNECTION

L'une des facettes de Fred Daunat est de maintenir en état les voitures du Patrimoine Citroën. Il a ainsi pu reconstruire à l'identique SM «Bandama» et la DS Coupé de Jean-Jacques Julien.

Pour Fred Daunat, Citroën, c'est bien plus qu'une très longue histoire. A son sujet, on peut parler d'une véritable vénération pour la marque aux chevrons ! En quelques années, le « Daunat Classique » s'est forgé une réputation sans faille, en compétition historique comme dans la restauration de... Citroën anciennes !



Pour Fred Daunat, les activités du « Daunat Classique » ont pris le pas sur les activités habituelles du garage. Sauf pour les clients les plus fidèles.



Tout commence à la période où l'on porte encore des culottes courtes. Nous sommes à la fin des années soixante et Papa Daunat vient d'ouvrir un garage (1967) à quelques dizaines de kilomètres de la capitale, vers l'ouest. « Mon père travaillait chez Simca jusqu'alors. Et comme il quittait l'entreprise, Simca n'a pas voulu lui donner le panneau de la marque. Et il s'est alors tourné vers Citroën. Il a commencé tout seul, avec ma mère pour tout l'aspect administratif. Et comme il était excellent mécanicien, sa clientèle a grossi et il a pu grandir avec d'autres mécaniciens. Et puis je suis arrivé... Mes parents m'avaient poussé à faire une école de gestion alors que c'est la mécanique qui m'intéressait et que j'avais apprise à ses côtés. Aujourd'hui, je leur dis merci... » Très vite, donc, le virus contamina le jeune Frédéric. « J'épluchais toutes les revues qui sortaient à l'époque et notamment celles qui vantaient les exploits de la marque aux chevrons en compétition. » Les DS avaient fait de certains rallyes une spécialité,

une chasse gardée, presque. Des rallyes, souvent africains, où la difficulté du terrain était à même de mettre en avant les qualités de suspension de la berline française, de sa traction avant encore peu répandue à l'époque, notamment sur la neige comme au Monte Carlo ou les pistes de terre. « Dans ma chambre, je refaisais les courses. La compétition me passionnait, évidemment. Ado, avec un copain, on s'était remonté de vieux karts et le week-end, quand le garage et la station service étaient fermés, on se traçait un slalom devant le garage. A l'armée, à Orléans, j'étais évidemment mécanicien et c'est moi qui allais chercher les pièces nécessaires, notamment chez le concessionnaire Citroën Franck Delaroche. Et là, il y avait une Dyane Cross. Je me suis mis en tête de construire une 2CV pour les courses de 2CV Cross. J'ai épluché la réglementation et j'ai construit une voiture tout seul. Elle respectait à la lettre la réglementation. A ma première course à Vannes, ma voiture ne suscitait

que des rires moqueurs. Tous m'ont vexé et je me suis juré de tous les ni... un jour. Cela a mis quatre ans mais j'ai réussi et je suis devenu champion de France. C'est là que j'ai connu Jean-Jacques Julien qui courait également. C'est là que j'ai connu Eric aussi qui s'occupe des voitures de course aujourd'hui. Eric a été aussi champion de France, par deux fois. Jean-Jacques, lui, a été vice-champion de France. Lui m'a appris à faire de belles voitures. D'un dimanche à l'autre, sa 2CV était toujours impeccable, bien peinte. C'était une école formidable. Une fois champion de France, j'ai arrêté la compétition. Jusqu'en 93, je crois, où je suis parti en Espagne faire une Baja avec un Toyota. Ça m'a bien plus mais je n'avais pas les moyens de poursuivre plus loin. Et puis en 2006, j'avais un ami voisin dont l'épouse connaissait bien Patrick Peter. Il m'a emmené voir le départ du Tour Auto au Trocadéro. Il se trouve que j'avais également

Beaucoup plus puissante qu'à l'époque (180 ch minimum !), agile, efficace, la DS Coupé est devenue une voiture de course redoutable.





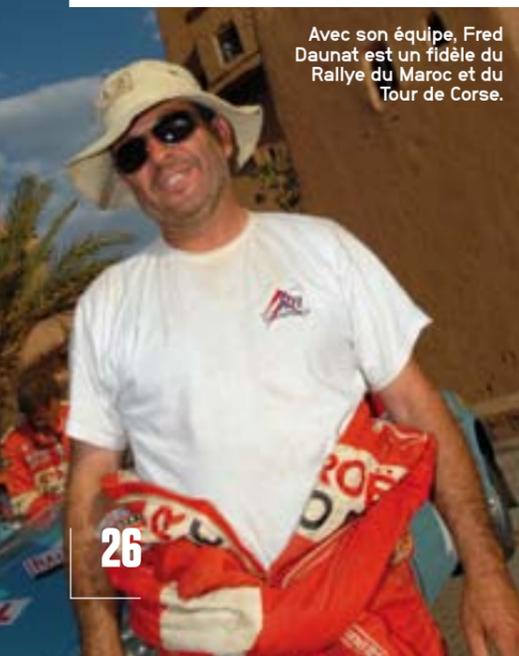
Une scène d'assistance comme on les aime, sur le bord de la route, avec des voitures d'assistance d'époque. Le Daunat Classique, c'est aussi une machine à remonter le temps...

un client dont j'entretenais la SM et qui faisait le Tour Auto chaque année. Il était là. L'ambiance, les voitures, tout m'a plu et avec mon pote, on s'est juré de le faire. En septembre, on s'est attelé à reconstruire une SM, à l'identique de celle que Guy Verrier avait engagé en 1972. Blanche. J'avais retrouvé le copilote de Verrier. Et en 2007, on a fait le Tour Auto et avec mon pote, on s'est vraiment éclaté. On a fait deux fois le Tour Auto comme ça. Et puis d'autres copains se sont réveillés et j'ai monté d'autres SM pour eux, à la location. C'est comme ça que le Daunat Classique est né. C'était en 2009. On a aussi fait le Tour d'Espagne parce que je m'étais mis en tête de reconstruire à l'identique un proto SM « Bandama » à l'empatement raccourci. Peter n'en voulait pas au Tour Auto, au prétexte qu'à l'époque elle n'avait jamais disputé le Tour. Au Tour d'Espagne, il en voulait bien. Avec Eric, on a fait la voiture en trois mois. Au travers de cette construction, j'ai approché le Patrimoine Citroën mais

ils n'ont pas voulu me confier la vraie pour la copier avec rigueur. Alors je me rendais régulièrement au patrimoine avec mon appareil photo, mes bouts de cartons afin de réaliser des gabarits. Depuis l'âge de 9 ans, la SM me fascinait. Le côté Maserati, sans doute. Quand mon père est arrivé avec sa SM, il est apparu comme un dieu à mes yeux. Je voyageais à l'arrière, jusqu'à ce que je puisse m'en acheter une. C'est par la reconstruction de cette SM que j'ai bien connu les gens du Patrimoine, Denis Huile, notamment. Il m'ont confié la remise en route de certaines voitures de course : DS Bandama, la SM Bandama... Aujourd'hui, je suis toujours agent Citroën mais j'ai un statut particulier. Je suis Agent Historique... Et au niveau de l'activité du garage, entre les voitures de course et la restauration de Citroën anciens, cela représente 90% de l'activité. Je n'ai conservé que l'entretien des voitures modernes des clients fidèles. C'est grâce à cette collaboration avec le Patrimoine que j'ai pu reconstruire ma première DS Bandama raccourcie. On est parti faire le Safari Classic avec cette DS. Une épopée véritable. On a cassé beaucoup de choses, sur le plan de l'hydraulique notamment, et pour couronner le tout, notre Toyota d'assistance est parti en tonneau. Mais on a beaucoup appris lors de ce Safari. Et c'est là qu'un certain Yves Loubet me téléphone, se présente,

me parle de son idée de Maroc Historique. Avec Jean-Jacques Julien, on est allé voir sur place, avec Yves pour guide. Il n'y a pas meilleur ambassadeur. La SM et la DS Bandama convenaient parfaitement à cette épreuve. Et voilà comment notre Daunat Classique a pris son essor. On a construit la DS Coupé pour Jean-Jacques. Il y a sur cette voiture un très gros travail de coque. Les renforts, l'arceau intégré, les ancrages de suspension, les pièces spécifiques des trains roulants et bien évidemment le moteur que Jean-Jacques voulait absolument préparer. Il est très puissant pour un moteur de DS, d'un peu plus de 180 ch efficaces. C'est un avion de chasse, cette voiture. Peut-être plus performante que la SM un peu plus puissante (220 ch) mais aussi plus lourde et moins agile. Par contre, côté transmission, on reste de série. On joue juste sur le rapport de pont. Ce sera la prochaine évolution de nos voitures, que ce soit la DS ou la SM. On s'apprête aussi à remonter deux CX. Des groupes 2 d'usine, dégotées chez Philippe Wambergue. Elles sont restées dans leur jus depuis l'époque. J'aurais bien aimé en apporter une pour le Maroc Historique mais le temps manque pour qu'elle soit prête. L'an prochain, sûrement. Cette année, on vient avec quatre voitures : la SM et la DS Bandama, la DS Coupé de Jean-Jacques et une petite Visa 1000 Pistes. Rien que des copains au volant. De quoi s'occuper sur place... »

Avec son équipe, Fred Daunat est un fidèle du Rallye du Maroc et du Tour de Corse.



13^e Edition

8 / 12 Octobre 2013

TOUR DE CORSE HISTORIQUE

La rencontre des légendes

Ile-Rousse

St-Florent

Propriano

Porto



www.tourdecorse-historique.fr





Coup de maître pour l'équipe Lancia de Cesare Fiorio. Elle était venue là en reconnaissance, pour 1973, année du championnat du monde. Mais Simo Lampinen passa au travers des pièges avec sa Fulvia HF et s'imposa.



Pourtant, cette année là, on compte un plateau absolument exceptionnel. Les « usines » sont là en nombre, venues pour certaines repérer le terrain en vue de l'année suivante où le Rallye du Maroc est inscrit au tout nouveau Championnat du Monde des Marques. La victoire, l'année précédente, de Jean Deschaseaux, avec son étonnante Citroën SM, y serait-elle pour quelques choses, aussi ? C'est vrai que ce succès a eu un retentissement dépassant de très loin les limites de l'état chérifien... Cette victoire venait en outre conclure une belle « période » Citroën (trois succès consécutifs dans l'épreuve : Bob Neyret sur DS en 1969 et 1970 et Jean Deschaseaux en 1971) dont le constructeur français tira une belle réputation.

En 1972, les constructeurs sont donc là en nombre avec des voitures très affûtées et des pilotes inattendus. De gros « calibres » pourrait-on dire singulièrement. Bien évidemment, Citroën, favori logique, est venu remettre son titre en jeu. Depuis le décès de son mari René, l'équipe est managée par son épouse Marlène Coton. Et bien consciente que la partie sera très serrée, elle a sorti l'artillerie lourde : trois DS 21 pour Neyret, Bochnicek et le portugais Romaozinho et surtout trois SM pour Deschaseaux ou les nordiques Aaltonen et Waldegaard, redoutables sur ce type de terrain. Peugeot de son côté, mise sur les qualités d'endurance de ses berlines 504 pour Hannu Mikkola, Tony Fall, Jean Guichet ou Guy Chasseuil. Simca-Chrysler a engagé trois Simca 1100 S pour Jacquemin, Ballot-Lena et Barailler. Lancia a également répondu présent, sans grande ambition aux dires même de Cesare Fiorio. Pour voir, simplement, mais chacun sait qu'il faut ce méfier du fûté manager italien. Mais d'un autre côté, c'est vrai que l'équipe italienne se trouve à la croisée des chemins, un peu entre deux périodes de sa riche histoire en rallye. La Fulvia 1600 HF, victorieuse en début de saison au Monte Carlo avec Sandro Munari, arrive en fin de carrière pendant que la mise au point de la Lancia Stratos, future Groupe 4, se poursuit dans les rallyes acceptant encore les prototypes. Fiorio mise beaucoup sur la Stratos et si Lancia doit revenir en terre marocaine, se sera avec elle car le futur Championnat du Monde est son obsession.



1972 : SIX A L'ARRIVÉE !

Le Rallye du Maroc, dès sa création en 1934, se forgea une réputation d'épreuve impitoyable. Le terrain, la longueur du parcours, le rythme, la poussière. Un exemple : en 1972, ils ne furent que six équipages à rejoindre l'arrivée !



Vainqueur lors de ce Rallye du Maroc, Simo Lampinen, pilote Saab puis Lancia, fut l'un des premiers « Finlandais volant » à la pointe de vitesse redoutable.

Pour l'instant, sur un terrain comme le Maroc, la petite Fulvia apparaît bien frêle... Et bien sûr, il y a Alpine-Renault. L'équipe, dirigée par Jacques Cheinisse, a connu cette année là un début de saison difficile. Grandissime « tête de série » au départ du Monte Carlo, les petites A110 durent mettre genou à terre les unes après les autres. Et Lancia s'imposa devant...Porsche, Datsun, Ford. L'année précédente dans ce même Rallye du Maroc, Jean-Pierre Nicolas déjà vainqueur de l'épreuve avec une R8 Gordini, livra avec son A110 un combat acharné à la SM de Deschazeaux. Mais là aussi, il fut contraint à l'abandon. Au départ de cette édition 72 du Maroc, l'équipe Alpine est donc bien décidée à faire oublier cette mauvaise passe. Trois A110 1600 sont engagées pour Andersson, Nicolas et Thérier. Belle brochette de pilotes



L'équipe Alpine de Jacques Cheinisse est venue en force avec trois A 110 1600 pour Ove Andersson, Jean-Luc Thérier et Jean-Pierre Nicolas.

à succès, peut être la plus belle affiche du plateau ! Il y a au départ du rallye plus de vingt voitures d'usine et avec les pilotes privés, voir même semi-privés et très affûtés, il y a 52 équipages au départ et cela constitue presque un vrai record pour le Rallye du Maroc.

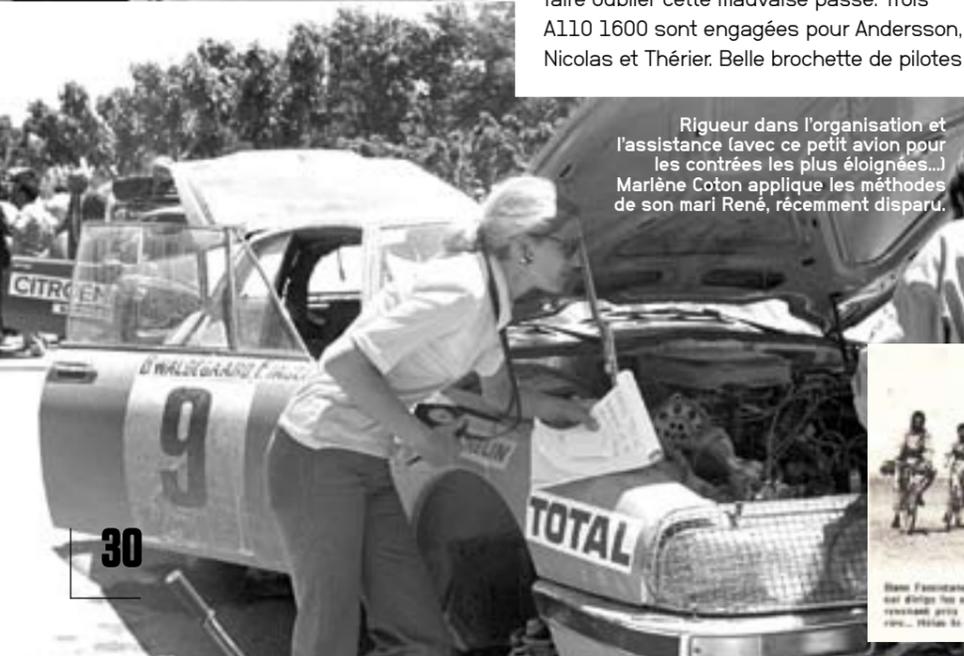
Un véritable marathon !

Le parcours au départ de Rabat s'annonce redoutable. Plus de 4500 km au total dont plus de 1500 km chronométrés. La première étape (Rabat-Fès-Marrakech), à elle seule, comptabilise déjà plus de 2200 km dont près de 700 chronométrés. Le départ de cette seule première étape se fait un mercredi en début d'après-midi pour une arrivée fixée au lendemain vers 20h00 ! Trente heures derrière un volant, sans souffler ! Et quels kilomètres, de ceux qui comptent triples facilement. Au menu, des routes goudronnées parfois, très sinueuses, de la piste, des pierres, du sable, des oueds parfois en crû, de la montagne. Une difficulté supplémentaire : la circulation locale qui contribue aussi à faire du Maroc une épreuve unique. Et dans ce type d'épreuve, particulièrement éprouvante, c'est très souvent la mécanique qui décide. Elle doit se montrer infaillible quitte à sacrifier la pointe de vitesse...

Tout commence bien pour Alpine. Dès la première épreuve chronométrée du rallye, Andersson va signer le scratch à plus de 105 km/h de moyenne. Dans la seconde c'est Thérier qui se met en valeur et dans la troisième, Jean-Pierre Nicolas. Pas de jaloux. Quatrième et cinquième chrono vont à Thérier, encore. Il faut attendre le sixième pour voir la SM de Waldegaard pointer le bout de son nez. A Marrakech, Thérier est solide leader. Pas de doute, Alpine affiche la couleur et derrière, on s'essouffle un peu... Mais la route est encore longue ! La seconde étape relie Marrakech à Ouarzazate (980 km, 380 km chronométrés). Et pour Alpine, la course va vite tourner au cauchemar : crevaisons multiples pour Thérier, roulements, radiateur crevé

pour Andersson. Prévenu des crevaisons multiples de Jean-Luc Thérier, arrêté en spéciale, Jacques Cheinisse tentera même de lui lancer des roues de secours depuis un petit avion. En vain, certaines éclateront même en touchant le sol... Thérier abandonne. Un peu plus loin, privé de son liquide de refroidissement, on sortira de jeter l'éponge emprunte la spéciale à contresens pour aller dépanner son camarade d'écurie. Au nez et à la barbe des officiels. Pas vu, pas pris ! Sa voiture sera remise à neuf. Par ailleurs, c'est l'hécatombe : le Tizi n' Test avalé (un gros morceau...) il ne reste plus que 9 voitures en course à Fom Zguid. Andersson est toujours en tête du rallye, de peu,

de trop peu pour parer à un éventuel autre problème. De toute façon, son moteur a trop chauffé la veille et il abandonne très vite au départ de la troisième et dernière étape qui mène le rallye vers Casablanca pour l'arrivée. Mais il y a encore plus de 1000 km à parcourir. C'est l'enfer et il serait tant de calmer les esprits. Chez Citroën, chez Peugeot on essaye de résister tant bien que mal mais là aussi, l'addition est lourde et les chances de succès s'éloignent de plus en plus. Et qui retrouve-t-on au commandement de ce rallye diabolique ? Celui que l'on attendait pas, un certain Simo Lampinen au volant de sa petite Lancia Fulvia qui suscitait tant de réserve au départ. Certes, la vélocité, l'habileté du pilote nordique ont toujours été soulignées. C'est un rapide, c'est sûr. D'ailleurs, il signe le meilleur dans l'ES11 longue de 235 km. Dans la suivante, se sera Ponnelle sur sa DS. Lampinen monte en vainqueur sur le podium de Casablanca. Devant les deux DS de Bob Neyret (à 42') et Raymond Ponnelle (à 1h03'). Il n'y a plus d'Alpine en course depuis un moment, ni de SM. Le quatrième est le « Tahitien » sur une...Renault 16. Il n'y a que 6 équipages à l'arrivée de cette édition. Un record d'abandons...



Rigueur dans l'organisation et l'assistance (avec ce petit avion pour les contrées les plus éloignées...) Marlène Coton applique les méthodes de son mari René, récemment disparu.



Dans l'attente prévue par Citroën d'être de Robert Lucas avait été regardé, Vieux Marlène Coton est dirigé les services officiels de Citroën depuis la disparition de son regard mari, le jeune René Coton renoué près de l'ancien pour être le seul marocain avec deux marocains. Marlène peut encore se vanter... Mais le monde de lui a été très favorable.



Ove Andersson (ci-contre) et Jean-Luc Thérier imprimeront un rythme d'enfer à l'épreuve mais ils céderont. Le suédois sur surchauffe et le normand sur crevaisons multiples.

LES TROIS MOUSQUETAIRES

Bien évidemment ils sont quatre, comme les...Trois Mousquetaires ! La fratrie Cochin – Jacques, Henry, Augustin et Pierre–Etienne – est unique en son genre, en vouant à l'automobile une passion communicative. Et cela ne date pas d'aujourd'hui. Simple récit ou vraie aventure ?



Il s'agit de la seule image où figure la fratrie Cochin au complet. De gauche à droite : Augustin (Mercedes), Henry (Alpine), Jacques (Porsche) et Pierre–Etienne (BMW).



Pour ceux qui se sont penchés avec attention sur le sport automobile depuis une trentaine d'années, les noms de Jacques Cochin ou de Henry Cochin ne seront pas étrangers. Le premier nommé, photographe d'art et de mode de grand talent, travaillant pour les grands de la haute couture, a aussi écumé les grands prix de Formule 1 dans les années 80. Par passion, pour la beauté du sport mais, aussi pour quelques mises en scènes mêlant de façon très esthétique le raffinement de la mode féminine et la beauté mécanique des monoplaces. A voir absolument, pour ceux qui seraient passé au travers...! Henry, lui, fut un grand animateur de la Coupe R5 Turbo dans ces mêmes années. Un sacré coup de volant, bataillant à chaque fois pour les meilleures places sur une grille de départ ou à l'arrivée de la course. Le milieu de la course,

il connaît donc. Et cela lui vaudra, par la suite, de prendre les rênes de l'écurie AGS de formule 1. Depuis, « les » Cochin sont devenus de grands animateurs des courses historiques. « Nous avons une sœur aussi, et sa passion concerne également les chevaux, mais de ceux qui produisent du... crottin », lâche Jacques avec ironie. On retrouve les quatre frères sur les petites routes corses à l'occasion du Tour et pour rien au monde, Jacques et Henry sont présents au Maroc depuis la première édition.

Des choix originaux

De vrais fidèles dont la devise pourrait être de ne jamais rien faire comme les autres. On a vu Jacques participer à deux ou trois Tour de Corse au volant d'une Porsche...910 prototype, celle là même qui brillait à l'époque lors de la Targa Florio ou encore sur la Nordschleife du Nürburgring. Une vraie merveille, de grande valeur, construite à quinze exemplaires et plus coutumière aujourd'hui des musées que des lacets corses... Pour le Maroc Historique, Jacques et Henry ont reconstruit deux Mercedes

SLC, à l'identique des voitures d'usine ayant trusté les quatre premières places lors du Bandama 79. « Je disputais ce rallye de championnat du monde un avec un Range Rover Groupe 2. Et je dois avouer que la démonstration de l'écurie allemande a été impressionnante », m'avoue Henry. Augustin possède également une Mercedes de ce type mais il l'a configurée en version « asphalte » et la réserve au Tour de Corse, bien que l'aventure du Maroc, avec les récits ramenés par ses frères, le titille de plus en plus. Enfin, Pierre–Etienne, le quatrième de la fratrie, dispute le Tour de Corse, en régularité (mais à haute vitesse...) et avec une splendide BMW 30 CSL authentique.

Mais d'où vient donc ce goût immodéré pour tout ce qui roule ? Jacques se livre au nom de cette grande famille : « Pour ramener les choses à l'automobile, c'est assez sympa à raconter. Papa, on ne va pas voiler les choses, a été gâté par l'existence. Famille ancienne et aisée, il a fait Science–Po et s'est rapproché de la politique en devenant assistant parlementaire d'un député de

Denis, le père, pendant la seconde guerre mondiale. Passionné, il avait promis à sa famille de ne jamais pratiquer la compétition automobile. Par vengeance, il ne cédait jamais le volant de sa Jeep à son chauffeur...

Cette passion pour l'automobile est venue du grand oncle Augustin qui écuma les compétitions des années trente avec sa Bugatti 35C en compagnie de pilotes comme Etancelin, Sommer ou Guy Moll. Des as de l'époque.



de préparer ce dernier, en faisant sauter des ponts et autres trains ennemis. Et on en vient à l'automobile.

La Bugatti 35 du grand oncle...

Durant cette période de guerre, mon père disposa de 6 ou 7 Jeep, avec chauffeur, en tant qu'officier. Mais pour lui, il n'était absolument pas question de céder le volant de ces Jeep à la puissance de feu importante. Mieux valait ne pas se faire prendre par les allemands, en tant qu'officier SAS... Plus tôt, au début des années trente, la famille a vécu un drame lié à la course. L'oncle de mon père, Augustin Cochin, était passionné de courses automobiles et possédait une Bugatti 35C, une vraie voiture de grand prix à l'époque. Et il disputait quelques courses sous le pseudonyme de – Eric Lora – car il n'était pas question de mêler le nom de la famille à cette activité jugée risquée. Lors d'une course à Fontainebleau, une pièce (il s'agissait de freins par câbles...) lâcha et mon grand-oncle sorti de la route, faucha six spectateurs pour lui aussi trouver la mort. Passionné par les voitures et les compétitions, mon père, très jeune, admirait son oncle. Ce fut un drame véritable pour la famille qui fit promettre à mon père de ne jamais faire de course automobile. Et il tint promesse à contrecœur. Si l'on remonte à nos enfances respectives, c'est sans doute Henry qui manifesta le



Henry Cochin dirigea l'écurie AGS de Formule 1. On le voit ci-dessous (les mains dans le dos) en bord de piste à Monaco.



plus tôt son intérêt pour les voitures. A cinq ans, on ne pouvait pas lui faire quitter le volant de sa voiture à pédales. Il allait et venait sans cesse en mimant le bruit du moteur. Lui avait les gènes bien implantés. A 8 ans, on le retrouvait derrière le volant de la voiture familiale, sur les genoux des uns et des autres. A 12 ans, il avait sa voiture et a fait quelques 7500 km dans les allées de la maison familiale. Il avait une Simca P60 à moteur Rush puis ensuite une 203 avec des pneus lisses pour mieux glisser sur la terre humide. Mon père était devenu agriculteur et on ne manquait pas de place. Il fermait les yeux, l'encourageait même. A 20 ans à peine, Henry s'engagea dans la Coupe R5. C'est comme ça qu'il sympathisa avec Jean–Paul Oudin, son copilote d'aujourd'hui, mais surtout concessionnaire Renault proche de la maison. Henry est un touche à tout. En 82, il s'engagea au Monte Carlo avec une Audi Quattro toute récente, sans pneu à clous ; Michelin avait accepté de l'équiper de pneus contacts. Mais cette année là, il n'y avait pas de neige. Il fit aussi le Bandama avec un Range Rover, et l'Acropole. En circuit, il passa de la Coupe R5 nationale à la Coupe R5 Turbo Européenne en 82 et dont les courses se



Par trois fois, Jacques disputa le Tour de Corse Historique avec sa splendide Porsche 910. Avant de se convaincre qu'une Opel Kadett Groupe 2 était plus sage...



C'est après avoir assisté au succès des Mercedes SLC au Bandama en 79 que l'idée d'une telle voiture est venue pour le Maroc.

disputaient en levée des grands prix de Formule 1. Patrick Legeay préparait (et prépare toujours en historique) ses voitures et notre frère Augustin, qui possédait des affaires de peinture, le sponsorisa. Il se montra vite beaucoup plus à l'aise avec cette voiture à moteur central qu'avec la petite traction. Et moi je l'accompagnais pour faire des photos. Un jour, lors d'une chasse organisée par Augustin, je fis la connaissance du RP de Elf. Il m'invita faire des photos au grand prix de Long Beach, de Brands-Hatch et du Castellet. Mais je ne me suis pas entendu avec le responsable photo de Elf et je me suis mis à faire des photos pour une agence et le magazine Grand Prix qui était le seul à l'époque à faire des doubles-pages avec une photo. Moi je voulais absolument décrocher ces doubles. Et puis est arrivée l'histoire AGS en Formule 1 pour Henry. L'affaire s'est mal

terminée et pendant dix ans aucun de nous ne s'approcha du sport automobile. Jusqu'en 2003 où, j'ai eu les moyens de m'acheter une voiture et je me suis mis en tête de disputer le Tour Auto. avec une voiture éligible. Je la voulais originale, historique, très légère, targa car je suis grand, suffisamment puissante mais fiable et avec un moteur central. Une seule répondait à mes critères : la Porsche 910. Introuvable (NDLR : seules quinze voitures ont été construites avec un 6 ou un 8 cylindres dérivés d'un ancien moteur de F1 et réservé aux voitures de l'usine), bien sûr !

Jusqu'au Etats Unis...

Je téléphone à un ami qui s'occupait d'un musée privé en Allemagne avec, réunies, toutes les Porsche de course. Il me tombe le moral en m'affirmant que c'était introuvable.

Je persiste dans mes recherches et je tombe sur un site internet qui présentait un lot de Porsche de course côte à côte. Et il y avait là une 910, « MA » 910. C'était le musée d'un collectionneur, basé chez un restaurateur Porsche, ancien mécanicien de Joest, basé en Floride. C'était la période de la première guerre du golfe et pour ne pas s'y être engagés, les français étaient mal vus aux USA. Je fis téléphoner par un ami américain. La voiture n'était pas à vendre mais le contact pris. Au mois d'août, la situation évolua et je put acquérir la voiture sauf que la voiture (une usine) était équipée du huit cylindres à 4 ACT. Réputé fragile, on l'échangea sur place pour un six cylindres plus fiable et mis le huit cylindres en réserve. Notre spécialiste m'engagea à Daytona pour un week-end de course dédié aux Porsche. Rien ne marchait. L'injection notamment et la voiture vibrait terriblement de partout. On rapatrie la voiture en Europe. On fait deux courses, à Spa et au Nürburgring. Une catastrophe. Je donne la voiture chez Mec Auto en Belgique, un grand spécialiste Porsche. Il expertise le moteur, visiblement remonté avec des pièces de récupération, d'origine diverses. Il faut tout changer, du vilebrequin au haut moteur... Le moteur fut refait et depuis, il se montre d'une fiabilité incroyable. Une horloge ! Voilà l'histoire de cette Porsche 910. »

La discussion tourne vite ensuite autour de



Pierre-Etienne, lui, dispute le Tour de Corse en régularité avec cette splendide et authentique BMW 30 CSL

L'Alpine A110 1800 Groupe 4 de Henry sur les petites routes du Tour de Corse Historique.

l'unique photo où nos quatre frères posent ensemble avec leurs voitures de course respectives : une Alpine 1800 Groupe 4 pour Henry, la Porsche 910 pour Jacques, une BMW 30 CSL pour Pierre-Etienne et la Mercedes SLC d'Augustin.

– « Elle est précieuse cette image, c'est la seule de ce type avec nous quatre, confirme Augustin. On n'a fait qu'une seule course à quatre. C'était lors du Tour de Corse il y a trois ans. Ensuite, il y en avait toujours un qui ne pouvait venir. »

– « Avec l'histoire de cette Porsche 910, j'ai tanné Henry pour qu'il vienne me rejoindre dans les courses historiques. Son intérêt s'était tourné vers la moto. Des MV notamment. »

– « Je continue la moto, insiste Henry. La semaine prochaine, je vais tourner au Ricard avec ma MV, une moto très exclusive avec beaucoup de carbone et de titane : 8 exemplaires, un seul en France : 190 ch pour 157 kg. Cette passion m'est venue dès l'âge de 16 ans à cause d'Augustin. Il faut dire qu'il était assez turbulent, jeune. Pour le punir de ses frasques, mon père l'avait envoyé en stage dans une usine de papier vers Glasgow. Là-bas il en profita pour s'acheter une BSA et un jour, il pris la route pour Londres afin de venir rejoindre Jacques en stage linguistique. Faute de place, il mit sa valise dans le train et se mit à faire la course avec ce dernier, en pleine nuit. Il creva et le train gagna la course... » Pour en revenir aux épreuves historiques, Jacques ne mit pas très longtemps à convaincre Henry. Le démon de la course!

Un ecclésiastique rapide !

Pour les épreuves comme le Tour de Corse Historique, Henry engage une Alpine 1800 Groupe 4 parfaitement préparée chez son préparateur (réputé) de l'époque Coupe R5 et Coupe R5 Turbo : Patrick Legeay. Et pour les épreuves comme le Maroc, Jacques et Henry ont reconstruit à l'identique deux Mercedes SLC. Henry est resté fidèle à Patrick Legeay et Jacques à Jérôme Thuet, à Montreuil près de Paris. C'est ce dernier qui gère toute l'assistance, également. – « Je l'ai expliqué tout à l'heure, précise



Pour rien au monde, Jacques (à gauche) et Henry ne manqueraient une édition du Maroc ou du Tour de Corse Historique.

Henry. Quand je suis allé faire le Bandama avec un Range en 79, la démonstration des Mercedes fut phénoménale. C'est resté gravé en moi. » – « Et il se trouvait que SLC Racing, basé en Slovaquie, s'était fait le spécialiste de la préparation de ce type de voiture, ajoute Jacques. Ce spécialiste avait racheté à l'époque les pièces de l'usine et tous les éléments permettant de reconstruire des voitures identiques. Nous avons trouvé chez lui ce qui nous était nécessaire. Chacune de nos Mercedes garde des petites spécificités, la mienne par exemple a conservé son...toit ouvrant. Yves nous a séduit avec son Rallye du Maroc dont il nous a parlé il y a quelques années en Corse. C'est un véritable charmeur doublé d'un passionné authentique. Il y a dans ses épreuves une ambiance formidable. On a fait toutes les éditions du Maroc Historique. Et pour en finir avec les Mercedes, nos voitures ont fini par convaincre Augustin

de racheter aussi une voiture en Suisse, pour la Corse et le Tour Auto. » – « Pour l'instant, je reste sur le goudron mais je dois dire que les récits de Henry et Jacques au retour du Maroc me font saliver, ajoute Augustin. Je pense que vais finir par faire une seconde Mercedes SLC pour les accompagner. C'est même sûr. » Et Pierre-Etienne, lui, il est plus calme ? – « Pas le moins du monde, s'esclaffent de concert les trois frères. Il est curé ! Curé orthodoxe, donc marié et père de famille. Il est au dessus de Draguignan et roule souvent en...Porsche Turbo, possède une Caterham HPC et un...Scénic pour l'évêché. Pas mal pour un ecclésiastique, non ? C'est sans doute le curé le plus rapide de France. Il était dans la pub et a eu un jour une révélation. Il a réfléchi trois, quatre mois et il est rentré dans les ordres. Une fois devenu pope, il a fondé une famille. Il fait le Tour de Corse avec une BMW 30 CSL. Et il devrait être là cette année. » Une famille comme les autres les Cochin ? Pas vraiment et l'on pourrait rester des heures à parler de compétitions et de voitures avec eux !



La Porsche 910 : une voiture rare, au passé fantastique (15 voitures construites...) dans un décor exceptionnel !



CLINS D'OEIL

Pilotes de notoriété, des voitures de courses de plus en plus élaborées, des partenaires solides, un soutien efficace d'équipes marocaines, le Rallye du Maroc Historique poursuit son développement...



VARIÉTÉ ET ORIGINALITÉS...

■ Avec plus de quatre-vingt voitures au départ, les cartes se distribuent différemment. Pendant très longtemps, la liste des engagés comptait en nombre des..Porsche 911.

C'est la monture idéale, il faut le reconnaître, avec sa préparation facile (toutes les pièces disponibles chez Porsche, quelle que soit l'année...), sa fiabilité légendaire et ses performances de premier ordre. La 911 (dont Eric Van de Poele fête les 50 ans avec le N°50) reste la voiture à battre.

Elle a remporté toutes les éditions du Maroc Historique. Cette année, elle représente encore 30% du plateau. C'est beaucoup mais moins qu'auparavant. Arrive ensuite la Ford Escort dans ses diverses versions, Mk1 ou Mk2 (24 %), les Peugeot avec huit voitures au départ, les Citroën, les BMW, les Mercedes...

C'est beaucoup mais moins qu'avant. Arrive ensuite la Ford Escort dans ses diverses versions, Mk1 ou Mk2 (24 %), les Peugeot avec huit voitures, 504 ou 505. Une chose est sûre, le plateau se diversifie énormément. Voire l'arrivée de Groupe B à deux motrices réjouit, voire des reconstructions vraiment

originale est vraiment séduisant : la Porsche 914/6 de Chantriaux, les Citroën du Daunat Classique, les 504 V6 de Vaison Sport, les Mercedes des Cochon, la Ford Escort TC de Faraut, etc...

C'est la démonstration idéale de l'engouement pour ce type. Autres preuves de cet engouement : la présence en nombre de pilotes étrangers et d'équipes étrangères comme celles, par exemple, de Christophe Jacob en Belgique ou Tuthill en Grande Bretagne. Parmi les pilotes, on dénombre des anglais, des italiens, des espagnols, des pilotes du Bénélux, des marocains et bien sûr nombre de français...

www.rallyedumaroc-historique.com



Afriquia, le principal réseau.

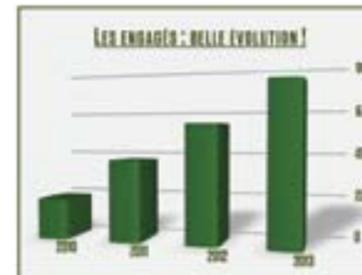
■ Au Maroc, Afriquia est le principal réseau de distribution de carburant. Et Afriquia est une marque du groupe Akwa Group, basée à Casablanca, qui est aujourd'hui le premier groupe énergétique marocain tout en diversifiant ses activités avec par exemple une implication dans la presse, les communications ou l'immobilier. Mais le pôle « carburants & lubrifiants » reste fondamentalement au cœur de l'activité du groupe, tout comme la production et la distribution de gaz à travers son « pôle gaz ». Enfin, Akwa Group est acteur majeur dans la mise au point et la distribution de gaz ou de fluides très spécifiques pour la recherche, la médecine ou l'industrie alimentaire.



Merci à tous les concurrents !

■ La version Historique du Rallye du Maroc est encore une épreuve très jeune. En 2013, c'est la quatrième fois seulement que nous donnons rendez-vous aux concurrents de cette épreuve en constante évolution, d'année en année. Et nous tenions à remercier tout particulièrement ces concurrents qui nous font confiance, nous la renouvelle, savent nous convaincre de persévérer, d'imaginer sans cesse de nouveaux parcours pour le plaisir des yeux, pour un voyage toujours plus intense au cœur d'un pays magnifique et

accueillant. Le moteur de toute l'organisation du Rallye du Maroc Historique, sa satisfaction, reste votre plaisir...



Une vingtaine de concurrents au départ de la première édition, plus de quatre-vingt cette année...

La Nissan 240 RS

■ Vainqueur de deux éditions sur trois disputées avec sa fameuse Porsche 911 Proto de l'équipe belge Kronos, Grégoire De Mevius, le double champion du monde Groupe N change de monture et revient à une marque qui lui est chère : Nissan.

L'an passé, il se trouvait encore en tête de l'épreuve lorsque sa Porsche tomba en panne par la faute d'un gravier baladeur... Le voici au volant d'une Nissan 240 RS Groupe B cette année. Une voiture à deux roues motrices comme ses concurrentes directes, les deux Opel Manta 400 de Paul-Émile Decamps et Pili De Lafontaine ou encore la Mazda RX7 au moteur à pistons rotatifs de Philippe Gache. Ce type de Groupe B arrive donc en force sur le Maroc. La Nissan, à l'époque, avait fait des rallyes africains une spécialité, entre 1983 et 1985. Solide, simple de conception, équilibrée dans la distribution de son poids, elle est animée par un moteur 4 cylindres atmosphérique à deux arbres à cames en tête et quatre soupapes par cylindre. Curieusement, comme l'Opel Manta, sa cylindrée avoue presque 2,4 litres. Sa puissance

à l'époque était d'environ 240 ch. Deux cents Nissan 240 RS Groupe B ont été construites dont une trentaine devinrent de véritables voitures de course. On vit bien la Nissan 240 RS dans les rallyes européens du championnat du monde (Monte Carlo et même lors du Tour de Corse avec Tony Pond) mais c'est surtout en terre africaine que les qualités de cette voiture étaient mises en évidence : Safari, Côte d'Ivoire... Elle succédait aux Nissan 160 J ou Violet, aux cylindrées plus modestes mais victorieuses au Safari. La Nissan 240 RS a déjà inscrit deux Rallye du Maroc à son palmarès, en 1985 avec Shekhar Mehta navigué par son épouse et l'année suivante avec Alain Ambrosino. Pourquoi pas un troisième succès cette année ? Les Nissan de course, chargées d'histoire, seront bien représentées dans ce Maroc Historique puisque, outre sa 240 RS, Grégoire De Mevius assurera l'assistance de la Datsun (le nom précédant de Nissan...) Violet de Jack Wallens. Cette version s'imposa par deux fois dans le Safary Rally.



Ils ont gagné le Rallye du Maroc..

1934	Maurice BRAVARD Essex
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 • Solve 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 V6 Coupé
1976	Jean-Pierre NICOLAS • Michel GAMET Peugeot 504 V6 Coupé
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 • Alain GUEHENNEC Porsche 911 Proto
	Paul-Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1 ^{er} Gr.B 2 roues motrices
2011	Grégoire DE MEVIUS • Alain GUEHENNEC Porsche 911 Proto
	Paul-Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1 ^{er} Gr.B 2 roues motrices
2012	Bernard MUNSTER • Johan GITSEL Porsche 911 Proto
	Paul-Émile DECAMPS / Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1 ^{er} Gr.B 2 roues motrices

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



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), entraineront les débutants, 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 mer, 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.

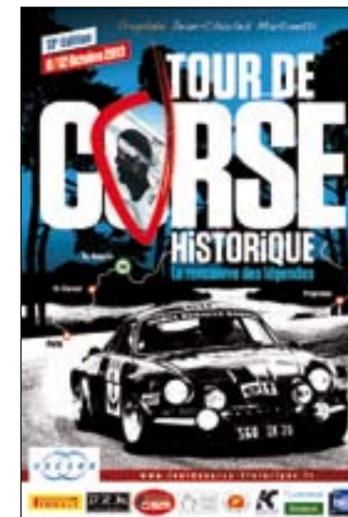
PARADISE SPA

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.



TOUS AU TOUR DE CORSE HISTORIQUE !

Autre très grande classique : Le Tour de Corse Historique. Cette année, l'épreuve insulaire se déroulera du 8 au 12 octobre 2013 avec un départ et une arrivée à Ile-Rousse, comme l'année passée. En 2012, le Tour de Corse Historique avait remporté un succès remarquable avec 220 voitures au départ. Cette année, le parcours s'annonce particulièrement séduisant avec une longue première étape dans le Cap Corse.



■ 2013 sera aussi l'occasion de fêter les 40 ans du titre de champion du monde des constructeurs décroché par l'équipe Alpine de Jacques Cheinisse. Cette édition du Tour de Corse Historique sera donc particulièrement dédiée à la petite voiture géniale de Jean Rédélé et à sa carrière sportive absolument extraordinaire, notamment dans l'île de Beauté. Une anecdote : le Tour 2013 comptera parmi ses engagés Philippe Tollemer au volant de l'Alpine A110 1800 Groupe 4 qui remporta l'épreuve

en... 1973 avec Jean-Pierre Nicolas. Cette voiture, à l'histoire extraordinaire, est actuellement en restauration totale. La semaine de l'épreuve, le bleu Alpine resplendira, donc. D'autant que parallèlement au rallye, une concentration Alpine sera proposée aux possesseurs d'une Alpine et désireux de venir vivre l'épreuve avec leur voiture. Un parcours, au plus près de celui du Tour de Corse Historique, leur sera, entre autres, proposé.

Tous les détails à venir sur : www.tourdecorse-historique.fr



Maurice Chomat

■ C'est une bien triste nouvelle qui est parvenue il y a quelques semaines, celle de la disparition brutale et bien trop précoce de Maurice Chomat. Décédé ce que l'on appelle communément une longue maladie. Il avait tout juste 60 ans. Venu de la moto (Tour de France, Bol d'Or, 24 Heures du Mans...), Maurice Chomat anima pendant longtemps les rallyes de France et d'ailleurs, se montrant particulièrement à l'aise sur la terre. A force de performances, Maurice devint pilote d'usine Citroën. Tout d'abord avec des petites Visa puis avec la fameuse BX 4TC du championnat du monde, en compagnie de Jean-Claude Andruet et de Philippe Wambergue. Et lorsque Citroën jeta l'éponge faute de performances convaincantes, on retrouva Maurice au volant de Mazda Groupe A et même à celui de la Lancia 037 de l'importateur Chardonnet. Maurice Chomat avait aussi remporté l'une des dernières éditions du Rallye du Maroc, en 1987 avec une Citroën Visa 1000 Pistes Groupe B.

OCP, un leader mondial...



■ Le groupe OCP, créé en 1920, est devenu un partenaire incontournable du Rallye du Maroc Historique. Et en parlant d'OCP, on évoque un leader mondial dans son domaine. D'un géant même! OCP est le

premier producteur de roche phosphatée et d'acide phosphorique au monde. Ainsi qu'un acteur majeur dans tous les produits dérivés de ces éléments. A commencer par les engrais destinés à l'agriculture et dont le phosphate est un composant clé dans leur composition. OCP, c'est 50% de la production mondiale d'acide phosphorique, c'est 37% des roches phosphatées ou encore 15% des engrais. Et dans ce domaine, la préservation de l'environnement et du développement durable sont des valeurs essentielles pour OCP. Les ressources du Maroc en phosphates sont les plus importantes au monde à ce jour et s'élevaient à plus de 89 milliards de mètres cubes.



JEAN-FRANÇOIS PIOT REPLICA

Jean-François Piot fut l'un des plus brillants pilotes de son époque, dans les années 60 et 70. Certains lui vouent toujours une admiration sans faille. Michel Faraut est de ceux-là. On connaît aussi Michel pour les défis techniques qu'il se lance avec Jean-Luc Bolla.

Grand amateur de CG, il restaura avec patience et rigueur une CG 548 au moteur à compresseur avant de se lancer dans une splendide restauration d'une très rare CG Proto MC au moteur Chrysler monté au centre de la voiture. Lors du dernier Tour de Corse Historique, en octobre dernier, l'équipe fit sensation avec cette voiture, d'autant qu'outre la présence de la CG-MC, Michel Faraut avait également réussi à convaincre Bernard Fiorentino de remettre le casque afin de piloter la 548. Cette année au Maroc, Michel est au volant d'une Ford Escort Mk1. Jusqu'à là, rien de bien d'original. Si ce n'est que sa voiture est une originale et Twin Cam qui précéda l'arrivée des fameuse RS multisoupapes. La Twin Cam était en fait équipée

du moteur 1600 à deux arbres à cames en tête (mais à 8 soupapes...) développé par Lotus pour la Ford Cortina du même nom mais aussi pour la petite Lotus Elan. D'apparence modeste avec ses 115 ch de série, cette version de l'Escort fit les beaux jours de Ford en rallye jusqu'à l'année 70.

Après sa première période Renault (victoire en 1966 avec une R8 Gordini dans le Tour de Corse) et Alpine, J-F Piot devint un pilote d'usine Ford. Il pilota donc plusieurs fois une Twin Cam (remportant par exemple le Groupe 2 au Monte Carlo 69 avec Jean Todt pour équiper...), aux couleurs BP. Dans la même livrée jaune et verte que celle qu'arbore aujourd'hui la voiture de Michel Faraut. Superbe !

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 !

Rétro COURSE
Le Salon

2^{ème} Salon Rétro Course à Lyon-Nord

29 - 30 nov - 1^{er} décembre 2013

Tout ce qui compte en VH est présent au Salon Rétro Course



LES NOUVEAUX VENUS

Précédemment, on a souligné l'augmentation du nombre d'engagés de cette quatrième édition du Maroc Historique. Et qui dit engagés en nombre, dit aussi son lot de nouveaux venus ! Et sur ce point, la qualité rejoint la quantité. Il y a du « lourd » pour parler communément et ce qui est encourageant dans cette affaire, c'est de voir le rallye s'internationaliser vraiment.

■ Parmi ces nouveaux, on note une forte présence de l'équipe anglaise Tuthill qui engage non moins de trois Porsche 911 Proto pour Paolo Faldini, un italien très rapide, Martin Aguirre et le suédois John Hagman. On connaît toute l'expérience et la compétitivité de l'équipe de Francis Tuthill. A l'automne dernier, le grand (dans tous les sens du terme...) Bjorn Waldegaard remportait le Safari Classic au volant d'une 911 « Tuthill ». Autre équipe de pointe nouvelle : Silver Arrows qui engage une Mercedes SLC pour B. Van Haverbeke. Du spectacle en perspective. Avec les deux fidèles SLC des frères Cochin, la délégation Mercedes est bien représentée. Notons que ces trois Mercedes ont toutes plus ou moins un lien avec SLC Racing qui, en Slovaquie, propose toutes les pièces nécessaires à ces voitures très spécifiques. L'équipe belge Rally Xtreme de Christophe Jacob aura pour sa part non moins de sept voitures à gérer. Du boulot en perspective ! Au sein des nouveaux venus, on constate quelques spécialistes de la compétition sur terre. Christophe Vaison, par exemple, dont les ateliers Vaison Sport, ont reconstruit les fameuses Peugeot 505 V6 Coupé Proto, pilotées donc par Christophe et François Lethier. Jérôme Jacot, Alain Deveza et Philippe Tollemer sont aussi des spécialistes des courses sur terre ; les deux premiers en rallye et le troisième en rallycross. L'andorran Ferran Font est aussi un spécialiste des rallyes modernes où il pilote une WRC dans les épreuves espagnoles. Son équipe, très

réputée, ASM Historic Motorsport est basée à Barcelone. Bruno Igounenc, lui, est un franco-marocain que l'on retrouve en circuit au Maroc. Autre homme d'expérience, Alain Lopes qui fut à l'époque le brillant coéquipier de Guy Colsoul lorsque ce dernier pilotait les Opel...qu'il prépare désormais pour Paul-Emile Decamps et Pili De Lafontaine pour le Maroc. Alain Lope, derrière le volant cette fois, est aussi le spécialiste du road-book du Tour de Corse Historique. Restons un moment en Corse pour souligner la présence de François Padrona, vainqueur justement d'un des derniers Tour de Corse. Il ne pilotera pas son habituelle Escort RS Mk2 mais une plus modeste Ford RS 2000 Groupe 1. Franck Cunningham, pilotera, lui, une véritable Escort RS Mk2 Groupe 4 tout comme les frères Rebilly. Grand collectionneur, Michel Gendre vient découvrir le Maroc en Porsche 911 de 1966, la plus ancienne voiture du rallye. On trouve aussi une Porsche 911 Proto pour André Lausberg et une autre Porsche 911, plus conventionnelle pour Eric Graham. Jean-Luc Royer (Ford Escort RS 2000) est un spécialiste des courses historiques, en régularité alors que Jean-Paul Ducroux, lui, est un fin pilote en 4x4. Enfin, on apprécie la présence d'une flopée de « petits cubes » : trois VW Golf GTi pour Jack Russel, Stéphane Cornus et Benoît Legras, une Ford Mk2 pour le belge Patrick Deblauwe, une Renault 5 Alpine Polymeca pour Thierry Bousquet, Fabrice Laforce sur une berline Peugeot 504 et Jan Verbruggen sur une BMW 2002 Tii de 1972.

L'EXPÉRIENCE DU CLUB DU GRAND MAGHREB

Dans le cadre de son organisation, le Rallye du Maroc Historique peut s'appuyer sur l'expérience du Club du Grand Maghreb, dédié aux pratiques des sports mécaniques au Maroc.



■ Personne ne s'en cache, dans les années 80/85, le sport automobile au Maroc n'est pas au mieux de sa forme. Lorsqu'on souhaitait pratiquer ce dernier, il y avait deux écuries majeures : l'Ecurie Gazelle, animée par Bernadette De Chalençon à Casablanca et l'Ecurie Chevreuil sur Rabat. De retour au Maroc après ses études, Dominique Marciano commence à s'intéresser au sport automobile. Deux barquettes Merlin de la Coupe de l'Avenir sont louées par des amis pour quelques courses en ville (les circuits sont urbains). Cela lui a tellement plu qu'il entreprend de construire une voiture. Une bonne façon de fédérer les amis autour d'un tel projet... De fil en aiguille, le Club du Grand Maghreb naît dans son garage en 1990. Il reste aujourd'hui trois membres fondateurs du club : Dominique Marciano lui-même, Larbi Rida Sbaï et Madani Saïd aujourd'hui secrétaire général. Le président actuel du Grand Maghreb est Chakib Rahmoune. On retrouve ces marocains dans l'organisation du Rallye du Maroc Historique. Le club, très actif, a vite pris une belle dimension en cherchant à relancer les compétitions et la préparation de voitures. Aujourd'hui, il dispose du complexe Moulay Abdallah à la sortie de Rabat et proposant un site sécurisé. Au sein du club, il y a trois activités majeures. Les

courses en circuit et une belle activité moto gérée par Larbi Rida Sbaï et Madani Saïd. Enfin, le club propose également une activité 4x4 avec l'organisation d'une dizaine de sorties par an, axées sur la navigation. Rien de sportif à ce niveau, pas de chronométrage. La fierté du club est de voir Larbi Rida Sbaï tenir un rôle important au sein de la Fédération Internationale de Motocyclisme et à la Fédération Royale Marocaine. Il s'occupe aussi de la formation des commissaires de piste. Par ailleurs Larbi et Madani ont développé un logiciel de chronométrage qui autorise une gestion immédiate. Ainsi, le Grand Maghreb est devenu un club essentiel au Maroc. La première année de l'organisation du Rallye du Maroc Historique, le club a commencé à donner un coup de main pour s'impliquer pleinement dès l'année suivante. Il contribue ainsi au parcours et procure presque 50 % des divers commissaires nécessaires, formés au Maroc, au sein du club. A chaque épreuve marocaine, le club est sollicité. Il prend une dimension internationale avec des membres comme Jean-François Wulverick ou Chakib Rahmoune, notre président impliqué dans l'organisation de la course de WTCC à Marrakech avec de nombreux commissaires venant du club du Grand Maghreb.



Ces dames dans la course...

■ Chapeau Mesdames ! Vous êtes nombreuses à vous glisser dans l'habitacle surchauffé d'une voiture de course, prêtes à mordre (et bouffer...) la poussière des pistes marocaines. Dans le temps, elles étaient un certain nombre, telle Marianne Hoepfner sur une Peugeot, à relever le défi du Rallye du Maroc.

A tout seigneur, tout honneur, soulignons que Laure Many, toujours associée à Françoise Conconi, remet son titre en jeu. L'an passé, elle avait remporté la Coupe des Dames dans ce même Rallye du Maroc Historique avec une petite Opel Kadett GTE préparée par Jean-Luc Bolla. Faut-il rappeler aussi que Françoise Conconi fut la navigatrice de Michèle Mouton à l'époque où cette dernière (vice-championne du monde des rallyes...) œuvrait sur une Fiat 131 Abarth de Fiat France. Quand Michel Mouton passa au volant d'une Audi Quattro, elle avait auprès d'elle l'italienne Fabrizia Pons. Et Fabrizia sera au départ de ce Maroc Historique aux côtés de Paolo Faldini sur une Porsche Proto. Nous retrouverons également au départ Catherine Desbruères, fidèle de l'épreuve, au volant d'une authentique Ford Escort RS Mk2. Il faut souligner qu'elle est naviguée par son mari Daniel. Nombreuses sont ces dames à relever le défi de la navigation : I. Rénier aux côtés de C. Jacob, C. Tollemer avec son mari, I. Crauzas, helvétique, avec F. Servais, S. Sys avec K. Kabbage, etc... Cette liste n'est évidemment pas exhaustive et que toutes celles que nous oublions de citer nous pardonne à l'avance. Dans tous les cas, bravo à toutes !





BRM, LE MOTORISTE DE L'HORLOGERIE...

■ Le « Racing Spirit » est profondément ancré dans l'esprit BRM et démarque les créations horlogères de Bernard Richards. Conçue comme une mécanique de course, une montre BRM, souvent exclusive, ne peut laisser indifférent. Elle résulte d'une sophistication d'exception née d'une

expérience de plus de 25 ans dans l'horlogerie et d'une passion sans limite pour la mécanique de précision, du sport ou du dépassement de soi-même. Une montre BRM, c'est aussi le plaisir d'une mécanique totalement manufacturée, jusqu'à la moindre vis... www.brm-manufacture.com



LA MAROCAINE DES JEUX POUR LE SPORT

■ Vive le sport ! Ainsi pourrait-on résumer la vocation de la Marocaine des Jeux et des Sports



(MDJS) dont les ressources provenant des jeux de pronostics sont exclusivement réservés au développement du sport. La Marocaine des Jeux verse la totalité de son produit net au Fond National de Développement du Sport. Depuis plusieurs années désormais, la MDJS contribue, entre autres, à l'organisation d'épreuves

de grande notoriété comme le Tour cycliste du Maroc ou le Marathon International de Marrakech. Tout comme la MDJS contribue au développement des sports mécaniques marocains, en soutenant notamment Harite Gabari, le seul pilote (moto) marocain sur le Dakar ou depuis cette année le... 4^{ème} Rallye du Maroc Historique !

www.rallyedumaroc-historique.com



Tout le Maroc se motive...

■ Organiser une telle épreuve réclame un travail intensif sur le terrain et sur ce point, il faut souligner la totale implication des autorités marocaines, à tous les niveaux. Et notamment des Ministères de l'Artisanat, du Tourisme, des Sports et de la Jeunesse avec qui une collaboration très étroite permet à l'épreuve de se développer en permanence. L'aide que nous apporte la Direction des routes est précieuse aussi. Tout comme celle que nous accordent les divers responsables politiques des villes où nous nous arrêtons ou nous faisons étape, des régions que nous traversons. Cette année, Agadir, Tiznit, Tafraout, Tata, Ouarzazate, Tinerhir, Merzouga, Midelt, Ifrane, Khenifra, Bin el Ouidane ou Marrakech ponctuent le parcours de cette édition du Rallye du Maroc Historique. Et à chaque fois, nous avons rencontré le même enthousiasme, la même volonté de partager avec les concurrents ces instants, le même désir de mieux faire connaître sa ville ou sa région, ses spécialités, ses spécificités. Un enthousiasme extraordinaire et communicatif... Merci à tous !



Ça vous change une auto !



Commandez vos pièces 7j/7 - 24h/24



du lundi au vendredi de 8h30 à 19h30
numéro non surtaxé

RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2013 LES ENGAGÉS

Les ouvriers

- 000 **F.ROSATI / REYNAUD**
SUBARU Impreza WRX Groupe N
- 00 **A. MARIA / M. MARIA**
LANCIA Delta 4 WD Groupe A
- 00 **AVAHSEN / -**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4
- 0 **L.BATTUT / V.DUMOND**
TOYOTA Celica 4WD Groupe A

Les engagés

- 1 **B. MUNSTER / J. GITSEL**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1972)
- 2 **E. CHANTRIAUX / A. CHANTRIAUX**
PORSCHE 914/6 (Proto RMH - 1970)
- 3 **E. CLEMENT / S. LEGARS**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1975)
- 4 **G. DE MEVIUS / A. GUEHENNEC**
NISSAN 240 RS Groupe B U B2RM - 1983
- 5 **P. GACHE / N. RIVIERE**
MAZDA RX7 Groupe B U B2RM - 1983
- 6 **P.-E. DECAMPS / J. PONNELLE**
OPEL Manta 400 Groupe B U B2RM - 1982
- 7 **P. DE LAFONTAINE / P. CIOCCA**
OPEL Manta 400 Groupe B U B2RM - 1982

- 8 **J.-P. MONDRON / E. WERNER**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1973)
- 9 **J.-P. MANZAGOL / M. GUGLIELMI**
PEUGEOT 505 Turbo Groupe A U A2RM - 1984
- 10 **A. VANDROMME / Y. RAFFAELLI**
PORSCHE 911 SC (I - 1981)
- 11 **F. DAUNAT / T. DE WAZIERES**
CITROEN SM Coupé « Bandama » (Proto RMH - 1972)
- 12 **P. BORNE / F. DEPLANCKE**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1973)
- 14 **C. VAISON / P. DUFFOUR**
PEUGEOT 504 V6 Coupé (Proto RMH - 1975)
- 15 **J. JACQUOT / P. SPART**
PORSCHE 911 (I - 1980)
- 16 **C. KELDERS / S. PREVOT**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H1 - 1975)
- 17 **F. LETHIER / E. DOMENECH**
PEUGEOT 504 V6 Coupé (Proto RMH - 1975)
- 18 **P. FALDINI / F. PONS**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1975)
- 50 **E. VAN DE POELE / E. EGGERMONT**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1975)
- 20 **L. ANTONINI / J.-C. DESCAMPS**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1975)
- 21 **P. VANDROMME / F. VIVIER**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1970)
- 22 **C. JACOB / I. RENIER**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I - 1977)
- 23 **F. CUNNINGHAM / J. RYLAND**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I - 1977)
- 24 **A. DEVEZA / G. TEZENAS DU MONTCEL**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1975)
- 25 **F. FONT / M. IBANEZ**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I - 1977)
- 26 **M. TIRABASSI / F. BRUNET-DEBAINES**
PORSCHE 911 SC (I - 1981)
- 27 **P. TOLLEMER / C. TOLLEMER**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I - 1977)
- 28 **M. CRESPEL / M. BACONNAIS**
RENAULT 5 Turbo Groupe 4 (I - 1981)
- 29 **G. BRIANTI / -**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1973)
- 30 **F. SERVAIS / I. CRAUSAZ**
PORSCHE 911 (I - 1981)
- 31 **F. PADRONA / S. FARINACCI**
FORD Escort RS 2000 Groupe 1 (I - 1978)
- 32 **B. ANDRE / P. ABRAMS**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H1 - 1974)
- 33 **B. BARRILE / P. CHIAPPE**
TALBOT Sunbeam Lotus (I - 1981)

- 34 **J.-J. JULLIEN / B. JUIF**
CITROEN DS Coupé Proto (Proto RMH - 1969)
- 35 **L. LAGIER / J.-C. FOERSTER**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1975)
- 36 **A. LAUSBERG / E. GRENSEN**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1970)
- 37 **R. STREIT / C. PICOCHÉ**
PEUGEOT 505 Turbo Groupe A U A2RM - 1984
- 38 **H. COCHIN / J.-P. OUDIN**
MERCEDES 500 SLC Groupe 2 (I - 1980)
- 39 **S. ZELE / J.-C. LAMORLETTE**
PEUGEOT 505 Turbo Groupe A U A2RM - 1984
- 40 **C. PERRIER / G. BOUVET**
FORD Escort Mk1 (H1 - 1975)
- 41 **J.-L. MARTEIL / N. KLINGE**
CITROEN Visa 1000 Pistes Groupe B U B4RM - 1985
- 42 **J.-P. DUCROUX / G. BALLOY**
FORD Escort Mk1 (H1 - 1975)
- 43 **G. BURNICHON / X. CHAMPAGNON**
FORD Escort Mk2 Groupe 2 (H2 - 1976)
- 44 **C. RUIZ-PICASSO / B. COUTURIER**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1971)
- 45 **J.-M. REBILLY / J.-B. LAMONTAGNE**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H1 - 1975)
- 46 **B. VAN HAVERBEKE / F. BLONDEL**
MERCEDES 500 SLC Groupe 2 (I - 1980)
- 47 **P. PERROT / A. FUCHS**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I - 1978)
- 48 **D. VILLECHALANNE / J.-P. ROGEON**
PORSCHE 911 (I - 1981)
- 49 **B. IGOUNENC / S.-M. LAMGHARI**
OPEL Kadett GTE (H2 - 1976)
- 51 **J. REBILLY / R. BEYLOUNI**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H1 - 1975)
- 52 **F. KICK / J.-P. VAN DE VAUWER**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1975)
- 53 **P. GERVOSON / B. LAGANE**
OPEL ASCONA 400 Groupe 4 U - 1982
- 54 **J. WALLENS / T. LACROIX**
DATSUN Violet 160 J Groupe 4 (I - 1981)
- 55 **P. LOPEZ / M. HADDADOU**
FORD Escort Mk2 (I - 1979)
- 56 **J. COCHIN / R. POMARES**
MERCEDES 500 SLC Groupe 2 (I - 1980)
- 57 **M. FARAUT / L. FARAUT**
FORD Escort 1600 TwinCam Mk1 (G1 - 1968)
- 58 **Y. MIRAND / J.-T. DE GENTILI**
BMW 325i (I - 1980)
- 59 **M. AUDIBERT / A. AUDIBERT**
PEUGEOT 504 Coupé V6 Groupe 2 (H1 - 1976)

- 60 **M. AGUIRRE / L. MIRASOL**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1972)
- 61 **H. GUYONNET-DUPERAT / J.-F. DEMAY**
TALBOT Sunbeam Lotus (I - 1981)
- 62 **A. LOPES / P. LOPES**
PORSCHE 911 (H1 - 1973)
- 63 **M. GENDRE / J.-P. FADEUILHE**
PORSCHE 911 (G1 - 1966)
- 64 **P. DEBLAUWE / J.-M. GERÔME**
FORD Escort Mk2 (I - 1979)
- 65 **K. KABBAGE / S. ZYS**
FORD Escort Mk1 (H1 - 1975)
- 66 **E. GRAHAM / S. BERGER**
PORSCHE 911 (I - 1981)
- 67 **A. BREILLET / P. DUCROUX**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I - 1977)
- 68 **A. HUYGUE DE MAHENGÉ / V. HUYGUE DE MAHENGÉ**
BMW 325i (I - 1981)
- 69 **J. VERCHERE / E. BERTHIER**
PORSCHE 911 (I - 1981)
- 70 **J. HAGMAN / R. JAKOBSSON**
PORSCHE 911 (Proto RMH - 1975)
- 71 **J.-Y. CAGNAC / A. CAGNAC**
BMW 325i U A2RM - 1982
- 72 **T. BOUSQUET / R. MASQUIN**
RENAULT 5 Alpine (I - 1978)w
- 73 **P. DRO / -**
PEUGEOT 504 Groupe 2 (H1 - 1975)
- 74 **«Jack RUSSEL» / S. ROUX**
VOLKSWAGEN Golf GTI (I - 1981)
- 75 **J.-L. ROYER / -**
FORD Escort RS 2000 Groupe 1 (I - 1978)
- 76 **C. DESBRUERES / D. DESBRUERES**
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H2 - 1976)
- 77 **L. MANY / F. CONCONI**
OPEL Kadett GTE (H2 - 1976)
- 78 **J. VERBRUGGEN / M. HOFFMANN**
BMW 2002 Tii (H1 - 1972)
- 79 **F. LAFORCE / A. LOPEZ**
PEUGEOT 504 Groupe 2 (G2 - 1970)
- 80 **A. HAEFLIN / P. MULET-QUERNER**
CITROEN Visa 1000 Pistes Groupe B U B4RM - 1985
- 82 **C. BOGLIARI / Z. WLOZZCZYNSKA**
LANCIA Beta Coupé (H2 - 1976)
- 83 **S. CORNUS / -**
VOLKSWAGEN Golf GTI (I - 1981)
- 84 **B. LEGRAS / S. CORNU**
VOLKSWAGEN Golf GTI U - 1983
- 85 **E. LEMAIRE-SICRE / C. LEMAIRE-SICRE**
CITROEN DS Coupé Proto (Proto RMH - 1973)

46

47

DEPANN2000

Le Service bleu, blanc, rouge

CENTRAL D'APPEL 24/24 ET 7JOURS/7

+33(0)1 43 62 2000

LEADER EUROPÉEN
DU DÉPANNAGE

12 AGENCES
à votre service

+33(0)1 43 62 2000

WWW.DEPANN2000.COM

TOUTE L'INFO AU QUOTIDIEN



Un quotidien francophone généraliste à la pointe de l'actualité : politique, société, économie, culture, sports avec une locale Casablanca.



DES RENDEZ-VOUS HEBDOMADAIRES



Un contenu diversifié avec des rendez-vous hebdomadaires : Finances, Éco-Région, Carrières & Emploi, Agro-Business, IMMO, Tourisme & Voyage, et Auto.



RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2013

Organisation

Le Rallye du Maroc Historique est organisé par "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
Saïd Madani
- Organisation Technique et parcours:
Yves Loubet
Paul-Jo Piga
Dominique Marciano
Harite Gabarit
- Secrétaire General
Marie-France Agostinetti
Catherine Belon
- Relation avec les autorités marocaines
Chaymaa Hrisse
- Trésorier
José Andreani
- Membres
Hélène Danger, Philippe Danger,
Jean-Pierre Defains, Zakaria El Ouard,
Christian Jacques, Patrick Lecaillon,
Gérard Pradier, Charles Ragne,
Olivier Traversari, Frédéric Traversari,
Jean-Bernard Vieu
- Secrétariat de l'épreuve
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

OFFICIELS

- Commission Sportive
Président
Michel Perrin (F)
- Membre
Gildas Avril (MA)
Fabien Zych (MA)
- Directeur De Course
Janick Daubigne (F)
- Directeur De Course Adjoints
Sylvie Zych (F)
- Secrétaire Direction De Course
Françoise Daubigne (F)
- Responsable Des Classements
Nicole Bonnet (F)
- Commissaire Technique Responsable
Thierry Garbi (F)
- Commissaires Techniques
Abdel Ettoubaji (MA)
Rim Aziza Ettoubaji (MA)
Jean-Michel Pizzorno (F)
- Chargé Des Relations Concurrents
Joël Maraine (F)
Nahide Ennam (F)
- Pour Concurrents Etrangers
Anita Zele (F)
- Directeurs De Course Délégués Aux Es
Gérard Chartogne (F)
Pierre Doussan (F)
Jean-Paul Dumont (MA)
Jacques Gauthier (F)
Paul Lacombe (F)
Alain Lecourt (MA)
Larbi Rida Sbaï (MA)
Jean-Francois Wulverick (MA)
- Secrétaire du Meeting
Catherine Belon
- Délégués aux Voitures de Sécurité
Paul-Jo Piga (F)
Dominique Marciano (MA)
- Précurseurs
Charles Ragne
Gérard Pradier
Mohammed Abi
Ben Zakour
- Voiture Damier
Michel Grandserre (F)
Claudine Grandserre (F)
- Responsables des Parcs Fermés
Philippe Castellano (MA)
Jean-Pierre Defains (F)
- Responsables des Parcs de Regroupement
Philippe Danger (F)
Hélène Danger (F)
- Responsable du matériel
Patrick Lecaillon (F)
- Responsable des Commissaires
Zakaria El Ouard (M)
- Service Presse
Alain Bernardet (F)
Olivier Traversari (F)
Frédéric Traversari (F)
Anita Zele (F), interprète
- Animation
Francois Fayman (F)



LE MAG

- Conception & Redaction
Alain Bernardet
JBCOM 92
Jbcom92@gmail.com
- Direction artistique
Thomas Hilly
hillythomas@gmail.com
- Maquette
Jissé
- Illustrations
Frédéric Chambert,
Cathy Dubuisson,
Haasefoto, McKlein,
Oneshooting,
Archives diverses

- Remerciements Particuliers
Eric Chantriaux, Famille
Cochin, Frédéric
Daunat, Abdel Ettoubaji,
Dominique Faivre-
Duboz, Christian Vella
- Impression
Reproductions
Industrielles Longarini
13, rue de Mehdiya
BP 59
Rabat - Maroc

www.rallyedumaroc-historique.com

maroc.historique@gmail.com



RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2013

Remerciements particuliers

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



Les Wilayas

Agadir – Marrakech

Les Provinces

Tiznit – Ouarzazat

Les Villes & Villages

Agadir – Bin El Ouidane – Ifrane – Khenifra – Marrakech – Merzouga
Midelt – Ouarzazate – Tafraout – Taglift – Tata – Tinerhir – Tiznit

Pour la sécurité

Gendarmerie Royale et la sureté nationale



Agadir



Marrakech



Khenifra



Ifrane



Ouarzazate



Tour de Corse 1984 - LANCIA RALLY 007

Pneumatiques historiques disponibles sur réservation sur oreca-store.fr, mbajolle@oreca.fr ou au 07.77.26.28.47

P7TM CORSA Classic



Royaume du Maroc



Ministère de l'Artisanat
Maison de l'Artisan

Artisanat du Maroc,
partenaire des plus belles épopées



Partenaire du



Rallye du Maroc Historique
Du 12 au 18 Mai 2013