Sous le patronage de sa Majesté le Roi Mohammed VI

Agadir

Tiznit

Tafraoute

RALLYE du MAROC HISTORIQUE

17/24 Mai 2014

Trophée Pierrot Landereau

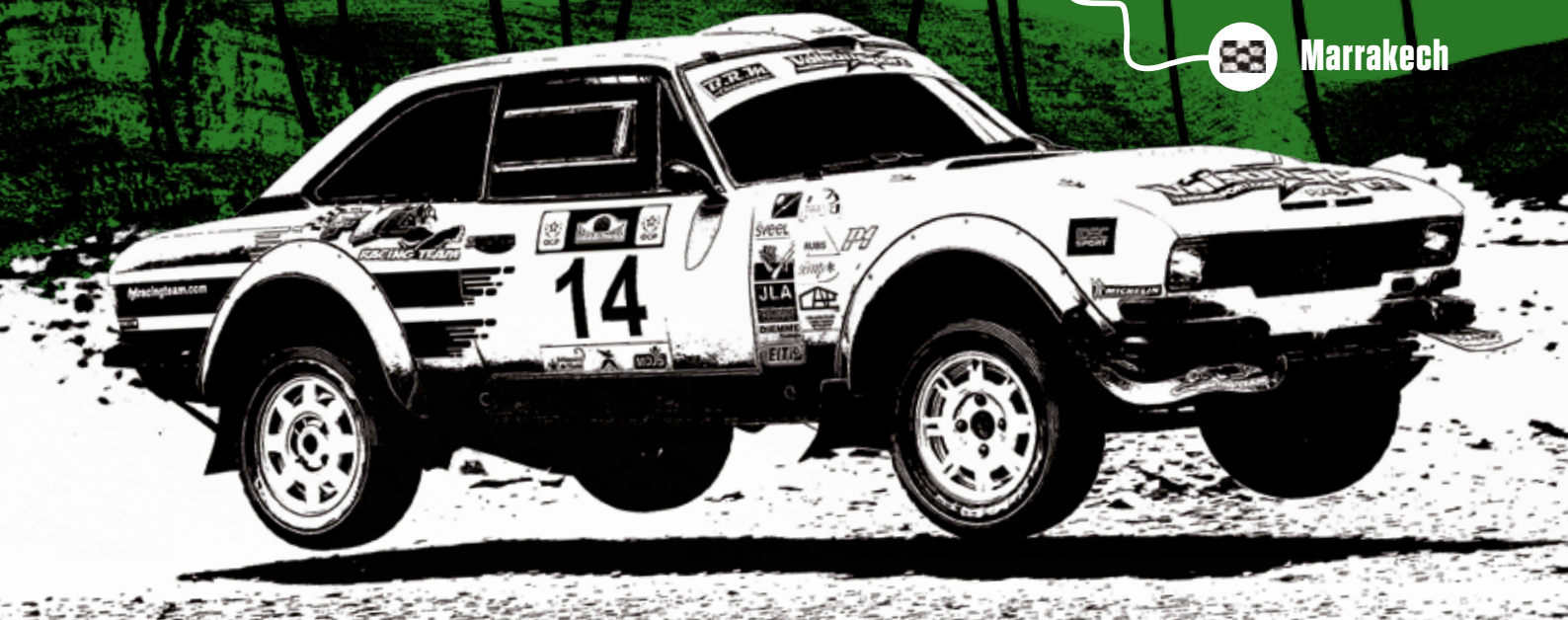
Depuis 1934, la course continue

Ouarzazate

Bin El Ouidane

Massira

Marrakech



www.rallyedumaroc-historique.com

OSCARO
MDJS
PIRELLI
B.R.M Chronographes
TAJ PALACE MARRAKECH
VLS
وزارة الشباب والرياضة Ministère de la Jeunesse et des Sports
MAROC
PARADIS PLAGE
Club des Sport Mécaniques Le Grand Maghreb
FRMSA
YESO spiritu di corsica

MDJS
LA MAROCAINE DES JEUX ET DES SPORTS
L'ESPRIT SPORTIF !

AU SERVICE DU SPORT DEPUIS PLUS DE 50 ANS

Partenaire de la 5ème édition
du Rallye du Maroc Historique

JOUEZ RESPONSABLE
www.facebook.com/mdjsofficiel
www.mdjs.ma



Papa...

Vous l'aurez compris, le nom de Jacques Cheinisse est indissociable de l'histoire d'Alpine–Renault. Et pas seulement à propos du seul Service Course qu'il anima et mena vers tant de succès, jusqu'au titre mondial de 1973 en rallye. La course il l'avait en lui, très tôt, pilotant habilement sa propre ...Alpine.
En commencant comme vendeur–démonstrateur en 1963 (mais avec l'intention d'en devenir l'un des pilotes officiels !), il devint l'un des grands artisans de la marque normande, vivant intensément chacune de ses évolutions, partageant chacun de ses choix, devenant l'un des complices majeurs du patron, Jean Rédélé.
A partir de 68, il dirigea tous les aspects de la course et son côté paternel lui a valu, de la part des pilotes Alpine, le sympathique surnom de « Papa » ! A Dieppe, il a aussi la responsabilité du produit. Lorsque Renault prend le contrôle d'Alpine, il se laisse convaincre de poursuivre sa carrière au sein de la marque au Losange. Il y fut, tour à tour, chef du produit des gammes « haute » et « moyenne », puis directeur de l'ensemble du produit Renault. On lui doit beaucoup de modèles. Ce que l'on appelle une carrière bien remplie...

LE "GRANDIOSE" RALLYE DU MAROC

Par Jacques Cheinisse

Pendant huit ans, de 1968 à 1975 inclus, j'ai pratiqué, ou du moins observé tous les rallyes du Championnat du Monde pour le compte de l'Equipe Alpine–Renault, que j'avais le bonheur de diriger.
Et, bien sûr, il y avait les épreuves que j'appréciais et celles que je redoutais...
Il y avait les « beaux rallyes », où les pilotes pouvaient s'éclater de plaisir et les rallyes à « chicanes » dont l'organisation était douteuse.
Et encore, parmi les beaux rallyes, il y avait les épreuves où la chance intervenait trop lourdement à cause de conditions météo fréquemment changeantes au point que tous les pilotes ne subissaient pas les mêmes avatars : c'était le cas des soudaines tempêtes de neige au Monte Carlo où des orages tropicaux au Safari.
Restaient trois épreuves que j'affectionnais particulièrement : la Coupe des Alpes, le Tour de Corse et le Rallye du Maroc.
La première parce qu'elle était en symbiose avec notre marque : Jean Rédélé n'a pas choisi au hasard cette appellation « Alpine », c'est que son œuvre collait parfaitement au profil des cols des Alpes ; la Berlinette était chez elle à l'assaut de l'Iseran ou du Restefond, avec en toile de fonds ce somptueux décor montagneux.
En Corse aussi, notre auto était très à l'aise sur ces routes étroites, sinueuses et souvent glissantes, là aussi dans des paysages magnifiques et dans la particulière ambiance recueillie de spectateurs connaisseurs.
Au Maroc, au contraire, c'était un véritable défi pour Alpine. Les conditions de course et d'ambiance générale sont en effet aux antipodes de celles de la Corse. En 1971, la première participation d'une Berlinette à ce rallye faisait sourire les pilotes locaux, imaginant sa supposée fragilité...
A l'époque le rallye se courait à 90 % sur des pistes et toutes les difficultés imaginables y étaient rassemblées : cailloux, fondrières, rochers affleurant, « têtes de chat », radiers, gués, et partout, la poussière et la morsure ardente du soleil.
C'était aussi une question de cadence : alors qu'en Corse, on court un sprint sans relâche, de 24 heures, sur 1 200 km, au Maroc, il faut savoir retenir sa monture pour tenir les 4 jours et les 4 à 5 000 km de l'épreuve.
C'est pourtant souvent tentant de foncer tout droit vers l'horizon, sur une belle piste roulante... mais très souvent il y a un beau piège masqué derrière le prochain dos d'âne pour casser l'auto.
Tout est grand au Rallye du Maroc, le profil des pistes, la hauteur des cols, la profondeur des précipices, la largeur « grand écran » des paysages et leur variété, la foule des gosses enthousiastes au bord de la route, la diversité de la faune et de la flore : les forêts de cèdres, les paquets d'eucalyptus, les chênes liège plus ou moins rabougris, les fourrés de cactus, les genévriers rouges, les caroubiers, l'alfa desséché, jusqu'aux portes des oasis avec leurs palmiers et ces merveilleuses senteurs de jasmin et de fleurs d'orangers.
Quel dépaysement et que de souvenirs magnifiques !



Rallye Maroc Historique 2014

Sept jours intenses !

Pour sa cinquième édition, le Rallye du Maroc Historique a décidé de délaisser les espaces désertiques pour s'élever sur les pentes de l'Atlas. Nombreuses sont les épreuves spéciales qui se renouvellent ou dont le parcours a été largement modifié. Une longue route se présente aux équipages : 2450 km dont 460 km chronométrés...

Dimanche 18 mai

1ère étape
Paradis-Plage - Agadir

- **35 km dont 10 km chronométrés**
- **Départ de Paradis–Plage : 14h30**
- **Arrivée à Agadir : 15h26**
  (+ 4 heures d'assistance)

- **ES 1 :** Taghazoute **(10 km)**

Agadir, et sa place Bijaouane, seront une nouvelle fois le point de ralliement de l'épreuve. Après les vérifications la veille, le véritable départ sera donné depuis le complexe ***Paradis–Plage***, situé à une poignée de kilomètres au nord d'Agadir. Les équipages s'élanceront pour une épreuve (10 km) de mise en jambe et s'achevant en bordure d'océan. Elle fera office de prologue en quelques sortes, ce qui permettra d'établir un premier classement, pour un départ le lendemain dans l'ordre des performances réalisées...

Lundi 19 mai

2ème étape
Agadir – Tiznit - Tafraoute

- **513 km dont 83 km chronométrés**
- **Départ d'Agadir : 7h00**
- **Regroupement à Tiznit : 9h09** (40')
- **Arrivée à Tafraout : 16h55**
  (+ 4 heures d'assistance)

- **ES 2 :** Tiznit **(10,8 km)**
- **ES 3 :** Sidi Ifni **(25,4 km)**
- **ES 4 :** Mesti –Guelmin **(17,1 km)**
- **ES 5 :** Vallée d'Igmir **(30,2 km)**

Le rallye rentre dans le vif du sujet, la journée sera longue et dense! Le rallye mettra dans un premier temps le cap vers le sud pour une première épreuve à ***Tiznit***. Une épreuve toute nouvelle, assez courte mais avec un très beau profil. Idéal au réveil ! Regroupement à Tiznit et seconde épreuve de la journée à ***Sidi Ifni*** : 25 km variés, avec un beau relief. Son revêtement devrait se montrer un peu glissant pour les premiers équipages. Pas le temps de souffler et voici le départ de l'ES4 ***Mesti–Guelmin***. Une épreuve toute nouvelle avec un beau relief, là aussi. Ensuite, des paysages sublimes feront oublier la longueur de la liaison (183 km) afin de rejoindre l'ES5 (30 km). Cette dernière, ***Vallée d'Igmir*** est bien connue des concurrents présents en 2013. Sa montée en épingles entre des falaises vertigieuses avait marqué les esprits et... certains moteurs à la recherche d'air frais. Son tracé a été modifié : son départ a été déplacé. A sa sortie, il restera 35 km de liaison pour rejoindre le bivouac de Tafraout.

Mardi 20 mai

3ème étape
Tafraout - Taliouine - Ouarzazate

- **417 km dont 81 km chronométrés**
- **Départ de Tafraout : 8h00**
- **Regroupement à Taliouine : 12h08**
  (50')
- **Arrivée à Ouarzazate : 16h15**
  (+ 4 heures d'assistance)

- **ES 6 :** Pierre Peintes **(10 km)**
- **ES 7 :** Taloust–Tizi Mlil **(19,3 km)**
- **ES 8 :** Fint **(34,5 km)**
- **ES 9 :** Studios de cinéma **(17,6 km)**

La journée débutera par deux épreuves s'enchainant aux portes de Tafraout. Première ES du jour : les ***Pierres peintes*** avec son décor irréel de blocs granitiques peints en bleu. Son parcours, a déjà été emprunté l'an passé. A peine le temps de souffler et voici le départ de l'ES 7 ***Taloust–Tizi Mlil*** Elle est toute nouvelle et monte très fort pour arriver sur un plateau plus rapide. Le regroupement de la mi–journée se fera ***Taliouine*** qui n'est autre que la capitale du safran. Décors somptueux sur la route vers ***Ouarzazate*** ensuite. Avant de toucher Ouarzazate, les concurrents auront rendez–vous avec l'un des mythes du Rallye du Maroc Historique : ***Fint :*** 35 km, d'une terre parfaite serpentant entre les collines. Le pilotage y est rapide et extrêmement grisant. Et la journée n'est pas terminée. De l'autre coté de Ouarzazate, les décors de cinéma de la ville attendent les équipages pour une dernière épreuve, en apparence facile mais néanmoins piègeuse...

Mercredi 21 Mai

4ème étape
Ouarzazate - Demnate - Bin El Ouidane

- **391 km dont 79,7 km chronométrés**
- **Départ de Ouarzazate : 7h30**
- **Regroupement à Demnate : 11h17**
  (50')
- **Arrivée à Bin el Ouidane : 17h20**
  (+ 4 heures d'assistance)

- **ES 10 :** Aït Tamilil **(15,1 km)**
- **ES 11 :** Demnate **(26,1 km)**
- **ES 12 :** Aït Bela–Aït Boualil **(19,6 km)**
- **ES 13 :** Skatt **(18,9 km)**

De bon matin, on s'élève de suite dans le massif de l'Atlas où vont se jouer toutes les épreuves de la journée. On débutera la journée par une liaison d'une petite centaine de kilomètres sur une route assez sinueuse afin de rejoindre l'ES10 ***Aït Tamilil*** et... l'ES11 ***Demnate.*** Les deux épreuves s'enchainent avec pour ainsi dire pas de liaison entre les deux (9 km) et surtout pas d'assistance autorisée. Une nouveauté de l'épreuve qui corse un peu plus la règle du jeu! Au regroupement de Demnate, chacun pourra y aller de ses petites histoires... L'épreuve suivante (ES12) est toute nouvelle : ***Aït Belal–Aït Boualil***. Prés de 20 km au coeur de l'Atlas. Le décor offert est vraiment superbe. Encore un petit effort avec l'épreuve de Skatt (ES13), connue de beaucoup, et chacun pourra souffler sur les rives apaisantes du lac artificiel de Bin el Ouidane. Pour les mécaniques, il s'agira peut être de se refaire une petite santé...

Jeudi 22 mai

5ème étape
Bin El Ouidane - Khenifra - Ifrane

- **366 km dont 71,3 km chronométrés**
- **Départ Bin el Ouidane : 8h00**
- **Regroupement à Khenifra : 12h13**
- **Arrivée à Ifrane : 16h32**
  (+ 4 heures d'assistance)

- **ES 14 :** Naour **(17,2 km)**
- **ES 15 :** Khenifra **(25,6 km)**
- **ES 16 :** Bouchebel **(11,4 km)**
- **ES 17 :** Almis du Guigou **(17,3 km)**

Pour cette cinquième journée, on continue de monter vers le nord dans le massif de l'Atlas. Direction ***Ifrane*** et ses pistes de...ski. Mais avant de rejoindre Ifrane et ses chalets, il faudra composer avec quatre épreuves chronométrées, une fois encore. Première de la journée : ***Naour*** sans la descente vertigineuse cette année. Vient ensuite ***Khenifra*** dont le petit nom de ***«1000 lacs»*** résume bien le profil. Certains seront en terrain connu depuis le matin, c'est un fait. Et les deux dernières épreuves de la journée font aussi parti du patrimoine du rallye : ES16 ***Bouchebel*** et ES17 ***Almis du Guigou*** qui s'achève en plein coeur d'une très dense forêt de cèdres majestueux habitée de...singes souvent très curieux. Ifrane n'est plus très loin et le décor ressemble plus à la Suisse qu'au désert marocain.

Vendredi 23 mai

6ème étape
Ifrane - Khatouat - Lac Massira

- **459 km dont 70,3 km chronométrés**
- **Départ de Ifrane : 7h30**
- **Regroupement à Khatouat : 12h11**
  (50')
- **Arrivée à Lac Massira : 17h03**
  (+ 4 heures d'assistance)

- **ES 18 :** Paysage d'Ito **(11,2 km)**
- **ES 19 :** Had Rhoualem **(16,9 km)**
- **ES 20 :** Bir el Nasr **(9,1 km)**
- **ES 21 :** Khatouat **(33,1 km)**

Avant–dernière journée de course mais ne croyez pas qu'il s'agit d'une simple formalité. Tout d'abord, la journée sera longue et s'achèvera par l'épreuve du Khatouat. Un monument véritable, tracé dans un massif où se sont écrites quelques belles pages de l'histoire du Rallye du Maroc. On parle encore des exploits de certains, des désillusions d'autres... Mais avant de toucher le Khatouat, il aura fallu négocier l'ES18 ***Ito***, disputée traditionnellement au son des claquements des cigognes, puis l'ES19 ***Had Rhoualem*** toute nouvelle, l'ES20 de ***Bir el Nasr*** qui donne un avant goût des difficultés du massif du Khatouat. Elle est courte mais splendide. Puis enfin, le juge de paix du Khatouat. La longue liaison qui rejoint le bivouac du Lac Massira ne sera pas trop longue pour commenter l'épreuve.

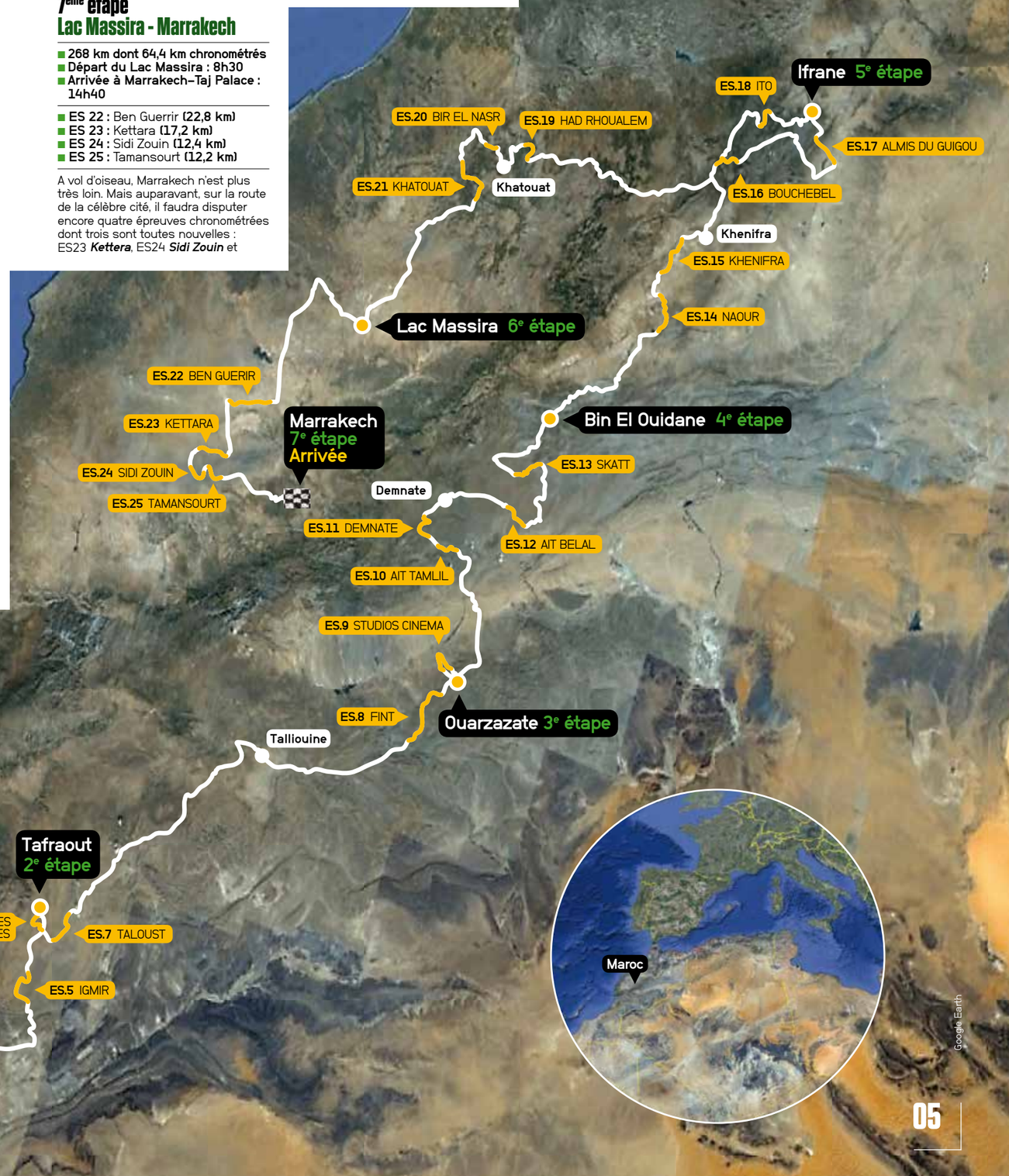
Samedi 24 mai

7ème étape
Lac Massira - Marrakech

- **268 km dont 64,4 km chronométrés**
- **Départ du Lac Massira : 8h30**
- **Arrivée à Marrakech–Taj Palace : 14h40**

- **ES 22 :** Ben Guerrir **(22,8 km)**
- **ES 23 :** Kettara **(17,2 km)**
- **ES 24 :** Sidi Zouin **(12,4 km)**
- **ES 25 :** Tamansourt **(12,2 km)**

A vol d'oiseau, Marrakech n'est plus très loin. Mais auparavant, sur la route de la célèbre cité, il faudra disputer encore quatre épreuves chronométrées dont trois sont toutes nouvelles : ES23 ***Kettera***, ES24 ***Sidi Zouin*** et enfin ES25 ***Tamansourt*** aux portes de Marrakech. Le Maroc Historique innove pour cette dernière journée qui avait pour tradition de s'achever dans le désert des Agafayes. L'emplacement du podium d'arrivée aussi est nouveau : la célèbre place Jemaa El Fna cède la place au majestueux ***Taj Palace*** en plein coeur de la Palmeraie.




Agadir


Taliouine



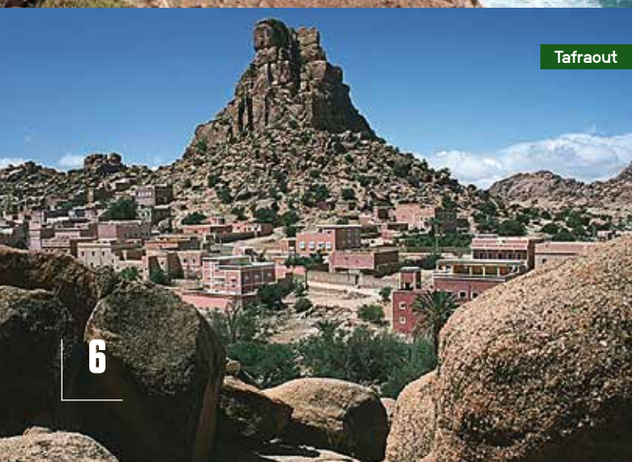



Ouarzazate


Khenifra


Paradis–Plage Agadir


Sidi Ifni


Tafraout

UN PARFUM D'AVENTURE

Le Rallye du Maroc Historique le crie haut et fort : son objectif est de restaurer l'aventure des longs rallyes en ligne en terre africaine en s'appuyant sur les aspects mythiques d'une épreuve comme le Maroc. Et cela passe aussi par des lieux incroyables...



L'histoire du Rallye du Maroc est ponctuée de lieux aux noms évoquant ici une difficulté particulière, là une performance (ou le contraire...) qui est restée à jamais inscrite. Tout cà pour dire que le Rallye du Maroc est aussi une extraordinaire machine à remonter le temps et, ce qui ne gâte rien, un splendide voyage qu'évidemment les équipages n'auront pas toujours le temps d'apprécier à sa juste valeur, devant affronter les éléments. Dont le premier, ce satané chronomètre...

La douceur d'Agadir...

Agadir et sa région accueille le départ du Rallye du Maroc Historique depuis plusieurs années maintenant. Dans cette large et profonde baie sur l'océan Atlantique, avec sa plage qui s'étend sur plus de cinq kilomètres, il fait très bon vivre à Agadir tant le climat y est doux en permanence. Totalement reconstruite après un tremblement de terre en 1960, la moderne Agadir est devenue la principale station balnéaire du Maroc. Très dynamique sur un plan culturel et des loisirs, Agadir est aussi un important port de pêche et un site majeur de la construction navale.
Cette année, pour son départ officiel, le rallye remontera de quelques kilomètres sur la route de Essaouira. Paradis–Plage fêtera le rallye, soyez en sûr.

Sidi Ifni, le sud...

Dans le temps, Sidi Ifni était fréquemment un lieu de passage du Rallye du Maroc aux parcours changeant d'une année à l'autre. Très souvent, de Sidi Ifni s'élancait ou arrivait, selon les années, la fameuse « Transmarocaine », une épreuve marathon impitoyable, longue de plus de 800 km ! Pour les hommes et les machines, cela tournait parfois à la torture véritable avec des crevaisons multiples, des parties de mécanique en plein chrono. Avant de toucher cette petite citée, elle–aussi en bordure de l'océan, elle aussi tournée vers la pèche et désormais le tourisme, on sera passé par un autre point clé de l'histoire du rallye: Tiznit qui accueillera le premier regroupement de ce Maroc Historique.

Le point le plus au sud...

Peu après avoir quitté Sidi Ifni, sur la route qui mène à Tafraout, on touchera le point le plus au sud de l'épreuve, à Guelmin. Tafraout est encore éloignée mais déjà, le décor change et devient majestueux. On s'avance dans l'Anti–Atlas et le relief devient plus accentué. Souvent la route alterne entre gorges profondes et oasis en se rendant vers l'épreuve de la vallée d'Igmir, particulièrement savoureuse. Tafraout est une petite ville berbère tirant profit pour l'essentiel de la culture des palmiers, des oliviers, des amandiers et des fameux arganiers dont est issue, on s'en doute, la fameuse huile d'arguan. A ne pas manquer aussi ce lieu jonché de blocs granitiques qu'un artiste est allé peindre en bleu, on ne sait pourquoi...

La capitale du safran...

En poursuivant la route du rallye, on laisse sur sa droite Tata ou encore Foum–Zguid, autres points de passage célèbres du rallye du Maroc jadis. C'est dans ces contrés désertiques que les équipes Alpine–Renault et Citroën inventèrent l'assistance aérienne pour, le cas échéant, apporter carburant et roues de secours. Dans le meilleurs des cas... Cette année, le Maroc Historique remonte sur Taliouine. La floraison d'une variété de crocus bien spécifique sera très certainement achevée mais sachez que Taliouine est la capitale du safran au Maroc. Cet épice s'échange à prix d'or et le Maroc en est un producteur majeur de part le monde. A Taliouine, c'est un peu plus de 3 tonnes de safran produit chaque année.
Depuis un moment, on n'a cessé de prendre de l'altitude. A Taliouine, le rallye évolue déjà à plus de 1500 m d'altitude.

Ouarzazate fait son cinéma...

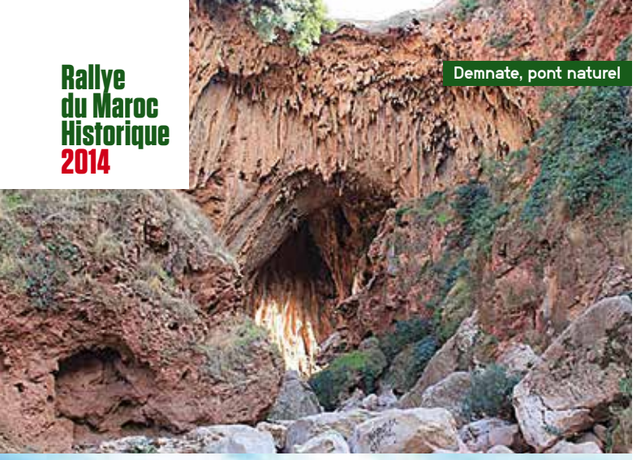
A proximité de Ouarzazate, on se rapproche du désert véritable qui se trouve à portée de main. Est–ce cela qui attire les touristes en nombre ? Toujours est–il que cette citée au pied du grand Atlas est une destination très prisée. Il faut dire que tout est fait pour attirer le touriste avec, par exemple, un artisanat très développé. Mais l'une des autres activités de Ouarzazate demeure le cinéma. A proximité de la ville, un vaste studio en plein air a accueilli le tournage de quelques grandes superproductions hollywoodiennes. A eux seuls, les vestiges des décors, savamment entretenus reconnaissons–le, méritent une bonne visite. Et on a pensé aux concurrents en tracant l'ES 9 entre ces décors... Evidemment, par le passé, Ouarzazate était un point de passage important du Rallye du Maroc. Soit le rallye sortait des hauteurs de l'Atlas ou soit du désert et de la fameuse « Transmarocaine ».

Les hauteurs de l'Atlas...

Dès le dos tourné à Ouarzazate, on monte, et on monte encore : 2000, 2200, 2500, 2700 mètres, la route et les pistes deviennent beaucoup plus sinueuses entre des sommets qui culminent


Bin El Ouidane


Demnate, cascade Ozoud


Demnate, pont naturel


Ifrane


Khatouat


Taj Palace Marrakech

parfois à plus de 3600 mètres. Une bonne partie de la journée de mercredi, on évoluera à ces hauteurs avec un décor changeant qui va en conséquence. De vallée en vallée, de col en col on parvient à Demnate connue pour son pont naturel « Imi-n-Ifri » à ne pas manquer et taillé au fil des siècles par le seul oued Mehasseur. Demnate est situé sur le versant ouest de l'Atlas et Marrakech n'est qu'à une centaine de kilomètres. Ce sera la ville de regroupement de la journée et le rallye se délectera un moment des reliefs autour de la ville. Aït Tamlil, Demnate, Aït Belal, trois épreuves s'enchainent rapidement et il faudra garder le rythme, déjouer les pièges tendus par l'Atlas. C'est en redescendant vers Skatt à portée de l'étape du soir à Bin El Ouidane et de son lac artificiel que l'on redescend vraiment. Le coup d'oeil sur le lac de Bin El Ouidane vaut le déplacement, assurément, sur en fin d'après midi. Son barrage générateur d'énergie et d'irrigation pour toute la région impressionne mais si d'aventure votre timing vous le permet, poussez jusqu'aux cascades d'Ouzoud, vous ne serez pas déçu. La région de Demnate est géologiquement très riche et les dinosaures y ont même laissé quelques traces...

Les 1000 lacs au Maroc...

En repartant de Bin El Ouidane, on reste encore au coeur de l'Atlas. Khenifra ou Bouchebel ont connu quelques joutes savoureuses lors d'anciennes éditions du Rallye du Maroc à la belle époque. Elles restent inscrites dans l'histoire et certains esprits témoins de ces instants de compétition entre des Fiat Abarth, des Alpine-Renault, des Citroën et bien d'autres marques. Si votre chemin vous mène à proximité de Khenifra, ne manquez pas l'épreuve N°15. Son petit nom, « 1000 Lacs », traduit la situation. On y entend de très loin et pendant longtemps les moteurs rugir, à plein régime. On perçoit à l'oreille la vitesse affolante de la voiture, les pertes de motricité au sommet des bosse. C'est vrai, pour çà, on se croirait en Finlande, au Rallye des 1000 Lacs...

Un paysage alpin...

Le dépaysement va d'ailleurs se poursuivre avant de toucher Ifrane et ses pistes de ski ou encore ses maisons aux formes de chalets savoyards. On doit d'ailleurs cette architecture insolite à la colonie française présente au Maroc et qui venait faire du ski sur les hauteurs de la région. Ifrane n'est d'ailleurs pas la seule curiosité du coin. L'épreuve N°17 « Almis du Guigou », à proximité d'Azrou et de Oulmes, se déroule dans une obscure forêt de cèdres majestueux. Les pistes y sont très rocailleuses et la forêt très dense est habitée de singes souvent très curieux et qui n'hésitent pas à venir quémander de la nourriture. On oublie vite que l'on se trouve en plein centre du Maroc. D'ailleurs, mieux vaut prévoir une petite laine : l'an passé, en plein mois de mai, c'est une neige fondue qui a accueilli l'épreuve !

Sur les traces de l'histoire...

Lors de l'avant dernière étape, on se dirigera assez vite vers un massif mythique de l'histoire du rallye du Maroc : le Khatouat. Géographiquement, l'épreuve est au coeur de la province de Romani, entre Casablanca et Rabat qui ne sont guère qu'à une centaine de kilomètres de là. S'élançant très souvent de Casa, le « Khatouat » était fréquemment le premier juge de paix du rallye du Maroc. En 2014, les équipages devront en découdre sur un peu plus de 33 km. A l'époque, dans les années 70, il fallait digérer 95 km d'une piste assez bonne mais très très sélective sur un plan pilotage. C'était la première épreuve du rallye, voitures et pilotes étaient dans un état de fraîcheur impeccable et très soucieux de planter les première banderilles, histoire de faire voir aux autres que l'on était là et bien là.

Sur la route de Marrakech...

La fin de parcours du rallye est toute nouvelle. Cette fois, le rallye du Maroc Historique ne se jouera pas dans le fameux désert des Agafayes. Le lieu même de l'arrivée évolue à Marrakech, la Ville Rouge. Jusqu'à présent, la place Jemaa El Fna accueillait le podium d'arrivée. Cette année, le clap de fin, au bout de 2500 km à travers le Maroc, se jouera au coeur de la palmeraie dans le cadre majestueux du Taj-Palace avec en arrière plan la chaîne de montagnes de l'Atlas, source très probable de nombreux souvenirs.



Avec René Trautmann, Lucien Bianchi ou Paul Colttelloni, Bob Neyret fut l'un des piliers de la grande époque des DS chez Ciutroën. Une même passion l'anime aujourd'hui...

BOB NEYRET MARATHON MAN !



Bob Neyret prend encore fréquemment le volant d'une DS dans quelques « calmes » rallyes historiques. La SM, elle, il va la découvrir lors du Bandama 73.

La longue carrière de Bob Neyret en rallye est totalement indissociable de Citroën, des longs marathons de l'époque et du Rallye du Maroc. Il s'y imposa à deux reprises au volant de DS 19 ou 21 « repensées » par ses soins. Sans oublier ses places d'honneur, sur ou au pied du podium. Un specialiste, un vrai. « Bob » nous ouvre son carnets de souvenirs...



Par deux fois vainqueur du Rallye du Maroc, une fois second derrière la SM de Deschazeaux en 71, une fois quatrième, en quatre participations avec Citroën, Bob Neyret avait-il un secret sur les pistes marocaines...

Bob Neyret appartient à cette famille de pilotes qui ont connu une époque particulière de l'histoire du sport automobile et des rallyes en particulier. Une époque où au lendemain de la guerre, les épreuves renaissaient les unes après les autres dans lres années cinquante et où tout semblait accessible pour peu que la motivation et la « débrouillardise » soient au rendez-vous. Jeune bachelier à Grenoble, Bob Neyret s'apprête à entamer des études de chirurgien-dentiste. Sa passion de jeunesse est le ski. Il deviendra même champion de France universitaire en descente et en slalom. Déjà le goût des trajectoires...

Il monte à Paris pour suivre ses études et sur, les bancs de l'école dentaire, il fait la connaissance de Jacques Terramorsi.

« On se s'est plus quitté pendant plus d'un demi-siècle ! En fait, c'est autour de Grenoble que tout a commencé. J'ai fait un premier rallye avec une 4 CV, en navigateur de Galtier, le concessionnaire Renault à Grenoble. A Paris, j'ai aussi fait connaissance de Jean Rédélé, un autre amateur de ski. Il venait faire du ski en 4 CV et un jour, il s'agissait de savoir laquelle de nos 4 CV était la plus rapide ».

Les débuts.

« Avec Terramorsi, on a fait un moteur à l'école dentaire pour ma 4 CV « Affaires ». On y connaissait pas grand chose mais on a fait quelques petits rallyes autour de Paris. Ils étaient souvent un peu truqués et avec Jacques (Terramorssi) nous voulions voyager et on a décidé de ne faire que des grands rallyes dès lors. On a acheté une Triumph TR3, présentée comme solide et fiable. Je connaissais un vendeur chez Triumph et j'ai acheté un bon prix une voiture de démonstration. Et nous nous sommes engagés dans le Liège-Rome-Liège, une épreuve non-stop absolument fabuleuse que j'avais déjà disputée avec ma 4 CV. Rédélé m'avait d'ailleurs prêté une boîte à cinq rapports mais le moteur a cassé. Mais là, nous étions dans la même catégorie que les Citroën managées par René Cotton. C'était en 1960. Les délais impartis avant la mise hors course étaient très sévères et à chaque étape, les derniers étaient impitoyablement éliminés. Nous n'avions, ni assistance, ni pneus de rechange... Mais René Cotton voyait sans cesse notre TR3 derrière ses Citroën. Sur la centaine de voitures au départ, nous étions 13ème sur... 13 équipages arrivés. Cotton est alors venu me voir en m'avouant qu'il ne pensait pas que l'on pouvait finir une telle épreuve avec une voiture comme cà et dans ces conditions. Il m'a proposé une DS pour disputer le Neige & Glace en 1961. J'ai partagé la voiture et les spéciales avec Jean-Claude Ogier. Il y avait beaucoup de neige, on a fait plusieurs temps scratch et terminé sixième malgré plusieurs sorties de route. Dès lors, Cotton m'a confié une voiture pour tous mes rallyes. A l'époque, la voiture de course me servait aussi pour les entraînements. Je l'ai gardé pendant plus d'un an en faisant très attention de ne pas la casser. Cotton était un manager «humain» admirable mais il n'y avait pas de service course officiel. Dans les hautes sphères de Citroën, on ne voulait pas engager officiellement la marque. Cotton, très rusè, a mis le pied dans l'usine petit à petit et a pu créer un team semi-officiel. Il se faisait confier les voitures mais toujours dans la discrétion, jamais de façon très établie. Coté pilotes, il y avait les professionnels comme Trautmann ou Bianchi, et nous, semi-professionnels. Cotton était était un bon vivant et nous partagions tous les deux la passion du ski (il avait été membre de l'équipe de France). C'était aussi un très bon pilote. Je lui dois la plus belle partie de ma vie ».

La première DS Coupé.

« Ce statut de semi-professionnel me convenait parfaitement car cela me permettait d'aller au bout de mes idées. Ouand Renault a sorti la R8 Gordini, j'ai vite fait comprendre à Renè que la DS, trop lourde et trop encombrante, allait manquer de ressource. C'est ainsi, qu'avec les frères Ricou (concessionnaires à Grenoble), j'ai mis en chantier le premier coupé DS.

Il était en aluminium et très léger. Moins de 980 kg. Je me suis beaucoup fait aider par des ingénieurs, comme Pierre Dupasquier par exemple qui m'a fait des roues en résine. Après, j'ai installé un compresseur Bertin avec la ferme intention de le faire admettre par l'usine. Le moteur développait 140 ch mais on n'en a jamais voulu chez Citroën. Mais curieux et malin, Cotton m'inscrit néanmoins à la Coupe des Alpes. Où on a fait d'excellents temps. Mais dans une spéciale du coté de Digne, un tracteur nous coupe la route et nous détruit la voiture. C'était en 68 si ma mémoire est bonne. Cotton qui m'avait inscrit officiellement décide de réparer la voiture. Ils l'ont gardé un an pour la...copier à l'exception de sa carrosserie en alu. Il faut dire que ma voiture était très laide.

Ils ont donc construit deux voitures et m'en ont donné une pour le Maroc 69. J'ai tout de suite gagné. Avec Terramorsi, on avait remarqué lors d'essai que l'on tapait sans cesse l'arrière de la DS. C'est comme cà que l'on en a déduit qu'il fallait couper la malle et réduit l'empattement. Bon, il faut admettre que la voiture manquait de stabilité. J'ai encore gagné l'année suivante avec une



L'ère des DS s'achevant, Bob Neyret achète une A110 d'usine avec la complicité de son ami Jean Rédélé. Il retrouve les pistes marocaines.

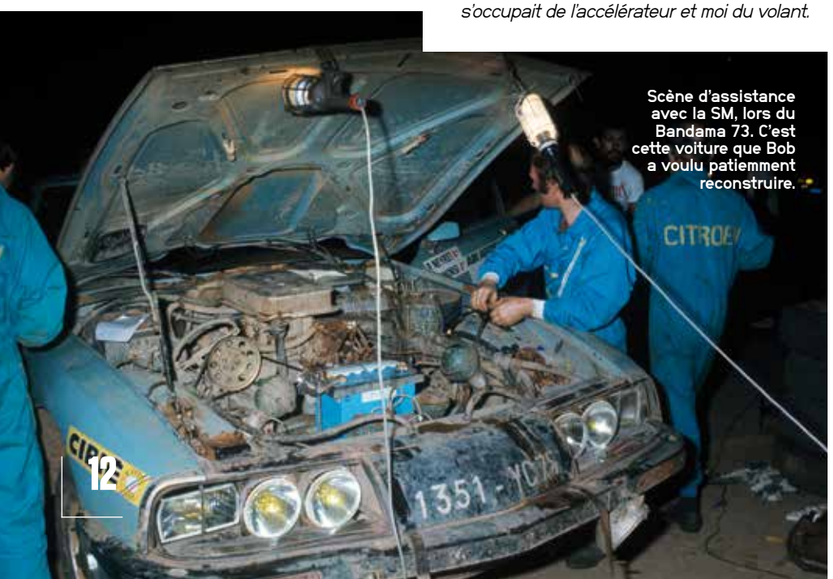
DS Coupé. Bon mais cà sentait néanmoins la fin de carrière pour la DS. En 71, Cotton voulait faire gagner la SM. Je n'y croyait pas, faute d'essais suffisants. Je n'ai pas voulu de la voiture au Maroc et j'ai eu tort car Deschaseaux a gagné l'épreuve ».

Deux rallyes en même temps.

« C'était l'époque des grands marathons. En 68, on a disputé le fameux Londres–Sydney parrainé par le Daily Mirror. 10 000 Livres de l'époque étaient promises au vainqueur. En 70, ce fut le Londres–Mexico. Des épreuves incroyables. Pour Citroën, il n'était évidemment pas question de s'engager officiellement. C'était aussi une question de budget, Cotton ne disposait pas d'e moyens suffisant. J'ai donc acheté trois voitures, j'ai engagé Trautmann et Claudine son épouse et j'ai monté une opération avec le Figaro qui devait faire une page par jour sur le rallye. Quand Citroën a vu l'ampleur que prenait cette aventure, ils m'ont racheté les voitures et ont rajouté deux DS pour que cà devienne une opération Citroën. Le Londres–Mexico traversait toute l'Europe avant de regagner l'Amérique du Sud. On embarquait à Lisbonne pour Rio de Janeiro. Trautmann était en tête mais la traversée en bateau durait 10 jours. J'ai demandé à Cotton d'engager des DS au Maroc. De Lisbonne, j'ai filé au Maroc où j'ai gagné de nouveau avec la DS Coupé. La ligne d'arrivée à peine franchie, j'ai repris l'avion pour Rio pour poursuivre ce Londres–Mexico. Il va tourner à la déroute pour Citroën. Plusieurs accidents pour mes camarades et pour moi, la course s'achèvera vers La Paz en Bolivie. J 'avais prévenu Citroën des effets de la très haute altitude sur les moteurs. Le risque n'a pas été suffisamment considéré et j'ai crevé un piston. Et puis le drame avec la mort d'Ido Marang, le coéquipier de Paul Colttelloni, dans un accident. Aujourd'hui, ma voiture est toujours à La Paz...»

La fiabilité en Afrique...

« Je n'ai jamais abandonné au Maroc. J'ai gagné l'épreuve en 69, en 70, en 71 on a fini quatrième derrière la...SM que je n'avais pas voulu piloter et second en 72 .C'est à cette époque que j'ai imaginé le team féminin Aseptogyl avec des Alpine, des Lancia, des Fiat, des Autobianchi. L'aventure a duré des années mais cà, c'est une autre et aussi longue aventure. On en parlera peut–être un autre jour.. Mais revenons au Maroc que j'ai encore disputé avec une Alpine A110. Pour gagner là–bas, il fallait se montrer malin à tous les niveaux. Jacques Terramorsi excellait dans ce rôle. Une année, on a fait plusieurs centaines de kilomètres avec une ficelle en guise d'accélérateur. On ne pouvait pas réparer la pièce cassée. Jacques s'occupait de l'accélérateur et moi du volant. Une autre fois, on a cassé le carter moteur. Pour l'assistance, c'était l'abandon. Mais je trouve un gros bidon chez un réparateur de Mobylette, de l'huile et une poire. On sangle le bidon dans le coffre et à chaque fois que le voyant d'huile s'allumait Jacques injectait de l'huile dans le moteur par un tuyau qui traversait le capot. A l'intérieur, on était couvert d'huile mais on est allé au bout.. Et puis, sur les conseils de Dupasquier, j'utilisais des jantes en résine dont personne ne voulait par crainte. Elles tenaient mieux le pneu, ne se déformaient pas et on crevait moins souvent que les copains. A l'époque, on crevait beaucoup.. Ensuite, j'ai piloté une SM au Bandama 73. Citroën y avait engagé deux SM extraordinaires à l'empattement réduit. La mienne, était très puissante. C'est une telle SM que j'ai reconstruite mais en gardant l'empattement d'origine, la voiture étant plus stable. La carrosserie par contre est en plastique ce qui nous amène un poids autour de 1100 kg. Pour le moteur, des gens comme Guy Ligier et Michel Têtu, les auteurs de la Ligier JS 2, m'ont donné un coup de main pour faire reconstruire des pièces spécifiques. Il me tarde vraiment de redécouvrir ces pistes ».



Scène d'assistance avec la SM, lors du Bandama 73. C'est cette voiture que Bob a voulu patiemment reconstruire.

Les principaux résultats de Bob Neyret

3e Liège–Sofia–Liège 1961(DS 19)
3e Lyon–Charbonnières 1962 (1er Tourisme, DS 19)
2e Lyon–Charbonnières 1963 (DS 19)
5e Liège– Sofia– Liège 1964(DS 19)
5e Monte Carlo 1965 (DS 19)
2e Neige et Glace 1965 (DS 19)
13e East African Safari 1965 (DS 19)
4e Monte Carlo 1966 (DS 21)
3e 1000 km de Paris 1966 (Ferrari 250 GTO)
1er Neige et Glace 1967 (DS 19)
9e Londres–Sydney 1968 (DS 21)
1er Maroc 1969 (DS Coupé)
1er Maroc 1970 (DS Coupé)
1er Bandama 1971 (Peugeot 504)
3e Portugal 1971 (Alpine)
4e Maroc 1971 (DS 21)
2e Maroc 1972 (DS 21)

TAJ PALACE MARRAKECH

TAJ PALACE MARRAKECH VOUS INVITE À UN VOYAGE DES SENS AU PAYS DES MAHARADJAS

TAJ PALACE
MARRAKECH

POUR PLUS D'INFORMATION ET RÉSERVATION
+212 (0)524 32 77 77 - RES MARRAKECH@TAJHOTELS COM
COMMUNICATION.MARRAKECH@TAJHOTELS.COM
WWW.TAJHOTELS.COM

2013. UNE EDITION ROCAMBOLESQUE...

L'édition 2013 du rallye du maroc historique restera certainement un moment dans les esprits. Son épilogue fut pour le moins très animé...

L'édition 2013 du Rallye du Maroc Historique a proposé aux équipages un parcours hors du commun. Ici, La Nissan 240 RS de De Mevius dans la fameuse vallée d'Igmir.



C'est dans l'ultime épreuve chronométrée que Christophe Vaison accueilli le succès avec sa Peugeot 504 V6.



Une course pleine de sagesse et d'intelligence pour Antoine Vandromme avec sa 911 SC Groupe 3.



L'irlandais Franck Cunningham a été conquis par les pistes marocaines et a régalé le public de son pilotage spectaculaire.



Solides et régulières, les Peugeot 505 Turbo de Roland Streit et Serge Zèle finissent aux portes du top ten.
A droite, brillamment en tête depuis le premier jour, un sort incroyable allait frapper Philippe Gache et sa Mazda RX7.

Nous sommes le 18 mai au sud de Marrakech dans le désert des Agafayes, un lieu prisé des marocains à la recherche des sensations offertes par le pilotage d'engins divers. Il faut dire que le lieu s'y prête avec ce plateau aride à perte de vue, aux pistes larges et rapides. Le Rallye du Maroc Historique a choisi cet endroit pour achever son édition 2013. Marrakech, et sa ligne d'arrivée place Jemaa El Fna, n'est qu'à quelques kilomètres. C'est inhabituel mais le ciel est gris et il fait presque frais. Aux dires des habitués du lieu, la pluie menace. Mais toutes les équipes, les assistances, tout le rallye est là, à la sortie de cet ultime secteur chronométré, long de 30 km tout de même. A ne pas aborder à la légère, donc. L'an passé, Bernard Munster y avait arraché la victoire, d'un souffle, à Eric Chantriaux pourtant en tête depuis plusieurs jours. Chantriaux était rentré dans un faux rythme et Munster avait jeté toutes ses forces, toutes les ressources de sa Porsche 911.

Les choses étaient limpides pourtant ...

Cette année, le scénario n'est pas le même, enfin, tout le laissait présager. Philippe Gache domine l'épreuve depuis ses premiers hectomètres et s'est constitué une avance substantielle. Osons l'affirmer, il a dirigé le débat, gagnant et remportant au passage son pari de s'aligner avec une Mazda RX7 Groupe B, une survivante du service compétition mis en place à l'époque par Achim Warmbold pour Mazda. Philippe a toujours cru en cette voiture et en une semaine de compétition, il vient de le démontrer. En début de course, seul son équipier au sein de SMG, sa propre structure, lui donne la réplique et lui tient tête deux épreuves spéciales avec sa Porsche 911. Mais dans la fameuse épreuve des Pierres Peintes, le second jour, il arrache une roue arrière de sa 911. C'est fini. Grégoire de Mevius aussi réplique à Gache en début de rallye. Lui aussi remporte brillamment deux secteurs chronométrés et laisse entrevoir une







Retour en rallye pour Fabrizia Pons qui navigua Michèle Mouton sur son Audi Quattro. Au Maroc, elle naviguait l regretté Paolo Faldini.



Parti à la faute dans la région de Tata, Alain Deveza lacha les chevaux et remonta très fort. Jusqu'à terminer second à..une seconde du vainqueur.

compétition disputée avec Gache. Une histoire de japonaises Groupe B aussi, d'une insolitee Mazda RX7 face à une non moins originale et rare Nissan 240 RS. Le combat d'un moteur à pistons rotatifs et d'un gros quatre cylindres bourré de couple. Mais là aussi, le combat tournera court. Dans l'épreuve de Tata–Foum Zguid, De Mevius devra déposer les armes, lâché par son moteur, justement. Depuis cet instant, Philippe Gache est un solide leader qui va accroître son avance…avant de dérouler les deux derniers jours de course. Une brillante victoire s'annonce et dans le désert des Agafayes, chacun est venu fêter l'évènement, féliciter le pilote d'Avignon qui aime se lancer de tels défis.

On vous l'a précisé, nous sommes sur un plateau très plat et l'on guette de très loin les voitures de course, à l'écoute des rugissements des mécaniques. D'autant que le moteur Mazda, sans cesse à très haut régime, offre une sonorité bien particulière, comparable à celle d'un moteur deux–temps…

Au point stop, la radio des commissaires égrène les voitures qui se lancent dans le chrono : la N°5 (Gache) d'abord, puis la N°14 (Vaison) et la N°24 (Deveza). Un pacte de non agression semble avoir été passé entre ces deux derniers… Gache, lui, est trop loin devant : 4'20" d'avance au départ ! Il nous faut attendre maintenant. Mais le temps est long, trop long. La radio du point stop signale la N°5 stoppée à mi–chemin… Une crevaison ? Non, un incroyable dénouement, Gache est arrêté le long de la piste. C'est fini, son arbre de transmission vient de se rompre alors qu'il pilotait, comme on dit dans le jargon « les mains en haut du guidon » ! Gache, après deux victoires dans le Tour de Corse Historique, ne gagnera pas le Maroc cette année. Que le sort et le sport peuvent être cruels parfois. Quand il passe à la hauteur de la Mazda blessée, Christophe Vaison qui avait adopté un rythme de sénateur avec sa Peugeot 504 Coupé comprend vite le danger et Alain Deveza l'opportunité qui se présente. Il y a à peine plus d'une minute entre la Peugeot et la Porsche de Deveza. En toute logique, le pacte passé est rompu et Deveza attaque très fort. Il sait faire, il n'a rien à perdre. La Porsche BMA vole, la Peugeot fait tout pour résister. Sur la ligne d'arrivée, on fait les comptes, on refait les comptes, et à nouveau un dernier calcul. C'est incroyable, pour la seconde année consécutive, le désert des Agafayes offre un dénouement rocambolesque. Christophe Vaison remporte l'épreuve pour une seule petite seconde d'avance sur Alain Deveza qui avoue n'en espérer pas tant après ses déboires en milieu de rallye. Gache, lui, est effondré sur le bord de la piste.

La Peugeot 504 V6, enfin …

Christophe Vaison arrache donc la victoire avec une Peugeot 504 Coupé V6 qui sort de ses ateliers du Creusot. Depuis deux ans maintenant, il peaufine la mise au point de ces 504 V6 RMH pour le compte de l'équipe FYL de François Lethier. Peugeot dans le Rallye du Maroc, c'est une très longue histoire avec trois succès et de nombreuses places d'honneur. Mais si la berline 504 Ti s'y est imposée à deux reprises avec Hannu Mikkola et Jean–Pierre Nicolas, jamais le Coupé V6 n'a gagné. Lacune comblée désormais.

Ce dénouement pour le moins inattendu nous ferait presque oublier les performances de certains. Comme par exemple la belle performance d'Antoine Vandromme qui monte sur la troisième marche du podium à Marrakech. Certes, il profite de l'abandon « surprise » de Gache mais sa course, au volant d'une Porsche 911 SC plus modeste que certaines 911 RMH, a été tout au long de la semaine de toute beauté, toujours très rapide, toujours très réfléchie. De toute évidence, Antoine mérite une monture à même de jouer les tous premiers rôles (NDLR : avec sa Ford Escort RS, il sera à suivre de près cette année…). Autre accessit pour l'irlandais Franck Cunningham. Il découvrait le Maroc et ses longues spéciales. Il a régalé les observateurs de par son enthousiasme, son caractère chaleureux et surtout par la générosité de son pilotage. Sa Ford Escort RS dansait littéralement sur la piste et s'il n'était pas parti à la faute au milieu du parcours, il se serait montré très menaçant jusqu'au bout. Autre performance, la cinquième place de Bernard Barrile qui, à la grande joie de Jean–Luc Bolla son préparateur, a ramené intacte sa Sunbeam Lotus. Une petite pique lancée à ce sympathique et généreux pilote qui en 2012, avait quelque peu chiffonnée cette même monture. Fred Daunat joue une nouvelle fois bien placé avec sa Citroën SM « Bandama ». Maintenant, pour vraiment jouer les tous premiers rôles, il faudrait que sa monture évolue un peu en puissance et en exploitation de cette dernière. Mais c'est toujours un régal intact que de voir évoluer



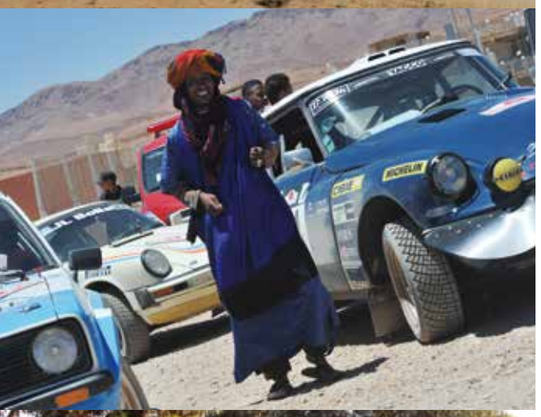


Avec leur petite Opel Kadett GTE, Laure Many et Francoise Conconi remporte la Coupe des Dames. Le passage des voitures de course suscite toujours le même enthousiasme chez la jeunesse marocaine. Ici la magnifique Ford Escort «JF. Piot Replica » de Michel Faraut. La performance est là pour Michel Crespel mais le terrain est éprouvant pour une Renault 5 Turbo, plus à l'aise sur l'asphalte corse.













cette voiture ou encore la DS Coupé Proto de Jean-Jacques Jullien. Derrière Daunat, le regretté Paolo Faldini associé à Fabrizia Pons, Patrick Borne, Philippe Vandromme et Eric Van de Poele complète le top dix de cette quatrième édition du Maroc Historique.

Coups de chapeau ...

Coup de chapeau aussi aux deux Peugeot 505 Turbo de Roland Streit et Serge Zèle, les deux soeurs jumelles ne s'étant pas quitté de toute la course en signant des performances très convaincantes. Coup de chapeau aussi à Francois Padrona, un habitué des rallyes sur asphalte et qui pour ainsi dire était venu découvrir le pilotage sur terre avec modestie, au volant d'une petite Ford Escort RS 2000 Groupe 1. Il avait réussi la splendide performance de se hisser à la onzième place au général avant que la rupture de son pont arrière ne le plonge dans les profondeurs du classement. Nous pourrions énumérer de nombreuses performances qui ont émaillé les 2500 km de ce parcours 2013. Nous aurons un petit faible pour les performances de « petites », de Jack Russel (VW Golf GTi), Camille Bogliari (Lancia Beta Coupé) ou encore de Jan Verbruggen (BMW 2002 Ti) ou Michel Faraut (Ford Escort Mk1 Twin Cam) qui démontrent, une fois encore, qu'il n'est point besoin d'une des dernières RMH pour profiter pleinement des spéciales marocaines. Tous ont rejoint l'arrivée, non sans encombre parfois mais avec un grand sourire. Enfin, dernier coup de chapeau à Laure Many associée à Francoise Conconi qui remportent la coupe des dames pour la seconde année consécutive.

DS Coupé de Jean-Jacques Julien ou SM «Bandama» de Fred Daunat, c'est toujours un vrai régal de retrouver les Citroën au Maroc.
Les assistances, comme ici l'équipe Kronos, deviennent de plus en plus professionnelles.

Cette année, le Rallye du Maroc Historique avait rendez-vous avec le grand sud marocain et les hautes dunes sahariennes du côté de Merzouga. Comme à la belle époque !



Rallye du Maroc Historique 2013 Classement Général

1. **C. Vaison / P.Duffour, en 4h32'49"3**
   Peugeot 504 Coupé V6 RMH
2. **A. Deveza / G. Tezenas du Montcel**
   Porsche 911 RMH
3. **A.V andromme / Y. Raffaelli**
   Porsche 911, 1er période I
4. **F.Cunningham / R.Forde**
   Ford Escort RS
5. **B.Barrile / T. De Wazières**
   Talbot Sunbeam Lotus
6. **F.Daunat / P.Ciocca**
   Citroën SM "Bandama" RMH
7. **P. Borne / F. Deplanck**
   Porsche 911 RMH
8. **P. Vandromme / F. Vivier**
   Porsche 911 RMH
9. **E. Van De Poele / E. Eggermont**
   Porsche 911 RMH
10. **L. Antonini / JC. Decamps**
    Porsche 911 RMH
11. **P. Faldini / F. Pons**
    Porsche 911 RMH
12. **F. Font / M. Ibanez**
    Ford Escort RS
13. **F. Kick / A. Hansen**
    Porsche 911 RMH
14. **R. Streit / C. Picoche**
    Peugeot 505 Turbo, 1er période J
15. **S. Zèle / JC. Lamorlette**
    Peugeot 505 Turbo
16. **J. Rebilly / R. Beylouni**
    Ford Escort RS, 1er période H
17. **C. Jacob / I. Régnier**
    Ford Escort RS
18. **J. Cochin / R. Pomares**
    Mercedes 500 SLC
19. **JP. Mondron / E. Werner**
    Porsche 911 RMH
20. **JP. Manzagol / M. Guglielmi**
    Peugeot 505 Turbo

...56 équipages classés ...

B.R.M
Chronographes

La force de l'automatisme, la précision du quartz.
L'autonomie, après chargement complet de l'accumulateur, est de 6 mois environ.



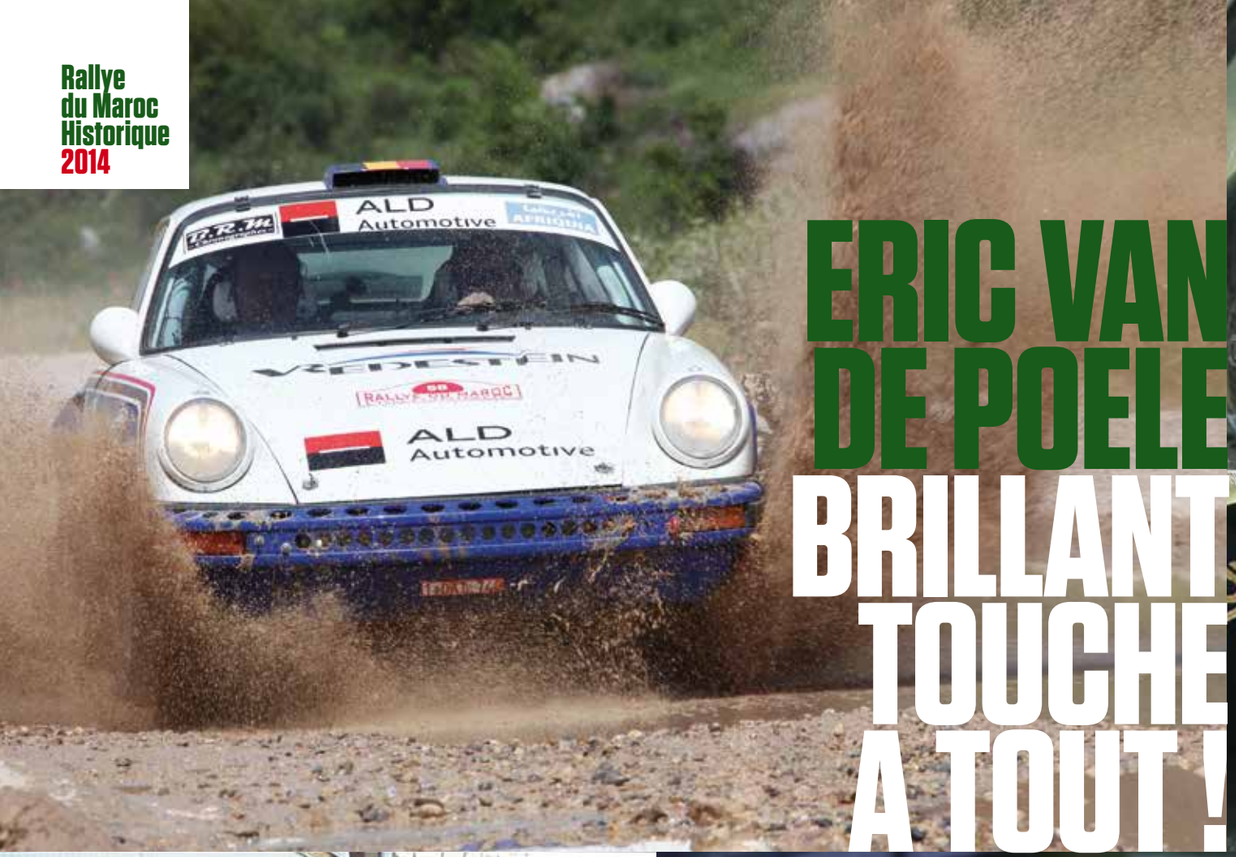
V6-44-HYBRIDE-BG



www.brm-manufacture.com

Pour tout renseignement,
veuillez contacter **BRM** par téléphone 01 61 02 00 25 ou par mail info@brm-manufacture.com

Bernard Richards Manufacture



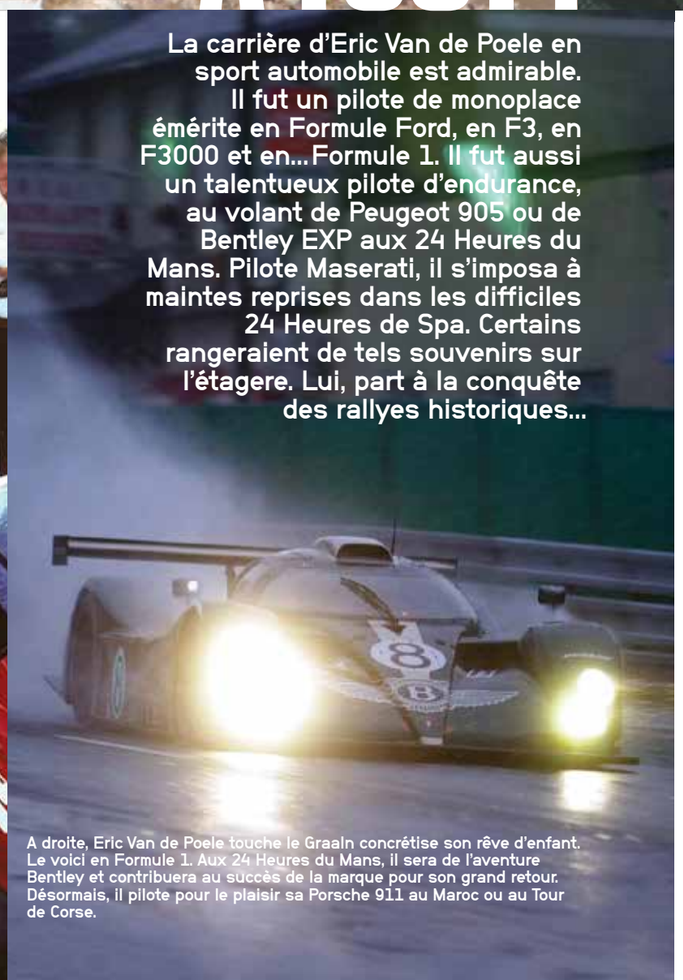
ERIC VAN DE POELE BRILLANT TOUCHE A TOUT !



Dans les épreuves historiques, Eric savoure le fait d'avoir à bord un camarade, en l'occurence Eric Eggermont, afin de partager les émotions de la course. c'est nouveau pour lui.



La carrière d'Eric Van de Poele en sport automobile est admirable. Il fut un pilote de monoplace émérite en Formule Ford, en F3, en F3000 et en...Formule 1. Il fut aussi un talentueux pilote d'endurance, au volant de Peugeot 905 ou de Bentley EXP aux 24 Heures du Mans. Pilote Maserati, il s'imposa à maintes reprises dans les difficiles 24 Heures de Spa. Certains rangeraient de tels souvenirs sur l'étagere. Lui, part à la conquête des rallyes historiques...



A droite, Eric Van de Poele touche le Graaln concrétise son rêve d'enfant. Le voici en Formule 1. Aux 24 Heures du Mans, il sera de l'aventure Bentley et contribuera au succès de la marque pour son grand retour. Désormais, il pilote pour le plaisir sa Porsche 911 au Maroc ou au Tour de Corse.



Eric Van de Poele est de ces pilotes que la curiosité naturelle pousse à tout essayer. Non sans bonheur et réussite. Il se révèle vraiment lorsqu' il remporte brillamment le Volant Avia en F3 1983, organisé par Claude Chantala sur le minuscule circuit de La Châtre, dans le centre de la France. Ce pied à l'étriller lui fera découvrir l'année suivante le Championnat de France de la discipline, alors très réputé et très relevé. Il a touché à toutes les disciplines monoplaces pour ainsi dire : F3, Formule Ford, F3000 et même Formule 1 dès 1991 chez Modena avec le moteur Lamborghini puis chez Brabham et Fondmetal, des écuries sans grands moyens qui lui feront connaître les affres de la non-qualification.
Il connaîtra rapidement plus de succès dans les courses de voitures de tourisme, de GT ou d'endurance qu'il dispute parallèlement. Dans ces courses, il multiplie les victoires devenant de multiples fois champion de Belgique, de DTM en Allemagne ou lors des fameuses et redoutées 24 Heures de Spa dont il détient toujours le record des succès avec cinq victoires. En endurance, il pilotera, au Mans, à Daytona, à Sebring où il connaîtra la victoire, et ailleurs. Les plus belles et plus performantes voitures aussi: la Peugeot 905, la Bentley EXP, une Cadillac, une Spice, une Ferrari 333 SP. La liste est bien trop longue pour toutes les énumérer.

Après une telle carrière, c'est étonnant de vous voir en rallye historique aujourd'hui. Vous étiez tenté par le rallye auparavant ?
Oui et non. C'est toujours une discipline qui m'a intéressé mais voilà, j'ai décidé une carrière en circuit et j'ai tout fait pour aller le plus loin possible. C'était difficile de se disperser, d'autant que le rallye est une discipline très exigeante qui prend beaucoup de temps et d'énergie. Et puis, jeune, je rêvais de Formule 1 qui, à mes yeux, était un sommet à atteindre. Le rallye, je le découvre aujourd'hui, en historique.

Vous avez touché à toutes les disciplines du sport automobile, il y en a une qui laisse de meilleurs souvenirs que d'autres ?
Ah, c'est difficile de répondre au terme de trente ans de carrière. Depuis très jeune, j'ai toujours eu la F1 pour objectif, dès l'âge de six ans. Alors quand vous touchez ce « graal », que vous êtes enfin au volant d'une F1 dans votre stand et que vous enclenchez la première, que vous voyez passer Senna et Prost devant vous et que vous vous élancez pour les rejoindre en haut de la pitlane, ce sont des moments inouïs. C'est un privilège et surtout l'aboutissement d'une vie. Maintenant, j'ai eu aussi des moments exceptionnels au Mans. Pour moi c'est la course à émotions. A la fin de la semaine, nous sommes tous très fatigués. Quand on passe la ligne d'arrivée, tout le monde pleure. C'est une préparation énorme pour toute une équipe. D'ailleurs, on pleure aussi quand on n'arrive pas au bout. Et il y a aussi des tragédies, malheureusement. C'est une course exceptionnelle. J'y ai conduit des voitures formidables et j'ai eu la chance de monter sur le podium. Le Mans est toujours un énorme souvenir pour moi. Les 24 Heures de Francorchamps le sont aussi.

Justement, vous détenez encore le record, avec cinq succès. il y a un secret pour connaitre une telle réussite dans les 24 Heures de Spa ?
Non, il faut simplement de bons équipiers. C'est grâce à mes équipiers que j'ai pu remporter à cinq reprises cette épreuve difficile. Il faut une bonne équipe et j'ai eu cette chance d'appartenir à chaque fois à la bonne équipe avec les bons coéquipiers, capables d'un bon rythme. Dans les années du Groupe A, c'était avec des BMW d'usine et en GT avec aussi des voitures d'usine, des Maserati MC12. Des voitures remarquables à chaque fois. Je ne faisais jamais l'intégralité d'un championnat et je prenais le temps de chercher la meilleure équipe, les meilleurs équipiers. Aujourd'hui, ce n'est plus possible, tous les teams d'usine font l'intégralité d'un championnat avec trois pilotes par voiture. Il n'y a plus de place pour un profil comme moi. Le Mans et Spa réclament un esprit d'équipage bien spécifique, que l'on ne rencontre pas dans d'autres courses d'endurance. Il faut une très grande discipline et bien préparer çà à l'avance...
Paradoxalement, les courses de 24 heures ne sont pas mes courses préférées. Moi, je préfère les sprints, la Formule 1 évidemment au sommet, mais les sprints d'une façon générale où il faut tout donner pour trente tours. Même si l'endurance demeure des courses incroyables avec un esprit d'équipe formidable. Ce qui m'a un peu manqué durant toute ma carrière c'est justement de pouvoir partager ces moments incroyables dans la voiture. En circuit, vous vous surprenez parfois à parler tout seul au volant. J'en ai pris conscience lors des rallyes historiques : avoir un compagnon à coté de soi dans la voiture pour partager ces moments d'émotions. Ces moments de partage sont vraimentnouveaux pour moi...









Eric a conduit, tout au long de sa carrière, de très belles voitures. Ici, la fameuse Maserati MC 12 GT1 avec laquelle il a remporté trois de ses victoires à Spa. La Peugeot 905 ou encore la Ferrari 333 SP, des voitures de tourisme ou la «reine» Formule 1 sont passées entre ses mains.



Vous abordez les courses historiques. Avec une telle longue carrière en circuit, vous n'avez jamais été tenté de faire l'une des nombreuses courses historiques qui se disputent en circuit ?
Pas vraiment. Bien sûr, il y a des courses de F1 historiques formidables et des courses avec des Groupe C que justement j'ai pu piloter dans ma carrière mais cela réclame de nouveau des budgets très importants. Encore une fois, j'ai eu la chance de piloter ces voitures incroyables, au sommet de la technologie du moment. Quand je vois une Porsche 917, je l'admire, j'ai le mythe en moi, avec des souvenirs très forts. Par contre, je n'ai pas forcément l'envie d'en prendre le volant. J'ai peur d'être déçu. Avec le rallye historique, je découvre une nouvelle discipline et c'est plus abordable. J'adore l'atmosphère de ces épreuves, je retrouve de « vieux » amis comme Erik Comas ou Philippe Gache avec qui on s'est bien amusé. On est entre passionnés, au volant de voitures très amusantes à conduire et dans des environnements magnifiques.

On vous a vu au Maroc ou au Tour de Corse, vous allez étoffer votre programme historique cette année ?
Oui, si Yves Loubet décide d'organiser un autre rallye ! En attendant, je me limite à ces trois épreuves : les Boucles de Spa, le Maroc et le Tour de Corse. Plus quelques courses de régularité mais pas au volant de voitures de course. Au volant de voitures de collection, c'est très agréable. J'ai découvert le Maroc en 2012 grâce à Jean-Jacques Julien que je ne remercierai jamais assez. Je voulais découvrir cette épreuve dont on m'avait dressé des louanges et devais y rouler avec une certaine voiture. Mais au bout du compte, je n'avais plus de voiture. Jean-Jacques m'a prêté une très belle et très bonne Porsche 911. C'était un belle expérience et je dois à Jean-Jacques d'avoir découvert et apprécié les rallyes historiques.

L'an passé, on vous a vu faire le Maroc dans des conditions un peu particulières où le pilote que vous êtes se muait en mécanicien ?
J'ai pas dit que l'on avait le choix de ne pas avoir d'assistance délibérément. C'était là aussi une question de budget. J'ai trouvé des budgets mais assez limités et nous nous sommes dit avec Manu (Eric Eggermont...) qu'on le ferait comme çà. On avait une bonne voiture, bien préparée à l'atelier. On avait un moteur de série et nous disposions de pneumatiques de rallye-raid, pas très adaptés. Ils étaient très hauts de flanc et affreusement lourds. On est parti comme çà et le soir, alors que les autres rejoignaient leur hôtel, nous, on enfilait un bleu de mécanicien et nous avions quatre heures de mécaniques devant nous. Sans Eric, j'aurais dû abandonner dix fois. En dehors d'être un bon navigateur, c'est un excellent mécanicien qui auparavant était chez VW lors des Paris-Dakar. Il connait la musique. Avant même que l'on fasse équipe, c'était un excellent copain. Ce Maroc fut fatiguant mais c'était génial.

Et cette année, vous repartez ensemble pour un nouveau challenge ?
Et bien justement, Manu a monté une petite structure et nous venons avec deux Porsche. Ma Porsche de l'an passé, peaufinée avec un moteur de course et des pneus adaptés, cette-fois, et une seconde voiture préparée dans l'esprit du Groupe 3 de l'époque. Elle est pilotée par Callewaert. Il est venu nous voir l'an passé et il a craqué...

Vous avez beaucoup d'expérience de la course. Quelle évolution souhaiteriez-vous voir dans ces rallyes historiques ?
Pas grand chose, j'adhère à 200 %. Yves fait çà super bien. Bon maintenant, il y a de plus en plus de voitures, c'est un signe de succès évident. Cà ne doit pas être facile tous les jours sur un plan organisation. Il faut veiller à se montrer de plus en plus rigoureux. C'est incroyable de parvenir à organiser au Maroc une telle épreuve avec des routes fermées. Je n'ai pas de conseil à donner. Il faudrait parvenir à mieux le faire savoir, faire voir qu'il n'y a pas que la F1 et ses technologies, qu'il y a encore quelque part de vraies courses pour passionnés avec des voitures accessibles. J'aime aussi l'ambiance de ces longs rallyes d'antan et les longues spéciales ne me font pas peur. Bien au contraire. Et au niveau de la diversité, c'est formidable...





Que ce soit lors d'une victoire dans les 24 Heures de Spa ou simplement atteindre le podium au terme d'un rallye du Maroc, l'enthousiasme d'Eric Van de Poele devrait servir de modèle...

Vidéo ▪ Lumière ▪ Son



Grande image

VLS

Congrès Conventions



680, Avenue Roland Garros ▪ BP 317 ▪ 78533 BUC CEDEX
Tél : +33 (0)1 39 07 20 00 ▪ Fax : +33 (0)1 39 07 20 01
www.vls.fr ▪ vls@vls.fr

AU CŒUR DES ATELIERS...

Depuis de longs mois déja, on s'active ici et là au cœur des divers ateliers afin de préparer cette édition du Rallye du Maroc Historique. passage en revue des diverses préparations, parfois bien insolites...

LANCIA 037 Groupe B

Christophe Vaison sera au départ avec cette splendide Lancia 037 totalement reconstruite pièce par pièce. En haut, point de départ d'une R17 Gordini ...de course (voir page suivante...).



FORD Escort RS



Dans les ateliers de Manu Cauchy, on a reconstruit non moins de quatre Escort RS Groupe 4 et une Porsche 911, pour le Rallye du Maroc.

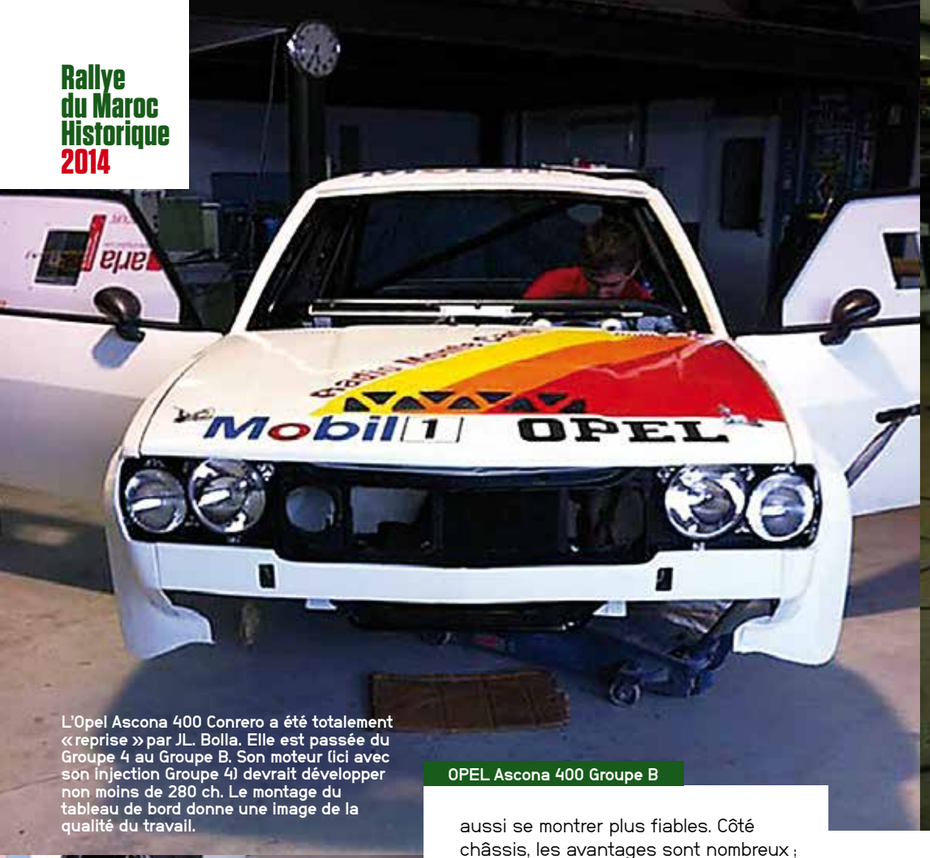
Si l'on devait accorder la palme de l'insolite, nous serions bien embêté. Nous hésiterions entre la Ferrari 308 GT4 de Laurent Battut, les Citroën CX du Daunat Classique ou encore cette Renault 17 Gordini qui renait de ses cendres grace à l'initiative de Renault-Chartres avec Gérome Duval et Jean-Pierre Prevost aux outils. Des Ferrari, on a vu dans les grands rallyes et il n'est pas rare aujourd'hui qu'elles animent des rallyes historiques comme le Tour de Corse. Mais des 308 GTB, pas des 308 Dino ou GT4 ! C'est pourtant le choix fait par Laurent Battut. Après avoir fait l'ouverture du Maroc à plusieurs reprises, le voici qui saute le pas et qui compte bien animer, avec cette Ferrari, les avant-postes. *« C'est un choix original, certes, mais je pense que la GT4 se montrera plus efficace qu'une GTB. Elle a plus d'empattement et devrait donc se montrer plus stable. Il y a tout une équipe autour de cette voiture : Alex, un ancien de Solution F, Noel Racing pour le V8 refait de font en comble avec des pièces neuves ou encore PKM pour les suspensions. Nous devrions disposer entre 280 et 300 ch pour un poids qui sera sensiblement sous les 1200 kg. Le châssis a été largement renforcé et l'arceau constitue pratiquement un second châssis totalement intégré. On a aussi travaillé la transmission (4ème et 5ème rapport sensiblement plus courts) et le refroidissement. Je suis assez optimiste quant au potentiel de la voiture... »*

Ascona 400 revisitée, Ford Escort RS, Mazda RX7...

On reste dans le sud de la France dans les ateliers de Jean-Luc Bolla. Ce dernier, avec le perfectionnisme qu'on lui connait, a repris intégralement à son compte la préparation de l'Opel Ascona 400 Conrero entrevue au dernier Tour de Corse. A cette époque, la voiture était toute neuve et avait été terminée à la hâte en Italie par des anciens de Conrero. Alain Oreille avait malheureusement cassé son moteur tout neuf mais mal monté avant même le départ. Revenu dans ses ateliers, Jean-Luc Bolla s'attela à la « bête ». De groupe 4, la voiture devint Groupe B. Les dernières Ascona 400 de course construites, avant le passage à la Manta, répondaient à cette nouvelle réglementation avec des avantages et des inconvénients. Ces derniers concernaient uniquement le moteur qui devait revenir aux carburateurs, le Groupe B n'autorisant plus le changement de type d'alimentation. Exit donc la belle injection à guillotine Conrero. Cela n'empêche pas le « gros » 4 cylindres de développer au bas mot 280 ch et sur la terre du Maroc, les carburateurs devraient







L'Opel Ascona 400 Conrero a été totalement «reprise» par JL. Bolla. Elle est passée du Groupe 4 au Groupe B. Son moteur (ici avec son injection Groupe 4) devrait développer non moins de 280 ch. Le montage du tableau de bord donne une image de la qualité du travail.





OPEL Ascona 400 Groupe B

aussi se montrer plus fiables. Côté châssis, les avantages sont nombreux ; l'Ascona adoptant alors certaines évolutions imaginées pour la Manta 400 à venir. La voiture est plus basse, les ancrages des suspensions modifiés et les masses mieux centrées. Avec le soin légendaire apporté aux réalisations de Bolla, cette Opel « Conrebolla » devrait s'avérer redoutable entre les mains d'Alain (et Sylvie...) Oreille.

Chez Europ-Racing (Manu Cauchy), c'est autour de non moins de quatre cinq que voitures l'on s'active : quatre Ford Escort RS Groupe 4 pour (Paul Chieusse, Jean-Francois Berenguer, Francois Padrona et Christian Chiaravita) et une Porsche 911 pour Benoit Legras qui l'an passé avait marqué les esprits avec une petite Golf GTi. Il s'agit de quatre voitures intégralement reconstruites et repensées pour la discipline. Chez SMG (Philippe Gache), la Mazda RX7 Groupe B tient toujours une place essentielle. Philippe sera de nouveau au départ avec l'une des authentiques voitures d'usine de l'époque qu'il a admirablement reconstruite et qui l'an passé avait failli s'imposer, cassant son arbre de transmission à moins de 10 km du but. Cette année, il y aura deux Mazda RX7 au départ, la seconde étant pour le couple Desbruères qui délaisse leur habituelle Ford Escort RS Groupe 4. Et justement à propos de l'Escort RS, notons que SMG a reconstruit une telle voiture pour Paul-Emile Decamps qui, faut-il le rappeler n'est autre que le dernier vainqueur de l'ère moderne du Rallye du Maroc. Chez les Decamps, on roule au





En 77, cinq Citroën CX GTi achevère le Tour du Sénégal aux cinq premières places. Elles revivent aujourd'hui...

CITROËN CX GTi

Maroc en famille puisque Romain, le fils de Paul-Emille, est lui au départ avec une BMW 325i préparée dans les ateliers de Dominique Marciano à Rabat.

Renault 17 et Citroën CX, les françaises en nombre...

Dans les ateliers de Renault-Chartres, chers à Olivier Lamirault, Gérome Duval achève la reconstruction d'une bien sympathique Renault 17 Gordini avec la complicité de Jean-Pierre Prévost, qui s'est occupé notamment de tout le travail de structure. Les compères ont pu bénéficier de l'aide d'Hubert Melot qui, à l'époque, avait la responsabilité de l'étude et du développement de cette voiture qui a marqué l'histoire du Maroc avec la seconde place de Jean-Luc Thérier en 74. Pour cette voiture, qui sera pilotée par Christian Chambort, certaines pièces spécifiques ont été retrouvées : le train arrière renforcé, la pignonerie spécifique de la boîte de vitesses, l'autobloquant ZF, la boîte à air. D'autres ont été reconstruites à l'identique comme le tableau de bord léger, les pare-chocs en fibre, les triangles avant renforcés, la direction (sans assistance). La coque a été largement renforcée tout en contenant au mieux le poids qui tourne autour des 1175 kg pour les 170/180 ch du moteur 1800.

On pousse notre chemin vers un autre atelier proche de Paris, chez Daunat Classique. Fred et son équipe travaillent sur deux Citroën CX, copies conformes des CX qui s'étaient octroyées les cinq premières places lors du Tour du Senegal 77. Toujours à portée de main, les voitures originales ont servi de modèle, si ce n'est que l'on retrouve sur les deux voitures qui seront au Maroc les techniques





Ci-dessus, le châssis totalement renforcé des deux CX et leur arceau absolument incroyable...

Ci-dessous, le moteur 1800 de la R17 Gordini. La voiture se veut très fidèle à celles qui évoluaient à l'époque. Les éléments de sécurité, comme ici le réservoir au centre de la voiture répondent aux critères d'aujourd'hui évidemment.

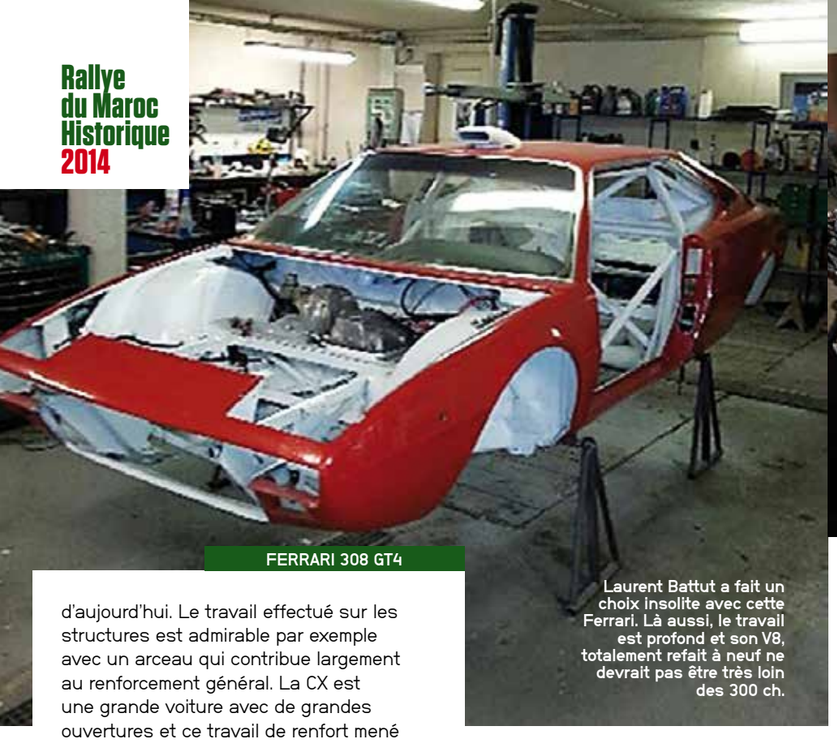






RENAULT 17 Gordini

Grand retour d'une R17 Gordini en terre marocaine après y avoir brillé en 74 avec Jean-Francois Piot. Là aussi, il faut évoquer une reconstruction complète...



FERRARI 308 GT4

Laurent Battut a fait un choix insolite avec cette Ferrari. Là aussi, le travail est profond et son V8, totalement refait à neuf ne devrait pas être très loin des 300 ch.

d'aujourd'hui. Le travail effectué sur les structures est admirable par exemple avec un arceau qui contribue largement au renforcement général. La CX est une grande voiture avec de grandes ouvertures et ce travail de renfort mené sur la coque comme sur le châssis est un gage de fiabilité. Et l'allègement général (ouvrant en polyester, surfaces vitrées en macrolon, etc...) contribuera aux performances de la voiture. Car pour leur première sortie, Fred Daunat mise surtout sur la fiabilité. Les moteurs seront encore dans une configuration un peu sage... Avec ces deux CX pour JJ. Julien et le Qatari A. Althani, la célèbre SM « Bandama » du Patron et une dernière DS Proto Coupé, le team Daunat vient en force au Maroc.

Une Alfa GTV6 Groupe A

Jérome Jacquot, grand amateur d'Alfa Romeo depuis de longues décennies, est bien décidé à jouer l'exotisme en s'alignant avec une Alfa Romeo GTV6 Groupe A.

Voilà une auto qui devrait émouvoir l'ami Loubet ! La voiture a été reconstruite chez PHSport dont la réputation n'est plus à démontrer. C'est la première fois que ce spécialiste du WRC se lance dans l'historique. Le GTV6 sur asphalte, les amateurs connaissent. Beaucoup moins son potentiel sur la terre mais les plus « pointus » se souviendront justement des performances de Yves Loubet avec son GTV 6 Gema dans les rallyes mixtes du championnat de France. L'amour des Alfa et cette volonté d'amener une voiture originale auront été à la source de la motivation de J. Jacquot.



Une Lancia 037 au départ !

Il serait malvenu d'achever ce petit tour des ateliers sans évoquer la nouvelle monture de Christophe Vaison, le vainqueur de l'édition 2013 avec une Peugeot 504 V6 sortie de ses ateliers du Creusot pour le compte de l'équipe Fyl (quatre Peugeot 504 V6 au départ cette année dont l'une pour ...Gilles Panizzi !). Après ce premier succès, Vaison délaisse la Peugeot pour une splendide Lancia 037 Groupe B. Flanquée des célèbres couleurs du Martini Racing, il s'agit d'une voiture de réserve de chez Abarth. On connait la compétitivité naturelle incroyable de cette championne du monde. Et on connait tout le soin qu'apporte Vaison Sport à la réalisation de ses voitures de course. Dans le cas présent, il n'y a pas une pièce qui n'ait pas été refaite. Le tandem Lancia/ Vaison risque de se montrer absolument redoutable même si la voiture manquera de roulage. Il nous tarde de la retrouver (et de l'entendre...) sur les pistes marocaines...



ALFA ROMEO GTV 6 Groupe A



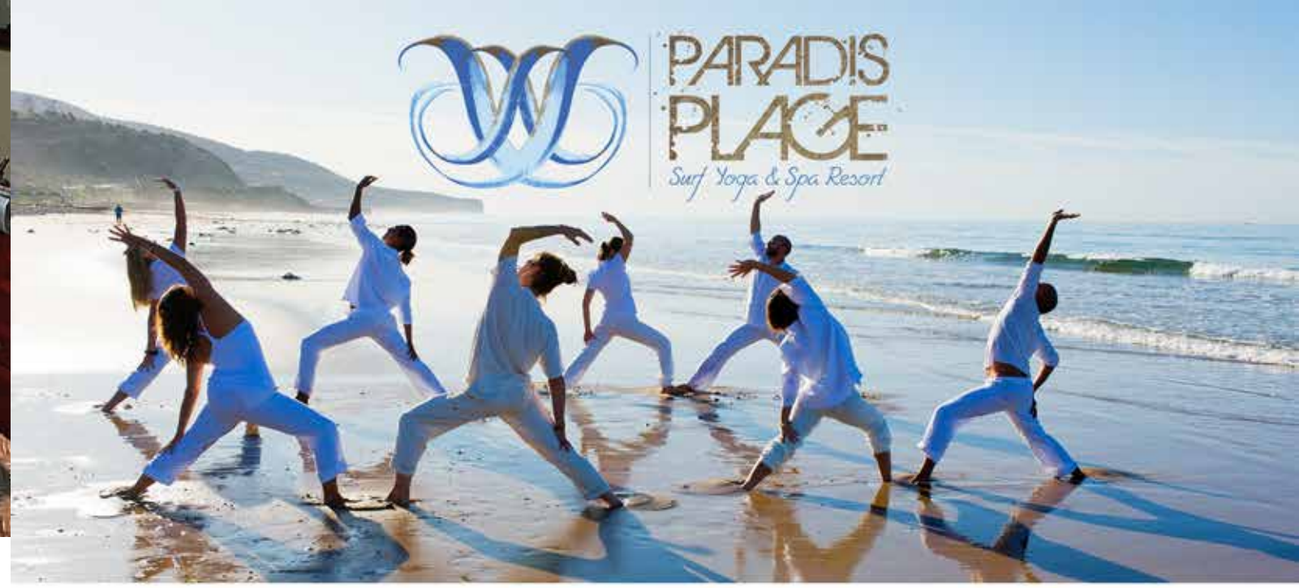
MAZDA RX7 Groupe B



Autre choix insolite à gauche : l'Alfa Romeo GTV6 Groupe A de Jérome Jacquot, préparée chez PH Sport.

SMG double la mise cette année avec la construction d'une seconde Mazda RX7 Groupe B pour le couple Desbruères. L'an passé, la japonaise s'était montrée très rapide entre lers mains de Gache...





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

SITUATION

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



SURF HOUSE

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



YOGA CENTER

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



PARADISE SPA

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

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



Le seul succès de la Renault 17 Gordini en Championnat du Monde des Rallyes : Jean-Luc Thérier associé à Christian Delferrier lors du *Press On Regardless*... aux Etats Unis.

LA RENAULT 17 EN COMPETITION...

En 1973, Alpine tombe définitivement dans le giron de la grande maison Renault. Le service « compétition » demeure néanmoins à Dieppe toujours sous les compétences incontestées de Jacques Cheinisse. Mais, figure imposée au passage, de vrais produits Renault, comme la R17 Gordini, sont engagés en compétition. Non sans succès...



Le Monte Carlo 1975, l'une des dernières grandes sorties de la R17 Gordini. Jean-François Piot et Jacques Jaubert y brilleront, terminant cinquième.



East African Safari 1974, Renault voulait y démontrer la fiabilité de ses voitures. Un peu présomptueux, Piot et Jaubert casseront assez vite.



En 1973, c'est le sacre, absolument fabuleux, d'Alpine-Renault dans le nouveau Championnat du Monde des Rallyes. La victoire du panache, de l'intelligence d'un David contre des Goliath (Ford, Fiat, BMW, Datsun,...) aux moyens plus importants. Mais pour Alpine, le moment reste trouble malgré tout. Pour industrialiser sa nouvelle A310, dernier modèle Apine décidé par Jean Redélé, il a fallu construire une nouvelle usine à Dieppe, et le nouveau modèle est notoirement plus ambitieux industriellement que l'emblématique A110 dont la fin de carrière se profile peu à peu. La mise au point, les finitions de l'A310 tardent et les comptes sont dans le rouge. Renault, déjà partenaire, finit par absorber définitivement Alpine. Premier signe du destin, les Alpine A110 du service course deviennent « bleu-blanc-rouge », les couleurs décidées par Renault où l'on « omettra » même de gratifier du nom d'Alpine, par tradition, les ailes arrières des voitures de course. Certains y voit la revanche de quelques esprits chagrins de la toute puissante marque au losange. Sans doute quand on sait que l'une des motivations de Renault sera dorénavant de démontrer aussi la compétitivité de purs produits Renault.

Des R17... dieppoises!

Bien sûr, il y a eu la fameuse et géniale R8 Gordini sur circuit avec entre autres la Coupe du même nom, en rallye aussi où elle sera, par exemple, par deux fois victorieuse en terre marocaine entre les mains de Robert La Caze d'abord puis de Jean-Pierre Nicolas. Puis vint une R12 elle aussi bleu de France à bandes blanches. Délicate à mener aux dires de certains. Puis enfin une R17, hâtivement baptisée Gordini pour les besoins de la chose. Elle dérivait très étroitement de la version TS du coupé Renault, qui pour la peine, et éviter toute confusion, allait poursuivre sa carrière en version découvrable.

La R17 se montrait plus rigide que la R12, et ses trains roulants plus efficaces également. Les premières versions « compétition » imaginées par Hubert Melot remontent à 1972 et sont assemblées dans les ateliers de Boulogne. Sa première course sera la Ronde Cévenole 72 avec Jean-Pierre Nicolas où elle abandonnera assez vite sur des problèmes de transmission. En 73, le développement et la construction des R17 de compétition quittent Boulogne pour Dieppe avec une toute autre ambition.

Entre la TS et la Gordini, c'est bonnet blanc et blanc bonnet sur un point mécanique.

Si ce n'est qu'à partir de la fin 73, son moteur voit passer sa cylindrée de 1565 à 1605 cm³. Quelques cm³ supplémentaires qui permettent à la 17 Gordini de jouer dans la classe supérieure. En course, la cylindrée de son quatre cylindres avoisinera les 1800 cm³ (1770, exactement) et la voiture sera homologuée aussi bien en Groupe 2, Groupe 4 et même en Groupe 5 en fonction des modifications apportées et du profil des compétitions visées. Au total, sans compter certaines réalisations indépendantes menées avec l'aide de l'usine, il y aura à peine plus d'une dizaine de R17 Gordini de compétition construites. Lors de la Ronde Cévenole 1973, Jean-Pierre Nicolas terminera à une belle troisième place cette fois. C'est encore un prototype Groupe 5 dérivant, mis à part son moteur 1800, pour l'essentiel des R12 Gordini développées jusqu'à présent. On reverra cette même voiture au Rallye Neige et Glace de 1974 avec Jean-Luc Thérier (3ème). Un second prototype inaugure un nouveau moteur à injection mais jamais la voiture ne sera engagée en compétition et se contentera d'opérations promotionnelles.

En septembre 73, une première version Groupe 2 développée pour la terre sera inaugurée par Jean-François Piot lors du Rallye du Bandama où elle abandonnera très vite.

Cinq autres voitures sont construites à Dieppe pour la saison 74. Elles seront engagées dans divers grands rallyes internationaux, notamment en Afrique dans le Safari (de Jean-François Piot et de Jean-Pierre Nicolas casseront leur moteur) ou au Maroc où, si Jean-François Piot sera contraint à l'abandon sur un bris de suspension non sans avoir animé la course, Jean-Luc Thérier montera brillamment sur la seconde marche du podium derrière... l'Alpine A110 de Jean-Pierre Nicolas.

Depuis la mi-73, Renault a pris le contrôle d'Alpine. Les Berlinettes A110 changent de couleurs et des Renault 17 Gordini s'immiscent dans le service course de Dieppe.







Jean-Luc Thérier et Michel Vial termineront second au Maroc en 1974 et Jean-François Piot, toujours associé à Jacques Jaubert, huitième en Corse...

Le Nouveau Monde, terre à succès...

Le Graal, la R17 Gordini le décrochera une fois l'Atlantique traversé, dans le « Press on Regardless » où Thérier s'imposera. Mieux, les R17 Gordini feront une très belle démonstration aux USA. A la victoire de Thérier, s'ajoute la troisième place de Nicolas et la sixième de Darniche. Bon, il convient aussi de souligner le plateau famélique de cette épreuve à l'organisation très... folklorique, bien que comptant pour le Championnat du Monde.

Sur un plan moteur, la R17 Gordini débuta sa carrière en compétition avec 170 ch (sensiblement la puissance d'une A110 à la mécanique cousine...) et sa préparation comportait un gros travail de renfort au niveau des triangles de suspension du train avant qui comportaient également des bras de poussée afin d'éviter les variations de géométrie parasites lors des freinages ou des accélérations brutaux. La traverse arrière était aussi largement renforcée. La boîte de vitesses comportaient des rapports rapprochés et un différentiel à glissement limité (20 %) améliorait la motricité. Par la suite, une direction assistée fut adoptée sur certaines voitures et la puissance du moteur grimpa jusqu'à 190 ch et même un peu plus de 200 ch dans une version 16 soupapes à injection Lucas par guillotine et graissage par carter sec. Il s'agissait alors d'une Groupe 5 aux voies avant et arrière sensiblement élargies également. La R17 Gordini brilla encore fin 74 dans le Tour de Corse avec Jean-François Piot puis encore dans le Monte Carlo 75, toujours avec Piot, qu'il acheva à une très belle cinquième place. C'est le bilan des engagements officiels de la R17 Gordini dans les grands rallyes mais de nombreuses voitures construites firent longtemps le plaisir de pilotes indépendants. Le modèle se constitua également un beau palmarès dans les épreuves des pays de l'Est entre les mains de pilotes locaux. Le marché de ces pays était important pour Renault et un service compétition dynamique animé par Patrick Landon y fut créé.

Les grandes sorties de la Renault 17

1972
RONDE CÉVENOLE
JP. Nicolas (Ab.)

1973
RONDE CÉVENOLE
JP. Nicolas & B. Darniche (3ème)
BANDAMA
JF. Piot – J. Jaubert (Ab.)

1974
NEIGE & GLACE
JL.Thérier–V. Laverne (3ème)
EAST AFRICAN SAFARI
JF. Piot – J. Jaubert (Ab.),
JP. Nicolas – C. Delferrier (Ab.)
RALLYE DU MAROC
JL. Thérier – M. Vial (2ème),
JF. Piot – G. De Alexandris (Ab.)
PRESS ON REGARDLESS
JL. Thérier – C. Delferrier (1er),
JP. Nicolas – G. Phillips (3ème),
B. Darniche – A. Mahé (6ème)
TOUR DE CORSE
JF. Piot – J. Jaubert (8ème)

1975
MONTE CARLO
JF. Piot – J. Jaubert (5ème)
NEIGE & GLACE
JF. Piot – J. Jaubert (7ème)
EAST AFRICAN SAFARI
JF. Piot – G. De Alexandris (Ab.)



Scène d'assistance lors de l'East African Safari. L'homme au t-shirt blanc qui observe, debout, n'est autre que Jacques Cheinisse, le «père» du service course Alpine.

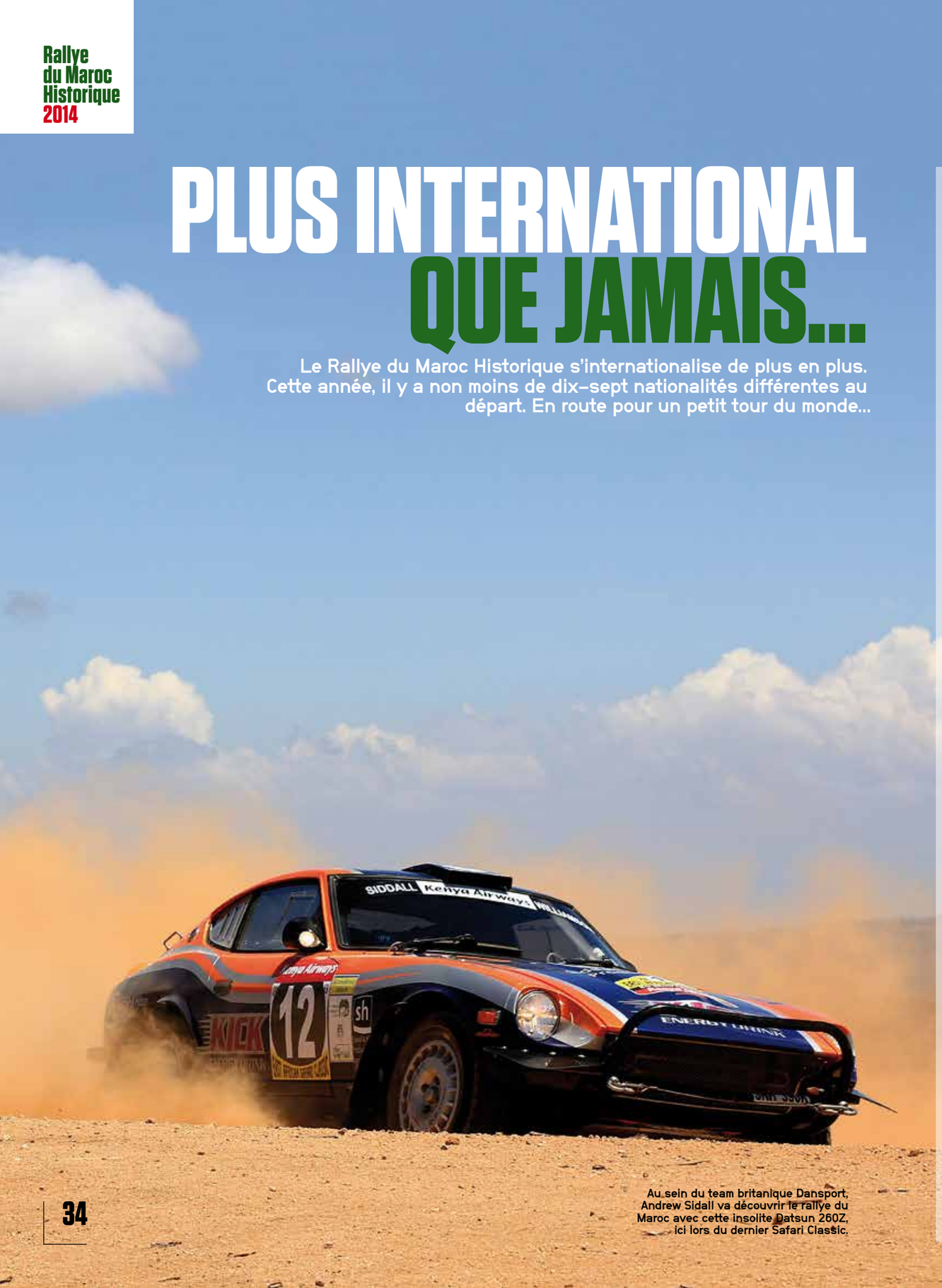
DANS CE NUMÉRO D'AVRIL DE GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE



N°40 EN KIOSQUE

PLUS INTERNATIONAL QUE JAMAIS...

Le Rallye du Maroc Historique s'internationalise de plus en plus. Cette année, il y a non moins de dix-sept nationalités différentes au départ. En route pour un petit tour du monde...



Au sein du team britanique Dansport, Andrew Sidall va découvrir le rallye du Maroc avec cette insolite Datsun 260Z, ici lors du dernier Safari Classic.



Depuis sa première édition en 2010, la liste des engagés du Rallye du Maroc comporte des concurrents aux nationalités très variées, autres que marocains légitimes ou français. Le premier d'entre-eux, fidèle d'entre les fidèles, n'est autre que le belge *Grégoire De Mevius,* double Champion du Monde Groupe N en rallye. Une référence ! L'équipe belge Kronos animée par *Jean-Pierre Mondron* a vite compris l'intérêt, l'envergure et le potentiel d'une telle épreuve. Diversifiant ses activités (le team Kronos a été Champion du Monde des Rallyes en 2006 avec Sébastien Loeb sur une Citroën WRC), désireux de s'investir dans les courses historiques, des Porsche 911 répondant à la réglementation RMH furent mises en chantier et l'une d'elle confiée au « compatriote » De Mevius. Grégoire va s'imposer brillamment par deux fois au Maroc avec cette Porsche Kronos. Aujourd'hui, il pilote une rare Nissan 240 RS. Ses succès firent boule de neige. En belgique tout d'abord ; les équipages d'outre-quièvrin se multipliant au départ du Maroc. *Bernard Munster* disputa le succès à De Mevius et s'imposa en 2012. Aujourd'hui, son équipe BMA est devenue une structure majeure du Rallye du Maroc Historique avec de nombreuses 911, toutes très performantes, engagées. Petit à petit, les équipages belges ou luxembourgeois ont constitué une colonie très redoutée du reste du plateau. Il convient de citer *Christian Kelders, Christophe Jacob, Francois Kicq, André Lausberg, Bernard André, Lionel Hansen, Alain et Pascal Lopes,* et bien d'autres. Sans oublier *Eric Van de Poele*, ancien pilote de Formule 1 qui, après y avoir goûter, semble ne plus pouvoir se passer du pilotage en terre marocaine. Le suédois *Jan Hagman* est aussi un fidèle de l'épreuve et l'an passé, *Jack Wallens* est venu disputer le Maroc avec une petite mais bien sympathique Datsun Violet 1600 Groupe 4 qui brilla à son époque dans le fameux East African Safari. Une épreuve devenue aussi aujourd'hui un rallye historique réputé se déroulant les années impaires seulement. Nombre de concurrents de cette épreuve très difficile pour les hommes et les machines ont décidé cette année de venir tenter leur chance dans le Rallye du Maroc Historique. L'équipe Vikingmotorsport de *Phil Mills* (l'ancien coéquipier de Peter Solberg en WRC...) engage deux voitures cette années, deux Ford Escort RS très bien préparées et que l'on annonce redoutables. La première sera pour le

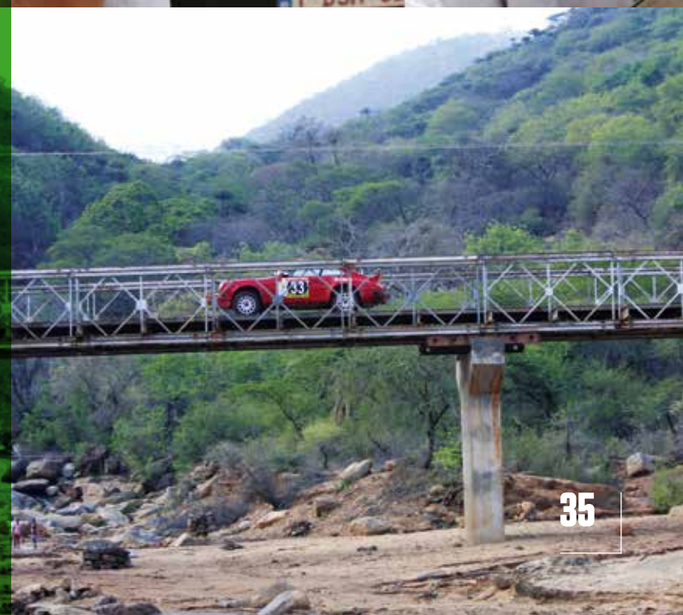


Le sud-africain Geoff Bell a signé de belles performances lors du dernier Safari Classic. Au Maroc, il pilote une Ford Escort RS Dansport et compte bien s'immiscer aux avant-postes.





Le belge Grégoire De Mevius, ici à gauche en compagnie de Alain Guehennec son navigateur, est présent sur le Maroc Historique depuis la première édition.



Le suédois Jan Hagman connait déjà le Maroc. Cette année, il pilote, non pas une 911 mais une Ford Escort RS de chez Vikingmotorsport.





Au Maroc, l'an passé, Eric Van de Poele, fêtait à sa facon, par son numéro de course, le cinquentenaire de la Porsche 911. L'ancien pilote de F1, plus que jamais passionné, n'hésite pas à faire le mécanicien à la tombée de la nuit.



Autre pilote Vikingmotorsport sur une Ford Escort RS, l'argentin Jorge Perez-Companc, ici lors du Safari.

suédois *Jan Hagman* évoqué précédemment (qui délaisse son habituelle Porsche 911) et qui sera navigué pour l'occasion par un excellent professionnel : *Denis Giraudet*.
La seconde voiture sera pilotée par un équipage 100%... argentin : *Jorge Perez-Companc* et *José Volta*. Chez les Perez-Companc, la compétition automobile semble tenir une place essentielle puisque le grand frère de Jorge pilote, lui une Ferrari 458 dans le Championnat du Monde d'Endurance (WEC).
Passons à une autre équipe britannique : Dansport. Au sein de cette structure réputée, on retrouve *Geoff Bell* qui est aux commandes lui aussi d'une Ford Escort RS. C'est un pilote sud-africain (navigué par un kenyan...) qui a brillamment animé le dernier Safari Classic. Second pilote du team : *Andrew Sidall*, un britannique spécialiste des épreuves africaines, qui fut aussi un animateur du dernier Safari Classic.
Surtout, ce dernier pilote une bien peu commune Datsun 260 Z qui fait vraiment plaisir à voir. Faut-il rappeler que jadis, entre les mains de *Shekhar Mehta*, cette voiture réputée très solide brilla dans les épreuves africaines dont le Rallye du Maroc. Pas de doute, les brillantes performances de l'irlandais *Franck Cunningham* l'an passé ont marqué les esprits britanniques et motivé ces équipes. Quant à Cunningham, il est là de nouveau, prêt à régaler le public de son pilotage très très généreux.
Continuons notre tour du monde avec le Cheikh qatarien *Abdullah Al-Thani* déjà vu lors du dernier Tour de Corse Historique où il réussit la belle gageure de ramener à l'arrivée et sans une seule égratignure une merveilleuse Aston Martin DB5 de collection. Au Maroc, il fait parti de l'équipe Daunat Classique et pilotera l'une des deux CX GTi reconstruite pour l'occasion.
Sur la route du retour, on pousse jusqu'en Suisse avec *Franck Servais*, un autre fidèle, avant de s'attarder en Italie où l'on retrouve *Luisa Zumelli* naviguée par *Paola Valmassoi*. Les italiennes avaient brillé en Corse il y a quelques mois en remportant la Coupe des Dames avec leur Porsche 911. Pour le Maroc, elles changent de monture et pilotent une Opel Kadett Groupe 2.
Autre italien nouveau venu : le piémontais *Maurizio Elia* avec une Ford Escort RS.
De l'Italie à Monaco, il n'y a parfois que quelques kilomètres. Achevons donc ce tour du monde avec le monégasque *Gérard Brianti*, un fidèle de la première heure...



Le monégasque Gérard Brianti est également un fidèle concurrent du Maroc Historique. Au début avec une Alpine A110 RMH, aujourd'hui avec une 911 Kronos.



Luisa Zumelli et Paola Valmassoi ont brillé lors du dernier Tour de Corse. Elles vont découvrir le Maroc avec une Opel et compte bien rivaliser avec Laure Many pour la Coupe des Dames...

Agadir
Trophée Pierrot Landereau
Tafraoute
Ouarzazate
HAASE FOTO Classic
Photographe automobile depuis 1976
19 / 24 Mai 2014
RALLYE du MAROC HISTORIQUE
Depuis 1934, la course continue
YESO
Endless possibility
Merzouga
Ifrane
Bin El Ouidane
Marrakech
www.yeso-partner.org
CÉCILE SEKSAF
BASTIA XV
Endless possibility
OUTMASTER
iyeso.com
YESO
spiritu di corsica

CLINS D'OEIL

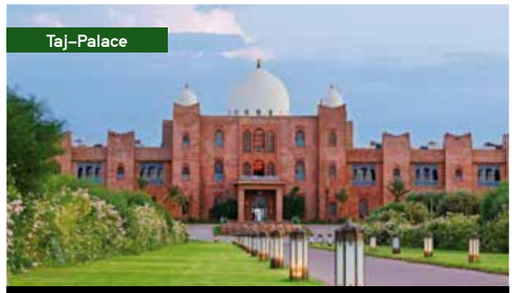
Statistiques, portrait divers, engagés de dernière heure, proches partenaires, souvent nouveaux, les sujets se multiplient et sont le signe du développement du Rallye du Maroc qui fête cette annee sa cinquième edition.



Paradis–Plage

C'EST LA FETE !

■ Cette année, on fera la fête lors du Rallye du Maroc Historique. Deux fêtes même ! Le départ se fait depuis le complexe **Paradis–Plage** à quelques kilomètres d'Agadir. Mais avant que les voitures ne s'élancent des lieux pour une première spéciale située à deux pas de ce site, il se tiendra un briefing de bienvenu puis l'ami Khalid Kabagge, à défaut d'être au départ du rallye cette année, a tout fait pour que ce moment du départ soit le plus festif possible et surtout mémorable. On peut avoir confiance en lui…
L'arrivée, elle se tient dans la palmeraie de Marrakech au **Taj–Palace**, un hôtel somptueux. Le podium d'arrivée sera installé dans les allées de l'hôtel et les voitures exposées. La remise des prix s'y tiendra et l'on pourra se délecter non seulement des mets élaborés mais aussi des images de nos amis photographes ou encore du film qu'aura été réalisé par l'équipe des frères Chopard (Starproduction) sur un écran « géantissime » (18 x 6 m !) mis en place par l'équipe très spécialisée de **VLS.** Coté éclairage et effets visuels faisons aussi confiance à ses grands professionnels qui ont à leur palmarès les mises en scène des plus grand spectacles et concerts de part la planète.
www.paradisplage.com
www.tajhotels.com
ww.vls.fr



Taj–Palace



VLS

Engagés : le chiffre progresse toujours!

■ 2010, 2014, voici la cinquième édition du Rallye du Maroc Historique sur la ligne de départ à Agadir. Cinq ans, c'est encore jeune mais cela autorise un premier bilan, révélateur de l'intérêt grandissant porté par tous pour l'épreuve. En 2010, le nombre des engagés dépassait de peu la vingtaine. C'était maigre et au niveau de l'organisation, on se demandait, il faut l'avouer, le bien fondé de l'épreuve. Mais l'enthousiasme de tous les concurrents présents était bien là et de nombreux pilotes sollicités nous avaient également garanti leur venue dès la seconde édition. Ils tinrent parole et aujourd'hui, on frise la centaine d'équipages au départ soit plus de 400 % de progression en cinq ! Un moment même, cette édition 2014 dépassait cette centaine symbolique. Surtout, tout au long des derniers mois, on a pu constater toutes les voitures qui se construisaient pour le rallye ainsi que l'attrait grandissant, autre point positif, des étrangers.
A sa plus belle époque, jamais le Rallye du Maroc n'avait compté autant de concurrents… Un seul mot : merci !



* Données encore provisoire

Parlons chiffres…

30000
LE KILOMÉTRAGE TOTAL DES RECONNAISSANCES POUR LE PARCOURS…

800
A PEU PRÈS LE NOMBRE DE CONVIVES QUI ASSISTERONT À LA REMISE DES PRIX

2450
APPROXIMATIVEMENT LE KILOMÉTRAGE GLOBAL DE L'ÉPREUVE

459,7
LA LONGUEUR DES SECTEURS CHRONOMÉTRÉS

300
LA TOTALITÉ DES COMMISSAIRES PRÉSENT SUR LE PARCOURS DU RALLYE, ASSURANT LA SÉCURITÉ, LA FERMETURE DES SECTEURS CHRONOMÉTRÉS

49
L'ÂGE DE LA VOITURE LA PLUS ANCIENNE, LA CITROËN DS DE BALTHAZARD & MARIS (1965). UN PEU DE RESPECT S.V.P.!

29
L'ÂGE DE LA VOITURE LA PLUS RECENTE, LA BMW 325I DE DECAMPS & BONNAN (1985)

17
LE NOMBRE DE NATIONALITÉS DIFFÉRENTES AU DÉPART, PILOTES ET NAVIGATEURS

7
LES ÉTAPES OU DE JOURNÉES DE COMPÉTITION

25
C'EST LE NOMBRE DE SECTEURS CHRONOMÉTRÉS

1
AU BOUT DU COMPTE, IL N'Y AURA QU'UN ÉQUIPAGE VAINQUEUR. BRAVO A LUI !

Ils ont remporté 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 1300
1955	Jean DESCHAZEAUX • 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 DESCHAZEAUX • 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 Ti
1976	Jean–Pierre NICOLAS • Michel GAMET Peugeot 504 Ti
1985	Shekhar MEHTA • Yvonne MEHTA Nissan 240 RS
1986	Alain AMBROSINO • Daniel LE SAUX Nissan 240 RS
1987	Maurice CHOMAT • Gilles THIMONIER Citroën Visa 1000 Pistes
1988	Paul–Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400

Les vainqueurs du Rallye du Maroc Historique

2010	Grégoire DE MEVIUS • Gilles GUEHENNEC Porsche 911 RMH
	Paul–Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1er Gr.B 2 roues motrices
2011	Grégoire DE MEVIUS • Gilles GUEHENNEC Porsche 911 RMH
	Paul–Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1er Gr.B 2 roues motrices
2012	Bernard MUNSTER • Johan GITSEL Porsche 911 RMH
	Paul–Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1er Gr.B 2 roues motrices
2013	Christophe VAISON • Pascal DUFFOUR Peugeot 504 Coupé V6 RMH
	1er I : Antoine VANDROMME • Antoine RAFFAELLI Porsche 911 SC
	1er J : Roland STREIT • Cyril PICOCHE Peugeot 505 Turbo
	1er H : Jérome REBILLY • Romain BEYLOUNI Ford Escort RS
	1er G : Michel GENDRE • Jean–Pierre FADEUILHE Porsche 911

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



LE TOUR DE CORSE 2014

En octobre prochain, il sera question du Tour de Corse Historique, autre épreuve de grande notoriété. L'an passé, sous une météo maussade, le Tour de Corse avait vu la victoire de Francois Padrona avec une Ford Escort RS. Après avoir sillonné le Cap Corse l'an passé, le parcours de cette annéese situe plus au sud. Encore que...

La ville de départ change en délaissant Île-Rousse pour Porto-Vecchio, une villehabituée des grands tours après avoir recu le départ du Tour de France cycliste l'an passé. De ce fait, le parcours évolue sensiblement et se déroule, entre le 7 et le 11 octobre 2014, sur cinq étapes et dix-huit secteurs chronométrés. Courte étape le premier jour entre Porto-Vecchio et... Porto-Vecchio mais deux spéciales qui donneront le ton tout de suite, dont le fameux Col de Bacinu (ES2) à partir de Tirolo. Une classique très musclée. Et comme dit la publicité : ce n'est pas fini ! Seconde étape de Porto-Vecchio à Porticcio, près d'Ajaccio. Quatre spéciales au menu dont Bavella, Sorba, Bastellica et Agosta Plage. Beau programme, là aussi. La troisième étape remontera vers Porto et sa baie magique, surtout à la tombée du soir. Là aussi, quatre spéciales au programme. Et ce n'est toujours pas fini... Direction Île-Rousse le quatrième jour. La journée s'achèvera par la fameuse spéciale de Notre Dame de la Serra. Le dernier jour de course permettra aux équiages rescapés de rejoindre Porto-Vecchio à partir d'Île-Rousse après de nouveau quatre épreuves spéciales. Au total, il y a 380 km de chrono. Beau programme, non ? Alors, rendez-vous en octobre, dans l'ile de toutes les beautés !...



C'est depuis Porto-Vecchio que s'élancera la quatorzième et prochaine édition du Tour de Corse Historique.



Jean-François Fauchille

Jean-François Fauchille a navigué les meilleurs pilotes du moment dans les années 70 et 80. Jean-Louis Clarr d'abord puis Bernard Beguin, Christian Dorche, le champion d'Afrique Alain Ambrosino, Guy Fréquelin et bien sûr Bruno Saby avec qui il va décrocher ses plus beaux trophées : le Tour de Corse 1986 (Peugeot 205 Turbo 16 Evo 2 Groupe B) et le Monte Carlo 1988 (Lancia Delta Groupe A). Il compte encore de nombreuses places d'honneur aux cotés de Bruno Saby. En 1985 Peugeot fait aussi appel à lui pour sa grande expérience afin de seconder le pilote de Formule 1 Carlos Reutemann dans son rallye national. Un rallye d'Argentine qu'ils achevèrent sur la podium avec leur T16. Jean-Francois était un grand professionnel et un très bon camarade. Il est parti en ce début d'année, de ce que l'on nomme pudiquement une longue maladie.

Caméra embarquée

Qui ne connait pas les fameuses caméras GoPro ? Eh bien une société marocaine, ADAM, spécialisée dans la vidéo embarquée, propose une alternative sérieuse et intéressante. C'est en fait une gamme de huit caméras miniatures et différentes qui est disponible. Certains modèles sont étanches pour la pratique des sports extrèmes en extérieur. D'autres autorisent une installation facile à l'intérieur des voitures. Enregistrant des images en vidéo full HD sur une micro carte SD ou une mémoire intégrée, leurs lentilles offrent plusieurs angles d'ouverture. Elles combinent aussi la video et la prise de photos avec plusieurs résolutions possibles. Sur le modèle Action Cam 990, comparable à une GoPro, cette résolution peut être de 12 MP.
www.dashcammaroc.com

SAVEUR DU TERROIR MAROCAIN

Né en France à Epernay, Youssef Gardam fréquentait les grands noms de la gastronome francaise tout en poursuivant des études de médecine. En 2005, il décide de revenir dans le pays d'origine de ses grands-parents et s'installe au Maroc avec la ferme intention de redorer à l'étranger l'image de la production d'huile d'olive marocaine, à partir des 25 hectares de son verger d'oliviers. Il motive aussi d'autres producteurs. Les « Terroirs de Volubilis » naissent ainsi à Safi. Aujourd'hui, il produit une huile devenue très réputée, qui se caractérise par sa douceur. Les productions agricoles marocaines ont souvent privilégié les grands rendements. A la facon des grands crûs, la démarche passionnée de ce jeune producteur détonne mais le succès vient vite et aujourd'hui, les productions (50 000 litres) des « Terroirs de Volubilis » s'exportent vers le monde entier, à 80 %. En France comme aux Etats Unis et les ambitions sont aujourd'hui la création d'un label « Maghreb » reconnu dans le monde entier.
www.youssefgardam.com







L'ALPINE A110 TOUJOURS PRESENTE...

On connait la longue histoire de l'Alpine A110 dans le Rallye du Maroc. On se souvient de ses succès également, les brillantes victoires de Bernard Darniche & Alain Mahé en 1973 ou encore, l'année suivante, de Jean-Pierre Nicolas & Christian Delferrier.

■ Depuis l'organisation de l'édition historique de l'épreuve, Erik Comas et Gérard Brianti tentèrent l'aventure plusieurs années d'affilée avec leurs A110 Proto élaborées par Erik Comas lui-même. Pour la petite histoire, Jean-Yves Cagnac engagea même une A310 V6 en 2011. Mais aucune au départ l'an passé... Après avoir découvert le Rallye du Maroc Historique l'an passé avec une Peugeot 504 Coupé, Fabrice Laforce a décidé de revenir au Maroc avec une Berlinette A110 1600 S de 1971 préparée par Fréderic Chauvières.

La voiture a été soigneusement refaite à neuf de fond en comble. La boîte de vitesses n'est pas une Sadev comme sur certaines Alpine de compétition mais une « Monte Carlo » qui a reçu tous les soins possibles. La voiture reste donc très proche, par ses caractéristiques mécaniques, des voitures engagées dans les années soixante-dix. et repose sur des amortisseurs spécifiques développés par Soben. La voiture adopte aussi des roues de 15 pouces. L'entreprise est suffisamment sympathique pour être soulignée...







Cette année, il y a une Alpine A110 au départ grâce à Fabrice Laforce. Une 1600 S de 1971, soigneusement restaurée.

www.rallyedumaroc-historique.com



Des concurrents bien assistés !

■ Prévoir une assistance efficace pour le Rallye du Maroc Historique n'est jamais une chose simple. Cette année, les concurrents vont pouvoir compter sur deux sociétés dont la réputation n'est plus à faire dans le milieu des courses historiques. La première est SOBEN, spécialisée dans l'amortissement en tout genre en proposant des équipements « sur-mesures » pour les voitures de course historiques depuis une année maintenant. SOBEN sera présent sur place au Maroc, avec un fourgon et deux techniciens spécialisés, afin d'assister ses (Peugeot 504, Ford Escort, BMW, Alpine...) déjà équipés d'amortisseurs « maison ». Mais il se propose de répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des autres. SOBEN a développé des amortisseurs spécifiques pour le Maroc, renforcés, aux joints et à l'huile spéciaux. Le camion SOBEN sera présent à chaque parc fermé lors des étapes.



Autre spécialiste des courses historiques : PIRELLI, dont les pneumatiques de compétition sont désormais distribués par la société IVALTO basée prés de Lyon. Pirelli propose toute une gamme de pneumatiques pour les courses historiques, que ce soit pour l'asphalte ou la terre, dans de nombreuses dimensions et diamètres. IVALTO assurera une assistance Pirelli au Maroc et pourra répondre aux besoins et conseiller les concurrents. Un spécialiste châssis pourra intervenir sur les trains roulant. Une sérieuse épine du pied retirée.

www.sobenracing.com
www.ivalto.com





Les Ford Escort RS d'Antoine Vandromme

■ Après de beaux rallyes du Maroc Historique (3ème l'an passé...) ces deux dernières années, au volant de sa « petite » Porsche 911 SC, Antoine Vandromme change de monture et pilote cette année une redoutable Ford Escort RS Groupe 4. Depuis le dernier Tour de Corse, Antoine a repris à son compte la voiture avec laquelle François Padrona a remporté le Tour de Corse 2013. Mais aussi une autre voiture, très authentique et ayant appartenu en son temps à la fameuse écurie Publimmo pour laquelle pilota Vatanen, Waldegaard, Kullang ou encore un certain...Yves Loubet, sur l'Escort et une Porsche 911 Groupe 4.

Antoine avait la ferme intention de venir au Maroc avec l'une de ses propres Escort. Mais le temps manquait pour que l'équipe Kronos en assure la préparation. Comme il en faut bien plus pour réfréner les ardeurs du jeune Vandromme (quoique le père Philippe n'est pas mal non plus, dans le genre...), il alla frapper à la porte de Christophe Jacob, spécialiste des Ford Escort RS en Belgique afin de trouver une voiture à louer. Du coup, Antoine se retrouve au départ avec une autre Escort RS authentique. La voiture a été remise rigoureusement aux couleurs qu'elle portait lors du RAC 79 avec John Taylor & Phil Short. Couleurs qui correspondent en fait à la première livrée de l'Escort Publimmo rachetée. Vous suivez ? Difficile mais qu'importe, on connait le potentiel d'une telle Escort RS, surtout au Maroc où l'an passé, avec une telle voiture, l'irlandais Franck Cunningham brilla tout particulièrement. Une fois encore, Antoine n'avait plus rien à prouver avec sa 911 et sans aucun doute, nous garderons un oeil sur ses chronos. D'autant qu'il s'est livré à une sérieuse séance d'essai en terre galloise...







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



Musclée la Coupe des Dames !

■ Sportivement parlant... Ces deux dernières années, Laure Many et Francoise Conconi se sont octroyées la Coupe des Dames du Rallye du Maroc Historique avec leur petite Opel Kadett GTE. Est-ce que Laure Many a senti le vent d'une concurrence féroce venir ? Toujours est-il que cette année, elle change de monture et prend le départ avec une Porsche 911 de 1980. Elle part avec pour navigatrice la suissesse Isabelle Crauzaz, déjà vu avec Franck Servais, et retrouvera sur la piste l'italienne Luisa Zumelli, toujours associée à Paola Valmassoi avec qui elle avait remporté le trophée féminin lors du dernier Tour de Corse. Sauf qu'au Maroc, elle fait le chemin inverse de Laure Many en échangeant sa Porsche 911 « Corse » (photo) pour une... Opel Kadett Groupe 2. Comfirmation, la Coupe des Dames du Maroc 2014 sera bien très disputée...



Paolo Faldini

■ L'an passé, ce pilote natif de la région de Trieste près de Venise en Italie, était venu découvrir le Rallye du Maroc sur une Porsche 911 préparée dans les ateliers de Francis Tuthill. Pilote d'expérience, il s'était entouré des compétences de Fabrizia Pons pour la navigation. Gentlemen discret, toujours affable, vrai passionné, il avait mené brillamment sa Porsche 911 RMH dans le top dix. Belle performance et il évoquait de nouveau sa venue en 2014 afin d'améliorer cette prestation. Entrepreneur dans la vie professionnelle, à la tête d'un groupe d'investisseurs, passionné aussi de viticulture, Paolo Faldini est parti brutalement, à Monaco où il vivait, dans les premiers jours de l'année.



BRM, HORLOGER ET BIJOUTIER

Bernard Richards Manufacture **est un partenaire fidèle du Rallye du Maroc Historique, depuis plusieurs années maintenant, et dote la remise des prix et le Trophée Pierrot Landereau qui récompense les meilleurs performers du rallye. C'est à dire l'équipage qui aura signé le plus grand nombre de meilleurs chronos sur les vingt-cinq que compte le parcours.**

■ Et on peut vous dire que la conquête de ce Trophée motive les équipages de pointe...
On connait la passion du sport automobile que manifeste Bernard Richard. on connait aussi toute la très haute technologie qu'il met dans la création de ses montres fabriquées entièrement à la main et dont il fabrique, sur des machines ultra-modernes, toutes les pièces dans des matériaux de pointe : inox bien sûr mais aussi titane ou carbone. La moindre vis spécifique est produite à la maison...
L'une des dernières réalisation BRM est la montre Gulf BT6-46 intégrant un procédé de serrage unique inspiré des motos de compétition et ceci dans le soucis de limiter toujours le poids de la montre.
Présentée en avril dernier au Salon de Bâle, elle est fabriquée en une seule série de 100 exemplaires.
Mais cette montre n'est pas la seule nouveauté BRM.
BRM se lance aussi dans la joaillerie avec la bague Twice, assez unique, que l'on pourra personnaliser chaque jour en fonction de son humeur et ceci grâce à des parements interchangeables aux matériaux très variés : nacre, or rose, or, titane, diamant, etc.
Une bague sur mesure bientôt disponible...
www.brm-manufacture.com



RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2014

LES ENGAGÉS

Les ouvreurs

00 F. ROSATI / S. ROSATI
SUBARU Impreza WRX Groupe N

0 B. NEYRET / JP. HANRIOUD
CITROËN SM « BANDAMA »

Les engagés

1 C. VAISON / P.DUFFOUR
LANCIA 037 Groupe B Evo 2 Ü 2RM –1983)

2 A. DEVEZA / G. TEZENAS DU MONTCEL
PORSCHE 911 (RMH – 1972)

3 « ANTO–WAN » / Y. RAFFAELLI
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1976)

4 F. CUNNINGHAM / –
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1977)

5 B. BARRILE / P. CHIAPPE
TALBOT Sunbeam Lotus Groupe 2 (I –1981)

6 G. PANIZZI / H. PANIZZI
PEUGEOT 504 V6 Coupé (RMH –1975)

7 A. OREILLE / S. OREILLE
OPEL Ascona 400 Groupe B Ü 2RM –1983)

8 G. DE MEVIUS / A. GUEHENNEC
NISSAN 240 RS Groupe B Ü 2RM –1983)

9 B. MUNSTER / J.GITSEL
PORSCHE 911 (RMH –1971)

10 P. GACHE / N. RIVIERE
MAZDA RX7 Groupe B Ü 2RM –1983)

11 F. PADRONA / S. FARINACCI
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1977)

12 P. CHIEUSSE / P. GUELLERIN
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1977)

14 P. BORNE / A. HANSEN
PORSCHE 911 (RMH –1973)

15 PE. DECAMPS / M. GAUTHERON
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1978)

16 E. CHANTRIAUX / A. CHANTRIAUX
PORSCHE 914/6 (RMH –1970)

17 JF. BERENGUER / A. BERENGUER
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1977)

18 E. VAN DE POELE / E. EGGERMONT
PORSCHE 911 (RMH –1975)

19 G. BELL / T.CHALLEN
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H1 –1975)

20 JP. MANZAGOL / M. GUGLIELMI
PEUGEOT 505 Turbo Groupe A Ü 2RM –1984)

22 F. DAUNAT / T. DE WAZIERES
CITROEN SM «Bandama» (RMH –1972)

23 L. BATTUT / B. BATTUT
FERRARI 308 GT4 (RMH –1975)

24 R. STREIT / C. PICOCHE
PEUGEOT 505 Turbo Groupe A Ü 2RM –1984)

25 A. SIDALL /C. WILLIAMSON
DATSUN 260 Z (RMH –1972)

26 J. JACQUOT / V. JACQUOT
ALFA ROMEO GTV6 Groupe A Ü 2RM –1981)

27 F. LETHIER / P. ZURRO
PEUGEOT 504 V6 Coupé (RMH –1975)

28 P. VANDROMME / F. VIVIER
PORSCHE 911 (RMH –1970)

29 G. BRIANTI / O. CAMPANA
PORSCHE 911 (RMH –1973)

30 J. PEREZ–COMPANC / J. VOLTA
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (RMH –1975)

32 C. KELDERS / C. KERKHOVE
PORSCHE 911 (RMH –1973)

33 S. ZELE / A. ZELE
PEUGEOT 505 Turbo Groupe A Ü 2RM –1984)

34 M. TIRABASSI / G. LE POEC
PORSCHE 911 SC (I –1978)

35 M. CRESPEL / R. POMMARES
RENAULT 5 Turbo Groupe 4 (I –1981)

36 C. CHIARAVITA / C. MOREL
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (–1977)

37 JP. MONDRON / E. WERNER
PORSCHE 911 (RMH –1973)

38 P. BONNARDEL / B. CECCARELLI
PORSCHE 911 SC (I –1978)

39 S. CAZAUX / V. CLAVIER
OPEL Kadett GTE Groupe 2 (–1978)

40 A. LOPES / P. LOPES
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1977)

42 F. SERVAIS / M. RICK–PLACE
PORSCHE 911 SC (I –1978)

43 JJ. JULIEN / B. JUIF
CITROEN CX Gti (RMH –1974)

44 B. ERRANDONEA / C. DESPRES
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1977)

45 B. IGOUNENC / G. GALLIANA
PORSCHE 911 SC (I –1979)

46 B. ANDRE / –
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H1 –1974)

47 B. LEGRAS / S. CORNUS
PORSCHE 911 SC Ü 2RM –1982)

48 B. CALLEWAERT / I. MIHAILA
PORSCHE 911 SC Ü 2RM –1982)

49 JP. VILLA / D. SAVIGNONI
VW Golf Gti Groupe A (I –1981)

50 P. TOLLEMER / C. TOLLEMER
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1977)

52 P. GERVOSON / B. LAGANNE
OPEL Ascona 400 Groupe B Ü 2RM –1983)

53 H. MAHEO / A. MAHEO
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H2 –1976)

54 A. DE MEVIUS / A. LETH
PORSCHE 911 (RMH –1973)

55 G. BURNICHON / F. VOLCIC
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (H2 –1976)

56 R. THEROND / N. THEROND
PEUGEOT 504 Coupé V6 (H2 –1976)

57 L. HANSEN / A. TOUBON
PORSCHE 911 (H2 –1976)

58 P. PERROT / A. FUCHS
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1978)

59 L. LAGIER / JC. FOERSTER
PORSCHE 911 SC (H1 –1975)

60 Y. MIRAND / JT. DE GENTILI
BMW 325i (I –1978)

62 D. VILLECHALANE / L. LAGANE
PORSCHE 911 SC Ü 2RM –1983)

63 J. HAGMAN / D. GIRAUDET
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (RMH –1975)

64 C. RUIZ–PICASSO / B. COUTURIER
PORSCHE 911 (RMH –1971)

65 J. COCHIN / A.M. POMARES
MERCEDES 450 SLC Groupe 2 (I –1980)

66 C. CHAMBORD / JP. PREVOST
RENAULT 17 Gordini Groupe 2 (RMH –1973)

67 A. ALTHANI / R. ROUX
CITROEN CX Gti (RMH –1974)

68 H. COCHIN / N. COCHIN
MERCEDES 500 SLC Groupe 2 (I –1980)

69 « JACK RUSSEL » / N. GALMICHE
PORSCHE 911 (RMH –1970)

70 G. DRIOT / E. CHATIN
PORSCHE 911 SC (I –1981)

72 M. ELIA / F. ZANELLA
FORD Escort RS Mk2 Groupe 4 (I –1977)

73 L. FARACO / N. FARACO
Ford Escort Mk2 (I –1978)

74 R. DECAMPS / L. BONNAN
BMW 325i Groupe A Ü 2RM –1985)

75 L. ZUMELLI / P. VALMASSOI
OPEL Kadett GTE Groupe 2 (I –1979)

76 P. LOPEZ / M. HADDADOU
FORD Escort Mk2 (I –1979)

77 T. BOUSQUET / M. JOURDAN
OPEL Ascona 2.0 Groupe 2 (I –1980)

78 C. DESBRUERES / D. DESBRUERES
MAZDA RX7 Groupe B Ü 2RM –1983)

79 L. MANY / I. CRAUZAZ
PORSCHE 911 SC (I –1980)

80 J. VERCHERE / E. BERTHIER
PORSCHE 911 SC Groupe 4 (I –1981)

81 J. POULAIN / G. DONNET
PEUGEOT 504 Coupé V6 Groupe 3 (H2 –1976)

82 A. LAUSBERG / J. ANDRE
OPEL Kadett GTE Groupe 2 (I –1977)

83 H. GUYONNET–DUPERAT / JF. DEMAY
TALBOT Sunbeam Lotus Groupe 2 (I –1979)

84 M. GROSMENIL / JP. BLASER
OPEL Ascona 2.0 Groupe 2 (H1 –1972)

85 F. ORENGO / T. DE LA HAYE
PEUGEOT 504 Coupé V6 Groupe 3 (I –1980)

86 R. MEDECI / M. MEDECI
RENAULT 5 Turbo Groupe 4 (I –1981)

87 JL. THIZY / S. MOLLAR
PORSCHE 911 SC (I –1981)

88 JL. ROYER / B. DOYEN
FORD Escort RS 2000 Groupe 1 (H2 –1976)

89 M. AUDIBERT / T. AUDIBERT
PEUGEOT 504 V6 Coupé Groupe 2 (H2 –1976)

90 J. FOUBERT / L. MARGOGNE
BMW 323i (I –1979)

91 A. LOPEZ / J. LAURANTI
PEUGEOT 504 Coupé V6 (G2 –1970)

92 P. MAQUET / P. CAPEL
PEUGEOT 504 Coupé V6 (H1 –1975)

93 F. LAFORCE / F. BRETON
ALPINE–RENAULT A110 1600 (G2 –1971)

94 J. MARIE / C. BLIN
OPEL Kadett Rally 1900 (G1 –1968)

95 JY. CAGNAC / B. BERNARD
BMW 323i (I –1979)

96 G. BALTHAZAR / D. MARIS
CITROEN DS Coupé (RMH –1965)

97 C. BOGLIARI / Z. WLOSZCZYNSKA
LANCIA Beta Coupé (H2 –1976)

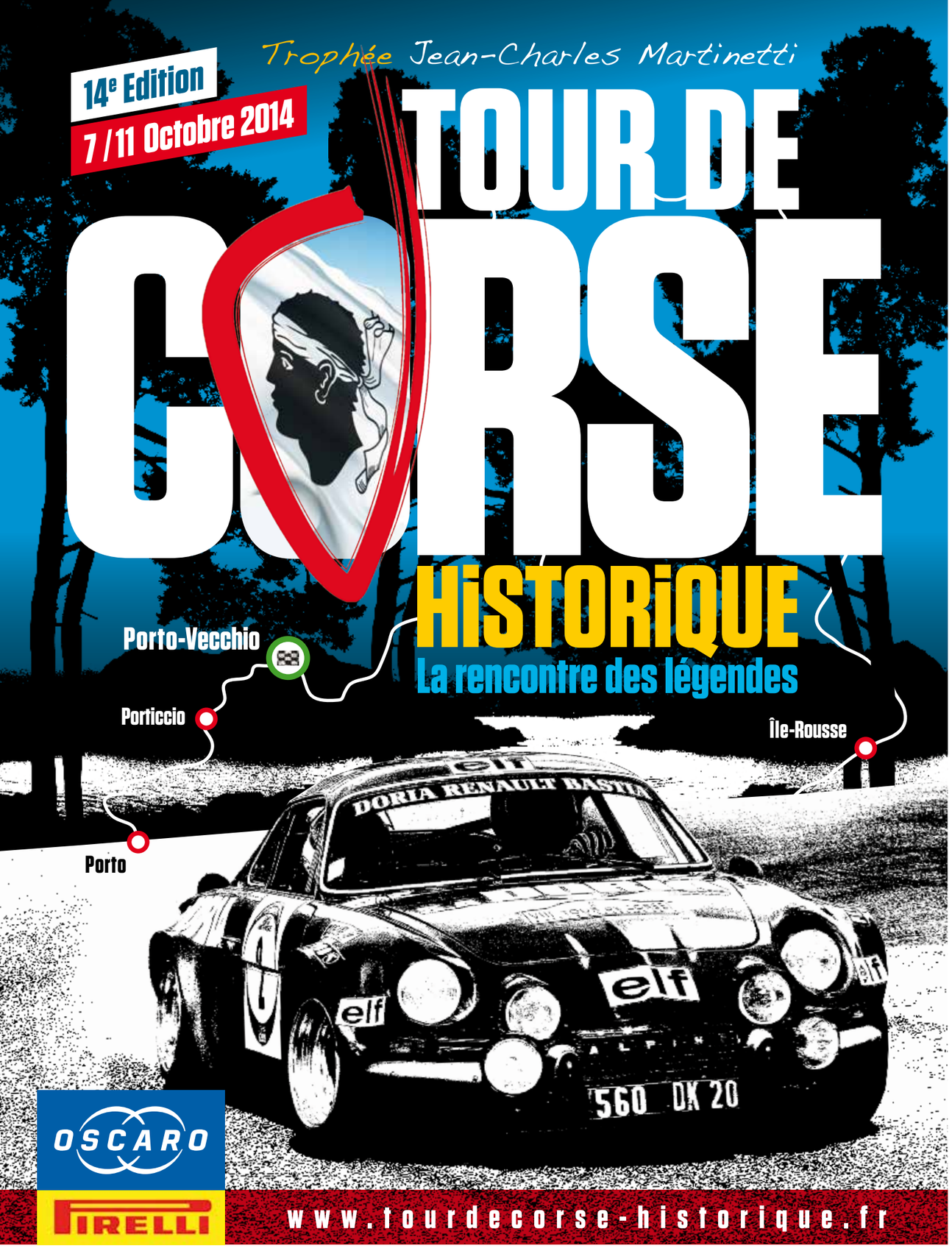
98 S. MACHOIR / JY. VAN HEUKELOM
PORSCHE 911 Carrera (H1 –1973)

99 B. COUSIN / –
PEUGEOT 504 Groupe 2 (H1 –1975)









B.R.M Chronographes
Collectivité Territoriale de Corse
Conseil Général Corse du Sud
La Méridionale
Europcar
bleu RCFM

RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2014

Organisation

Le 5ème Rallye du Maroc Historique, placé sous le haut patronage de Sa Majesté Mohamed VI, est organisé par le club des sports mécaniques "Le Grand Maghreb" sous l'égide de la "Fédération Royale Marocaine des Sports Automobiles" et de la "Fédération Internationale de l'Automobile"

ORGANISATEURS

Président
Yves Loubet

Président délégué
Chakib Rahmoune

Vice-Président
Saïd Madani
Joseph Andreani

Organisation Technique et parcours:
Yves Loubet
Paul-Jo Piga
Dominique Marciano
Harite Gabarit

Secretaire General
Marie-France Agostinetti

Relation avec les autorités marocaines
Chaymaa Hrisse

Trésorier
José Andreani

Membres
Faatah Benzakour, Jacques Canu, Hélène et Philippe Danger, Jean-Pierre Defains, Philippe Depied, Zakaria El Ouard, Muriel et Bruno Herpsont, Christian Jacques, Patrick Lecaillon, Pierre Piergigli, Gérard Pradier, Charles Ragne, Olivier Traversari, Frédéric Traversari, Jean-Bernard Vieu

Secretariat de l'epreuve
Club des Sports Mécaniques *"Le Grand Maghreb"*
29, boulevard Abdelmoumen
Quartier Tour Hassan
RABAT – MAROC

TÉL. UTILES

Yves Loubet
+212 (0) 6 48 86 65 69

Joseph Andreani
+212 (0) 6 78 09 28 69

maroc.historique@gmail.com

www.rallyedumaroc-historique.com

OFFICIELS

COLLÈGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

Président
Michel Perrin (F)

Membre
Jean Roch Le Bosse (F)
Fabien Zych (MA)

DIRECTION DE COURSE

Directeur de Course
Janick Daubigne (F)

Directeur de Course Adjoints
Sylvie Zych (F)
Nicole Bonnet (F)

Responsable des Classements
Catherine Belon (F)

Commissaire Technique Responsable
Robert Voisin (F)

Commissaires Techniques
Jean Guy Bouquet (F)
Abdel Ettoubaji (MA)
Rim Aziza Ettoubaji (MA)

Chargé des Relations Concurrents
Joël Maraine (F)
Nahide Ennam (F)

Aux Parcs de Regroupement
Gildas Avril (MA)

Pour Concurrents Etrangers
Jean Bernard Vieu (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)

Délégués aux Voitures de Sécurité
Paul-Jo Piga (F)
Dominique Marciano (MA)

Précurseurs
Charles Ragne
Gérard Pradier
Faatah Benzakour
Med ABI

Voiture Damier
Claudine et Michel Grandserre (F)

Responsables des Parcs Fermés
Philippe Castellano (MA)
Jean-Pierre Defains (F)

Responsables des Parcs de Regroupement
Hélène et Philippe Danger (F)

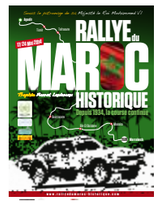
Responsable du matériel
Patrick Lecaillon (F)

Responsable des Commissaires
Zakaria El Ouard (M)

Service Presse
Alain Bernardet (F)
Karim Ben Daoud (presse marocaine)
Olivier Traversari (F)
Frédéric Traversari (F)

Oganisation Remise des Prix
Younes Asri

Animation
Francois Fayman (F)



LE MAG

Conception & Redaction
Alain Bernardet
JBCom 92
Jbcom92@gmail.com

Direction artistique
Nine Two Studio
jcvega@ninetwostudio.fr

Thomas Hilly
hilly.thomas@gmail.com

Illustrations
Fréderic Chambert, Cathy Dubuisson, Haasefoto, McKlein, Archives diverses

Remerciements Particuliers
Jacqures Cheinisse
Bob Neyret
Eric Van De Poele
Marlène Wolgensinger

Tous les concurrents...

Impression
Reproductions Industrielles Longarini
13, rue de Mehdia
BP 59
Rabat – Maroc



RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2014

Remerciements particuliers

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



Les Wilayas

Agadir – Marrakech – Settat

Les Provinces

Azilal – Ben Guerir – Ben Slimane – Béni Mellal – Demnate – Guelmin – Ifrane – Khenifra
Khouribga – Ouarzazate – Romani – Sidi Ifni – Tata – Taroudant – Tiznit

Les Villes & Lieux d'Etape

Agadir – Bin El Ouidane – Ifrane – Lac Massira – Ouarzazate – Tafraout

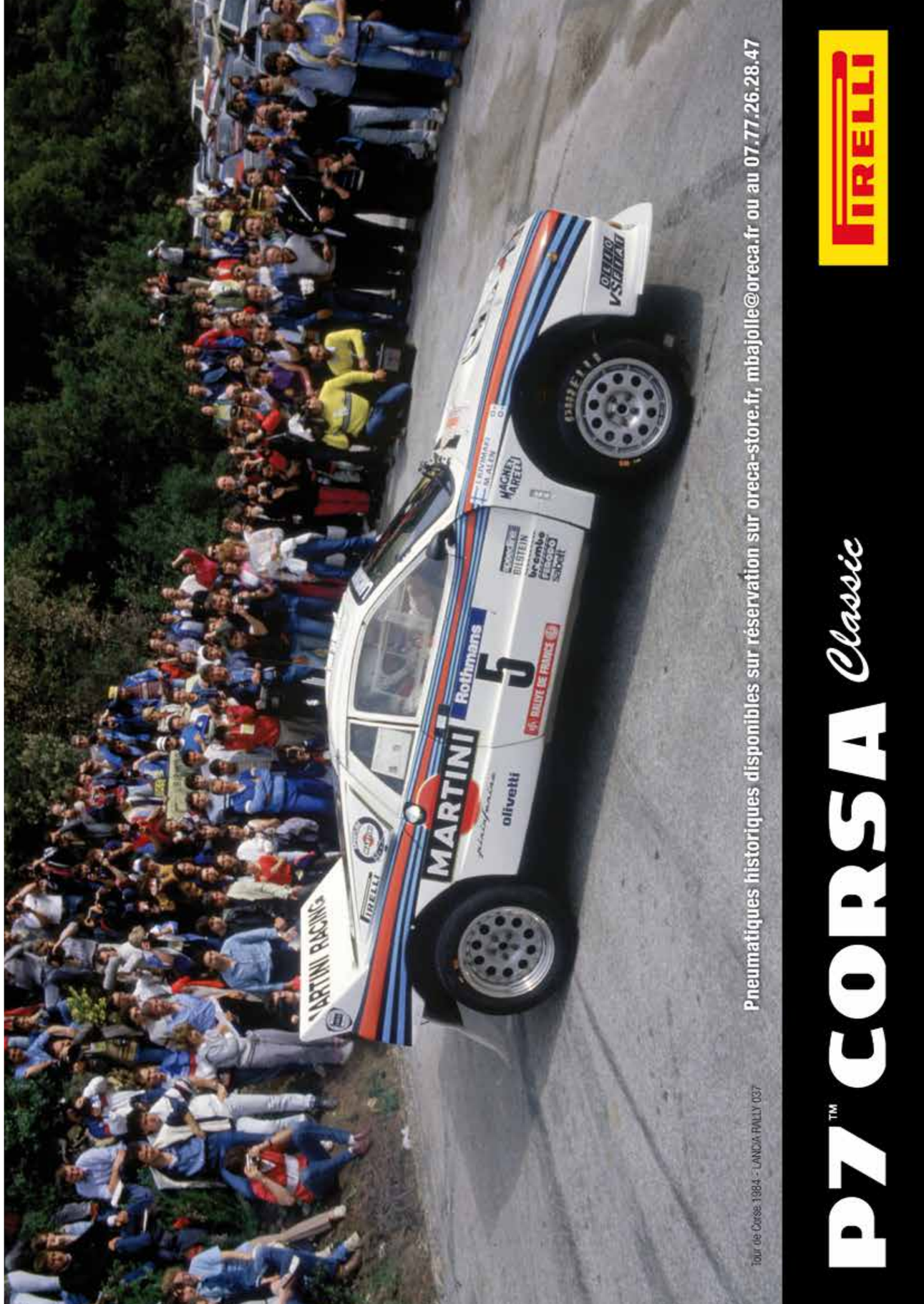
Les Villes & Lieux de Regroupement

Demnate – Khenifra – Taliouine – Tiznit

Pour la sécurité

Gendarmerie Royale et la sureté nationale





OSCARO

Ça vous change une auto !



www.oscaro.com

Commandez vos pièces 7j/7 -24h/24

01 76 49 49 49

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