

Sous le Haut patronage de sa Majesté le Roi Mohammed VI

Tanger



Ifrane



16/23 Mai 2015

# RALLYE du

# MAROC



*Trophée Pierrot Landereau*

# HISTORIQUE

Depuis 1934, la course continue

OSCARO

Paradis Plage



Quarzazate



Merzouga



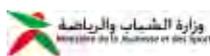
Tafraoute



MDJS



[www.rallyedumaroc-historique.com](http://www.rallyedumaroc-historique.com)





REJOIGNEZ L'UNIVERS DE  
LA PERFORMANCE AVEC LE  
**P7™ CORSA** Classic

TOUR DE  
**CORSE**  
HISTORIQUE

PIRELLI  
VAINQUEUR  
2012 2013  
2014



RALLYE du  
**MAROC**  
HISTORIQUE

PIRELLI  
VAINQUEUR  
2014



Informations & Commandes auprès de Ivalto  
Distributeur Officiel Pirelli Compétition  
**contact@ivalto.com - 04.37.41.74.34**

**IVALTO**  
DISTRIBUTEUR  
OFFICIEL  
PIRELLI  
COMPÉTITION



## L'ÂGE DE RAISON

Entre la nostalgie du passé et la curiosité du progrès, le Rallye du Maroc Historique navigue habilement. Nous vivons aujourd'hui la sixième édition de l'épreuve, depuis sa résurrection en 2010 qui comptait à peine plus d'une vingtaine de passionnés « aventuriers » au départ. Six ans, c'est l'âge de raison, ou presque ? Pour une épreuve sportive, c'est avant tout la démonstration d'une maturité certaine. Regardé avec une curiosité prudente à ses débuts, l'évènement est maintenant devenu un rendez-vous majeur, attendu de tous aujourd'hui. Des pilotes et des équipes qui travaillent de longs mois autour de voitures de plus en plus originales et affûtées. Sans oublier les autorités diverses, dont l'implication contribue largement au développement de l'épreuve, et des populations qui manifestent très chaleureusement leur enthousiasme sur le bord des pistes, dans les villages et villes traversées. Tout est fait

pour un accueil festif, coloré. Un immense merci à tous.

Entre traditions et nouveautés, cette sixième édition démontre une perpétuelle évolution. De nouvelles pistes ont été découvertes. Et pour l'arrivée, Marrakech la ville rouge, est délaissée cette année, au profit de Tanger à l'histoire ancestrale bien particulière mais aujourd'hui définitivement tourné vers l'avenir et le monde. Ce sera la découverte de régions où le Rallye du Maroc Historique n'avait jamais posé les roues jusqu'à présent.

Nous avons voulu cette édition plus rigoureuse aussi, plus réactive, avec, par exemple, la possibilité d'une analyse rapide des performances de chacun. L'évolution est donc partout et vous connaissez les nouveautés essentielles de cette édition du Maroc Historique. Il ne reste qu'une chose à dire : bonne route à tous et rendez-vous à Tanger !

[www.rallyedumaroc-historique.com](http://www.rallyedumaroc-historique.com)



# Rallye Maroc Historique 2015



## Retour vers le sud !

Les concurrents du Rallye du Maroc Historique qui avaient goûté aux pistes du sud-marocain il y a deux ans n'avaient qu'une idée en tête : y retourner. Leur vœu est exaucé, cette sixième édition va de nouveau s'aventurer dans l'extrême sud, flirter avec les immenses dunes de sable du Sahara dans la région de Merzouga. Et ce n'est pas la seule nouveauté offerte par ce parcours 2015 de cette désormais grande classique...

### Samedi 16 mai

Vérifications techniques et administratives l'après midi à Paradis-Plage puis parc fermé.

### Dimanche 17 mai

#### 1ère étape Paradis-Plage • Paradis-Plage

- 27 km dont 8 km chronométrés
- Départ de Paradis-Plage : 14h00
- Arrivée à Paradis-Plage : 14h39 (+ 4 heures d'assistance)

- ES 1 : Taghazoute (8 km)

Deux jours durant, le complexe touristique de Paradis-Plage, cher à notre ami Khalid Kabbage, sera le centre névralgique de ce sixième Rallye du Maroc Historique. S'y dérouleront toutes les vérifications, administratives ou techniques, s'y tiendra l'habituel parc fermé avant le départ d'une première étape très courte mais qui permettra d'établir un premier classement avant d'entamer les choses sérieuses le lendemain matin, en mettant le cap vers Sidi Ifni puis Tafraoute.

### Lundi 18 mai

#### 2ème étape Paradis-Plage • Sidi Ifni • Tafraoute

- 522 km dont 79 km chronométrés
- Départ de Paradis-Plage : 7h00

- Regroupement à Sidi Ifni : 9h40 (30)
- Arrivée à Tafraoute : 16h43 (+ 4 heures d'assistance)

- ES 2 : Sidi Ifni (25 km) : 10h28
- ES 3 : Mesti / Guelmin (16 km) : 11h42
- ES 4 : Tamessoult / Vallée d'Igmir (10 km) : 15h05
- ES 5 : Oasis d'Igmir / Izerbi (28 km) : 15h29

Au petit matin, l'épreuve s'élancera de Paradis-Plage pour se diriger vers le sud, dans la région de Sidi Ifni pour deux premières épreuves que les concurrents de l'an passé reconnaîtront : Sidi Ifni et Mesti/Guelmin. Pour la petite histoire, Guelmin constitue le point le plus au sud de l'épreuve... Les épreuves spéciales de ce lundi sont toutes plus belles les unes que les autres. Il a fallu revoir certaines de nos grandes classiques. Comme l'épreuve de Pikes Peak avec sa montée vertigineuse. Elle a été très abîmée cet hiver et le départ se fera cette année à la fin de la montée dans le canyon. Terme de l'étape à Tafraoute, comme l'an passé.

### Mardi 19 mai

#### 3ème étape Tafraoute • Tata • Ouarzazate

- 467 km dont 95 km chronométrés
- Départ de Tafraoute : 7h30
- Regroupement à Tata : 11h04 (40)
- Arrivée à Ouarzazate : 16h55 (+ 4 heures d'assistance)

- ES 6 : Pierre Peintes (11 km) : 7h40
- ES 7 : Mines d'or d'Akka (31 km) : 9h17

- ES 8 : Tata / Fom Zguid (17 km) : 12h57
- ES 9 : Fint (36 km) : 15h41

C'est une longue journée qui attend les équipages au départ de Tafraoute. La mise en jambe se fera à la sortie de Tafraoute avec la grande classique des Pierres Peintes. Pour le coup d'œil insolite. Ensuite, il y a une longue liaison vers l'épreuve des Mines d'Or d'Akka. Par rapport à il y a deux ans, cette épreuve a été refaite intégralement. Après un regroupement à Tata, la troisième épreuve du jour nous mène à Fom Zguid qui est, pour les caravanes de chameliers, le dernier point avant de d'attaquer le désert. Enfin, juste aux portes de Ouarzazate, il y a la fameuse épreuve de Fint, devenue la grande classique du rallye et un sérieux juge de paix...

### Mercredi 20 mai

#### 4ème étape Ouarzazate • Tinghir • Merzouga

- 467 km dont 86 km chronométrés
- Départ de Ouarzazate : 7h00
- Regroupement à Tinghir : 10h41 (40)
- Arrivée à Merzouga : 17h06 (+ 4 heures d'assistance)

- ES 10 : Iknoun / Tinghir (23 km) : 9h43
- ES 11 : Mellab / Msissi (27 km) : 12h54
- ES 12 : Rissani (20 km) : 15h00
- ES 13 : Dar Kaoua / Merzouga (16 km) : 16h17

Depuis Ouarzazate, la journée du mercredi va flirter en permanence avec le désert tout proche. Toutes les épreuves du jour sont nouvelles. L'ES10 se déroule dans la Vallée des Roses et l'ES11 comportera, pour la première fois, deux neutralisations afin de traverser deux villages en toute sécurité. Cela a été rendu possible grâce à l'utilisation obligatoire du Tripy. La liaison avant l'épreuve de Rissani est un peu difficile mais le coup d'œil en vaut la peine. Le lieu de l'ES13 est extraordinaire avec ce lac qui se mêle aux premières dunes du Sahara.

### Jeudi 21 mai

#### 5ème étape Merzouga • Midelt • Ifrane

- 504 km dont 74 km chronométrés
- Départ de Merzouga : 7h30
- Regroupement à Midelt : 11h40 (40)
- Arrivée à Ifrane : 17h03 (+ 4 heures d'assistance)

- ES 14 : Merzouga (18 km) : 7h38
- ES 15 : Midelt (23 km) : 12h33
- ES 16 : Les Cèdres d'Aïn Leuh (14 km) : 14h34
- ES 17 : Almis du Guigou (19 km) : 16h14

La journée sera longue. De Merzouga à l'entrée du désert, la route mènera le rallye jusqu'à Ifrane aux allures de

station Suisse. Les liaisons seront longues mais le voyage splendide. Précisons que Midelt est la ville de la... pomme. La région a particulièrement été touchée cet hiver. Les épreuves de Midelt et des Cèdres d'Aïn Leuh en portent encore les stigmates mais ce sera rentré dans l'ordre pour le passage du rallye. Cette dernière épreuve des Cèdres est particulièrement splendide. La nuit de repos à Ifrane sera très appréciée !

### Vendredi 22 mai

#### 6ème étape Ifrane • Aït Ishaq • Ifrane

- 383 km dont 69 km chronométrés
- Départ de Ifrane : 8h00
- Regroupement à Aït Ishaq : 11h59 (40)
- Arrivée à Ifrane : 16h17 (+ 4 heures d'assistance)

- ES 18 : Ito (11 km) : 8h48
- ES 19 : Khenifra "1000 Lacs" (28 km) : 10h55
- ES 20 : Aït Ishaq / Khenifra (18 km) : 12h57
- ES 21 : Zaouiat / Ifrane (12 km) : 14h52

C'est l'une des nouveautés de cette édition 2015 : une boucle compacte mais très dense et difficile au départ et au retour depuis Ifrane. La première épreuve du jour, Ito, est bien connue. Les trois autres sont nouvelles. Même l'ES19 dont les huit derniers kilomètres sont totalement nouveaux. Le rythme de l'ES20 est incroyable avec une piste aux bosses nombreuses, tantôt lente, tantôt très rapide. Il sera difficile d'y trouver le bon rythme.

### Samedi 23 mai

#### 7ème étape Ifrane • Ouezzane • Tanger

- 451 km dont 71 km chronométrés
- Départ de Ifrane : 7h30
- Regroupement à Ouezzane : 11h48 (40)
- Arrivée à Tanger : 17h34

- ES 22 : Imouzeur (20 km) : 8h23
- ES 23 : Ouezzane / Mokrisset (26 km) : 12h49
- ES 24 : Tetouan / Meloussa (16 km) : 15h54
- ES 25 : Meloussa / Cap Malabata (9 km) : 16h43

C'est le dernier jour de course avec une arrivée sur Tanger et non plus à Marrakech. Le parcours sera donc totalement inédit. C'est un autre Maroc que les équipages vont découvrir. La vingtaine de kilomètres de l'ES22 est assez rapide. A sa sortie, la liaison est assez longue pour rejoindre Ouezzane, son regroupement et son épreuve. ES24 se déroule sur des hauteurs au cœur d'une vaste plantation... d'oléiennes. La dernière épreuve est une splendeur véritable avec, à certains endroits, une vue diabolique sur Tanger, l'océan Atlantique, la mer Méditerranée et à l'horizon, l'Espagne et l'Europe. Inoubliable...





# TANGER, UNE PLAQUE TOURNANTE ECONOMIQUE

Parmi les nouveautés proposées par cette sixième édition du Rallye du Maroc Historique: son arrivée. Pour la première fois dans l'histoire de l'épreuve, le drapeau à damiers ne s'abaissera pas à Marrakech mais à... Tanger.



Dans le classement des villes marocaines, Tanger arrive en troisième position avec son million d'habitants, juste derrière Casablanca et Fès. Cela plante le décor tout comme sa situation géographique très particulière et favorable.

Tanger est la ville située la plus au nord du territoire marocain. À cela, rien de bien exceptionnel, si ce n'est que de certaines fenêtres, sur les hauteurs de la ville, on peut tout aussi bien admirer la vue sur la mer Méditerranée, sur l'océan Atlantique ou encore sur les reliefs espagnols que l'on pourrait presque toucher du doigt tant ils semblent à porter de main.

Il suffit de se laisser guider par les rues, les ruelles parfois très étroites, de la ville pour percevoir l'histoire très riche de la ville. Sa situation très favorable et stratégique en a fait une ville très convoitée par le passé. Au point que Tanger fut longtemps dénommée « La ville des étrangers », en raison de nombreuses colonisations et affrontements pour se l'approprier.

Tout cela commença avec les Phéniciens, puis les Carthaginois qui déjà, en firent un comptoir commercial très actif, les Romains (dont certains vestiges peuvent encore être observés dans la région...),





les Arabes, les Portugais au quinzième siècle, les Anglais dans la foulée et enfin les Espagnols et les Français dont les architectures sont encore très présentes dans la ville et très préservées de nos jours par les autorités marocaines. Un exemple parmi d'autres: lors de son protectorat, les constructions françaises de style « Art Déco » faisaient largement appel au béton. Très altérées par l'air marin, les autorités s'appliquent à les restaurer avec passion. Sur un plan culturel, Tanger fut longtemps considérée incontournable pour de nombreux écrivains et peintres venus chercher douceur de vivre et paysages somptueux. Sous l'ère espagnole, de nombreux théâtres virent le jour dont un dédié à Cervantès, le père de Don Quichotte.



Mais aujourd'hui, Tanger se distingue aussi par son modernisme où l'éducation (implantation de nombreuses facultés...), le tourisme et le commerce tiennent une place prépondérante. Les grands complexes hôteliers poussent en bordure de l'Atlantique ou de la Méditerranée. Avec cet accès direct au détroit de Gibraltar, un port de marchandise et de passagers gigantesque a vu le jour ces dernières années. La création d'une zone franche a facilité ce commerce maritime et l'implantation, dans la région, de géants de l'industrie mondiale. L'industrie automobile est très présente, par exemple. Renault-Nissan a donné le coup d'envoi de ce développement avec l'inauguration d'une usine ultra-moderne avec désormais 5000 employés qui produisent non moins de 350000 voitures « low cost » par an dont 90 % sont exportés vers l'Europe. Très bientôt, le Groupe Volkswagen viendra se joindre à Renault-Nissan, puis Hyundai, Tata... Sans oublier l'implantation des nombreux équipementiers américains, chinois, européens ou indiens, nécessaires à cette industrie. Tanger et sa région n'ont pas fini de bousculer l'économie mondiale...



## Votre Destination Bien-être



©BEPROD 2014

Situé dans la région d'Agadir, près de Taghazout, au cœur des plus célèbres spots de surf du Maroc, Paradis Plage est un Resort unique, bordant 5 km de plage de sable fin.

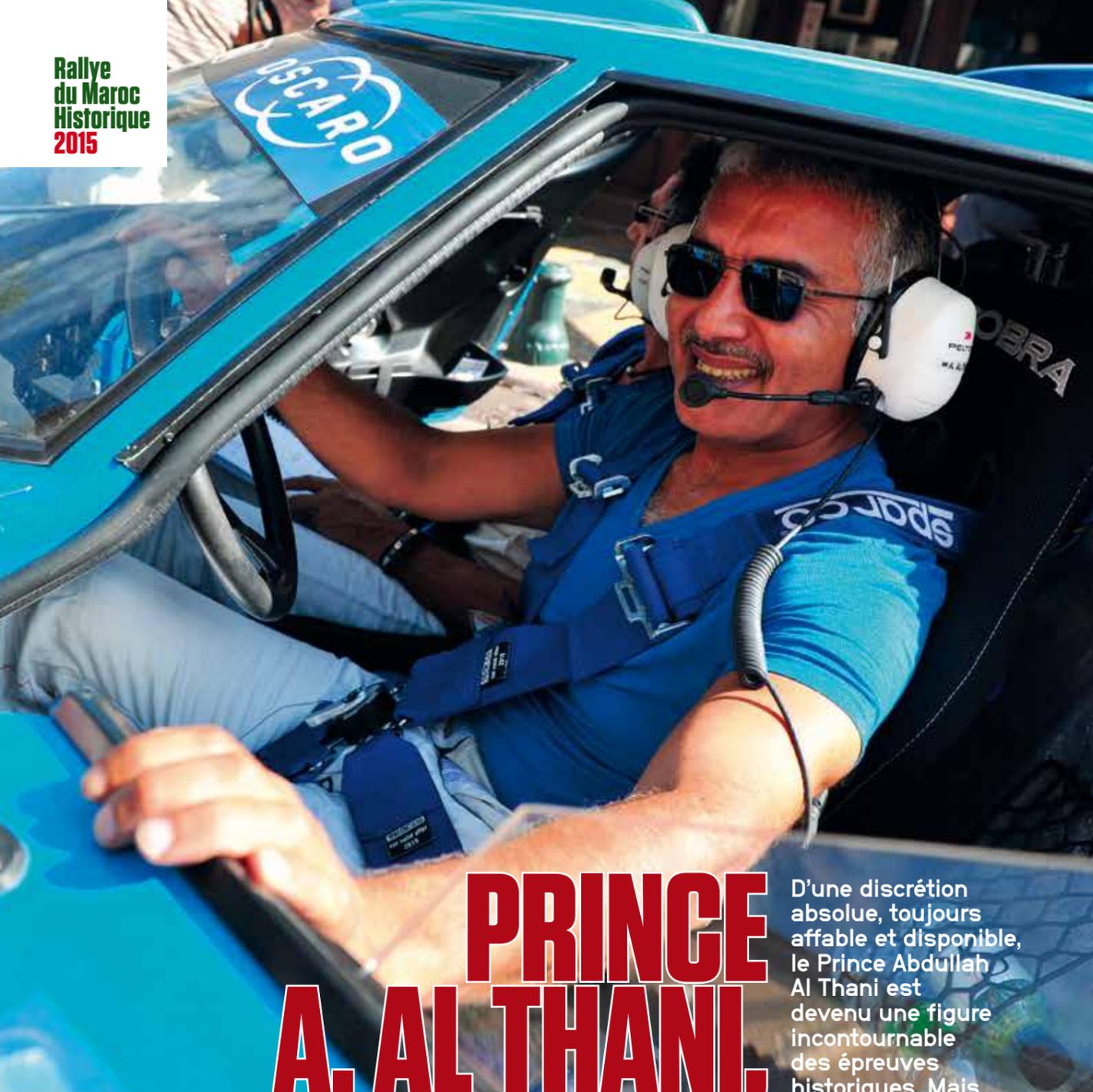
Idéal pour se ressourcer, Paradis Plage vous propose Surf, Yoga, Fitness et Spa pour un véritable laisser aller au bien-être.



+212(0)528200382

Km 26 route d'Essaouira Imlil Ouaddar Taghazout - Agadir  
E-mail: [resa@paradisplage.com](mailto:resa@paradisplage.com) / [www.paradisplage.com](http://www.paradisplage.com)

Rejoignez nous sur :  
f @paradisplage



# PRINCE A. AL THANI, UN VRAI PASSIONNÉ !

D'une discrétion absolue, toujours affable et disponible, le Prince Abdullah Al Thani est devenu une figure incontournable des épreuves historiques. Mais qu'est-ce qui a pu bien pousser ce haut dignitaire qatarien, membre de la famille Royale, premier ministre du Qatar jusqu'en 2007, à se lancer dans pareille aventure ?...



**Prince, le public et les amateurs vous ont découvert lors du Tour de Corse Historique 2013 au volant d'une splendide**

**Aston Martin DB5. Un choix de voiture insolite et une belle première pour vous ?**  
Ce fut un hasard. J'ai toujours aimé l'Aston Martin DB5 avec ses lignes élégantes et racées. J'ai mis longtemps avant de trouver un exemplaire en parfait état. Dans le même temps j'ai découvert la Corse et ses merveilleux paysages. J'ai pensé que piloter cette belle auto dans cet environnement naturel était un beau challenge. Cette décision a été prise dix jours avant le départ du rallye et peu de gens pensaient que la voiture et moi finirions cette aventure, dès lors que c'était une première participation et que le gabarit de la voiture n'était pas exactement adapté à cette épreuve. Notre présence à l'arrivée est un très beau souvenir.

**Comment sont nés et à quand remontent votre intérêt et votre passion pour l'automobile et surtout pour le sport automobile ?**

J'ai toujours aimé les voitures de caractère et possédant une histoire. Le sport automobile est une pratique plus récente. C'est en découvrant la Corse à moto et en apprenant l'existence d'un rallye historique que l'idée m'est venue de me lancer dans ce sport.

**Pourquoi ce goût prononcé pour les compétitions historiques, les compétitions modernes vous intéressent-elles moins ?**  
Comme je l'ai dit j'aime les autos originales avec une histoire, dès lors le rallye

historique s'imposait. Je peux ajouter que j'aime l'ambiance de ces rallyes où la passion de l'objet vient atténuer l'agressivité de l'esprit de compétition. Étant de plus un pur amateur à la découverte d'un sport nouveau il m'a semblé plus raisonnable de me tourner vers le rallye historique.

**Tour Auto, Rallye du Maroc, Tour de Corse, pouvez-vous nous parler de ces épreuves emblématiques qui semblent particulièrement vous tenir à coeur ?**

Toutes ces épreuves ont en commun la volonté des organisateurs de faire courir de très belles automobiles au milieu de superbes paysages. La traversée de la France, lors du Tour Auto, est une occasion de découvrir le charme de la campagne française. Le Tour de Corse est spectaculaire et le mariage de la mer et de la montagne absolument unique. Il faut rajouter l'accueil excessivement chaleureux de la population corse avec laquelle j'ai un contact privilégié et que je remercie. Le rallye du Maroc nous emmène au milieu

Après le Tour de Corse, le Rallye du Maroc Historique où il souhaitait une voiture à la fois facile et...confortable.



**Le Prince Abdullah Al Thani voue une véritable admiration à la Corse et à ses paysages. Il aime aussi les voitures « historiques ».**  
Il pilote une Lancia Stratos qui a marqué à jamais la Corse.

**C'est avec une insolite Aston Martin DB5 que le Qatari a découvert la discipline !**

d'une nature sauvage où la gentillesse et l'accessibilité des habitants se dispute à la majesté des paysages. Une véritable aventure.

**Etes-vous sensible au fait que, tant le Rallye du Maroc (1934), que le Tour de Corse (1956), comptent parmi les plus anciennes compétitions automobiles imaginées ?**

Ces compétitions sont à l'image des voitures qui y participent, elles ont une histoire forte et représentent les racines de la compétition automobile. L'aventure humaine y est au moins aussi importante que la performance mécanique.

**Les éditions «Historiques» de ces compétitions rencontrent un écho tout particulier auprès du public. Etes-vous sensible à ce succès populaire ?**

C'est toujours un plaisir pour moi que de pouvoir communiquer avec la population



des pays que nous traversons. Plusieurs fois au cours des reconnaissances nous discutons avec les habitants qui nous reconnaissent et viennent nous encourager le jour de la course. C'est toujours pour moi un moment très particulier et une des fortes motivations que j'ai de continuer cette activité.

**Une notion de long voyage caractérise le Rallye du Maroc Historique. Son parcours fait découvrir de splendides régions, souvent isolées, et des paysages très variés, avec des populations très enthousiastes. Vous êtes sensible à cette notion de voyage à travers un pays ?**

Comme je vous l'ai exprimé c'est l'une des raisons majeures qui me fait participer à cette belle aventure humaine et la découverte des habitants et des paysages est ma motivation principale.

**Depuis quelques épreuves, on vous voit au volant d'une Citroën CX, d'une mythique Lancia Stratos et cette année au Maroc, avec une Citroën SM «Bandama» Il s'agit d'un choix personnel ? Vous pouvez nous parler de ces voitures ?**

Pour ma première participation au rallye du Maroc il me fallait une voiture facile à piloter et confortable. La Citroën CX qui en son temps avait gagné sur bon nombre de rallyes africains dans sa catégorie avait toutes ces qualités.

La Citroën SM Bandama est une évolution

logique vers une voiture plus performante avec son moteur Maserati de 250 cv et qui a gagné des épreuves au scratch. La Lancia Stratos représente le parfait équilibre entre une voiture originale, performante et parfaitement adaptée aux routes corses.

**Vous semblez particulièrement apprécier l'ambiance au sein du team de Fred Daunat. On se trompe ?**

Le problème le plus important auquel nous avons à faire face en rallye historique, du fait de la technologie d'époque, est la fiabilité. Avant de gagner il faut arriver. Le fait d'être entouré d'une équipe de professionnels comme l'équipe de Fred Daunat, qui ne laisse rien au hasard et

est capable de retourner des situations qui peuvent paraître désespérées, est une chance. Si on ajoute à cela la qualité des rapports humains au sein de l'équipe, pas besoin d'être champion du monde pour apprécier cet environnement.

**Pour finir, de quelles voitures de course emblématiques souhaiteriez-vous prendre un jour le volant en course ?**  
Peut-être une Porsche au 24h du Mans ?

**Le Prince Al Thani a naturellement noué avec les divers équipages et les populations, des rapports très chaleureux.**

**Mener une telle Aston Martin, si encombrante, au terme d'un Tour de Corse difficile, et sans la moindre égratignure était une belle performance.**

**Disponible et toujours chaleureux, sa présence grandit vraiment le caractère de ces épreuves.**





المملكة المغربية  
Royaume du Maroc

MOBILISATION

PARTENARIAT

PROXIMITE

REGIONALISATION








وزارة الشباب والرياضة  
Ministère de la Jeunesse et des Sports  
+٢٠٤٤٠٥٠١ ١ ٢٢٢٨٥٠٤ ٨ ٢٤٤٤١٤

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

# 2014, UNE DIMENSION INTERNATIONALE...

S'il y avait un point particulier à retenir de l'édition 2014, c'est l'arrivée en nombre de concurrents étrangers venus des quatre coins du globe. La course, elle, fut maîtrisée par un couple Berenguer qui revenait à la compétition. Chapeau...



Jean-François et Aline Berenguer ont occupé la tête du classement tout le rallye.



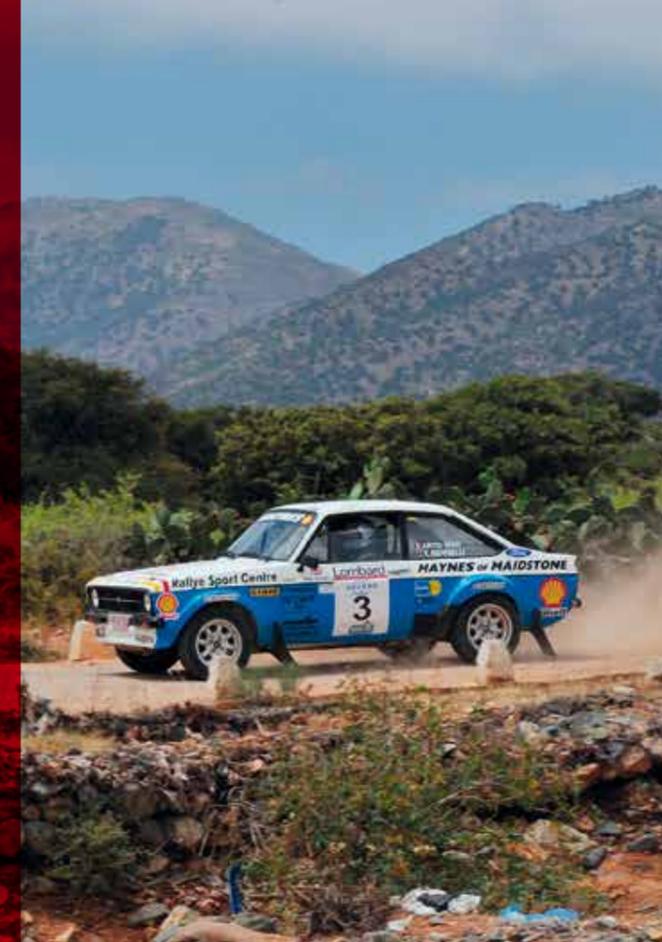
La Ford Escort RS, dans sa configuration Mk1 ou Mk2 serait-elle en train de supplanter la Porsche 911 dans les rallyes historiques? Toujours est-il qu'il convient de constater qu'elles n'ont jamais été aussi nombreuses à s'aligner au départ! Autre constatation: la réputation du Rallye du Maroc Historique se propage de par la planète et le nombre de concurrents étrangers, parfois venus de l'autre côté du globe, grandit considérablement. Si l'on raisonne par nationalités, l'Afrique du Sud, le Kenya, l'Argentine, le Qatar, la Suède, l'Espagne, l'Italie, la Roumanie, la Suisse, la Belgique, le Luxembourg, Monaco sans oublier la France et le Maroc, sont représentées au départ de l'épreuve. Un record, tout comme le nombre d'équipages à se lancer dans l'aventure: on frôle, d'un rien, la centaine... Bref, pour la première année, tout ce « petit » monde s'est retrouvé à Paradis-Plage, le complexe touristique de notre ami Khalid Kabbage, pour une entrée en matière particulièrement festive. Pour la première année aussi, dans la foulée des vérifications habituelles, une première épreuve chronométrée fait office de prologue. Elle va permettre de reclasser immédiatement les équipages en fonction de leurs performances et non plus de leurs numéros. Cela évitera à certains, le cas échéant, de rouler lors de la première étape trop longtemps et trop souvent dans la poussière d'un concurrent rattrapé.

## Un rythme de folie, immédiatement...

Et le premier à dégainer dans cette première courte épreuve est Gilles Panizzi, nouveau venu dans la discipline et toujours navigué par son frère Hervé. Sa Peugeot 504 V6 du Fyl Racing a déjà démontré son potentiel, douze mois auparavant, avec la victoire de Christophe Vaison. Pourtant l'équipage nous a fait peur car une dizaine de kilomètres avant de rejoindre le parc fermé pour le départ, la « Lionne » était immobilisée sur le bord de la route, pont arrière cassé. Derrière les frères Panizzi, on retrouve justement Christophe Vaison qui a changé de monture et pilote une splendide Lancia 037 Groupe B refaite de

Antoine Vandromme et Yoann Raffaelli sont passés avec bonheur d'une Porsche 911 SC à la Ford Escort RS. Des problèmes de transmission ont contrarié leur progression mais la performance est là.

Alain & Sylvie Oreille ont connu un rallye difficile, passant le rallye à parfaire la mise au point d'une Opel Ascona 400 encore toute jeune mais au potentiel très intéressant.



La Lancia 037 de Christophe Vaison a connu des problèmes de courroie récurrents. Son abandon est arrivé trop tôt.

Après un début de rallye discret, Gache et sa Mazda RX7 sont revenus aux affaires pour prendre la seconde place.

Grégoire De Mevius et sa Nissan 240 RS ont livré un combat de toute beauté face à Philippe Gache.





Nombreux sont les étrangers, comme ici Andrew Siddall, au départ d'un chrono, à être venus découvrir le Rallye du Maroc.

Il fallait oser : s'attaquer à la rudesse des pistes marocaines avec une Porsche 356 de 1959. Le couple Medici et... la voiture ont tenu bon jusqu'au bout.



A à Z durant l'hiver. L'écart? Six secondes ! Voilà qui promet... En troisième on trouve une autre bonne surprise : « Anto Wan », brillant l'an passé avec une Porsche 911 SC Groupe 3 et qui prend ici la mesure de sa nouvelle monture, une Ford Escort RS Mk2. En signant un chrono identique à celui de la Lancia 037, on en déduit qu'il n'a pas mis très longtemps à se la mettre en main. Derrière ce trio de tête, on retrouve une flopée de Porsche 911 emmenée par Alain Deveza. Seuls Jeff Berenguer (Ford Escort), Grégoire De Mevius (Nissan 240 RS) parviennent à résister aux allemandes dans le « Top 10 ».

Les affaires très sérieuses commenceront dès le lendemain matin avec une première étape vers le sud, comportant quatre épreuves spéciales totalisant 83 km. Dès la première du jour, on constate que Panizzi rentre un peu dans le rang. Il est handicapé par sa boîte de vitesses dépourvue de cinquième rapport. Il lâche 13 secondes. L'homme de tête se nomme Jeff Berenguer, au style de pilotage très efficace. Philippe Gache, lui, est un peu en retrait avec sa Mazda : seulement huitième. Le couple Oreille encore plus loin avec son



Opel Ascona 400 qui manque encore de développement. Il n'est que douzième. La Citroën de Fred Daunat lâche déjà plus de deux minutes. Chez les dames, c'est Luisa Zumelli sur une Opel Kadett GTE qui mène devant Laure Many. Jeff Berenguer rééditera sa performance dans l'épreuve suivante. Dans la dernière de la journée, dans la fameuse « Vallée d'Igmir », avant la fin d'étape à Tafraoute, c'est Grégoire de Mevius qui pointe le capot de sa belle Nissan 240 RS. Cela lui permettra d'occuper la seconde place lors de la rentrée en parc fermé, à 34 secondes derrière Berenguer tout de même mais devant Panizzi (37"), Munster (38"), « Anto Wan » (1'08"). Gache est huitième, une place inhabituelle (1'37"), Oreille onzième (2'43", déjà !). Padrona occupe une belle douzième place, devant le spectaculaire sud-africain Geoff Bell. Déjà, des écarts se creusent...

### Les premiers abandons notables...

Déjà, il faut constater les premiers abandons importants sur le devant de la scène. Vaison et sa Lancia sont stoppés pour un stupide problème de courroie de



pompe à eau. Il tentera de réparer mais jettera l'éponge en fin de journée. Le troisième jour de course débute par une grande classique : « Les Pierres Peintes ». Une épreuve courte, dans un décor insolite et où il se passe souvent des faits de course. L'an passé Eric Clément y avait laissé tout espoir de podium en arrachant une roue de sa Porsche. Philippe Gache, lui, semble avoir solutionné en partie le manque de compétitivité de sa monture. Le voici troisième derrière la Porsche de Deveza talonnée par la Ford de Berenguer. Suit ensuite Panizzi avec sa Peugeot. Quatre voitures différentes aux avant-postes ! « Anto Wan », si régulier auparavant lâche 37 secondes d'un coup. La boîte de vitesses de sa Ford donne des signes de faiblesse. Il ne cessera de lâcher du terrain jusqu'au moment où l'assistance pourra intervenir. Paul-Emile Decamps (un ancien vainqueur du Maroc), lui aussi, vit un vrai calvaire avec sa nouvelle monture, une Ford Escort RS. L'épreuve suivante confirmera cette hiérarchie. L'épreuve de « Fint », la dernière du jour avant Ouarzazate va connaître un second coup de sort. Après Vaison, c'est Panizzi qui abandonne pour une roue arrière baladeuse du fait de goujons de roues sectionnés. Plus que jamais, l'épreuve est rentrée dans le vif du sujet. Le rythme est élevé et les machines souffrent.

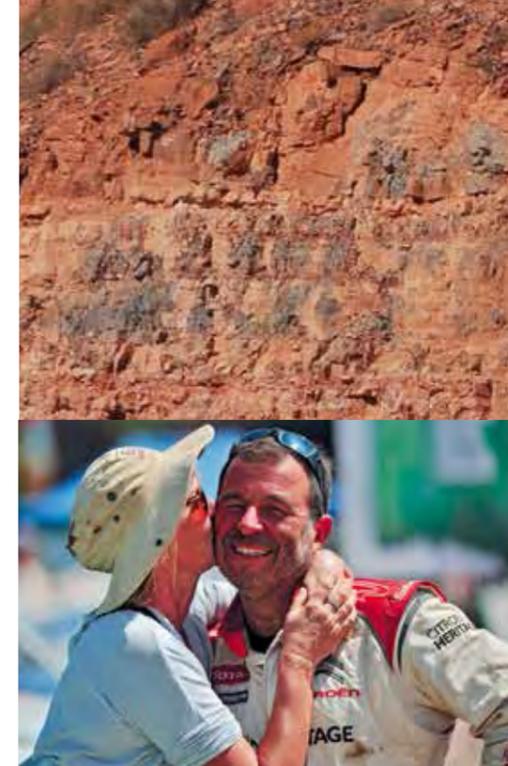
### Changement de décor.

Après une nuit de repos bien méritée et une minutieuse remise en forme des mécaniques l'épreuve s'apprête à s'attaquer aux reliefs de l'Atlas. Le décor change vite et le rallye s'élève rapidement. Dès la

première du matin, Gache confirme son retour aux affaires. Oubliée sa crevaison, il signe le troisième temps et... occupe la troisième place au général désormais. La boîte de vitesses d'« Anto Wan » a retrouvé tous ses rapports, il décroche le quatrième temps. C'est Deveza qui signe le meilleur temps. Berenguer se contenterait-il déjà d'assurer sa position de leader? Une minute d'avance, cela ne met pas à l'abri pourtant. Il réagit dans l'ES11 et vole le scratch à Gache pour une poignée de secondes. Mais dans l'habitacle de la Mazda, on a retrouvé le sourire, les performances redeviennent significatives depuis un moment. Mais ce diable de Berenguer galope à un rythme d'enfer et à ce moment du rallye, on ne voit pas qui pourrait lui contester son leadership à la régulière. Lorsqu'on le voit passer, il n'est jamais très spectaculaire, contrairement à d'autres mais diablement efficace. Pour des problèmes de liaison radio le rallye prend du retard et la dernière du jour doit être annulée.

Dès le lendemain matin, Berenguer va se montrer en maître de l'épreuve signant trois meilleurs temps sur quatre ! Le dernier ira, enfin, à Philippe Gache. Au général, il n'y a pas de gros chamboulement. Derrière Berenguer, on retrouve Munster, toujours très régulier, Gache, De Mevius, Hansen, etc...

Deveza a perdu gros dans la journée, le voici neuvième et « Anto Wan », avec ses problèmes de transmission, n'est plus que onzième derrière Padrona brillant et régulier. D'Ifrane, l'épreuve continue sa progression jusqu'au Lac de Massira. Il y a à nouveau quatre épreuves au menu dont un final d'étape de choix, au cœur du massif du Khatouat chargé d'histoire : un long et large ruban de terre de 33 km. Philippe Gache y signera le meilleur temps à plus de 100 km/h de moyenne. Nicolas Rivière, son coéquipier, avouera à l'arrivée n'avoir pas souvent relevé les yeux du cahier de notes tant la sensation de vitesse était grande. Auparavant, la journée avait débuté par un scratch de « Anto Wan ». Voilà qui le relance pour une place d'honneur. Le soir, il n'y a plus que vingt et une secondes entre



L'arrivée et son lot de... récompenses !

La « Division Cochin » et leurs Mercedes SLC. Pour rien au monde, Jacques et Henry Cochin n'échangeraient le confort de leurs deux allemandes sur le terrain marocain.



Renault 17 Gordini ou Opel Ascona Groupe 2, le Maroc Historique est une formidable machine à remonter le temps. Luisa Zumelli, associée à Paola Valmassoi, remportent, elles, brillamment la Coup des Dames.





De Mevius troisième et Gache, second. Voilà qui promet pour demain. Et Berenguer dans tout ça ? Ne vous inquiétez pas, il déroule...

### Un final de toute beauté !

Il n'y a pas eu une dernière journée de course dans ce Rallye du Maroc qui n'ait pas connu un final animé et mouvementé. Là, il conviendra de suivre la lutte entre De Mevius et de Gache dans la conquête de la deuxième marche du podium. Première ES du jour, Gache ne reprendra qu'une petite seconde au pilote belge. Trop peu, d'autant que Grégoire assomme Gache de douze secondes dans la suivante et de six dans la suivante. Si le compte est bon, Philippe Gache n'a plus que quatre petites secondes d'avance ! Dans la dernière du jour les deux pilotes lâchent tout et... signeront un temps rigoureusement identique ! Berenguer, lui, était bien installé en tête.

### Les accessits...

Outre cette course très animée pour les places d'honneur, il convient de souligner les belles performances de l'épreuve. Comme la remontée de « Anto Wan », revenu cinquième après être descendu dans les profondeurs avec ses problèmes. La sixième place du couple Oreille également après avoir transformé l'épreuve en séance de mise au point. Geoff Bell, Franck Cunningham et Andrew Siddall finissent dans cet ordre derrière l'Opel d'Oreille. Zele et Streit sur leur Peugeot 505 ne sont séparés que par cinq secondes aux dix-septième et dix-huitième place et chapeau à Luisa Zumelli pour avoir remporté la Coupe des Dames.

A chaque arrivée d'étape, quatre heures d'assistance permettent aux mécaniciens de se refaire une santé entre les mains expertes des mécaniciens.

On ne le soulignera jamais assez : l'accueil de la population, lors des parcs de regroupement ou aux arrivées d'étape, est toujours formidable.



### Rallye du Maroc Historique 2014 Classement Général

1. J.F. Berenguer / A. Berenguer, en 4h36'56"  
Ford Escort RS Mk2 (1<sup>er</sup> classe I)
2. P. Gache / N. Rivière  
Mazda RX7 (1<sup>er</sup> classe J)
3. G. De Mevius / A. Guehennec  
Nissan 240 RS
4. L. Hansen / A. Toubon  
Porsche 911
5. "Anto Wan" / J. Raffaelli  
Ford Escort RS Mk2
6. A. Oreille / S. Oreille'  
Opel Ascona 400
7. G. Bell / F. Miclotte  
Ford Escort RS Mk2 (1<sup>er</sup> classe H1)
8. F. Cunningham / R. Forde  
Ford Escort RS Mk2
9. A. Siddall / A. Cavenagh  
Ford Escort RS Mk1
10. P. Chieusse / P. Guillerin'  
Ford Escort RS Mk2
11. P. Borne / A. Hansen, à 21'46"  
Porsche 911 RMH (1<sup>er</sup> classe RMH)
12. J. Perez-Companc / J. Volta'  
Ford Escort RS Mk2
13. P. Vandromme / F. Vivier  
Porsche 911 RMH
14. F. Daunat / T. De Wazière  
Citroën SM "Bandama"
15. C. Kelders / C. Kerkhove  
Porsche 911 RMH
16. B. Munster / J. Gitsel  
Porsche 911 RMH
17. Z. Zele / A. Zele  
Peugeot 505 Turbo
18. R. Streit / C. Picoche'  
Peugeot 505 Turbo
19. G. Brianti / O. Campana'  
Porsche 911 RMH
20. F. Servais / M. Rick-Place  
Porsche 911

...64 équipages classés ...



- ✓ CHRONO - Classement instantané
- ✓ SUIVI des véhicules en temps réel
- ✓ CONTRÔLE de l'itinéraire et des vitesses
- ✓ RALLYES - Régularité - VHC - VHRS
- ✓ Editeur de ROAD BOOK PRO



*Pilotez votre rallye.*



✓ Le logiciel Tripy "RiverNotes" est notre nouvel éditeur de Road Book papier professionnel. RiverNotes associe et positionne les notes du Road Book sur la trace du parcours, offre des librairies de pictogrammes et des outils de dessin vectoriels, autorise l'édition de vos distances préférées, gps, mécaniques ou manuelles. En vente sur [www.tripy.eu](http://www.tripy.eu) au prix de 498CTTC.

Pour que votre Road Book colle à la réalité.

18.582		Monaco 14
8.367	8.367	CH
18.954		Monaco
6.372	0.372	90
19.546		TRIPY
6.592	0.592	RIVERNOTES
22.127		ROADBOOK MOTOR
3.581	2.581	
31.975		
9.848	9.848	

Depuis sa création, la société Tripy crée des outils performants pour l'édition de Road Books électronique et papier : **GPS Tripy II**, **Logiciel RoadTracer Pro**.

**Tripy Rally Control** opère le suivi, le chronométrage et la sécurité des véhicules engagés en rallye. **Tripy Rally Control** met en oeuvre des solutions performantes et validées depuis longtemps par les organisations les plus prestigieuses.

Que votre événement compte 50 concurrents en VHC/VHRS ou qu'il engage 500 véhicules en Rallye-Raid, **Tripy Rally Control** déploie son parc de location fort de 1.000 **GPS Tripy II TRMCC/B** pour des classements précis, sans délai et sans contestation.

Le logiciel **RiverNotes** marque une nouvelle étape vers une solution professionnelle globale pour les organisateurs, depuis la création du parcours jusqu'à l'impression des Road Books papier, en passant par l'enregistrement des vos traces électroniques. Pour que votre ROAD BOOK colle à la réalité.



Voilà près de quarante ans, Sandro Munari va écrire l'une des plus belles pages de l'histoire de l'extraordinaire Lancia Stratos, sur les pistes du rallye du Maroc. Les reliefs de l'atlas résonnent encore des chants magnifiques du moteur Ferrari.

# HISTOIRE: LA STRATOS, SEULE CONTRE TOUS!



Nous sommes en 1976 et le Championnat du Monde des Rallyes bat son plein. Fiat, Ford, Opel, Lancia, Saab,

nombreux sont les constructeurs à vouloir jouer le titre. Depuis le début de la saison, les victoires se sont partagées mais Lancia mène la danse à l'abord du redouté Rallye du Maroc, notamment grâce à la magnifique victoire de Sandro Munari dans l'inégalable Monte Carlo. Mais de quelques points seulement et en fin stratège, Cesare Fiorio imagine déjà la seconde partie de la saison. Certaines épreuves sont favorables à la jeune Stratos, d'autres beaucoup moins, à l'image du Rallye des 1000 Lacs en Finlande, par exemple. La conquête du moindre point va se montrer décisive. D'autant que Fiat s'active à la mise au point de sa très performante 131 Abarth. A l'époque, les affaires de famille n'ont pas encore éclaté entre Lancia et Fiat. C'est chacun pour soi ! Et Cesare Fiorio ne cache pas que son cœur bat plus pour Lancia. C'est humain : la Stratos, c'est surtout son bébé...

## Un plateau relevé

Fiat vient en force au Maroc, avec trois voitures très affûtées pour Alen, qui a failli remporter l'épreuve l'an passé avec une 124 Spyder Abarth, pour Verini et Bacchelli. L'objectif est avoué : s'imposer ! Mais pour cela, il faudra s'imposer aux Peugeot 504,



Sandro Munari (au centre) en conversation avec Cesare Fiorio (à gauche) et Mike Parkes, le pilote metteur au point de la Stratos.

victorieuse l'an passé avec Mikkola. Entre les voitures officielles, berlines Ti ou Coupé V6, et les voitures privées ou semi-privées, il y a... 38 Peugeot au départ. Sans oublier les Ford Escort, les Citroën avec des DS et une CX pour Deschaseaux. Pas de Renault officielles par contre ; Renault qui se cherche dans la réorganisation de son service course et qui se donne de nouveaux objectifs à l'instigation de Gérard Larrousse, le nouveau patron. Pas d'Opel, non plus.

La Lancia Stratos de l'affable Sandro Munari apparaît donc bien esseulée. Lancia est venu pour essayer de glaner quelques points importants, pas pour jouer la victoire finale. Enfin, en principe, car Cesare Fiorio se souvient de 1972 où seulement sept

voitures ont su rejoindre l'arrivée. Et parmi elles, la frêle Lancia Fulvia HF de Lampinen, sur laquelle personne ne misait. Sait-on jamais ?

Une seule voiture, normalement pas définie pour ce type d'épreuve marathon, une assistance réduite, un V6 Ferrari dans sa version à 2 soupapes par cylindre, que l'on sait plus fiable mais aussi beaucoup moins puissant : 230 ch contre plus de 270 ch à la configuration 24 soupapes. On joue la carte de la sécurité. Et pas le moindre « mulet » pour les reconnaissances de Sandro Munari associé à Silvio Maïga. Lors des vérifications, l'équipe italienne suscite même l'ironie, déclenche quelques sourires narquois. Mais, on connaît le talent de Munari, son expérience, sa sensibilité envers la mécanique. La ruse qui habite naturellement Cesare Fiorio, le chef d'orchestre.

## Immédiatement dans le vif du sujet

Au fil des années et de ses éditions, le Rallye du Maroc s'est bâti une solide réputation d'épreuve « marathon ». Pas toujours au goût de tous, d'ailleurs. Les vérifications administratives et techniques ont été assez houleuses. Dans son souci d'asseoir sa réputation et sa crédibilité auprès des instances de la FIA, les organisateurs ont fait preuve d'une sévérité intraitable. Le Maroc ne compte pas que des amis dans les hautes sphères et la menace pèse sur son maintien dans le calendrier du Championnat du Monde (NDLR : après cette édition de 1976, le Maroc ne sera plus organisé jusqu'en 1985 pour en finir...). Cent deux équipages s'élancent et on entre tout de suite dans le vif du sujet par le fameux « Khatouat » : 95 km impitoyables. Les Fiat annoncent tout de suite la couleur en décrochant les trois premières places. Derrière les italiennes,



Une seule voiture engagée pour Munari, une assistance et des reconnaissances réduites. L'objectif: rapporter quelques points du Maroc.

Une Stratos dans ce décor apparaît assez irréaliste





Affaire de famille : l'équipe vraiment rivale de Lancia se nomme Fiat, la firme cousine. Très rapides, les 131 Abarth finiront par céder.

Les observateurs soulignèrent la prouesse et le sens de la course de Munari.



un essaim de Peugeot, des Ford, la Citroën de Deschazeaux et enfin la Stratos de Munari, à la neuvième place. Qui veut aller loin, ménage sa monture... Munari rend déjà huit minutes à Markku Alen. Munari manifeste sa mauvaise humeur. Tout d'abord, il achève cette première épreuve sur quatre cylindres par la faute de fils de bougie débranchés. Ensuite, il dénonce les raccourcis pris par la plupart... L'ambiance est tendue à l'arrivée d'étape à Rabbat. Pour corser le tout, on parle d'annulations du côté de Jaffar tant la météo est exécrable. Il faudra attendre le lendemain, la seconde étape (plus de 2000 km !) et le troisième chrono (le Cirque de Jaffar près de Midelt) pour voir enfin Munari venir au contact des 131 Abarth qui dominent, disons-le. Cette épreuve vers Midelt sera même baptisée « La piste de l'enfer » par les équipages tant la météo s'y montrera mauvaise. Mais la Stratos tient bon, à l'étonnement de tous. Ford a perdu Clark, Nicolas multiplie les crevaisons et Deschaseaux a perdu plus de vingt minutes. Dans la région, le road-book de l'organisation se montrera imprécis et parmi les équipages privés, les pénalités pleuvent. Pour calmer le jeu, elles seront toutes effacées...

La cinquième épreuve, Missouri (194 km !) va sonner le glas des équipes italiennes. Chez Fiat, l'addition est lourde : Bacchelli casse une jante et perd douze minutes, Alen connaît de sérieux problèmes d'amortisseurs. Seul Bacchelli passe au travers. Et Munari ? Pour lui, le retard s'élève à...trente minutes pour un incident aussi stupide que pénalisant : volant cassé ! Le soir, à Marrakech, Fiat mène toujours

grâce à Bacchelli mais la fameuse « Transmarocaine » se profile. Il y a cinquante rescapés et les derniers sont déjà à plus de 6 heures de la Fiat de tête ! la « Transmarocaine », longue de 776 km et qui cette année longe les reliefs de l'Atlas, a toujours été décisive par le passé. En un mot, c'est là que se joue la victoire. La dernière étape de ce Maroc est diabolique, inhumaine même. Aux 776 km de la « Transmarocaine », il faut ajouter les 86 km du « Tizi n'Test » qui la précède et les 147 km de « Rich » qui lui succède. Plus de 1000 km de chrono en guise de bouquet final !

Au départ de la « Transmarocaine », Jean-Pierre Nicolas rigole des trois minutes qui le séparent de Bacchelli, le leader. Il sait que ce n'est rien du tout et prépare sa stratégie. Avec succès : au premier CP à Irhem, il a déjà repris 18 minutes à l'italien. A Tazenakht, son avance est de 37 minutes mais non plus sur Bacchelli mais sur Lampinen. Bacchelli, lui, a perdu 48 minutes, Alen plus de 1h32. Les jeux sont faits, les

Fiat sont à l'agonie pour des problèmes de suspensions ou de transmission. Sandro Munari, lui, tient la forme. Dans le « Tizi n'Test », il signe le troisième temps, le quatrième dans la « Transmarocaine » (plus de 1 heure sur un total de... 10 heures passées au volant !) et le meilleur temps dans Rich, la dernière. Il décroche la troisième marche du podium. Pour Lancia, Fiorio, le contrat est rempli de très belle façon. Sandro Munari a vraiment forcé l'admiration pour son sens de la course et son intelligence. Ce qui n'empêchera pas Sandro de livrer son commentaire acerbe : « j'avoue avoir perdu un peu le contrôle de moi-même à l'arrivée de la Transmarocaine. Je m'y suis élancé devant Deschaseaux. Il ne m'a jamais doublé et je le retrouve devant moi à l'arrivée. Il a pris un raccourci de 40 km ! Cela m'a vraiment mis en colère et dans Rich, je n'ai pas pu me retenir... ».



Faute de place à l'intérieur, une seconde roues de secours était rejetée sur le toit, comme au Safari.

O S C A R O

Ça vous change une auto !



 [www.oscaro.com](http://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

# LA MAZDA RX7, ORIGINALE ET PERFORMANTE !

Une Porsche 911, c'est l'assurance, en principe, d'avoir entre les mains une voiture à la fois très performante, très fiable et sans grande difficulté de préparation. Trop facile aux yeux de certains... SMG, la structure de Philippe Gache, a fait un choix radicalement différent : aussi insolite que performant : la Mazda RX7 Groupe B...



La Mazda RX7 Groupe B vit une seconde et brillante carrière dans les rallyes historiques.



Atout majeur de la japonaise, un équilibre diabolique. Toutes masses importantes sont contenues entre les quatre roues.



Le palmarès de la Mazda RX7 en rallye n'est pas des plus conséquents, il faut le reconnaître. Il l'aurait sans doute été si la gestation

de cette voiture ne s'était pas éternisée dans les ateliers du service compétition, dévolue aux rallyes de championnat du monde, de la firme japonaise. A l'époque, ce dernier était managé par le pilote-préparateur allemand Achim Warmbold. Dès la définition connue du fameux Groupe B, l'allemand pensa à développer une RX7 au moteur spécifique à pistons rotatifs. Pourquoi pas, après tout, la voiture possède une image dynamique et elle fait preuve à la fois d'originalité technique et d'une bonne fiabilité. La voiture est fine et suffisamment compacte. Mais les moyens alloués au programme par le géant japonais ne sont pas sans limite et il sera vite décidé de ne construire que 20 kits de transformation Groupe B autour d'une voiture de série alors que les autres constructeurs engagés imaginent de véritables machines conçues pour la course. Lors des débuts de ce Groupe B, les voitures à deux roues motrices sont encore majoritaires. Les Peugeot 205 Turbo 16, Audi Sport Quattro, Lancia Delta S4, Ford RS 200, MG Metro 6R4 sont encore sur la table à dessins, voire dans les songes de quelques esprits féconds...

## Une arrivée trop tardive

Dans l'univers des « 2 roues motrices », ce projet Mazda a toutes ses chances avec les 300 ch. Ou presque de son curieux moteur, son architecture et son poids raisonnable. Seulement voilà, elle va tarder à voir le jour et lorsqu'elle apparaîtra aux mains expertes des Carlsson, Thérier, Wambergue ou du patron Warmbold, les « 4 roues motrices » aux performances terrifiantes ont vu le jour. C'est trop tard, la Mazda, notamment sur des terrains réputés difficiles, se contentera de quelques belles places d'honneur. Et puis sonnera vite le glas de cette génération de voitures... Bref, la carrière de la Mazda fut courte et le modèle est rare, en fin de compte. Seulement sept exemplaires d'une RX7 Groupe B verront je jour dans les ateliers Mazda. L'une d'elles se trouve dans le sud de la France, dans les ateliers SMG de Philippe Gache.

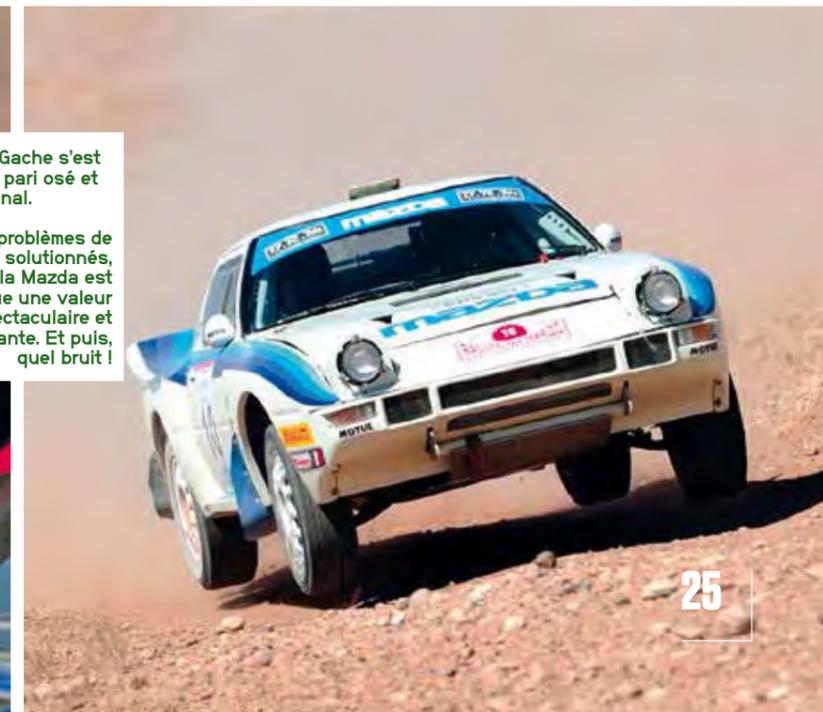
« En fait, quand j'ai commencé à m'intéresser aux rallyes historiques, j'ai fait comme tout le monde, j'ai lorgné du côté de la Porsche 911. Avec succès puisque j'ai

remporté plusieurs Tour de Corse Historique ainsi que d'autres épreuves. Carlos Sainz s'imposait aussi avec cette même voiture en Espagne. Cette option était donc la bonne. C'est presque trop facile de faire une 911 et beaucoup de préparateurs le font très bien d'ailleurs. J'en ai vite fait le tour et l'envie d'une voiture plus originale s'est vite imposée en moi. L'arrivée des J1 en historique, donc des premières Groupe B à deux roues motrices m'a fait réfléchir. Il y avait bien la Lancia 037, splendide, puissante et très performante mais beaucoup trop onéreuse pour imaginer autour d'elle l'activité commerciale d'un atelier de préparation comme SMG. A l'atelier, évidemment, Gérard Marcon me poussait vers la Renault 5 Turbo. C'est légitime, il a assemblé quasiment toutes les R5 Turbo officielles... Mais, comme pour la 911, il y a en France de nombreux spécialistes de la R5 Turbo. Et puis j'ai découvert une



Philippe Gache s'est lancé un pari osé et très original.

Ses problèmes de fiabilité solutionnés, la Mazda est devenue une valeur sûre, spectaculaire et performante. Et puis, quel bruit !





Les SMG de Philippe Gache ont fait de la Mazda RX7 Groupe B son cheval de bataille.

La cinquième Mazda RX7 en construction chez SMG : le travail de soudure est très important.



Le travail est considérable. Toutes les pièces mécaniques, jusqu'aux éléments de fonderie sont neuves, reconstruites à l'identique.

A l'époque, même aux plus belles heures du service course Mazda, il n'y a jamais eu autant de RX7 Groupe B alignées...

RX7 Groupe B authentique à vendre. Son châssis portait le N°5, elle était absolument complète avec son moteur de course mais tout était dans son jus, d'époque. Il fallait tout reprendre, tout refaire, intégrer aussi un arceau aux nouvelles normes FIA. Les pièces ne manquaient pas puisque très peu de kits Groupe B furent assemblés à l'époque. Sept voitures en toute vraisemblance. Le problème restait que toutes les pièces encore existantes avaient plus de trente ans ».

### Très équilibrée

L'architecture de la RX7 Groupe B est intéressante. Elle mêle des solutions simples largement éprouvées, comme par exemple son pont arrière rigide équipant à l'origine un utilitaire Mazda, et très spécifiques comme ce moteur birotor extrêmement compact, peu encombrant et positionné largement derrière l'axe des roues avant. Il est très léger (moins de 40 kg), très simple avec son modeste

carburateur mais suffisamment puissant puisqu'après être passé dans les ateliers anglais de Silver Fern, il délivre près de 300 ch (290 ch exactement !) avec une plage d'utilisation qui s'étend de 4000 à 10500 tr/mn. « Son caractère est très spécifique, explique Philippe. La puissance n'est jamais impressionnante. Elle est distribuée de façon très linéaire jusqu'à des régimes vraiment très élevés qu'affectionnent ce type de moteur... et le pilote. Ce moteur est très jouissif, ne serait-ce que par sa sonorité diabolique digne d'un moteur deux temps de moto de course. D'ailleurs, son mode de fonctionnement est comparable à celui d'un moteur 2 temps. Il faut même ajouter 1% d'huile dans le carburant pour garantir la fiabilité d'une segmentation assez complexe. Et je ne vous parle pas de sa

consommation assez monstrueuse... Une fois remise sur ses roues, la voiture s'est montrée d'emblée très performante. La fiabilité, elle, a tardé à venir pour les raisons que l'on vient d'évoquer : la vieillissement de certaines pièces essentielles. Nous avons disputé trois rallyes du Maroc avec cette voiture. Le premier a vite tourné au cauchemar du fait d'une surchauffe chronique du moteur dont le bloc était fendu. Nous avons donc repris toute la préparation du moteur avec le spécialiste anglais Silver Fern. L'année suivante, nous avons dominé l'épreuve, à la régulière. Une dizaine de kilomètres nous séparait du podium lorsque l'arbre de transmission a cassé. La déception fut grande, vous imaginez. L'an passé, j'ai crevé au plus mauvais moment et j'ai tardé à remonter au classement mais sommes revenus au contact de la tête de course. Il n'y a pas de doute, la voiture est très performante. Elle est facile, équilibrée avec un poids parfaitement partagé entre les deux essieux, pas de porte-à-faux, aussi.

Aujourd'hui, nous avons corrigé notre façon de procéder. Nous nous sommes servis de cette voiture authentique pour recréer tous les outillages pour pouvoir fabriquer des pièces neuves, absolument identiques : des moyeux, des carters de pont, de boîte de vitesses, des bras de suspension, des moules pour les éléments de carrosserie très spécifiques, etc... Le moteur, quant à lui, est devenu très fiable. La preuve, le birotor de ma voiture de course a deux Marcs, un Tour de Corse avec Eric Clément, des milliers de kilomètres d'essai dans les rotors et il vient encore de gagner le dernier Rallye du Mont Ventoux disputé sur l'asphalte... Maintenant, nous procédons comme à l'époque : les pièces neuves permettent de construire une voiture de course à partir d'une RX7 de série que l'on trouve aujourd'hui entre 3000 et 4000 euros.

Évidemment, on jette tout de cette dernière pour ne garder que la structure qui vieillit assez bien, elle. L'acier japonais est solide et épais ! On la pose alors sur le marbre pour disposer tous les renforts nécessaires, l'arceau FIA imposé aujourd'hui et qui nécessite... de découper le toit pour être parfaitement intégré. Il y a beaucoup de travail pour obtenir une Mazda RX7 Groupe B totalement conforme à la voiture d'époque. A ce jour, il n'y a pas moins de quatre RX7 Groupe B dans les ateliers SMG, plus une cinquième en construction. Toutes identiques, toutes avec la décoration de l'époque et disposant toutes, nous y tenons, du fameux PTH qui témoigne de sa conformité. Contrairement à certaines Porsche 911, il ne s'agit pas de prototypes... »



L'arceau de sécurité, aux dernières normes de la FIA. Le tableau de bord donne une bonne impression de la qualité de la reconstruction.



# HISTOIRE : LA "TRANSMAROCAINE"

La réputation qu'a pu se forger le rallye du Maroc est celle d'une épreuve marathon impitoyable, à la fois pour les équipages et les mécaniques. Le parcours totalisait jusqu'à 5000 km de pistes défoncés, aux pierres meurtrières, à dérouler quasiment d'une traite de jour et de nuit. Avec au menu une « Transmarocaine » absolument inhumaine...



Quel contraste lorsque l'on compare le Rallye du Maroc des années soixante-dix comptant pour les Championnats du Monde de l'époque avec les épreuves WRC d'aujourd'hui. A l'époque, prenons par exemple l'édition de 1975 du Rallye du Maroc, remportée par Mikkola sur une Peugeot 504 Ti. Il totalisait plus de 5000 km dont 1700 km se disputait contre le chronomètre. Aujourd'hui, le dernier rallye WRC disputé totalise péniblement 300 km de chrono. Autre époque...

## Le Maroc, un cas à part

Dans le calendrier de cette année 1975, le Rallye du Maroc est la cinquième épreuve disputée depuis le début de la saison. Il arrive après les neiges du Monte Carlo ou du de la Suède et les terrains très sévères du Safari et de l'Acropole en Grèce. Pas mal pour un début de saison, non ? Dans ce calendrier, le terrain du Maroc est redouté de tous les équipages. Les pistes sont dures, cassantes naturellement quand ne viennent pas se mêler quelques imprévus météorologiques comme des oueds en crû, dont les flots sont capables de tout emporter. Au Maroc, il y a le terrain mais aussi le rythme infernal imprimé par l'épreuve. Les étapes s'enchaînent, parfois

Cette « Transmarocaine » effectuée le plus souvent en fin d'épreuve était impitoyable pour les équipages et les mécaniques. Souvent, elle était disputée de nuit, à la lueur des phares, afin d'éviter les méfaits de la chaleur en pleine journée.

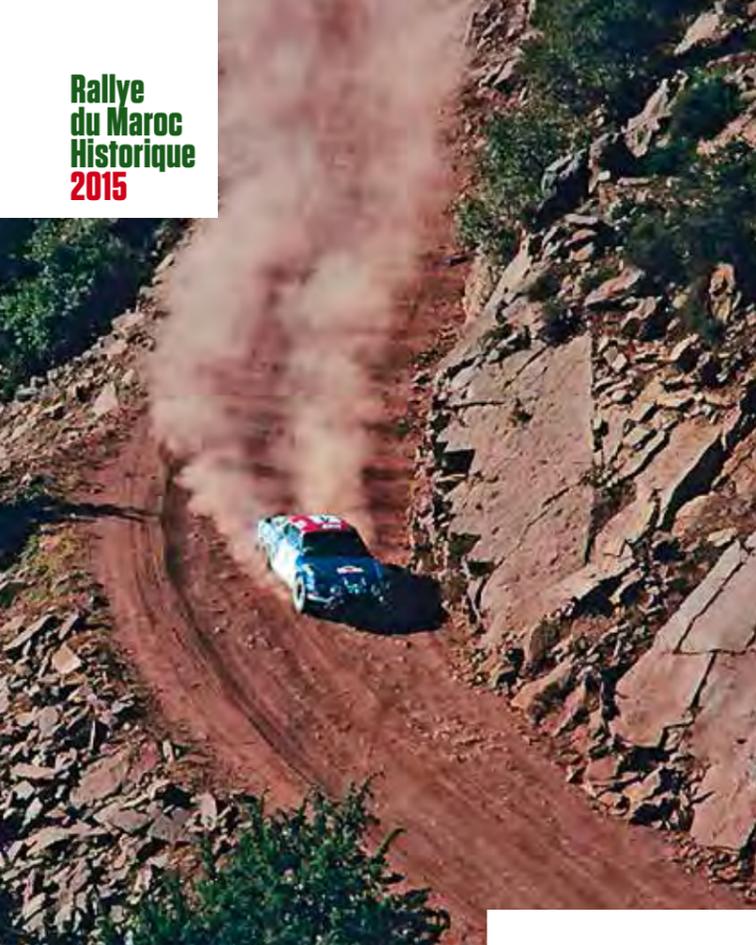
Aujourd'hui asphaltée, cette route était auparavant une piste de terre aux pierres acérées : plus de 800 km reliant l'Atlantique aux dunes du Sahara, vers l'est.

de nuit, surtout pour ceux qui ont sombré au fond du classement et pour qui le repos devient vite un vain mot. Et ne parlons pas de sommeil réparateur... Les mécaniques souffrent comme jamais et les mécaniciens font de véritables miracles en des temps « records ». D'ailleurs, tant qu'une voiture n'est pas coupée en deux par le milieu, elle se doit de reprendre la piste. Parole de mécano ! Les miracles sont nombreux, le système D une qualité indispensable. Combien de voitures ont achevé l'épreuve avec un moteur ou une suspension retenu par une simple corde ? Une année, par exemple, Bob Neyret explose son carter sur la piste contre une méchante pierre. Et comme un fait exprès, les mécanos n'ont rien sous la main pour réparer. Mais Bob repère un minuscule garage dans un village aux maisons de terre où il trouve de l'huile, un gros bidon et un bout de tuyau muni

d'une poire, suffisamment long pour courir de la malle au moteur de sa DS. Il installe la réserve d'huile dans le coffre, fait passer le tuyau par l'habitacle et lorsque le voyant d'alerte de pression d'huile passe au rouge, son coéquipier injecte de l'huile dans le moteur avec la poire. Mieux qu'un abandon, non ?

Les secteurs chronométrés se succèdent les uns aux autres. Oh, ils ne sont pas nombreux en cette édition de 1975. Neuf, pas plus mais lorsque l'on regarde d'un peu plus près les kilométrages annoncés, la tête se met à tourner : après un départ depuis Casablanca, voici le « Khatouat » et ses 95 km comme entrée en matière, « Khemisset » 86 km et son oued devenu célèbre et qu'aucun photographe ne voudrait manquer. Puis vient « Tizi n'Isly-Jaffar-Midelt » et ses... 238 km. Là, on a délaissé les plaines marocaines pour les choses sérieuses : les montagnes de l'Atlas





Il fallait être à l'écoute de sa mécanique, savoir l'écouter pour se sortir sans encombre de cet enfer de caillasses. L'incident le plus redouté restait la crevaison sur ce terrain. Par la force des choses, les roues de secours n'étaient pas illimitées...



Pour les meilleurs, bénéficiant d'une organisation très affûtée, la «Transmarocaine» représentait huit à neuf heures passées à lutter contre le chronomètre. Imaginez l'enfer pour les amateurs...

et ses pistes accrochées à flanc de falaise. Bref, il y a neuf secteurs chronométrés et un N°8 qui donne le vertige.

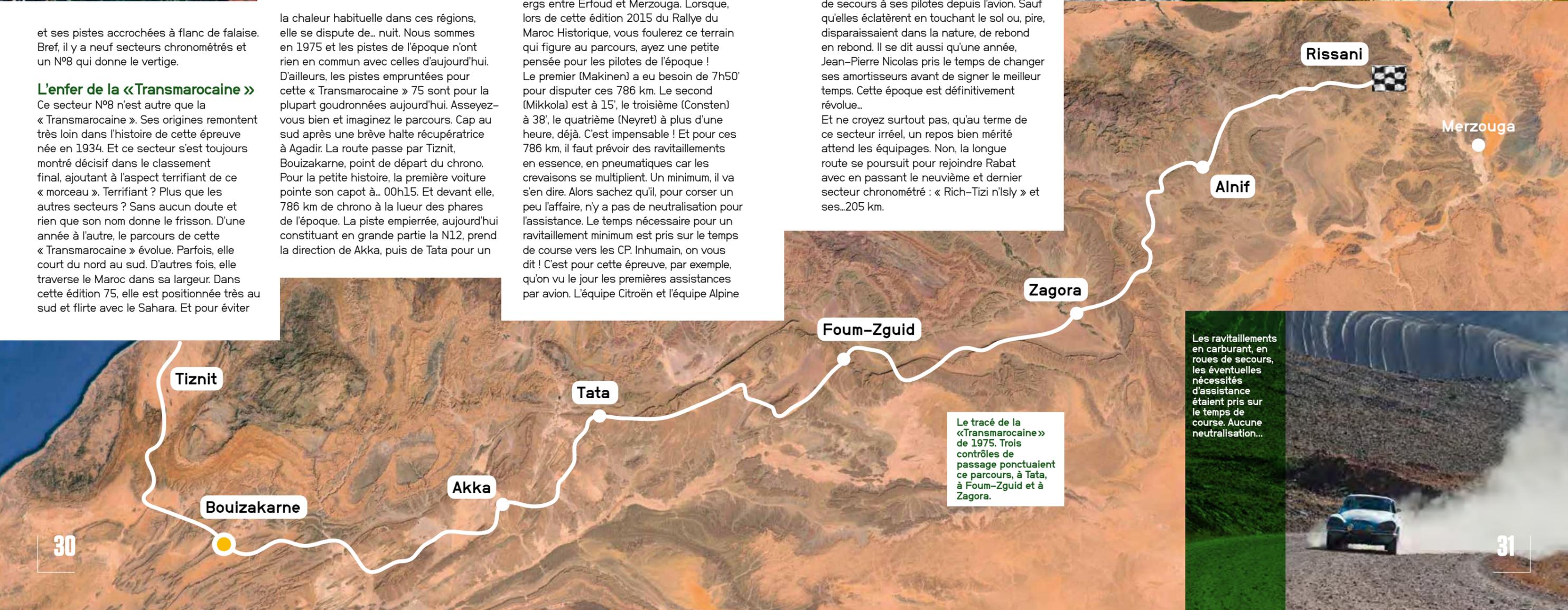
**L'enfer de la «Transmarocaine»**

Ce secteur N°8 n'est autre que la «Transmarocaine». Ses origines remontent très loin dans l'histoire de cette épreuve née en 1934. Et ce secteur s'est toujours montré décisif dans le classement final, ajoutant à l'aspect terrifiant de ce « morceau ». Terrifiant ? Plus que les autres secteurs ? Sans aucun doute et rien que son nom donne le frisson. D'une année à l'autre, le parcours de cette «Transmarocaine» évolue. Parfois, elle court du nord au sud. D'autres fois, elle traverse le Maroc dans sa largeur. Dans cette édition 75, elle est positionnée très au sud et flirte avec le Sahara. Et pour éviter

la chaleur habituelle dans ces régions, elle se dispute de... nuit. Nous sommes en 1975 et les pistes de l'époque n'ont rien en commun avec celles d'aujourd'hui. D'ailleurs, les pistes empruntées pour cette «Transmarocaine» 75 sont pour la plupart goudronnées aujourd'hui. Asseyez-vous bien et imaginez le parcours. Cap au sud après une brève halte récupératrice à Agadir. La route passe par Tiznit, Bouizakarne, point de départ du chrono. Pour la petite histoire, la première voiture pointe son capot à... 00h15. Et devant elle, 786 km de chrono à la lueur des phares de l'époque. La piste empierrée, aujourd'hui constituant en grande partie la N12, prend la direction de Akka, puis de Tata pour un

premier CP, de Fom-Zguid pour un second CP, de Zagora, Alnif puis Rissani pour l'arrivée prévue au petit matin. Rissani se situe aux portes du désert et des premiers ergs entre Erfoud et Merzouga. Lorsque, lors de cette édition 2015 du Rallye du Maroc Historique, vous foulerez ce terrain qui figure au parcours, ayez une petite pensée pour les pilotes de l'époque ! Le premier (Makinen) a eu besoin de 7h50' pour disputer ces 786 km. Le second (Mikkola) est à 15', le troisième (Consten) à 38', le quatrième (Neyret) à plus d'une heure, déjà. C'est impensable ! Et pour ces 786 km, il faut prévoir des ravitaillements en essence, en pneumatiques car les crevaisons se multiplient. Un minimum, il va s'en dire. Alors sachez qu'il, pour corser un peu l'affaire, n'y a pas de neutralisation pour l'assistance. Le temps nécessaire pour un ravitaillement minimum est pris sur le temps de course vers les CP. Inhumain, on vous dit ! C'est pour cette épreuve, par exemple, qu'on vu le jour les premières assistances par avion. L'équipe Citroën et l'équipe Alpine

managée par Jacques Cheinisse. Une année, Cheinisse avait décidé de lancer des roues de secours à ses pilotes depuis l'avion. Sauf qu'elles éclatèrent en touchant le sol ou, pire, disparaissaient dans la nature, de rebond en rebond. Il se dit aussi qu'une année, Jean-Pierre Nicolas pris le temps de changer ses amortisseurs avant de signer le meilleur temps. Cette époque est définitivement révolue... Et ne croyez surtout pas, qu'au terme de ce secteur irréel, un repos bien mérité attend les équipages. Non, la longue route se poursuit pour rejoindre Rabat avec en passant le neuvième et dernier secteur chronométré : «Rich-Tizi n'Isly» et ses...205 km.



Le tracé de la «Transmarocaine» de 1975. Trois contrôles de passage punctuaient ce parcours, à Tata, à Fom-Zguid et à Zagora.

Les ravitaillements en carburant, en roues de secours, les éventuelles nécessités d'assistance étaient pris sur le temps de course. Aucune neutralisation...

# CLINS D'OEIL

Souvenirs, derniers éclairages, il y a toujours à dire et à écrire sur le Rallye du Maroc Historique, sixième du nom.



## LE TOUR DE CORSE 2015

■ Du 5 au 10 octobre 2015, se déroulera le Tour de Corse Historique, le quinzième du genre.

Comme l'an passé, le départ et l'arrivée se dérouleront à Porto-Vecchio qui nous avait réservé une ambiance très festive en 2014. Les vérifications habituelles se dérouleront sur le port, le lundi 5 octobre et le mardi 6 durant la matinée seulement car l'après midi se disputera la première étape comportant deux épreuves chronométrées sur les reliefs qui surplombent la « Cité du sel ». L'an passé, cette courte mais décisive étape avait fait son lot de victimes, et pas des moindres. Retour à Porto-Vecchio, le soir. Le lendemain, départ pour une étape qui s'achèvera à Porticcio avec quatre épreuves chronométrées. Toute la journée, les équipages rouleront sur les routes qui ont fait l'histoire du Tour de Corse vers Martini, Fozzano, Aullène, Zerubia ou encore Agosta-Plage. Le troisième

jour de course ira jusqu'à Porto. Le lendemain, l'étape sera particulièrement musclée avec trois spéciales seulement mais dont une de 50 km et une conclusion de 30 km dans Notre-Dame de la Serra. Repos à Ile-Rousse, le soir. Enfin la dernière étape redescendra vers Porto-Vecchio en passant par la Castagniccia. L'une

des nouveautés de cette édition concernera surtout le VHRS dont la course, de plus en plus sportive et relevée, sera valorisée et possèdera sa propre direction de course et sa propre « relation-concurrents » afin de se montrer plus attentif aux attentes de nos as de la régularité. Allez, rendez-vous en octobre...



www.rallyedumaroc-historique.com



## Assistances

■ Que vous soyez équipé de pneumatiques Pirelli ou Michelin, vous devriez trouver les conseils nécessaires, lors des vérifications techniques, auprès des spécialistes de chez Ivalto (Pirelli) et de Cerrta (Michelin). De la même façon, le fabricant d'amortisseurs Soben sera présent avec son camion atelier et devrait pouvoir trouver une solution à vos problèmes.



## La sécurité

■ Ces derniers mois, les menaces de l'état islamique ont quelque peu semé le doute sur la sécurité des pays du nord de l'Afrique, la Tunisie, l'Algérie et bien évidemment le Maroc. Il faut savoir que les efforts du royaume marocain sont considérables avec des forces de l'ordre d'une rare efficacité et que nombre de pays européens envient véritablement. Placé sous le haut patronage de sa Majesté le Roi Mohammed VI, le Maroc Historique bénéficie d'une surveillance toute particulière...

## Rallye du Maroc, les vainqueurs...

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

## Rallye du Maroc Historique, les vainqueurs...

2010	Grégoire DE MEVIUS • Gilles GUEHENNEC Porsche 911 RMH
	Paul-Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1 <sup>er</sup> Gr.B 2 roues motrices
2011	Grégoire DE MEVIUS • Gilles GUEHENNEC Porsche 911 RMH
	Paul-Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1 <sup>er</sup> Gr.B 2 roues motrices
2012	Bernard MUNSTER • Johan GITSEL Porsche 911 RMH
	Paul-Émile DECAMPS • Michel GAUTHERON Opel Manta 400 1 <sup>er</sup> Gr.B 2 roues motrices
2013	Christophe VAISON • Pascal DUFFOUR Peugeot 504 Coupé V6 RMH
	1 <sup>er</sup> I : Antoine VANDROMME • Antoine RAFFAELLI Porsche 911 SC
	1 <sup>er</sup> J : Roland STREIT • Cyril PICOCHÉ Peugeot 505 Turbo
	1 <sup>er</sup> H : Jérôme REBILLY • Romain BEYLOUNI Ford Escort RS
	1 <sup>er</sup> G : Michel GENDRE • Jean-Pierre FADEUILHE Porsche 911
2014	Jean-François & Aline BERENGUER Ford Escort RS, Classe I
	1 <sup>er</sup> RMH : Pierre BORNE • Andrée HANSEN Porsche 911
	1 <sup>er</sup> J : Philippe GACHE • Nicolas RIVIERE Mazda RX7
	1 <sup>er</sup> H1 : Geoff BELL • Fred MICLOTTE Ford Escort RS
	1 <sup>er</sup> H2 : Roland & Nicolas THEROND Peugeot 504 Coupé V6
	1 <sup>er</sup> G : Jean MARIE • Christophe BLIN Opel Kadett Rally
	1 <sup>er</sup> E : Roland & Miruna MEDECI Porsche 356 A
	1 <sup>ère</sup> Coupe des Dames : Luisa ZUMELLI • Paola VALMASSO Opel Kadett GTE

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

## Une collaboration marocaine forte !

■ Une épreuve si ambitieuse comme le Rallye du Maroc ne pourrait s'imaginer et s'organiser sans une totale collaboration des diverses administrations et autorités. Que tous ceux, les services ministériels, les députés, les gouverneurs, les maires, concernés, trouvent en ces quelques mots toute notre reconnaissance. Merci à eux, avec une mention particulière pour trois marocains, proche de l'organisation. A Chaymaa Hrisse tout d'abord pour sa collaboration très étroite, justement avec toutes les autorités concernées sur le territoire. Tous nos remerciements aussi à Harite Gabari, le concurrent-motard de plusieurs «Dakar» et rallyes africains, qui passe un temps infini à dénicher de nouvelles pistes dans le sud-marocain et à nous les faire découvrir ensuite. Harite est un pilier de l'organisation. Un grand merci encore à Dominique Marciano du Club du Grand Maghreb qui n'hésite pas à mettre de côté ses activités professionnelles pour prendre le volant de son 4x4, truffé d'électronique, afin de tracer au mètre près le parcours de l'épreuve. Enfin à Guy Caillaud de Ouarzazate pour la gestion de toute la logistique de l'épreuve. Et bien plus encore...





# MICHEL GAUTHERON, LA MEMOIRE VIVE!

Vivant au Maroc, il a très tôt été sur le bord des pistes pour apprécier le spectacle, dans les années soixante, savourer les exploits des pilotes locaux notamment.

« A l'époque, on soutenait des pilotes comme Jean Deschaseaux, Raymond Ponnelle ou encore Robert Lacaze. Ils étaient de véritables héros à nos yeux. Le Rallye du Maroc était vraiment l'événement de l'année. Tous les ans, le massif du Khatouat, proche de Rabat et de Casa, constituait notre base. Des voitures m'ont marqué particulièrement. La Renault 8 Gordini, puis la Berlinette Alpine. L'Alpine, l'équipe Alpine faisaient vraiment rêver. Il y avait aussi l'équipe Citroën qui impressionnait par son efficacité. Au sein des pilotes Citroën, je garde un souvenir tout particulier de Deschaseaux, bien sûr, mais aussi de Waaldegard, le grand suédois, avec sa SM. Maintenant pour parler de pilotage spectaculaire, deux noms se distinguent vraiment à mes yeux : Jean-Luc Thérier avec l'Alpine et Sandro Munari avec la Lancia Stratos. Thérier était un vrai génie, il était vraiment au dessus du lot pour moi. Munari, c'était la classe italienne et beau à voir passer aussi. Je me souviens de lui dans la spéciale du Khatouat et d'un passage absolument extraordinaire au volant de sa Stratos. Le bruit de la voiture déjà. Ensuite, il est arrivé à une vitesse affolante, a jeté la voiture dans la courbe. La Lancia est partie dans une glissade interminable avec l'arrière s'appuyant même sur les lauriers roses bordant la piste. L'impression de vitesse était immense. J'ai encore cette image bien imprimée en tête. Je me souviens aussi de Jean-Pierre Nicolas qui est monté sur le podium d'arrivée avec une Alpine en très piteux état. Il agissait

sur l'accélérateur avec une ficelle qui passait par la fenêtre. Chaque année, nous attendions le rallye avec impatience. Il n'était pas question de le manquer. Le spectacle, l'ambiance étaient vraiment incroyables. Par la suite, à force, je me suis retrouvé dans le baquet de droite aux cotés de mon ami Paul-Emile Decamps. Le rallye sortait d'une longue période (de 1977 à 1984) où il n'était plus organisé. Jean-François Rageys a relevé le défi de nouveau, à partir de 1985. Avec Paul-Emile, on s'est lancé dans l'aventure. La première fois, c'était donc en 85 avec une BMW. Après, on a loué une Visa 1000 Pistes chez Chantriaux (Solution F). Maurice Chomat a gagné avec cette voiture. Et puis on a sorti le grand jeu en 88 avec une Opel Manta 400 Groupe B de Guy Colsoul. Le plateau était relevé. Il y avait Ben Sulayem ou encore Alain Ambrosino sur sa Nissan 240 RS officielle, Lovell sur une méchante Ford Sierra Cosworth d'usine. Mais nous avons remporté

l'épreuve avec Paul-Emile, un souvenir inoubliable. 1988, fut définitivement la dernière édition du rallye du Maroc. C'était une aventure totalement folle où l'endurance prenait l'ascendant sur la vélocité. Les épreuves spéciales totalisaient souvent plusieurs centaines de kilomètres. On passait douze, treize heures dans l'habitacle sur des pistes très éprouvantes physiquement. On luttait vraiment contre la fatigue, le sommeil... Parfois, on s'est vu flirter avec les bas côtés pour avoir piqué du nez. Il fallait se montrer très vigilant. Lorsque le rallye est revenu sur le devant de la scène, en 2010 dans sa configuration historique, nous n'avons pas hésité un seul instant avec Paul-Emile. Et le plus amusant, c'est que l'on a retrouvé la même voiture, victorieuse en 1988, la même équipe Colsoul. Tout comme à l'époque ! Le rythme n'est plus guère comparable, c'est vrai mais l'épreuve est restée magnifique et l'ambiance vraiment fabuleuse... »



Michel Gautheron (à gauche) a toujours disputé le rallye du Maroc à côté de son ami Paul-Emile Decamps. Le tandem l'a emporté en 1988.

# NO LIMIT.



**CHAMPION**  
RALLYE DU MAROC  
HISTORIQUE



Energetic ← Sport  
Young ← **YESO**® → Original  
Spiritu di Corsica

**Believes in NO LIMIT. Realises your CREATIVITY. Displays your ORIGINALITY.**

LUGGAGE, BAGS, ACCESSORIES, SOUVENIRS & IDEAS.



# Retro COURSE

## Le Salon

LYON – NORD - PARCEXPO VILLEFRANCHE S/SAÔNE (69)  
20 KM AU NORD DE LYON, À 800 M. DE L'A6

27 AU 29 NOVEMBRE 2015  
4È SALON RÉTRO COURSE  
LE SALON DE LA VOITURE DE COURSE HISTORIQUE



### L'AUDI QUATTRO EN VEDETTE

- ❖ PRÉSENCE DE PILOTES DE NOTORIÉTÉ
- ❖ RALLYE DE RÉGULARITÉ
- ❖ REMISES DE PRIX FIN DE SAISON
- ❖ SÉANCES DE DÉDICACE, ETC.
- ❖ STAGE DE NAVIGATION BY ZANIROLI
- ❖ MARCHÉ DE LA VOITURE DE SPORT ET DE COMPÉTITION

#### RENSEIGNEMENTS :

04 79 60 03 58 - SALON.RETRCOURSE@FREE.FR

➔ WWW.RETRO-COURSE.FR ➔

www.rallyedumaroc-historique.com

## TRIPY, UNE PRÉCISION DÉCISIVE

L'appareil belge amène une évolution décisive. C'est à la fois un appareil de chronométrage très précis et un GPS pour la localisation.



■ L'association de ces deux fonctions, au travers d'une électronique complexe, permet une analyse quasi immédiate des performances d'une voiture. Un progrès très précieux. Alain Lopes, l'auteur du road-book, nous explique. « Lors de l'étude du parcours, tous les points GPS essentiels sont mémorisés. Ils sont ensuite chargés dans l'appareil Tripy. Les CH, les CP, les départs et arrivées des secteurs chronométrés, et d'autres indispensables, encore. Le Tripy permet ainsi une localisation très précise, au mètre près, d'une voiture de course. On sait si une voiture roule ou si elle est arrêtée pour une raison ou une autre, si elle repart, après une crevaison par exemple, ou si son immobilisation s'éternise. On peut dès lors rentrer en communication avec l'équipage pour connaître la nature du problème. On connaît l'instant exact où elle rentre dans un secteur chronométré, quand elle en ressort. L'évolution du chronométrage est saisissante. Tout se fait automatiquement et il suffit de relever les données dans un ordinateur à un moment déterminé. On voit aussi si une voiture s'écarte du parcours et mémoriser son parcours réel pour l'étudier par la suite en cas de contestation. L'appareil devient ainsi un élément de sécurité, un juge de paix incontestable. On connaît la vitesse du véhicule en temps réel. C'est essentiel face aux limitations de vitesse. Par



exemple, dans certains secteurs chronométrés du Maroc, il y a des neutralisations avec une vitesse limitée pour la traversée de zones dangereuses, un village. Si la vitesse est trop élevée, la pénalité tombe... La sécurité est largement

gagnante. Face à lui, le copilote dispose d'un écran où toutes les informations lui sont distillées. Par contre, il ne peut intervenir, aucune action n'est possible sur l'appareil. Le Tripy est aussi économique en utilisant le réseau GSM. Si le réseau vient à manquer, ce qui est rare, il se repositionne immédiatement. Le Tripy est né en Belgique de motards randonneurs passionnés d'électronique. Il est largement utilisé dans les rallyes de régularité (dans le Tour de Corse, entre autres...) et de plus en plus en compétition comme les épreuves WRC ».



YESO

haase.francois@wanadoo.fr - 04.50.25.41.19

POUR TOUTES VOS PHOTOS  
DE LA COURSE

\* \* \*  
77 Allée du Torrent - 74130 BONNEVILLE - FRANCE



Ouezzane

Tata

# UN VOYAGE 2015 CHARGE D'HISTOIRE

Historiquement, le Maroc, est un pays riche, incroyablement riche et le parcours de cette année s'aventure vers des lieux qui témoignent de cette histoire

■ Que la course fasse que les équipages aient le temps d'apprécier, de savourer. On a déjà évoqué (pages 6 à 8) Tanger, la nouvelle ville d'arrivée, et sa richesse culturelle ou encore son impressionnant développement industriel. Mais avant d'arriver à Tanger, les équipages auront traversé une bonne partie du Maroc, apprécié la variété des paysages offerts. Les variations de température, aussi, entre les chaleurs du grand sud et peut-être le frimât montagnard que réserve parfois la région d'Ifrane. Certains lieux abordés sont aussi, et c'est moins évident à percevoir, chargés d'une histoire remontant parfois à plusieurs millénaires. En mettant le cap au sud depuis la région d'Agadir, le rallye ne fait pas qu'aborder les premiers contreforts de l'Anti-Atlas ou les premières grandes étendues désertiques. Certains lieux mériteraient que l'on s'y attarde plus longuement. A commencer par Akka niché dans les premiers reliefs de l'Anti-Atlas. Sa géologie est très riche et il n'y a encore pas très longtemps, des mines d'or étaient encore en exploitation. Mais ce n'est cependant pas la peine de chercher une pépite oubliée dans ce décor aride, faute d'une rentabilité suffisante, ces mines ont été fermées il y a quelques mois. Appartenant à la province de Tata, Akka est aussi un des derniers lieux habités avant le désert plus au sud. Si on poursuit la route du rallye, on arrive justement à Tata que l'on qualifie souvent de

« Perle du désert ». L'origine des habitants est assez complexe. La province a longtemps été tenu par des nomades arabes. Un peu plus loin, de Fom Zguid partent les premières pistes s'enfonçant dans le désert. Certaines vont jusqu'à Tombouctou ! C'est à Fom Zguid que les caravanes de nomades se regroupent avec leurs chameaux et se préparent pour la traversée du Sahara. On poursuit sa route vers le grand Erg Chabbi et Merzouga. Là, on a les pieds dans le sable des premières dunes, immenses. On aura traversé Rissani et sa région au préalable. Un lieu de nomades, là encore, un lieu où jadis se faisait aussi le commerce des esclaves noirs venus d'Ethiopie. Un village voisin est d'ailleurs totalement peuplé des descendants de ces esclaves. Mais Rissani est aussi le berceau de la dynastie des Alaouites, dont descend aujourd'hui par sa Majesté le Roi Mohammed VI. En mettant le cap plus au nord, on s'attaque vite aux richesses réservées par le massif de l'Atlas. Les paysages changent radicalement. Les gorges et leurs vergers se succèdent. On oublie le sable, la sécheresse. On passe Ar-Rachidia, Rich puis Midelt (la ville de la... pomme). On prend la direction de Khenifra mais auparavant, le rallye aura effectué un regroupement à Aït Ishaq. Le député/maire M.Lahcen attend le rallye avec impatience et enthousiasme. La population de la région également. Une commission a été créée pour organiser l'accueil festif des équipages. Les autorités profitent du passage du rallye à Aït Ishaq pour inaugurer un pont (franchissant l'Oum R'bia), qui va désenclaver plus de 7000 personnes. Les voitures



Fom Zguid



Rissani



Akka

de course seront les premières à l'emprunter ! Et le rallye poursuit son chemin vers Tanger, encore bien loin. Passage par Ifrane, rendue célèbre pour ses pistes de ski. Puis la région de Fès avec un regroupement prévu à Ouezzane. La région est vraiment chargée d'histoire. Au fil des siècles, elle a connu des civilisations diverses et fortes. Ouezzane remonte à l'antiquité romaine et certains vestiges en témoignent. Mais la ville, et notamment sa médina, comprenait une vaste colonie juive, très importante dans toute la région. Depuis Ouezzane, Tanger et ses particularités ne sont plus très loin désormais...

www.rallyedumaroc-historique.com

Boutique Web : [www.bps-racing.com](http://www.bps-racing.com)  
 PAIEMENT SECURISE CB/PAYPAL PayPal

**BOUTIQUE BPS RACING FRANCE**  
 Zac Géroud, 385 rue Etienne Bugnot, 34070 MONTPELLIER  
 Du Lundi au Jeudi: 9h-12h30 / 14h-18h30  
 Vendredi: 9h-12h / 14h-18h • Samedi: 9h-12h / 14h-18h30

**BOUTIQUE BPS RACING LYON**  
 307B, route de Strasbourg, 69140 RILLIEUX LA PAPE  
 Tél. 04 78 88 12 13 (vente sur place uniquement)  
 Mardi au Vendredi: 9h-12h30 / 14h-18h30  
 Jeudi: 9h-11h / 14h-18h30 • Samedi: 9h-12h / 13h-16h30

**BPS RACING**  
 POUR COMMANDER, 1 COUP DE FIL SUFFIT  
**04 67 20 22 28**

**PACK SABELT FIA**  
 FIA APPROVEE Sabelt  
 T1-090  
 FG-150 + RS-100  
 498€ -10%  
**449€**

**PACK SPARCO FIA**  
 FIA APPROVEE Sparco  
 SPRINT RS2  
 LAND RG-3 + SLALOM SL3  
 564€ -13%  
**489€**

**PACK SPARCO RALLYE**  
 FIA APPROVEE Sparco  
 SPRINT RS2  
 LAND RG-3 + MERCURY KB-3  
 509€ -14%  
**439€**

**HANS CLUB**  
 stand21  
 FIA APPROVEE  
 WRC DES Stilo  
 1161€ -13%  
**999€**

**BSR BF1-R7 COMPOSITE BLANC**  
 FIA APPROVEE  
 BPS  
 338€ -12%  
**299€**

**BSR BF1-R7 COMPOSITE COULEUR**  
 FIA APPROVEE  
 368€ -11%  
**329€**

**WTX J71 CARBONE**  
 1199€ -25% de remise  
**886€**

**HARNAIS 6 POINTS STEEL 17AS653**  
 Sabelt  
 239€ -25% de remise  
**179€**

**HT1**  
 332€

**RACER**  
 249€

**RS**  
 396€

Fixations acier FIA OFFERTES

**-15% sur la gamme NOMEX FIRST FIA OMP**

**OMP**

**+ de promos sur bps-racing.com**  
 Recevez le Catalogue 2015 de 412 pages GRATUITEMENT avec le code CATA15G au 04 67 20 22 28 ou sur [bps-racing.com](http://bps-racing.com)



## L'ASSOCIATION SPORT & CULTURE



Association Sport et Culture en Méditerranée a été créée au mois de juin 2014, à l'initiative de Mourad Maabich qui en est devenu, logiquement, le président. Cette association à vocation humanitaire s'appuie sur un volet sportif et culturel. Ces deux thèmes sont le fil rouge de l'association dont l'objectif est de permettre, au travers de ces thèmes, de rapprocher les peuples de la Méditerranée.

■ Avant même la création de l'association, au mois de mai 2014, Mourad Maabich et Hervé Mela étaient partis, dans le cadre du Rallye du Maroc Historique, organisé par José Andreani et Yves Loubet, partenaire logistique de premier plan de Sport et Culture en Méditerranée, pour le Sud marocain où ils avaient emmené du matériel sportif à une école primaire de Taroudant. A ce moment précis des liens avaient été établis avec les autorités locales pour favoriser la mise en place d'échanges bilatéraux.

A l'occasion de l'édition 2015, du Rallye du Maroc Historique, une nouvelle action humanitaire, cette fois d'une tout autre ampleur, va voir le jour, dans la mesure où ce ne sera plus une école primaire, mais plusieurs établissements scolaires qui bénéficieront de ce soutien humanitaire au travers de dotations en matériel scolaire et sportif. Pour mener à bien cette action, les responsables de Sport et Culture en Méditerranée ont mis en place une série de manifestations qui ont permis et vont permettre de financer ce projet ambitieux.

Dans un premier temps, de nombreux socioprofessionnels ont été associés à cette démarche, des magasins de sport, des garages, des grandes surfaces des restaurants, mais aussi de très nombreux bénévoles qui ont soutenu cette démarche. Parallèlement, des manifestations

ont été programmées et ont permis de récolter les fonds nécessaires pour le déroulement de ce vaste projet. Ainsi le 11 mars dernier, un dîner concert sur le thème oriental, a eu lieu au restaurant le Top Grill à Porto-Vecchio en présence du groupe Surghjenti qui, bénévolement, s'est produit sur scène durant plus de deux heures. Quinze jours plus tard, une soirée en partenariat avec les éleveurs corses, a eu lieu, toujours à Porto-Vecchio, mais à la brasserie le QG où ce sont, cette fois, les membres du groupe Tra Di Noi, qui ont associé leurs voix au profit de cette bonne cause. Les fonds récoltés ainsi que les dons de nombreux socioprofessionnels ont constitué la base financière avant d'autres rendez-vous cette fois-ci d'un tout autre niveau. En effet, Sport et Culture en Méditerranée s'exporte de la même manière en dehors des limites de l'île dans le cadre d'un concert à la Maison Blanche à Paris. Enfin, lors du dernier week-end du mois de juillet, un trophée de golf parrainé par les montres Yonger et Bresson, avec le joaillier Vannucci va constituer une première à l'échelle insulaire.

L'autre objectif majeur de l'association a été d'avoir la plus grande visibilité possible lors des événements sportifs dont certains sont de portée internationale. De la sorte, Sport et Culture en Méditerranée a été présente sur le Festibocci, rendez-vous de pétanque à Porto-Vecchio de portée internationale se déroulant au mois de septembre dans la Cité du Sel. Dans la foulée, le Tour de Corse Historique a constitué un support de choix permettant à l'association,

avec Benoit Cousin (Handi Rallye Passion) de permettre à de jeunes locaux de prendre place dans une voiture de rallye.

Toujours en rallye la première édition du rallye régional de Porto-Vecchio a donné l'occasion à certains pilotes, dont le vainqueur, Youness El Kadaoui d'arborer les couleurs de l'association. Toutes ces initiatives démontrent, combien les organisateurs veulent développer leur démarche au sein du Rallye du Maroc Historique. D'ailleurs, cette année, une auto, plus exactement une 104 ZS aux couleurs de l'association, pilotée par le champion du Monde de scooter des mers, le Porto-Vecchiais Jean-Baptiste Botti sera en lice et ouvrira la route aux autos en compétition pour le compte de cette version 2015. Dans le même temps, la dotation humanitaire sera acheminée dans les différentes villes étapes.

La réussite de cette opération est due en très grande partie à l'implication des bénévoles, et des partenaires socioprofessionnels, parmi lesquels l'Intersport de Porto-Vecchio, dirigé par Mr Anthony Rossi, dont l'aide est précieuse; sans oublier le milieu sportif de haut-niveau avec le Sporting Club de Bastia, récent finaliste de la dernière Coupe de la Ligue. A cela, il convient d'ajouter les soutiens de poids des hommes politiques insulaires au premier rang desquels, le député de la Corse du Sud Camille de Rocca-Serra, le conseiller départemental Jean-Jacques Panunzi, ainsi que les maires de Porto-Vecchio, Georges Mela et de Sotta, Jean-Marc Serra.

## SAVEUR DU TERROIR MAROCAIN

■ Né en France à Epernay, Youssef Gardam fréquentait les grands noms de la gastronomie française 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 façon des grands crus, 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](http://www.youssefgardam.com)



## SAINT-BRES CIRCUIT

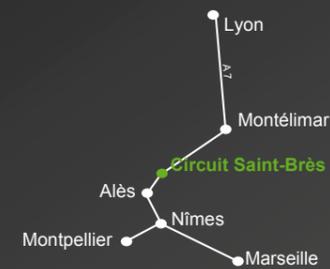


Location piste rallye professionnel et particulier

### Se rendre au circuit

Situé à moins de 1h30 des grandes villes du Sud de la France, le circuit de Saint-Brès est facile d'accès.

Cette base d'essai propose une spéciale rallye de 4,5 km représentant les routes traversées par le rallye du Maroc.



### Stages de pilotage

Prenez le volant d'une Subaru ou d'une Mitsubishi de course sur terre. Freinage pied Gauche - Appel/ Contre-appel - Trajectoires - Car Contrô



# RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2015 LES ENGAGÉS

Les engagés en «compétition» sont classifiés en deux catégories : VHC & RMH Prototype. Pour chacune de ces catégories, les voitures sont classées par périodes en fonction de l'âge du véhicule : **E** (1947-1961), **F** (1962-1965), **G1** (1966-1969), **G2** (1970-1971), **H1** (1972-1975), **H2** (1976), **I** (1977-1981), **J** (1982-1985)

## Les ouvriers

0 Frédéric ROSATI / Sophia ROSATI  
SUBARU Impreza Sti

0 Claude RUIZ-PICASSO / Benoît COUTURIER  
CITROËN ZX Rallye Raid «Dakar»

00 Alain MICHOUILLIER / -  
RENAULT 20 «Dakar»

000 André GALZOT / -  
JEEP

## Les engagés VHC & Proto RMH

1 Jean-François BERENQUER / Aline BERENQUER  
OPEL MANTA 400 Groupe B U - 1983

2 Philippe GACHE / Nicolas RIVIERE  
MAZDA RX7 Groupe B (I - 1981)

3 Grégoire DE MEVIUS / Alain GUEHENNEC  
NISSAN 240 RS Groupe B U - 1983

4	«Anto WAN» / Yohan RAFFAELLI FORD Escort RS Mk2 (H2 - 1976)
5	Alain OREILLE / Sylvie OREILLE OPEL ASCONA 400 Groupe B U - 1983
6	Alain DEVEZA / Patrice ZURRO PORSCHE 911 (RMH - 1972)
7	Andrew SIDDALL / Carl WILLIAMSON DATSUN 260 Z (G2 - 1971)
8	Paul CHIEUSSE / Philippe GUELLERIN PEUGEOT 504 Coupé V6 (H1 - 1975)
9	Patrick BORNE / Andrée HANSEN PORSCHE 911 (RMH - 1973)
10	Jorge PEREZ-COMPANC / José VOLTA FORD Escort Mk2 (RMH - 1975)
11	Bernard MUNSTER / Johan GITSELS PORSCHE 911 (RMH - 1971)
12	Philippe VANDROMME / Frédéric VIVIER PORSCHE 911 (RMH - 1970)
60	Philippe WAMBERGUE / Pascal MAIMON CITROËN DS 21 (RMH - 1965)
14	Frédéric DAUNAT / Thibault DE WAZIERES CITROËN SM «Bandama» (RMH - 1972)
15	Christian KELDERS / Christophe KERKHOVE PORSCHE 911 (RMH - 1973)
16	Gérard BRIANTI / Freddy DELHORME PORSCHE 911 (RMH - 1973)
17	Francois LETHIER / Patrick CIOCCA PEUGEOT 504 V6 (RMH - 1975)
18	Frank SERVAIS / Valérie CLOSIER PORSCHE 911 (I - 1981)
19	Eric CHANTRIAUX / Audric CHANTRIAUX PORSCHE 914/6 (RMH - 1970)
20	Bernard BARRILE / Patrick CHIAPPE TALBOT Sunbeam-Lotus (I - 1980)
22	Michel TIRABASSI / Lara FERRARI PORSCHE 911 (I - 1976)
23	Jérôme JACQUOT / Jean-Christophe DELCAMBRE ALFA ROMEO GTV6 U - 1985)
24	Paul-Emile DECAMPS / Guillaume SORBA FORD Escort Mk2 (H1 - 1975)
25	Jean-Michel MARTIN / Vincent DE RAIKEM PORSCHE 911 (H2 - 1976)
26	Laurent BATTUT / Benjamin BATTUT FERRARI 308 GT4 (RMH - 1975)
27	Bruno IGOUNENC / Jérôme PONNELLE PORSCHE 911 SC U - 1985)
28	Piili DE LA FONTAINE / Tom COLSOUL OPEL Manta 400 Groupe B U - 1983)
29	Patrick-Henry DE FRAHAN / Eric GRESSENS OPEL Manta 400 Groupe B U - 1983)
30	Jean-Pierre MONDRON / Jean-André COLLARD PORSCHE 911 (RMH - 1973)
32	Benat ERRANDONEA / Dominique SAVIGNONI FORD Escort Mk2 (I - 1977)

33	Maurizio ELIA / Giuseppe ZACCA FORD Escort Mk2 (I - 1981)
34	Patrick VAN HEURCK / Alain LOPES PORSCHE 911 (H1 - 1973)
35	Jean-Pierre MANZAGOL / Marc GUGLIELMI PEUGEOT 505 Turbo U - 1984)
36	Abdullah AL THANI / Patrick ROUX CITROËN SM «Bandama» (RMH - 1975)
37	Khalid KABBAGE / Fabian LURQUIN FORD Escort Mk2 (I - 1980)
38	Jean-Jacques JULIEN / Benoît JUIF CITROËN CX Gti (RMH - 1974)
39	Etienne BAUGNEE / Jean ANDRE FORD Escort Mk1 (H1 - 1972)
40	Paul LACOMBE / Pierre MAQUET PEUGEOT 504 V6 (H1 - 1975)
42	Sébastien BONISSEAU / GORDON FORD Escort Mk2 (I - 1980)
43	André LAUSBERG / Pascal LOPES PORSCHE 911 (H1 - 1973)
44	Jean-Louis THIZY / Serge MOLLAR FORD Escort Mk2 (I - 1977)
45	Jean-Claude BILLLOT / Jean-Paul JANUEL PORSCHE 911 SC (I - 1981)
46	Philippe TOLLEMER / Christelle TOLLEMER FORD Escort Mk2 (I - 1977)
47	Bernard ANDRE / Christophe HOUBEN FORD Escort Mk1 (H1 - 1974)
48	Jan HAGMAN / Hans SYLVAN FORD Escort Mk2 (RMH - 1975)
49	Henry COCHIN / Jean-Philippe PONTIER MERCEDES 500 SLC (I - 1979)
50	Romain DECAMPS / Ludovic BONNAN BMW 325i U - 1985)
52	Jacques COCHIN / Anne-Marie POMARES MERCEDES 500 SLC (I - 1981)
53	Jérôme FOUBERT / Luc MARGOGNE BMW 323i (I - 1979)
54	Roland THEROND / Nicolas THEROND PEUGEOT 504 V6 (H2 - 1976)
55	Philippe GERVOSON / Bernard LAGANE OPEL ASCONA 400 Groupe B U - 1985)
56	Didier VILLECHALANE / Jean-François DEMAY PORSCHE 911 U - 1983)
57	Thierry BOUSQUET / Marc JOURDAN FORD Escort Mk2 (I - 1980)
58	Stéphane CORNU / Fabrice NEDEL VW Golf Gti (H2 - 1981)
59	Arnaud MAHEO / Dominique PASQUIER PEUGEOT 205 Gti U - 1985)
61	Benoît LEGRAS / Bertrand LECLERC PORSCHE 911 (I - 1981)
62	Hervé MAHEO / Christiane NICOLLET PEUGEOT 205 Gti U - 1985)

63	Patrick DEBLAUWE / Jonathan LEMAIRE FORD Escort Mk2 (I - 1977)
64	Jean-Michel GEROME / Dominique MATHY FORD Escort Mk2 (I - 1979)
65	Luisa ZUMELLI / Paola VALMASSOÏ PORSCHE 911 (I - 1981)
66	Jean-Yves CAGNAC / Robert BERNARD BMW 323i (I - 1983)
67	Augustin COCHIN / Régis POMARES MERCEDES 500 SLC (I - 1980)
68	Nicolas COCHIN / Patrice DERIEMONT MERCEDES 500 SLC (I - 1980)
69	Alain BREILLET / Philippe DUROUX FORD Escort Mk2 (I - 1980)
70	Philippe NATALIZZI / Nicolas MAITRE MERCEDES 350 SLC (H1 - 1975)
72	Christophe BARTHE / Manuel NICOLAIDIS PORSCHE 924 Turbo (I - 1981)
73	Jean VERCHERE / Eric BERTHIER PORSCHE 911 (I - 1981)
74	Daniel DESBRUERES / Catherine DESBRUERES MAZDA RX7 Groupe B U - 1983)
75	Guy LAUWERS / Sidney LAUWERS PORSCHE 911 (I - 1981)
76	Alain JADOT / Denis ROBERT PORSCHE 911 (RMH - 1975)
77	Jacques WALLENS / - DATSUN Violet 160 J (I - 1981)
78	Jaimé COLLELLEDEVAL / Enric OLLER SEAT 124 (H2 - 1975)
79	Emmanuel EGGERMONT / Edouard DE BRAEKELEER TOYOTA Corolla (RMH - 1983)
80	Alexandre FELSENHART / Albert DE LIEDEVERKE FORD Escort Mk1 (RMH - 1973)
82	Benoît CALLEWAERT / Patrick CALLEWAERT TOYOTA Corolla (RMH - 1983)
83	Laure MANY / Jean-Charles DESCAMPS OPEL Kadett GTE (H2 - 1976)
84	Roland MEDECI / Miruna MEDECI CITROËN CX Gti (RMH - 1974)
85	Albert MICHIELS / Alexandre LEENS PORSCHE 911 (RMH - 1974)
86	Guino KENIS / Frank BLONDEEL BMW 2002 Ti (G - 1969)
87	Camille BOGLIARI / Zuzanna WLOSZCZYNSKA LANCIA Beta Coupé (H2 - 1976)



**DEPANN2000**  
Le Service bleu, blanc, rouge  
CENTRAL D'APPEL 24/24 ET 7 JOURS/7  
**+33(0)1 43 62 2000**

LEADER EUROPÉEN  
DU DÉPANNAGE

14 AGENCES  
à votre service

**+33(0)1 43 62 2000**

WWW.DEPANN2000.COM

Trophée Jean-Charles Martinetti

**OSCARO**  
DANS LA COURSE

# Tour de Corse

## HISTORIQUE

La rencontre des légendes



15<sup>e</sup> Edition  
5 / 10 OCTOBRE 2015



[www.tourdecorse-historique.fr](http://www.tourdecorse-historique.fr)



# RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2015

## Organisation

Le 6<sup>ème</sup> 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  
Adil Fellous

Vice-Président  
Joseph Andréani  
Saïd Madani

Secrétariat Général  
Marie-France Agostinetti

Trésorier  
Dominique Marciano

Organisation & Parcours  
Yves Loubet  
Paul-Jo Piga  
Dominique Marciano  
Harite Gabari

Membres  
Catherine Belon, Ahmed Benzakour,  
Jacques Canu, Hélène & Philippe Danger,  
Jean-Pierre Defains, Philippe Depied,  
Zakaria El Ouard, Claudine & Michel Grandserre,  
Muriel & Bruno Herpsont, Chaymaa Hrisse,  
Patrick Lecaillon, Gérard Pradier, Charles Ragne,  
Frédéric Traversari, Olivier Traversari,  
Jean-Bernard Vieu, Anita Zele

Secrétariat de l'épreuve  
Club des Sports Mécaniques "Le Grand Maghreb"  
3, rue Tobrouk  
RABAT - MAROC  
Tél. : +212 537 70 81 34

### TÉL. UTILES

Yves Loubet  
+212 (0) 6 48 86 65 69  
Joseph Andréani  
+212 (0) 6 78 09 28 69

### OFFICIELS

#### COLLÈGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

Membres  
Jean Roch Le Bosse (F)  
Fabien Zych (MA)  
Catherine Belon (F)

#### DIRECTION DE COURSE

Directeur de Course  
Janick Daubigné (F)

Directeur de Course Adjoints  
Nicole Bonnet (F)  
Larbi Rida Sbai (MA)  
Sylvie Zych (F)

Commissaire Technique  
Responsable  
Robert Voisin (F)

Commissaires Techniques  
Abdel Ettoubaji (MA)  
Rim Aziza Ettoubaji (MA)  
André Olivier (F)  
Jean-Pierre Rolland (F)

Responsable des Classements  
José Bailly (B)

Chargé des Relations Concurrents  
Joël Maraine (F)  
Nahide Ennam (F)  
Marie-France Agostinetti (F)

Aux Parcs de Regroupement  
Gildas Avril (MA)

Relation avec Concurrents étrangers  
Virginie Soulaire (F)

Directeurs de Course Délégués aux ES  
Gérard Chartogne (F)  
Pierre Doussan (F)  
Jean-Paul Dumont (MA)  
Alain Lecourt (MA)

Marie-Odile Vincensini (F)  
Daniel Vernet (F)  
Jean-François Wulverick (MA)

Responsable des Vérifications Administratives  
Marie-France Agostinetti (F)

Responsables des Vérifications Techniques  
Muriel Herpsont (F)  
Catherine Belon (F)

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

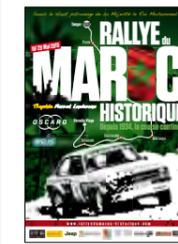
Voiture Damier  
Claudine et Michel Grandserre (F)

Responsable des Parcs Fermés  
Philippe Castellano (MA)

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

Responsable du matériel  
Muriel & Bruno Herpsont (F)

Service Presse  
Alain Bernardet (F)  
Olivier Traversari (F)  
Frédéric Traversari (F)



### LE MAG

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

Traduction  
Virginie Soulaire  
virginie.soulaire@gmail.com

Direction artistique  
Nine Two Studio  
jcvega@ninetwestudio.fr

Illustrations  
Frédéric Chambert  
Cathy Dubuisson  
Haasefoto  
Archives McKlein  
Archives diverses

Remerciements Particuliers  
Le Prince Abdullah Al Thani  
Philippe Gache  
Michel Gautheron  
Alain Lopes  
Alain Oreille  
Hervé Méla

Et tous les concurrents...  
Impression  
Reproductions Industrielles Longarini  
13, rue de Mehdia  
BP 59  
Rabat - Maroc

[maroc.historique@gmail.com](mailto:maroc.historique@gmail.com)

[www.rallyedumaroc-historique.com](http://www.rallyedumaroc-historique.com)



# RALLYE DU MAROC HISTORIQUE 2015

## Remerciements particuliers

Les membres de l'organisation du Rallye du Maroc Historique tenaient à remercier tout particulièrement pour leur soutien et leur contribution...



### Les Wilayas

Agadir – Tanger

### Les Provinces

Tiznit – Sidi Ifni – Tata – Ouarzazate – Tinghir – Errachaidia – Midelt  
Ifrane – Khenifra – Ouezzane – Tetouan

### Les Villes, Lieux d'Étape & Regroupements

Paradis-Plage – Sidi Ifni – Tafraoute – Tata – Ouarzazate – Tinghir – Merzouga  
Midelt – Ifrane – Ouezzane – Tanger

### Pour la sécurité

Gendarmerie Royale et la sureté nationale



Agadir



Errachidia



Ifrane



Khenifra



Ouarzazate



Sidi Ifni



Tanger



Tata



Tetouan



Tiznit



# Préparez votre Rallye du MAROC Historique avec MICHELIN

Dimension	Type
14 / 60 – 14	TL80 – TL90
14 / 62 – 15	TL70 – TL80
16 / 64 – 15	TZL70 – TZL80 – TZL90
	TZR70 – TZR80 – TZR90
17 / 65 – 15	TZSL70 – TZSL80 – TZSL90
	TZSR70 – TZSR80 – TZSR90
17 / 65 – 15	TZL80 – TZL85
	TZR80 – TZR85

**POUR VOS COMMANDES**  
SAS CEERTA Circuits d'ISSOIRE  
- Catherine BLANZAD 04 73 55 56 55.  
e-mail: [commande@ceerta.com](mailto:commande@ceerta.com)



**MICHELIN**

# **B.R.M.**

*.. Chronographes ..*



T12 DRIVEMASTER

[www.brm-manufacture.com](http://www.brm-manufacture.com)

Pour tout renseignement,  
veuillez contacter BRM par téléphone 01 61 02 00 25 ou par mail [info@brm-manufacture.com](mailto:info@brm-manufacture.com)

*Bernard Richards Manufacture*