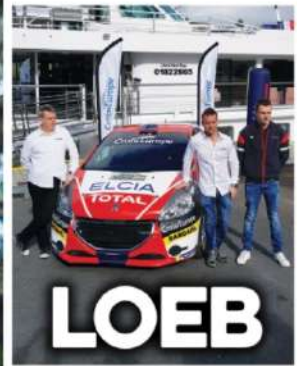


Rallyes

magazine

+ Rallyes
CLASSIC magazine



LOEB
RECRUTE !



FIAT 500 X «R4» GRANDE PREMIÈRE!



TOYOTA YARIS

L'ESPRIT DE COMPÉTITION, C'EST DE FAMILLE.



YARIS GRMN



Yaris Hybride: Consommations (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) en conditions mixtes : de 3,7 à 4,2 et 84 - valeurs corrélées NEDC déterminées sur la base du nouveau cycle d'homologation WLTP. Pour plus de détails, voir toyota.fr. Yaris GRMN : Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : 7,5 et 170. Valeurs NEDC corrélées déterminées sur la base du nouveau cycle d'homologation WLTP. Pour plus de détails, voir toyota.fr

TOYOTA FRANCE – 20 bd de la République, 92420 Vaucresson – SAS au capital de 2 123 127 € – RCS Nanterre B 712 034 040. THE  PARTNERSHIP



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



YARIS WRC



YARIS HYBRIDE

LES TOYOTA MADE IN FRANCE

LAURENT FERRIER

GENEVE

CREATIVELY CLASSIC



GALET SQUARE NATURAL ESCAPEMENT

EXCLUSIVE AUTOMATIC MICRO-ROTOR
DOUBLE DIRECT-IMPULSE SILICON ESCAPEMENT
POWER RESERVE: 72 HOURS
STAINLESS STEEL CASE | 41x 41MM

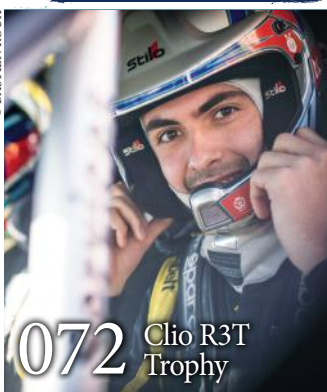


ANTOINE DE MACEDO

Horloger

© PIERRICK LE BRETONX²

© BASTIEN ROUX



GOYA ANALYTIC DESIGNS/DESIGN BUILD CONSTRUCTION FOR

PATIENT POLICY

Le monde du sport automobile a appris, avec stupéfaction, le 25 mars, le décès de Denis Hustache, figure emblématique de l'ASA Langres, à l'âge de 63 ans puis, quelques jours plus tard, celui de Pierre Vernet, à 26 ans, pilote et homme de communication, ô combien passionné lui aussi. Pilotes et copilotes possèdent un palmarès. Denis avait celui d'un organisateur d'épreuves de diverses disciplines et, bien entendu, de rallyes en Haute-Marne. Sa grande fierté était d'avoir mis sur pied, avec panache, une manche du Championnat de France des Rallyes Terre en 2000 dans son fief : le Terre de Langres Haute-Marne. Au fil des éditions, l'épreuve a pris de l'ampleur pour devenir une référence. Denis avait choisi de se retirer après vingt-neuf ans à la tête de cette association sportive automobile. « *En 1976, Denis était arrivé par la petite porte, en tant que simple membre* », se souvient Gaby Legros, le fidèle ami, qui l'a suivi avec Nathalie, son épouse depuis 1984, dans ses évolutions. Il résume justement : « *Le sport auto, c'est toute sa vie.* »

Cet homme de caractère, énergique et adepte du franc-parler, a exercé des fonctions de directeur de course et de commissaire sportif ainsi que des responsabilités au sein de la Ligue Champagne-Ardenne. Comme dans les années 80, en compétition sur R5 Alpine et R11 Turbo, notamment, Denis avait retrouvé le volant - il venait d'acquérir une R11 Turbo -, voire le baquet de droite sur des rallyes de régularité avec des amis, de la famille ou son fils, Julien, mordu de mécanique.

Cette année, ce retraité de l'imprimerie avait renoncé à prendre une licence afin de se consacrer à ses petits-enfants, mais sans oublier sa passion, observant en spectateur ou aidant. Son parcours est celui d'un serviteur du sport automobile, à l'image de celui de tant de bénévoles, passés et actuels. Chacun mérite hommage, respect et immenses remerciements.

Frédéric Dart

006 News : International et France

014 Pratique

016 Business

017 Média

018 WRC : Ott Tänak, portrait

024 WRC :
Débriefing Mexique, Corse, Argentine

028 WRC :
Le début de saison de Sébastien Loeb

030 WRC2 : La course des Français en Corse

033 Portfolio :
Les amateurs au Tour de Corse

040 Ma vie de mécanicien
chez Toyota Gazoo Racing

041 Tour d'Europe, ERC

042 Coulisses : L'implication de Michelin

048 France/Championnat :
Débriefing, groupes et classes
Le Touquet, Lyon-Charbonnières

058 Focus : Kit FIA R4 Oreca

064 France/Championnat Terre :
Débriefing, groupes et classes Causses

068 Focus : Sébastien Loeb Racing

070 208 Rally Cup : Anthony Fotia

072 Clio R3T Trophy : Romain Di-Fante

074 Championnat Junior : Vu de l'intérieur

076 Championnat deuxième division :
Thierry Chkondali

078 Coulisses : L'implantation d'une spéciale

081 Coupe de France des Rallyes :
Portraits, interviews, pilotes en vue,
comptes-rendus des épreuves...

082 Essai « Ma voiture » : Ford Fiesta R5

099 Supplément Classic :
Championnat de France des Rallyes VHC

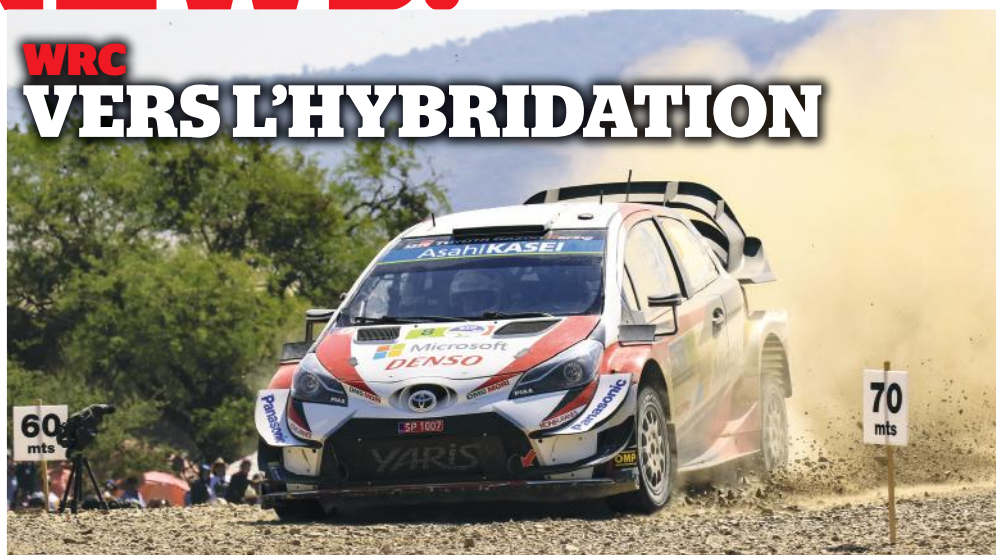
104 Petites annonces

Directeur de la publication : Pascal Dro • **Rédaction :** Frédéric Dart - fa.dart@wanadoo.fr • **Directeur artistique :** Benoît Gatt • **Secrétaire de rédaction :** Sylvain Lhote
Ont collaboré à ce numéro : Stéphane Enaut, Quentin Ribaud, Arnaud Guygrand, SCD/Jo Lillini, Bastien Roux, Julien Perez, Cyril Chartier, François Bodin, Pierrick Le Breton, Ph'AutoSport, Philinne Gavard, Melvin Pons et les correspondants régionaux.

• Tél. : 05 34 56 35 60 - Du lundi au vendredi de 10 h à 12 h et de 14 h à 17 h • E-mail : capeeditons@abomarque.fr

Rallies Magazine est édité par la société CAPE ÉDITIONS au capital de 20 000 € - **Principal actionnaire** : Pascal Dro - **Siège** : 19 rue Ledion, 75014 Paris
Imprimé par Litografia Roses en Espagne - **Dépôt légal à parution** - N° de commission paritaire : 1218 K 83140 - **Distribution** : MLP

La reproduction même partielle des articles et illustrations parus dans *Rallies Magazine* est interdite. *Rallies Magazine* décline toute responsabilité pour les documents remis.
Photos de couvertures Red Bull Content Pool/DR



© JO LILLINI

Une nouvelle réglementation WRC va entrer en vigueur en 2022. « Une solution hybride sera introduite » a affirmé, à l'AFP, Yves Matton, responsable du rallye à la FIA. « Dans les grandes lignes, nous garderons la motorisation que nous avons actuellement et sur laquelle viendra s'ajouter une forme d'hybridation. » Une maîtrise des coûts s'avérera nécessaire. Le timing actuel est une consultation de chaque constructeur « pour bien comprendre quelles sont leurs visions pour pouvoir utiliser la future réglementation comme outil marketing ». « Une fois que les grands principes de la nouvelle réglementation seront établis, l'objectif sera de les présenter en juin pour essayer d'avoir une réglementation technique en fin d'année. »

LA PHRASE

« TOUT PASSE À FOND AVEC LA FIESTA R2J... SAUF CERTAINS VIRAGES. »

ADRIEN FOURMAUX, CONSEILLER TECHNIQUE POUR LE CHAMPIONNAT JUNIOR.

ACTION

Laurent Lecki et Jérémy Lamur ont un gros et un grand cœur. Au Lyon-Charbo, qu'il termine 12^e, l'équipage a roulé pour soutenir Anatole, 8 ans, atteint d'un cancer et qui ne demande qu'à vivre. Si vous voulez apporter votre soutien, vous pouvez participer à une cagnotte : <https://fr.gofundme.com/tous-avec-anatole-contre-son-cancer...>



© D.R.

CARTE POSTALE BANDAMA

Entre un rallye-raid et un rallye, Bernard Pierrat, le dirigeant de PH Sport, s'est accordé une pause, du 21 au 23 février, en Côte-d'Ivoire. Avec son fils Tom dans le baquet de droite d'un SSV Can-Am Maverick X3 autorisé à rouler avec les voitures fermées (trente-et-un partants), il a participé au 45^e Rallye Bandama. « C'était le premier rallye de ma vie ! », raconte-t-il. « J'ai vécu une semaine extraordinaire. Je n'ai qu'une envie, c'est d'y retourner. C'est tellement dépaysant ». Après un tonneau dès le début des 268,80 km chronométrés, l'équipage termine, sur dix-sept classés, 3^e derrière Singh (Škoda Fabia R5) et le local M. Abondio (Mitsu Evo 9), 1^{er} des SSV devant Richard Thiery, le patron de GT2i, qui l'a incité à s'aligner. Romain Dumas (Mitsu Evo 10) a abandonné.

© D.R.



© D.R.

EN BREF

■ **Stéphane Consani** dispute le Championnat d'Italie Terre, composé de cinq manches, à bord d'une Škoda Fabia R5 du Team Erreffe. Avec une Fiesta, il a terminé, début avril, 2^e au Liburna Rally Terra, long de 56 km chronométrés.

■ **Manu Guigou** a décidé de prendre du recul sur le Championnat de France en 2019 pour s'orienter vers des épreuves internationales, toujours au volant de la Renault Clio R3T. Après le Tour de Corse, sont prévus Ypres, Allemagne (WRC) et Valais.

■ Les négociations avec Milano Racing pour la 124 n'ayant pas abouti, **Raphaël Astier** hérite de la Hyundai i20 R5 CPI pour les quatre manches suivant le Lyon-Charbo (8^e).

■ Faute de budget, **Laurent Pellier** doit stopper sa saison. « Je vais reprendre une vie normale et un emploi à plein temps. »

■ Même si la priorité va à la 208 Rally Cup, **Jean-Baptiste Franceschi** saisit des opportunités et accumule de l'expérience. Avec une quatre roues motrices (dont une Škoda Fabia R5 d'un team italien au Sanremo), il en est à 500 km de roulage. Début mai, M-Sport Pologne lui confie le volant de la Nouvelle Ford Fiesta R2 à l'occasion du Rally Islas Canarias (ERC).

■ Pour la première fois depuis la création du Championnat Teams, le **Team FJ** était absent d'une manche du CFR (au Lyon-Charbo).

■ **Un système de géolocalisation** à partir du téléchargement d'une application sur smartphone devant rester allumé en continu a été testé au dernier Terre des Causses.

■ **Des nouveaux numéros**, noirs sur fond jaune, sur la vitre arrière droite ou gauche ou le coffre, mais tous identiques, sont apparus sur les voitures au Lyon-Charbo à côté des noms du pilote en 7 cm et du copilote en 5 cm de haut (pas évident sur certaines autos). S'ils ne sont pas à la bonne place, c'est 80 € d'amende...

■ **Jacques Amblard**, quarante-huit années de licences, disputait son trente-neuvième Charbo. Il a cassé le pignon de 5 sur son AX mais remporté la classe A5 ! Rendez-vous pour la quarantième.

■ **Thierry Neuville** sera au départ de l'Ypres Rally (28-29 juin), qui lance la catégorie Rally Masters, au volant de la Hyundai i20 WRC.



MARQUE PREMIUM MASCULINE

SOINS MASCULINS

VISAGE - BARBE - CHEVEUX

POUR EN SAVOIR PLUS
REJOIGNEZ-NOUS SUR
DEFIPOURHOMME.COM
CONÇU ET FABRIQUÉ EN FRANCE



CRÉDIT PHOTO : Marc Mével (Photographe) - Thierry Bordenave (Coiffeur Homme-Barbier) - Morgan Sales (Directeur Artistique).



NOUVEAUTE LA NOUVELLE PEUGEOT 208 R2 ROULE



© PEUGEOT SPORT/FLAVIEN DUHAMEL

Lancé depuis l'été 2018, le projet de la nouvelle Peugeot 208 R2, basée sur le modèle de série révélé au dernier Salon de Genève, s'est concrétisé mi-avril avec le premier roulage de développement dans les Vosges.

Le moteur de cette Lionne, éligible au règlement FIA R2C, est le trois cylindres PureTech 1.2 turbocompressé. Par rapport à la série, le turbo est plus gros ; la gestion électronique de compétition et une nouvelle boîte de vitesses sont adaptées. Le cahier des charges fixé aux ingénieurs est de

faire une voiture performante, fiable et donnant du plaisir de pilotage pour un coût d'exploitation le plus réduit possible. « L'objectif, dans les mois à venir, sera d'accumuler, au travers des nombreuses séances d'essais, un maximum d'expérience et de données, sur tous les terrains et dans toutes les conditions, afin de définir et de valider les spécifications techniques finales de la voiture et d'être ainsi prêts pour attaquer la saison 2020 », indique Bruno Famin, le directeur de Peugeot Sport.

LE CHIFFRE

1 MILLION D'EUROS, VOIRE PLUS : LE COÛT DE LA TOYOTA YARIS WRC ESTIMÉ PAR MALCOLM WILSON. « CES NOUVELLES WRC SONT DES BIJOUX DE TECHNOLOGIE, MAIS ELLES SONT TROP CHÈRES ! », CONFIE LE PATRON DE M-SPORT À SPEED MAGAZINE.



QUAND LE RALLYE ÉPERNAY-VINS DE CHAMPAGNE est vu du ciel (et depuis le ballon captif)...



© PH AUTOSPORT

TEST DIRT RALLY 2.0

Dirt Rally 2.0 est un jeu complet qui ravira les fans de sport auto avec des menus épurés et un mode Rallycross complet sous licence officielle. La simulation est aussi agréable au volant qu'à la manette ; les sensations du rallye sur le sec ou sous la pluie sont bien présentes et feront vibrer chaque passage à ras des piquets pour essayer de faire le meilleur chrono ! On retrouve chaque catégorie, du VHC au « moderne ».

(G. Franke)

LES PLUS

- Sensations de simulation,
- Dégâts réalistes,
- Spéciales longues et variées,
- Rallycross sous licence officielle...

LES MOINS

- Dommages que certains rallyes et véhicules ne soient disponibles qu'en DLC,
- Rendu visuel de la pluie...

NOTE : 17/20



© TEST DIRT RALLY 2.0

EN BREF

■ Une **Toyota Yaris R5** serait à l'étude chez Toyota Gazoo Racing.

■ **Petter Solberg**, remis d'une maladie, a annoncé qu'il se retirait des championnats du monde de manière pro. En 2019, il sera présent sur des événements précis. « Je souhaite travailler avec un constructeur en WRC ou en WRX », a lancé le Norvégien qui a fait évoluer son équipe au plus haut niveau. Il va s'occuper aussi de jeunes, dont son fils Oliver.

■ **Romain Dumas** n'avait qu'un week-end disponible pour du rallye, celui du Lyon-Charbo. Il est pris par le programme de développement sur trois ans de la Cayman GT4 en rallye et celui du prototype hybride de Volkswagen. Il va tenter de battre les records du tour sur le Nürburgring et à Goodwood.



© LAZERI

FOCUS LAZER LAMPS

Créée en 2010, Lazer Lamps devrait rapidement se faire une place de choix dans le WRC. Avec sa technologie innovante issue du laser, la société dirigée par Ben Russel-Smith (*photo*) équipe déjà Hyundai Motorsport et M-Sport avec ses rampes de phares révolutionnaires. Ceux-ci éclairent toujours la route, quelle que soit la position de la voiture et certaines LED s'allument en fonction de l'angle du virage. Fabriquant en Angleterre et unique producteur en Europe, Lazer Lamps est en constante évolution sur son produit. Bientôt disponible sur le marché français, ces rampes de phares seront en revanche interdites en R5, car considérées comme une aide électronique. Enfin, trois fonctions sont disponibles : mode route, mode rallye et mode adaptatif. S'il utilise ce produit aux 24 Heures du Mans, Toyota devrait bientôt y venir sur ses WRC. (Quentin Ribaud)

DEPUIS 1760
CHAMPAGNE
Lanson
à REIMS FRANCE



SINCE
1760
THE
PERFECT
START



* DEPUIS 1760, L'APÉRITIF PARFAIT

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION



 **Hankook**
XPERIENCE

Partenaire de ses Pilotes

PROGRAMME DE FIDÉLITÉ ET
TROPHÉE OFFICIEL 2018/2019

Infos & Inscription

 Hankook Xperience • www.hankook-rs.com
0472284800 • HankookXperience@hankook-rs.com
Et auprès de vos distributeurs officiels
Hankook Compétition France

#HankookXperience

FFSA

 **Hankook**
Competition

P1

CL | BRAKES
MARIN Racing

LAZER
HIGH PERFORMANCE LIGHTING

MOTUL

MATEC SPORT
MATÉRIEL DE RACING ET DE MOTORISME

Rallyes
magazine

DE TRÈS HAUT VOL !

9^{ème} Manche de folie aux Côteaux du Layon ! 32 Pilotes au départ et + de 20 Podiums de Classes, le HKXTour2019 continue de marquer de son empreinte la Coupe de France des Rallyes. 7 Pilotes dans le Top10 en fin d'Etape 1, Eric Chabrier (BMW F214), 3^{ème}, stoppe dans la 4, Bruno Longépé (406 F214) aux commandes stoppe dans la 5. Julien Rambault (Mégane N4) s'empare de la tête et file vers sa 3^{ème} Victoire Scratch, Romain Guenec (C2 F213) prend la 3^{ème} marche et le Gr.F2000, Gr.A pour Yohan Mouillé. Nos Têtes de Série font le break mais ne se lâchent pas, superbe 4^{ème} place Scratch 1^{er} R2 pour Mathieu Compagnon (Fiesta R2) et ballade en A5 pour Jeremi Campos, sérieux Leader du HKXTour2019.

Spéciale dédicace à GP Compétition / Frédéric Gobin, votre Revendeur Agréé Région Ouest et bienvenue à TM Compétition / Thomas Anacleto pour nos Pilotes du Nord-Est !

Hankook Compétition, à votre disposition
Rendez-Vous sur le Tour !



Photos : Ryan Payot - #CC



EDITION 2
CLASSEMENT
2019 **FFSA**

TOP 10 OFFICIEL APRÈS MANCHE 9 /20			PTS	DIF.
1.	JEREMI CAMPOS	AX A5	16	
2.	MATHIEU COMPAGNON	FIESTA R2	15	-1
3.	NICOLAS ROUILLARD	BMW 318C F214	10	-6
4.	ADRIEN ROUSSELET	206 A7	9	-7
5.	LOIC SANTAELLA	SAXO A6	8	-8
Ex.	JULIEN DUCLOUX	SAXO A6	8	-8
7.	THIERRY MAZILLER	MITSU A8	7	-9
8.	FRANCK BELOUIN	106 F212	6	-10
9.	JULIEN DUCLAUX	207 A8	5	-11
Ex.	LIONEL MOSSIERE	SUBARU N4	5	-11

HANKOOK
XPERIENCE



© JB. ROUX

À VENIR

ANTIBES CÔTE D'AZUR (17/19 MAI) SUPERSPÉCIALE SAMEDI SOIR

Si le parcours dans l'arrière-pays niçois reste classique mais toujours aussi difficile, le comité d'organisation prévoit, lors de l'étape 2, le retour d'une spéciale entre Coaraze et Lantosque et, surtout, en conclusion de l'étape 1, une superspéciale de 920 m sur l'ensemble de l'esplanade de l'Hôtel de ville de Saint-Laurent du Var. De nombreuses animations sont prévues, du matin jusqu'au soir.

■ Infos sur www.antibes-rallye.com.

VOSGES GRAND EST (14/16 JUIN) AVEC LOEB EN GUEST-STAR

Au volant de la Hyundai i20 WRC- pour laquelle la réglementation française a été adaptée afin d'accueillir ces WRC de dernière génération -, Sébastien Loeb revient dans le Championnat de France des Rallyes et dans les Vosges à l'occasion du Rallye Vosges Grand Est. « Nous avons bénéficié d'un heureux concours de circonstances qui a permis de concrétiser », souligne Karine Hot, désormais seule femme à organiser une manche de CFR. « Hyundai Motorsport a réussi à caser dans son planning notre date et Sébastien avait envie de rouler avec la i20 en préparation de ses futurs objectifs. Il est attaché à l'Est dont il connaît bien les routes. Dans le classement, il est transparent. Sa présence apporte un éclairage médiatique pour le championnat mais elle ne modifie pas le fond de notre rallye. C'est juste un paramètre supplémentaire à prendre en compte. Le dispositif des commissaires dans les zones public va être renforcé. Les messages et règles de sécurité à destination du public devront être respectés sur les ES et lieux de stationnement. »

LES GRANDES LIGNES

Organisation : ASAC Vosgien & Vosges Rallye Organisation.

Centre névralgique : Gérardmer (88).

Nouveautés : environ 200 km chronométrés. Séance d'essai aux Arrentès-de-Corcieux vendredi. Samedi, Mandray (8,49 km) remplace Boslimpré et Moyenmoutier est identique à 2017. Une longue ES chaque jour : Pays d'Ormont (28,47 km) samedi et Vologne (29,64 km) dimanche. « Avec Corcieux et Vologne, les concurrents vont se régaler. Cette dernière, qui propose plein de changements de rythmes, de profils de routes et

d'adhérence, va créer des surprises », prévient Karine Hot. « Le Vosges Grand Est est un rallye technique et sélectif ! » Le Trophée Lucie Vauthier récompensera, à nouveau, la première féminine avec une prime conséquente.

■ Infos sur www.rallyevosgesgrandest.com.

TERRE DU HAUT-VAR (28/30 JUIN) LE RETOUR DES « 1000 PISTES »

Le Rallye des 1000 Pistes, épreuve mythique dont l'organisation s'est arrêtée en 1986, renaît de ses cendres sous le nom de Rallye Terre du Haut-Var grâce à l'action de l'Association Dracénoise Automobile, composée autour de Robert Galli, Pierre Gabellaud et Rémi Tosello. Ce dernier décrit : « Cela fait plus de trois ans que nous travaillons sur ce projet avec l'Armée de Terre. Finalement, les autorités, demandeuses d'opérations extérieures, ont été à notre écoute et ont accordé les autorisations nécessaires pour que les véhicules de compétition empruntent les pistes du Camp de Canjuers, le plus grand champ de tir d'Europe occidentale. Celles-ci sont belles, roulantes et bien damées par les passages des chars d'assaut. Quelques endroits sont aménagés avec l'aide des services de l'Armée. Le parcours est assez rapide, tout plat et désertique. Pour nous, le plus difficile à gérer sera l'afflux de spectateurs qui devront être disciplinés car l'entrée dans le Camp est contrôlée et strictement interdite. Les zones public seront situées au bord des routes, le long des pistes empruntées. »

LES GRANDES LIGNES

Organisation : ASA Grasse & ADA.

Vérifications, départ et arrivée : Draguignan (83).

Regroupement : La Bastide (83).

Assistance : La Roque-Esclapon (83).

Parcours : à l'est du Var, autour du village abandonné de Brovès, en surplomb de Mons et du col du Bel-Homme. 121,22 km chronométrés pour 536,60 km au total.

Découpage : dix ES au total, trois fois deux ES le samedi, deux fois deux ES le dimanche.

Plus longue spéciale : 20,55 km (ES8-10).

Plus courte spéciale : 7,68 km (ES2-5).

■ Infos sur www.asagrassse.fr.



© DR

LA QUESTION



© DR

POURQUOI UNE FORMULE DE PROMOTION N'EST-ELLE PAS ORGANISÉE EN FRANCE PAR SUZUKI AVEC LA NOUVELLE SWIFT SPORT LANCÉE EN 2018 ?

Jean-Philippe Sabatier, directeur marketing de Suzuki France, à l'origine de la Suzuki Rally Cup « La première version de la Suzuki Swift Sport était homologuée FIA et le contexte sportif était différent. Le constructeur disposait d'une entité motorsport engagée en WRC. C'est pourquoi notre initiative de Suzuki Rally Cup (entre 2007 et 2010, puis indépendamment en 2011) avait un sens en France. Cela a beaucoup fait parler de la marque. En Italie, une version R1 existe à partir de l'évolution 2. Aucune version de compétition sportive, et donc de rallye, n'est prévue pour la nouvelle génération de la Swift aux allures toujours aussi sportives, allégée, aux châssis et moteur optimisés. Plus que des volumes, cette Swift Sport apporte de l'image. »

CARNET

■ **Pierre Vernet** nous a quittés courant avril à l'âge de 26 ans des suites d'une maladie. Le fils de Patrick a été baigné dans le sport auto et, forcément, il ne pouvait qu'y goûter. Il a touché à tout dans sa passion : copilote, pilotage, photographie, communication, stage de pilotage... Sa course contre le chrono, il n'a pas réussi à la remporter. *Rallyes Magazine* présente ses plus sincères condoléances à ses parents, Patrick et Isabelle, à sa famille et à ses amis, forcément nombreux dans le rallye et en Aveyron.

■ Le monde du sport automobile a appris avec stupéfaction, lundi 25 mars, le décès de **Denis Hustache**, figure emblématique de l'ASA Langres dont il fut président plus de vingt-cinq ans, après avoir été pilote et copilote, organisant de nombreux rallyes, dont le Terre de Langres. *Rallyes Magazine* présente ses plus sincères condoléances à son épouse, Nathalie, à sa famille et à ses amis.



N°1 DES HUILES MOTEUR SUR LE WEB

LUBRIFIANTS / ADDITIFS / PRODUITS D'ENTRETIEN

LE PARTENAIRE
DES CHAMPIONS

+ de
5000
RÉFÉRENCES
EN STOCK

LIVRAISON
EN 48H

-10%
SUR VOTRE
COMMANDE*
AVEC LE CODE
RALLYEMAG10



MOTUL

Castrol

TOTAL

elf

RED LINE
SYNTHETIC OIL

YACCO

01 86 950 949

REJOIGNEZ NOUS SUR



WWW.RACINGLUBES.FR

Pôle d'activités d'Aix en Provence - 380, rue Claude Nicolas Ledoux - 13290 Aix-en-Provence

* Offre valable sur tout le site du 01/05/19 au 30/08/19.



Champion de VTT, Melvin met sa connaissance du sport de haut niveau et ses études dans la préparation physique et la réathlétisation au service de sa passion du sport auto, par des conseils pratiques.

PAR MELVIN PONS. PHOTOS DR/RED BULL

LES MUSCLES SOLLICITÉS EN RALLYE

Pour produire de la force et du mouvement, une large partie du corps d'un pilote est mise à contribution en rallye, d'où la nécessité de le préparer aux différentes contraintes rencontrées.

1 Les cervicales doivent supporter les contraintes latérales associées au poids du casque et aux forces exercées par la voiture, notamment.

2 Au niveau du deltoïde (épaule), soulager les trapèzes, qui viennent en compensation, quand ceux-ci sont faibles s'avère très important afin de minimiser les douleurs aux vertèbres cervicales.

3 Le jambier antérieur (muscle devant le tibia) est très sollicité du fait de lever le pied sans cesse et au moment opportun.

4 Les chevilles doivent être mobiles pour être réactif et précis sur les commandes, de la gestion de l'embrayage à l'utilisation technique du frein par le pied gauche et du talon-pointe.

5 Les gastrocnémiens, jumeaux et soléaire (mollets), surtout le pied gauche, sont engagés pour le maintien et les appuis dans la voiture.

6 Avoir des bons fessiers s'avère fortement nécessaire pour pouvoir engager le mouvement de rétroversion du bassin et entraînent les abdominaux. Leur rôle est d'assurer un meilleur maintien dans la voiture et également de protéger les vertèbres lombaires.

7 Les biceps et triceps sont utiles, bien entendu, pour une bonne manipulation des commandes. Ces muscles sont aussi essentiels pour le maintien dans la voiture via le volant (gestion des forces antérieures, postérieures et latérales).

8 Fixateurs de l'omoplate, les rhomboïdes participent à la stabilité du membre supérieur et évitent également de s'affaisser vers l'avant (antéprojection de la tête).

CONSEILS DE PRÉPARATION

Les muscles présentés sont les plus importants à travailler en salle afin d'assurer un bon maintien et une efficacité maximale dans la voiture. La longueur des spéciales et le temps passé à bord demandent de privilégier un travail d'endurance avec des charges assez faibles et des répétitions longues. Ce boulot de musculation peut être couplé avec un cardio-respiratoire (vélo, course, natation...) pour une meilleure récupération et une fatigue nettement moins importante.





ASTON MARTIN
RACING



PULSAR



AMG
PETRONAS
MOTORSPORT

Ferrari

OFFICIAL LICENSED PRODUCT

ASTON MARTIN

Red Bull 
RACING



Volkswagen

WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP

LES PLUS GRANDES MARQUES SONT CHEZ ORECA STORE

sparco

Stilo



TURN ONE



stand21
RACING

MOTUL

lifeline
Fire & Safety Systems Ltd

CL BRAKES
HIGH PERFORMANCE
INTERLOCK
BRAKE PADS

FERODO

THE FIRST NAME IN BRAKES



Red Spec



ORECA-STORE.COM



PRO.ORECA-STORE.COM



04 94 88 57 94



PAIEMENT SECURISE
3X SANS FRAIS



LIVRAISON
EN 24H



SATISFAIT
OU REMBOURSE



ECHANGE
GARANTI



En tant que Champions 2018, Sébastien Ogier et Julien Ingrassia se sont vus remettre une montre WRC Special Edition.

ANONIMO CHERCHE À ÊTRE CONNU

DANS LE POOL DES PARTENAIRES QUI S'ÉLARGIT, LE WRC COMPTE ANONIMO COMME CHRONOMÉTREUR OFFICIEL. UNE OCCASION POUR CETTE MARQUE DÉJÀ ENGAGÉE DANS LES SPORTS MÉCANIQUES D'ACCROÎTRE SA NOTORIÉTÉ. BÉNÉDICTE VANDEL, INTERNATIONAL PR MANAGER, RÉPOND À NOS QUESTIONS. **Textes Frédéric Dart. Photos DR & Ph'AutoSport.**

Quel est le rapport entre Anonimo et les sports mécaniques ?

Les sports mécaniques, tout comme l'horlogerie, ont des valeurs communes, autant humaines que techniques. Dès lors que l'objectif est devenu de se développer et de s'ouvrir à un nouveau public afin de se faire connaître hors du cercle des amateurs d'horlogerie, Anonimo a saisi ces opportunités. Avec Leopard Racing (circuit auto et moto), la relation est sur du long terme. Côté WRC, la notoriété est encore plus conséquente. Nous partageons le même public, amoureux de belles mécaniques, mais surtout le facteur d'émotion est commun.

Anonimo est chronomètreur officiel du WRC. En quoi cela consiste-t-il ?

Le chronométrage est effectué par une équipe professionnelle spécialisée dans le chronométrage sportif et digital, bien sûr. En 2018, nous étions encore en niveau 1 avec, principalement, la visibilité sur les rallyes et le site du WRC. Nous avons profité de

quelques manches pour amener des clients ou des journalistes expérimenter ces courses incroyables. Ça reste toujours un souvenir mémorable.

Qu'est-ce qui a incité Anonimo à se tourner vers le WRC ?

Anonimo, dans sa phase de développement, a besoin de se créer une notoriété. Le WRC nous apporte une excellente visibilité sur nos marchés-clés en Europe et dans d'autres pays importants du monde. Les organisateurs du WRC ont également des projets ambitieux, notamment d'étendre le Championnat à d'autres pays, ce qui est évidemment intéressant pour Anonimo. Au cours des six premiers mois, l'impact est facilement mesuré avec une augmentation sensible du nombre de visiteurs sur notre site Web.

Quel message souhaitez-vous développer à travers votre engagement en sport auto ?

La passion et la maîtrise du travail bien fait avec l'expérience client et l'enthousiasme que les gens ont en retour.

FOCUS SUR... JEAN-LUC DEBOVE (EUROP'AUTO CALAIS)

Sur les rallyes du Pas-de-Calais, le nom d'Europ'Auto Calais apparaît en bonne place sur les voitures de compétition ou autour, avec des invités dans une structure d'accueil. « Plus tu te fais voir, mieux c'est. Le bouche-à-oreille fonctionne bien. Alors, si je peux aider, je donne un coup de main à une organisation. L'entreprise est partenaire de quelques épreuves de la région, comme les Routes du Nord, le Boulonnais ou le Béthunois », confirme Jean-Luc Debove, le dynamique dirigeant, depuis 1999, des concessions automobiles Opel, Kia et Volvo auxquelles s'est ajoutée Hyundai en 2018, la marque la plus « rallye » de cette société passée, du coup, de 24 à 35 salariés. « C'est une pure coïncidence. Une opportunité a fait que nous l'avons acquise », assure ce véritable passionné qui s'engage en tant que pilote sur des épreuves dans les Hauts-de-France, voire en Championnat de France des Rallyes. Après avoir débuté comme copilote de Johan Vanson, notamment avec les Astra, il a longtemps défendu les couleurs d'Opel avec des Astra GSi 16V A7, OPC A7K puis GTC F2-14 avant de s'impliquer dans l'Opel Adam Cup. Depuis 2014, il joue les premiers rôles du Groupe N avec une Subaru Impreza STi N15. Il vient d'ailleurs de remporter le Groupe N au Touquet. « Rouler est une échappatoire dans la vie professionnelle. C'est une occasion de se retrouver entre copains. Quand on vit une passion à 100 %, c'est toujours positif. Tu ne vas pas bosser avec un pied de plomb. »



INVESTISSEMENT PAYANT

Texte Frédéric Dart.
Photos DR.

NOUS AVONS SUIVI LA DIFFUSION DU WRC SUR DIFFÉRENTS SUPPORTS ET LES AVONS COMPARÉS. BILAN.



LES ALTERNATIVES

- Être un adepte des recherches sur Internet et des réseaux sociaux qui proposent du streaming.
- Les fans de Citroën peuvent suivre C3WRClive sur Facebook.com/citroenracing les jeudi, vendredi et samedi soir.
- De la qualité TV peut être vue sur certains sites Internet, notamment d'informations comme chez nos voisins belges, rtbf.be (c'est pro-Neuville mais de bonne guerre !).

PIRELLI EN BD NUMÉRIQUE

Pirelli lance une bande dessinée numérique en cinq épisodes d'une vingtaine de minutes disponibles sur une plate-forme dédiée sur www.pirelli.com. *Pirelli, an Italian in the world* raconte l'histoire du Groupe et de ses cent-quarante-sept années d'existence, marquées par la recherche permanente de toujours plus de technologie et d'innovation appliquées aux produits, à la culture d'entreprise et à la communication.



CANAL+

- + Au Monte-Carlo et au Tour de Corse, touche éditoriale sur les reportages et interviews. On vit l'événement à fond.
- + Qualité des consultants (Delecour, St. Lefebvre et N. Bernardi).
- + Diffusion des images identique à WRC+ All Live.
- ▣ Diffusions cryptées (quelques-unes en clair, mais manque d'infos sur la programmation).
- ▣ Commentateurs et consultants doivent prendre leurs marques.

■ Coût : 39,90 € par mois (pendant deux ans).



WRC+ ALL LIVE

- + Qualité des images, des caméras embarquées et de la réalisation.
- + Immersion totale (impression d'être dans l'auto avec toutes les indications : freins, tr/mn...). Rien ne leur ni ne vous échappe.
- + Courts résumés (*highlights*) matinée et après-midi par étape. Récapitulatif à la fin.
- + Visible sur téléphone, tablette, ordinateur et donc à tout moment (pendant et après).
- ▣ Commentaires en anglais (et maintenant en espagnol).
- ▣ Quelques bugs (ne pas hésiter à rafraîchir).

■ Coût : 71,99 € (avec remise en ce début de saison), 89,99 € (prix normal) par an (renouvellement automatique).



OTT TÄNAK

CHRONOLOGIE D'UNE DÉCENNIE DE MATURATION

Devenu l'une des références du WRC depuis deux ans, Ott Tänak a mis près d'une décennie pour se construire un statut de potentiel champion du monde. Retour sur le parcours d'un pilote redoutable et redouté.

 **TEXTES** ARNAUD GUYGRAND & FRÉDÉRIC DART.  **PHOTOS** ARNAUD GUYGRAND, SCD/JO LILLINI & DR/RED BULL.

Malgré plusieurs opportunités offertes tout au long de sa carrière, Ott Tänak a souvent alterné entre espoir et déception avant de rebondir au fil des ans. Sous l'impulsion de Malcolm Wilson et, désormais, de Tommi Mäkinen, l'Estonien est devenu une figure incontournable du WRC.

2010 LA PREMIÈRE MARCHE

Après avoir écumé les routes estoniennes pendant plusieurs saisons couronnées, notamment, par un titre national en 2008, le natif de Kärle (sur l'île de Saaremaa) est sélectionné comme pilote européen pour participer à la deuxième cuvée du Pirelli Star Driver. Au volant d'une Mitsubishi Lancer Evo X, l'Estonien commence en Mondial en PWRC (réservé aux voitures de production du Groupe N). Dès le début de la saison, les temps sont au rendez-vous et la première victoire ne tarde pas à arriver...

en Finlande, rien que ça ! Le pilote de 22 ans (à l'époque) termine en trombe en s'imposant, à nouveau, en Grande-Bretagne. Grâce à ses deux succès et à une 4^e place finale en PWRC, Tänak attire déjà les regards !

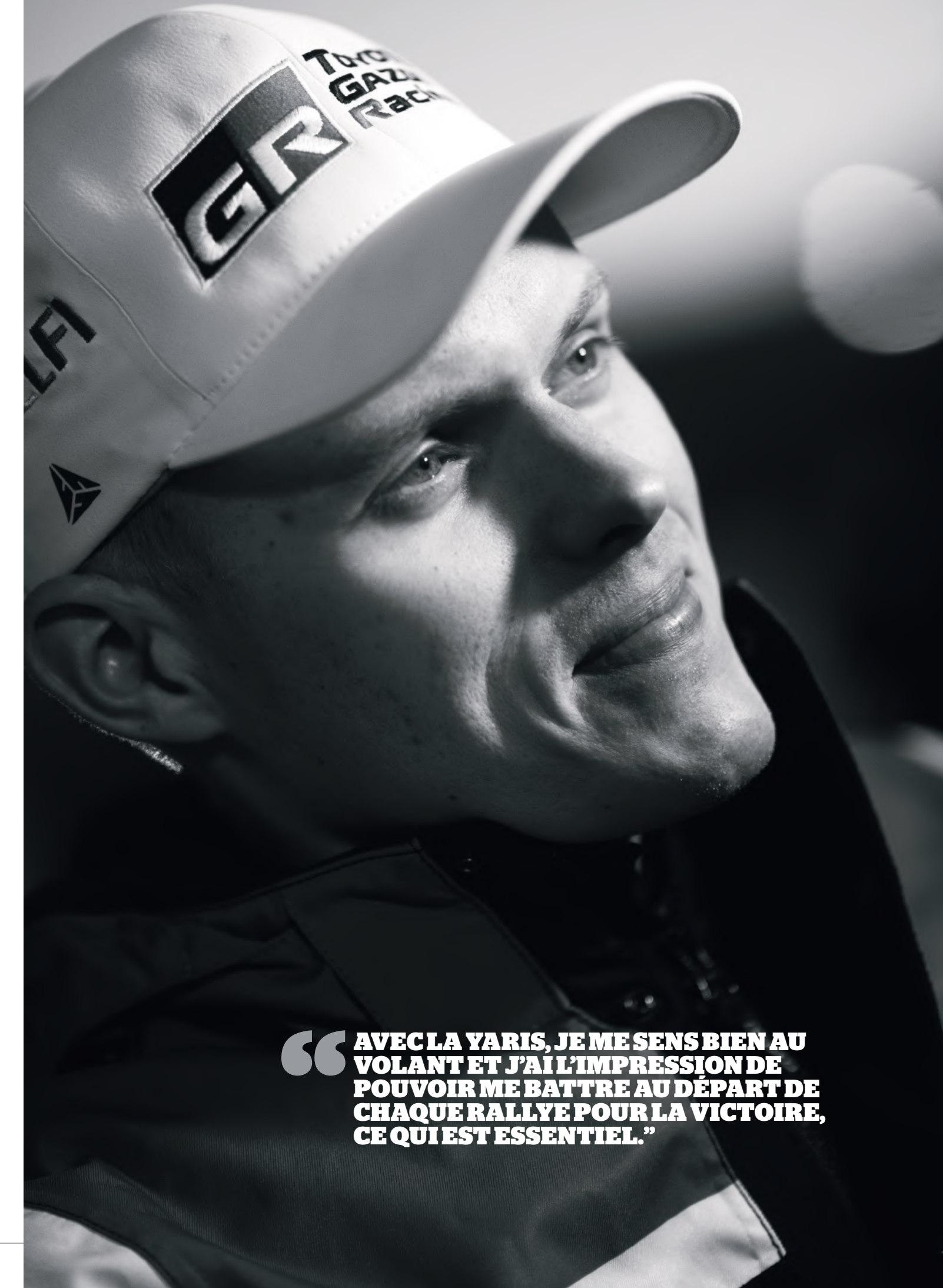
2011 UNE NOUVELLE ÉTAPE

Ses performances en PWRC ne sont pas anodines et tapent dans l'œil de Markko Märtin. Avec sa propre équipe, l'ex-pilote officiel décide de faire rouler son compatriote en SWRC (réservé aux S2000) au volant d'une Ford Fiesta. Là encore, les débuts sont tonitruants pour l'Estonien qui enchaîne trois victoires et deux 3^e places en six courses. Face à Juho Hänninen, tout juste auréolé d'une couronne en IRC (2010), Tänak perd le titre suite à sa sortie en Grèce mais ses résultats ont convaincu à nouveau. Sous l'impulsion du manufacturier DMack et du team M-Sport, il termine sa saison en disputant

deux rallyes sur une Ford Fiesta WRC. En Grande-Bretagne, alors que le titre mondial se joue entre Loeb et Hirvonen, il décroche une remarquable 6^e place finale avant de signer un podium (3^e) sur les routes du Rallye du Var. C'est suffisant pour que Malcolm Wilson l'intègre à M-Sport en tant que pilote officiel en 2012.

2012 LA TENDANCE S'INVERSE

Après deux saisons à accumuler les victoires en PWRC, puis en SWRC, Tänak débarque officiellement dans la catégorie-reine. Et l'acclimatation ne se fait pas sans douleur ! Les résultats se font attendre et les abandons, notamment liés à des erreurs de pilotage, s'empilent trop rapidement (sorties en Nouvelle-Zélande, en Grande-Bretagne et en Espagne). Une 3^e place en Sardaigne et huit meilleurs temps au fil de la saison ne sont qu'une maigre consolation pour Malcolm Wilson qui décide de ne pas le reconduire pour la saison suivante.

A black and white close-up portrait of a man, likely a professional driver, wearing a racing helmet. The helmet features several logos: a large 'ER' logo on the side, 'Total GAZOLINE' on the top, and a 'P' logo on the side. The man is looking upwards and to the right with a slight smile. The background is dark and out of focus.

“ AVEC LA YARIS, JE ME SENS BIEN AU VOLANT ET J’AI L’IMPRESSION DE POUVOIR ME BATTRE AU DÉPART DE CHAQUE RALLYE POUR LA VICTOIRE, CE QUI EST ESSENTIEL. ”



En 2010, Ott Tänak se fait remarquer avec la Mitsubishi Evo X du Pirelli Star Driver.

2013 RETOUR À LA CASE DÉPART

Sans volant officiel, l'Estonien n'a pas d'autre option que de revenir là où tout a commencé... Avec une Subaru Impreza STi N12, il prend part à son championnat national et se contente de ronger son frein. Avec quatre podiums en autant de courses disputées, il termine au deuxième rang du championnat et lorgne sur un retour en WRC au plus vite.

2014 TOUT À RECONSTRUIRE

Enrôlé par DMack pour participer à la saison du WRC2 au volant d'une Ford Fiesta R5, Tänak parvient à élargir son programme avec trois apparitions au volant de la Fiesta WRC (Suède, Portugal et Grande-Bretagne). Même si une sortie lui coûte probablement un podium au Portugal, ses prestations suédoise (5^e) et galloise (7^e) sont intéressantes et ponctuent une saison plus aboutie. Trois podiums en WRC2, dont une victoire en Pologne, lui permettent même de décrocher une seconde chance inespérée pour la saison suivante.

2015 UNE MATURITÉ À LA BONNE HEURE

Ses nombreuses remises en question et une place loin d'être assurée lui ont fait gagner en maturité. Malcolm Wilson attache une importance capitale à cet aspect pour remplacer Mikko Hirvonen, parti à la retraite. Les attentes placées en Tänak sont nombreuses et sa saison, faite de rares hauts et d'habituels bas, ne lui permet pas de s'assurer une place officielle pour 2016. Avec un podium en Pologne, son seul véritable fait d'armes se résume à sa sortie de route dans un lac mexicain. Une dixième place finale au championnat et deux erreurs en fin de saison (Espagne et Grande-Bretagne) le privent, à nouveau, de volant officiel pour l'année suivante.

2016 LA DERNIÈRE CHANCE ?

En dents de scie depuis plusieurs années, la carrière de Tänak s'écrit désormais en pointillés en WRC. Les nombreuses opportunités offertes par Malcolm Wilson semblent n'avoir jamais trouvé de réponses favorables et la patience du Britannique s'épuise. Soutenu à plusieurs reprises par DMack, l'Estonien trouve refuge au sein de l'équipe privée engagée par le manufacturier. Au volant de la Fiesta WRC DMack, la différence se fait sentir sur l'asphalte où il ne peut clairement pas rivaliser. Sur la terre, en revanche, les performances sont au rendez-vous et une crevaillon lui arrache sa première victoire en Pologne alors qu'elle lui tend les bras. En Grande-Bretagne, il éclabousse de toute sa classe la course en signant douze meilleurs temps sur vingt-deux possibles et échoue à 10s de la victoire face au duo (intouchable ?) Ogier-Volkswagen Polo. Le rythme et la régularité, qui lui faisaient défaut jusque-là, sont un atout de poids pour la suite de sa carrière.

2017 LE DÉCLIC

Aux côtés de Sébastien Ogier, débarqué sans prévenir par Volkswagen, Tänak prend, à nouveau, du galon et se retrouve en première ligne dans l'équipe officielle M-Sport pour l'arrivée de la toute nouvelle génération de WRC. Ayant, une nouvelle fois, regagné l'estime de Malcolm Wilson, l'Estonien a largement contribué au développement de la dernière Fiesta WRC et se montre impatient de travailler avec son coéquipier, désormais quadruple Champion du Monde. L'entente est bonne et les résultats suivent. Sous l'impulsion du Français, il enchaîne les prestations convaincantes et la délivrance arrive enfin en Sardaigne où il décroche son premier succès en WRC. Quelques semaines plus tard, il impressionne et affiche ses progrès sur l'asphalte en s'imposant, à nouveau, en Allemagne. Avec sept podiums dont deux succès, Tänak tient là, avec une 3^e place au Championnat, une véritable saison de référence après tant d'années difficiles. Avec Ogier dans son équipe, l'Estonien comprend rapidement que les options seront limitées pour l'avenir. Face à l'énorme proposition formulée par Toyota, Malcolm Wilson ne fait pas le poids et ne parvient pas à conserver son pilote dont il a été le principal artisan de la carrière en WRC.



Six podiums en autant de rallyes en SWRC en 2011.



En 2012, Malcolm Wilson donne sa chance à Ott Tänak en WRC.

“ **LA FIA LUI DÉCERNE LE TITRE DE PILOTE DE L'ANNÉE TROIS FOIS DE SUITE.** ”



En 2015, Ott Tänak trouve refuge en WRC2, toujours avec la Fiesta R5.



Sept podiums dont deux victoires en 2017.

OTT TÄNAK VU PAR...

■ Malcolm Wilson, son ancien team manager chez M-Sport :

« J'ai toujours cru en Ott. Il a parfois manqué d'expérience à des moments de sa carrière. Il a parfois fallu prendre des décisions compliquées pour lui faire comprendre que tout n'était pas simple en WRC. Il y a eu des moments difficiles mais il a su gagner en maturité au fil des ans pour en arriver jusque-là. Désormais, il a clairement le potentiel pour devenir Champion du Monde très vite. »

■ Sébastien Ogier, son coéquipier en 2017 au sein de M-Sport :

« Ott est une personne avec laquelle j'ai aimé travailler en 2017. Même s'il a eu des moments difficiles par le passé, il a su se relever pour en arriver là où il est maintenant. Il a vraiment progressé chez M-Sport pour devenir, à présent chez Toyota, une référence. Il est rapide sur toutes les surfaces et il est quasiment le favori au départ de chaque course. »

■ Thierry Neuville, pilote Hyundai et rival de l'Estonien pour le titre mondial :

« Avec Sébastien, Ott est clairement l'homme à battre au départ de chaque épreuve. Il peut gagner tous les rallyes mais, parfois, j'ai l'impression qu'il attaque trop. Avec sa voiture, je pense qu'il a quand même un sacré avantage sur la Citroën et la Hyundai. Cela m'inquiète un peu. »

■ Sébastien Loeb, nonuple Champion du Monde et pilote Hyundai en 2019 :

« Je ne connais pas très bien Ott mais ce qu'il fait avec la Toyota est impressionnant. Il est très rapide sur tous les rallyes. Avec Ogier et Neuville, c'est clairement l'un des trois favoris au titre mondial. Il a l'air d'être parfaitement intégré à son équipe et semble pouvoir faire ce qu'il veut de sa voiture. »



“**DÉSORMAIS, TÄNAK A CLAIEMENT LE POTENTIEL POUR DEVENIR CHAMPION DU MONDE TRÈS VITE.**”
MALCOLM WILSON



Avec la Toyota Yaris WRC, Ott Tänak, associé à Martin Järveoja, s'avère l'homme à battre au départ de chaque rallye.



Sur chaque manche, ses supporters se déplacent.

2018 LE RENOUVEAU

L'arrivée chez Toyota marque un véritable tournant dans sa carrière. Après quasiment huit ans passés chez M-Sport, l'Estonien a tout à découvrir dans l'équipe de Tommi Mäkinen. Et les résultats ne se font pas trop attendre. Dès le Monte-Carlo, le rythme est là et une remarquable 2^e place honore cette première. En Suède et au Mexique, les marques sont plus compliquées à trouver mais la 2^e place corse et la victoire en Argentine prouvent que l'alchimie fonctionne déjà bien ! La deuxième partie de saison est, ensuite, un véritable récital avec trois victoires consécutives en Finlande, en Allemagne puis en Turquie qui le replacent, plus que jamais, dans la course au titre mondial face à Ogier et Neuville. La fin de saison est « irrespirable » et l'Estonien est désormais sur une autre planète. Il domine en Grande-Bretagne et se retrouve en bonne position pour s'imposer mais une réception après un jump, stoppe le moteur de la Yaris. En Espagne, le scénario est le même mais, cette fois, c'est une crevaillon qui perturbe sa progression. Dans un suspense haletant, c'est finalement une sortie en Australie qui met fin à sa saison. Avec soixante-dix meilleurs temps et quatre victoires, l'Estonien est clairement l'homme de cette année alors qu'il devait tout découvrir de son équipe, de sa monture... La FIA en profite pour lui décerner le titre de pilote de l'année pour la troisième fois consécutive.

**MÊME S'IL A EU
DES MOMENTS
DIFFICILES PAR
LE PASSÉ, TÄNAK
A SU SE RELEVER
POUR EN ARRIVER
LÀ OÙ IL EST
MAINTENANT.”
SÉBASTIEN OGIER**

2019 CONFIRMER SON STATUT

Considéré, à juste titre, comme un futur champion du monde, Tänak a désormais l'expérience pour lui au sein du team Toyota. À l'image de sa fin de saison dernière, 2019 démarre sur un air de déjà-vu. Au Monte-Carlo, il domine les débats sans contestation possible mais une crevaillon lui coûte une possible victoire ; il termine 3^e. En Suède, il écrase la concurrence pour empocher son premier succès de l'année et se retrouve en tête du Championnat du Monde pour la première fois de sa carrière. Au Mexique, malgré le net désavantage de sa position sur la route, sa course est remarquable et il parvient à décrocher la 2^e place finale. En Corse, le scénario se répète une nouvelle fois avec une course aux avant-postes et une crevaillon en milieu de seconde étape, il termine 6^e et bascule au troisième rang du Championnat derrière ses deux rivaux pour le titre, Neuville et Ogier. Ott Tänak affiche clairement ses prétentions : « Avec l'expérience des saisons passées, le Championnat est devenu l'objectif, ce qui n'était pas le cas auparavant. J'ai franchi une étape en 2017 avec la Ford Fiesta et l'an passé a vraiment été une saison importante. Avec la Yaris, je me sens bien au volant et j'ai l'impression de pouvoir me battre au départ de chaque rallye pour la victoire, ce qui est essentiel. L'équipe travaille vraiment dur pour en arriver à ce niveau et les efforts payent. Avec Sébastien et Thierry, la lutte est vraiment intéressante mais je pense que la pression est sur leurs épaules. Il faut juste que je pense un peu plus au Championnat sans tout donner forcément à chaque fois pour la victoire. J'ai vu récemment que je perdais des points importants en attaquant parfois trop. Il va falloir que j'évite de prendre des risques superflus. Sébastien est un exemple parfait. En 2018, quand il ne pouvait pas s'imposer, il est allé chercher les points nécessaires pour sécuriser le titre. Je vais devoir peut-être me tempérer pour rester dans le match du Championnat toute l'année. »





La collaboration avec Martin Järveoja comme copilote dure depuis 2017.



Lequel des trois équipages (ici au dernier Monte-Carlo), montera sur la plus haute marche en fin de saison ?

TÉMOIGNAGE : « C'EST UN VRAI PRO »

EN CHARGE DE L'ATELIER SUSPENSIONS, DIRECTION ET FREINS CHEZ TOYOTA GAZOO RACING, DIMITRI DEMORE VIENT D'ENTAMER SA DEUXIÈME SAISON AVEC OTT TÄNAK. IL APPRÉCIE L'HOMME ET SA PERSONNALITÉ, ÉLOIGNÉS DE L'IMAGE QUE L'ESTONIEN LAISSE TRANSPARAÎTRE EN PUBLIC.

« Avec nous, les mécaniciens, Ott Tänak est hyper sympa, humble, honnête, avec son franc-parler, vrai et humain. Il est à l'inverse de l'image froide et secrète qu'il peut donner. Avec lui, c'est un plaisir de bosser, de discuter de tout et de rien. Il n'a pas un mot plus haut que l'autre. Il est là pour faire son boulot, pour gagner. C'est un vrai pro. Il est à fond dans le rallye. Il baigne dedans depuis tellement longtemps. En dehors du rallye, il a une vie privée et

de père de famille qui ne nous regarde pas. Une fois par semaine, Ott vient nous voir à l'atelier. Il n'habite pas très loin et boit le café avec nous. C'est un type normal qui fait partie de l'équipe.

L'équipe a été invitée à la première du film-documentaire Ott Tänak the Movie (sorti le 11 avril en Estonie) qui lui est consacré. Entre chaque manche de la saison 2018, on voit un retour sur ses débuts, l'évolution de sa carrière, comment il est arrivé là, qui l'a aidé, ses hauts et ses bas... C'est super intéressant. Il évoque Malcolm Wilson, qui a contribué à sa réussite.

Cette saison, à chaque course, le classement du Championnat (pilotes) est chamboulé. Celui qui gagne passe devant. On l'a vu en Corse : Ott passe de 1^{er} à 3^e en un rallye. Il faut prendre des points. Ça nous oblige à être à 100 % sur tout

ce que nous faisons pour lui fournir la meilleure auto. Parfois, la chance manque. Une crevaison, comme en Corse, ça arrive. Ça fait partie de la course.

Ott est hyper pointu d'un point de vue technique. Il sait ce qu'il veut sur sa voiture, comment l'adapter à son pilotage, dans quelle direction aller après quelques aller-retours en essai, dire quand l'auto va bien ou pas. Pour nous, c'est la meilleure façon de travailler : avec quelqu'un capable de mettre au point la voiture, d'avoir un feeling sur les réglages. Ott sait si ça va aller vite ou pas.

Nous bossons tous pour atteindre le même but : être champions. Nous aimerions bien obtenir les deux titres, constructeurs et pilotes, cette année. Et mettre un terme à la domination française ! (sourire) »



“ OTT EST UN TYPE NORMAL QUI FAIT PARTIE DE L'ÉQUIPE. ”

DEBRIEFING

MEXIQUE, TOUR DE CORSE, ARGENTINE

PAR ARNAUD GUYGRAND. PHOTOS SCD/J. LILLINI & DR/RED BULL, A. GUYGRAND & B. ROUX.

Tout est au beau fixe pour Thierry Neuville et Nicolas Gilsoul avec deux victoires de suite.



Hyundai Shell Mobis WRT

#11 THIERRY NEUVILLE- NICOLAS GILSOUL

**MEXIQUE : 4^E – CORSE : 1^{ER} –
ARGENTINE : 1^{ER}**

En ce début d'année, il ajoute la régularité à ses performances solides en s'adjugeant deux succès consécutifs, toujours rentables d'un point de vue mathématique et satisfaisants pour le moral. Il ne domine pas forcément les débats mais il est fiable et sa voiture l'est tout autant. Tout semble donc s'accorder pour qu'il évolue dans les meilleures conditions et son équipe est également là pour le soutenir au maximum. À lui, maintenant, de confirmer qu'il peut faire la différence au Championnat en ouvrant la route sur des épreuves exigeantes comme le Portugal ou la Sardaigne, qui approchent rapidement !

Classement Championnat après Mexique : 3^e (55 pts) – Corse : 1^{er} (82 pts) – Argentine : 1^{er} (110 pts).

#89 ANDREAS MIKKELSEN- ANDERS JAEGER

**MEXIQUE : MÉCANIQUE – CORSE :
ABSENT – ARGENTINE : 2^E**

Il fait le job et même plutôt bien. Au Mexique, il mène au général avant que son moteur ne rencontre une pierre suffisamment grosse pour le stopper. Sa « mise à pied » en Corse ne surprend finalement personne tant elle s'inscrit dans la logique affichée cette année par Hyundai dans sa quête du titre mondial des constructeurs. Et elle est même rapidement digérée en Argentine où il signe une prestation convaincante pour décrocher son meilleur résultat depuis son arrivée chez Hyundai fin 2017 (3^e en Suède en 2018 jusque-là).

Classement Championnat après Mexique : 11^e (12 pts) – Corse : 11^e (12 pts) – Argentine : 6^e (30 pts).

#6 DANI SORDO-CARLOS DEL BARRIO

**MEXIQUE : 9^E – CORSE : 4^E –
ARGENTINE : 6^E**

Catalogué, pratiquement depuis le début de sa carrière, comme un équipier-modèle, celui sur lequel on compte pour décrocher des points pour l'équipe, il endosse, une fois de plus, ce costume sans rechigner. Des prestations honnêtes mais aucun coup d'éclat et un rythme bien inférieur à celui de ses coéquipiers... Difficile de s'extasier !

Classement Championnat après Mexique : 7^e (4 pts) – Corse : 8^e (16 pts) – Argentine : 9^e (26 pts).

#19 SÉBASTIEN LOEB-DANIEL ELENA

**MEXIQUE : ABSENT – CORSE : 8^E –
ARGENTINE : ABSENT**

Voir pages suivantes.

Classement Championnat après Mexique : 7^e (18 pts) – Corse : 7^e (22 pts) – Argentine : 10^e (22 pts).

Sébastien Ogier et Julien Ingrassia enchaînent les podiums mais ne peuvent se relâcher.



Citroën Total WRT

#1 SÉBASTIEN OGIER- JULIEN INGRASSIA

**MEXIQUE : 1^{ER} – CORSE : 2^E –
ARGENTINE : 3^E**

Et un, et deux, et trois podiums (au passage, cinq de suite pour la C3 WRC) ! Il enchaîne les bons résultats en ce début de saison et s'arrache pour y arriver tout en profitant des soucis de ses rivaux. Si sa victoire au Mexique ne souffre aucune contestation possible, ses prestations en Corse puis en Argentine ont tout d'un trompe-l'œil. Sur l'asphalte insulaire, tous les voyants sont pourtant au vert avant le départ, mais la balance de la C3 WRC n'est pas bonne et les temps non plus. Un problème d'anti-lag (système de gestion du temps de réponse du turbo) le plombe également dans son élan. Mais, finalement, les crevaisons de Tänak puis d'Evans lui permettent d'arracher une 2^e place inespérée. Sur la terre argentine - ou plutôt la boue -, il surnage relativement bien le premier jour puis casse sa direction assistée sur un muret de pierres suite à une hésitation dans le parcours en milieu d'étape 2. Alors qu'il semble battu par la Toyota de Meeke, il arrache (à nouveau) le podium suite à une crevaison du Britannique dans les derniers kilomètres. Même si la cohabitation avec la C3 WRC est plus difficile qu'elle n'y paraît, le bilan est loin d'être catastrophique : 100 points en 2019 contre 100 en 2018 et 102 en 2017 au même stade de la saison.

Classement Championnat après Mexique : 2^e (61 pts) – Corse : 2^e (80 pts) – Argentine : 2^e (100 pts).

#4 ESAPEKKA LAPPI-JANNE FERM

**MEXIQUE : 13^E – CORSE : 7^E –
ARGENTINE : SORTIE**

Depuis son arrivée chez Citroën, il multiplie les erreurs avec plus ou moins de conséquences et voit la vie... en rouge, la couleur des drapeaux brandis par la FIA pour interrompre les spéciales dans lesquelles il sort de la route.

Classement Championnat après Mexique : 6^e (20 pts) – Corse : 6^e (26 pts) – Argentine : 8^e (26 pts).

Chez Toyota, Kris Meeke devient le numéro 2.



Toyota Gazoo Racing WRT

#8 OTT TÄNAK-MARTIN JÄRVEOJA MEXIQUE : 2^E – CORSE : 6^E – ARGENTINE : 8^E

La vitesse est encore là, la fiabilité toujours pas... Les scénarios se suivent et ont souvent tendance à se ressembler. Et, quand il ne pousse pas sa Yaris dans ses derniers retranchements comme en Corse avec une énième crevaison alors qu'il domine, c'est elle qui, finalement, rend les armes en Argentine suite à un souci d'alternateur. Après trois podiums lors des trois premières manches, le voilà déjà à la traîne au Championnat (28 points de retard sur Neuville après l'Argentine) suite à deux pépins mécaniques. La partition est bonne, il ne lui reste plus qu'à gommer les fausses notes.

Classement Championnat après Mexique : 1^{er} (65 pts) – **Corse :** 3^e (77 pts) – **Argentine :** 3^e (82 pts).

#10 JARI-MATTI LATVALA- MIIKKA ANTILA MEXIQUE : 8^E – CORSE : 10^E – ARGENTINE : 5^E

Malgré son expérience, il est largement dominé par ses équipiers et n'est pas forcément épargné par les problèmes (électriques au Mexique, notamment). Ses résultats globaux ne reflètent pas sa détermination, qui reste sans faille malgré tout. Son Top 5 argentin est là pour le récompenser des efforts qu'il fournit depuis le début de l'année.

Classement Championnat après Mexique : 8^e (14 pts) – **Corse :** 9^e (15 pts) – **Argentine :** 7^e (29 pts).

#5 KRIS MEEKE-SEBASTIAN MARSHALL MEXIQUE : 5^E – CORSE : 9^E – ARGENTINE : 4^E

La saison avance et il semble avoir définitivement enterré la fougue qui lui causait des problèmes les années précédentes. S'il a mis de côté les erreurs, il accumule, en revanche, les crevaisons (au moins une lors des trois derniers rallyes) qui lui coûtent, à chaque fois, de précieux points au Championnat. À l'instar de son équipier Tänak, quelques détails restent encore à corriger pour jouer devant.

Classement Championnat après Mexique : 4^e (35 pts) – **Corse :** 5^e (42 pts) – **Argentine :** 4^e (54 pts).



Une crevaison dans l'ultime ES coûte la victoire en Corse à Elfyn Evans, à la faute en Argentine.

M-Sport Ford WRT

#3 TEEMU SUNINEN- MARKO SALMINEN MEXIQUE : SORTIE – CORSE : 5^E – ARGENTINE : 7^E

Il est clairement le moins rapide des pilotes du plateau du WRC actuel. Son inexpérience joue forcément contre lui mais son erreur mexicaine a été rapidement effacée par ses temps et son Top 5 en Corse. En Argentine, dans des conditions qu'il ne maîtrise pas encore, il se contente d'accumuler les kilomètres tout en restant sur la route, sans plus...

Classement Championnat après Mexique : 11^e (1 pt) – **Corse :** 10^e (14 pts) – **Argentine :** 11^e (20 pts).

#33 ELFYN EVANS-SCOTT MARTIN MEXIQUE : 3^E – CORSE : 3^E – ARGENTINE : SORTIE

En Argentine, il a réussi la performance de taper le seul rocher présent dans un rayon de 20 km, au bas mot. Sans cette figure non maîtrisée, son printemps aurait été juste radieux avec un podium remarquable au Mexique et une prestation majuscule en Corse, terminée cruellement... Quel crève-cœur !

Classement Championnat après Mexique : 5^e (28 pt) – **Corse :** 4^e (43 pts) – **Argentine :** 5^e (43 pts).

EN 10 CHIFFRES

2 victoires pour Ogier et Neuville contre une à Tänak.

27 présences cumulées en tête. C'est le plus grand nombre partagé avec Tänak par Ogier, deux fois leader sur un rallye (Monte-Carlo et Mexique) et... vainqueur.

27 meilleurs temps signés par Tänak en 86 ES disputées, soit presque un tiers en tête. L'Estonien performe sur chaque rallye et se montre le meilleur performeur sur trois rallyes et autant de surfaces différentes.

4^e, la plus mauvaise place obtenue par Neuville (au Mexique) cette saison contre une 11^e à Ogier (en Suède) et une 8^e à Tänak. Sinon, le Belge et le Français figurent toujours sur le podium contre trois fois à Tänak lors des trois premiers rallyes.

5 fois en autant de manches, Ogier et Neuville prennent des points lors de la Power Stage.

1 crevaison dans la dernière ES et Power Stage coûte la victoire à Elfyn Evans en Corse et une place sur le podium à Kris Meeke en Argentine.

200^e rallye disputé par Jari-Matti Latvala en Argentine.

95 partants au Tour de Corse, record cette saison. Ils ne sont que 23 au Mexique et 25 en Argentine...

14 rallyes de patience pour Andreas Mikkelsen avant de retrouver un podium, entre Suède 2018 et Argentine 2019.

5 vainqueurs différents en WRC2 en autant de manches.

MEXIQUE (7/10 MARS)

23 partants, 15 classés.

Leaders : ES1 Lappi – ES2 à 4 Mikkelsen – ES3 à 21 Ogier.

Meilleurs temps : Ogier 7 – Tänak 6 – Mikkelsen 3 – Neuville & Latvala 2 – Lappi, Meeke & Sordo 1.

Power Stage : 1. Ogier, 5 pts – 2. Meeke, 4 – 3. Neuville, 3 – 4. Sordo, 2 – 5. Lappi, 1.

1. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC), 3h37min08s0 – 2. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC), à 30s2 – 3. Evans-Martin (Ford Fiesta WRC), à 49s9 – 4. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC), à 1min27s0 – 5. Meeke-Marshall (Toyota Yaris WRC), à 6min06s2 – 6. Guerra-Zapata (Skoda Fabia R5), à 15min35s5 (1ers WRC2) – 7. Bulacia-Cretu (Fabia R5), à 18min51s5 – 8. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC), à 18min55s9 – 9. Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 WRC), à 22min44s1 – 10. Trivino-Marti (Fabia R5), à 30min13s8 – 11. Mikkelsen-Jaeger (Hyundai i20 WRC), à 36min35s1 – 12. Pieniazek-K. Heller (Ford Fiesta R5), à 45min23s1 (1ers WRC2 Pro) – 13. A. Heller-Diaz (Fiesta R5), à 52min42s2 – 14. Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC), à 1h03min40s5 – 15. Ortuno-Goicoechea (Mitsu Evo 10), à 1h39min37s1 (1ers National).

Principal abandon

Suninen-Salminen (Ford Fiesta WRC), sortie ES2...

TOUR DE CORSE (29/31 MARS)

95 partants, 68 classés.

Leaders : ES1 Evans – ES2 à 3 Tänak – ES4 à 8 Evans – ES9 à 10 Tänak – ES11 Evans – ES12 Neuville – ES13 Evans – ES14 Neuville.

Meilleurs temps : Evans 4 – Meeke, Tänak & Neuville 3 – Sordo 1.

Power Stage : 1. Meeke, 5 pts – 2. Tänak, 4 – 3. Suninen, 3 – 4. Neuville, 2 – 5. Ogier, 1.

1. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC), 3h22min59s0 – 2. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC), à 40s3 – 3. Evans-Martin (Ford Fiesta WRC), à 1min06s6 – 4. Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 WRC), à 1min18s4 – 5. Suninen-Salminen (Ford Fiesta WRC), à 1min24s6 – 6. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC), à 1min40s0 – 7. Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC), à 2min09s1 – 8. Loeb-Elena (Hyundai i20 WRC), à 3min39s2 – 9. Meeke-Marshall (Toyota Yaris WRC), à 5min06s3 – 10. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC), à 6min44s6 – 11. Andolfi-Scattolin (Skoda Fabia R5), à 11min09s6 (1ers WRC2)... 20. Tannert-Heigl (Ford Fiesta), à 28min51s0 (1ers JWRC)... 25.

Pieniazek-K. Heller (Ford Fiesta R5), à 29min20s7 (1ers WRC2 Pro)... 32. Brazzoli-Fenoli (Abart 124 Rally), à 35min58s0 (1ers RGT)...

Principaux abandons

Johnston-Kihurani (Ford Fiesta R2T), sortie ES2 – Solans-M. Marti (Ford Fiesta R5), mécanique ; Sesks-Caune (Ford Fiesta R2T), sortie ES3 – Torn-Pannas (Ford Fiesta), turbo ES6 – Nucita-Princiottio (Hyundai i20 R5), tonneaux ; K. Rovannerä-Halttunen (Fabia R5), suite sortie ES9 – O. Veiby-J. Andersson (VW Polo GTi), roue perdue ES13...

ARGENTINE (25/28 AVRIL)

25 partants, 21 classés.

Leaders : ES1 à 3 Tänak – ES4 à 6 Meeke – ES7 Tänak – ES8 à 18 Neuville.

Meilleurs temps : Tänak 5 – Neuville 4 – Mikkelsen & Ogier 3 – Meeke 2. 1 ES annulée.

Power Stage : 1. Ogier, 5 pts – 2. Latvala, 4 – 3. Neuville, 3 – 4. Sordo, 2 – 5. Tänak, 1.

1. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC), 3h20min54s6 – 2. Mikkelsen-Jaeger (Hyundai i20 WRC), à 48s4 – 3. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC), à 1min04s8 – 4. Meeke-Marshall (Toyota Yaris WRC), à 1min06s2 – 5. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC), à 1min21s1 – 6. Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 WRC), à 1min26s7 – 7. Suninen-Salminen (Ford Fiesta WRC), à 4min57s3 – 8. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC), à 14min24s8 – 9. Östberg-Eriksen (Citroën C3 R5), à 14min28s5 (1ers WRC2 Pro) – 10. P. Heller-M. Marti (Ford Fiesta R5), à 20min14s5 (1ers WRC2) – 11. Galanti-Toyotoshi (Toyota Etios R5), à 27min17s5 (1ers National)...

Principaux abandons

Kajetanowicz-Szczepaniak (VW Polo R5), suspension ES5 – Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC), tonneaux ES8 – Bulacia-Cretu (Skoda Fabia R5), tonneaux – Evans-Sc. Martin (Ford Fiesta WRC), sortie ES10.

CLASSEMENTS CHAMPIONNATS CONSTRUCTEURS

WRC :

1. Hyundai Shell Mobis WRT, 157 pts – 2. Toyota Gazoo Racing WRT, 120 – 3. Citroën Total WRT, 117 – 4. M-Sport Ford WRT, 78.

Victoires : Hyundai Shell Mobis WRT (Monte-Carlo, Corse, Argentine), 3 – Toyota Gazoo Racing WRT (Suède), Citroën Total WRT (Mexique), 1.

WRC2 PRO

1. M-Sport Ford WRT, 120 pts – 2. Citroën Total, 50 – 3. Skoda Motorsport, 36.

Victoires : M-Sport Ford WRT (Monte-Carlo, Suède, Mexique, Corse), 4 – Citroën Total (Argentine), 1.

PILOTES :

WRC2 PRO :

1. Pieniazek, 62 pts – 2. Greensmith, 58 – 3. Östberg, 50 – 4. Rovannerä, 36 – 5. Pietarinen & Bulacia, 0.

Victoires : Östberg (Suède, Argentine), Pieniazek (Mexique, Corse), 2 victoires – Greensmith (Monte-Carlo), 1.

WRC2 :

1. Guerra, 43 pts – 2. O.-C. Veiby, 40 – 3. Gryazin, 28 – 4. P. Heller, 27 – 5. Bonato, 25... 10. Fourmaux, 20... 17. Ciamin, 10... 26. P.-L. Loubet, 1...

Victoires : Bonato (Monte-Carlo), O.-C. Veiby (Suède), Guerra (Mexique), Andolfi (Corse), P. Heller (Argentine), 1.

JWRC :

1. Kristensson, 47 pts – 2. Solans, 34 – 3. D. Radström, 32 – 4. Tannert, 28 – 5. Poom, 26...

Victoires : Kristensson (Suède), Tannert (Corse), 1.

MANCHES SUIVANTES

WRC : Chili (10/12 mai), Portugal (30 mai/2 juin), Sardaigne (13/16 juin).

JWRC : Sardaigne (13/16 juin).

STATS

Victoires : Ogier 2 (Monte-Carlo & Mexique),

Neuville (Corse & Argentine) 2, Tänak (Suède) 1.

Leaders : 1. Tänak & Ogier, 27 ES – 3. Neuville, 17 – 4. Evans, 8 – 4. Suninen, Mikkelsen & Meeke, 3 – 7. Latvala & Lappi, 1. 88 ES retenues.

Meilleurs performers : 1. Tänak, 27 ES – 2. Ogier, 15 – 3. Neuville, 14 – 4. Evans & Meeke, 7... 6. Mikkelsen, 6 – 7. Latvala, 4 – 8. Loeb, Suninen & Sordo, 2... 11. Lappi & Huttunen, 1. 86 ES disputées (2 annulées).

Power stage : 1. Ogier, 17 pts – 2. Neuville, 15 – 3. Meeke, 14 – 4. Tänak, 12 – 5. Suninen, Sordo & Latvala, 4 – 8. Evans, 3 – 9. Lappi, 2.

Victoires : Meeke (Monte-Carlo, Corse) & Ogier (Mexique, Argentine), 2 – 3. Tänak (Suède), 1.



Guerra, 1^{er} au Mexique et 2^e en Argentine, prend la tête du WRC2.



SÉBASTIEN LOEB PEUT MIEUX FAIRE

Après deux prestations en demi-teinte cette année, l'ogre alsacien n'est clairement pas rassasié. Et si, sur la carte, le menu corse est plus qu'alléchant, l'addition se montre finalement plus « corsée » que prévue pour le pilote Hyundai, encore sur sa faim à mi-parcours de son programme annoncé pour 2019.



TEXTES ARNAUD GUYGRAND & FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS BASTIEN ROUX, ARNAUD GUYGRAND & DR/HMSG.

« J'ai besoin de trouver mes marques avec la i20 », estime Sébastien Loeb avant sa troisième participation avec la Hyundai. « J'ai de bonnes sensations mais plus sur la neige que sur l'asphalte. Nous y travaillons. L'équilibre de la voiture est plutôt sympa. Avec quelques évolutions, j'espère être de la bagarre. » Malgré l'expérience acquise en 2018 au volant d'une WRC de dernière génération, il se montre prudent avant le départ du Tour de Corse : « J'ai vu que je pouvais être dans le rythme l'an passé, mais j'ai fait une erreur. C'est une autre année, une autre voiture dont le point fort n'est clairement pas l'asphalte. » Il revient sur sa seule journée d'essais, sa troisième depuis le début de cette collaboration : « J'ai fait quelques modifications par rapport aux réglages déjà établis. J'espère que ce sera efficace puisque nous avons pu prendre plus de temps pour préparer et nous concentrer

sur les réglages par rapport au Monte-Carlo où tout avait été fait à l'arrache. »

L'erreur qui coûte cher

Septième sur la route, la i20 n° 19 s'élance dans les 17,6 km de Bavella (ES1) sur un bon rythme. Le premier intermédiaire rassure : seulement 0s3 perdue sur Tänak. Les virages s'enchaînent et le rythme est fluide. Au niveau du km 8,2, un « gauche 110+ mi-long tard vraiment pas corde » douche brusquement les espoirs. « J'ai fait une petite erreur à la sortie d'un virage », raconte Loeb. « La voiture est partie de l'arrière et a glissé jusqu'à ce que nous venions taper une bordure. Quelque

chose sur la suspension a cassé et la voiture est vite devenue inconduisible. La note était bonne, j'ai juste mal apprécié la trajectoire. » Avec une roue arrière droite baladeuse, l'Alsacien parvient tout de même à s'extirper de cette spéciale après un arrêt forcé de près d'1min pour constater les dégâts. À l'arrivée, il concède 2min de retard sur les hommes de tête. Deux spéciales sont encore à parcourir et la première étape ne propose pas d'assistance de mi-journée. L'équipage franco-monégasque est contraint de réparer la suspension touchée sur le bord de la route. « Nous avons fait ce que nous avons pu avec les outils

“ **UN MONTE-CARLO HONORABLE (4^E), UN SUÈDE PASSABLE (7^E) ET UN CORSE OUBLIABLE...**

et les pièces que nous avions. Nous avons finalement bien bossé puisque ça a tenu », conclut le pilote... 49°. « En perdant plus de 2min dès l'ES1, la philosophie de la course change complètement. Tout de suite, nous ne sommes plus dans le match pour jouer un bon résultat. La motivation et l'engagement sont forcément différents... À partir de là, nous avons pris ce rallye comme une séance d'essais. »

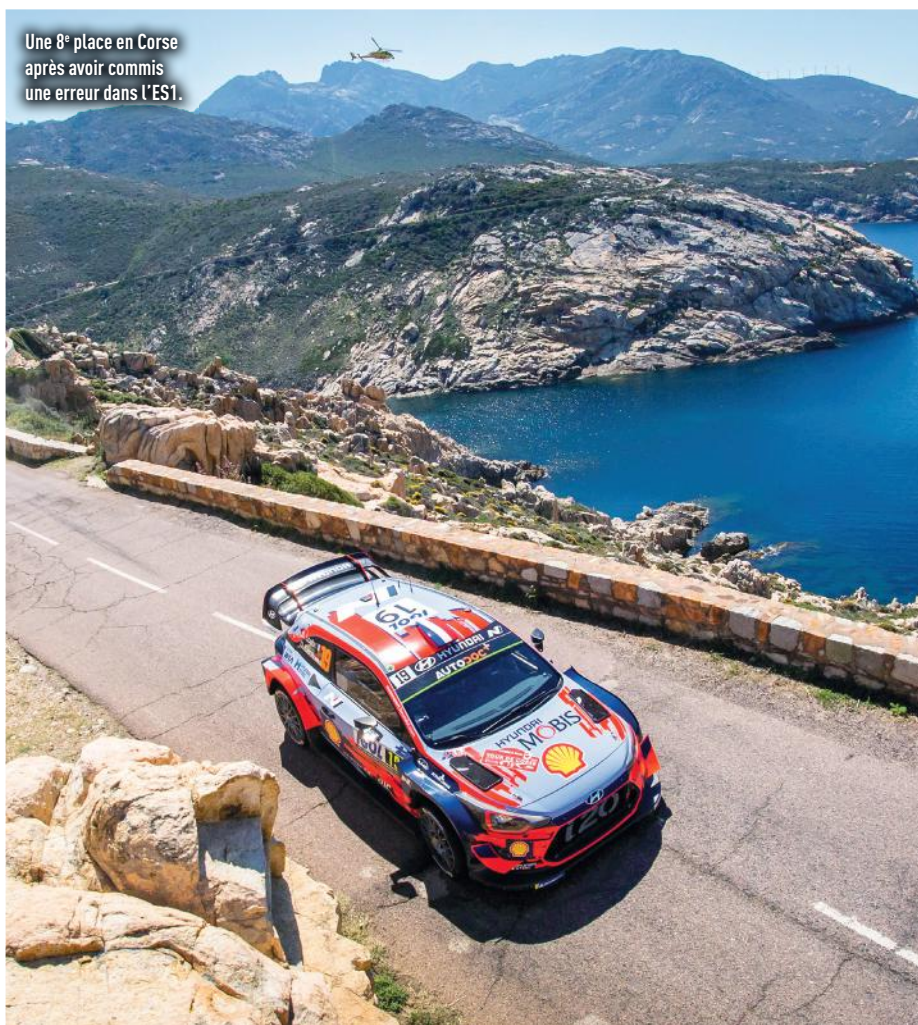
Séance d'essais grandeur nature

La course du nonuple Champion du Monde se résume alors à une prise d'informations sur les kilomètres parcourus afin de trouver des solutions. « Dans le bosselé, nous n'y sommes pas... », lâche-t-il. « J'ai aussi du mal avec cette direction trop incisive pour mon style de pilotage. Cela ne me met pas en confiance. Nous avons pu travailler sur tous ces détails mais il reste encore pas mal de choses à améliorer. »

Seul un troisième temps signé dans l'ES7 vient récompenser les efforts fournis au terme d'un week-end frustrant achevé à une anecdotique 8^e place finale. Même si une petite erreur, pourtant lourde de conséquences, est à mettre en avant en Corse, le manque de rythme et de roulage dans sa nouvelle monture reste le cœur du problème à l'heure actuelle. « Ce n'est clairement pas le résultat que nous étions venus chercher ce week-end », admet-il. « Nous travaillons dur avec l'équipe. Pour accélérer les choses, il me faudrait plus d'essais, c'est certain. Mais avec cette réglementation, c'est impossible. Donc, il faut faire avec et trouver des solutions. »

Un Monte-Carlo honorable (4^e), un Suède passable (7^e), et un Corse oubliable... Tel est le bilan, finalement bien indigeste, de l'ogre Loeb en ce début de saison. Même si son appétit semble encore intact, il faut désormais espérer que son estomac soit bien accroché pour sa prochaine collation pimentée par une bonne pointe de Chili (9/12 mai). Andrea Adamo, le responsable du team Hyundai WRC, compte sur lui : « L'expérience de Sébastien, à nulle autre pareille en WRC, sera cruciale pour nous lors de cette première visite au Chili. » À suivre ! (AG)

Sébastien Loeb et le staff technique Hyundai doivent trouver des solutions pour améliorer les sensations du pilote au volant.



Une 8^e place en Corse après avoir commis une erreur dans l'ES1.

« LE SPORT AUTO, C'EST MA PASSION »

LORS DE LA PRÉSENTATION DU PROGRAMME 2019 DE SON ÉQUIPE, LE NONUPLE CHAMPION DU MONDE SE CONFIE SUR DIFFÉRENTS POINTS.

L'ENVIE DE RESTER DANS LE SPORT AUTO

« Le sport auto, c'est ma passion. Ma carrière est longue. Un jour, ça va s'arrêter. Mais je n'ai pas envie que mon implication se termine. J'ai envie de rester dans le sport auto, de partager cette passion avec les gens, de reproduire l'histoire et d'aider des jeunes. Avec Sébastien Loeb Racing (voir dans ce numéro), nous n'allons pas trouver tout de suite le remplaçant de Sébastien Ogier. C'est déjà bien de prendre du plaisir dans ce que l'on fait. »

LE RETRAIT DE PEUGEOT

« Je ne m'attendais pas au retrait de Peugeot. Le Rallycross me plaisait bien et je comptais bien y repartir. Durant l'intersaison, entre fin novembre et début avril, j'avais le temps de faire le Dakar. Il a fallu se remettre en question, décider de mon avenir rapidement. L'esprit de plaisir est là. En plus, j'ai gagné la Catalogne et un contact a été établi avec Hyundai. Changer de constructeur permet de vivre une nouvelle aventure. J'apporte toute mon expérience. »

PLUTÔT DAKAR

« Mon contrat avec Hyundai est de deux ans, avec six manches cette année. Le programme rallye n'est pas défini en intégralité. J'ai fait des choses dans ma carrière sans savoir que j'allais les faire six mois avant. À choisir, je repartirais plus au Dakar qu'en endurance (24 Heures du Mans). Ce Dakar (2019) m'a plu. Partager des émotions avec son copilote, c'est génial ! Bon, parfois, j'ai envie de lui en mettre une ! (rire) Nous vivons une aventure exceptionnelle. Quelques mois après, nous nous disons : « C'était quand même bien ». Mais courir du 2 au 29 janvier, Dakar puis Monte-Carlo, je ne le ferai pas tous les ans ! En 2020, j'ai des chances d'être au départ du Monte-Carlo. Hors ce programme prioritaire avec Hyundai, je n'ai pas de projet précis pour 2019. Pour le plaisir, je pense disputer un ou deux rallyes. Il n'y a rien de fait au niveau du rallycross avec la marque. Quant à un programme en WTCR, rouler avec une Volkswagen Polo en étant pilote Hyundai, c'est compliqué. Le Dakar est dans ma tête pour le futur. » (FD)



De gauche à droite, les Français engagés en WRC et en WRC2 au Tour de Corse (pilotes assis, copilotes debout) : Yoann Bonato et Benjamin Boulloud, Adrien Fourmaux et Renaud Jamoul, Sébastien Loeb et Daniel Elena, Sébastien Ogier et Julien Ingrassia, Éric Camilli et François-Xavier Buresi, Pierre-Louis Loubet et Vincent Landais, Nicolas Ciamin et Yannick Roche.

LA COURSE DES FRANÇAIS EN WRC2 DU FEU VERT À L'ALERTE ROUGE!

À l'image de Sébastien Ogier et Sébastien Loeb, les cinq pilotes français engagés en WRC2 semblaient avoir les armes, du moins sur le papier, pour truster les avant-postes de la catégorie. Et, si le début de course a semblé le confirmer, tous ont connu leur lot de déboires pour, finalement, rendre une copie bien en-deçà des espérances.

✍️ TEXTES ARNAUD GUYGRAND. 📷 PHOTOS BASTIEN ROUX, ARNAUD GUYGRAND & DR/RED BULL.

ADRIEN FOURMAUX LE COUP DE BORDURE

Après un départ tonitruant au Monte-Carlo (2^e), Adrien Fourmaux, encore sévèrement marqué au visage par sa sortie au Touquet, hausse le rythme crescendo avec un neuvième, un huitième puis un septième dans la première boucle malgré un léger problème de freins. Avec un bon travail sur les notes et un feeling excellent dans l'habitacle de la Fiesta, l'expérience s'accumule mais l'ES4 marque un coup d'arrêt. « *En voulant éviter une corde pleine de pierres, j'ai fait une erreur de trajectoire et la voiture a tapé une bordure* », relate le pilote de 23 ans, contraint au Rally2 dès la première journée.

Suit une véritable séance de travail sur les notes et les ajustements à y apporter lors des seconds passages ainsi que sur les réglages de la Fiesta R5. Le rythme s'accélère au fil des spéciales et les faits de course permettent finalement à Fourmaux de cueillir une 9^e place finale en WRC2, ce qui est, au passage, le meilleur résultat tricolore dans la catégorie.

« *Les erreurs, cela fait malheureusement partie de l'apprentissage* », retient le Nordiste.

« *Malgré cette mésaventure, il y a eu une bonne évolution ce week-end et l'expérience prise ici sera forcément utile pour la suite de la saison.* »

ADRIEN FOURMAUX-RENAUD JAMOUL
(FORD FIESTA R5) : 30^e, 9^e WRC2, 11^e RC2.



YOANN BONATO LE COUP DE LA PANNE

Vainqueur au Monte-Carlo en WRC2, Yoann Bonato compte bien capitaliser en Corse, où il a déjà brillé par le passé (3^e en 2016 avec la DS3 R5 et 2^e en 2018 pour la première apparition de la C3 R5).

Dans l'ES8, et alors que tout semble parfaitement en ordre de marche, la Citroën s'immobilise suite à une panne encore inexpliquée. « *C'est la première fois que cela m'arrive. C'est un souci de panne d'essence que personne n'arrive à expliquer... Les acquis montrent qu'il n'y a eu aucune erreur du côté de l'équipe et Citroën planche sur le problème pour comprendre* », explique le double Champion de France, sceptique après sa mésaventure : « *2^e derrière Éric, nous étions à notre place. Même en faisant le maximum, ce n'était pas possible d'aller le chercher.* »

Un plein d'essence et un passage par le Rally2 plus tard, la C3 termine le week-end au 12^e et dernier rang du WRC2, bien éloigné des espoirs d'avant-course.



YOANN BONATO-BENJAMIN BOULLOUD
(CITROËN C3 R5) : 49^e, 12^e WRC2, 15^e RC2.

PIERRE-LOUIS LOUBET TROP BROUILLON À LA MAISON

Une semaine après des débuts intéressants aux Açores pour son premier rallye au volant de la Škoda Fabia R5 2C, Pierre-Louis Loubet se maintient 8^e en WRC2 avant qu'une première erreur (ES3) ne lui fasse perdre plus de 2min. Bloquée sur un talus, la Fabia parvient à s'extirper de ce piège pour terminer cette première étape 10^e. Le samedi est, malheureusement, une copie quasi conforme du vendredi. Le rythme est correct (deux temps dans le Top 10), mais une nouvelle faute (ES9) freine l'insulaire dans sa remontée. Contraint de passer par le Rally2 pour revenir le dimanche, le Corse termine sa course à domicile sur une bonne note avec un quatrième (ES13) et un cinquième temps (ES14) et arrache le point de la 10^e place... Une bien maigre consolation.



PIERRE-LOUIS LOUBET-VINCENT LANDAIS
(ŠKODA FABIA R5) : 44^e, 10^e WRC2, 13^e RC2.

NICOLAS CIAMIN DIRECTION LES ROCHERS...



Boosté par ses deux victoires, à Hannut (Belgique) puis au Touquet, le pilote de 21 ans est clairement à l'aise dans sa nouvelle monture. Il compte bien mettre à profit son excellente dynamique sur les routes du Tour de Corse. L'étape 1 est conforme à ses attentes avec d'excellents chronos parmi le Top 5 et un podium à portée de main après les six premières spéciales du vendredi. Avec moins de 4s de retard sur la 3^e place occupée par Gryazin, tout reste ouvert à ce stade de la course.

La deuxième étape démarre parfaitement pour le Niçois qui ne fait qu'une bouchée du Russe (ES7) puis prend la 2^e place dans la spéciale suivante. Dans Castagniccia 1 (ES9), la Polo THX Racing se retrouve même virtuellement en tête suite à la crevaisson de Camilli. « Dans un virage à gauche, la direction s'est figée après 5 km. Malheureusement, je n'ai pas pu éviter les rochers à l'extérieur. La déception est là évidemment, mais c'est la loi du sport », constate, bien malgré lui, Ciamin après son abandon.

ÉRIC CAMILLI TOUT FEU... TROP DE FLAMMES !

« Je ne veux pas faire les choses à moitié », annonce, avant le départ, Éric Camilli, pas verni en Catalogne avec la Polo officielle. « Je veux donner le meilleur de moi-même, prendre du plaisir et attaquer. » Avec François-Xavier Buresi à sa droite (Benjamin Veillas est ouvrier de Sébastien Ogier avec Simon Jean-Joseph), le ton est donné avec le meilleur temps en WRC2 lors du shakedown. La première journée, c'est un sans-faute avec six meilleurs temps consécutifs en WRC2. La Polo BMA rentre, le soir, avec une avance de 20s sur Bonato, 2^e. « Je pense que nous sommes partis sur un bon rythme », juge le Niçois à Bastia. « La journée est aussi aboutie que la première étape en Catalogne. Je n'ai pas voulu faire trop de changements sur la voiture car elle fonctionne très bien et l'osmose avec François Xavier est au rendez-vous. » Tant redoutée, la deuxième journée débute avec deux nouveaux meilleurs temps et une avance portée à près d'une minute avant

Castagniccia 1. Une crevaisson lui coûte près de 2min et une place, derrière Andolfi. Le Niçois repart sur le même rythme l'après-midi et avec, à nouveau, deux meilleurs temps, réduit de moitié son retard sur l'Italien. Dans la plus longue spéciale du rallye, qui clôt le samedi, la course de la Polo bascule en une fraction de seconde... « À mi-spéciale, j'ai senti une odeur étrange », raconte Éric. « Après 2 km, j'ai mis le mode road (liaison) et, de là, mon copilote a vu des flammes à l'arrière-droit dans le rétroviseur. Nous nous sommes arrêtés et l'habitacle était totalement rempli de fumée. L'extincteur automatique s'est mis en route. Le feu a démarré à une vitesse incroyable, nous avons à peine eu le temps de sortir et de prendre quelques affaires. J'étais vraiment impuissant, cela m'a déchiré le cœur. La voiture a disparu devant nos yeux... » Les espoirs de Camilli s'envolent donc en fumée dans le maquis corse après une nouvelle démonstration de son talent bien mal récompensée... encore une fois.



**PORTFOLIO TOUR DE CORSE
LA COURSE DES FRANÇAIS**

CORSE TOUJOURS

Les Français, présents en majorité, s'adjugent les catégories ouvertes aux deux roues motrices hors Championnats FIA. Mais l'essentiel est de participer et de terminer cette épreuve, aussi exigeante pour les mécaniques que pour les hommes.



TEXTES ARNAUD GUYGRAND, PHILIPPE GAVARD & FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS BASTIEN ROUX & ARNAUD GUYGRAND.



ALORS RACONTE... TON TOUR DE CORSE

OLIVIER CAPANACCIA **LA FIERTÉ** **DES RACINES !**



A bord de cette Škoda Fabia R5, Olivier Capanaccia et François-Olivier Piazza, premiers Français (hors WRC) et insulaires (16^e, 6^e RC2).

AVEC UNE PETITE TRENTAINE DE RALLYES À SON ACTIF, TOUS DISPUTÉS EN CORSE, DONT TROIS TOURS (2014 EN ERC PUIS 2017 ET 2019 EN WRC), CE PUR PRODUIT INSULAIRE, BERCÉ AUX PARFUMS DU TOUR LORS DE SA JEUNESSE, SIGNE UNE PERF DE QUALITÉ.

Après une première prise en mains honnête (6^e) en décembre dernier lors du National de Balagne, c'est au volant de la Škoda Fabia R5 du team italien Balbosca qu'Olivier Capanaccia décide de s'aligner au départ de son troisième Tour de Corse. Véritable amateur dans la plus pure tradition, l'insulaire sait ce qu'un engagement en WRC représente : « Nous nous sommes mis en quatre pour faire le Tour. Être au départ de ce rallye avec une si belle voiture, cela demande beaucoup de sacrifices et d'engagement. »

Parmi les vingt-cinq R5 inscrites, le plombier de Porto-Vecchio n'en mène pas large dans les rues de sa ville natale au moment du départ : « La Škoda Fabia est vraiment performante mais, quand on regarde le plateau des R5 d'un peu plus près et les noms des pilotes, une place dans les vingt-cinq serait déjà un excellent résultat. »

Sur le bon tempo

Parti sur un bon tempo lors de la première journée, Capanaccia enchaîne les temps dans le Top 25 et grappille quelques places au classement général suite aux nombreux abandons dans le haut du tableau.

La suite du rallye se déroule sans accroc. Avec plus de 2min d'avance sur son adversaire insulaire, le pilote de 39 ans hausse même le rythme et les temps s'améliorent au fil des spéciales. Libéré de toute pression suite à la sortie d'Argenti (ES10), Capanaccia se lâche ensuite. Trois 20^e temps (ES11, ES13 et ES14) sont même là pour saluer son excellente performance. « Quand on regarde tout ce qu'il a fallu faire pour en arriver là, on ne peut qu'être fiers de notre résultat », souligne-t-il. « Il y a beaucoup de souvenirs qui remontent à la mémoire. J'ai grandi sur les bords des spéciales du Tour et c'est ça qui m'a poussé à passer derrière le volant. Remporter le classement insulaire est une énorme satisfaction et la 16^e place général est inespérée pour nous qui sommes de simples amateurs. » (AG)

ALORS RACONTE... TON TOUR DE CORSE

MANU GUIGOU **DEUX ROUES QUI MOTRICENT**

RÉFÉRENCE FRANÇAISE EN DEUX ROUES MOTRICES, MANU GUIGOU A DÉCIDÉ DE PRENDRE DU RECUL SUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE EN 2019 POUR S'ORIENTER VERS DES ÉPREUVES INTERNATIONALES. ET BIEN LUI EN A PRIS PUISQUE SON TOUR DE CORSE, LE PREMIER RALLYE À SON PROGRAMME CETTE ANNÉE, S'EST SOLDÉ PAR UNE DOMINATION SANS PARTAGE, AGRÉMENTÉE D'UNE MAGNIFIQUE 18^e PLACE AU CLASSEMENT GÉNÉRAL !

Quatre mois après son dernier rallye, la Renault Clio R3T jaune et noire est de retour ! Face aux meilleurs représentants du JWRC et à quelques pilotes corses toujours affûtés sur ces spéciales, Manu Guigou impose sa cadence dès les premiers kilomètres. Malgré une crevaison lente (ES6) et une dizaine de seconde perdues, le bilan de la première étape est déjà positif avec une marge proche de la minute sur son dauphin en deux roues motrices. « L'objectif, c'est clairement le classement en deux roues motrices », soutient-il. « Le rythme est bon dans la Clio et la crevaison ne m'a pas trop perturbé. »

Avec son parcours exigeant, la deuxième étape est un véritable défi pour les mécaniques et les équipages. Le pilote Renault répond présent et s'éclate derrière le volant, notamment dans les 47,18 km de Castagniccia : « Les longues spéciales, j'aime vraiment ça. Il faut rester concentré du début jusqu'à la fin, taper dans le physique et hausser le rythme au fil des kilomètres. C'est là qu'on peut faire des différences. »

« Résultat parfait ! »

Gêné par un roulement de boîte récalcitrant, Guigou « soulage » la mécanique lors de la seconde boucle pour rentrer à l'assistance sans encombre. Même si ce contretemps lui fait perdre quelques secondes supplémentaires, le leadership est consolidé en deux roues motrices. Il figure dans le Top 20.

Au parc d'assistance de Bastia, la décision est rapidement prise de changer la boîte de vitesses. L'effort dure plus d'une demi-heure et l'équipage pointe finalement dans les temps !

Avec une telle avance et une nouvelle boîte de vitesses non adaptée au parcours corse, la dernière journée et ses deux spéciales reste une formalité pour la Clio qui décroche, haut la main, le classement des deux roues motrices et hérite, au fil des faits de course, d'une 18^e place inespérée. « Le résultat est parfait ! »



Emmanuel Guigou et Alexandre Coria en tête des deux roues motrices, de la RC3 et 18^e avec la Renault Clio RS R3T.



JEAN-CHARLES BEAUBELIQUE-JULIEN PESENTI

(CITROËN DS3 WRC) : 23^E, 11^E RC1.



ALAIN VAUTHIER-GILBERT DINI

(FORD FIESTA RS WRC) : 37^E, 13^E RC1.



YANNICK VIVENS-CHRISTOPHE VALIBOUZE

(CITROËN DS3 R3T) : 26^E, 2^E RC3.



JEAN-PHILIPPE MARTINI-YOANN RAFFAELLI

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 39^E, 11^E RC4.



FLORENT JOLY-CYRIL MACHI

(CITROËN DS3 R3T) : 28^E, 3^E RC3.



CÉDRIC CARDI-FRANÇOIS GILBERT

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 42^E, 13^E RC4.



ARMANDO PEREIRA-RÉMI TUTELAIRE

(FORD FIESTA RS WRC) : 29^E, 12^E RC1.



FRÉDÉRIC PERRARD-FRANCIS LECLERCQ

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 43^E, 14^E RC4.



MATHIEU BIASION-TONY BARICHELLA

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 29^E, 8^E RC4.



PIERRE Tanci-SÉBASTIEN MALET

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 45^E, 15^E RC4.



ÉRIC FILIPPI-FRANCIS MAZOTTI

(RENAULT CLIO RS R3T, R3) : 46^E, 4^E RC3.



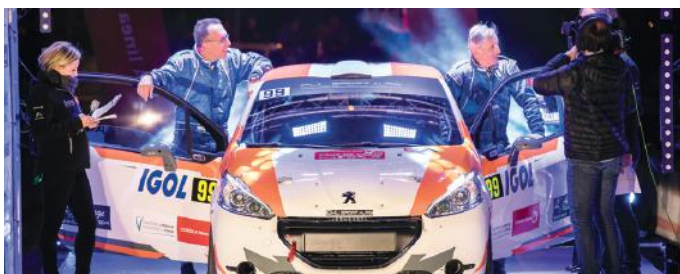
PHILIPPE CATUDAL-MIREILLE CHIANEA

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 48^E, 16^E RC4.



NICOLAS LECA-JEAN-FRANÇOIS ORTS

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 50^E, 17^E RC4.



PAUL GARDÈRE-JEAN-LOUIS BUFFERNE

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 51^E, 18^E RC4.



JEAN-MICHEL DE MEYER-ÉRIC FRATTI

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 53^E, 19^E RC4.



Martin Lemaire-Philippe Barboni,
avec la Citroën C2-R2 Max, figure huit
places plus loin : 60^E (22^E RC4).

Sylvain Lemaire et Jérémy Pacaud,
52^E et 5^E RC3 avec la Citroën DS3 R3T.

ALORS RACONTE... TON TOUR DE CORSE

SYLVAIN ET MARTIN LEMAIRE
« UNE INCROYABLE EXPÉRIENCE ! »

MARTIN, LE FILS, A ENTRAÎNÉ SYLVAIN, LE PÈRE, VERS LES ROUTES SINUEUSES DE L'ÎLE DE BEAUTÉ. CHACUN AU VOLANT DE SA PROPRE VOITURE, LES DEUX HAUT-SAVOYARDS, LEURS COPILOTES ET LEURS ASSISTANCES SONT RENTRÉS HEUREUX. TOUS ESPÈRENT BIEN REMETTRE ÇA LE PLUS RAPIDEMENT POSSIBLE.

Une trentaine de rallyes au compteur pour le fils, Martin, une vingtaine pour le père, Sylvain, et l'envie de goûter au Mondial. « Après la finale de Chalon-sur-Saône, nous nous sommes renseignés et avons monté ce projet. Nous avons couru quelques Lyon-Charbo et Mont-Blanc, mais là, c'est vraiment autre chose, la taille au-dessus. Un vrai changement, déjà avec les paysages magnifiques et l'organisation, la longueur des ES, les nombreux virages, les heures de recos... Les potes de l'assistance ne se sont pas amusés non plus : ils ont fait des kils'. Nous y sommes allés sans autre objectif que de nous faire plaisir et d'en profiter. Nous voulions tous deux rallier l'arrivée. Alors nous en avons souvent gardé sous le pied, prenant environ 8 à 10s au kil', mais la mission est remplie. Nous avons tous deux des nouveaux copilotes et voir leurs sourires, presque leurs larmes, sur le podium final prouve qu'ils ont apprécié autant que nous. »

Capot dédié !

La course s'est globalement bien déroulée pour les deux équipages. Quasiment zéro souci pour Sylvain, 5^e de sa classe R3 au final. De son côté, Martin a perdu du temps dans l'ES3 : « Une durite d'eau a claqué, nous nous sommes arrêtés plus de 6min pour réparer. Les spectateurs nous ont filé de l'eau et, au passage, nous avons pris une prune parce que nous avions oublié d'appuyer sur OK ! Nous avons perdu une quinzaine de places, mais nous pouvions continuer. Merci au public corse. Notre seul regret est de ne pas avoir disputé la longue ES de 47 km qui a été neutralisée deux fois. Nous serons obligés d'y retourner pour celle-là, même si l'épreuve n'est plus en WRC, ce qui serait vraiment dommage ! » Dernier souvenir avant le retour ? « À la cérémonie de clôture, tous les pilotes étaient réunis et certains pros ont dédié le capot. L'ambiance était plutôt sympa. » (PhG)



MICHEL BRANCA-GÉRALD FORNS

(PEUGEOT 208 T16) : 54^E, 16^E RC2.



EMMANUEL BRACCONI-FLORIAN SAOLETTI

(RENAULT TWINGO RS, R1) : 56^E, 1^{ER} RC5.



NICOLAS D'ULIVO-ANGÉLIQUE PAOLINI

(RENAULT TWINGO RS, R1) : 62^E, 3^E RC5.



YOHAN MERLENGHI-PIERRE-PASCAL HENTGES

(CITROËN C2-R2 MAX) : 57^E, 20^E RC4.



THIERRY BOUSQUET-ELIZABETH DEFANCE

(RENAULT CLIO RS R3T, R3) : 58^E, 6^E RC3.



GRÉGORY PERRARD-ANDY MALFOY

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 59^E, 21^E RC4.



GUY DUTREUIL-LAURENT MALLON

(CITROËN DS3, R1) : 61^E, 2^E RC5.

ALORS RACONTE... TON TOUR DE CORSE

FLORIAN PICCHIONI « HYPER EXIGEANT, LONG, MAIS TROP BON »

LE PILOTE DE LA C2-R2 MAX A PARTICIPÉ À SON CINQUIÈME MONDIAL ET TROISIÈME TOUR DE CORSE. POUR LUI, QUAND ON EST AMATEUR, LE FAIT DE PASSER LA LIGNE D'ARRIVÉE DE TELLES ÉPREUVES EST LE PLUS IMPORTANT !

« Un Mondial, du point de vue émotionnel, c'est à chaque fois comme si c'était le premier. Pour des amateurs et passionnés de rallye, côtoyer nos idoles du WRC, ce sont forcément des instants particuliers. Certains, comme Seb Ogier, sont très disponibles. C'est toujours formidable de pouvoir échanger sur notre passion, même un bref instant. J'ai retrouvé plusieurs équipages devenus des amis, l'ambiance est superbe avec les pilotes insulaires. Il y a les commissaires "de chez nous", mon père était là comme à chaque fois, l'équipe CHL est vraiment au top, hyper pro. Yoann et Benjamin sont des types formidables, impressionnants tant du point de vue sportif qu'humain.

« Ce n'est pas le rêve qui manque »

« Concernant la course, le budget a été juste bouclé. Nous ne remercierons jamais assez nos partenaires pour leur soutien. Sportivement, à l'instar de certains champions, nous avons également eu quelques petits déboires ! Une crevaison, puis une petite mésaventure avec l'extincteur... Nous avons dû "jouer" du Rallye 2. C'est dommage parce que j'avais fait des progrès. À la fin de l'étape 1, nous n'aurions jamais pensé pouvoir jouer le milieu de tableau de la R2 avec le plateau qu'il y avait. C'était une belle surprise mais je garde les pieds sur terre. nous sommes à des années-lumière des temps réalisés par les premiers. Nous avons pu, tout de même, rouler sur l'ensemble des ES ; nous avons manqué l'ES6 pour l'extincteur et l'ES12 a été annulée suite à l'incendie de la voiture de Camilli.

Le Mondial est hyper exigeant, le règlement appliqué à la lettre. C'est très long, plus de 2 500 km parcourus, dix à douze dans la voiture toute la semaine, cinq heures par nuit en moyenne. La fatigue se fait sentir durant la course. Si on se déconcentre un peu, on peut vite faire des bêtises. Des projets ? Nous rêvons toujours de remettre ça mais nous commençons d'abord par retourner au boulot la semaine suivante. C'est la dernière année d'homologation de la C2 en Mondial, il va falloir réfléchir. Ce n'est pas le rêve qui manque. » (PhG)



Florian Picchioni et
Mélodie Bellavarde
(Citroën C2-R2
Max) se classent
66^e et 23^e RC4.



ROBERT & CÉLIA SIMONETTI

(CITROËN DS3 WRC) : 64^E, 14^E RC1.



LAURENT FAUGUET-ROMAIN BECCAVIN

(ŠKODA FABIA R5), SUITE SORTIE.



MICHAËL COUFRANC-ALLAN CADDEO

(RENAULT CLIO R3) : 65^E, 7^E RC3.



PIERRE-MARC NANNUCCI-THOMAS OTTOBRINI

(RENAULT CLIO R3 MAXI), MÉCANIQUE.



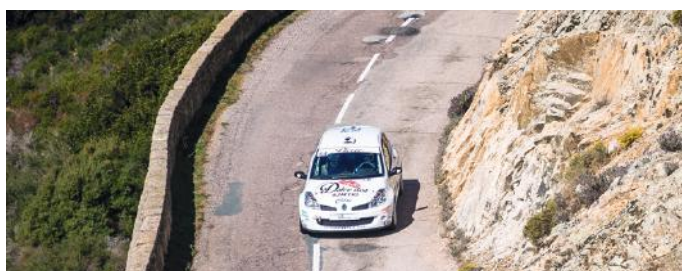
FRÉDÉRIC SOUFFEZ-PASCALINE DARRAS

(PEUGEOT 208 VTI, R2) : 67^E, 24^E RC4.



THIERRY & DAVID AGOSTINI

(CITROËN DS3 R3T), MÉCANIQUE.



PIERRE & JEAN-MARC KEMP

(RENAULT CLIO R3) : 68^E, 8^E RC3.



PASCAL CHIARONI-STÉPHANE DAMERVAL

(RENAULT CLIO R3), MÉCANIQUE.

LES ABANDONS



THOMAS ARGENTI-FABRICE GORDON

(ŠKODA FABIA R5), SORTIE.



ÉRIC GIANNINI-STÉPHANE MARQUEZ

(RENAULT CLIO R5 R3T), RETRAIT.



DAVID BÉRARD-FRÉDÉRIC LAGER
(RENAULT CLIO RS R3T), MÉCANIQUE.



FRANÇOIS FRAYMOUTH-ROMAIN FELICELLI
(PEUGEOT 208 VTI, R2), MÉCANIQUE.



MATHIEU FRANCESCHI-JEAN-PAUL LAZZARINI
(PEUGEOT 208 VTI, R2), MOTEUR.



ANTOINE CASABIANCA-NICOLAS SAULNIER
(PEUGEOT 208 VTI, R2), MÉCANIQUE.



JEAN-MARIE MURATI-PIERRE GUINTINI
(FORD FIESTA R2T), MOTEUR.



ANTHONY & RENÉ PADOVANI
(PEUGEOT 208 VTI, R2), TONNEAU.



CLAUDE BENSIMON-ISABELLE BARBÉ
(FORD FIESTA R2T), MÉCANIQUE.



XAVIER DONATI-FRANCE CIAVALDINI
(PEUGEOT 208 VTI, R2), MÉCANIQUE.



ALAIN MARI-JEAN-DOMINIQUE CESARI
(RENAULT TWINGO RS, R1), RETRAIT.

FABRICE GIORGI-JEAN-PAUL MARCHINI

(ŠKODA FABIA R5), NON AUTORISÉ À PRENDRE LE DÉPART.

« La FIA a refusé de nous faire participer au rallye. Je suis écœuré », résume Fabrice Giorgi, passé du rêve de participer à son premier Tour de Corse au cauchemar. Paraplégique depuis un accident de moto qui l'a laissé sur un fauteuil roulant en 2009, le jeune homme de 33 ans, licencié après une série de tests (il doit pouvoir s'extraire de son véhicule en moins de 30s à la force des bras), continue d'assouvir sa passion pour le rallye grâce à un système spécialement conçu (cerceau et levier permettent de réaliser des actions) et homologué par la FFSA mais que la FIA a recalé au dernier moment. Une profonde injustice.



« PAS LE DROIT D'IMPROVISER »

En charge de l'atelier Suspensions Direction et Freins chez Toyota Gazoo Racing, Dimitri Demore nous raconte son travail et quelques aspects de sa vie... intense.

✎ TEXTES FRÉDÉRIC DART. 📷 PHOTOS BASTIEN ROUX.

Après le Tour de Corse, je suis allé à l'atelier en Estonie. Une grande préparation sur les sous-ensembles est faite pour les trois Toyota Yaris et autant sur des pièces de secours destinées au Rallye d'Argentine. Tout est parti le vendredi 12 avril par avion cargo. Une fois que c'était prêt, durant quatre jours, nous avons attaqué la préparation des jeux de suspensions complets pour le rallye suivant, le Chili. L'avion a décollé le mardi 16. Les voitures et 80 % des membres

de Toyota Gazoo Racing ne reviennent pas en Europe entre ces deux manches. L'équipe de mécaniciens reste deux jours de plus dans le parc d'assistance en Argentine pour débiter les révisions. Le temps, aussi, de monter et démonter la structure, charger et décharger le matériel, nous avons moins d'une semaine pour tout faire. Il faut donc s'organiser au maximum pour avoir un minimum à réviser. Sur place, il ne faut pas que nous soyons pris de court. Deux carrossiers supplémentaires sont envoyés afin de changer, si besoin,



IL FAUT S'ORGANISER AU MAXIMUM POUR AVOIR UN MINIMUM À RÉVISER.

des éléments de châssis, voire d'en refaire. Mon collègue de l'atelier se déplace durant cinq jours à la fin du rallye pour m'épauler. Les trois jeux de suspensions de l'Argentine repartent directement en Europe, par avion, pour être affectés au Rallye du Portugal. La distance et le temps font que nous n'avons pas le droit d'improviser. Ça demande d'anticiper tout ce qui pourrait se passer. J'espère que nous aurons tout prévu.

Avant de partir une vingtaine de jours en Argentine et au Chili, je suis rentré le 15 avril au soir chez moi, en Haute-Loire, pour quelques jours de repos jusqu'au 20. J'en ai profité aussi pour aller voir des amis. Plein de petites choses sont à faire ! Les deux mois à venir, jusqu'en Sardaigne, vont être aussi intenses. Après le Chili, je reviens deux jours à la maison. Je repars une semaine à l'atelier. Je passe par la France, encore 48 heures et j'enchaîne Portugal et Italie. Cela signifie rebelote pour préparer tout le matériel et anticiper...

VISITE CHEZ LES VOISINS

Les championnats nationaux sont lancés. Quelques-uns proposent des affiches alléchantes avec des pilotes de haut niveau sur des R5.



TEXTES FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS JO LILLINI, JULIEN PEREZ, FABIEN PRUDHOMME (RALLYSHOW.COM) & DR.

ITALIE : À SUIVRE

Le Championnat d'Italie, se disputant sur huit manches dont deux sur terre, retrouve de la vigueur avec les présences de Campedelli (Fiesta) et Crugnola (Polo) - passés par le Mondial - ainsi que de références nationales comme Rossetti (C3) et Basso (Fabia), même si le nombre de partants ne dépasse pas les 70. Jonglant entre l'Irlande avec une Fiesta (deux victoires) et l'Italie sur une Fabia alignée par un team italien, Breen hausse le niveau. L'ex-pilote Citroën remporte le Sanremo avec 4s3 d'avance sur Campedelli, déjà 2^e de la manche d'ouverture au Il Ciocco pour 4s9 derrière Basso, leader d'un Championnat qui s'annonce serré.

Sur une Fabia d'un team italien, J.-B. Franceschi termine 6^e au Sanremo.



Campedelli, abonné à la 2^e place.



SUISSE : BALLINARI EN FORME

Le Championnat suisse, qui se termine au Valais mi-septembre, visite ses trois épreuves « historiques » (Critérium Jurassien, Chablais et Valais), l'Italie deux fois (Valli Ossolane et Ticino) et la France. Ballinari est sur sa lancée du sacre national 2018 et ne fléchit pas. Son premier succès au Pays du Gier est acquis pour 3s6 dans la dernière ES face à Hotz, de retour après six ans d'arrêt ; le second, pour 4s5 devant M. Burri.

BZ Consult initie, cette année, le Trophée Michelin et, toujours, le Championnat Junior réservé aux R2 et le Clio R3T Alps Trophy. Dans cette formule, St. Juif est candidat à la succession d'O. Courtois, avec deux victoires, dont la première après le déclassement de Th. Mounard au Pays de Gier pour bride de turbo non conforme. (Avec Ph. Lafont.)

Hotz revient aux affaires.



Juif en tête des Clio.



ERC : AZORES RALLYE (21/23 MARS)

HABAJ PREMIÈRE

LA COURSE

Avec la C3 R5 Saintéloc, Lukyanuk domine les débats jusqu'à une crevaison dans l'ES14 qui endommage un flexible de freins. Dans la dernière ES, celui-ci cède au premier freinage et provoque une sortie. Habaj en profite pour signer une première victoire en ERC, non sans avoir résisté à R. Moura qui échoue à 8s4. Ingram grimpe à nouveau sur le podium qu'aurait mérité P.-L. Loubet si une pompe à eau ne l'avait pas trahi.

FICHE TECHNIQUE

Manche 1/8.

57 partants, 36 classés.

Leaders : ES1 à 13 Lukyanuk - ES14 à 15 Habaj.

M.t. : Lukyanuk 9 - Teodosio 3 - P.-L. Loubet, Habaj, R. Moura 1.

Classement

1. Habaj-Dymurski (Škoda Fabia), 2h50min55s4 - 2. R. Moura-A. Costa (Fabia), à 8s4 - 3. Ingram-Whitlock (Fabia), à 42s2 - 4. B. & H. Magalhães (Hyundai i20), à 1min29s0 - 5. Teodosio-J. Teixeira (Fabia), à 1min46s1... 19. Y. Rossel-Fulcrand (Peugeot 208 R2), à 18min56s4 (6^e ERC3)...

ERC 1 Junior : Ingram.

ERC2 : J.-C. Alonso (Mitsu Evo 10).

ERC3 & Junior : Llarena (208 R2).

Classement

1. Habaj, 35 pts - 2. R. Moura, 28 - 3. Ingram, 21...

Manches suivantes : Islas Canarias (2/4 mai), Liepajä (24/26 mai), Poland (28/30 juin).

BELGIQUE : MATCH ENTRE PRINCEN ET CHERAIN

Le Belgian Rally Championship est bien lancé. Fin avril, en Wallonie, quatre manches sur neuf sont disputées. Avec la Polo de BMA, Princen s'impose deux fois, au Rally van Haspengouw et au TAC Rally, contre une pour Cherain au Herock Spa Rally avec une Fabia alors qu'il partage la même Polo THX que Ciamin. Avec des Fabia, Bedoret - poulain de F. Loix -, Gh. De Mevius, Fernémont ou encore Verschuere semblent en mesure d'arbitrer le duel en tête en faveur de Princen (après trois manches). Chacun a connu un abandon (sortie pour Cherain au TAC, suspension pour Princen à Spa).

Princen et la Polo au pouvoir.



DE L'UTILITÉ DU PNEU

Durant le Rallye Le Touquet, *Rallyes Magazine* a suivi le quotidien de Didier Martin, le conseiller technique de Michelin Motorsport, présent sur chaque manche du Championnat de France des Rallyes. Découverte entre expertise, expérience, aides, relation de confiance... et choix cornéliens.



TEXTES FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS FRÉDÉRIC RODIER & PIERRICK LE BRETON.



Didier Martin en compagnie d'Arnaud Rémy, responsable rallye. Le début d'une nouvelle saison...



Le matériel logistique Michelin déployé sur le front de mer.

Jedi 14 mars PREMIÈRES IMPRESSIONS

Comme tout concurrent, Didier Martin débute la première journée d'un rallye par les reconnaissances du parcours.

« Visuellement, je me focalise sur le niveau du grip et l'état de la route », raconte le conseiller technique Michelin. « Les conditions sont changeantes sur ce rallye. L'ES3 s'avère plus sale que les deux autres. Je sais ainsi de quoi je parle et une confiance supplémentaire s'installe avec les concurrents. »

Rendez-vous, ensuite, à la base de tests du rallye à Clenleu (62). « J'effectue le tour des teams. Je discute avec Yoann Bonato, qui roule avec notre marque. Le choix des pneus au shakedown qui est, pour les concurrents, plus une mise en jambes qu'une véritable séance d'essai, n'est pas nécessairement celui de la course. La quantité de pluie tombée demande le maxi pluie. Ce ne sera pas forcément le cas demain. » Des options sont

déjà prises : « S'il ne pleut pas, ce sera le R11 (slick à gomme tendre) retaillé un peu à l'intérieur. Si les averses sont discontinues, ce sera le P01 (pluie). » La soirée de lancement du Championnat de France des Rallyes Junior conclut ce jeudi. Partenaire, Michelin offre, par tirage au sort, des pneus à Quentin Ribaud et Tom Vanson. Une fois présentés individuellement et les discours terminés, quelques jeunes pilotes viennent demander un dernier conseil. Et se rassurer, certainement...

Vendredi 15 mars TIRAGES AU SORT

En cette fin de matinée, la conférence de presse est suivie du traditionnel tirage au sort du Trophée Michelin. Les concurrents en R5 et hors R5 qui se sont vus offrir un tee-shirt ignifugé, sont restés assis dans la salle. L'ambiance est bon enfant. L'étiquette « Sébastien Dommerdich » sort la première de l'urne. « Quand je gagne un pneu, il m'arrive une m... », balance le pilote de la

208 T16 qui sera contraint à l'abandon. Julien Flahaut, Pierre Ragues et William Wagner sont les autres bénéficiaires. Sur l'insistance de l'assemblée s'ajoutent Julien Marty et Sylvain Michel, ainsi que Maxence Maurice qui dispose d'une 996 GT3 GT+ équipée de pneus d'une dimension particulière. « Comme il n'y a plus Rouillard avec sa Porsche, nous pensions que notre trésorerie ne serait plus mise à mal ! », s'amuse Didier Martin, « maître de cérémonie ».

Arnaud Rémy, responsable rallye Michelin Motorsport depuis mai 2018, annonce une nouveauté (voir aussi encadré) : « Remporter le Trophée Michelin n'est pas une mince affaire. C'est pourquoi il nous faut trouver un moyen de vous récompenser et de vous fidéliser. Nous lançons le Trophée Michelin Expérience. Aux gentlemen - plus de 45 ans -, nous allons attribuer des cadeaux en lien avec l'expérience Michelin : gastronomie, voyage, événements... » Eric Mauffrey va profiter de deux invitations à la Formule E-Prix 2019 de Paris.



Arnaud Rémy, le responsable rallye Michelin Motorsport, évoque le Championnat Junior du point de vue du manufacturier.



Joël Malherbe, l'homme du CEERTA qui distribue les pneus Michelin.

Le Trophée Michelin, c'est aussi un tirage au sort qui offre une dotation supplémentaire.



Didier Martin conseille les pilotes du Championnat Junior dont le choix de pneu est unique.



Confiance

En ce début d'après-midi, le front de mer du Touquet n'est pas le meilleur lieu de villégiature. Équipé du blouson Michelin aux couleurs caractéristiques, Didier Martin, qui a consulté, au préalable, les conditions météo sur Internet, est l'un des rares présents en amont du podium. Par à peine 10° C, il va d'une voiture à l'autre. « Je répète toujours la même chose, de la première R5 aux derniers concurrents équipés en Michelin », décrit le conseiller technique. « Je donne mon opinion sur le choix du pneu : le R11, qui chauffe vite sur sol froid, retaillé avec un cut intérieur qui permet de gagner en motricité dans les cordes, très sales ici. C'est clair chez les pilotes "avisés". Un Bonato ou un Lefebvre, qui effectuent des tests avec la voiture et les pneus, n'exploitent pas une gomme comme un Bayard, par exemple. J'adapte le discours en fonction du niveau de performance. Pour Frédéric Roussel, qui découvre, lui aussi, la DS3 R5, ce sera plutôt le P01, plus sécuritaire. »

Son rôle a-t-il un impact sur le mental du pilote ? « Je ne suis pas psychologue, non plus ! Je ressens son état d'esprit », répond l'expert. Il a tout d'abord été monteur, puis technicien correspondant chez Ford et Subaru aux côtés de Grönholm, Solberg, Hirvonen, Auriol et Delecour, entre autres, en WRC pendant quinze ans avant de rejoindre le Championnat de France des Rallyes en 2015, en remplacement de Jean-Pierre Moitron. « Le climat de confiance entre nous et le pilote est vraiment primordial. Si je ne le vois pas hyper confiant, il vaut mieux choisir un pneu un peu trop "soft" que pas assez. »

Dans le Championnat Junior, le choix du pneu est déterminé : P01 sur toutes les Ford Fiesta R2J. « Avant chaque rallye, nous

envoyons aux inscrits des notes avec des conseils, notamment sur la pression des pneus (voir encadré conseils). Nous en donnons encore lors du briefing d'avant-course. »

Les responsables de la compétition clients réunis

Pour cette manche d'ouverture du Championnat de France des Rallyes, les responsables de la compétition clients rallye ont effectué le déplacement. « Nous sommes tous passionnés », justifie Julien Vial, responsable produits compétitions clients (moto, rallye-raid et rallye) et exploitation chez Michelin Motorsport depuis mai 2017. « Alors, en début de saison, nous avons envie de voir ce qui se passe. Chaque licencié peut choisir son manufacturier, le marché est libre. C'est intéressant de voir ce que propose la concurrence. Michelin est attaché à la relation clients. Un spécialiste est dépêché sur chaque manche pour apporter son expérience, conseiller et accompagner les pilotes. C'est un vrai investissement que nous faisons. Le service est différent de celui du WRC où nous ne travaillons qu'avec des équipes. Le Championnat de France se professionnalise. Il n'y a qu'à voir les voitures, le plateau et aussi le nombre de séances d'essai effectuées avant rallye. Chaque segment est particulier et le rapport avec le pneu, différent. Le lien est encore plus fort. »

Question de retailage

Après un regard sur les passages des voitures sur un bout de spéciale en face de la route menant au point stop de Crequy-

Remortier 1, l'équipe Michelin constate, en voyant les faits marquants et les chronos relevés sur l'application FFSA Live et à la radio, les dégâts occasionnés par l'ES1 dans les rangs. « Le deuxième passage, ça va être "Bagdad" ! Cette ES2 est un peu moins sale », prédit Didier Martin, dont l'appareil de relevé de température indique 11° C. Julien Vial s'impatiente : « Le point stop permet d'avoir des impressions et des retours d'informations à chaud. » Les brèves discussions avec les pilotes et/ou les copilotes amènent à une conclusion : « Ce n'est pas un problème de gomme, c'est plus une question de retailage. Il y a tellement de boue sur la route à évacuer. Le pneu ne monte pas en température. Tout le monde est surpris par les conditions rencontrées. » Le staff arpente ensuite le parc d'assistance. Les teams, espacés les uns des autres et peu identifiables (les tentes ont dû être enlevées pour cause de vent), ne facilitent pas la tâche. « Nous essayons de savoir ce que les pilotes ont aimé et pas aimé », indique Didier Martin entre une visite et un appel téléphonique. « Nous combinons avec les infos des ouvriers pour conseiller le choix d'un pneu. » Celui-ci s'avère cornélien : « C'est vraiment les conditions de m... d'utilisation des pneus. Aucune gomme ne fonctionne pour la boue. La solution est de faire des arêtes afin de l'évacuer. Il faut donc retailer le plus possible la gomme afin de trouver le grip. Des solutions existent : soit le R11 retaillé à fond, soit le P01 "full cut", en tenant compte des endroits rapides dans l'ES1 mais celui-ci peut mieux aider dans la boue. » Cette dernière option est retenue par les concurrents pour la boucle nocturne.

“ LE PNEU EST LE PREMIER CONTACT PHYSIQUE DU PILOTE. ”



LES NOUVEAUTÉS 2019

Parce qu'il ne faut « pas s'endormir sur les lauriers », Michelin Motorsport ajoute, en 2019, deux « motivations » en plus du Trophée éponyme bien ancré dans le paysage du Championnat de France des Rallyes et apprécié pour ses primes. « Le Trophée Gentlemen, réservé aux plus de 45 ans est instauré afin qu'un équilibre soit trouvé avec l'amateur "pur" et pour que ce ne soit pas trop élitiste », souligne Julien Vial qui décrit le Trophée Mixte by Michelin, plus ambitieux : « Le WRC2 est tellement pro que des pilotes talentueux n'arrivent pas à trouver place. Le Championnat de France des Rallyes propose un vrai niveau. On l'a vu au Rouergue 2018 : Hayden Paddon ne s'est pas baladé. Chaque rallye est vraiment spécifique. Les surfaces sont également différentes par rapport à d'autres pays - par exemple, les parcours en Espagne sont typés circuit. Michelin et la FFSA ont lancé ce projet commun de Trophée Mixte qui permet à un pilote connaissant la R5 de maximiser ses chances de percer en WRC2, de montrer son potentiel à un constructeur. Pour la marque, c'est une vraie valeur d'aider les jeunes. Notre rôle est d'accompagner cette filière de pilotes de moins de 28 ans. Pourquoi cette limite d'âge ? Passé 30 ans, c'est plus difficile de se faire repérer. » Après deux manches (Le Touquet et Terre des Causses), sont inscrits William Wagner, Yohan Rossel, Sylvain Michel et Laurent Pellier.

À RETENIR SUR LE TROPHÉE MIXTE BY MICHELIN

Conditions d'inscription : être né après le 31 décembre 1990 (moins de 28 ans).

Attribution des points : 1^{er}, 20 pts - 2^e, 15 - 3^e, 10 - 4^e, 8 - 5^e, 6 jusqu'à 1 point au 10^e.

Dotations finale : fourniture des pneumatiques pour sept manches du WRC2 2020.

Calendrier :

- 17/19 mai : Antibes.
- 14/16 juin : Vosges Grand Est.
- 4/6 juillet : Aveyron Rouergue Occitanie.
- 19/21 juillet : Terre de Langres.
- 5/7 septembre : Mont-Blanc
- 11/13 octobre : Terre des Cardabelles.
- 22/24 novembre : Var.



Laurent Pellier, premier vainqueur du Trophée Mixte by Michelin.



QUELQUES CONSEILS

Pression des pneus pour une Ford Fiesta R2J au départ d'une spéciale :

- Conditions sèches et routes chaudes : 1,7 bar à l'avant et 1,8 à l'arrière.
- Conditions légèrement humides : 1,8 bar à l'avant et 1,9 à l'arrière.
- Conditions pluvieuses : 1,9 bar à l'avant et à l'arrière.
- Conditions pourries : 2 bars à l'avant et 2,2 à l'arrière.

« La meilleure plage d'utilisation est d'arriver à la fin de la spéciale avec 2,0, 2,1 ou 2,2 bars à tous les pneus. Même 2,3 n'est pas catastrophique. Par contre, 1,9 signifie que le pneu n'a pas assez travaillé. »

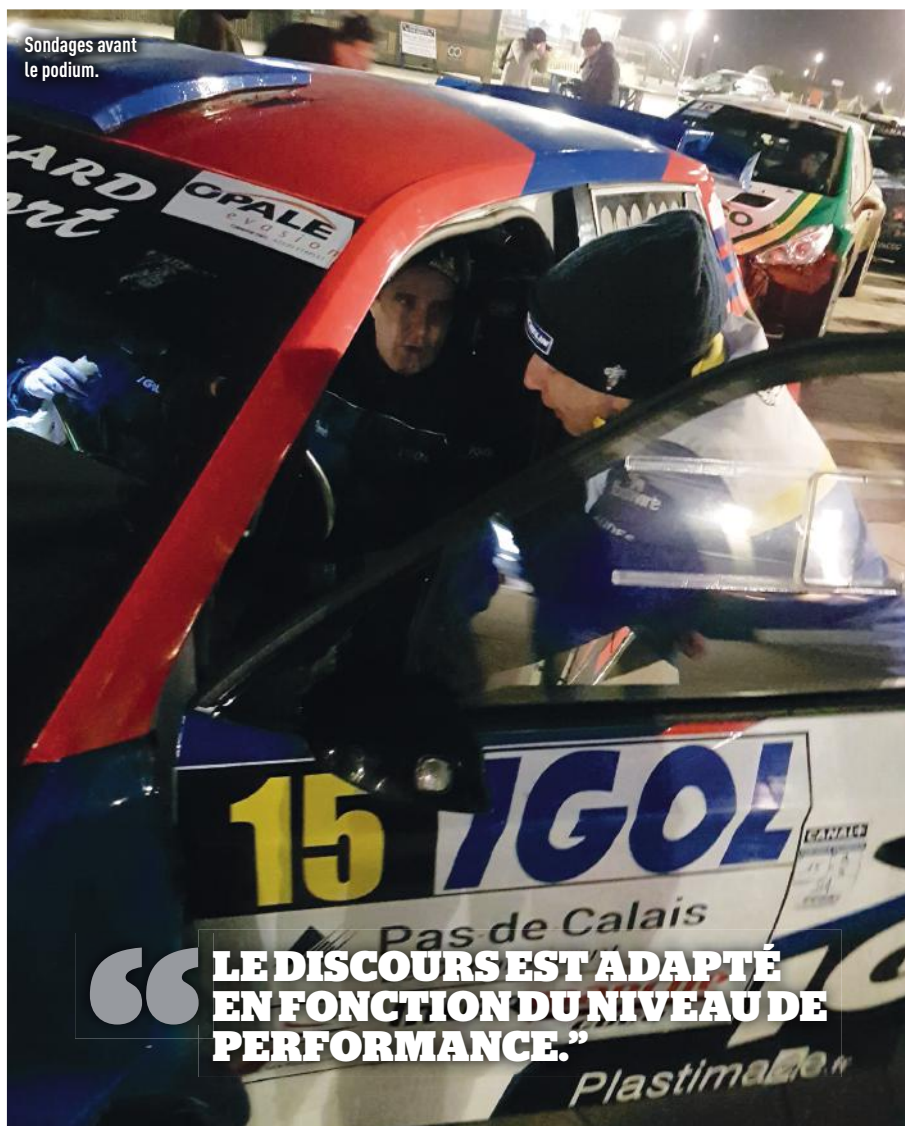
« Au Touquet, une R5 part avec 1,8 à l'avant et à l'arrière. Dans l'absolu, il faut arriver au carré également entre 2 et 2,2 bars. Au Rouergue, c'est 1,6 à l'avant et 1,7 à l'arrière. Plus il fait chaud, plus on baisse. On se fie à la température au sol. »

Température des pneus :

« La plage de fonctionnement d'un pneu se situe entre 60 et 90° C maxi, sachant qu'entre l'arrivée lancée et le point stop, 10° C sont perdus. 60° C, c'est vraiment la limite basse. L'idéal est à 70°/80° C. » À noter : « La pression d'un pneu diminue moins vite que la température. »



La pression des pneus, comme ici pour Jérôme Degout, se vérifie à l'arrivée de la spéciale.



Sondages avant le podium.

“ LE DISCOURS EST ADAPTÉ EN FONCTION DU NIVEAU DE PERFORMANCE.”

Didier Martin et Julien Vial recueillent les impressions des concurrents (ici Renaud Jamoul)...



Le travail de montage de pneus ne manque pas pendant le rallye.



EN QUELQUES CHIFFRES

4 personnes encadrées par Joël Malherbe sont détachées au montage des pneus sur chaque manche. CEERTA, dirigé par Tchine, est le distributeur officiel des pneumatiques Michelin.

50 % du plateau, voire plus, dont le haut de l'affiche, sont équipés en pneus Michelin. « La marque a un vrai impact dans la compétition », souligne Julien Vial.

120 personnes environ sont réunies au sein de Michelin Motorsport.

“ POUR NOUS, CHAQUE RALLYE REPRÉSENTE UNE EXPÉRIENCE SUPPLÉMENTAIRE ET DONNE LIEU À UN HISTORIQUE. ”

Samedi 16 mars CHOIX DÉLICATS

Comme la veille, avant le départ, Didier Martin effectue son tour auprès des concurrents dans la zone menant au podium du front de mer. La pluie s'invite au Touquet et autour d'Hucqueliers où se dispute l'étape 2. « J'oriente vers le P01 retailé », précise le technicien. « Les pilotes ont roulé avec ce pneu hier soir. Le choix est plus clair. Certains hésitent encore entre le P01 et le R11. » Le secret professionnel est à respecter : « Nous ne pouvons pas divulguer que tel pilote a monté tel pneu et tel autre, un autre. Ce n'est pas sportif. Nous indiquons simplement la tendance. »

Pour vérifier les montes et les effets, le staff se rend au point stop de l'ES8 après un détour vers une zone public de la précédente, peu significative en visuel. « Ces routes humides sont des conditions pires qu'un Monte-Carlo. Il aurait fallu des pneus neige sans clous ! », plaisante tout juste un pilote aguerri. Sur la route menant à la spéciale suivante, Yoann Bonato et Benjamin Boulloud sont arrêtés sur le bord de la route. « Je ne suis pas bien, je n'ai pas de grip », confesse le pilote de la C3 R5 qui a cédé, depuis l'ES7, sa place de leader à Nicolas Ciamin et entrevoit la menace Quentin Gilbert pour la 2^e place. « Il a plu entre le passage des ouvriers et le nôtre en course. J'ai choisi des R11 cuttés à l'intérieur. C'est trop dur. J'essaie d'en perdre le moins possible et nous verrons dans l'après-midi. » Alors que Sylvain Michel, parti lui aussi en R11 retailé, a esquiné l'avant de sa Fabia contre un talus et abandonné, Didier Martin estime : « Yoann ne lâche pas 1s au kil mais 0s3 au kil. S'il lâche encore une douzaine de secondes à la sortie de cette boucle, ça va être compliqué. »

Que de boue !

Le départ - « intéressant car nous observons le grip mécanique » selon Julien Vial - de l'ES9 retardé n'arrange pas ses affaires. « Ses pneus vont mettre plus de temps à chauffer, surtout sur ces routes humides », prédit l'homme à l'accent. « Dans sa tête, Yoann sait qu'il va perdre des secondes sur les deux premiers kilomètres. Avec la pluie et la boue, plus la gomme est tendre, plus celle-ci et donc

le pneu pluie est efficace. » Sur le retour vers le lieu de stationnement, les concurrents s'agglutinent. L'équipe Michelin s'arrête près du leader de la classe N2 et 40^e, Kévin Coignard. Sa Saxo VTS est équipée de... pneus slicks « sans cuts ». « Je fais ça pour m'amuser », dit le pilote, loin de se poser des questions. « Chapeau ! », lancent Didier et Julien Vial, qui lui donnent un cours théorique de pression de pneus. À défaut d'un manomètre (à toujours avoir dans une voiture !), l'équipage se voit récompenser par un bonnet.

Sur cette boucle matinale, Bonato concède, au total, 28s9 sur Ciamin. « Un peu plus de la moitié du temps est liée au pneu », confesse Didier. « Le choix du R11 aurait été judicieux si le temps avait été plus sec. » Julien rappelle : « Le pneu est le premier contact physique du pilote. Mais ça ne représente qu'à peine 10 % du feeling, 50 % vient du set-up et 40 % du mental. »

La journée se poursuit entre tournée dans le parc d'assistance, passage par le camion Michelin où siègent Joël Malherbe, Tchine et les quatre monteuses, tours au bord des spéciales et des points stops.

Par rapport aux concurrents, Didier Martin est certain de finir sur le podium d'arrivée. Son rôle de conseiller est terminé. Il remet casquettes et trophées aux trois premiers équipages classés, en l'occurrence Nicolas Ciamin-Yannick Roche, Quentin Gilbert-Christophe Guieu, Yoann Bonato-Benjamin Boulloud (3^e) et Laurent Pellier-Romain Barthelon (3^e Trophée Michelin et 1^{er} Trophée Mixte by Michelin).

Les jours suivants

Rentré à Clermont-Ferrand, Didier Martin rédige, dans le courant de la semaine, le compte-rendu de la manche. « Pour nous, chaque rallye représente une expérience supplémentaire et donne lieu à un historique », résume celui qui alterne entre la présence sur le terrain et les séances d'essai pour du développement. « Nous savons que sur telle spéciale et dans telle condition, tel pneu a été utilisé. Il y a une mémoire. Nous ressortons ces éléments en cas de besoin. C'est un argument supplémentaire pour que le pilote ait encore plus confiance en Michelin. »

En avril, Yohan Rossel signe deux 2^e places sur les deux surfaces (Causses et Lyon-Charbo) avec la C3 R5.



LA C3 ET LA POLO EN

Pour le titre, les premières hostilités de ce millésime 2019 laissent augurer d'un match de R5 entre la Citroën C3, aux mains de Yoann Bonato et de Yohan Rossel, et la Volkswagen Polo, emmenée par Quentin Gilbert et, au Touquet, par Nicolas Ciamin. Chacune a fait forte impression sur des terrains et dans des conditions différents.

TEXTE FRÉDÉRIC DART.

PHOTOS BASTIEN ROUX, SCD/JL, FRANÇOIS BODIN & PIERRICK LE BRETON.

Je crains que les Polo n'aient pris le pouvoir... », remarque, au Touquet, un suiveur avisé du Championnat. Le samedi, il observe Nicolas Ciamin, Quentin Gilbert et William Wagner aligner les temps et remonter au classement. De visu, au départ d'une spéciale, l'Allemande offre une motricité supérieure à celle de ses concurrentes. La Škoda Fabia prendrait presque un coup de vieux. « La Polo n'a pas un step de plus que la Fabia », corrige Quentin Gilbert, bien placé pour comparer.

« Volkswagen a pris le temps de bien préparer son modèle. Le centre de gravité est privilégié. L'équipage est "dans" le montant. On a l'impression d'être dans une WRC. Dans la Škoda, la sonorisation est plus étouffée alors que la Polo est vivante avec ses bruits. Je suis en confiance dedans et ça permet d'aller vite, notamment sur le gras. J'ai un bon feeling

avec les freins et les pneus. Les infos reviennent bien. Je prends un peu plus de plaisir à piloter la Polo, facile à régler, que la Fabia. » Passé 3^e avant de se faire piéger à vitesse réduite, William Wagner confirme : « Je me sens à l'aise au volant de la Polo. Celle-ci va vraiment là où je veux qu'elle aille. La Volkswagen est performante et devrait jouer devant au maximum ».

La Polo impressionne

« Quand on voit la Polo, on se dit que les R5 ont vraiment progressé, même si celles-ci évoluaient sur un terrain favorable », souligne Éric Brunson, 6^e au Touquet et 7^e au Charbo avec sa Ford Fiesta WRC. « Un top pilote dans une R5 évoluée, ça va de plus en plus vite... à condition d'avoir tout dans le bon ordre ». Éric Mauffrey n'est pas surpris :

« Aux Routes du Nord, j'avais eu cette impression que la Polo fonctionnait bien. Ça s'est confirmé au Touquet : la Polo est performante ! Mais je ne suis pas inquiet. Avec les arrivées des nouvelles Fabia et Fiesta, ça va encore bouger. C'est logique : le petit plus fait la différence ». « C'est la dernière sortie, c'est normal que la Polo soit supérieure », poursuit Patrick Rouillard. « De toute façon, Volkswagen ne pouvait pas faire moins bien que Škoda. La Fabia 2019, avec le même moteur que la Polo et des modifications au châssis, va être au même niveau. » Devancé par la Polo (THX Racing) de Nicolas Ciamin, vainqueur, et celle (HK Racing) de Quentin Gilbert qui ont signé, celle de Wagner comprise, onze meilleurs temps d'affilée (entre l'ES4 et l'ES14), Yoann Bonato, lui, s'inquiétait

“ LA VOLKSWAGEN EST PERFORMANTE ET DEVRAIT JOUER DEVANT AU MAXIMUM.” WILLIAM WAGNER

Nicolas Ciamin et la Polo ont marqué les esprits au Touquet.



ORBITE

à l'arrivée du Touquet. « Si je n'avais pas été là vendredi soir (1^{er} fin étape 1), les Polo étaient 1, 2 et 3 ! Wagner est dans le coup, contrairement à 2018 avec la Fiesta. On savait que Ciamin allait vite. Gilbert devient un gros client pour le Championnat. Il n'y a pas de round d'observation. J'ai appelé Citroën pour leur dire qu'il fallait se mettre au boulot pour rendre la C3 plus performante. » Lors de cette manche d'ouverture où, avec la C3 R5, Yohan Rossel faute d'entrée et Stéphane Lefebvre, qui avait cassé le moteur le lundi précédent, connaît des soucis avec le différentiel, le double Champion de France se contente du résultat et des points pris afin d'éviter de répéter le scénario de fin 2018. Il attend des jours meilleurs.

Une C3 requinquée au Charbo

Avant le départ du Lyon-Charbonnières, Yoann confirme : « Nous avons encore du travail en termes de motricité. Les belles conditions météo vont niveler les écarts,

tant mieux pour nous. Alors que les Polo R5 sont vraiment redoutables, ça va être une grosse bagarre mais je ne vise pas la victoire absolument. » Finalement, Bonato domine le match. « Je sais que c'est un terrain où la C3 R5 est à son avantage. On peut bien y exploiter les qualités de son

châssis et de son moteur, et nous en avons fait bon usage ! » Yohan Rossel offre le doublé pour Os8 face à Gilbert. « Je suis ravi de la manière dont mes sensations se sont améliorées au fil des kilomètres », souffle-t-il. « Nous avons bien travaillé avec toute l'équipe et, à la fin, je faisais vraiment ce que je voulais de ma C3 R5. C'est donc de bon augure pour la suite. Dans tous les cas, il m'aurait sans doute manqué un peu d'expérience sur les

premiers passages pour rivaliser vraiment avec Yoann, mais nous nous sommes montrés très performants sur les seconds et il faut continuer ainsi. »

Face à des voitures, suivies de près par Citroën Racing et à deux pilotes - un « soutenu » et un « officiel » - affûtés par du roulage aussi bien en tests que de développement de pneumatiques ou d'un autre modèle, la concurrence avec une Polo « compétition clients » sujette à quelques soucis de jeunesse (voir ceux rencontrés en Corse par Éric Camilli et Ciamin) - comme sa rivale - risque de souffrir de la comparaison, faute de moyens équivalents. Quentin Gilbert devra rapidement choisir entre viser le Championnat et le Trophée Michelin, qui participe à l'équilibre économique de sa saison et qui, sportivement, semble à sa portée. Quant à Nicolas Ciamin - si celle-ci lui est encore confiée comme on le souhaite vivement -, William Wagner ou Anthony Fotia (tous deux chez Sébastien Loeb Racing), voire d'autres avisés à venir, ils ont entre les mains, une Polo capable de leur permettre de jouer les premiers rôles et de booster leurs performances.

Quentin Gilbert s'affiche comme un client sérieux pour le titre et le Trophée Michelin.



Face à la concurrence avec des Polo, Yoann Bonato sait qu'il va devoir se retrouser les manches.



Pige pour Stéphane Lefebvre, conclue à la 4^e place.



22 voitures de la catégorie R5 (16 en 2017, 16 engagés mais 3 forfaits) contre 2 WRC au départ : 4 Citroën C3, 2 Hyundai i20, 1 Ford Fiesta, 4 Citroën DS3, 6 Škoda Fabia, 3 VW Polo et 2 Peugeot 208 T16.

21 ans et 26 jours, l'âge de Nicolas Ciamin au soir de sa première victoire dans le CFR. Il devient le plus jeune vainqueur d'une manche. Une semaine avant, il s'adjuge le Hannut en Belgique. En 2018, il a remporté son premier succès, le Pays de Grasse-Flours et Parfums.

CIAMIN DIVIN

La course

Au fil des kilomètres de la deuxième journée abordée en tête, Bonato, auteur d'un mauvais choix de pneus le matin, voit fondre son avance sur la Polo de Ciamin, impérial, puis sur celle de Gilbert. Pour un one-shot, St. Lefebvre n'est pas en mesure de lutter pour le podium. Partis à la faute, tout comme Fourmaux, sur ce terrain boueux et piégeux, S. Michel, W. Wagner et Giordano grillent un joker.

122 partants à ce 59^e Rallye Le Touquet, soit exactement le même nombre qu'en 2018, dont 29 (4 de moins qu'en 2018) inscrits cumulés au Championnat de France des Rallyes (25) et/ou au Trophée Michelin (19), 23 au Championnat Junior et 79 régionaux. Comme en 2018, 76 sont classés.

BILAN

Manche 1/9
14/16 mars.

Organisé par l'ASA Club du Nord de la France et le Touquet Auto Club, au Touquet (62).
59^e édition.

511,51 km dont 201,82 km chronométrés divisés en 14 ES (7 différentes à disputer deux fois).

Conditions : temps froid et rafales de vent, averses de pluie.

Engagés : 132 – Partants : 122 – Classés : 76.

Leaders : ES1 à 6 Bonato – ES7 à 14 Ciamin.

Meilleurs temps : Q. Gilbert 6 – Ciamin 4 – Bonato 2 – St. Lefebvre & W. Wagner 1.

Classement final

1. Ciamin-Y. Roche (VW Polo), 1h54min38s6 (1ers GrR, R5 & Trophée Michelin) – 2. Q. Gilbert-Guieu (Polo), à 13s7 (R5) – 3. Bonato-Boulloud (Citroën C3), à 18s6 (R5) – 4. St. Lefebvre-Portier (C3), à 1min08s3 (R5) – 5. Pellier-Barthelon (Skoda Fabia), à 2min05s9 (R5, 1ers Trophée Mixte by Michelin) – 6. Brunson-Mondon (Ford Fiesta WRC), à 3min54s1 (1ers GrA & A8W) – 7. Mauffrey-Bronner (Fabia), à 6min10s1 (R5) – 8. P. Ragues-Pesenti (Fabia), à 7min24s0 (R5) – 9. P. Rouillard-Gamboni (Fabia), à 9min20s2 (R5) – 10. M. Vaison-G. Combe (Fabia), à 10min54s4 (R5) – 11. L. Bayard-Buysschaert (DS3), à 11min22s4 (R5, 1er régional) – 12. Van Beveren-Panseri (C3), à 11min29s5 (R5) – 13. Dinkel-Furst (Hyundai i20), à 13min51s4 (R5) – 14. JB. Houssin-Gozet (DS3), à 14min01s5 (R5) – 15. C. Robert-M. Duval (DS3), à 15min00s5 (1ers R3 & Trophée Michelin Hors R5) – 16. Lapouille-Devienne (DS3), à 15min24s6 (R5) – 17. J. Marty-St. Nicolas (Mitsu Evo 9), à 18min55s9 (1ers FA8) – 18. V. Cartier-L. Murcia (Fiesta), à 19min05s9 (1ers R2J & CFRJ) – 19. H. Margaillan-Poujol (Fiesta), à 19min18s2 (R2J) – 20. F. & C. Flajolet (Peugeot 208 T16), à 20min06s9 (R5)

TROPHÉE MICHELIN (19 PARTANTS, 13 CLASSÉS)

R5. Leader : ES1 à 14 Ciamin.

M.t. : Ciamin & Q. Gilbert 6 – W. Wagner 2.

Hors R5. Leader : ES1 à 14 C. Robert.

M.t. : C. Robert 10 – Gh. Barbier 3. 1 temps forfaitaire.

1. Ciamin, 1h54min38s6 (1er R5) – 2. Q. Gilbert, à 13s7 – 3. Pellier, à 2min05s9 – 4. Mauffrey, à 6min10s1 – 5. Ragues, à 7min24s0 – 6. P. Rouillard, à 9min20s2 – 7. M. Vaison, à 10min54s4 – 8. C. Robert, à 15min00s5 (1er Hors R5) – 9. J. Marty, à 18min55s9 – 10. M. Maurice, à 25min02s9 – 11. J. Flahaut, à 26min27s7 – 12. L. Cypriano, à 30min20s2 – 13. Q. Aymard, à 33min17s9.

TROPHÉE MIXTE BY MICHELIN (3 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

Leaders : ES1 à 7 W. Wagner – ES8 à 14 Pellier.

M.t. : Pellier 7 – W. Wagner 4 – S. Michel 3.

1. Pellier, 1h56min44s5.

TEAMS

1. CHL Sport Auto, 28 pts – 2. Minerva Oil by GBL.com, 24 – 3. Yacco, 12 – 4. FJ, 6 – 5. 2C Compétition, 2.

Principaux forfaits

B. Bouffier & M. Arzeno (i20), P. Donnadieu (Clio), P. Deroy (Clio S1600), C. Brasseur (306), Burgot (106 S16)...

Principaux abandons

Y. Rossel-Fulcrand (C3 R5), suspension suite touchette ES1 – Giordano-Parent (i20 R5), sortie ES7 – S. Michel-Degout (Fabia R5), radiateur suite touchette ap ES7 – W. Wagner-K. Millet (Polo R5), sortie ES8 – V. Heuninck-Y. Lefebvre (Mitsu Evo 9), raison perso ap ES8 – A. Fourmaux-R. Jamoul (Fiesta), sortie ES9 – Dommerdich-Goutagny (208 T16), mécanique ap ES10 – Gh. Barbier-Poirier (997 GT3), sortie ES13...

Pour son premier rallye comme concurrent, Adrien Van Beveren devait tout découvrir de cette discipline.

ADRIEN VAN BEVEREN L'AUTRE STAR!

Après un premier Rallye du Touquet en ouvrier en 2017, le motard y a participé cette année en tant que concurrent au volant d'une Citroën C3 R5... Retour sur cette expérience.

✎ 📷 TEXTES & PHOTOS FRANÇOIS BODIN.

Si l'idole locale en termes de rallye est évidemment Stéphane Lefebvre, les amateurs de sports mécaniques au sens large connaissent forcément Adrien Van Beveren. Pilote officiel Yamaha en rallye-raid et en enduro, triple vainqueur consécutif de l'Enduropale du Touquet, 4^e du Dakar en 2016, son palmarès, à 28 ans, est déjà bien étoffé... Mais, en quatre roues, l'homme est un débutant avec, à son actif, seulement deux épreuves en ouvrier. « Je devais déjà être présent l'année dernière comme concurrent, mais une clavicule cassée au Dakar m'en a

empêché », s'excuse-t-il avant de raconter : « Cette année, Jean-Marc Roger, organisateur du rallye, a tout fait pour que je sois présent. PH Sport et Bernard Piallat ont admirablement joué le jeu en me mettant dans d'excellentes conditions, tout comme mes partenaires que je remercie pour cette opportunité ».

Tout à apprendre

Et le défi était conséquent : découvrir la C3 R5, prendre les notes, appréhender les spéciales rendues glissantes et boueuses par les pluies récentes, une boucle nocturne, travailler avec son copilote du week-end,

l'expérimenté Xavier Panseri... « Xavier m'a beaucoup épaulé, notamment sur le fait que je ne l'écoutais pas », évoque Adrien. « Il a été comme un père, bienveillant, sans me mettre la pression. En deux roues, j'ai un contrôle parfait, je sais repousser les limites. Là, j'ai eu beaucoup d'adrénaline parce que je manquais d'expérience. Dans les deux cas, il y a beaucoup de mouvements, de l'improvisation, il faut être concentré et réactif. Finalement, me battre avec des pilotes comme Laurent Bayard pour une première, c'est très satisfaisant ! »

À recommencer

Durant l'épreuve, Adrien a pris conscience de la nécessité de l'adaptation des notes à

l'auto, mais aussi de l'utilité du freinage du pied gauche, un peu à ses dépens : « En utilisant cette technique, j'ai accéléré l'usure des freins. Mais, entre le début du rallye et la fin, j'ai pas mal évolué en termes de technique. Je sais que j'ai une marge de progression mais, pour aller chercher ceux de devant, le chemin sera encore long ! J'ai un très grand respect pour ce qu'ils font, chapeau à eux ! ». Soulignant « l'ambiance très bonne » entre les pilotes, la proximité des fans et les qualités de sa C3, Adrien songe à recommencer : « Bien sûr, je voudrais pouvoir refaire une épreuve pour appliquer tout ce que j'ai appris. Mais les priorités restent encore la moto et le rallye-raid ! ».

Le motard s'en sort avec les honneurs : 12^e.

“ **À MOTO OU EN VOITURE, IL Y A BEAUCOUP DE MOUVEMENTS, DE L'IMPROVISATION, IL FAUT ÊTRE CONCENTRÉ ET RÉACTIF.** ”

1^{er} R2, 26^e Gr; R, 32^e : Julien Flahaut-Fabien Hanquez (Citroën C2-R2 Max).

DÈS QUE LE VENT SOUFFLERA... TU L'EMPORTERAS!

Les concurrents de cette 59^e édition ont bravé la météo et des conditions de route délicates.

Textes Frédéric Dart. Photos Ph'Autosport.

GROUPE R (58 PARTANTS, 41 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 6 Bonato – ES7 à 14 Ciamin.

Meilleurs temps. : Q. Gilbert 6 – Ciamin 4 – Bonato 2 – St. Lefebvre & W. Wagner 1.

R5 (22 PARTANTS, 15 CLASSÉS)

Idem groupe.

R4 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 2 G. Mouy.

R3 (5 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 14 C. Robert. 1 temps forfaitaire.

R2 (6 PARTANTS, 5 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 14 J. Flahaut.

M.t. : J. Flahaut 9 – L. Cypriano & Louchart 2. 1 temps forfaitaire.

R2J (23 PARTANTS, 17 CLASSÉS)

Idem Championnat de France des Rallyes Junior.

R1 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

Q. Aymard. 1 temps forfaitaire.

GROUPE N/FN (24 PARTANTS, 14 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 14 Debove.

M.t. : Debove 8 – St. Dervillers 3 – H. Dubreuil & K. Coignard 1. 1 temps forfaitaire.

N4 (6 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 14 Debove.

M.t. : Debove 10 – St. Dervillers 3. 1 temps forfaitaire.

N3 (5 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 5 Vabre – ES6 à 14 Eret.

M.t. : H. Dubreuil 6 – Vabre 4 – Billain 2 – Eret 1. 1 temps forfaitaire.

N2 (11 PARTANTS, 7 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 14 K. Coignard.

M.t. : K. Coignard 8 – S. Lagache 4 – J.-Ch. Membot 1. 1 temps forfaitaire.

N2S (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 6 Deknudt.

N1 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

Fiacre. 1 temps forfaitaire.

GROUPE F2000 (23 PARTANTS, 13 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 3 M. Lance - ES4 à 7 R. Wallon – ES8 à 14 F. Legrand.

M.t. : F. Legrand 6 – M. Lance 3 – R. Wallon 2 – Guerville & J. Ducrocq 1. 1 temps forfaitaire.

F2-14 (14 PARTANTS, 7 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 3 M. Lance - ES4 à 7 R. Wallon – ES8 à 14 F. Legrand.

M.t. : F. Legrand 7 – M. Lance 3 – R. Wallon 2 – J. Ducrocq 1. 1 temps forfaitaire.

F2-13 (8 PARTANTS, 6 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 3 M. Senecat –

ES4 à 14 Guerville.

M.t. : Guerville 6 – M. Senecat 3 – Merrall & Lepretre 2. 1 temps forfaitaire.

F2-12 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 12 Andouche. 1 temps forfaitaire.

GROUPE A/FA (14 PARTANTS, 10 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 14 Brunson.

A8W (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

Brunson.

A8 (4 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 7 V. Heuninck – ES8 à 14 J. Marty.

M.t. : V. Heuninck 7 – J. Marty 6. 1 temps forfaitaire.

A7 (2 PARTANTS, 0 CLASSÉ)

Leader & m.t. : ES1 à 7 C. Deleval.

A6K (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 3 D. Laroche.

A6 (4 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

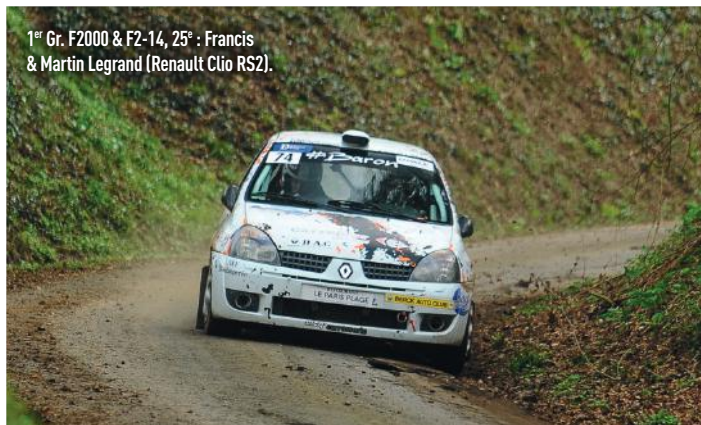
Leader : ES1 à 14 G. Vincent.

M.t. : G. Vincent 12 – R. Cornu 1. 1 temps forfaitaire.

1^{er} Gr. N & N4, 29^e : Jean-Luc Debove-Alexandre Desquiret (Subaru Impreza N15).



1^{er} Gr. F2000 & F2-14, 25^e : Francis & Martin Legrand (Renault Clio RS2).



1^{er} Gr. A & A8W, 6^e : Éric Brunson-Cécric Mondon (Ford Fiesta WRC).



1^{er} FN3, 7^e Gr. N, 54^e : Vincent Eret-Hervé Guidet (Peugeot 206 RC).



A5 (2 PARTANTS, 0 CLASSÉ)

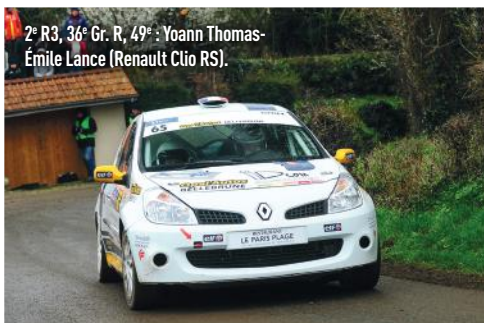
Leader & m.t. : ES1 à 13 Beulque. 1 temps forfaitaire.

GROUPE GT+ & GT+15 (2 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

Leaders : ES1 à 12 Gh. Barbier – ES13 à 14 M. Maurice.

M.t. : Gh. Barbier 10 – M. Maurice 3. 1 temps forfaitaire.

2^e R3, 36^e Gr. R, 49^e : Yoann Thomas-Émile Lance (Renault Clio RS).



1^{er} R1, 31^e Gr. R, 42^e : Quentin Aymard-Victor Gartner (Citroën DS3 VTI).



GROUPE GT & GT10 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

O. Crespel. 1 temps forfaitaire.

1^{er} FN1, 10^e Gr. N, 65^e : Morgan Fiacre-Florian Vercruysse (Peugeot 205 Rallye).



1^{er} FA6, 3^e Gr. A, 40^e : Grégory Vincent-Sébastien Mequignon (Citroën Saxo VTS).



1^{er} Gr. GT+ & GT+15, 27^e : Maxence Maurice-Olivier Marien (Porsche 996 GT3).



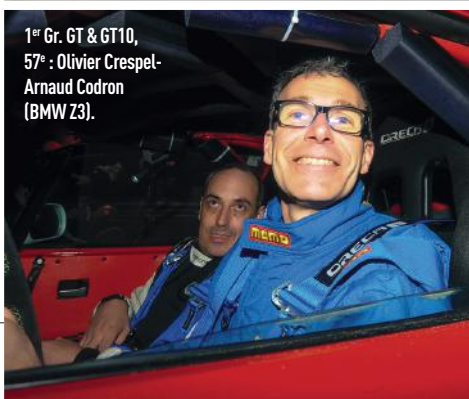
1^{er} FA8, 2^e Gr. A, 17^e : Julien Marty-Steve Nicolas (Mitsubishi Evo 9).



1^{er} FN2, 2^e Gr. N, 34^e : Kévin Coignard-Quentin Gourmelin (Citroën Saxo VTS).



1^{er} Gr. GT & GT10, 57^e : Olivier Crespel-Arnaud Codron (BMW Z3).



Peu importe la voiture,
Nicolas Ciamin démontre
sa pointe de vitesse.



12^e victoire signée par Yoann Bonato. Deux sont consécutives en treize participations au Lyon-Charbo avec la C3 R5 lancée il y a un an. Avec 24 meilleurs temps dont 19 en deux ans, il est le troisième meilleur performer, loin derrière Salanon (42).

15 temps sur quinze réalisés par Nicolas Ciamin avec l'Abarth 124 dans le Top 10 (comme Bonato, Rossel, Gilbert et Michel), dont la moitié dans les cinq premiers (un meilleur temps, un 2^e, 3^e et 5^e temps, quatre (dont 2 ex æquo) 4^e temps). C'est dire la perf !

CHARBO... NATO!

TEXTES FRÉDÉRIC DART. **PHOTOS** BASTIEN ROUX, FRANÇOIS BODIN & PIERRICK LE BRETON.

La course

La tactique de Bonato est simple : à fond dès le début (cinq meilleurs temps sur six) et gestion ensuite, voire un coup supplémentaire (neuf sur onze), histoire d'assurer une première victoire cette saison et une place de leader du Championnat. Au volant d'une C3 R5 lui convenant sur la fin, Yohan Rossel prend confiance et subtilise la 2^e place pour 0s8 à Q. Gilbert, à nouveau sur le podium et du coup, candidat au titre. Giordano s'est ressaisi alors que Ciamin s'est montré encore brillant, cette fois au volant de l'Abarth 124 Rally qu'il intercale entre les R5 et place devant S. Michel qui met fin à une série de trois abandons de suite.



111

partants - 46 inscrits cumulés au Championnat de France des Rallyes et/ou au Trophée Michelin (35) et 25 au Clio R3T Trophy, seule formule de promotion présente - à ce 71^e Rallye Lyon-Charbonnières, soit un de moins qu'en 2018. En 2009, ils étaient 186.

BILAN

Manche 2/9.

18/20 avril.

Organisé par l'ASA Rhône, à Charbonnières-les-Bains (69).

71^e édition.

711,26 km dont 207,68 km chronométrés divisés en 15 ES (7 différentes à disputer deux fois, 1 une fois).

Conditions : temps ensoleillé. Quelques légères averses de pluie.

Engagés : 116 – Partants : 111 – Classés : 76.

Leader : ES1 à 15 Bonato.

Meilleurs temps : Bonato 9 – Y. Rossel 4 – Ciamin & Giordano 1.

Classement final

1. Bonato-Bouloud (Citroën C3), 1h51min57s1 (1ers GrR & R5, Régional) – 2. Y. Rossel-Fulcrand (C3), à 24s0 (R5) – 3. Q. Gilbert-Guieu (VW Polo), à 24s8 (R5, 1ers Trophée Michelin) – 4. Giordano-K. Parent (Hyundai i20), à 49s6 (R5) – 5. Ciamin-A. Vilanova (Abarth 124 Rally), à 1min20s7 (1ers GrGT+ & GT+15) – 6. S. Michel-Degout (Skoda Fabia), à 1min31s0 (R5) – 7. Brunson-Mondon (Ford Fiesta WRC), à 2min31s2 (1ers GrA & A8W) – 8. R. Astier-Vaularde (i20), à 2min32s4 (R5) – 9. A. Fotia-Sirugue (Polo), à 4min13s1 (R5) – 10. J. Berfa-Augustin (i20), à 4min46s5 (R5) – 11. W. Wagner-K. Millet (Polo), à 5min02s4 (R5) – 12. Lecki-Lamur (Fabia), à 6min35s0 (R5) – 13. Esparcieux-K. Duc (Fabia), à 7min34s8 (R5) – 14. C. Robert-M. Duval (DS3), à 15min00s5 (1ers R3 & Trophée Michelin Hors R5) – 15. L. Jacob-C. Nicolau (Peugeot 206 Maxi), à 8min45s5 (1ers GrF2000 & F2-14) – 16. Thorat-F. Porte (Fiesta), à 10min21s1 (R5) – 17. J. Saunier-Heysters (Renault Clio Williams), à 10min45s5 (1ers FA7) – 18. B. Carminati-M. Lacruz (Clio RS), à 10min49s5 (1ers Clio R3T Trophy) – 19. D. Nicolas-V. Sarreaud (Clio RS), à 12min28s6 (R3) – 20. G. Jean-Pascaud (Clio RS), à 12min43s4 (R3)...

TROPHÉE MICHELIN

(35 PARTANTS, 23 CLASSÉS).

R5. Leader : ES1 à 15 Q. Gilbert.

M.L. : Q. Gilbert 13 – A. Fotia & S. Michel 1.

Hors R5. Leaders : ES1 Gonnet – ES2 à 4 G. Barbier – ES5 à 15 C. Robert.

M.L. : C. Robert 7 – L. Jacob 5 – Gh. Barbier 2 – Gonnet 1. 1. Q. Gilbert, 1h52min21s9 (1er R5) – 2. S. Michel, à 1min06s2 – 3. R. Astier, à 2min07s6 – 4. A. Fotia, à 3min48s3 – 5. J. Berfa, à 4min21s7 – 6. W. Wagner, à 4min37s6 – 7. C. Robert, à 8min14s0 (1ers Hors R5) – 8. L. Jacob, à 8min20s7 – 9. D. Audet, à 13min23s9 – 10. Gaillet, à 13min41s5...

Teams

1. CHL Sport Auto, 38 pts – 2. Milano Racing & Minerva Oil by GBL.com, 16 – 4. 2C Compétition, 10 – 5. Yacco & Sarrazin Motorsport, 8 – 7. Sébastien Loeb Racing, 6.

Principaux abandons

Chavanne-Della Pina (Abarth 124 Rally), sortie ES1 – Gonnet-Lapersonne (Lotus Exige Cup 260), ES3 – Bisson-Deplatière (997 GT3 Cup), ap ES3 – J. Marty-St. Nicolas (Mitsu Evo 9), pont avant ap ES4 – Gh. Barbier-Poirier (997 GT3 Cup), ap ES5 – G. Sirot-E. Breuil (309 GTI), ES6 – Ph. Gomez-G. Combe (DS3 R5), départ étape 2 – C. Troisgros-P. Decouzon (208 VTI), ap ES7 – Mauffrey-Bronner (Fabia), G. Clément-Gh. Berthier (911 GT3), sortie ES8 – Dommerdich-Goutagny (208 T16), ap ES8 – R. Dumas-Giraudet (997 GT3 RS), raison perso ap ES9 – Noto-S. Besson (104 ZS2), ap ES10 – M. Vaison-G. Combe (Fabia), sortie ES11 – P. Rouillard-De Turckheim (Fabia), ap ES11 – F. Daniel-Vattier (Hommell RS2), ES11 – A. Hommeau-Riffaud (Mégane RS), ES13 – D. & L. Bargeon (Impreza STI), M. Vallet-Vapillon (Saxo), sortie ES15 – Pereira-Tutelair (Fiesta WRC), fin étape 2...

Classements Championnats

Pilotes : 1. Bonato, 68 pts – 2. Ciamin, 62 – 3. Q. Gilbert, 59 – 4. Y. Rossel, 34 – 5. C. Robert, 26...

Trophée Michelin : 1. C. Robert (2 victoires hors R5), 50 pts – 2. Q. Gilbert (1 victoire R5), 45 – 3. Ciamin (1 victoire R5), 25 – 4. S. Michel & J. Marty, 22...

Teams : 1. CHL Sport Auto (2 victoires), 66 pts – 2. Minerva Oil by GBL.com, 40 – 3. Yacco, 20 – 4. Milano Racing, 16 – 5. 2C Compétition, 12 – 6. Sarrazin Motorsport, 8 – 7. Team FJ & Sébastien Loeb Racing, 6.

Classement féminin : 1. L. Cypriano (2 victoires), 74 pts – 2. P. Dalmasso, 57 – 3. A. Viano, 36...

Stats

Victoires : Ciamin (Le Touquet), Bonato (Lyon-Charbonnières) 1.

Leaders : 1. Bonato, 21 ES – 2. Ciamin, 8.

Meilleurs performers : 1. Bonato, 11 meilleurs temps – 2. Q. Gilbert, 6 – 3. Ciamin, 5 – 4. Y. Rossel, 4 – 5. St. Lefebvre, W. Wagner & Giordano 1.

29 ES disputées.

FOCUS

CÉDRIC ROBERT TOUJOURS PRÉSENT!

UN CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES SANS L'EX-PILOTE PEUGEOT SPORT PERDRAIT DE SA SAVEUR. HEUREUSEMENT, DES SOLUTIONS ONT ÉTÉ TROUVÉES POUR QU'IL REMPILE. ENCORE AU VOLANT D'UNE R3.

PAR FRÉDÉRIC DART. PHOTOS BASTIEN ROUX & SCD/JL.

Son talent et sa fiabilité, alliés à son expérience, mériteraient qu'il dispose d'une R5. Faute de moyens financiers suffisants, Cédric Robert se contente d'une Citroën DS3 R3 qu'il retrouve (vainqueur du Citroën Racing Trophy en 2013 et 2014) pour cette nouvelle campagne dans le Championnat de France des Rallyes, qu'il n'a, d'ailleurs, jamais accroché à son palmarès (quatre fois vice-champion). « C'est ma trentième année de licence », signale le bonhomme de 46 ans (depuis le 17 mars) qui a débuté à 16 ans en tant que copilote de son père. « Ma première saison dans le Championnat remonte à 1999 (avec Peugeot Sport). Depuis, j'ai dû louper une ou deux manches. »

Lui et Matthieu Duval sont heureux ainsi dans le Team Bonneton « by CHL ». Ils inscrivent des points pour l'équipe ardéchoise dans le cadre du Championnat Team que le pilote, par sa régularité, a fait remporter à quelques structures. « Bonneton, c'est une bande de potes depuis quatre ans qui me permet de rouler avec l'aide de partenaires », poursuit le pilote qui apprécie de partager des moments de convivialité. « CHL nous fait confiance et tout le monde sait que l'on peut compter sur moi. »

De la Max à la R5 ?

2019 a bien failli débuter sans ce trio.

« La Clio R3T a été vendue en fin d'année et nous nous sommes retrouvés sans rien. Finalement, un accord a été conclu avec CHL. Il a fallu trouver le budget de

fonctionnement pour cette voiture mise à disposition. » Au Touquet, Cédric en fait bon usage : il remporte la classe R3 (1^{er} deux roues motrices, accessoirement) et un maximum de points dans Trophée Michelin hors R5 ainsi que pour le team. « Cette édition fait partie des plus compliquées que j'ai disputées », souligne l'ex-pilote Peugeot Sport. « La nuit, ça a été Le Salaire de la Peur. C'était aussi glissant qu'au Monte-Carlo sur la glace. Le choix des pneus terre n'aurait pas été si mauvais ! » Au Lyon-Charbo, il dispose de la version Max pour mater la concurrence des Clio R3T et consorts. « Face aux Porsche sur le sec, ça s'annonce compliqué mais il peut se passer tellement de choses », convient Cédric qui rallie sa dix-septième arrivée consécutive d'une manche de Championnat. Et si le Trophée Michelin était jouable ? « Il reste des DS3 R5 chez CHL ! », lance, avec le sourire et espoir, l'actuel leader qui conquiert un second succès hors R5 pour 6s7 face à Lionel Jacob et sa 206 Maxi F2-14. Voir Cédric Robert sur une R5, à laquelle il a goûté sur des régionaux avec une Ford Fiesta prêtée, serait fort intéressant et mérité.



Dix-sept arrivées consécutives franchies au Touquet pour Cédric Robert et Matthieu Duval.

“TOUT LE MONDE SAIT QUE L'ON PEUT COMPTER SUR MOI.”



FORCE EST DE CONSTATER



1^{er} FA7, 2^e Gr. A, 17^e :
Julien Saunier-David
Heysters (Renault Clio
Williams).

Le Groupe R, étoffé par les R5 et, occasionnellement, par les R3, R2 ou R2J des formules de promotion, représente de plus en plus la majorité du plateau d'une manche. Les Groupes A, N et F2000, sans renouvellement de modèles, deviennent de moins en moins nombreux.

Textes Frédéric Dart & Philippe Gavard. Photos Pierrick Le Breton.

GROUPE R (69 PARTANTS, 55 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 15 Bonato.

Meilleurs temps : Bonato 9 – Y. Rossel 4 – Ciamin & Giordano 1.

R5 (18 PARTANTS, 13 CLASSÉS)

Idem groupe.

R3 (36 PARTANTS, 30 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 15 C. Robert.

R2 (11 PARTANTS, 9 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 15 Th. Capelli.

M.t. : S. Rambaud & Th. Capelli 7 – J. Bourrat 1.

R2J (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

P. Dalmasso.

R1 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 15 Sanlaville.

GROUPE N/FN (8 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 14 D. Bargeon – ES15 D. Genoud.

M.t. : D. Bargeon 9 – A. Hommeau 5 – D. Genoud 1.

N4 (4 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

Leaders : ES1 à 14 D. Bargeon – ES15 Vouillat.

M.t. : D. Bargeon 9 – A. Hommeau 5 – Vouillat 1.

N3 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 12 Manuel.

N2 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 7 L. Durand –

ES8 à 15 D. Genoud.

M.t. : D. Genoud 12 – L. Durand 3.

GROUPE F2000 (11 PARTANTS, 8 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 15 L. Jacob.

M.t. : L. Jacob 14 – Gaillet 1.

F2-14 (5 PARTANTS, 4 CLASSÉS)

Idem groupe.

F2-13 (5 PARTANTS, 4 CLASSÉS)

Leader & m.t. : D. Audet.

F2-11 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 10 Noto.

GROUPE A/FA (14 PARTANTS, 8 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 15 Brunson.

A8W (2 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

Brunson.

A8 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

Leader & m.t. : ES1 à 4 J. Marty.

A7 (5 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 15 J. Saunier.

M.t. : J. Saunier 13 – G. Sirot & Kreyder 1.

A6K (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 12 E. Rey –

ES13 à 15 S. Labrosse.

M.t. : S. Labrosse 8 – E. Rey 7.

A6 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 14 M. Vallet.

A5 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 15 J. Amblard.

M.t. : J. Amblard 10 – Pradat 5.

GROUPE GT+ & GT+15 (5 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

Leader : ES1 à 15 Ciamin.

M.t. : Ciamin 12 – R. Dumas 3.

GROUPE GT (3 PARTANTS, 0 CLASSÉ)

Leaders : ES1 à 2 E. Gonnet –

ES3 à 4 G. Clément – ES5 à 10 F. Daniel.

M.t. : G. Clément & F. Daniel 4 – E. Gonnet 2.

1^{er} R2, 26^e Gr. R, 32^e : Thomas Capelli-
Pierre Barrucand (Citroën C2).



1^{er} Gr. N & FN2, 60^e : Damien Genoud-
Julien Gal (Citroën Saxo VTS).



1^{er} Gr. F2000 & F2-14, 15^e : Lionel Jacob-
Cédric Nicolau (Peugeot 206 Maxi).



1^{er} R2J, 52^e Gr. R, 66^e : Pauline Dalmasso-
Jules Escartefigue (Ford Fiesta Junior).



GT10 (2 PARTANTS, 0 CLASSÉ)

Leaders : ES1 à 2 E. Gonnet –
ES3 à 7 G. Clément.
M.t. : G. Clément 5 – E. Gonnet 2.

GT9 (1 PARTANTS, 0 CLASSÉ)

ES1 à 10 F. Daniel.

GROUPE RGT & RGT16 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

Pezzutti.

1^{er} FA6K, 3^e Gr. A, 33^e : Sylvain Labrosse-
Vincent Sery (Renault Clio S1600).



4^e R5 & Gr. R, 4^e :
Quentin Giordano-
Kévin Parent
(Hyundai i20 R5).



ET ILS SONT OÙ, LES RÉGIONAUX ?

Pour son trentième anniversaire, les 22 et 23 mars, le Régional des Vignes de Régnie a fait un carton : 159 partants ! Le potentiel est bien là, au nord de Lyon et dans la Ligue Rhône-Alpes, l'une des plus importantes de France en nombre de licenciés. Pourtant, depuis quelques années, le Lyon-Charbonnières semble être boudé par les équipages régionaux. Le Championnat de France des Rallyes serait-il jugé trop « élitiste » avec, désormais, des Groupe R et des R5 composant l'essentiel du plateau ? « Le choix fait au niveau de la mise en avant des R5, l'une des catégories les plus fournies, est à saluer en 2018. 2019 démarre bien aussi », convient, lors de la conférence de presse d'avant-course, Samuel Teissier, trésorier de la FFSA et président de la Ligue Occitanie Méditerranée, qui s'y connaît en termes d'organisation. « Il faut aussi travailler tout au long de cette année en vue de 2020 pour un retour des concurrents régionaux. Vingt voitures de plus étofferaient le plateau. Nous devons les inciter à disputer l'épreuve mythique de leur ligue et à se confronter aux pilotes du Championnat. » Au niveau des droits d'engagement, certains organisateurs pratiquent une offre attractive qui semble porter ses fruits. Faut-il ajouter des primes d'arrivée selon les résultats à la classe ? Les axes de réflexions ne manquent pas. La principale dépend surtout du porte-monnaie des « amateurs ».



1^{er} N4, 2^e Gr. N, 62^e : Guillaume Vouillat-
Ludovic Guignardat (Renault Mégane RS).

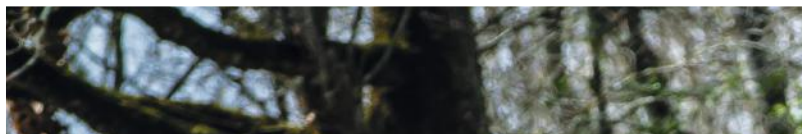


1^{er} F2-13, 2^e Gr. F2000, 23^e : Dimitri
& Patrick Audet (Peugeot 106 S16).



1^{er} FA5, 7^e Gr. A, 72^e :
Jacques Amblard-
Alexandre Foucher
(Citroën AX GTi).





FIAT MR 500 X R4 FIA PROMETTEUR

Principale attraction du Terre des Causses, cette voiture, équipée du kit R4 FIA développé et distribué par Oreca, a atteint parfaitement son objectif en décrochant la 8^e place au général. Avec Vincent Dubert au volant, un potentiel se révèle d'ores et déjà. Retour sur ce projet audacieux.



TEXTES QUENTIN RIBAUD & FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS QUENTIN RIBAUD, BASTIEN ROUX & DR.

Le Terre des Causses, première manche du Championnat de France des Rallyes Terre 2019, a constitué une grande première en France et une deuxième dans le monde. Le kit R4 FIA conçu et distribué par Oreca depuis quasiment deux ans - et dont *Rallyes Magazine* vous a exposé la genèse - a effectué ses premiers tours de roues sous la forme d'une Fiat MR 500 X choisie par Milano Racing et par Vincent Dubert, associé à Alexandre Coria pour son retour en rallye.



Vincent Dubert (au premier plan) et Alexandre Coria peuvent avoir le sourire.

vraiment mis en confiance. Cerner les limites est toujours délicat. Faire le rallye sans erreur prouve que nous ne les avons pas côtoyées, ou alors d'assez loin, car j'en ai gardé sous le pied à des moments. Il fallait progresser et apprendre l'auto au fil des kilomètres. Sur certains freinages, j'ai pu voir quelques limites. Je n'aime pas trop employer ce mot :

cela signifie se faire des frayeurs. L'osmose était, en tout cas, bien présente avec Alexandre et nous avons hâte d'être au départ du Castine sur des routes et des chemins complètement différents. »

LE PILOTAGE

Sur le plan du pilotage, cette Fiat MR 500 X R4 FIA semble plutôt facile à prendre en main. « Effectivement, la prise en main a été simple », confirme Vincent Dubert. « La voiture va plaire à beaucoup de monde. Elle a subi un gros développement ; donc, elle s'adapte à tous en restant performante. Après, pour la rendre optimale, il faudra faire quelques petits ajustements propres à chacun. Pour ma part, découvrant le pilotage d'une quatre roues motrices sur terre, cela a été vraiment déstabilisant avec Alexandre (Coria, son copilote). Nous nous demandions si nous n'allions pas parfois trop vite, tant la facilité semblait déconcertante. Avec zéro touchette, ce ne fut pas le cas et cela nous a

LES CHRONOS

Entre des chronos hors du Top 10 samedi, Vincent Dubert réalise un septième temps scratch dans l'ES3 (21,48 km). « Les conditions étaient un peu plus favorables à ce moment-là, peut-être », estime le pilote. « Pourtant, c'était une spéciale avec de grandes lignes droites, ce qui, normalement, devait jouer en notre défaveur à cause de notre vitesse de pointe (164 km/h). À notre grande surprise, à l'arrivée du chrono, le temps est plutôt bon : à seulement 1s au kilomètre du scratch (à 19s6 de Michel en 12min42s5). » Le dimanche, Vincent se positionne entre la 8^e (sur les deux passages de 16 km entre Montsales et La Teulière) et la 10^e place, à quasiment 2s au kil du meilleur temps





Selon Vincent Dubert,
« il faut vraiment
s'appliquer dans les
relances, ne pas casser
la vitesse ».



“LA R4 EST BIEN NÉE, N'IMPORTE QUI PEUT SE SENTIR TOUT DE SUITE À L'AISE DERRIÈRE LE VOLANT.”

en WRC ou en R5. Placé 8^e scratch dès l'entame matinale, il gagne un rang mais est repris par Matthieu Margaillan à l'issue de l'ultime ES. « Il ne faut pas oublier que nous rendons p mal de puissance par rapport aux R5. Donc, il faut vraiment s'appliquer dans les relances, ne pas casser la vitesse. C'est un peu un mélange entre une quatre roues motrices puissante qui pardonne un peu et le pilotage en formule de promotion où il faut être hyper fin et fluide. »

LE PREMIER BILAN

« Le bilan est très positif. Nous avons fait une course en constante évolution au fil des spéciales malgré des conditions très changeantes », juge Vincent Dubert.

« La voiture s'est montrée très performante, peu importe le set-up. C'était d'ailleurs surprenant mais ce fut un réel bonheur de pouvoir s'amuser avec l'auto, même dans des conditions délicates. »

La collaboration avec l'équipe est aussi satisfaisante : « Le team est très professionnel et, en même temps, familial. J'attache beaucoup d'importance à cet aspect : un équipage qui se sent bien encadré et soutenu est un équipage performant. L'encadrement, avec Oreca, Pirelli et PKM pour les amortisseurs, est un véritable gage de qualité et de performance. Je peux difficilement rêver mieux pour quelqu'un qui sort des formules de promotion. Je pense gagner beaucoup de temps dans l'apprentissage de la voiture grâce à leurs conseils. »

Chez Milano Racing, « les objectifs sont atteints ». « Ce n'est jamais facile pour une première sortie avec une nouvelle auto, surtout avec les conditions que nous avons rencontrées », estime Ugo Canavese.

« Vincent et Alexandre ont très bien géré leur course en ne commettant aucune erreur et en apprenant au fil des spéciales. »

LA PLACE DE LA R4

Pour sa première apparition sur la terre, la R4 termine 8^e, derrière cinq R5 et avec plus d'une minute d'avance sur la première Groupe N, la Mitsubishi Evo 9 de la référence de la catégorie, Arnaud Mordacq. « La 500 X est plus qu'à sa place, sachant qu'il y avait une vingtaine de R5 au départ et quatre WRC », souligne le Provençal. « Potentiellement, toutes ces autos devaient être devant nous. Au final, nous en laissons pas mal derrière, ainsi que la totalité des Groupe N qui restent des autos très

LE POINT AVEC LE RESPONSABLE TECHNIQUE KIT R4 MATTHIEU BASSOU

« LA COURSE RESTE LE MEILLEUR TEST POUR UNE VOITURE NEUVE »

Quelle la genèse de ce Kit R4 version MR 500 X ?

L'impulsion du projet a été donnée par Patrick Canavese qui a sélectionné la Fiat 500 X dans la continuité des bons résultats de l'Abarth 124 en GT+. La voiture a été construite fin 2018 et a effectué ses premiers tours de roues en décembre. Milano Racing a pu valider les solutions techniques proposées et l'homologation de la 500 X R4 a été validée par la FFSA le 1^{er} février 2019. Au Terre des Causses, Vincent Dubert a été le premier pilote à prendre le départ d'une course nationale avec une voiture équipée du Kit R4 FIA. C'est le deuxième départ pour une R4 dans le monde. L'équipe ASM Motorsport d'Alex Sabater avait déjà engagé, en effet, l'Etios R4 (la voiture de développement) lors de la dernière manche du Championnat d'Espagne Terre. Osian Pryce a terminé 2^e au scratch.

Quel travail reste-t-il encore à réaliser pour gagner en performance ?

Il n'y a pas, à ce jour, de développement de performance sur le périmètre du kit R4 qui est homologué ainsi par la FIA. Les leviers de recherche de performance seront essentiellement axés sur l'adaptabilité des amortisseurs PKM aux terrains rencontrés et au « feeling » du pilote. Les préparateurs R4 ont un périmètre d'action un peu plus large que sur les catégories communément connues pour la recherche de performance.

Quel est votre quotidien sur ce projet R4 ?

L'essentiel de mon travail actuel est le suivi des constructions du kit R4 à travers le monde. Il y a, à ce jour (début avril), une dizaine de voitures différentes en cours de montage et d'homologation, donc autant de « spécificités » à prendre en compte pour la construction du châssis et l'adaptabilité du kit R4.

Assurez-vous un suivi technique poussé ?

Ce n'est pas l'objectif. Le but principal du kit R4 est de rendre les préparateurs autonomes dans l'exploitation de leur voiture et cela aux quatre coins du monde. Tout se passe naturellement : lorsqu'une équipe construit une voiture de A à Z, toutes les « billes » sont entre ses mains.



Matthieu Bassou assure le suivi des constructions du kit R4 à travers le monde.



La collaboration est efficace entre Matthieu Bassou (assis à droite), Ugo Canavese (assis à gauche), PKM, en charge des amortisseurs, et Pirelli.

« LE BUT PRINCIPAL DU KIT R4 EST DE RENDRE LES PRÉPARATEURS AUTONOMES DANS L'EXPLOITATION DE LEUR VOITURE ET CELA AUX QUATRE COINS DU MONDE. »

N'avez-vous pas peur de rencontrer quelques soucis de jeunesse ?

Nous n'avons pas rencontré de soucis de jeunesse auxquels nous ne nous attendions pas. Comme nous le savons tous, la course reste le meilleur test pour une voiture neuve. Même si notre travail, tout au long des 5 000 km effectués lors du développement et des deux rallyes (terre et asphalte) avec différents pilotes, consiste à minimiser ce risque, il reste toujours une part de « découverte » lors des premières épreuves, comme nous avons pu le voir, une nouvelle fois, au dernier Tour de Corse dans toutes les catégories. Cela fait partie de notre métier. Il est important de rester vigilant et c'est indispensable d'avoir une capacité de réaction rapide aux problèmes que nous pouvons rencontrer.

Peut-on prétendre, un jour, à ce qu'une R4 rivalise avec les R5 actuelles ?

Il est clairement utopique de pouvoir imaginer une telle situation lorsqu'on est objectif et sensé. Les règlements techniques de la FIA sont suffisamment étudiés, et les balances de performance évaluées, pour que cela ne puisse pas se produire dans des conditions normales de compétition. La hiérarchie est respectée. Cependant, si un jeune pilote vient « chatouiller » les pilotes de R5, alors il faudra le surveiller de près !



La Fiat MR 500 X R4 n'a pas connu de soucis de fiabilité dans les Causses.



Premier Top 10 dans le relevé Championnat de France des Rallyes Terre.

performantes. Ce Top 10 est une surprise pour beaucoup de monde. Pour nous, c'est une grande satisfaction que d'avoir pu être les acteurs de ce premier départ en Championnat de France avec le retour d'une grande marque comme Fiat. Avec le team, nous savourons encore ce résultat ! » La performance entrevue satisfait Ugo Canavese : « Nous avons clairement vu qu'avec 30 ch de moins que les R5, nous arrivions à être parfois à seulement 1s au kilomètre du scratch dans certaines spéciales. Quand on connaît le plateau et le niveau, c'est très encourageant. »

LA VITESSE DE POINTE, UN HANDICAP ?

Ce Terre des Causses est réputé rapide, avec de très longues allonges favorisant les voitures à vitesse de pointe élevée. « Effectivement, les 164 km/h de vitesse max nous ont sûrement un peu pénalisés, mais ce n'est pas le plus important dans le pilotage. » Le Terre de Castine, plus sinueux, devrait être plus favorable à la R4. « Le terrain du Lot devrait mieux nous convenir mais ce

n'est pas pour autant que nous jouerons avec ceux de devant. Ce serait prétentieux de le dire », nuance Vincent. « Nous roulons dans une catégorie bien différente, mais nous croyons vraiment en son potentiel et nous ferons tout pour aller chercher la meilleure performance possible. Durant les Causses, nous avons travaillé sur le set-up en découvrant des choses plutôt intéressantes. Donc, je suis confiant ! »

LA FIABILITÉ

Niveau fiabilité, la MR 500 X semble déjà au top. « En termes de fiabilité, si on enlève le côté boueux, les mécaniciens ont passé un week-end plutôt cool car nous avons connu zéro souci », trouve Vincent Dubert. « Ce fut un week-end parfait pour le team et l'équipage. »

LES AMÉLIORATIONS À APPORTER

Après 150 km chronométrés en compétition, Vincent Dubert a déjà quelques idées d'améliorations : « Nous devons continuer à travailler sur certains points car j'ai un pilotage très propre. Nous

pouvons encore la rendre plus pointue. C'est ce qui me donne encore plus confiance car cette voiture nous réserve bien des surprises. Elle est bien née, n'importe qui peut se sentir tout de suite à l'aise derrière le volant. Grâce à cette facilité de conduite, nous avons été tout de suite bien dans le premier chrono malgré les conditions extrêmes. Nous sommes vraiment impatients d'être au prochain rallye car nous explorons différentes pistes très intéressantes. »

LES PROCHAINES APPARITIONS

La suite de la saison s'articule autour du programme de Vincent Dubert, qui devrait prendre part à l'intégralité du Championnat Terre. Nicolas Ciamin ratera l'épreuve d'ouverture du Championnat d'Italie Terre qui se dispute le même week-end que le Castine. L'Azuréen attaquera en Sardaigne sur la manche du Mondial puis sera aligné sur au moins trois autres manches. Milano Racing n'exclut pas l'idée qu'il effectue une (Haut-Var) ou deux apparitions sur la terre française aux côtés de Vincent Dubert. Une seconde voiture sera bientôt prête.





Chez Oreca, Carlos Pina Vaz est en charge de la commercialisation du kit R4 FIA.

LE POINT AVEC LE RESPONSABLE COMMERCIAL DU PROJET R4

CARLOS PINA VAZ

« LE KIT R4 INTÉRESSE FORTEMENT »

Quel est exactement votre job concernant le kit R4 FIA ?

Je m'occupe du côté commercial du projet. Je démarche les clients en les accompagnant de A à Z. Il y a plusieurs façons de pouvoir rouler avec le kit R4 : soit on monte une voiture pour la revendre ensuite, soit on la monte pour la faire rouler - comme c'est le cas chez Milano Racing -, soit des pilotes veulent simplement courir et il faut alors les mettre en relation avec les teams qui en possèdent. Je fais également la liaison avec les différents championnats auxquels le kit R4 participe.

Combien de kits ont été vendus ?

À ce jour (*courant avril*), nous avons vendu une quinzaine de kits, principalement en Europe et plus précisément en Finlande, en Espagne, en France, en Lituanie et en Autriche. L'Afrique du Sud est également un marché où nous sommes implantées, tout comme l'Argentine, ce qui fait que le kit R4 est présent sur trois continents. Il y a une dizaine de modèles différents en construction avec des marques comme Hyundai, Mazda, Toyota, Fiat, Audi, Seat ou encore Dacia. En France, outre Milano avec la Fiat 500, une Audi A1 est en construction en Espagne pour David Gandelli.

Existe-t-il des différences de réglementation selon les pays qui permettent de favoriser la R4 plus qu'une autre catégorie ?

Effectivement, notamment au Portugal où un Championnat kit R4 a été créé. On peut donc se battre pour un titre avec le produit. Dans certains pays, comme l'Afrique du Sud, il n'y a pas de R5 et, de ce fait, le R4 devient la référence pour viser la victoire. Longtemps, les S2000 ont été présentes par le biais des constructeurs mais, aujourd'hui, on est plus dans des voitures « maison ». Donc, l'arrivée du kit permet, de nouveau, de pouvoir viser un Championnat.

Les fédérations sont-elles réceptives à ce nouveau kit ?

Les approches sont différentes mais, globalement, on peut dire que c'est le cas. Cela peut pousser des filières jeunes, développer le business des teams avec un modèle différent de celui avec constructeurs et, donc, d'être moins dépendant d'eux. Nous avons des fédérations techniquement très à l'aise qui nous aident beaucoup sur les processus d'homologation. Ainsi, l'Espagne a autorisé, l'an passé, la présence de notre voiture de développement sur la finale Terre de son Championnat. La voiture n'était pas homologuée, mais la fédération a réussi à l'intégrer au

classement sans marquer de points. En Amérique Latine comme au Paraguay ou en Afrique du Sud, comme dit plus haut, le kit R4 intéresse fortement.

À moyen terme, quels sont les objectifs commerciaux d'Oreca pour se dire que le projet aura été une réussite ?

Il faut avoir une masse critique de voitures vendues et roulantes. C'est compliqué d'établir un chiffre précis. C'est un tout nouveau processus de travail puisque nous demandons aux teams de devenir constructeur de véhicule(s), en quelques sorte. Notre volonté est que le client réussisse à bien monter la voiture et qu'elle soit correctement homologuée. Le but est aussi d'avoir une variété de modèles avec des jeunes au volant car ce programme, à la base, a été conçu pour eux. Le projet avec Vincent Dubert en est le parfait exemple. Enfin, nous voulons être présents sur terre, mais également sur asphalte.

Sportivement, qu'attendez-vous des performances de la R4 sur la saison ?

Au Terre des Causses, il fallait tout découvrir en version course. L'état d'esprit était assez clair : montrer le potentiel de la voiture et faire en sorte que l'équipage soit à l'aise à son volant. Il ne faut pas qu'elle roule dans l'ombre des R5 mais nous savons que la performance dépend de plusieurs facteurs comme la météo. La R4 est plutôt efficace sur le gras.

Certains constructeurs de R5 ont montré quelques signes d'inquiétude quant à la R4, pensant qu'elle pourrait rivaliser avec leurs modèles, voire les devancer pour un coût financier moins élevé. Quelles sont vos réponses à ces interrogations ?

Tout le monde se pose forcément des questions quand on arrive dans un système déjà bien équilibré avec un produit nouveau. On s'apercevra assez vite dans la saison que tout le monde a sa place et que chacun peut exister sans faire de l'ombre à un autre.

Peut-on imaginer, dans un futur proche, une formule de promotion R4 ou un Championnat réservé au kit R4 pour des jeunes avec une dotation à la clé ?

Pleins de projets existent chez Oreca. Nous avons envie de faire beaucoup de choses et pas seulement en interne. Certaines fédérations aimeraient renouveler un peu leur Championnat en proposant quelque chose d'innovant. Donc, le temps nous le dira, mais rien n'est impossible à ce jour.

« LE BUT EST D'AVOIR UNE VARIÉTÉ DE MODÈLES AVEC DES JEUNES AU VOLANT CAR CE PROGRAMME, À LA BASE, A ÉTÉ CONÇU POUR EUX. »



La Fiat MR 500 X fait partie de la quinzaine de kits vendus, principalement en Europe.

Thibault Durbec n'a jamais cédé face à Sylvain Michel pour empocher un deuxième succès consécutif dans les Causse.



10

s1, l'écart maximal entre Sylvain Michel et Thibault Durbec à l'issue de l'ES7. La veille, les deux hommes étaient séparés par 8s5 à la fin de l'étape 1. Le vainqueur final, après une erreur qui lui a coûté une dizaine de secondes, n'a réussi qu'à prendre un écart maximal de 6s9 (ES1), réduit à 1s5 après l'ES3.

4

Citroën suivies par PH Sport dans les cinq premiers. Aux trois présents sur le podium, s'ajoute le nouveau en R5, Thomas Baudoin (C3).

DURBEC RÉSISTE

TEXTES FRÉDÉRIC DART. **PHOTOS** BASTIEN ROUX, SCD, DANIEL TRIAIRE & PIERRICK LE BRETON.

La course

Une victoire se joue en commettant moins de fautes que ses rivaux. À ce jeu, sur un terrain glissant, Durbec se montre le plus fort dans les Causse. Après la première boucle du samedi, il cède sa place de leader à un offensif S. Michel et ne lâche pas l'affaire. Dans l'ES9, le pilote de la Fabia se fait surprendre. « *La note était bonne, j'ai simplement voulu rester dans les traces et j'ai (un peu trop) effleuré le muret avec les roues légèrement braquées...* », raconte-t-il. « *C'est mon erreur, je l'assume entièrement. Il va vite falloir rebondir, maintenant.* » En deux rallyes, comme pour Wagner, au moins trois jokers sont grillés. Le Trophée Mixte by Michelin revient à Y. Rossel, retardé par une crevaillon et intercalé entre deux DS3 WRC, celle de Baud complétant le podium. Mal embarqué au début et sur la fin quand il traverse une pâture, Tirabassi pointe 4^e avec, dans son sillage, Th. Baudoin, néophyte en R5.



Brice Tirabassi intercale sa Hyundai i20 R5 entre les Citroën WRC et R5.



2 victoires consécutives pour Thibault Durbec qui rejoint, à ce score, au palmarès des Causses, Paul Chieusse. Le record de « l'ère moderne » est détenu par Jean-Marie Cuquo avec six succès.

Arnaud Mordacq survole toujours le Groupe N.



126

partants pour cette 24^e édition du Terre des Causses. L'épreuve de l'Écurie Uxello atteint le cap des plus de cent partants depuis 2006.



BILAN

Manche 1/7.

5/7 avril.

Organisé par l'ASA Route d'Argent & l'Écurie Uxello à Capdenac-Gare et Villeneuve-d'Aveyron (12).

24^e édition.

287,04 km dont 150,62 km chronométrés divisés en 10 ES (5 différentes à disputer deux fois).

Conditions : temps nuageux avec averses de pluie.

Engagés : 132 – Partants : 126 – Classés : 79.

Leaders : ES1 à 3 Th. Durbec – ES4 à 8 S. Michel – ES9 à 10 Th. Durbec.

Meilleurs temps : S. Michel 6 – Th. Durbec 4.

Classement final

1. Th. Durbec-JJ. Renucci (Citroën DS3 WRC), 1h30min30s3 (1ers GrA & A8W) – 2. Y. Rossel-Fulcrand (C3), à 1min24s0 (1ers GrR & R5) – 3. L. & Lu. Baud (DS3 WRC), à 1min59s2 (A8W) – 4. B. Tirabassi-Declerck (Hyundai i20), à 2min39s4 (R5) – 5. Th. Baudoin-Letourneau (C3), à 3min16s5 (R5) – 6. Amourette-Gauduin (Peugeot 208 T16), à 4min05s6 (R5) – 7. M. & Ma. Margailan (Skoda Fabia), à 5min02s6 (R5) – 8. V. Dubert-A. Coria (MR 500 X), à 5min27s4 (1ers R4) – 9. A. Mordacq-Vauclare (Mitsu Evo9), à 6min28s8 (1ers GrN & N4) – 10. Dinkel-Furst (i20), à 7min21s9 (R5) – 11. Lamouret-F. Delpech (Mitsu Evo 9), 7min30s8 (1ers A8) – 12. P. Dejean-L. Currat (Ford Fiesta), à 8min12s6 (R5) – 13. Marti-Laviale (Mitsu Evo 9), à 9min31s5 (A8) – 14. JL. Morel-Gidel (Subaru Impreza WRX), à 9min45s6 (N4) – 15. JB. Franceschi-Gorguilo (208 VTI), à 9min58s9 (1ers R2, 208 RC & 2RM) – 16. Desangles-Theron (Impreza STi), à 10min20s7 (R4) – 17. FX. Blanc-De Turckheim (208 VTI), à 10min23s7 (R2) – 18. P. Magnou-Belchacène (208 VTI), à 10min42s7 (R2) – 19. G. & L. Raynaud (VW Polo S2000), à 11min00s7 (1ers A7S) – 20. Pinheiro-F. Le Floch (208 VTI), à 11min02s4 (R2) – 21. A. Fotia-Sirugue (208 VTI), à 11min15s0 (R2) – 22. M. Franceschi-Manzo (208 VTI), à 11min19s8 (R2) – 23. JM. Manzagol-Patrone (Fiesta), à 11min47s8 (R5) – 24. Y. & B. Lopez (Impreza WRX), à 12min29s7 (N4) – 25. Cl. Guillot-Menchini (Fiesta WRC), à 12min36s6 (A8W) – 26. L. Mordacq-H. Mortier (Mitsu Evo 9), à 13min12s4 (R4) – 27. J. Vargas-G. Brion (208 VTI), à 13min19s5 (R2) – 28. L. Rossel-M. Maurin (208 VTI), à 13min42s7 (R2) – 29. A. Genesca-Gombert (Impreza STi), à 13min44s9 (R4) – 30. G. & V. Tardy (Impreza WRX), à 14min06s7 (A8) – 31. S. Lanquetin-M. Joly (208 VTI), à 14min31s2 (R2) – 32. D. & B. Salin (Impreza WRX), à 15min09s6 (R4) – 33. Crépy-B. Neyret-Gigot (Renault Clio), à 15min12s4 (1ers R3) – 34. France-Haddad (DS3), à 15min35s3 (R3) – 35. D. Delagne-Salva (208 VTI), à 15min36s9 (R2) – 36. J. Rousselin-Malfroy (208 VTI), à 15min53s5 (R2) – 37. L. & A. Blanck (Mitsu Evo 9), à 15min56s3 (A8) – 38. Poizot-M. Grand (208 VTI), à 17min06s5 (R2) – 39. Th. Venturini-B. Dreyer (208 VTI), à 17min08s1 (R2) – 40. G. Bouchet-Laperrière (Clio), à 17min15s4 (R3) – 41. S. Chapus-Favreau (Fabia), à 17min17s1 (R5) – 42. J. Bréchet-Th. Escartefigue (Saxo T4), à 18min12s2 (1ers A6K) – 43. Cl. Bully-Denuzière (Fiesta), à 18min14s0 (R2) – 44. G. & C. Puel (Mitsu Evo 8), à 18min21s7 (A8) – 45. Gransagne-Boudou (Clio RS), à 18min23s1 (1ers GrF2000 & F2-14) – 46. Fl. Sabatier-M. Pelamourgues (106 S16), à 18min57s8 (1ers A6) – 47. Camboulas-P. Guillot (Impreza STi), à 19min17s9 (A8) – 48. N. Thérond-Courtine (Saxo T4), à 19min40s5 (A6K) – 49. Eydoux-Fl. Frison (Saxo T4), à 19min45s3 (A6K) – 50. S. Baud-Craen (208 VTI), à 21min12s1 (R2) – 51. M. & A. Jarlan (Impreza), à 22min18s9 (A8) – 52. F. & L. Combe (206 XS), à 22min33s3 (A6K) – 53. A. Dejean-Gardes (Impreza STi), à 22min45s2 (N4) – 54. Nicoulau-A. Soulié (Saxo VTS), à 23min37s1 (1ers F2-13) – 55. C. Ginier-C. Palmer (206 RC), à 23min39s0 (F2-14) – 56. Mas-L. Biagetti (Mitsu Evo 9), à 23min40s8 (A8) – 57. Frelaut-Cassagnade (206 RC), à 24min24s8 (1ers A7) – 58. Lezeau-Reault (208 VTI), à 25min29s3 (R2) – 59. Belliaro-Amalberti (306 S16), à 25min38s5 (1ers N3) – 60. Ralite-Abbal (106 S16), à 26min02s2 (A6) – 61. Rakotomalala-Pomarède (106 R), à 26min43s7 (A6) – 62. Breniaux-A. Jacques (206 XS), à 27min36s6 (A6K) – 63. L. & A. Gellusseau (208 VTI), à 28min46s4 (R2) – 64. Gagneur-Bruchard (Saxo VTS), à 28min46s8 (A6) – 65. Vuittenez-Cote Collisson (106 XSi), à 29min15s5 (1ers N1) – 66. V. Verry-E. Delaire (208 VTI), à 29min19s0 (R2, 1ères Dames) – 67. L. Voisin-Honoré (206 GT), à 29min29s8 (A7) – 68. Tirat-L. Tamisier (Clio RS), à 30min11s7 (F2-14) – 69. J. Mougins-Chariot (Suzuki Swift Sport), à 32min40s5 (1ers T2) – 70. JM. & M. Brengues (205 GTi), à 32min50s0 (F2-13) – 71. S. Tamisier-Vandersteen (Clio RS), à 33min08s2 (F2-14) – 72. JP. Gley-Larguille (Impreza GT), à 33min23s5 (A8) – 73. Biau-Broliquet (206 XS), à 37min03s4 (A6K) – 74. V. Huc-Ruffel (106 XSi), à 44min57s6 (N1) – 75. P. Mazenq-Cournède (Fiesta ST), à 45min59s1 (N3) – 76. C. Cayla-S. Perrin (C2), à 45min44s4 (F2-13)* – 77. L. Fnaçois-A. Benoit (106 S16), à 5h43min25s1 (N2)* – 78. Gouy-Thilliez (C2), à 5h52min31s7 (R2)* – 79. Vantillard-P. Darras (205 GTi), à 5h57min20s0 (F2-13)*.

* Rallye 2

TROPHÉE MIXTE BY MICHELIN (3 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

Leaders : ES1 à 8 S. Michel – ES9 à 10 Y. Rossel.

M.t. : S. Michel 8 – Y. Rossel 2.

1. Y. Rossel, 1h31min54s3.

DEUX ROUES MOTRICES

1. JB. Franceschi, 1h40min29s2 – 2. FX. Blanc, à 24s8 – 3. P. Magnou, à 43s8... 10. Crépy, à 5min13s5 – 11. France, à 5min36s4...

Idem stats & classement 208 Rally Cup sauf précision dans les 15 premiers.

Forfaits

Clarety (Mitsu Evo 10), Maron-Girard (Mitsu Evo 9), W. Alvernes (Mitsu Evo 10), F. Fontaine (Mitsu Evo 5), Boulenc & JB. Bonin (208 VTI).

Principaux abandons

Dazy-Loizeaux (Clio RS), raison personnelle ; Vital-Cubizolles (Saxo), av ES1 – M. Pesenti-J. Etienne (206 XS), L. Casciani-E. Braquet (106 XSi), ES1 – P. & E. Gendreau (Saxo), sortie ES2 – J. Viala-B. Pons (206), av ES2 – E. Lopez-D. Perrenoud, E. Guignard-Meffre (Impreza STi), Carrère-Carmille (Impreza WRX), ap ES3 – Morard-Groulier (ZX), av ES4 – G. & A. Lafitte (Mitsu Evo 8), S. & M. Pouce (207 RC), Razafitrimo-Austruy (106 S16), sortie ; J. & L. Ayrinhac (207 RC), ES5 – Caumes-R. Sagnes (Mitsu Evo 9), A. Rocher-Paulhan, Bräjon-Salanson (Clio RS), av ES6 – Cachod-Pourcelot (DS3 R3), sortie ; B. & Cl. Bergounhe (206), Th. Santiago-J. Pacaud (Clio), ES6 – F. Moulin-F. Turrière (Clio), ap ES6 – Feraud-Duchemin (C4 WRC), Ch. Rocard-P. Masson (208), W. Wagner-K. Millet (Polo), H. Margailan-Ch. Dalmasso (Fiesta R2J), A. Vaysse-Cl. Laurens (106), L. & Th. Chabbert (206), av ES7 – Falco-Boueri (Fabia R5), Campagnoli-Arena (Impreza STi), A. Chassaniol-G. Giraud (Mitsu Evo 4), Piagnolo-A. Gilhodes (306), ES7 – Tapada-Cayon Genezbrières (106), Th. Perrot-Th. Guaiard (Clio RS), ap ES7 – Y. & V. Panagiotis (325 IX), ES8 – Roblin-Party (205), ap ES8 – S. Michel-Degout (Fabia R5), suite touchette ; Condamines-Jolié (Saxo T4), ES9 – Raoux-Magat (Fabia R5), différentiel ; G. & A. Pantel (306 S16), av ES9 – G. & Ch. Munster (Adam), JL. & A. Eck (Impreza WRX), G. Martin-Faccio (106), F. Perrin-Baumet (208), ES10 – L. & C. Priolo (Fiesta R5), J. Chassaniol-F. Tromel (Mitsu Evo 9), raison personnelle ap ES10.

Classements Championnats

Pilotes : 1. Th. Durbec, 41 pts – 2. Y. Rossel, 36 – 3. L. Baud, 29 – 4. B. Tirabassi, 27 – 5. V. Dubert, 24 – 6. Th. Baudoin & A. Mordacq, 23... (21 pts pour tous les autres vainqueurs de classes)

Deux roues motrices : 1. JB. Franceschi, 41 pts – 2. FX. Blanc, 32 – 3. P. Magnou, 27 – 4. Pinheiro, 23 – 5. Crépy, 22...

Trophée Mixte by Michelin : 1. Pellier & Y. Rossel, 20 pts (après 2 manches).

LES NOUVEAUX VENUS

Pour la première fois sur la terre, Alexandre Gransagne et Yohann Frelaut, plus expérimentés que Mickaël Crépy (débutant) et Florian Nicoulau (troisième rallye), remportent leurs classes respectives.

Textes Frédéric Dart & Daniel Triaire. Photos Daniel Triaire & Pierrick Le Breton.



1^{er} F2-13, 2^e Gr. F2000,
54^e : Florian Nicoulau-
Anthony Soulié (Citroën
Saxo VTS).

GROUPE R (51 PARTANTS, 36 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 8 S. Michel – ES9 à 10 Y. Rossel.
M.t. : S. Michel 8 – B. Tirabassi & M. Margaillan 1.

R5 (14 PARTANTS, 9 CLASSÉS)
Idem groupe.

R4 (6 PARTANTS, 5 CLASSÉS)
Leader & m.t. : ES1 à 10 V. Dubert.

R3 (6 PARTANTS, 3 CLASSÉS)
Leaders : ES1 à 5 Cachod – ES6 à 10 Crépy.
M.t. : Crépy 4 - Cachod 3 – France 2 – G. Bouchet 1.

R2 (24 PARTANTS, 19 CLASSÉS)
Idem 208 Rally Cup.

R2J (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)
ES1 H. Margaillan (abandon).

GROUPE A/FA (35 PARTANTS, 25 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 10 Th. Durbec.
Meilleurs temps : Th. Durbec 9 - L. Baud 1.

A8W (4 PARTANTS, 3 CLASSÉS)
Idem groupe.

A8 (13 PARTANTS, 9 CLASSÉS)
Leader : ES1 à 10 Lamouret.
M.t. : Lamouret 9 - Marti 1.

A7S (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)
G. Raynaud.

A7 (4 PARTANTS, 2 CLASSÉS)
Leaders : ES1 à 5 A. Rocher – ES6 à 10 Yo. Frelaut.
M.t. : Yo. Frelaut 5 - A. Rocher 4 – G. Pantel 1.

A6K (8 PARTANTS, 6 CLASSÉS)
Leaders : ES1 à 8 Condamines – ES9 à 10 J. Bréchet.
M.t. : Condamines 6 – Eyduoux 4.

A6 (5 PARTANTS, 4 CLASSÉS)
Leader & m.t. : ES1 à 10 Fl. Sabatier.

GROUPE F2000 (22 PARTANTS, 8 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 10 Gransagne.
M.t. : Gransagne 7 - C. Cayla 3.

F2-14 (12 PARTANTS, 4 CLASSÉS)
Leader : ES1 à 10 Gransagne.
M.t. : Gransagne 9 – Th. Santiago 1.

F2-13 (10 PARTANTS, 4 CLASSÉS)
Leaders : ES1 P. Gendrau – ES2 à 5 C. Cayla – ES6 à 10 Nicoulau.
M.t. : C. Cayla 6 – Nicoulau 3 - P. Gendrau 1.

GROUPE N/FN (18 PARTANTS, 10 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 10 A. Mordacq.
M.t. : A. Mordacq 9 – J.-L. Morel 1.

N4 (9 PARTANTS, 4 CLASSÉS)
Idem groupe.

N3 (4 PARTANTS, 2 CLASSÉS)
Leaders : ES1 à 5 Brajon – ES6 à 10 Belliaro.
M.t. : Brajon 5 – P. Mazenq 4 – Belliaro 1.

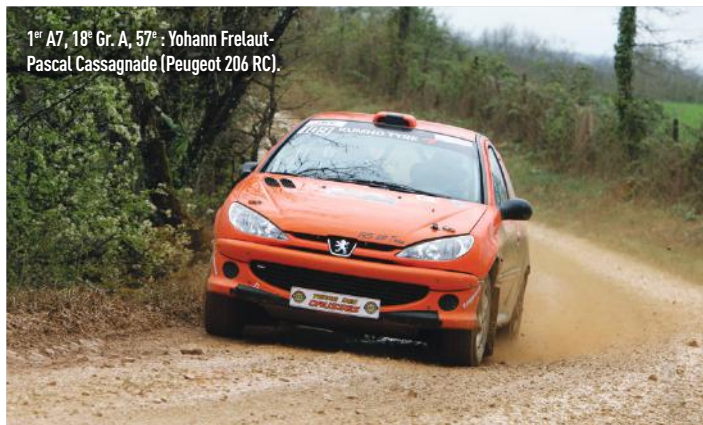
N2 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)
Leader & m.t. : ES1 à 10 J. Mougin.

N1 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)
Leader & m.t. : ES1 à 10 V. Vuittenez.

1^{er} R3, 23^e Gr. R, 33^e : Mickaël Crépy-Benoît Neyret-Gigot (Renault Clio).



1^{er} A7, 18^e Gr. A, 57^e : Yohann Frelaut-Pascal Cassagnade (Peugeot 206 RC).



1^{er} A6K, 9^e Gr. A, 42^e : Julien Bréchet-Thomas Escartefigue (Citroën Saxo T4).



1^{er} Gr. F2000 & F2-14, 45^e : Alexandre Gransagne-Ludovic Boudou (Renault Clio RS).

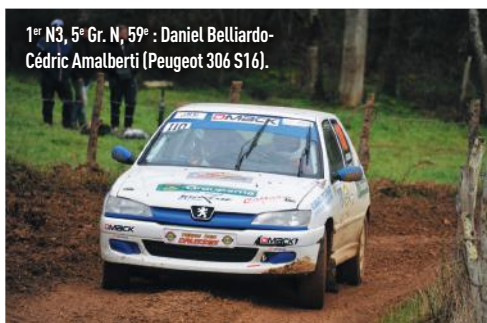


Corentin Cayla (à droite) et son copilote, Sidoine Perrin.

LE LOCAL : CORENTIN CAYLA PRIX PAS DE BOL

Quand on habite Villeneuve, la plaque tournante du Terre des Causses, et que son père, Christian, est pilote, le virus est vite attrapé. En 2011, Corentin Cayla, 18 ans, prend son premier départ sur « son » rallye au volant d'une 106 déjà en F2-13. Étudiant, il n'enfile le casque qu'une à deux fois par an. C'est pourquoi, à 26 ans, il n'a que quatorze rallyes à son actif dont huit « Causses ». Lui, son frère Anaël, avec lequel il partage les baquets de gauche comme de droite, et son père ne comptent pas leurs heures de travail sur la Citroën C2 F2-13, équipée d'un moteur de Saxo, d'une boîte séquentielle de R2 et d'amortisseurs deux voies retravaillés par HBR à Toulouse. Le résultat s'avère efficace. La performance est au rendez-vous lors de cette édition. Largement en tête de sa classe, Corentin est en lice pour le podium de groupe mais l'embrayage lâche sur la liaison du samedi. Le remplacement de la pièce fautive s'effectue dans la nuit afin de repartir en Rallye 2 le lendemain. Dimanche soir, le jeune ingénieur en énergie renouvelable n'est pas trop déçu : « Nous arrivons à terminer en réalisant des bons chronos et en nous faisant plaisir, c'est l'essentiel. » (DT)

1^{er} N3, 5^e Gr. N, 59^e : Daniel Belliaro-Cédric Amalberti (Peugeot 306 S16).



1^{er} N2, 7^e Gr. N, 69^e : Jules Mougin-René Chariot (Suzuki Swift Sport).



1^{er} N1, 6^e Gr. N, 65^e : Victorien Vuittenez-Maxime Cota Colisson (Peugeot 106 XS).



1^{er} A8, 3^e Gr. A, 11^e : Paul Lamouret-Florent Delpech (Mitsubishi Evo 9).



1^{er} A7S, 5^e Gr. A, 19^e : Gabriel & Lucie Raynaud (VW Polo S2000).



1^{er} A6, 11^e Gr. A, 46^e : Florent Sabatier-Marine Pelamourgues (Peugeot 106 S16).



SÉBASTIEN LOEB RACING LA FILIÈRE JEUNES



L'équipe de Sébastien Loeb et Dominique Heintz lance en 2019, un programme en rallye destiné à aider William Wagner et Anthony Fotia à accéder au plus haut niveau.



TEXTE FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS BASTIEN ROUX & PIERRICK LE BRETON.

L'histoire était écrite d'avance. Sébastien Loeb Racing allait s'orienter, un jour ou l'autre, vers le rallye, tant il est présent dans l'ADN de Sébastien Loeb et de Dominique Heintz. « Au début, quand nous avons lancé le team, je n'avais pas envie d'aller vers le rallye », confirme le nonuple Champion du Monde. « Nous nous sommes orientés vers le circuit, ma discipline d'alors. Les années passant, le rallye s'avère réellement ma passion. Nous y sommes venus naturellement

en 2016 avec l'idée d'aider des jeunes pilotes à réaliser leur rêve et de rendre au sport auto ce qu'il m'a donné. Une carrière tient à la générosité des hommes et à leur passion. Alors, si je peux transmettre à mon tour, je le fais avec grand plaisir. »

L'aventure débute avec Terry Folb (JWRC) sur la Citroën DS3 R3T Max, Quentin Giordano (WRC2, Coupe de France puis Championnat de France en 2017), Dominique Rebout (Coupe de France) et se poursuit l'année suivante avec

Charles Martin (Championnat de France) sur la Peugeot 208 T16. En 2018, Léo Rossel intègre SLR pour disputer la 208 Rally Cup. Le boss effectue quelques piges au volant de différentes montures. « Ces années nous permirent de



NOTRE PHILOSOPHIE DE PROJET SPORTIF EST DE PERMETTRE À DE FUTURS TALENTS, QU'EN ONT PAS FORCÉMENT LES MOYENS, D'ACCÉDER AU PLUS HAUT NIVEAU.
DOMINIQUE HEINTZ

voir comment ça se passait », soutient Heintz avec humilité. « Nous avons appris. »

Création d'une filière

Cette saison, l'ambition est plus claire avec la création d'une filière. « C'est l'une des priorités de cette saison avec des perspectives de montée en puissance. C'est une véritable politique d'hommes et sportive pour le team », confirme Heintz, qui raconte : « En septembre dernier, Sébastien vient me voir et me dit : "Il faut qu'on aille vraiment en rallye. Ça colle avec mon retour. J'ai envie de m'impliquer". L'objectif a alors changé. Nous avons voulu construire ce nouveau projet : essayer de trouver le futur champion. Toutefois, nous ne nous fixons aucun objectif. Si nous avons bien compris quelque chose en rallye, c'est qu'un projet est compliqué à monter. Il y a énormément de passion et de motivation mais pas de moyens (financiers). Comme ce fut le cas pour Seb il y a vingt-cinq ans. C'est sur cette base que nous partons. Notre philosophie de projet sportif, avec l'aide de partenaires, est de permettre à des futurs talents, qui n'ont pas forcément les moyens, d'accéder au plus haut niveau. »

Se confronter aux références

William Wagner dispose de la VW Polo GTI R5, acquise par le team durant l'intersaison, pour le Championnat de France des Rallyes et Anthony Fotia, de la Peugeot 208 R2 pour la 208 Rally Cup (voir interview pages suivantes). « Je suis convaincu qu'il faut aller là où sont tous les meilleurs,

les repères », justifie Heintz à propos des orientations des programmes des sélectionnés (SLR n'est pas inscrit volontairement au Championnat Team). « C'est un choix sportif que d'aller dans le Championnat de France. C'est permettre à William de se confronter sur son terrain à Yoann Bonato, la référence actuelle, qui joue les premiers rôles en WRC2. Nous avons envie qu'il aille le concurrencer et parvienne à être devant. Quant à la formule de promotion, aucun pilote français ne parvient au plus haut niveau sans passer par cette voie. Ça donne une étiquette au pilote et situe sa vraie valeur. »

SLR vers le WRC ?

En tant qu'équipe, Sébastien Loeb Racing lorgne-t-il vers le WRC, le summum de la discipline ? « Bien sûr, c'est un objectif d'avenir », répond Loeb. « Mais c'est compliqué d'y arriver. Ça ne se fait pas comme ça, du jour au lendemain. L'implication pour un team en WRC passe par le soutien d'une marque. Nous ne ferons pas la porte. Nous montrons que nous sommes capables de travailler avec différents constructeurs. Si une opportunité se présente, nous irons. » Heintz renchérit : « Pour aller en WRC, des conditions devront se mettre en place. Rien n'empêche d'aller en Mondial sur une ou deux manches. Notre stratégie est de monter en puissance dans la hiérarchie et de ne pas griller les étapes. Nous préférons construire sur une bonne base. Le Championnat de France en est une très bonne. »



Sébastien Loeb Racing se divise en rallye. Une équipe est dévolue à la VW Polo...



... et une autre à la 208 R2 dans le Village 208 Rally Cup instauré en 2019.

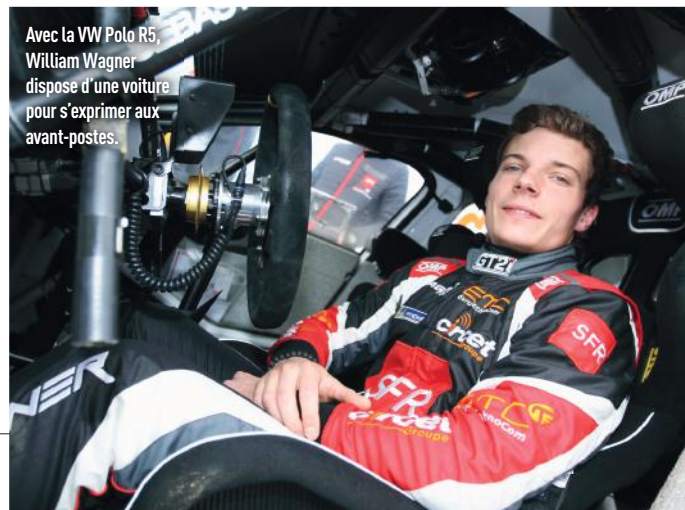
SUR PLUSIEURS FRONTS

En 2019, SLR est aussi engagé en circuit. La Porsche Carrera Cup France fait partie du programme annuel depuis 2012, bien que l'Alpine Total Europa Cup séduise. Dans la Coupe du Monde des Voitures de Tourisme (FIA WTCR), une association avec Volkswagen est scellée. « En 2018, ce fut une période d'observation du constructeur. Notre stratégie était de mettre en avant notre savoir-faire et nos compétences techniques. Nous avons à su nous mettre à leur niveau », soutient Heintz. Quatre Golf GTI sont engagées pour le Marocain Mehdi Bennani, l'Anglais Rob Huff, l'Allemand Benjamin Leuchter et le Suédois Johan Kristofferson. « Nous avons une belle équipe pour jouer les premiers rôles », note Loeb. SLR souhaite continuer à s'impliquer dans le Rallycross où le team alsacien a été aux côtés de Grégoire Demoustier en WRX. « Deux voitures sont à l'atelier, prêtes à rouler », indique Heintz. « Un projet est en place. Nous allons choisir les épreuves sur lesquelles nous serons présents. »

EN BREF

- **1^{er} décembre 2011** : lancement du Sébastien Loeb Racing. « Deux objectifs à la fois ambitieux et réalistes avaient été fixés : participer aux 24 Heures du Mans dans les trois ans et être le bras droit d'un constructeur », se souvient Heintz. Les missions ont été accomplies avec une 8^e place (4^e de la catégorie LMP2) lors de la première participation à la célèbre course d'endurance en 2014 et une collaboration fructueuse avec Citroën en WTCC entre 2015 et 2017. Sébastien Loeb est maintenant soulagé : « Nous avons eu des moments de doute, notamment par rapport aux investissements. Nous avons connu de belles évolutions et avons été récompensés. »

- **L'équipe basée à Soultz-sous-Forêt (67) est composée, actuellement**, d'une trentaine de personnes employées à temps plein et de collaborateurs. « Le personnel est très jeune avec des expériences multiples », précise Heintz. « La majorité est là depuis le début. C'est une fierté. »



Avec la VW Polo R5, William Wagner dispose d'une voiture pour s'exprimer aux avant-postes.

ANTHONY FOTIA «UNE ANNÉE À NE PAS GÂCHER»

Après deux saisons dans le Championnat Junior, l'Azuréen rejoint Sébastien Loeb Racing et la formule de promotion Peugeot avec l'ambition de franchir une nouvelle étape dans sa carrière.

PAR FRÉDÉRIC DART. PHOTOS PIERRICK LE BRETON, SCD & ©PEUGEOT SPORT/AMAP-PIERRE SIMENEL



Comment s'est effectué ce rapprochement avec Sébastien Loeb Racing ?

Après le Var 2017 au sein de cette équipe, qui s'est très bien passé avec la victoire de la manche en 208 Rally Cup, je suis resté en contact avec Jean-Philippe (Nicolao), le responsable technique. Fin 2018, j'hésitais entre repartir avec la Ford Fiesta R2J, dont le budget était plus raisonnable, et me relancer en 208. Une proposition pour la Peugeot m'a été faite par SLR. Je ne pouvais pas la refuser. Tout s'est concrétisé en janvier. Le projet est aussi de rouler avec la Polo R5 sur quelques manches. La priorité reste, bien entendu, la 208 Rally Cup.

Qu'est-ce qui vous séduit dans ce team ?

Rien que l'entourage et l'objectif sont différents. L'équipe est pro et performante. Au niveau médiatique, c'est top. Le patron, c'est Sébastien Loeb. Ça met une pression supplémentaire, mais positive. Il est là pour aider, même si l'essentiel passe par Jean-Philippe et Dominique (Heintz). Il y a moyen de faire de belles choses. J'ai une confiance totale en ses membres.

Quel est l'objectif de la saison ?

L'objectif est de gagner. La terre est mon point faible. Je vais travailler sur mon système de notes et lors de séances d'essai. Pratiquer le sport est également important. Nous allons donner le maximum pour être au top. Ce n'est pas une année à gâcher.

Quel est l'adversaire désigné ?

Jean-Baptiste Franceschi est le grand favori avec l'expérience, surtout sur la terre, et les

bons résultats qu'il a acquis en Mondial l'an passé. Sa présence peut apporter du positif et permettre d'évoluer. Je vais tout faire pour aller le chercher !

Le prix de fin de saison attribué au vainqueur final vous paraît-il attractif chez Peugeot en 2019 ?

Certes, il n'y a pas la récompense de monter en WRC2 comme dans le Championnat Junior mais, déjà, on court pour gagner. Une victoire est une super carte de visite. On ne sait jamais, ça peut ouvrir des portes. Évoluer dans le Championnat de France des Rallyes ou monter en WRC apporte une

“ **JE PASSE PAR UNE FORMULE DE PROMOTION POUR MONTER D'UN NIVEAU.** ”



La saison d'Anthony Fotia débute par une 5^e place au Terre des Causses.



La promo 2019 de la 208 Rally Cup au départ du Terre des Causses.



« JB » Franceschi s'annonce comme l'homme à battre cette saison.

expérience supplémentaire. Financièrement, je ne peux pas sauter les étapes. Je passe par une formule de promotion pour monter d'un niveau.

Votre particularité est d'évoluer dans un environnement familial...

Jusqu'à il y a un an et demi, j'avais toujours du mal à avoir un coéquipier fixe. Alors j'ai choisi mon oncle, Didier Sirugue, pour être mon copilote. Il a l'expérience et sait ce que j'attends ; il était mon mécanicien durant une période. Ça permet d'être en confiance. Et puis, pour se libérer du travail, c'est plus simple pour tous les deux. Nous formons un ensemble.

CV

Né le 1^{er} avril 1996 (23 ans).

Réside à Roquebillière (06).

Profession : agent des routes à la métropole de Nice Côte-d'Azur.

Débuts en rallye : 2015.

Principales étapes

2015 : Citroën Racing Trophy Junior et CFR Junior (8^e) sur DS3 R1. Participe à des rallyes de la Coupe de France sur Renault Clio R3 et Peugeot 208 R2 (+ Var).

2016 : Citroën Racing Trophy sur DS3 R3 puis Volant Peugeot (13^e) sur 208 R2. Participe aussi à des rallyes de la Coupe de France sur Honda Civic Type-R.

2017 : CFR Junior (12^e) sur Ford Fiesta R2J. Rallyes (1^{er} 208 Rally Cup au Var) et Finale de la Coupe de France sur 208 R2. 1^{er} au Régional de la Vésudie sur Škoda Fabia R5.

2018 : CFR Junior (3^e, quatre podiums) sur Ford Fiesta R2J. 1^{er} au Régional de la Vésudie sur 208 T16. VHC sur BMW M3. Var sur C3 R5 (11^e).

Copilote : Didier Sirugue.

TERRE DES CAUSSES (6-7 AVRIL)

LA COURSE

Les favoris sont au rendez-vous. À l'entame du second tour, samedi, L. Astier parvient à se donner un peu d'air (7s6) face à J.-B. Franceschi, à ses trousses depuis le début (1s2 d'écart après 3 ES), mais part à la faute dans l'ES6. Le lendemain, le Champion Junior 2017 contrôle P. Magnou, brillant après près d'un an d'inactivité, et le tenace F.-X. Blanc. Ce dernier parvient à ses fins pour la 2^e place dans la dernière ES et offre le doublé à Sarrazin Motorsport. Pinheiro et Fotia engrangent, eux aussi, des points qui vont valoir cher cette saison.

LE CHIFFRE

17 partants pour cette entame de la saison, soit, par rapport à 2018, un de moins sur ce rallye et dans la moyenne observée.

FICHE TECHNIQUE

Manche 1/7

17 partants, 15 classés.

Leaders : ES1 à 5 L. Astier – ES6 à 10 J.-B. Franceschi.

M.t. : L. Astier 4 – J.-B. Franceschi, P. Magnou & F.-X. Blanc 2.

Classement

1. J.-B. Franceschi-Gorguilo, 1h40min29s2 – 2. F.-X. Blanc-De Turckheim, à 24s8 – 3. P. Magnou-Bekhaçène, à 43s8 – 4. Pinheiro-F. Le Floch, à 1min03s5 – 5. A. Fotia-Sirugue, à 1min16s1 – 6. M. Franceschi-Manzo, à 1min20s9 – 7. J. Vargas-G. Brion, à 3min20s6 – 8. L. Rossel-M. Maurin, à 3min43s8 – 9. S. Lanquetin-M. Joly, à 4min32s3 – 10. Fl. Delagne-Salva, à 5min38s0 – 11. J. Rousselin-A. Malfoy, à 5min54s6 – 12. Poizot-M. Grand, à 7min07s6 – 13. Th. Venturini-B. Dreyer, à 7min09s2 – 14. S. Baud-Craen, à 11min13s2 – 15. Lezeau-Reault, à 15min30s4.

Abandons

L. Astier-G. Dini, mécanique ap ES6 – K. Portal-Chiappe, décision perso ap ES10.

Classement provisoire

1. J.-B. Franceschi, 20 pts – 2. F.-X. Blanc, 15 – 3. P. Magnou, 12 – 4. Pinheiro, 10 – 5. A. Fotia, 8...

Manche suivante

Terre du Haut-Var (28/30 juin).

ROMAIN DI-FANTE LE REVENANT



Romain Di-Fante passe à la Clio.

Après avoir connu le succès mais surtout les déceptions en formule de promotion, le Niçois relance sa carrière chez Renault. Il aborde le rallye différemment.



TEXTES FRANÇOIS BODIN & FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS FRANÇOIS BODIN & BASTIEN ROUX.

En regardant la liste des noms au palmarès, être titulaire de l'opération Rallye Jeunes permet de nourrir de sérieuses ambitions. Quand il accède à ce volant, Romain Di-Fante n'en manque pas. S'il est néophyte, ce n'est pas le cas de son équipier Yohan Rossel. La confrontation est parfois pesante. « À 19 ans, je débarquais avec l'inconscience, la méconnaissance des rallyes, de l'auto, de mes limites. Il y a eu de la malchance, mais j'étais proche », retient le Niçois qui ne peut redoubler malgré une progression constante. Aidé par son père, il poursuit dans le Championnat Junior avec la Citroën DS3 R1. Les deux saisons sont ponctuées de bonnes places au général

et aussi par une importante sortie qui le marque dans sa chair. Rétabli, Romain repart en Junior qui se poursuit avec la Ford Fiesta. Mais, face au manque de réussite, l'aventure s'arrête vite : « Le budget pour faire des essais et rouler dans des bonnes conditions me manquait. Je suis un compétiteur et ne pas gagner, c'est frustrant. »

Approche nouvelle

L'ex-Rallye Jeunes a grandi et choisit, à 25 ans (seulement), de rebondir dans le Clio R3T Trophy avec une approche nouvelle : « Maintenant, je prends les choses autrement. Je fais ce qu'il faut pour me faire plaisir et m'imposer. J'ai un bon contact avec l'équipe Naudon Rallye Services qui me permet

d'avoir une auto irréprochable, très coupleuse, bien différente de ce que j'ai connu auparavant. Je suis également accompagné par un copilote expérimenté, Patrick Chiappe. » Romain sait qu'il peut réussir : « Je suis bien dans ma vie, je veux me faire plaisir, c'est la

bonne alchimie pour réussir. » Un shakedown studieux et le Rallye Lyon-Charbonnières démarre : deuxième temps ! Malheureusement, dès l'ES2, une crevaillon ruine l'espoir de bien figurer. À la mi-journée, c'est un Romain amer, déçu, qui arrive à l'assistance. Il se



Patrick Chiappe (en combinaison) et Nathaël Naudon apportent leurs compétences.



ressaisit, la confiance revient progressivement au cours du deuxième tour. Au départ de la seconde journée, l'équipage est motivé pour terminer au mieux le rallye. Il montre qu'il est dans le coup, signant des temps de premier ordre dans la première boucle. Au regroupement, le sourire est là, la concentration maximale : « *Nous allons essayer d'aller chercher la cinquième place* », glisse-t-il... Quatre meilleurs temps viennent ponctuer la fin de son rallye. Le contrat est rempli. « *Je suis satisfait du niveau affiché. Devant, ça roule très vite. Je montre que je peux le faire aussi. Il faut poursuivre sur cette lancée dès la prochaine manche, dans les Vosges !* »



Les vingt-cinq équipages du Clio R3T Trophy au départ du Lyon-Charbo.



CV

Né le : 8 mars 1994 (25 ans).

Réside à : Nice (06).

Profession : préparateur de boissons.

Débuts en rallye : 2014.

Principales étapes :

2014 : Lauréat de l'opération Rallye Jeunes. Championnat de France des Rallyes Junior et Citroën Racing Junior Trophy (6^e, une victoire au Var) sur Citroën DS3 R1.

2015 : CFR Junior (3^e, une victoire) et CRJT (2^e, une victoire) sur DS3 R1.

2016 : CFR Junior et CRJT (3^e, une victoire) sur DS3 R1.

2017 : CFR Junior (4^e) sur Ford Fiesta Junior. deux épreuves de la Coupe de France sur Peugeot 306 F2-14 (une victoire de classe).

2018 : quatre épreuves de la Coupe de France (trois victoires de classe, quatre podiums) et Antibes en 208 Rally Cup (abandon).

Boris Carminati affiche ses ambitions d'entrée.



LYON-CHARBONNIÈRES (19-20 AVRIL)

LA COURSE

B. Carminati pose les jalons d'entrée, mais doit écarter la menace Ferrarotti qui grappille du temps. L'Italien finit par aller à la faute et laisse Carminati dérouler jusqu'à son premier succès de la saison. Pour la 2^e place, D. Nicolas finit par avoir le dernier mot sur G. Jean au terme de l'ultime ES. « *Le niveau s'est bien élevé depuis l'an passé avec l'arrivée de sérieux clients comme Ferrarotti ou Di Fante. Nous devrions être quatre ou cinq à prétendre au titre* », prédit Carminati, du coup favori n° 1.

LE CHIFFRE

25 partants pour cette manche d'ouverture. Record battu en cinq éditions.

FICHE TECHNIQUE

Manche 1/6

25 partants, **20** classés.

Leader : ES1 à 15 B. Carminati.

M.t. : B. Carminati 7 – Ferrarotti & Di-Fante 4.

Classement

1. B. Carminati-M Lacruz, 2h02min46s6 – 2. D. Nicolas-V. Sarreaud, à 1min39s1 – 3. G. Jean-Pascaud, à 1min53s9 – 4. Pitot-R. Brun, à 2min34s7 (1er Junior) – 5. Di-Fante-Chiappe, à 2min59s5 – 6. Noé-Vignolle, à 3min04s7 – 7. Courtois-Risser, à 3min10s2 – 8. Jamet-Secache, à 4min05s3 – 9. Tozlanian-Pacaud, à 4min35s5 – 10. JJ. Perez-Espino, à 5min25s4 (1er Gentleman) – 11. Ph. & A. Rageau, à 5min57s1 – 12. Stejskal-Viktora, à 6min04s7 – 13. P. & C. Bérard, à 7min33s9 – 14. Patenotte-Goutel, 8min39s6 – 15. Marry-J. Duc, à 8min44s2 – 16. G. Bertrand-K. Gehin, à 10min18s6 – 17. Y. Lambert-Biegalka, à 11min21s3 – 18. Filippi-Mazotti, à 11min45s3 – 19. Herbelin-Boudaud, à 13min46s0 – 20. Erickson-Chang-Gelsomino, à 20min01s4 (1ère féminine).

Abandons

La Rochefoucauld-Coutin, mécanique ap ES1 – Ch. Berton-C. Pages, sortie ES6 – Frontier-J. Vidal, non partant étape 2 – Walter-Raincourt, mécanique ap ES9 – Ferrarotti-Fenoli, sortie ES11.

Classement provisoire

1. Carminati, 30 pts – 2. D. Nicolas, 18 – 3. G. Jean, 15 – 4. Di-Fante, 13 – 5. Pitot, 12...

Manche suivante

Vosges Grand Est (14/16 juin).

BELLE AMBIANCE

Notre collaborateur Quentin Ribaud nous raconte sa découverte de ce Championnat Junior.



PAR QUENTIN RIBAUD & FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS BASTIEN ROUX.



Quentin Ribaud découvre la Ford Fiesta et le Championnat Junior dans des conditions extrêmes.

Après trois années passées en 208 Rally Cup, où l'ambiance n'a pas toujours été au beau fixe, j'avais hâte de découvrir, cette saison, celle du Championnat Junior. Avec vingt-deux autres équipages présents au départ de la première manche, on peut dire qu'il y avait du monde et pas mal de nouvelles têtes pour moi. J'en connaissais déjà certains, venus rouler en 208 ou par notre proximité géographique, mais j'ai découvert la plupart des autres pilotes. Dès la conférence de presse et les photos officielles, j'ai senti une ambiance bon enfant, plutôt décontractée, où tout le monde se parle sans se regarder de travers. Certains sont des déconneurs, d'autres sont plus réservés, mais j'ai été

plutôt bien accueilli, y compris par les dirigeants, Philippe Soulet et Margot Baheux, entre autres. Si, en 208, je pouvais sentir les enjeux sportifs du Championnat avec des concurrents qui n'hésitaient pas à jouer l'intox pour déstabiliser leurs adversaires, je n'ai pas eu ce ressenti en CFRJ. Nous nous battons tous contre le chrono mais, une fois le casque enlevé, pas de tactique

psychologique pour déstabiliser qui que ce soit. Le fait qu'il n'y ait que des Français dans cette compétition a facilité le dialogue entre nous. Un groupe Facebook comprenant l'ensemble des concurrents du Championnat a même été créé. Nous pouvons échanger, rigoler de nos mésaventures et parler de nos divers projets. C'est définitivement un beau Championnat. Certains sont là

pour gagner, d'autres pour le simple plaisir de se battre à armes égales et des nouveaux viennent prendre de l'expérience pour le futur.

Cartier, enfin !

À propos des résultats du Touquet, je pense que nous avons été plusieurs à être agréablement surpris par les performances de Victor Cartier. Il a gagné sa première manche en formule de promotion. Il faudra voir s'il est aussi à l'aise sur un terrain différent. Attention également à Hugo Margailan, qui reste une valeur sûre quelles que soient les conditions et la typologie de l'épreuve. Même s'il a abandonné, Mathieu Franceschi demeure un candidat au titre et il me tarde

“ NOUS NOUS BATTONS TOUS CONTRE LE CHRONO MAIS, UNE FOIS LE CASQUE ENLEVÉ, PAS DE TACTIQUE PSYCHOLOGIQUE POUR DÉSTABILISER QUI QUE CE SOIT.”

de voir si Florent Todeschini confirmera ses chronos à l'Antibes. Même si j'ai offert le podium à Tom Vanson à la suite de ma crevaison dans le dernier chrono, il a réalisé une belle course, certes dans son jardin mais il fallait le faire. Enfin, Hugo Louvel, Clément Bully et Louis Myr se sont également illustrés par certains chronos très prometteurs ; il faudra les surveiller sur la suite de la saison. En revanche, pas de chance pour Damien Mattei, contraint à l'abandon avant le premier chrono... Rendez-vous à Antibes pour la suite du Championnat !

La promo 2019 du Championnat de France des Rallyes Junior avec Nicolas Deschaux, président de la FFSA.



TOM VANSON, LA PREMIÈRE SURPRISE

« Tu as fait chialer ton père (Yohan) dans le camion ! », rapporte Gaëtan Houssin, le copilote qui a pris sa retraite fin 2018, en venant féliciter Tom Vanson, Nordiste comme lui. « Premier Touquet fini au volant, première en formule de promotion et 3^e ! », ajoute ce grand gaillard heureux qui surprend. « J'ai remonté des places en récupérant des secondes. Des concurrents ont aussi commis des erreurs ; Ribaud crève et perd 30s dans la dernière ES. Je n'espérais pas pareil résultat ! En copilote mon père sur ce type de terrain, j'ai beaucoup appris et ça m'a servi. À l'échelon local, je pense aller vite. Mais là, ça roule très très vite. Je suis sur un bon rythme dans une spéciale et je prends 5 à 6s par les autres. En "mettre plus" ne serait pas raisonnable pour moi ! À Antibes, je vais apprendre les routes du Sud. J'espère obtenir des bons résultats afin de poursuivre dans ce championnat. »

Tom Vanson sur le premier podium de cette saison.



LE TOUQUET PAS-DE-CALAIS (15-16 MARS)

LE CHIFFRE

23 partants - record du CFRJ - au début de cette troisième saison. La refonte a donc payé. « Nous avons décidé de consolider ce championnat en améliorant certaines choses. Notre objectif est de l'ouvrir afin qu'il constitue désormais un véritable apprentissage du rallye », a précisé Nicolas Deschaux, le président de la FFSA.

FICHE TECHNIQUE

Manche 1/6

23 partants, **17** classés.

Leaders : ES1 à 3 Todeschini - ES4 à 14 V. Cartier.

M.t. : Todeschini 9 - H. Margaillan 3 - V. Cartier 1. 1 temps forfaitaire.

Classement

1. V. Cartier-L. Murcia, 2h13min44s5 - 2. H. Margaillan-Poujol, à 12s3 - 3. T. Vanson-Brulé, à 2min30s8 - 4. Ribaud-M. Maurin, à 2min57s4 - 5. Cl. Bully-Denuzière, à 3min59s7 - 6. B. Maisano-Pebeyre, à 4min56s6 - 7. A. Soulier-Cauvy, à 6min01s5 - 8. H. Bonfils-Brouze, à 6min43s4 - 9. Myr-Rollion, à 7min08s1 - 10. Todeschini-Galera, à 7min38s3 - 11. Louvel-Vida, à 11min12s4 - 12. Blondel La Rougery-Belhocène, à 15min05s3 - 13. Verlinde-Vandemoortele, à 15min13s8 - 14. Bouchonneau-J. Amblard, à 16min16s7 - 15. L. Perrard-Malfoy, à 16min28s5 - 16. A. Viano-P. Macario Lazaro, à 24min19s0 - 17. P. Dalmasso-J. Escartefigue, à 25min18s7.

Abandons

D. Mattei-Garel, flexible de freins av ES1 - M. Franceschi-Manzo, Ganière-Delbecque, ap ES3 - Pontal-L. Biagetti, ES4 - Jacquelin-A. Desnoyer, ap ES12 - B. Curioz-M. Giraldo, ES13.

Tous mécanique sauf précision.

Classement provisoire

1. V. Cartier, 23 pts - 2. H. Margaillan, 16 - 3. T. Vanson, 12 - 4. Ribaud, 10 - 5. Cl. Bully, 8...

Manche suivante

Antibes-Côte d'Azur (18-19 mai).

THIERRY CHKONDALI « LE RALLYE EST UN EXUTOIRE »



Toujours aussi avide de compétition, le dirigeant d'entreprises lorrain a choisi de s'orienter vers le Championnat deuxième division à bord d'une Mitsubishi Evo 9 ou 10 R4.



PAR FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS PH'AUTOSPORT - J.-B. CORNEAU

Qu'est-ce qui vous a incité à vous inscrire dans le Championnat de France des Rallyes deuxième division cette saison ?

Chaque année, il faut trouver une motivation. Après Épernay-Vins de Champagne que j'affectionne, je vais disputer Vins-Mâcon, Montagne Noire, l'Automne-La Rochelle, auquel je participe régulièrement, Dieppe, sur lequel je ne suis pas rendu depuis quelques années et le Ternois

que je n'ai jamais couru. Ma voiture sera, soit ma Mitsubishi Evo 9 R4, soit l'Evo 10 R4 louée chez mon préparateur DJE Motorsport - un vrai bijou. Si je vends mon Evo 9, je ne ferai plus que louer. Je n'exclus pas de disposer d'une R5.

L'an passé, l'objectif était-il la finale de la Coupe de France à Chalon-sur-Saône ?

Je voulais faire un bon coup à cette finale. Mais je l'ai très mal préparé. Je n'ai pas passé assez

de temps. Il fallait connaître par cœur et je me suis pris une tôle (*sic*) (16^e, 13^e R5). Trois semaines plus tôt, à la Ronde de Quarré-les-Tombes, au volant d'une Škoda Fabia R5, j'avais fait jeu égal avec le futur vainqueur, Étienne Bouhot (2^e à 16s).

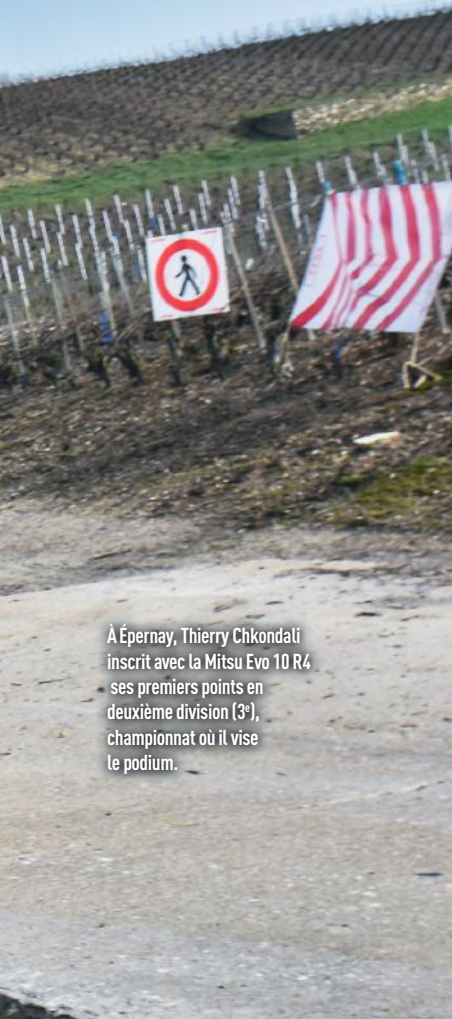
Qu'entendez-vous par préparation ?

Le rallye s'est extrêmement professionnalisé et demande du temps de préparation, surtout de visionnage vidéo. Certains

vont jusqu'à chercher des vidéos des reconnaissances, passent des heures devant et établissent des pré-notes. Et ça paie. Ce n'est pas un souci en soi que les choses aient évolué ainsi. Simplement, aujourd'hui, pour être devant, il faut consacrer beaucoup d'heures et faire des essais. Moi, je ne l'ai pas, ce temps. À Épernay, j'ai découvert la Mitsu Evo 10 R4 seulement la veille.

Pourquoi choisissez-vous la R4 ?

Pour les raisons évoquées



À Épernay, Thierry Chkondali inscrit avec la Mitsu Evo 10 R4 ses premiers points en deuxième division (3^e), championnat où il vise le podium.



CV

Âge : 54 ans.

Profession : dirigeant d'entreprises (imprimerie, reproduction).

Débuts : 1991.

Principales voitures : Renault 5 GT, Clio 16S, Williams, Mégane Coupé 16V (A7), Honda Integra Type-R, Ford Escort, Peugeot 206 RC (A7) Gr. N, 207 RC, Citroën Saxo Kit-Car et T4 Gr. A, Renault Clio R3 et RS Gr. F2000, Mitsubishi Evo 8 A8, Evo 9 et 10 R4, Škoda Fabia R5...

Principal palmarès : victoire à l'Ajolais 2004. Nombreux podiums scratch. Participations à la Coupe de France, au Clio R3 Trophy, au Monte-Carlo et au Tour de Corse. 221 rallyes disputés (recensés, après Épernay-Vins de Champagne 2019).

précédemment. Pour emmener une R5 à haut niveau, il faut être affûté. Ce type de voiture, avec un moteur 1.6, pardonne moins qu'une R4 avec un moteur 2.0 et plus de couple. Et puis, à la location, l'Evo 10 R4 est moins chère qu'une R5. C'est un bon rapport prix/performance. Maintenant, la Mitsu est fiable et fait des temps. J'ai terminé 2^e à la Meuse (*régional*). À Épernay (11^e), j'ai claqué des dixièmes temps à 2 ou 3s des R5. Je suis à 1s au kil de Giordano (1^{er}). Bien emmenée par un Giordano, voire un Loeb (*sourire*), ça peut signer des chronos.

Vous avez débuté dans les années 1990 et disputé plus de

220 rallyes. Qu'est-ce qui vous donne toujours cette envie ?

Le fait de me battre contre quelque chose, de garder mon esprit de compétition et d'être encore dans le coup. Ne plus pouvoir lutter me ferait arrêter. Pour moi, le rallye est un exutoire. Toutes les tensions de la semaine s'évacuent. Je me sens bien en rallye. C'est un bon stress. J'évolue dans quelque chose que je maîtrise. Nous sommes deux dans la voiture. Et si ça ne se passe pas bien, c'est de notre faute. Les affaires, c'est plus compliqué. Le fonctionnement dépend de beaucoup plus de monde. Mon plaisir, je le prends dans le côté compétition.

“ MON PLAISIR, JE LE PRENDS DANS LE CÔTÉ COMPÉTITION. ”

Alors, cette saison, quelles sont les ambitions en deuxième division ?

Si, comme à Épernay, j'occupe la 3^e place sur chaque rallye, le podium est jouable. Dans ce championnat, la répartition des points est au scratch.

Ce championnat vous paraît-il suffisamment mis en valeur ?

Le promouvoir serait bien. C'est dommage qu'il ne soit pas mieux connu car il n'est constitué que de beaux rallyes. Mais je

pense que la Montagne Noire ou La Rochelle, par exemple, s'y trouvent bien. Le deuxième div' est destiné à un autre public (*de concurrents*). Dans le Championnat de France des Rallyes, il y a dix ans, Rouillard, un pur amateur avisé, pouvait gagner. Aujourd'hui, on l'a vu au Touquet, le niveau est celui du WRC2 avec les Ciamin, Bonato, Lefebvre, Gilbert, champions du monde Junior, il ne faut pas l'oublier...



Le généreux Julien Croquet s'attaque au Championnat deuxième div' avec sa 106 F2-13.

LES PRÉTENDANTS

À la vue de la liste des neuf inscrits à Épernay, le Championnat de France des Rallyes deuxième division ressemble à un match de licenciés de l'Ouest contre ceux de l'Est. Avec une attribution des points favorisant plus les places au général qu'à la classe (25 points pour le 1^{er}, 5 pour le vainqueur d'une classe) à condition d'avoir réglé 150 € d'inscription, les Normands Stéphane Pustelnik (Citroën DS3 WRC) et Eddie Lemaître (Škoda Fabia R5), qui peuvent s'aligner sur au moins quatre épreuves dans la moitié nord de la France lors de la première partie de saison, semblent les favoris. Nicolas Hernandez (Fabia) doit rejoindre la troupe. Il annonce faire du deuxième div' son objectif principal de cette saison.

Inscrits*

Stéphane Pustelnik (Citroën DS3 WRC), Eddie Lemaître (Škoda Fabia R5), Alain Colin (Porsche 997 GT3 GT+), Olivier Desrayaud (Porsche Cayman GT10), Thierry Chkondali (Mitsubishi Evo 10 R4), Benoît Boulanger (Mitsubishi Evo 10 R4), Emmanuel Melocco (Peugeot 207 RC R3), Stéphane Godest (Renault Mégane RS N4), Julien Croquet (Peugeot 106 S16 F2-13).

Classement*

1. Pustelnik, 35 pts - 2. Lemaître, 28 - 3. Chkondali, 25 - 4. Croquet, 20 - 5. B. Boulanger, 17...

* Après Épernay-Vins de Champagne.

Manches suivantes

Lozère (26/28 avril), Ain-Jura & Dieppe-Normandie (10/12 mai), Giraglia (24/26 mai), Vins-Mâcon (7/9 juin), Ternois (28-29 juin).

Alain, Jean-Jacques, Gérard, Gilles, Rémi, Jacky et Martial, membre de l'ASA Aubeoise, en charge de l'implantation au rallye Épernay-Vins de Champagne.



L'IMPLANTATION D'UNE SPÉCIALE DÉVOUEMENT POUR LA PRÉVENTION

En amont d'un rallye, des personnes s'attellent à un travail énergivore et indispensable : installer panneaux, rubalise et autres matériels de signalisation afin de sécuriser le parcours pour les concurrents et le public. Découvrons-le au sein d'une équipe préparant le rallye Épernay-Vins de Champagne.



TEXTES & PHOTOS FRÉDÉRIC DART.



Nos préposés à l'implantation se fient scrupuleusement au dossier technique de sécurité.



Zébras, panneaux de signalisation et rubalises à implanter sur une spéciale.



Des mètres de rubalise verte fixés sur de nombreux piquets délimitent les zones public avec les prescriptions.



EN CHIFFRES

L'implantation du rallye Épernay-Vins de Champagne nécessite :

3 000 panneaux de signalétique.

35 km de rubalises de protection. « Chaque rouleau fait 100 m, mais, sur une spéciale de 12 km, par exemple, on ne sait pas quantifier le nombre de mètres répartis tellement il y a pléthore ! », s'amuse Martial.

500 zébras.

41 zones public, protégées et gratuites.

160 ballots de paille.

130 extincteurs.

du cahier des charges de l'organisateur qui répond aux règles techniques de sécurité (RTS). Nous reproduisons exactement les illustrations indiquées. Quelques minutes avant la course, les autorités, les services de sécurité et l'observateur de la Fédération vérifient, lors de leur passage, que tout est conforme. Nous préparons la fermeture de la route prévue le samedi matin en disposant panneaux et rubalises afin de délimiter les zones public. Nous fonctionnons à saute-mouton : un véhicule est à un virage, un second à un autre virage et un troisième à un autre encore. » L'équipe effectue « au moins » cinq passages - autorisés ! - sur le parcours. « Le vendredi après-midi, nous installons un maximum, dont les zébras et les panneaux d'emplacement des postes de commissaires », détaille Jacky Olivain, secrétaire général de l'ASA et responsable de la

Arrivés le mercredi matin, Alain, Jean-Jacques, Rémi, Gérard, Gilles, Martial et Jacky (un absent est excusé), tous membres de l'Association Sportive Automobile Auboise, vont séjourner jusqu'au lundi dans la Marne, à l'occasion du rallye Épernay-Vins de Champagne. En cette matinée de jeudi, le ciel et le soleil sont au beau fixe mais ces retraités actifs de la Police, de la Gendarmerie, de la Poste, de la coiffure et de la mécanique ne sont pas là pour faire du tourisme, même s'ils profitent de l'accueil local. « Nous sommes tous là par amitié pour l'ASAC Champagne avec laquelle nous entretenons de bonnes relations », précise Gérard Spire, secrétaire de l'ASA. « Ce n'est d'ailleurs qu'à l'occasion de ce rallye que nous exerçons cette fonction. » « Cela fait quinze ou seize ans que nous implantons ici », poursuit Martial Millet, président de l'association, organisateur (course de côte

de Montgueux), copilote, ex-pilote et encore mécanicien de Volkswagen Golf qu'il connaît par cœur en raison de son parcours professionnel et de sa passion. « À Cramant, nous logeons chez des amis vignerons que j'ai connus sur un circuit terre et chez lesquels je venais déjà quand je roulais. Nous sommes tous contents de nous retrouver. Nous formons une grande famille. » « L'ambiance est bonne », admet Alain au sens de l'humour apprécié. « Le soir, nous racontons des anecdotes, des histoires drôles... » « Nous sommes surtout une bande de copains. Ça incite toujours à venir et à s'entraider », résume Gilles.

Un travail important

Pendant que les reconnaissances des concurrents se poursuivent, la mission de ces six habitués commissaires expérimentés, accompagnés d'un bénévole, consiste en l'implantation de deux spéciales se disputant le premier jour (samedi) en amont du rallye Épernay-Vins de

Champagne. Chacune des trois équipes constituées dispose de deux fourgonnettes de prêt et d'un véhicule léger remplis d'une palette contenant des piquets en bois, des rouleaux de rubalises et de ficelle, des panneaux et divers matériels de signalisation, sans oublier l'outillage et le matériel électrique. « Il faut être bricoleur ! », glisse Alain. « Et aussi disponibles. »

« Après avoir chargé le matériel dans nos véhicules à l'entrepôt de stockage de l'organisation, nous avons débuté le mercredi à 14 h », raconte Martial, responsable de la spéciale de Vertus-Avize. « Tous ensemble, le premier jour, nous sécurisons le parcours complet à partir

“ LE RALLYE NE PEUT PAS SE DISPUTER SANS IMPLANTATION. C'EST LA PARTIE PRENANTE EN AMONT DE LA COMPÉTITION...”



spéciale d'Avize-Chouilly. « Si nous étions sûrs que personne ne vole le matériel, nous pourrions tout faire d'un coup. C'est vraiment une implantation importante, comme l'on peut en juger au nombre des différents zébras posés. Ça demande un gros boulot. Le samedi matin, nous mettons en place les chicanes et les derniers détails. La rubalise est tendue pour fermer les accès possibles. Sur deux spéciales, nous fermons 280 chemins. Pendant le rallye, nous restons au départ de la spéciale, prêts à intervenir pour remettre en état l'implantation. Le dimanche, nous "démontons" tout et, le lundi matin, nous rangeons le matériel. »

« Il faut la niaque ! »

Dans cette autre aspect d'un rallye, imposé depuis l'entrée en vigueur des RTS, nos hommes se dévouent pour cet action de prévention indispensable. « Le rallye ne peut pas se disputer sans implantation », rappelle Rémi. « C'est la partie prenante en amont de la compétition et un travail rarement reconnu par les concurrents, voire l'organisation. Ça ne dévie pas, en tout cas, de notre passion. En tant que commissaire de route, c'est une expérience supplémentaire dans les deux sens. Nous observons des points que l'organisation n'aurait pas notés. Nous les lui signalons. Nous suivons le dossier technique de sécurité mais, parfois, nous mettons de la rubalise si nous le jugeons utile à des endroits qui nous paraissent sensibles. » Cette



tâche énergivore est une course contre la montre. « Par lieu, on met environ quinze minutes en moyenne », estime Martial. « Le plus long est d'installer les zébras le samedi matin. Une méthode existe pour les fixer sur les ballots de paille et ça peut prendre du temps. Nous avons la pression supplémentaire des officiels qui arrivent avant le lancement de la compétition. Donc, il nous faut prendre de l'avance pour que tout soit cadré. » En train de taper sur un piquet avec un marteau, Alain lance : « Il faut la niaque ! Toute la journée, il faut monter et descendre du camion, marcher... Nous n'avons pas de compensation financière, c'est pourquoi les jeunes ne sont pas intéressés. Nos femmes ne viennent pas. Bon, la mienne dit que ça lui fait cinq jours de vacances ! (rire) C'est simplement notre passion. Un simple signe des concurrents à leur passage suffit amplement à nous remercier et à nous encourager. » Alors, amis concurrents, n'oubliez pas de saluer à bon escient ces dévoués serviteurs du sport automobile...



CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES DEUXIÈME DIVISION

LIGUE GRAND EST

23^E RALLYE ÉPERNAY-VINS DE CHAMPAGNE

23-24 MARS 2019

Encore Champagne pour Giordano !

À retenir : Depuis 2012 et la huitième des neuf victoires d'A. Vauthier, aucun pilote n'a connu deux succès de suite à Épernay. Comme l'an passé, après une sortie au Touquet, Giordano fait du parcours dans le vignoble champenois sa chasse gardée. Malmené par Wilt lors de la première boucle suite à deux erreurs (ES2), le pilote d'une i20 « de réserve » réplique et enchaîne les meilleurs temps. Les places d'honneur sont rapidement figées entre St. Pustelnik, de plus en plus à l'aise avec la DS3 WRC, et Amourette, qui lâche prise suite à un tout droit dimanche matin.

Le match : De retour avec une Clio reconstruite suite à sa sortie lors de la Finale de Chalons-sur-Saône, V. Fores colle au train de R. Pierre qui ne fléchit pas en A7.

Les perfs : La Champagne réussit à F. Thiébaud, à nouveau vainqueur du Groupe N, et à P.-E. Duchêne, qui a su patienter derrière N. Grosjean (abandon) en début de rallye. Le pilote de la Clio au moteur survitaminé s'impose en tête du Groupe F2000 - devant Croquet et sa 106 F2-13 - pour la troisième fois en quatre participations consécutives, et des deux roues motrices face à Walter, 1^{er} R3.

CLASSEMENT MANCHE 1/13 (119 PARTANTS, 84 CLASSÉS)

ORGANISÉ PAR L'ASAC CHAMPAGNE, À ÉPERNAY (51).

Leaders : ES1 à 3 Wilt - ES4 à 12 Giordano.

Meilleurs temps : Giordano 10 - Wilt & Barry 1.

1. Q. Giordano-K. Parent (Hyundai i20), 1h28min30s0 (1ers GrR & R5) - 2. St. & L. Pustelnik (Citroën DS3 WRC), à 1min13s0 (1ers GrA & A8W) - 3. Amourette-Gauduin (Peugeot 208 T16), à 1min47s7 (R5) - 4. Ted. & To. Stique (DS3 WRC), à 2min55s5 (A8W) - 5. Lemaitre-S. Lebourgeois (Skoda Fabia), à 3min06s1 (R5) - 6. JR. Marchal-A. Gérard (DS3), à 3min23s8 (R5) - 7. Paternot-Baur (Ford Fiesta), à 3min30s0 (R5) - 8. R. Bouchy-G. Lallement (DS3 WRC), à 3min43s3 (A8W) - 9. Y. Saint-Requier-Rollien (Fabia), à 4min38s5 (R5) - 10. Viana-I. Galmiche (DS3 WRC), à 5min29s6 (A8W) - 11. Chkondali-A. Maillefer (Mitsubishi Evo 10), à 5min40s0 (1ers R4) - 12. P.-E. Duchêne-Magnin (Renault Clio), à 7min02s5 (1ers GrF2000 & F2-14) - 13. J.-N. Tournay-L. Mouton (Mitsubishi Evo 9), à 7min33s5 (R4) - 14. M. Walter-Raincourt (Clio), à 8min10s8 (1ers R3) - 15. F. Thiébaud-J. O'Brien (Subaru Impreza STi), à 8min17s5 (1ers GrN & N4) - 16. Berthelot-F. Richard (Mitsubishi Evo 9), à 9min17s8 (R4) - 17. Croquet-V. Thébault (106), à 9min50s8 (1ers F2-13) - 18. R. Pierre-V. Galmiche (Clio R), à 9min51s5 (1ers A7) - 19. V. Fores-Lacaze (Clio R), à 10min06s6 (A7) - 20. P. Schutz-C. Jacques (Clio), à 10min15s8 (R3) - 21. C. Gamblin-Lewandowski (206), à 10min46s0 (F2-14) - 22. B. Boulanger-Gozet (Mitsubishi Evo 10), à 11min22s2 (R4) - 23. Ph. Lefebvre-J. Caruzzi (Mitsubishi Evo 8), à 11min26s7 (1ers A8) - 24. P. Deroy-A. Piot (Fabia), à 11min29s2 (R5) - 35. Stempf-Dhote (Clio), à 11min44s1 (R3)... 38. Claudon-A. Jacquot (Clio R), à 16min08s7 (1ers N3)... 40. Jovin-H. Vivien (Saxo), à 16min13s7 (1ers F2-12) - 41. V. Tribouillou-B. Lambert (Opel Adam), à 16min17s4 (1ers R2)... 43. B. Causier-N. Jedy (Saxo VTS), à 17min42s8 (1ers A6)... 45. G. Marchand-Rudi (Saxo VTS), à 18min54s0 (1ers A6K)... 48. Ga. & G. Briantais (Saxo VTS), à 19min16s0 (1ers N2) - 49. Desrayaud-Deruem (Porsche Cayman), à 19min55s7 (1ers GrGT & GT10)... 70. Radet-Coulombel (DS3), à 25min33s6 (1ers R1)... 80. Wesolowski-M. Deroy (205 R), à 32min44s0 (1ers A5)... 82. A. Colin-Daguzé (997 GT3), à 5h17min50s1 (1ers GrGT+ & GT-15)*

* Rallye 2

Principaux abandons

Blanc-Garin (Mitsubishi Evo 9), K. Coignard (Saxo), Moullan (Fiesta WRC), N. Grosjean, Malglaive, Michel-Grosjean (Clio), Oriol (Clio R), F. & S. Rimbeaux (Impreza), B. Duménil (Clio R), mécanique - Bayard (DS3 R5), différentiel - Wilt (Fabia R5), suite touchette - Barry (DS3), sortie - Anacleto (124 R), moteur...

Texte : Frédéric Dart. Photos : Ph'AutoSport, Guillaume Franke & Julien Guierdel.



AVEC



COUPE DE FRANCE

PORTRAITS, INTERVIEWS, PILOTES EN VUE...

TOUS LES COMPTES-RENDUS

PAYS AVALLONNAIS
BALDOMÉRIEN
VAISON
CŒUR DES VIGNOBLES
HÉRAULT
MEUSE
VIENNE
PAYS DU GIER
VALLON DE MARCILLAC
PAYS AJACCIEN
FRANCHE-COMTÉ
VIGNES DE RÉGNIÉ

VINS DU GARD
PAYS DE CAUX-VILLE
DE LILLEBONNE
PAYS DE LOHÉAC
PAYS DE GRASSE-FLEURS
ET PARFUMS
RS SPORT-NTR
ANGUISON
AUTOCOURSE
PAYS DE FAVERGES
VILLE DE VERVINS
RIVIÈRE-DRUGEON

VENASQUE
SALINES
MOUZON FRÉZELLE
CIEUX-MONTS DE BLOND
NEUFCHÂTEL-EN-BRAY
PAYS D'OLLIERGUES
LA LYS
L'ESCARÈNE
COTEAUX DU LAYON
VAL D'AGOUT

FORD FIESTA R5

UNE FIESTA QUI ATTISE LA CURIOSITÉ

Quand Frédéric Casciani, pilote bien connu dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, accepte de vous laisser le baquet de sa Ford Fiesta R5 pour en découvrir le pilotage, l'opportunité ne se refuse pas. Découverte et plaisir procurés sur une partie d'une spéciale du Rallye d'Antibes.

✂️ 📷 TEXTES & PHOTOS QUENTIN RIBAUD.





Au cœur de l'été, rendez-vous est donné un peu après le Col Saint-Roch, vers Coaraze, avec Arnaud Collin, « fermeur » dans le secteur, le temps d'une après-midi. Malgré un ciel très menaçant et quelques gouttes de pluie qui tombent un peu avant le début de la séance, la route restera sèche avec, néanmoins, quelques portions un peu sales.

Le rêve

Pour moi, c'est un rêve qui va devenir réalité. J'attends ce moment depuis tellement longtemps que je suis excité à l'idée de pouvoir enfin poser mes fesses dans le baquet d'une R5. Cette Ford Fiesta, Fred l'a depuis un an et demi. Il est allé la chercher en Angleterre avant le début de la saison 2017 (*voir aussi interview*) et a effectué, depuis, une vingtaine de rallyes sans aucun abandon mécanique, preuve de la fiabilité exemplaire des voitures de chez M-Sport. Depuis le début de 2018, l'Evo 2 est installée, procurant de la puissance supplémentaire. Allez, il est temps pour moi de mettre ma combinaison, l'heure est venue de m'installer à son volant ! Avant d'effectuer mon premier run, quelques explications s'imposent pour comprendre le fonctionnement de la bête. La console centrale regroupe un tas de commandes que Fred m'explique. Pour mettre en route la Fiesta, un processus est à suivre : enlever le coupe-circuit, appuyer simultanément sur les boutons Start et Stop jusqu'à ce que la pression d'huile atteigne le niveau 4 et, ensuite, lâcher le bouton Stop. La voiture démarre alors et le dashboard vous donne les informations essentielles : températures du moteur, du turbo et de l'huile, ainsi que la pression de cette dernière. Un compteur rond au milieu du dash indique les tours/minute et le rapport enclenché. En revanche, une fois le bang activé, seul le rapport s'affiche. On

passé alors réellement en mode course.

En mode course

Chaussé de quatre pneus Michelin en gomme 21 pour prendre les notes et faire les premiers runs, je m'élance sur les deux kilomètres de la base. Avec mon copilote du jour, Patrick Guerrieri, j'enchaîne deux allers-retours sans le bang afin de me familiariser avec la voiture. Je m'aperçois déjà que je vais devoir changer certains automatismes pris avec la 208 R2. Il faut passer les rapports bien avant le rupteur, freiner très tard car la puissance des freins permet de retarder de manière impressionnante les points de freinage ou encore ré-accélerer tôt dans les virages puisqu'avec quatre roues motrices, l'auto les enroule d'une façon déconcertante. Après cette petite prise en main, je décide d'activer le bang en appuyant sur le bouton RS situé du côté copilote sur la console centrale. D'un coup, je sens la Fiesta pousser toute seule et, en appuyant sur la pédale d'accélérateur, je me retrouve collé au siège à enchaîner les rapports jusqu'à passer la cinquième avant de me rendre compte qu'il faudrait peut-être commencer à freiner pour aborder sereinement le premier droit de la base. En freinant à l'endroit que j'estimais correct, je comprends rapidement que j'aurais pu le faire plusieurs mètres plus loin... Qu'importe, l'adaptation vient au fil des runs et je continue de prendre un plaisir fou au volant. Dans le sinueux, j'ai tendance à prendre l'accélérateur un peu tard. Dans les épingles, on empoigne tout naturellement le frein à main tellement l'envie d'enrouler est grande. Et ça

fonctionne comme dans un jeu vidéo ! Les quatre roues motrices permettent de sortir des épingles sans aucune difficulté. Au bout des deux premiers runs, je décide de passer les 31 afin de voir la différence de comportement avec une gomme plus dure.

Efficacité incroyable

Avec la monte précédente, trop tendre pour la température extérieure, la Fiesta avait rapidement tendance à glisser un peu de partout. Plaisant derrière le volant mais pas tellement efficace contre le chrono. Avec cette gomme plus dure, j'ai vite gagné en grip latéral. On peut rentrer hyper vite dans les virages, l'auto ne bronche pas ; je n'ai jamais besoin de rajouter du volant ou de corriger. La précision est, sans aucun doute, ce qui m'a le plus marqué. Je m'amuse tellement que je commence à augmenter le rythme, d'autant que je gagne en confiance. Dans cette Fiesta, on a le sentiment d'être en parfaite sécurité, sûr que rien ne peut vous arriver.

Le set-up utilisé, défini par Éric Camilli sur cette même base, ne me convient pas parfaitement. Je trouve la voiture un peu trop souple. On sent vraiment que l'auto se couche au moment de freiner et dans les virages et il y a une légère prise de roulis inutile. Fred m'indique qu'avant, il avait un réglage bien plus dur mais qu'Éric lui a conseillé de rouler plus souple pour gagner en efficacité. Vu les résultats en constante progression, je veux bien le croire.

Au moment de partir pour les derniers kilomètres, je décide d'attaquer plus franchement. Sur la portion rapide du début, je retarde au maximum le

“ L'ADAPTATION VIENT AU FIL DES RUNS ET JE CONTINUE DE PRENDRE UN PLAISIR FOU AU VOLANT.”

DANS CETTE FIESTA, ON A LE SENTIMENT D'ÊTRE EN PARFAITE SÉCURITÉ, SÛR QUE RIEN NE PEUT VOUS ARRIVER."

freinage, quitte à légèrement bloquer les roues. Je m'aperçois que je peux freiner encore plus tard... C'est vraiment le point sur lequel j'ai le plus à gagner. Par la suite, dans le sinueux, je suis bien plus fluide qu'au début. L'accélération est reprise très tôt et la Fiesta donne l'impression de glisser légèrement en sortie de virage. Cette sensation extrêmement jouissive donne envie de garder le volant le plus longtemps possible. Dans les épingles, j'abuse du frein à main mais je n'ai pas l'impression de perdre du temps. La glisse est bien là mais sans en faire trop et je ressors de l'épingle les roues droites, déjà prêt à passer la seconde. L'efficacité est bluffante.

Petit comparatif

Après un dernier aller-retour, il est temps de rendre la belle à son propriétaire. Je quitte mon bureau de travail d'une après-midi avec la satisfaction d'avoir enfin pu piloter une telle voiture. Je me rends compte de la chance que j'ai eue de pouvoir faire quelques kilomètres à son volant. Si je devais faire un petit comparatif avec le kit R4 Orega, la R5 me semble un peu plus simple à prendre en main ; les réactions sont moins vives. En revanche, la R4 est moins physique à conduire ;

Les quatre roues motrices permettent de sortir des épingles sans aucune difficulté.



Un habitacle simple et efficace.



la R5 demande vraiment qu'on s'en occupe tout le temps sous peine de vite se faire rappeler à l'ordre.

Il est désormais temps pour de moi de prendre la route du retour avec un million d'étoiles plein la tête. J'ai pu réaliser l'un de mes rêves : piloter une voiture de la catégorie-reine en Championnat de France : la R5.

Remerciements particuliers à Frédéric Casciani pour cette opportunité en or, aux fermiers de la base pour leur boulot exceptionnel et à mon copilote d'un jour, au top !



Face à lui, le pilote trouve un dashboard avec toutes les informations essentielles.



La console regroupe les commandes indispensables.

La Fiesta a tendance à se coucher au moment de freiner et dans les virages et à prendre un léger roulis inutile.



INTERVIEW

FRÉDÉRIK CASCIANI: « LA FIESTA A SON CHARME »

LE PROPRIÉTAIRE ÉVOQUE SA MONTURE QUI SE DISTINGUE DE LA CONCURRENCE.

Frédéric Casciani (à l'extrême droite)
en compagnie de Quentin Ribaud
et de toute l'équipe mobilisée.



Quel est l'historique de cette Fiesta R5 ?

Cette Fiesta vient d'Angleterre. Elle était pilotée par John Indri. Auparavant, elle était chez 2C Compétition comme voiture de réserve. Après le Var 2017, j'ai monté le kit Evo 2 pour gagner en performances. Il y a quelques chevaux et du couple supplémentaires. Les amortisseurs viennent dorénavant de chez PKM.

Pourquoi avoir choisi de rouler en Fiesta dans la catégorie R5 plutôt qu'avec une autre ?

J'ai choisi la Ford car elle a un look plutôt agressif. Et puis je ne voulais pas avoir la Fabia comme tout

le monde aujourd'hui. C'est également très simple d'assurer son suivi avec M-Sport. En termes de coût, on tourne aux alentours de 80 € du kilomètre.

Préférez-vous le pilotage de la R5 ou celui de votre ancienne Maxi Mégane ?

Ce sont deux voitures totalement différentes. La Mégane est une auto mythique avec un plaisir de conduite inimitable. La Fiesta est beaucoup plus moderne et efficace. De toute façon, je prends beaucoup de plaisir avec l'une comme avec l'autre. Elles ont chacune leur charme bien propre, ce qui en fait deux autos exceptionnelles à piloter.

Le look plutôt agressif a séduit
Frédéric Casciani



CV

FRÉDÉRIK CASCIANI

Né le 27 janvier 1970 (49 ans).

Profession : gérant d'une entreprise de travaux publics.

Débuts en compétition : 1996 en tant que copilote, 1998 en tant que pilote.

Palmarès : Champion de Ligue PACA en 2011, plusieurs victoires de groupes et de classes ainsi que trois victoires au scratch...

Voitures : Volkswagen Golf Turbo, Renault Clio F2/14, Mégane Maxi, 207 S2000, Clio Ragnotti, Ford Fiesta R5.

Meilleur souvenir : « La victoire au Rallye de Vaison-la-Romaine en 2007 ».

Pire souvenir : « La sortie de route avec la 207 S2000 à Vaison-la-Romaine en 2015 ».

Rallye préféré : Antibes.

FICHE TECHNIQUE

■ MOTEUR

Type	4 en ligne
Emplacement	Transversal avant
Cylindrée	1 598 cm ³
Nombre de cylindres	4
Puissance (ch DIN)	300
Couple (mdaN)	45,9 à 4 500 tr/mn
Régime maxi	8 500 tr/mn
Injection	Directe
Nombre de soupapes	16

■ TRANSMISSION

Mode	4 roues motrices
Embrayage	Bi-disque
Boîte de vitesses	5 rapports séquentiels Sadev

■ CHÂSSIS

Suspensions AV et AR	Trois voies Reiger
----------------------	--------------------

■ FREINS/DIRECTION/ROUES

Frein avant	355 mm
Frein arrière	300 mm
Direction	Directe
Roues Asphalte & Terre	18" et 15"
Pneumatiques AV/AR	Michelin 225R65/18

■ DIMENSIONS

Longueur (mm)	3 980
Largeur (mm)	1 820
Empattement (mm)	2 489
Poids minimum (kg)	1 230
Rapport poids/puissance	4,10
Capacité réservoir carburant (l)	80
Carburant et lubrifiant	Panta Castrol



LE DUO ANNÉCIEN POSSÈDE UN TRÈS ENVIABLE PALMARÈS EN RALLYE AUTOMOBILE. L'HISTOIRE N'A PAS L'AIR DE VOULOIR S'ARRÊTER, MÊME SI MICHEL, LE PÈRE (ET) COPILOTE, FÊTE SES 82 ANS EN JUIN.

Texte Philippe Gavard. Photos Yves Bassot.

Du sport, il en a toujours été question dans la famille Métral. Toutes les générations s'illustrent dans diverses disciplines. Si son frère Éric et son neveu Vivien, n'enfilent plus leur casque pour l'instant, Vincent (46 ans) et Michel (82 ans en juin) disputent toujours sept ou huit rallyes par an grâce au soutien de leurs partenaires, situés dans la zone des Lys à Épagny.

Né à Annecy, Michel a fait sa carrière de professeur à Montbard (21) où Vincent est né avant de venir travailler comme technicien... à Annecy. Ce chassé-croisé n'a pas empêché de les unir dans différentes autos de course depuis leur début en R5 GT en 1995, sortie en prime - « Une erreur de jeunesse », se justifie Vincent. « De tous ceux qui roulaient avec moi à l'époque, je reste le dernier », s'amuse Michel, qui a attaqué en 1984. « Alors, je dis au fiston : "Tant que nous pouvons rouler, nous y allons, mais l'aventure s'arrêtera bien un jour." » Justement, à cet âge respectable, comment se sent-on ? « J'ai toujours l'envie,

même si, parfois, la tête dit non ou que le corps semble indiquer stop, surtout avec la chaleur ou la nuit sur les rallyes nationaux. » Michel est superstitieux : « Au Pays de Faverge 2016, nous étions classés 13^e et je devais pointer à 13 h 13. Je ne le sentais pas et je voulais pointer en retard. Eh bien, j'aurais dû ! Nous avons crevé ! » Il a aussi son franc-parler : « Je n'aime pas les gens malhonnêtes et les tricheurs. On me dit que je suis comme ça parce que j'ai habité un hameau qui s'appelait La Vacherie ! »

Le palmarès commun

Leur aventure commune est riche de nombreuses victoires et podiums de groupes et classes, sans oublier leur premier podium scratch (3^e) au Chablis 2003 et, surtout, leur 2^e place aux Hautes-

Côtes 2004. « Nous n'avions pas été très raisonnables », se souvient le pilote. « À la fin d'une ES que nous n'avions jamais parcourue en moins de 2min, nous avons claqué 1min58s mais le copilote de la voiture avec laquelle nous nous battions nous dit : "On vous en a mis six". En fait, il parlait en dixièmes ! Pour la dernière ES, ça s'annonçait chaud. J'ai envoyé, je n'avais jamais osé passer le dernier virage à fond. Juste avant ce droit, mon père m'a dit que nous étions plus vite. Alors, j'ai calmé. Pour une fois qu'il me disait de lever ! Nous avons failli sortir quand même, mais nous avons pris la 2^e place pour 0s5. C'était notre dernière course avec la R11 Turbo Groupe F. La décision de la FFSA d'interdire ces autos fut violente, terrible, un véritable crève-cœur pour des centaines d'amateurs comme nous ! Nous avions une auto pour la gagne. Maintenant, ce n'est plus possible pour nous. Il faudrait un tout autre budget. »

Clio vendue

Mis à part l'arrêt du Groupe F, y-a-t-il d'autres regrets ? Vincent : « Un petit avec la 206 Groupe A qui nous a donné de nombreux soucis. C'était pourtant une voiture d'enfer. D'ailleurs, Kevin Bochatay, qui nous l'a achetée, l'a prouvée en remportant sept fois la classe en dix rallyes. L'autre est que nous avons loupé le bon wagon pour la Finale de 2018 à Chalon-sur-Saône, "chez nous". Avec seulement quatre résultats, nous étions classés 43^e, mais nous n'avons pas été assez vigilants et pleins d'éléments extérieurs nous font finalement penser qu'il était écrit que nous ne devions pas participer à cet événement : la neige avant Faverge, notre erreur de choix de pneus à la Matheysine... » Revanche en 2019 ? Leur campagne pour la prochaine édition a débuté fin septembre à Quarré-les-Tombes par une victoire en Groupe N, puis ils ont enchaîné les Bauges où ils menaient le groupe avant de casser le moteur en vue de l'arrivée, mettant un terme prématuré à leur fin de saison. 2019 vient de débiter par deux succès de Groupe N au Pays Avallonnais et à Faverge. « Deux jours après Faverge, la Clio est partie », poursuit Vincent. « Nous réfléchissons à la suite : louer, acheter ? Peut-être évoluer dans une classe inférieure avec moins de croisements d'arceaux pour plus de confort pour le copilote ! La finale, ce serait top pour remercier nos partenaires et Alain Veyrat, notre fidèle mécano de l'assistance. »

“ **TANT QUE NOUS POUVONS ROULER, NOUS Y ALLONS.** ”
MICHEL MÉTRAL

LEURS VOITURES



R11 TURBO F19 (EN 2004).



CLIO WILLIAMS N3 (ICI AUX BAUGES 2009).



206 RC A7 (ICI AUX BORNES 2012).



CLIO RAGNOTTI N3 DEPUIS 2014.

HUIT VICTOIRES
EN N2 SUR DOUZE
DÉPARTS POUR
DAMIEN BOUTINAUD
EN 2018. RECORD À
BATTRE...



OCCITANIE PYRÉNÉES
DAMIEN BOUTINAUD

« FIDÈLE À LA SAXO »

Texte & photos Daniel Triaire.

Pour quelle raison êtes-vous licencié à l'ASA Saint-Affrique ?

C'est simplement la suite d'une logique familiale. Mon père est venu à cette ASA par amitié et parce qu'il apprécie les épreuves aveyronnaises. J'y ai donc naturellement pris ma première licence.

Cette sixième année de compétition se révèle la plus prolifique...

Nous avons pris douze départs et gagné à huit reprises en 2018. Les trois autres fois, nous sommes quand même montés sur le podium de la N2. Nous avons, par ailleurs, connu un abandon. La Finale à Chalon reste un grand souvenir. La bagarre avec Arnaud (Coudène) a été ardue jusqu'au bout ! Seulement 11s nous séparaient à l'arrivée.

En disant « nous », associez-vous vos copilotes dans ces résultats ?

C'est pour toute ma petite équipe, sans évidemment oublier les copilotes : Axel Belin mais aussi Marine Pelamourgues, Mathilde Amiel et Quentin Devochelle.

Quel est votre programme pour 2019 ?

Je reste fidèle à la Saxo en N2. La Finale étant prévue dans le Tarn, je vais essayer de rééditer l'essai de 2018. J'aimerais m'aligner sur la terre. Pour cela, je suis en train de monter une petite... Saxo en A6. Afin de prendre un peu d'expérience sur cette surface, j'ai copiloté Lilian Bouzid au Terre de Lozère 2018.

CV : Âge : 27 ans. Réside à : Frontignan (34). Profession : peintre en carrosserie.



YOANN ROUGIER,
LE RETOUR.

NOUVELLE AQUITAINE SUD YOANN ROUGIER À FOND LA FORME

LE PILOTE DE LA SUBARU IMPREZA STI, DONT LA CARRIÈRE EST ENTRECOUPÉE DE QUELQUES BREAKS, EFFECTUE UN RETOUR AU PREMIER PLAN.

Texte & photo Gérard Desvaux.

Rallye 24 Dordogne-Périgord 2002. Au volant d'une R5 GT tout juste finie d'être montée, un jeune effectue ses premiers tours de roues. À l'arrivée, une 3^e place en N4 récompense Yoann Rougier des efforts déployés. C'est le début d'une aventure loin d'être terminée. « J'ai roulé pendant cinq ans au volant de cette voiture », déclare le Dordognot. « Je me suis bien fait plaisir. Je pense qu'à l'époque, avec un rapport prix/performances intéressant, c'était l'une des meilleures autos pour débiter en rallye. » La naissance de sa fille puis l'installation à son compte comme carrossier aura raison de la R5 GT.

Premier retour en 2013

Dans la tête de Yoann, la passion reste bien présente. En 2013, il est de retour avec une Subaru Impreza GT. « J'ai choisi cette voiture car je l'avais sous la main à la carrosserie », explique-t-il. « Il y avait pas mal de boulot dessus et je me suis dit qu'une quatre roues motrices pouvait être sympa. Je l'ai montée en Groupe A car le règlement est plus libre qu'en Groupe N et elle était un peu plus performante. » Très vite, Yoann se prend au jeu. Performances aidant (trois victoires en A8 en 2014), tout naturellement, il en veut plus. Alors,

il se sépare de cette Subaru pour la remplacer par une autre : « Une STI montée par Prodrive, plus performante que l'ancienne. Malheureusement, nous avons mis pas mal de temps à la fiabiliser. Ensuite, les résultats ont commencé à venir puis nous avons fait une sortie de route. Par manque de temps dû au travail, j'ai mis un peu plus de deux ans à la remonter. »

Deuxième retour en 2018

Début 2018, Yoann effectue son retour lors du Cieux-Monts de Blond. Il termine 6^e et 1^{er} A8. « Par manque de roulage, je n'ai pas trop attaqué », indique-t-il. « Nous en avons profité pour valider l'auto car nous n'avions pas pu faire d'essais avant. » À la Guirlande, des problèmes de pont piloté, qui l'obligent à disputer le rallye en mode propulsion, ne l'empêchent pas de finir 3^e. Au Printemps de Bords, il monte d'une marche. La machine est en route et la motivation suit. C'est à Sauveterre qu'il franchit le dernier pas, s'imposant brillamment. Pour la suite, a-t-il quelques envies de Finale ? « Pourquoi ne pas aller à celle d'Albi en 2019 ? » Les résultats de fin 2018 (5^e au « 24 » et 4^e au Vallée de l'Homme-Périgord Noir et 1^{er} A8) et début 2019 devraient donner un début de réponse...

BRETAGNE-PAYS DE LOIRE

LAURENT CORBINEAU

« MA PLUS BELLE SAISON »

Texte Florentin Boutin. Photos Gilles Frongia.



Pour Laurent Corbineau, dont la Clio F2-14 fait preuve d'une fiabilité quasi sans faille, « Depuis que je cours, 2018 est la plus belle saison ». Onze départs, dix arrivées (une pièce à 20 centimes cause le seul abandon à l'Autocourse). « Du jamais vu ! », renchérit-il en énumérant le palmarès : trois

podiums scratch, trois victoires de Groupe F2000 et toutes les arrivées dans le Top 6 scratch et sur le podium en F2-14. Sa régularité et sa performance sont récompensées par un quatrième Trophée Jacky Deborde, synonyme de titre en Bretagne-Pays de Loire (après 2005, 2006 et 2015) et la Coupe des Pilotes Rallye de l'Automobile Club de l'Ouest. Le travail d'orfèvre du « sorcier » en charge du moteur et de la boîte de vitesses séquentielle, le Breton Bruno Nguyen (BMS Racing), installé à proximité de Lorient, est également récompensé. Cette collaboration fructueuse a, notamment, permis de gagner de la puissance moteur pendant l'intersaison avec l'apport d'une nouvelle cartographie.

Objectif Albi

Pour cette saison, avec un moteur refait à neuf, Laurent, copiloté par Michel Lechon ou Vanessa Verry, sa compagne, devenue depuis peu son épouse, participe principalement aux rallyes de la ligue Bretagne-Pays de Loire pour des raisons de disponibilité : son activité de dirigeant d'une auto-école ne lui permet pas de se libérer trop longtemps. Comme en 2018, il espère effectuer quelques incursions dans les régions alentour. Objectif : Albi 2019.



QUATRIÈME TITRE RÉGIONAL POUR LAURENT CORBINEAU QUI A DISPUTÉ PLUS DE 200 RALLYES DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 2000.



FRÉDÉRIC ROUSSEL
AU VOLANT EN
COMPAGNIE DE
CÉLINE COSCIA.

HAUTS-DE-FRANCE FRÉDÉRIC ROUSSEL MULTI- FACETTES

Texte & photos Ph'AutoSport.

Après une carrière en motocross, Frédéric Roussel débute en rallye en 2015, au Marquenterre, sur une 206 S16. Malgré un abandon, il persiste et enchaîne les voitures de différents groupes. Le changement, il apprécie et « pioche » dans un parc composé de Subaru Impreza STI N4, Saxo A6, 306 S16 N3, Clio R3, Sierra Cosworth (version historique) et, depuis peu, DS3 R5 (ex-St. Mourey) ; leur entretien est confié à Ludovic Fournier (Ludo Conception) et à Jean-Michel, fidèle mécanicien.

Pour Frédéric, c'est simple : il n'existe pas de petite ou de grosse auto ; toutes les catégories l'intéressent et, surtout, il prend du plaisir. Les week-ends rallye l'aident à décompresser de son activité prenante de chef d'entreprise.

Boulimique !

En 2018, le Nordiste a disputé plus de vingt-cinq épreuves dans la moitié nord de la France et le Championnat de France des Rallyes (Le Touquet et Rouergue), sans oublier la Finale à Chalon (51^e, 8^e R3). Il a connu dix-neuf podiums de classe (après Normandie) et seulement deux abandons. Parmi les neuf coéquipiers différents qu'il a embarqué, Céline Coscia est celle qui le copilote le plus souvent.

Depuis ses débuts en rallye, Frédéric apprécie également de soutenir des organisations d'épreuves et s'implique. Il occupe le poste de vice-président et celui de président de la section de Merville au sein de Rallye des Routes du Nord Organisation (RRNO). Il ne manque pas de projets ni d'énergie pour ce rallye. Ni pour son plaisir de piloter...



RÊVE ACCOMPLI POUR LES STIQUE

Chez les Stique, le rallye est souvent un sujet de conversation. Durant l'intersaison, Teddy se décide à accomplir un rêve, avec son frère Tony à ses côtés : louer une DS3 WRC chez PH Sport afin de participer au Rallye Épernay-Vins de Champagne. L'affaire est préparée avec une séance d'essai. Serein durant le week-end, Teddy prend la mesure de sa monture et grappille des places. Samedi soir, il est installé à la 4^e place, profitant d'une crevaisson de Lemaître. Le local a trouvé un rythme de sagesse qui lui permet de rallier l'arrivée à cette position. « Je me suis senti à l'aise au volant et forcément, nous avons envie d'en refaire une avec cette voiture », lâche le pilote, heureux tout comme le reste de la famille ; à commencer par Tony, fier de la prestation du frangin. En attendant 2020, Teddy a retrouvé, le lendemain... le tracteur de l'exploitation agricole. (FD)

VAISON-LA-ROMAINE

UNE PREMIÈRE ÉTAPE PERTURBÉE

La première journée du trente-sixième Régional de Vaison-La-Romaine a été entachée par des événements à peine croyables. Dans l'ES1, coup sur coup, deux concurrents sortent de la route à 500 m d'intervalle. Si, pour un équipage, les dégâts sont matériels, la copilote de Ragni souffre du dos et des cervicales. La course est arrêtée. L'ambulance destinée à évacuer la blessée n'arrive qu'une heure plus tard. Elle était positionnée au mauvais endroit et les deux sorties ont été confondues...

Près de deux heures après cet arrêt de course, la spéciale est relancée en chrono à la tombée de la nuit ; la quasi-totalité des équipages n'a pas de rampe de phares. À 19 h, arrêté préfectoral terminé, des voitures de spectateurs prennent la spéciale au milieu des équipages encore en course avant qu'elle ne se termine finalement en liaison. Plusieurs concurrents n'ont effectué aucun chrono lors de l'étape 1. (QR)

À RETENIR AUSSI...

- **Pour la trentième édition**, l'ambiance est festive au Régional des Vignes de Régnié : Serpaggi et Andruet en ouvreurs, la présence d'anciens vainqueurs, le repas de clôture, des trophées pour tous, des cartons de vin à gagner, des engagements offerts pour 2020, le feu d'artifice... (ER)

- **François-Xavier Boissou** a interrompu sa préparation de l'Aston Martin Vantage V8 GT (inaugurée au Régional Cieux-Monts de Blond) pour recevoir le trophée de Champion de Ligue Nouvelle Aquitaine Sud 2018 devant Laurent Borderie et Éric Sauter. Pauline Boyer est sacrée chez les copilotes. (PhQ)

- **Carnet** : Jean-Claude (surnommé « Coco ») Rouquette nous a quittés le 2 mars. Dans les années 80/90, il a disputé de nombreux rallyes, principalement sur des Samba. Un problème de santé l'avait empêché de poursuivre une honnête carrière amateur. Sincères condoléances à sa famille. (DT)

COUPE DE FRANCE DES RALLYES

LA 40^E ÉDITION POUR TOITOT.



BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

40^E RÉGIONAL DU PAYS AVALONNAIS

2-3 MARS 2019

Toitot, le plus prompt

Le plus incisif avec une Fabia R5 (cinq meilleurs temps), F. Toitot inscrit son nom au palmarès de cette 40^e édition devant Sureau, autre local, et Lamarche.

CLASSEMENT (90 PARTANTS, 62 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA AVALON AU SPORT, À AVALON (89).

Leaders : ES1 Mossière – ES2 Sureau – ES3 à 8 F. Toitot.

Meilleurs temps : Toitot 5 – Sureau, M. Vanbutsel & Mossière 1.

1. F. Toitot-Madoire (Fabia), 34min33s2 (1ers GrR & R5) – 2. Sureau-Chavenay (Clio S1600), à 8s6 (1ers GrA & A6K) – 3. Lamarche-Bole-Richard (Clio), à 41s6 (1ers GrF2000 & F2-14) – 4. C. & E. Jacotot (Clio), à 1min18s5 (F2-14) – 5. Courdier-Chabod (206), à 1min22s9 (F2-14) – 6. Beaurin-Vieillard (106 S16), à 1min28s3 (1ers A6) – 7. V. & M. Métral (Clio R), à 1min40s0 (1ers GrN & N3) – 8. Berthelot-Ci. Bernard (Mitsu Evo 9), à 1min41s4 (1ers R4) – 9. Sandona-Fournier (Impreza STi), à 1min43s3 (1ers A8) – 10. E. & M. Da Silva (Saxo), à 1min43s4 (1ers F2-13) – 11. Jovin-Vivien (Saxo), à 2min05s2 (1ers

F2-12)... 13. Rat-Fournet (106 XSi), à 2min18s0 (1ers N2)... 15. Gay-Bourges (C2), à 2min24s3 (1ers R2)... 18. Fleurisson-Conseil (Clio 16S), à 2min46s5 (1ers A7) – 19. S. & S. Darin (DS3), à 2min47s1 (1ers R3)... 23. Roussel-Garny (AX GTi), à 3min01s0 (1ers N1)... 26. JP. & M. Jullien (205 R), à 3min04s1 (1ers A5)... 42. JY. Pompon-L. Camerino (Mitsu Evo 7), à 4min00s9 (1ers N4)...

Principaux abandons

Jalouzet (Puma KC), N. Toitot (R5 GT), mécanique – Mossière (Impreza) disqualifié, M. Vanbutsel (Clio), sortie...

Texte & photos : Philippe Frossard.



JACOTOT AU PIED DU PODIUM.



COUVREUR EN TÊTE DE LA F2-13.



RHÔNE-ALPES

37^E RÉGIONAL BALDOMÉRIEN

2-3 MARS 2019

Salanon de bout en bout

Salanon s'impose pour la quinzième fois au Baldomérien. Derrière Dauzats, G. Olivier, 1^{er} Groupe F2000, fait entendre raison au tenace Ch. Monnin, 1^{er} R2. Sur le fil, également, Derory remporte le Groupe N face à Ph. Brun. Le classement jeunes, doté et disputé, revient à F. Delorme.

CLASSEMENT (117 PARTANTS, 94 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA FOREZ, À SAINT-GALMIER (42).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 6 D. Salanon.

1. D. Salanon-M. Giraldo (Fabia), 22min35s8 (1ers GrR & R5) – 2. Dauzats-Ricchia (Impreza GT), à 1min00s5 (1ers GrA & A8) – 3. G. Olivier-G. François (206 Maxi), à 1min10s7 (1ers GrF2000 & F2-14) – 4. Ch. Monnin-ME. Choudey (208), à 1min18s3 (1ers R2) – 5. Perenn-Dallay (205 Maxi), à 1min26s3 (F2-14) – 6. Latour-Collongeon (Clio S1600), à 1min26s6 (1ers A6K) – 7. F. & C. Delorme (C2), à 1min32s9 (R2, 1er Jeune) – 8. Derory-

M. Basso (Impreza WRX), à 1min33s9 (1ers GrN & N4) – 9. Ph. Brun-F. Brun-Hugonnet (Clio RS), à 1min40s9 (1ers N3) – 10. P. & C. Bérard (Clio RS), à 1min48s1 (1ers R3) – 11. Bozzetto-Chantelauze (Clio RS), à 1min57s8 (1ers A7) – 12. A. & V. Toucoulat (Clio W), à 1min58s2 (1ers A7K)... 16. Duret-W. Lopez (Saxo), à 2min05s1 (1ers A6) – 17. R. Couvreur-D. Luce (106), à 2min08s8 (1ers F2-13)... 19. S. Breuil-Ruszkowski (106 S16), à 2min20s7 (1ers N2)... 39. Deygas-M. Charles (106 S16), à 3min18s4 (1ers N2S)... 57. Saxemard-I. Bayle (Twingo), à 4min21s2 (1ers R1)... 64. F. & M. Masson (AX GTi), à 4min37s0 (1ers A5)... 67. Massacrier-J. Matoug (350Z), à 4min42s6 (1ers GrGT & GT10)... 74. C. Chambon-P. Simon (Micra), à 5min08s1 (1ers N1)... 76. M. Dauphin-C. Cappy (Clio RS), à 5min19s8 (A7, 1ères Dames)...

Principaux abandons

A. Lafont (207), pompe à essence – E. Munster (325i), mécanique – D. Veyraud (Sierra), sortie...

Texte : Philippe Lafont.

Photos : F. Prudhomme (Rallyshow.com).

LE NORMAND CHAUFFRAY S'IMPOSE DANS LE TARN.



OCCITANIE PYRÉNÉES

1^{ER} RÉGIONAL CŒUR DES VIGNOBLES

2-3 MARS 2019

Chauffray impressionne

Lors de cette première édition réussie, Chauffray prend les commandes dès l'ES2 et ne les lâche plus. Chivaydel se pose dans l'ES6 (comme J.-M. Da Cunha) et laisse les dernières places du podium aux Rouillard père et fils, intouchables dans le Groupe F2000.

CLASSEMENT (91 PARTANTS, 64 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA DU VIGNOBLE TARN AIS & L'ÉCURIE DES 2 RIVES, À GAILLAC (81).

Leaders : ES1 P. Rouillard – ES2 à 6 Chauffray.

Meilleurs temps : Chauffray 3 - P. Rouillard 2 – J.L. Chivaydel 1.

1. Chauffray-Vaultier (Fiesta), 21min08s5 (1ers GrR & R5) – 2. P. Rouillard-Gamboni (Fabia), à 22s5 (R5) – 3. N. Rouillard-Curel (Compact), à 30s2 (1ers GrF2000 & F2-14) – 4. J.L. Chivaydel-Capoulade (Fiesta), à 33s3 (R5) – 5. A. Lechartier-F. Delpech (Compact), à 43s7 (F2-14) – 6. JM. Da Cunha-S. Durand (Escort), à 1min08s7 (1ers GrA & A8) – 7. J. Gros-Labrousse (Mitsu Evo 9), à 1min14s1 (A8) – 8. Lepelliez-

Alary (Twingo), à 1min28s3 (1ers R2) – 9. Benne-Segui (DS3), à 1min28s5 (1ers R3) – 10. S. Jacques-Oléa (Clio 16S), à 1min37s7 (1ers A7K) – 11. G. André-C. Valentin (207 S2000), à 1min59s2 (1ers A7S) – 12. J. Dupuy-JY. Cabrol (Clio R), à 2min03s5 (1ers GrN & N3) – 13. J. Puech-R. Manent (Clio S1600), à 2min12s9 (1ers A6K)... 16. Ridel-B. Gary (106 KC), à 2min24s8 (1ers F2-12) – 17. D. Boutinaud-M. Amiel (Saxo VTS), à 2min24s8 (1ers N2)... 21. J. Cabrol-M. Combes (106 S16), à 2min35s5 (1ers F2-13) – 22. N. Hébrard-Boudou (Saxo VTS), à 2min39s5 (1ers A6)... 25. Cavaillès-Fournales (Mitsu Evo4), à 3min14s4 (1ers N4)... 37. G. Salgues-Charonnière (Swift), à 4min19s4 (1ers N2S)... 41. Th. Padilla-Furlano (Kadett), à 4min55s1 (1ers F2-11)... 49. Brefeil-O. Segala (Twingo RS), à 5min41s6 (1ers R1) – 50. D. Blanc-E. Lacalle (106 XSi), à 5min49s1 (1ers A5)... 52. S. Guerrero-S. Lapeyre (206 RC), à 6min01s6 (1ers A7)... 56. J. Caille-A. Vedrine (106 R), à 6min45s1 (1ers N1)... 59. E. Savy-E. Sabatier (106 XSi), à 7min18s8 (F2-12, 1ères Dames)...

Principaux abandons

Bourrel (Mitsu Evo 9), L. Espinasse (Impreza), C. Delage (Speedster), Vialettes (208), Delpoux (Mitsu Evo 7), mécanique...

Texte & photos : Daniel Triaire.



LA F2-13 POUR CABROL.

ARZENO FILE VERS LA VICTOIRE.



PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

36^E RÉGIONAL DE VAISON-LA-ROMAINE

2-3 MARS 2019

Arzeno au top

Impérial, Arzeno réalise tous les scratches sauf un. Puppo résiste malgré tout. J.-L. Morel complète le podium. Dans l'ultime ES, Schifano souffle la 4^e place pour Os4 à F. Casciani.

CLASSEMENT (137 PARTANTS, 106 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR LE TEAM VASIO ROMAIN, À VAISON-LA-ROMAINE (84).

Leader : ES1 à 5 M. Arzeno.

Meilleurs temps : M. Arzeno 4 – A. Puppo 1.

1. M. Arzeno-R. Roche (Fabia), 22min19s4 (1ers GrR & R5) – 2. A. Puppo-A. Viano (Fabia), à 13s9 (R5) – 3. J.L. Morel-Gidel (Fabia), à 1min04s7 (R5) – 4. B. & A. Audouard Mince (207 S2000), à 1min21s4 (1ers GrA & A7S) – 5. Schifano-Pascaud (Fabia), à 1min24s4 (R5) – 6. F. Casciani-Lillo Perez (Fiesta), à 1min24s8 (R5) – 7. A. & J. Masclaus (207), à 1min39s5 (1ers GrF2000 & F2-14) – 8. Ferraro-Cassar (207 S2000), à 1min59s4 (A7S) – 9. Scotto La Chianca-Volpi (Fabia S2000), à 2min00s2 (A7S) – 10. Th. Pascal-Girardi (Clio), à 2min23s8 (1ers R3)... 13. Duclaux-Vattier (207 RC), à 2min44s0 (1ers A8) – 14. Peyne-Hermet (Mitsu Evo 9), à 2min45s6

(1ers R4)... 19. JB. Franceschi-Fi. Haut Labourdette (208 VTI), à 3min16s8 (1ers R2)... 21. Calascione-Toppi (Clio S1600), à 3min33s3 (1ers A6K) – 22. C. Durand-K. Hernandez (Clio R), à 3min38s9 (1ers GrN & N4)... 25. M. & G. Dumas (135 i), à 3min48s1 (1ers GrGT & GT10)... 40. Rivera-Rochet (Clio), à 6min15s9 (1ers A7)... 55. M. Benier-Lotz (Saxo), à 8min14s1 (1ers F2-13)... 57. D'Agostino-Comte Rolland (Saxo), à 8min35s7 (1ers N2)... 62. Joyeux-L. Bernardi (106), à 8min56s5 (1ers A5) – 63. E. & N. Reymond (106), à 8min58s7 (1ers F2-12) – 64. Santaella-Berlioz (Saxo), à 9min03s2 (1ers A6)... 69. Point-Doré (Saxo), à 9min25s7 (1ers N2S)... 85. Bonaud-Avon (AX), à 10min25s9 (1ers N1)... 102. Machabert-Rochet (Twingo), à 12min21s9 (1ers R1)...

Principaux abandons

Mailhan (Fabia), Lancioli (Mégane), Ragni (Clio), Eymard (Sierra), sortie – Laget (Clio), L. Bernard (Mitsu Evo 9), Clier (116 i), mécanique...

Texte : Quentin Ribaud.

Photos : Quentin Ribaud & Julien Perez.



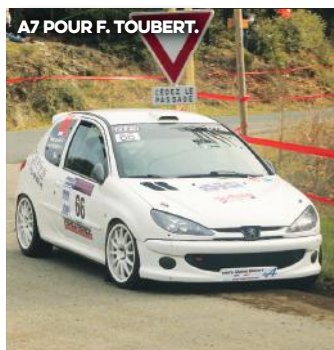
J.-B. FRANCESCHI, 1^{ER} R2, A L'OFFENSIVE.

090

L'INTEGRAL RALLYES MAGAZINE



VICTOIRE DE FIORI SUR LE FIL DANS LE GROUPE A.



A7 POUR F. TOUBERT.

OCCITANIE MÉDITERRANÉE

4^E RÉGIONAL DE L'HÉRAULT Puppo en « Hérault »

9-10 MARS 2019

Derrière Puppo, le plus fort, J. Jouines conserve 0⁷ d'avance sur Maestracci. Le dimanche, Cardenas, 1^{er} du Groupe F2000, rétrograde au pied du podium. Sur la fin, G. Fiori s'impose en tête du Groupe A pour 1^{er} face à Turco. Les R3, emmenées par C. Durand, animent la course.

CLASSEMENT (91 PARTANTS, 69 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA HÉRAULT, À HÉRIPIAN (34).

Leader : ES1 à 8 A. Puppo.

Meilleurs temps : A. Puppo 6 – J. Jouines 2.
1. A. Puppo-Dos Reis (Fabia), 25min19s0 (1ers GrR & R5) – 2. J. Jouines-Belin (Fiesta), à 32s3 (R5) – 3. Maestracci-Descamps (Fabia), à 33s0 (R5) – 4. Cardenas-Auge (306), à 41s8 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. G. Fiori-Vauclaire (Fabia S2000), à 46s7 (1ers GrA & A7S) – 6. Turco-Borne (207 S2000), à 47s7 (A7S) – 7. B. Salas-Cauvy (Clio), à 1min30s4 (F2-14) – 8. G. André-C. Valentin (207 S2000), à 1min44s1 (A7S) – 9. R. Durand-Mercoiret

(Clio), à 1min46s2 (1ers R3) – 10. B. Carminati-Lacruz (Clio), à 1min48s9 (R3)... 13. E. Champeau-Baudière (Mitsubishi Evo 7), à 1min55s6 (1ers A8)... 16. Macary-Iniesta (206), à 2min19s6 (1ers F2-13) – 17. Viallettes-Th. Thérion (208), à 2min25s4 (1ers R2) – 18. Janel-Villegas (997), à 2min28s2 (1ers GrGT & GT10)... 21. Th. & V. Troiano (C2), à 2min36s2 (1ers A6 K)... 24. A. Genesca-Carrère (Impreza), à 3min08s3 (1ers GrN & N4)... 27. Toubert-Beure (206 RC), à 3min43s6 (1ers A7)... 33. Vaille-Petitjean (Clio), à 3min51s4 (1ers N3) – 34. Ridet-B. Gary (106), à 3min56s9 (1ers F2-12)... 42. Ceugnet-Dekeyser (AX GTi), à 4min56s5 (1ers N1)... 46. Terral-Cruz (Mitsubishi Evo 10), à 5min05s2 (1ers A4) – 47. Lagier-Jimenez (106), à 5min17s4 (1ers N2)... 55. Mégias-Escudier (106), à 6min15s1 (1ers A6)... 61. Sarrando-Gatounes (106 S16), à 7min12s3 (1ers N2S)...

Principaux abandons

Benne (DS3), problèmes électriques – N. Rouillard (Compact), triangle – Blanco (Clio), tonneau – J. Alauzun (206), mécanique...

Texte & photos : Patrice Marin.



ANNOVAZZI, 106 VOLANTE IDENTIFIÉE EN A5.

RHÔNE-ALPES

30^E NATIONAL PAYS DU GIER Ballinari récidive

15-16 MARS 2019

Après la sortie de Salanon samedi matin, les Suisses, qui grossissent encore le plateau de cette édition anniversaire, s'opposent. Au terme de la dernière ES, alors que M. Burri a lâché prise, Ballinari s'impose pour la deuxième fois de suite avec 3s6 d'avance sur le revenant Hotz.

CLASSEMENT (129 PARTANTS, 68 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA DE LA LOIRE, AUTO SPORT SUISSE, ST URSANNE LES RANGERS, À SAINT-CHAMOND (42).

Leaders : ES1 à 4 D. Salanon – ES5 Ballinari – ES6 Hotz – ES7 à 8 Ballinari.

Meilleurs temps : D. Salanon & Ballinari 3 dont 1 ex æquo – Hotz & M. Burri 1.

1. Ballinari-Menchini (Fabia), 1h29min19s6 (1ers GrR & R5) – 2. Hotz-Ravasi (Fabia), à 3s6 (R5) – 3. M. Burri-Levratti (Fabia), à 22s7 (R5) – 4. Esparcieux-K. Duc (Fabia), à 4min40s5 (R5) – 5. Taveilli-Cottellero (Fabia), à 4min42s9 (R5) – 6. Salomon-Comment (Fiesta), à 5min57s6 (R5) – 7. N.

Morel-N. Curioz (Clio), à 6min56s7 (1ers GrF2000 & F2-14) – 8. St. Juif-C. Michel (Clio), à 7min19s0 (1ers R3) – 9. Latour-Collongeon (Clio S1600), à 7min21s2 (1ers GrA & A6K) – 10. Vuistiner-Kummer (Clio), à 7min36s2 (R3) – 11. F. & C. Delorme (C2), à 8min03s7 (1ers R2)... 19. M. Seux-M. Combe (206), à 10min27s2 (1ers A7)... 21. M. Ferreira-Maras (Clio), à 11min13s6 (1ers GrN & N3)... 24. A. Ferreira-DeVittoris (C2), à 11min31s0 (1ers F2-13)... 28. Fl. Sabatier-D. Bonnefoy (M3), à 12min22s7 (1ers A8)... 30. K. Duret-W. Lopez (Saxo VTS), à 14min10s1 (1ers A6)... 32. D. Genoud-Savet (Saxo VTS), à 14min47s1 (1ers N2)... 39. Zingg-Volluz (Fabia S2000), à 16min34s3 (1ers A7S)... 45. E. & A. Sanlaville (Twingo RS), à 18min13s9 (1ers R1)... 47. Lobreau-Garret (106 XSi), à 19min05s2 (1ers F2-12)... 50. Kalbhen-Champomier (Saxo VTS), à 20min53s1 (1ers N2S)... 55. AnnovaZZI P. Gaillard (106 R), à 22min10s2 (1ers A5)... 63. Colom-Esselin (106 XSi), à 26min41s0 (1ers N1)...

Principaux abandons

D. Salanon (Fabia), sortie – G. Olivier (206), mécanique – Th. Mounard (Clio RS), hors course...

Texte : Philippe Lafont.

Photos : F. Prudhomme (Rallyeshow.com).



AUSSOURD SANS PITIÉ EN A7.

NOUVELLE AQUITAINE NORD

27^E NATIONAL DE LA VIENNE Hernandez annonce la couleur

16-17 MARS 2019

N. Hernandez, en grande forme, profite des coupures moteur de J.-Ch. Beaubelique, privé d'une quatrième victoire sur cette classique remaniée. Rambault et sa Mégane jouent le haut du tableau. Guénec et Gobin offrent une belle lutte pour le gain du Groupe F2000.

CLASSEMENT (78 PARTANTS, 51 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA POITOU & L'ÉCURIE CHÂTELLERAULT POITOU, À CHÂTELLERAULT (86).

Leaders : ES1 à 3 J.-Ch. Beaubelique – ES4 à 12 N. Hernandez.

Meilleurs temps : N. Hernandez 5 – J.-Ch. Beaubelique 4 – A. Cosson, M. De Sousa & A. Faucher 1.

1. N. Hernandez-Barbot (Fabia), 1h12min36s4 (1ers GrR & R5) – 2. J. Ch. Beaubelique-Liraud (DS3 WRC), à 44s3 (1ers GrA & A8W) – 3. M. De Sousa-Brissaud (DS3), à 1min03s8 (R5) – 4. S. Taveneau-Augustin (DS3), à 1min55s8 (R5) – 5. Y.

Patier-Bonneau (996 GT3), à 3min04s9 (1ers GrGT & GT10) – 6. J. Rambault-Merceron (Mégane RS), à 4min54s7 (1ers GrN & N4) – 7. Lezeau-Réault (Clio), à 5min50s4 (1ers R3) – 8. N. Radet-Palacio (208), à 6min20s3 (1ers R2) – 9. Guénec-Ricou (C2 Evo), à 6min40s6 (1ers GrF2000 & F2-13) – 10. Gobin-Fraigne (Saxo), à 6min47s8 (F2-13) – 11. Guérineau-Rousseau (Clio RS), à 7min04s1 (1ers N3)... 14. W. Faucher-Petit (207 RC), à 8min31s0 (1ers F2-14)... 17. J. Brasseur-Couttier (106 S16), à 11min04s1 (1ers A6)... 20. Aussourd-Chabena (Fiesta ST), à 12min26s6 (1ers A7) – 21. Auger-Magnan (Saxo), à 12min50s2 (1ers F2-12)... 27. A. Joussemet-A. Bonnet (206 XS), à 14min01s7 (1ers A6K)... 29. Th. & H. Robert (106) à 15min29s9 (1ers N2)... 36. Fl. Guillon-Chaille (106 S16), à 18min50s9 (1ers N2S)... 45. L. & D. Portefaix (205 R), à 23min31s9 (1ers N1)...

Principaux abandons

L. Chatlillon (206), G. & F. Labrousse (208), A. Faucher (Fabia), A. Cosson (996), sortie – Favreau (Impreza), C. Brasseur (306), mécanique – Ulbert (Clio), injecteur...

Texte : Gérard Desvaux.

Photos : Christophe Dijoux.



UNE POMPE À ESSENCE COÛTE LA A6K À AQUILINO.



WILT SANS SOUCI.

GRAND EST

28^E RÉGIONAL DE MEUSE Wilt en confiance

10 MARS 2019

Avec une Fabia bien assimilée, Wilt ne laisse aucune chance au duo de Mitsuru formé par Chkondali et Bret. Après un hiver de remontage, L. Jeudy impose sa 205 en F2000 face à Courdier et Lenoir. G. Dapoigny, 8^e, pointe deux rangs derrière D. Fores, leader en GT, alors que Genre est 1^{er} Groupe N.

CLASSEMENT (63 PARTANTS, 47 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA 55, À GONDRECOURT- LE-CHÂTEAU (55).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 6 Wilt.

1. Wilt-G. Leclercq (DS3), 19min41s3 (1ers GrR & R5) – 2. Th. Chkondali-A. Maillefer (Mitsubishi Evo 9), à 43s6 (1ers R4) – 3. Bret-Josserand (Mitsubishi Evo 9), à 1min03s2 (1ers GrA & A8) – 4. L. Jeudy-Augier (205 GTi), à 1min16s4 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. F. Roussel-Coulombel (DS3), à 1min17s3 (R5) – 6. D. Fores-Boban (997 GT3), à 1min35s6 (1ers GrGT & GT10) – 7. D. & A. Courdier (206 RC), à 1min44s4 (F2-14) – 8. G. Dapoigny-J. Pelletier (207 S2000), à 1min45s3 (1ers A7S) – 9. A. Lenoir-Hosson (Saxo

VTS), à 1min47s1 (1ers F2-13) – 10. P. Cordier-Bajolel (106 XSi), à 1min48s3 (1ers F2-12)... 12. M. Dapoigny-N. Mora (306 Maxi), à 1min50s3 (1ers A7K) – 13. F. Martin-P. Guillaume (208), à 2min00s6 (1ers R2) – 14. Rolin-Adams (Clio), à 2min25s4 (1ers R3)... 18. Genre-C. Daniel (Clio RS), à 2min40s4 (1ers GrN & N3) – 19. Barinsky-P. Masson (206 RC), à 3min03s3 (1ers A7)... 21. G. & G. Briantais (Saxo VTS), à 3min04s3 (1ers N2)... 26. M. Bresson-N. Bouvard (106 XSi), à 3min48s0 (1ers N1)... 29. Defeux-Matterer (106 S16), à 4min05s3 (1ers A6)... 32. De Taddeo-Rognon (Saxo VTS), à 4min28s6 (1ers N2S)...

Principaux abandons

Liodau (C2), Plant (206), sortie – François (R11), Mees (Clio), lung (Saxo KC), Voillaume (Clio), Didierlaurent (106), mécanique...

Texte & photos : Sylvain Henry.



GENRE RETROUVE LA JOIE DE LA VICTOIRE DE GROUPE.



ET DE DIX SUCCÈS POUR DA CUNHA À MARCILLAC !



VINCENT, 2^E DU GROUPE N ET 1^{ER} N3.

OCCITANIE PYRÉNÉES

21^E NATIONAL DU VALLON DE MARCILLAC 16-17 MARS 2019

Da Cunha de justesse

L'ultime ES est mouvementée. La DS3 R5 de J.-M. Da Cunha finit avec une roue déchiquetée (pneu déchappé à mi-parcours). Pour un dixième succès, 0s7 lui suffisent face à Lobry, auteur du scratch. Alors virtuel vainqueur, Argenti sort.

CLASSEMENT (121 PARTANTS, 73 CLASSÉS).
ORGANISÉ PAR L'ASA ROUTE D'ARGENT & L'ARVM, À MARCILLAC-VALLON (12).

Leaders : ES1 JL. Chivaydel - ES2 à 10 JM. Da Cunha.

Meilleurs temps : JM. Da Cunha 4 - Argenti, JL. Chivaydel & Lobry 2.

1. JM. Da Cunha-S. Durand (DS3), 1h25min43s0 (1ers GrR & R5) - 2. Lobry-Parade (Fiesta), à 0s7 (R5) - 3. JL. Chivaydel-Capoulade (Fiesta), à 59s5 (R5) - 4. Beuron-Gombert (Fabia), à 3min39s0 (R5) - 5. V. Bertrand-Mauthe (Mitsu Evo 7), à 3min55s7 (1ers GrA & A8) - 6. Noé-Vignolle (Clio), à 4min52s4 (1ers R3) - 7. L. Papi-JM. Perin (Clio S1600), à 5min48s1 (1ers A6K) - 8. E. Rousset-Gosset (M3),

à 6min20s4 (A8) - 9. A. Murat-Boudou (Impreza), à 6min20s6 (A8) - 10. F. & L. Combe (C2), à 6min37s2 (1ers R2)... 14. Desangles-Gayraud (Impreza), à 8min53s0 (1ers GrN & N4)... 16. Grialou-C. Puel (Saxo), à 9min06s7 (1ers GrF2000 & F2-13)... 18. Milhau-B. Serres (205), à 9min51s6 (1ers F2-14)... 22. N. Hébrard - Malphettes (Saxo VTS), à 11min02s4 (1ers A6)... 29. F. Vincent-Lebreton (Clio R), à 13min23s2 (1ers N3)... 31. F. Bonnefils-Larue (Cayman), à 13min44s9 (1ers GrGT & GT10)... 34. K. Courrege-K. Imbert (106 R), à 15min36s1 (1ers F2-12)... 40. V. Padilla-M. Amiel (106 S16), à 18min08s0 (1ers N2)... 42. F. Condamines-Rol (Clio 16S), à 19min07s0 (1ers N2S)... 44. R. Tessier-Liso (206 RC), à 19min21s1 (1ers A7)... 48. Th. Padilla-Furlano (Kadett), à 20min26s7 (1ers F2-11)... 63. D. Blanc-Savy (106 XSi), à 24min45s7 (1ers A5)... 66. Laybats-Costecalde (106 XSi), à 31min05s8 (1ers N1) - 67. Brefeil-C. Teisseyre (Twingo RS), à 35min21s0 (1ers R1)...

Principaux abandons

Sirmain (106), Ramon (Mitsu), Argenti (Fabia), sortie - Benne (DS3 R3), Boutinaud (Saxo), Lechartier (Compact), mécanique...

Texte & photos : Daniel Triaire.



MARIANI DANS LE TOP 10 AVEC SA 206.

CORSE

7^E NATIONAL DI U PAESE AIACCINU 15/17 MARS 2019

Santoni impérial

Au Pays Ajaccien, P.-A. Santoni est comme chez lui : quatre victoires et six podiums en sept participations. Comme l'an passé, il devance J.-M. Leandri. Mignucci est le « nouveau » sur le podium. Avec des « petites » cylindrées, Gambarelli, Franchi, A. Mariani et Lorenzoni se distinguent.

CLASSEMENT (67 PARTANTS, 30 CLASSÉS).
ORGANISÉ PAR L'ASA CORSICA, À AJACCIO (2A).

Leader : ES1 à 11 PA. Santoni.

Meilleurs temps : PA. Santoni 9 - JM. Leandri & Gambarelli 1.

1. PA. Santoni-Bacchiolli (Fabia), 1h12min29s9 (1ers GrR & R5) - 2. JM. Leandri-Gorguilo (Fabia), à 1min02s1 (R5) - 3. Mignucci-Buffa (C2), à 3min48s5 (R5) - 4. PA. Mariani-S. Paoli (Fabia), à 4min05s6 (R5) - 5. Gambarelli-Maestroni (208), à 6min54s8 (1ers R2) - 6. JM. Grange-JCh. Garcia (208), à 9min23s6 (R2) - 7. J. Franchi-Corsi (C2), à 9min29s6 (1ers GrF2000 & F2-13) - 8. Anfriani-

Hubac (C2), à 10min43s6 (R2) - 9. A. Mariani-Scania (206 XS), à 10min50s3 (1ers GrA & A6K) - 10. R. Royer-Pierazzi (135i), à 11min02s9 (1ers GrGT & GT10) - 11. Ph. Lorenzoni-X. Joly (Civic), à 11min46s0 (1ers GrN & N2) - 12. JPh. D'Amore-Cristofari (Clio R), à 11min58s3 (1ers N3)... 18. S. & J. Masclaux (206 RC), à 14min36s3 (1ers A7)... 20. Pautou-L. Guerini (Twingo RS), à 15min52s4 (1ers R1) - 21. Pinelli-D. Jacques (205), à 15min59s2 (1ers F2-12)... 23. A. Robert-Miliani (205 GTi), à 26min02s2 (1ers F2-14)...

Principaux abandons

JP. Gordon (Fabia), Flori (Clio R), M. Peretti (106), Raynaud (Elise S), Muselli (Clio), Fl. D'Amore (208), mécanique - JD. Mattei (Fabia), Jaumon (Clio), Baldrichi (Saxo), sortie...

Texte : Rédaction. Photos : rallyecorse.com.



FRANCHI MÈNE SA C2 EN TÊTE DU GROUPE F2000.



GROSJEAN, VAINQUEUR POUR OS3.

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

38^E RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ 16-17 MARS 2019

Grosjean en force

Cette édition connaît l'une des plus belles luttes pour la victoire. N. Grosjean l'emporte pour Os3 devant L. Jeudy, leader durant les trois quarts du rallye. F. Thiebaut doit se contenter de la 3^e place et du succès dans le Groupe face à Bret.

CLASSEMENT (43 PARTANTS, 35 CLASSÉS).
ORGANISÉ PAR L'ASA FRANCHE-COMTÉ, À OFFEMONT (90).

Leaders : ES1 à 6 L. Jeudy - ES7 à 8 N. Grosjean.
Meilleurs temps : L. Jeudy 6 - N. Grosjean & Bret 1.
1. N. Grosjean-J. Eble (Clio), 19min24s7 (1ers GrF2000 & F2-14) - 2. L. Jeudy-P. Augier (205), à 0s3 (F2-14) - 3. F. Thiebaut-J. O'Brien (Impreza WRX STi), à 9s9 (1ers GrN & N4) - 4. S. Bret-Fontanaud (Mitsu Evo 9), à 13s4 (N4) - 5. Sandona-Gaillard (Impreza), à 1min02s2 (1ers GrA & A8) - 6. PE. Duchene-M. Magnin (Clio), à 1min07s7 (F2-14) - 7. Th. Barthelemy-Colle (Saxo VTS), à 1min37s1 (1ers A6K) - 8. Stempfle-S. Maire (Clio), à 1min58s4 (1ers GrR & R3) - 9. Rutchy-Gustin (Punto S2000),

à 2min14s2 (1ers A7S) - 10. Geoffroy-Peduzzi (306 S16), à 2min15s0 (F2-14) - 11. Parisot-D. Eble (GT3 RS), à 2min17s6 (1ers GrGT & GT10) - 12. Willig-N. Jeudy (Clio Ragnotti), à 2min21s1 (1ers N3) - 13. Cl. Couval-C. Girard (Clio R), à 2min21s2 (1ers A7)... 16. Fl. Mathieu-B. Grillot (106 S16), à 2min53s7 (1ers N2)... 20. J. Grillot-Nogara (106 XSi), à 3min25s9 (1ers N1)... 23. Knapp-Brugirard (Twingo), à 3min42s7 (1ers R2)... 25. Lemble-Bertin (106), à 4min02s1 (1ers F2-12)... 29. Philip-Gasiglia (DS3), à 4min43s8 (1ers R1)...

Principaux abandons

F. Valence (R5 GT), J. Faivre (309), mécanique...

Texte & photos : archives J.-B. Cornevaux.



GRILLOT DÉBUTE 2019 PAR UN SUCCÈS EN N1.



BISSON RÉALISE UN RÊVE EN PILOTANT UNE 306 MAXI.

RHÔNE-ALPES

30^E RÉGIONAL DES VIGNES DE RÉGNIÉ 22-23 MARS 2019

Du rifici dans le vignoble

De festive, l'ambiance devient électrique pour certains à l'arrivée. Après auditions et visionnage de caméras embarquées, la direction de course fait sauter deux pénalités. Edel (- 10s) est déclaré vainqueur aux dépens de Giroux, forcément déçu car il pensait tenir sa première victoire, Pezzutti (- 1min) retrouve la 3^e place.

CLASSEMENT (159 PARTANTS, 116 CLASSÉS).
ORGANISÉ PAR L'ASA BEAUJOLAIS & LE COMITÉ DES FÊTES DU CRU RÉGNIÉ, À RÉGNIÉ (69).

Leaders : ES1 Rognon - ES2 à 5 L. Giroux - ES6 Edel.

Meilleurs temps : Edel & Rognon 3.

1. Edel-Duchanoy (Fabia), 23min44s6 (1ers GrR & R5) - 2. L. Giroux-Loup (Fiesta), à 7s2 (R5) - 3. Pezzutti-Di Lullo (Fabia), à 19s3 (R5) - 4. Bissou-G. Combe (306 Maxi), à 38s0 (1ers A7K) - 5. D. & I. Troussier (DS3), à 57s0 (R5) - 6. Mollas-Moussier (Mitsu), à 1min22s3 (1ers GrN & N4) - 7. Artzner-V. Girard (106 S16), à 1min35s5 (1ers GrF2000 &

F2-13) - 8. Ph. & G. Brun (DS3), à 1min37s4 (1ers R3) - 9. G. & Gr. Molina (205), à 1min44s8 (F2-13) - 10. Pérenon-Dallay (205) à 1min45s2 (1ers F2-14)... 12. Dauzats-Recchia (Impreza) à 1min58s8 (1ers A8)... 16. Gibaud-Filipe (C2) à 2min17s4 (1ers R2)... 19. Cassagne-A. Meyer (206 RC), à 2min26s4 (1ers A7) - 20. Montanteme-D. Delorme (Clio S1600) à 2min29s1 (1ers A6K) - 21. G. Clément-Berthier (Porsche GT3), à 2min31s9 (1ers GrGT & GT10)... 24. Boschung-A. Prost (Clio), à 2min41s6 (1ers N3) - 25. C. & R. Payne (Mitsu), à 2min42s2 (1ers R4) - 26. Cécillon-Fi. Berger (106 S16), à 2min44s5 (1ers N2)... 30. Mauchamp-M. Mermet (106 S16), à 2min55s9 (1ers A6) - 31. Campos-E. Duchaine (AX GTi) à 3min03s2 (1ers A5)... 39. D. Audet-Simonet (106), à 3min24s5 (1ers F2-12) - 40. Bugnazet-Milesi (Elise S), à 3min27s1 (1ers GT9)... 62. M. Viduera-M. Ecoeur (Mitsu), à 4min39s2 (N4 & 1ers Dames)... 76. Potet-Diry (106), à 5min32s5 (1ers N1) - 77. Gonzales-Dumont (Saxo VTS), à 5min35s5 (1ers N2S)... 94. Peinet-Charry Puget (AX), à 6min37s0 (1ers F2-11)... 105. Machabert-Roche (Twingo), à 7min22s5 (1ers R1)...

Principaux abandons

Delépine (Astra), Passemard (206 XS), sortie - Risaletto (Toyota), Saunier (Clio W), Monnin (Saxo VTS), mécanique...

Texte : E. Riquet. Photos : Martin Grenier.



SANS-FAUTE D'ARTZNER EN F2000.



OCCITANIE MEDITERRANEE

20^E RÉGIONAL DES VINS DU GARD

23-24 MARS 2019

Bourguignon au top

Pour son vingtième anniversaire, le Vins du Gard fait le plein sous un beau soleil. J. Bourguignon est intraitable et Baldini rapidement 2^e. un tête-à-queue de Cardenas dans la dernière ES et un ventilateur défilant pour K. Rocher font les affaires d'A. Genesca, finalement 3^e.

CLASSEMENT (146 PARTANTS, 111 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA GARD-CÉVENNES, À REMOULINS (30).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 5 J. Bourguignon. 1. J. Bourguignon-Gilson (C3), 20min50s9 (1ers GrR & R5) – 2. Baldini-Pigeyre (207 S2000), à 36s6 (1ers GrA & A7S) – 3. A. Genesca-Carrère (Impreza STi), à 47s8 (1ers R4) – 4. K. Rocher-Carmille (Clio), à 48s6 (1ers R3) – 5. Cardenas-Auge (306), à 49s7 (1ers GrF2000 & F2-14) – 6. R. Durand-Mercier (Clio), à 50s9 (R3) – 7. Janel-Villégas (997), à 54s7 (1ers GrGT & GT10) – 8. H. & H. Poudrel (996 GT3), à 59s0 (GT10) – 9. O. & C. Constant (R5), à 1min05s8 (R5) – 10. A. Frontier-J. Vidal (Clio), à 1min17s1

(R3) – 11. N. Liron-M. Maurin (Mitsu), à 1min18s6 (1ers A8) – 13. Delors-Bagnol (206), à 1min21s7 (1ers F2-13) – 14. S. Rouquette-Lacalle (Clio R), à 1min35s2 (1ers GrN & N3) – 20. Violettes-Th. Theron (208), à 2min00s4 (1ers R2) – 21. R. Pasquet-Derradij (Impreza STi), à 2min00s7 (1ers N4) – 23. Fabra-Pontier (Clio W), à 2min03s1 (1ers A7) – 30. B. David-S. Servière (AX GTi), à 2min19s8 (1ers F2-12) – 31. D. Boutinaud-A. Belin (Saxo), à 2min22s0 (1ers N2) – 37. Herold-Th. Martin (106 S16), à 2min47s9 (1ers A6) – 50. St. Jacques-Olea (Clio), à 3min20s7 (1ers A7K) – 54. M. Jonquet-Auque (Fiesta), à 3min40s3 (1ers R2J) – 57. Petrarca-J. Fournier (206 XS), à 3min55s6 (1ers A6K) – 58. Ardin-Devilleger (106 R), à 3min59s9 (1ers N1) – 60. Th. Padilla-Furlano (Kadett), à 4min03s9 (1ers F2-11) – 70. Iampietro-J.L. Pascal (Twingo), à 4min33s2 (1ers R1) – 75. Fl. Condamin-Q. Mazars (Clio), à 4min55s4 (1ers N2S) – 82. D. Blanc-E. Savy (106 XS), à 5min10s3 (1ers A5) – 104. L. & E. Guiraud (106 XS), à 7min08s9 (N1, 1ers Dames)...

Principaux abandons
Burnens (DS3R5), Ginhoux (Fabia), A. Lechartier (Compact), Alauzun & M. Rico (206), mécanique – Bourgeon (Impreza), sortie...
Texte : Patrick Vezolles. Photo : Patrice Marin.



NORMANDIE

48^E RÉGIONAL DU PAYS DE CAUX

31 MARS 2019

Amourette logiquement

Seul pilote de R5, Amourette doit attendre l'ES2 pour prendre la tête d'une épreuve qu'il découvre. Gonnet remporte par deux fois l'ES de Trouville qui convient aux accélérations de la Lotus, mais il cale (ES2) puis son capot s'entrouvre (ES4), ce qui le remet à portée de J.-M. Leclerc. Sur terrain sec, les M3 d'E. Hervieu et d'Y. Roussel prennent le meilleur sur Dutot en Groupe A. Flambard confirme en Groupe N face à Lescarmontier. Belles perfs de Mallet (N3) et Arnoult (N2).

CLASSEMENT (94 PARTANTS, 76 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA NORMANDIE & L'ÉCURIE RALLYE N'CAUX, À LILLEBONNE (76).

Leaders : ES1 Gonnet – ES2 à 4 Amourette. **Meilleurs temps :** Amourette & Gonnet 2. 1. Amourette-Gauduin (DS3), 18min21s5 (1ers GrR & R5) – 2. Gonnet-Lapersonne (Exige Cup

260), à 29s1 (1ers GrGT & GT10) – 3. JM. & M. Leclerc (Exige Cup 260), à 34s1 (GT10) – 4. A. & X. Flambard (Mitsu Evo 8), à 51s2 (1ers GrN & N4) – 5. E. Hervieu-Le Petit (M3), à 55s6 (1ers GrA & A8) – 6. Lescarmontier-Fras (Mitsu Evo 9), à 1min08s1 (N4) – 7. Y. Roussel-Courraey (M3), à 1min10s7 (A8) – 8. Dutot-Ruel (Mitsu Evo 9), à 1min33s5 (A8) – 9. Fagnen-Plumet (AX Sp), à 1min59s6 (1ers GrF2000 & F2-12) – 10. J. & M. Mallet (206 RC), à 2min00s1 (1ers N3) – 11. Clet-Cheval (Saxo), à 2min03s3 (1ers F2-13) – 12. S. & L. Cahagne (Clio), à 2min05s9 (1ers R3) – 13. Rousselin-Marie (208), à 2min09s2 (1ers R2) – 18. Jollet-Fossey (106 S16), à 2min18s2 (1ers A6) – 19. Arnoult-Burel (Saxo), à 2min20s8 (1ers N2) – 20. Breard-Levaufre (206 XS), à 2min39s4 (1ers A6K) – 23. Avez-Lecuyer (206), à 2min48s1 (1ers F2-14) – 26. Pierre-Pestel (206 RC), à 2min56s9 (1ers A7) – 32. A. Sylvestre-Detune (106 XS), à 3min12s6 (1ers A5) – 41. W. & Th. Laleman (AX GTi), à 3min36s8 (1ers N1) – 43. Da Silva-Henriques (Polo), à 3min58s5 (1ers N2S) – 72. Thomas-Le Guen (Twingo), à 8min12s5 (1ers F2-11) – 76. D. & E. Boulaye (Z3), à 30min11s2 (1ers GrGT & GT10)...

Principaux abandons
Chretien (207 RC), Mahieu (106 R), Fourmont (AX GTi), sortie – Le Moine (Clio), cardan – Piau (Impreza), hors course – Alemany (Clio W), mécanique...
Texte & photos : Promorallye.



BRETAGNE-PAYS DE LOIRE

20^E NATIONAL DU PAYS DE LOHÉAC

30-31 MARS 2019

Longépé lance sa saison

B. Longépé, pour le premier rallye de son fils Bastien, domine très largement l'épreuve devant le vainqueur sortant, Taffonneau, qui prend en main sa nouvelle 997 GT3 RS. Le podium est complété par S. Bret, venu spécialement de Franche-Comté pour cette vingtième édition.

CLASSEMENT (75 PARTANTS, 51 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASACO BRETAGNE & L'AS DU RALLYCROSS DE LOHÉAC, À LOHÉAC (35).

Leader : ES1 à 12 B. Longépé. **Meilleurs temps :** B. Longépé 10 – Knapick & Taffonneau 1. 1. B. & B. Longépé (Fabia), 59min29s0 (1ers GrR & R5) – 2. Ph. & C. Taffonneau (997), à 3min17s8 (1ers GrGT & GT10) – 3. S. Bret-Fontanaud (Mitsu Evo 9), à 3min59s1 (1ers GrA & A8) – 4. L. Mesnager-Ouvry (Saxo), à 1min04s12 (1ers GrF2000 & F2-13) – 5. D. Delaunay-Hocde (306), à 4min54s8 (1ers F2-14) – 6. R. Guenec-Ricou (C2), à 5min06s8

(F2-13) – 7. M. Terrière-Taudière (Clio), à 5min21s4 (1ers R3) – 8. S. Gardan-Bazin (106), à 5min46s2 (F2-13) – 9. Q. Blondel-Laffay (Mitsu Evo 9), à 5min47s5 (1ers GrN & N4) – 10. U. Girardeau-Bichon (Mitsu Evo 6), à 6min25s1 (A8) – 11. F. Daniel-Bourdon (Hommell), à 6min41s2 (1ers GT9) – 12. Y. Mouillé-Rineau (206), à 7min18s6 (1ers A7) – 16. L. & A. Touvron (Clio), à 8min07s0 (1ers N3) – 19. B. Martin-André (206), à 9min38s1 (1ers A6K) – 21. A. Faussabry-Brochard (C2), à 9min46s0 (1ers R2) – 22. A. Llieu-Marchet (Civic), à 10min04s6 (1ers N2) – 23. Y.P. Inabel-Luneau (Saxo), à 10min16s9 (1ers A6) – 29. E. & S. Le Saint (106), à 12min16s1 (1ers F2-12) – 34. J. Liard-Berthaut (106), à 14min32s1 (1ers N1) – 35. F. Megret-Alanore (Twingo), à 15min55s6 (1ers R1) – 43. E. Lavernot-Dumont (106), à 18min59s0 (1ers A5) – 46. FH. Rousval-Boulle (Saxo), à 22min27s7 (1ers N2S)...

Principaux abandons
Knapick (DS3 R5), L. Corbineau (Clio), L. Leclerc (Mitsu Evo 8), Kerveno (M3), E. Chabrier (Compact), mécanique – Th. Bordagray (Clio), sortie – Ch. Rémy (Fabia R5), raison perso...
Texte : Florentin Boutin.

Photos : Stéphane Potier.

PREMIER VAINQUEUR EN 1997, LE JOSSEC POINTE 14^E.



BRETAGNE-PAYS DE LOIRE

1^{ER} RÉGIONAL DU PAYS DE LOHÉAC

31 MARS 2019

Mouillé inaugure

Né de l'initiative de l'équipe d'Olivier Gérard, le rallye de double voit L. Mouillé remporter son premier succès. Le podium inédit est complété par R. Burnel et S. Boju qui s'impose de peu face à Diguet.

CLASSEMENT (25 PARTANTS, 21 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASACO BRETAGNE & L'AS DU RALLYCROSS DE LOHÉAC, À LOHÉAC (35).

Leader : ES1 à 5 Y. Mouillé. **Meilleurs temps :** R. Burnel & Y. Mouillé 2 – G. Chabrier 1. 1. L. Mouillé-Gaboriaud (106), 24min16s3 (1ers GrF2000 & F2-13) – 2. R. Burnel-Lesney (208), à 9s7 (F2-13) – 3. S. Boju-Peltier (Clio), à 31s4 (1ers GrR & R3) – 4. J. Diguet-Praud (Saxo), à 32s5 (1ers GrA & A6) – 5. B. Blay-Descamps-Longépé (C2), à 1min14s1 (1ers R2) – 6. J. Perotte-Jeanne (Clio), à 1min23s5 (1ers A7) – 7. R. & T. Bertho (206), à 1min27s5 (1ers F2-14) – 8. J. & G. Le Menelec (106), à 1min42s8 (A6) – 9. F. Rault-Urru (R5 GT), à 1min47s9 (F2-14) – 10. F. & S. Jacquin (Saxo),

à 2min24s7 (A6) – 11. A. Briand-Delisle (205), à 2min48s6 (1ers A5) – 12 V. Houssin-Mawdsley (Rallye 3), à 3min39s1 (1ers F2-11) – 13. D. & J. Dieulargand (Clio), à 3min44s7 (1ers GrN & N3) – 14. S. Morineau-Amiot (Saxo), à 4min30s8 (1ers N2) – 19. S. Chancerel-J. Lefrançois (205), à 6min58s6 (A5, 1ère Dame) – 20. JC. Brunet-Lacaine (Saxo), à 7min42s6 (1ers N2S) – 21. J. Plat-A. Bourguignon (Twingo), à 10min08s2 (1ers R1).

Principaux abandons
G. Chabrier (Compact), alternateur – Y. Grezes (Clio), radiateur – B. Herbert (Saxo), Halopeau (R5 GT), mécanique.
Texte : Florentin Boutin.

Photos : Stéphane Potier.



093
L'INTEGRALE RALLYES MAGAZINE



PREMIÈRE VICTOIRE À GRASSE POUR RIBERI.



GROUPE N POUR REGHESSA.

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

60^E NATIONAL PAYS DE GRASSE FLEURS & PARFUMS

5-6 AVRIL 2019

Riberi met au parfum

Pour sa première participation, Riberi transforme l'essai en victoire. Lions et Maillan complètent un podium 100 % Škoda. Nouvelle perf de Chebil, 4^e et 1^{er} Groupe F2000 devant Morel et Saluzzo. Le Groupe A revient à Calascione. Reghessa coiffe le groupe N de belle manière.

CLASSEMENT (99 PARTANTS, 53 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA GRASSE, À GRASSE (06).

Leaders : ES1 F. Lions – ES2 à 9 Riberi.

Meilleurs temps : Riberi 7 – F. Lions 2.

1. Riberi-Fi. Haut Labourdette (Fabia), 1h10min18s9 (1ers GrR & R5) – 2. F. Lions-Veillas (Fabia), à 35s7 (R5) – 3. Maillan-A. Vilanova (Fabia), à 2min50s3 (R5) – 4. Chebil-Delsarte-M. Martini (Compact), à 5min02s8 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. N. Morel-N. Curioz (Clio), à 5min22s1 (F2-14) – 6. Saluzzo-Silvestre (206), à 6min11s2 (F2-14) – 7. Calascione-Toppi (Clio S1600), à 6min15s3 (1ers GrA & A6K) –

8. Reghessa-Delaplanche (Clio), à 6min15s7 (1ers GrN & N3) – 9. Urreiziti-Zinhaler (Clio), à 6min46s3 (F2-14) – 10. Baldecchi-Gorda (Clio), à 7min03s4 (1ers A7K) – 11. M. Charles-Versaveau (Mitsu Evo 6), à 7min52s3 (1ers A8) – 12. Reboa-Pascaud (208), à 8min00s6 (1ers R2)... 14. Pitot-R. Brun (Clio), à 8min04s7 (1ers R3)... 16. Bouisset-Sirvins (106), à 8min32s4 (1ers F2-13)... 18. J.M. & C. Chol (Rallye 3), à 8min48s0 (1ers F2-12)... 20. Kolbe-Therry (Saxo), à 9min10s0 (1ers A6)... 21. V. Cartier-L. Murcia (Fiesta), à 9min19s4 (1ers R2J) – 22. J.A. Bernard-Duperrieu (Exige), à 9min24s9 (1ers GrGT & GT10) – 23. R. & C. Cavalier (106), à 11min19s3 (1ers N2)... 33. Parodi-Canapario (Golf), à 12min42s9 (1ers A7)... 45. Collinet-Ben Asayag (206), à 17min55s7 (1ers N2S)...

Principaux abandons

Jacq (Mitsu Evo 8), Delemasure (Exige), B. Maisano (Fiesta), Bally (Impreza WRC), Jakobsen (Compact), mécanique – F. Casciani (Fiesta R5), sortie...

Texte : Quentin Ribaud.

Photos : Julien Perez.



SANS FAUTE POUR MAUFFREY.

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

6^E NATIONAL DE L'ANGUISSON

6-7 AVRIL 2019

Mauffrey en balade

Favori, après sa 2^e place en 2018, Mauffrey tient son rang. Leader de bout en bout, il ne cesse d'accroître son avance et s'impose largement au terme des douze ES au programme. Guillerot est son dauphin.

CLASSEMENT (70 PARTANTS, 42 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA NIVERNAIS-MORVAN & L'ÉCURIE CORBIGNY AUTO, À CORBIGNY (58).

Leader : ES1 à 12 Mauffrey.

Meilleurs temps : Mauffrey 13 dont 1 ex æquo – R. Guillerot 1 ex.

1. Mauffrey-Bronner (Fabia), 1h12min41s7 (1ers GrR & R5) – 2. R. Guillerot-Bole-Richard (Fabia), à 1min50s7 (R5) – 3. L. Henry-Biery (Clio S1600), à 5min03s1 (1ers GrA & A6K) – 4. Sureau-Chavenay (Clio S1600), à 5min12s3 (A6K) – 5. L. Jeudy-J. Sarazin (205), à 5min22s1 (1ers GrF2000 & F2-14) – 6. Ch. Monnin-PE. Choudey (208), à 6min05s0 (1ers R2) – 7. F. Martin-P. Guillaume (208), à 6min08s8 (R2) – 8. Gibaux-V. Girard (C2), à 6min57s9 (R2) – 9. Bateau-Mugneret (Saxo), à 7min16s9 (1ers F2-13) – 10. C. & E. Jacotot (Clio), à 7min24s9 (F2-14) –

11. D. Fores-Veillard (997 GT3), à 7min42s3 (1ers GrGT & GT10)... 13. S. & St. Darin (DS3), à 9min12s3 (1ers R3) – 14. Campos-Bouley (AX GTi), à 9min25s9 (1ers A5)... 16. E. & N. Raymond (106), à 9min39s1 (1ers F2-12) – 17. Kreyder-Divoux (206 RC), à 10min05s6 (1ers A7)... 23. Barbotte-Bonnaud (106), à 12min56s5 (1ers N2) – 24. F. & S. Gérard (Clio R), à 13min14s1 (1ers N3)... 27. Vermorel-Maistrello (Saxo VTS), à 13min35s3 (1ers A6)... 29. J. Leroy-Evrard (Mitsu Evo 9), à 15min08s3 (1ers A8)... 31. F. Leroy-Thuillart (AX GTi), à 16min53s8 (1ers N1) – 32. Sechepine-Zeller (106 S16), à 17min12s1 (1ers N2S)... 39. P. Lafond-Guerelle (Twingo), à 27min36s5 (1ers F2-11)...

Principaux abandons

Jalouzet (Puma), Lanquetin (DS3), N. Toitot (R5 GT), Rat (106), mécanique.

Texte & photos : Philippe Frossard.



BATEAU FILE VERS LA VICTOIRE EN F2-13.



RENARD, 1^{ER} R4, AU PIED DU PODIUM.

CENTRE-VAL DE LOIRE

34^E RÉGIONAL AUTOCOURSE

6-7 AVRIL 2019

Hernandez maîtrise

Sur sa lancée du début de cette saison, N. Hernandez, auteur de tous les meilleurs temps, enchaîne avec une seconde victoire. Il précède J.-L. Roché et Ph. Taffonneau qui poursuit l'apprentissage de sa nouvelle Porsche.

CLASSEMENT (81 PARTANTS, 61 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASAC PERCHE-VAL DE LOIRE & L'ÉCURIE AUTOCOURSE, À BLÉRÉ (37).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 5 N. Hernandez.

1. N. Hernandez-Guimard (Fabia), 21min32s8 (1ers GrR & R5) – 2. J.L. Roché-Brocourt (Fabia), à 42s3 (R5) – 3. Ph. & C. Taffonneau (997 GT3 RS), à 52s9 (1ers GrGT & GT10) – 4. R. & A. Renard (Mitsu Evo 9), à 1min11s6 (1ers R4) – 5. N. Robineau-Sagnes (Mitsu Evo7), à 1min25s0 (1ers GrA & A8) – 6. D. Charles-Perrinaud (206), à 1min38s7 (1ers GrF2000 & F2-14) – 7. E. Sauter-Millac (208), à 1min58s2 (1ers R2) – 8. P. & N. Léon (Ibiza), à 2min00s0 (1ers F2-13) – 9. T. Gaume-G. Lopes (Clio), à 2min10s1

(1ers R3) – 10. M. & R. Francière (Mitsu Evo9), à 2min14s1 (1ers GrN & N4)... 14. E. & E. Mauduit (Clio), à 2min35s0 (1ers N3)... 20. T. & H. Robert (106), à 3min05s7 (1ers N2)... 22. P. Launay-Moriet (206), à 3min12s2 (1ers F2-12) – 23. J.P. & D. Blondel (Clio S1600), à 3min22s5 (1ers A6K)... 29. P. Gabriel-Germain (Clio), à 4min02s7 (1ers A7)... 32. A. & V. Marteau (Saxo), à 4min10s8 (1ers A6) – 33. C. Lucas-Houry (Twingo), à 4min11s1 (1ers R1)... 35. F. & G. Jeannin (106), à 4min29s3 (1ers N1)... 55. J.C. Pelerin-Papuchon (205), à 6min41s5 (1ers F211) – 56. A. Chalots-Guerin (AX), à 6min50s2 (1ers A5)...

Principaux abandons

L. Pasquet (Mitsu Evo 8), Blayon (Clio), M. Aussourd (Fiesta), mécanique – N. Cartier (Clio), sortie...

Texte & photos : David Cheuton & Aurélie Blasquez.



A6K POUR BLONDEL ET SA VAILLANTE CLIO S1600.



RAJOEL EN TÊTE DU GROUPE F2000 AVEC SA CIVIC.

RÉUNION

2^E REGIONAL RS SPORT-NTR

6 AVRIL 2019

Law Long par expérience

Double champion sortant, Law Long mène de bout en bout malgré des conditions météo changeantes. Moullan et Bellon, eux, vont à la faute. D. Dorseuil n'a touché sa Fiesta que deux jours avant l'épreuve. Espérons que le vice-champion Ch. Vassor décide de reprendre du service.

CLASSEMENT (82 PARTANTS, 63 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA RÉUNION, À L'ÉTANG-SALÉ (97A).

Leader : ES1 à 6 Law Long.

Meilleurs temps : Law Long 3 – Bellon 2.

1 ES annulée.

1. Law Long-Zaneguy (Fabia), 26min56s06 (1ers GrR & R5) – 2. D. Dorseuil-De Berge (Fiesta), à 21s54 (R5) – 3. Barret-Hoarau (Fabia S2000), à 1min05s77 (1ers A7S) – 4. M. & M. Rajoel (Civic), à 1min30s19 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. M. & D. Unia (318), à 1min34s94 (F2-14) – 6. Bangui-Sam Caw Cave (DS3), à 1min39s86 (1ers R3) – 7. P. Delaunay-Berthaud (207), à 1min40s77 (R3) – 8.

Bardeur-Duverger (Fabia), à 1min49s06 (A7S) – 9. J. & E. Delaunay (C3), à 2min19s99 (R5) – 10. Olivier-Fontaine (Mitsu), à 2min38s37 (1ers R4)... 12. G. Dijoux-Payet (Saxo), à 3min19s56 (1ers GrN & N3) – 13. Ph. Sam Caw Freve-Garsani (911), à 4min6s19 (1ers GrGT & GT10)... 15. St. Dorseuil-Moutien (Fiesta), à 4min12s35 (1ers R2) – 16. Sautron-Benoit (206), à 4min26s67 (1ers F2-13)... 19. L. Bellus-Parvedy (Saxo), à 4min31s62 (1ers N2)... 23. M. Maillot-Grondin (206), à 4min52s74 (1ers A6) – 24. Badat-Dindar (C2 S1600), à 4min53s61 (1ers A6K)... 31. Law Hang-Singainy (106), à 5min10s22 (1ers F2-12)... 35. C. & T. Lebon (Twingo), à 6min10s84 (1ers N2S)... 37. C. Ali-Bouclier (106), à 6min33s57 (1ers N1)... 41. Tossem-Palma (DS3), à 7min00s63 (1ers R1)... 63. J. & A. Euphrasie (206 RC), à 22min27s25 (1ers A7)...

Principaux abandons

Moullan (Fiesta R5), Bellon, sortie...

Texte : Promorallye.

Photos : Stéphane Buillon.



OLLIVIER NE RATE PAS SON RETOUR : 1^{ER} R4.



À 22 ANS, ACCIGLIARO GOÛTE AUX JOIES DU PODIUM.



BOCHATAY VAINC LE SORT AVEC CETTE DS3, ET DE TRÈS BELLE FAÇON.

RHÔNE-ALPES

35^E RÉGIONAL DU PAYS DE FAVERGES

Giraldo sans trembler

6-7 AVRIL 2019

Les présences de Puppo et de quatre autres R5 ne troublent pas Giraldo, favori. Il devance Crétien et Accigliaro, soit un tiercé de Fabia, celle de Puppo ayant stoppé dans l'ES4 (bride de turbo). Bochatay sort vainqueur d'une grosse classe R3 longtemps dominée par Brun. Parmeland, Métral, Sandona et Bugnazet enlèvent, en habitués, leurs groupes respectifs.

CLASSEMENT (110 PARTANTS, 90 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASAC MONT-BLANC & L'ÉCURIE DE LA MOTTE, À FAVERGES (74).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 6 Giraldo.
1. Mi. & Ma. Giraldo (Fabia), 24min03s1 (1ers GrR & R5) – 2. Crétien-L. Jacquemoud (Fabia), à 26s8 (R5) – 3. Accigliaro-Le Gosles (Fabia), à 54s4 (R5) – 4. Crozet-Ch. Ailloud Perraud (i20), à 1min07s9 – 5. Jossierand-Quartini (Fiesta), à 1min18s5 (R5) – 6. K. Bochatay-Glasson Blanchet (DS3), à 1min26s3 (1ers R3) – 7. Bonnetfond-Greffet (DS3), à 1min33s2 (R3)

– 8. Durigon-Passaguin Bouvet (Clio), à 1min53s2 (R3) – 9. Jamet-Sécacé (Clio), à 1min53s9 (R3) – 10. A. Parmeland-Bois (Clio Maxi), à 1min57s1 (1ers GrF2000 & F2-14)... 12. V. & M. Métral (Clio R), à 2min15s1 (1ers GrN & FN3) – 13. Sandona-Fournier (Impreza), à 2min21s3 (1ers GrA & A8) – 14. Markovic-Y. Bouvard (208), à 2min27s8 (1ers R2)... 18. Neyret Gigot-Boban (106), à 2min47s0 (1ers F2-13)... 21. Rabilloud-Brisseau (106 S16), à 2min55s5 (1ers A6)... 23. Brisgand-Sage (206 RC), à 3min02s4 (1ers A7)... 29. Bugnazet-Milei (Elise), à 3min38s5 (1ers GrGT & GT9)... 38. E. Ginès-C. Deville (DS3), à 4min06s3 (R3, 1ers dDmes)... 48. Dornier-Pea (Saxo VTS), à 4min35s5 (1ers N2) – 49. Novoa-Maniglier (306 XS), à 4min35s9 (1ers A7K)... 52. Schroeter-Mugnier Beal (106), à 4min42s0 (1ers F2-12) – 53. Moulin-Heyse (AX GTi), à 4min45s1 (1ers N1)... 56. Chagot-Le Du (R5 GT), à 4min54s3 (1ers N4)... 68. Bourges-Laville (DS3), à 5min58s8 (1ers R1)... 77. Jeannot-Humbert (C2), à 7min17s6 (1ers A6K) – 78. Delayre-Chantelauze (Saxo VTS), à 7min42s2 (1ers N2S)...
Principaux abandons
Puppo (Fabia), Pellier (Clio Ragnotti), Cadet (Clio RS), Le Cerf (106), Curt (205 R), mécanique – Communal (306), Mermaz (205 GTi), sortie...
Texte : E. Riquet. Photos : Yves Bassot.

MILLET, 2^E POUR UNE PREMIÈRE EN R5.



BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

18^E RÉGIONAL DE LA RIVIÈRE-DRUGEON

Mougin de justesse

13 AVRIL 2019

A. Mougin s'impose pour 1s9 face à D. Millet, meilleur performer pour sa découverte du pilotage d'une R5. M. Prevalet complète le podium. L. Jeudy et D. Lamarche montrent que la F2-14 réserve toujours des belles bagarres. Sandona remporte le Groupe A et Boschung le Groupe N.

CLASSEMENT (85 PARTANTS, 62 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASAC SÉQUANIE, À LA RIVIÈRE-DRUGEON (25).

Leader : ES1 à 5 A. Mougin.
Meilleurs temps : D. Millet 3 – A. Mougin 2.
1. A. Mougin-Diotin (DS3), 19min47s6 (1ers GrR & R5) – 2. D. Millet-Angonin (Fabia), à 1s9 (R5) – 3. M. Prevalet-Pagnier (DS3), à 28s8 (1ers R3) – 4. L. Jeudy-Augier (205), à 30s6 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. D. Lamarche-Pala Santos (Clio), à 38s0 (F2-14) – 6. D. Courdier-Chabod (206 RC), à 1min16s0 (F2-14) – 7. Sandona-Fournier (Impreza), à 1min16s0 (1ers GrA & A8) – 8. Lelandais-Pourcelot (Clio), 1min37s4 (1ers A7) – 9. Boschung-Prost (Clio

R), 1min44s3 (1ers GrN & N3) – 10. Voillaume-Freidinger (Clio), à 1min44s4 (A7) – 11. Perolat-Diot (135i), à 1min59s8 (1ers GrGT & GT10)... 21. N. & M. Magnin (106 S16), à 2min38s2 (1ers A6)... 24. Lambrechts-Marguet (Saxo VTS), à 2min54s4 (1ers N2)... 27. Jovin-Jacquet (Saxo), à 2min59s2 (1ers F2-12)... 34. Pourcelot-Pavan (R5 GT), à 3min28s0 (1ers N4)... 44. Breniaux-Jacques (206 XS), à 4min15s4 (1ers A6K)... 50. S. Courdier-Chenu (106 R), à 4min44s2 (1ers N1) – 51. N. & V. Gonon (205 GTi), à 4min47s5 (1ers F2-13)... 58. Laureau-Bouvet (106 S16), à 5min22s7 (1ers N2S)...
Texte & photos : J.-B. Cornevaux.

LELANDAIS INTOUCHABLE EN A7.



TOURNAY AJOUTE UN QUATRIÈME SUCCÈS AVEC LA MANIÈRE.



HAUTS-DE-FRANCE

10^E RÉGIONAL VILLE DE VERVINS

Tournay maître sur ses terres

7 AVRIL 2019

Sur ses terres, J.-N. Tournay a les nerfs solides. Le pilote de la Mitsui R4 résiste jusqu'au bout à Christiann avec sa C3 R5 qui lui grappille sur les deux dernières ES, seulement 1s1 des 4s6 d'avance prises au début. Il devient le seul à détenir quatre victoires.

CLASSEMENT (124 PARTANTS, 96 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA AISNE, À VERVINS (02).

Leader : ES2 à 6 J.N. Tournay.
Meilleurs temps : J.N. Tournay 3 – Christiann 2. 1 temps forfaitaire.
1. J.N. Tournay-Bléuse (Mitsu Evo 9), 21min15s2 (1ers GrR & R4) – 2. Christiann-Marolle (C3), à 3s5 (1ers R5) – 3. Salaun-Y. Lefebvre (DS3), à 29s3 (R5) – 4. Lescarmontier-Fras (Mitsu Evo 9), à 36s1 (1ers GrN & N4) – 5. Berthelot-Ci. Bernard (Mitsu Evo 9), à 39s0 (R4) – 6. Hermant-Carbone (Mitsu Evo 9), à 46s8 (N4) – 7. A. Mortier-Milleville (DS3), à 48s1 (1ers R3) – 8. A. Regnier-V. Tournay (306), à 48s2 (1ers GrF2000 & F2-14) – 9. E. Meyer-Nollet (DS3), à 49s4 (R5) – 10. S. Rimbeaux-Caruzzi (Impreza),



SALAUN PASSE À LA DS3 R5.

à 50s0 (1ers A8)... 12. A. Rambure-N. Vaillant (306 KC), à 55s0 (1ers A7K)... 14. O. & G. Boinet (Fabia S2000), à 1min00s5 (1ers A7S) – 15. A. Lenoir-N. Charpentier (Saxo), à 1min03s3 (1ers F2-13) – 16. G. Marchand-B. Lambert (Saxo VTS), à 1min12s1 (1ers A6K)... 22. B. & Y. Duménil (Clio R), à 1min36s6 (1ers N3)... 29. Thillerot-Rassemont (Clio W), à 2min00s8 (1ers A7)... 37. Delepierre-Melin (106 S16), à 23min29s2 (1ers A6) – 38. J.L. Leclerc-Colle (Exige), à 2min20s1 (1ers GrGT & GT10)... 41. Delattre-A. Colombel (106 S16), à 2min27s1 (1ers N2)... 45. Ledoux-Leclère (106), à 2min32s3 (1ers F2-12)... 51. Feron-Caux (Adam), à 3min00s4 (1ers R2)... 71. Hanique-Vanderbruggen (DS3), à 3min04s5 (1ers R1)... 73. Héralut-C. Mary (AX GTi), à 4min13s4 (1ers A5)... 76. Salomez-Poquet (AX Sp), à 4min23s4 (1ers N1)... 84. Delotte-Holay (206 XS), à 5min08s1 (1ers N2S)... 87. Lambre-D. Bertin (MGF), à 5min28s0 (1ers GT9) – 88. M. & E. Derooy (Twingo), à 5min30s4 (R1, 1ère Dames)...
Principaux abandons
Dubreuil (207 S2000), Mees (Clio), sortie...
Texte & photos : Ph'AutoSport.

SUPERBE VICTOIRE POUR L. PANAGIOTIS !



PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

31^E NATIONAL DE VENASQUE

La R5 lui va bien !

13-14 AVRIL 2019

Disposant d'une Fabia R5, L. Panagiotis transforme l'essai en victoire. Avec onze scratches en douze ES, sa domination est impressionnante. Il devance Lacomay qui étrenne sa nouvelle C3 R5 et Scotto La Chianca, plus vu en aussi bonne forme depuis quelque temps. Delors hérite du Froupe F2000 suite à l'abandon de Baillie.

CLASSEMENT (108 PARTANTS, 69 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASAC VAUCLUSIEN & L'ÉCURIE INSULA, À VERNES-LES-FONTAINES (84).

Leader : ES1 à 12 L. Panagiotis.
Meilleurs temps : L. Panagiotis 11 – Lacomay 1.
1. L. Panagiotis-Goddi (Fabia), 1h04min36s1 (1ers GrR & R5) – 2. Lacomay-Bard (C3), à 32s3 (R5) – 3. Scotto La Chianca-Neto (Fabia S2000), à 52s8 (1ers GrA & A7S) – 4. Bourcier-Ducosou (Fabia), à 1min22s6 (R5) – 5. Ch. Magnou-V. Delaplanche (207 S2000), à 2min04s7 (A7S) – 6. D. & I. Troussier (DS3), à 2min14s3 (R5) – 7. J.F. Blanc-Sorba (996

GT3), à 3min01s3 (1ers GrGT & GT10) – 8. L. Bernard-Ferré (Mitsu Evo 9), à 3min17s6 (1ers GrN & N4) – 9. Caradec-Castex (Clio), à 3min52s6 (1ers R3) – 10. G. Fiori-Descamps (Fabia S2000), à 4min00s4 (A7S) – 11. Delors-Bagnol (206), à 4min01s1 (1ers GrF2000 & F2-13)... 16. Rota-J. Escartefigue (208), à 5min49s7 (1ers R2) – 17. S. Jean-Ruel (325 i), à 6min18s8 (1ers A8)... 19. Chassaing-E. Perrier (Clio R), à 6min40s9 (1ers N3)... 24. E. & M. Pascal (Clio S1600), à 8min53s2 (1ers A6K)... 29. Rat-Vivien (106), à 9min34s3 (1ers N2)... 31. Joyeux-L. Bernardi (106), à 9min50s7 (1ers A5)... 35. Ceugniet-Dekeyser (AX), à 11min06s1 (1ers N1)... 37. Galleron-L. Biagetti (Saxo), à 11min13s4 (1ers A6) – 38. Th. Padilla-Furlano (Kadett), à 11min27s0 (1ers F2-11)... 44. Farnier-Perdereau (Saxo), à 13min53s8 (1ers N2S)... 46. Audin-Caillet (205), à 14min08s7 (1ers F2-12)... 49. P. Brun-Blain (206 RC), à 14min52s8 (1ers A7)... 62. S. Rexach Ambrosioni-A. Sterrmelen (Twingo), à 27min31s6 (1ers R1 & Dames)...
Principaux abandons
Baillie (Compact), Y. Panagiotis (MitsuEvo 9), Bonardel (Clio), Abbruzzino (Clio S1600), H. Poudrel (996 GT3), Ayrihach (207 S2000), Laurin (Fiesta), mécanique – Baffoun (Fabia), Pauchon (C2 S1600), sortie...
Texte & photos : Quentin Ribaud.



NORMANDIE

1^{ER} RÉGIONAL DES SALINES Alemany inaugure

14 AVRIL 2019

Lors de cette nouvelle épreuve succédant au Rallye de la Baie, le duel des 207 S2000 tourne court. Lemaitre part le plus vite puis sort. S. Alemany aligne ensuite les scratchs et offre à Chloé Bigot son premier succès. Brion, 2^e, casse un cardan (ES6) et Delamare hérite du Groupe F2000. L. Leclerc le relaie et ne regrette pas d'avoir passé la Mitsu ex-Bourgeois en Groupe A. Bourgeois termine sur ses talons. Cahagne s'adjuge son premier Groupe R.

CLASSEMENT (62 PARTANTS, 47 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASACO BASSE-NORMANDIE & L'AUTOMOBILE CLUB DES SALINES, À BRICQUEVILLE-SUR-MER (50).

Leaders : ES1 Lemaitre – ES2 à 6 S. Alemany.
Meilleurs temps : S. Alemany 5 – Lemaitre 1.
1. S. Alemany-Bigot (207), 21min00s (1ers GrA & A7S) – 2. L. & D. Leclerc (Mitsu Evo 8), à 19s (1ers

A8) – 3. M. & S. Bourgeois (Mitsu Evo 10), à 23s (1ers GrN & N4) – 4. Delamare-Cramilly (Clio), à 39s (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. D. & C. Villain (306), à 46s (F2-14) – 6. Ropers-Robe (996 GT3), à 1min15s (1ers GrGT & GT10) – 7. Burnel-Lesenev (208), à 1min30s (1ers F2-13) – 8. M. & J. Mallet (206 RC), à 1min34s (1ers N3) – 9. S. & L. Cahagne (Clio), à 1min36s (1ers GrR & R3) – 10. Leblanc-Patin (325i), à 1min43s (FA8) – 11. Gallot-Potet (206 S1600), à 1min52s (1ers A6K)... 13. T. & H. Froger (206 RC), à 1min53s (1ers A7) – 14. K. Coignard-Guedoit (Saxo), à 2min05s (1ers N2)... 16. Chauffray-Vaultier (Twingo), à 2min10s (1ers R2)... 27. Quevenne-Chapelle (106 S16), à 2min58s (1ers A6)... 36. Liard-Berthame (106 XS), à 3min38s (1ers N1)... 39. B. Denis-Lingois (AX GTi), à 4min34s (1ers A5)... 43. Rousval-Lecathelin (Saxo), à 6min14s (1ers N2S)...

Principaux abandons

Lemaitre (207 S2000), sortie – Dutot (Mitsu Evo 9), Brion (Clio), cardan...

Texte & photo : Promorallye.



GRAND EST

16^E RÉGIONAL MOUZON-FRÉZELLE Gilbert en famille

14 AVRIL 2019

Gros succès pour ce Mouzon qui voit logiquement Q. Gilbert et sa compagne Laura s'imposer face à Braesch qui ne peut faire mieux avec une Mitsu asthmatique.

F. Martin, qui place sa 208 R2 sur le podium, et P. Cordier, leader du F2000 avec sa 1400 cm³, se signalent. Mees, P. Wehrle, Th. Colney et Huguel n'ont pu qu'applaudir, alors qu'Iltis signe un excellent Groupe N.

CLASSEMENT (115 PARTANTS, 87 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA NANCY, À CHÂTEAUNOY (58).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 6 Gilbert.

1. Q. Gilbert-L. Godard (Fabia), 22min08s9 (1ers GrR & R5) – 2. Braesch-Udvarnosky (Mitsu), à 1min40s0 (1ers GrA & A8) – 3. F. Martin-P. Guillaume (208), à 1min51s6 (1ers R2) – 4. P. Cordier-Bajolet (106), à 2min07s4 (1ers GrF2000 & F2-12) – 5. Mees-Bonali (Clio RS), à 2min08s2 (1ers F2-14) – 6. P. Wehrle-C.



Lambert (Clio RS), à 2min09s9 (F2-14) – 7. Th. & L. Colney (208), à 2min26s9 (R2) – 8. Huguel-Lacape (Saxo VTS), à 2min30s4 (1ers F2-13) – 9. J. Bischoff-Mougenot (106 S16), à 2min32s8 (F2-13) – 10. Y. Poirot-Haraszti (Saxo), à 2min43s9 (F2-13)... 14. Godtler-Rondstalter (997 GT3), à 2min54s3 (1ers GrGT & GT10)... 17. R. Jacob-Ch. Simon (Saxo VTS), à 3min11s2 (1ers A6)... 20. Iltis-Lepretre (Clio R), à 3min24s9 (1ers GrN & N3) – 21. L. Thiebaud-Brice (DS3 R3), à 3min25s6 (1ers R3)... 23. Gassert-Siffert (206 RC), à 3min31s8 (1ers A7)... 36. Davide-Gabriel (Saxo VTS), à 4min27s5 (1ers N2)... 40. A. Simonin-Th. Daval (106 XS), à 4min36s4 (1ers N1)... 53. Ch. & M. David (AX GTi), à 5min25s4 (1ers A5)... 57. Bilot-Sarzi (206 XS), à 5min40s7 (1ers A6K)... 60. Cl. & J.M. Muller (Impreza), à 5min51s6 (1ers N4) – 61. Sechedine-Zeiler (106 S16), à 5min52s0 (1ers N2S)... 63. D. Schlennstedt-Fi. Meurat (Saxo VTS), à 5min56s6 (N2, 1ères Dames)...

Principaux abandons

Host (Saxo), Gabriel (Clio), Jeudy (106), sortie – G. Dapigny (207), essence – M. Dapigny (306), Viriat (206), F. Thiebaud (Impreza), Didierlaurent (106), mécanique...

Texte & photos : Sylvain Henry.



NOUVELLE AQUITAINE SUD

6^E RÉGIONAL CIEUX-MONTS DE BLOND Lobry sans pitié

14 AVRIL 2019

Seul en R5, Lobry ne fait qu'une bouchée de ses rivaux. Il relègue à plus d'1min les vainqueurs respectifs des Groupes A et GT, J. Gros et Y. Patier séparés par 3s4. Pour son cent-unième départ, Ulbert empoche le Groupe F2000 et met fin à une mauvaise série avec la Compact.

CLASSEMENT (88 PARTANTS, 69 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA TERRE DE SAINT-JUNIEN, À CIEUX (87).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 5 M. Lobry.
1. M. Lobry-Martino (Fiesta), 23min32s6 (1ers GrR & R5) – 2. J. Gros-L. Labrousse (Mitsu Evo 9), à 1min06s2 (1ers GrA & A8) – 3. Y. Patier-Bonneau (996 GT3), à 1min09s6 (1ers GrGT & GT10) – 4. A. Ulbert-Liraud (Compact), à 1min42s5 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. R. Auvert-Belivier (Clio), à 1min50s2 (1ers R3) – 6. Veyssière-Frischknecht (Impreza), à 1min54s6 (1ers R4) – 7. W. Faucher-Th. Petit (207), à 1min57s0 (F2-14) – 8. S. Germain-Gouionnet (Clio), à 2min06s3 (F2-14) – 9. A. Rambaud-

A. Pignon (Saxo), à 2min06s6 (1ers F2-13) – 10. Megias-Simian (Impreza GT), à 2min08s4 (A8)... 12. Ridet-Segala (106), à 2min18s7 (1ers F2-12)... 15. Dufourneau-Desachy (Clio R), à 2min26s0 (1ers A7)... 17. N. Brasseur-Chatard (106 S16), à 2min31s8 (1ers A6)... 19. B. & E. Rougier (106 S16), à 2min38s5 (1ers GrN & N2)... 21. Sautereau-Millac (208), à 2min47s7 (1ers R2) – 22. F. Maury-Arnavielhe (206 XS), à 2min49s9 (1ers A6K)... 27. Roumière-Cruanes (206 RC), à 3min23s2 (1ers N3)... 42. Gouineau-Ricou (106 XS), à 4min37s2 (1ers N1)... 45. Moulène-J. Couderc (106 S16), à 4min51s8 (1ers N2S)... 58. Mondit-Ruad (106 XS), à 6min12s5 (1ers A5K)... 69. J. & J. Chollet (Twingo RS), à 13min10s4 (1ers R1).

Principaux abandons

Bourrel (Mitsu Evo 9), C. Brasseur (306), Y. Rougier (Impreza), mécanique...

Texte : Rédaction.

Photos : Christophe Dijoux.



NORMANDIE

36^E RÉGIONAL DE NEUFCHÂTEL-EN-BRAY Passe de trois

21 AVRIL 2019

Grand favori, Amourette s'offre tous les meilleurs temps et son troisième succès sur ce rallye. Ch. Rémy est son dauphin par quatre fois et signe son meilleur résultat depuis son retour avec une Fabia R5. A. Flambard, qui se signale par les deux autres deuxièmes temps, loue à nouveau le podium ; Brion, qui prend le meilleur sur Delamare et Houyelle, se montre plus régulier.

CLASSEMENT (114 PARTANTS, 80 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA VAL DE BRESLE & L'ÉCURIE BRAYONNE AUTOMOBILE, À NEUFCHÂTEL-EN-BRAY (76).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 6 Amourette.

1. Amourette-Gauduin (DS3), 21min49s9 (1ers GrR & R5) – 2. Ch. Rémy-C. Ouvre (Fabia), à 38s6 (R5) – 3. Brion-Maugy (Clio), à 48s8 (1ers GrF2000 & F2-14) – 4. A. & X. Flambard (Mitsu Evo 8), à 1min02s1 (1ers GrN & N4) – 5. Delamare-Cramilly (Clio RS), à 1min03s3 (F2-14) – 6. G. Lefebvre-Dhote (Mitsu Evo 9), à 1min04s1 (N4) – 7. Houyelle-Berquez (Clio),

à 1min18s1 (F2-14) – 8. Y. Roussel-Dam (M3), à 1min33s9 (1ers GrA & A8) – 9. Seigneur-Mercier (Saxo), à 1min42s9 (1ers A6) – 10. Rousselin-Delbecque (208), à 1min44s8 (1ers R2) – 11. A. & D. Vatiniez (Clio), à 1min50s6 (1ers R3)... 13. M. Lemonnier-Dubos (Saxo), à 1min48s8 (1ers F2-13)... 15. Emeriau-Duchesne (Punto), à 2min02s5 (1ers A6K)... 26. Duvivier-Philipin (306), à 2min44s0 (1ers A7)... 34. Delacour-Blaise (206 RC), à 2min57s0 (1ers N3)... 41. M. & M. Opsomer (Saxo), à 3min18s2 (1ers N2)... 43. Pechaux-Herauld (Saxo), à 3min27s1 (1ers F2-12)... 46. Fabulet-O. Masson (205 R), à 3min32s1 (1ers A5)... 69. Wuillaume-Delabrière (Clio), à 5min51s7 (1ers N2S)... 77. Gallois-François (106 S16), à 7min03s6 (1ers N1)...

Principaux abandons

Malherbe (Audi A3), O. Durand (Saxo), sortie – M. Mallet (206 RC), transmission – O. Boinet (Fabia S2000), embrayage – Lecable (Clio), perte d'une roue – St. Rousseau (Clio R3), P. Deroy (207 S2000), mécanique...

Texte & photos : Promorallye.





Auvergne

37^e Régional du Pays d'Olliergues

Masclaux sort vainqueur

21 AVRIL 2019

Philippot ouvre le compteur puis A. Masclaux prend le pouvoir jusqu'au bout. B. Guiot prend une belle 2^e place devant le local Th. Faye, lui aussi sur une Clio mais de génération différente. F. Delorme, vainqueur du Groupe R, signe une nouvelle perf.

CLASSEMENT (117 PARTANTS, 92 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA LIVRAOIS FOREZ, À VERTOLAYE (63).

Leaders : ES1 M. Philippot – ES2 à 6 A. Masclaux. **Meilleurs temps :** A. Masclaux 3 – M. Philippot 2 – B. Guiot 1.

1. A. Masclaux-D. Bonnefoy (207 Maxi), 23min52s9 (1ers GrF2000 & F2-14) – 2. B. Guiot-Ciochetto (Clio), à 40s7 (F2-14) – 3. Th. Faye-Oliva-Faye (Clio), à 43s1 (F2-14) – 4. F. & C. Delorme (C2 Maxi), à 53s1 (1ers GrR & R2) – 5. Vaucanson-Provenchère (Manta), à 57s5 (F2-14) – 6. Grande-S. Guirado (C2 Maxi), à 57s5 (R2) – 7. Trait-Maechling (Clio), à 1min00s4 (1ers R3) – 8. A. Ferreira-DeVittoris (C2), à 1min03s3 (1ers F2-13) – 9. Deslauriers-

Chevarin (Saxo), à 1min04s6 (1ers GrA & A6) – 10. Montelhet-M. Charles (Mitsu), à 1min05s9 (1ers GrN & N4)... 18. J. & A. Dassaud (M3), à 1min47s9 (1ers A8) – 19. F. Force-Tournebize (205), à 1min 49s9 (1ers F2-12) – 20. F. Bonnefoy-Boncompain (Clio RS), à 1min53s3 (1ers N3)... 22. Croze-F. Robert (306 S16), à 1min59s1 (1ers A7)... 28. Dubourgnoy-JP. Robert (106 S16), à 2min37s7 (1ers N2)... 31. F. & M. Charles (Porsche), à 2min47s9 (1ers GrGT & GT10)... 37. S. Lenne-Chantelauze (Saxo), à 3min11s0 (1ers N2S)... 40. F. Masson-A. Roche (AX GTI), à 3min14s1 (1ers A5)... 50. M. & V. Dauphin (Clio RS), à 3min58s7 (A7, 1ères Dames) – 51. J. Bonnefoy-Rix (AX GTI), à 4min06s5 (1ers N1)... 54. E. & C. Duret (Clio), à 4min21s6 (1ers A7K)... 85. Chamoux-Erba (Twingo RS), à 6min55s9 (1ers R1)... **Principaux abandons**

A. Lafont (207), amortisseur – M. Philippot (306 Maxi), Th. Moulin (AX), mécanique...

Texte : Philippe Lafont.

Photos : F. Prudhomme (Rallyeshow.com).



Hauts-de-France

36^e National de La Lys

Houssin au zénith

20-21 AVRIL 2019

Cette édition « record » restera dans les annales ! J.-B. Houssin s'offre sa première victoire absolue à l'issue d'une lutte plus qu'intense, avec Y. Saint Requier. Le podium est complété par Christiann. Des abandons de dernière heure permettent à Mortier, Delaire et Schulz de se hisser dans le Top 10.

CLASSEMENT (166 PARTANTS, 93 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA DU DÉTROIT & LE LYS AUTO RACING, À SAINT-VENANT (62).

Leaders : ES1 à 3 Bayard – ES4 à 5 Y. Saint Requier – ES6 JB. Houssin – ES7 Y. Saint Requier – ES8 à 12 JB. Houssin.

Meilleurs temps : Wilt 3 – JB. Houssin & Y. Saint Requier 3 dont 1 ex æquo – Bayard & Christiann 2. 1. JB. Houssin-Gozet (DS3), 1h08min03s5 (1ers GrR & R5) – 2. Y. Saint Requier-F. Gilbert (Fabia), à 1s0 (R5) – 3. Christiann-H. Mortier (DS3 WRC), à 34s3 (1ers GrA & A8W) – 4. Wilt-Leclercq (Fabia), à 46s8 (R5) – 5. Hendy-Davies (Fiesta), à 1min03s9 (R5) – 6. Hermant-Calonne (Fabia WRC), à 1min43s2 (A8W) – 7. Fenwick-May (Impreza S11 WRC), à

2min55s4 (A8W) – 8. A. Mortier-Forgez (DS3 Max), à 5min52s1 (1ers R3) – 9. Delaire-Caron (Clio R), à 5min52s2 (1ers A7) – 10. Schulz-Jarson (Mitsu Evo 9), à 6min58s2 (1ers GrN & N4) – 11. R. & G. Wallon (Clio), à 7min14s0 (1ers GrF2000 & F2-14)... 20. Pertzing-L. Masson (205), à 9min47s0 (1ers F2-12)... 24. R. Morin-S. Duthoit (Saxo VTS), à 10min24s8 (1ers N2)... 29. Lezier-Roskoschny (Impreza STI), à 12min23s5 (1ers F2-13) – 37. L. & L. Dezelle (Saxo VTS), à 12min28s0 (1ers A6)... 39. Bouillon-Carmel (Clio RS), à 12min28s7 (1ers N3)... 44. M. Fourné-Briche (208), à 15min26s3 (1ers R2)... 48. Fiacre-Vercruysse (205 R), à 15min52s0 (1ers N1)... 61. Danel-Wallet (206 XS), à 17min23s0 (1ers A6K)... 65. Deroo-Joos (135i), à 18min21s1 (1ers GrGT & GT10)... 71. Beauvois-Filinois (106 R), à 20min13s4 (1ers A5)... 73. R. Pavy-N. Martin (Fiesta), à 21min15s1 (1ers R1)...

Principaux abandons
J. Vanson (Mitsu Evo 9), Bayard (Corolla WRC), Pruvot (Mini WRC), Lescarmonier (Mitsu Evo 9), Macé (Impreza N12b), Robillard (207 S2000), Lapouille (DS3 R5), Moullan (Fiesta WRC), F. Roussel (DS3 R5), Debove (Impreza N15), R. Dufour (Saxo VTS), Delgery (206 Maxi), Sallaun (DS3 R5), mécanique – A. Dhaisne (Twingo), Flajolet (208 T16), sortie...

Texte : Pierre-Marie Ridoux.

Photos : Ph AutoSport.



Bretagne-Pays de Loire

29^e Régional des Coteaux du Layon

Rambault grand cru

20-21 AVRIL 2019

Sur sa Mégane N4, J. Rambault remporte ce millésime 2019 devant Th. Landais et Guenec. Sous une chaleur inhabituelle, les routes angevines se sont révélées impropres, entraînant bon nombre de casses mécaniques et de sorties, dont celle de B. Longépé, alors solide leader.

CLASSEMENT (80 PARTANTS, 51 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASAC & L'ÉCURIE PLANTAGENËT, À BEAULIEU-SUR-LAYON (49).

Leaders : ES1 à 4 B. Longépé – ES5 à 6 J. Rambault. **Meilleurs temps :** B. Longépé 4 – J. Rambault & Mathey 1.

1. J. Rambault-Merceron (Mégane RS), 25min55s1 (1ers GrN & N4) – 2. Th. Landais-Cairault (Clio), à 19s8 (1ers GrR & R3) – 3. Guenec-Ricou (C2), à 32s0 (1ers GrF2000 & F2-13) – 4. M. Compagnon-Guilloteau (Fiesta), à 39s0 (1ers R2) – 5. Mathey-Guille (Clio), à 40s3 (R3) – 6. Th. Bordagaray-Loiseau (Clio), à 43s3 (R3) – 7. L. Mouillé-Gaboriaud (106), à 53s9 (F2-13) – 8. D. Rault-Drouot (Mégane

RS), à 1min07s2 (N4) – 9. Y. Mouillé-Rineau (206), à 1min10s0 (1ers GrA & A7) – 10. P. & C. Launay (Golf), à 1min12s8 (1ers F2-14) – 11. Q. & D. Trochu (106), à 1min20s4 (1ers F2-12) – 12. Y. Guérineau-J. Appercé (Clio), à 1min22s0 (1ers N3)... 21. J. Campos-Lafargue (AX), à 2min24s4 (1ers A5)... 24. Th. & H. Robert (106), à 2min48s1 (1ers N2) – 25. Le Menelec-Grayo (106), à 2min50s6 (1ers A6)... 34. Percher-Malinge (106), à 4min31s2 (1ers N1)... 38. Y. Régnier-Pavageau (MG F), à 5min02s3 (1ers GrGT & GT9)... 41. V. Houssin-Dauce (Rallye 3), à 5min12s2 (1ers F2-11)... 46. F. Megret-Alanore (Twingo), à 6min20s1 (1ers R1)... 51. B. & M. Houssin (Felicja), à 11min51s8 (1ers A5K).

Principaux abandons
Nombela (Mitsu), G. & E. Chabrier (Compact), Delaunay (306), mécanique – B. Longépé (406), F. Longépé (Clio), sortie.

Texte : Florentin Boutin.

Photos : Gilles Frongia.

MATHEY TIENT LE MEILLEUR RÉSULTAT DE SA CARRIÈRE.



Provence-Alpes Côte d'Azur

23^e National de l'Escarène

Riberi enchaîne

20-21 AVRIL 2019

Après son succès à Grasse, Riberi confirme en s'imposant haut la main avec quasiment 4min d'avance sur Catudal, 2^e de bout en bout. Pistachi, 1^{er} F2000, complète le podium. Estienne le suit et décroche le GT. Deguise réalise un superbe rallye : 5^e et leader du Groupe N.

CLASSEMENT (62 PARTANTS, 37 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA BTP, À L'ESCARÈNE (06).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 8 Riberi.

1. Riberi-Fl. Haut-Labourdette (Fabia), 1h10min55s3 (1ers GrR & R5) – 2. Catudal-Cavarero (Fabia), à 3min49s1 (R5) – 3. Pistachi-Authier (Compact), à 4min44s5 (1ers GrF2000 & F2-14) – 4. Estienne-V. Ghibaud (997 GT3), à 5min41s3 (1ers GrGT & GT10) – 5. Deguise-Lanteri (Clio R), à 6min47s1 (1ers GrN & N3) – 6. Autiero-Barbagallo (208), à 7min55s9 (1ers R2) – 7. Desmoullins-Delaplanche (Fiesta), à 8min03s6 (R5) – 8. JM. Leca-J. Quilici (Mégane RS), à 8min54s9 (1ers N4) – 9. Thouret-James (208), à 9min14s4 (R2) – 10. Fredducci-De Rosa (Clio), à

9min21s6 (1ers A7) – 11. JM. & C. Chol (Rallye 3), à 9min29s7 (1ers F2-12)... 13. Ribaud-M. Maurin (Fiesta), à 9min40s2 (1ers R2J)... 18. Tasnier-Jutard (206), à 11min33s6 (1ers F2-13)... 22. A. Viano-P. Macario Lazaro (DS3), à 12min56s1 (1ers R3 & Dames)... 24. Montez-K. Testor (206), à 13min27s2 (1ers A6K)... 26. P. Boetti-Pietrosemoli (Saxo), à 13min51s8 (1ers N2) – 27. W. Paoli-Corniglion (Saxo), à 13min52s7 (1ers A6)... 32. J. & E. Macri (325), à 18min00s0 (1ers A8) – 33. Novelli-Hermelin (106), à 18min22s0 (1ers N1)... 36. Ferri-Favre (Twingo), à 24min37s8 (1ers R1)...

Principaux abandons
F. Casciani (Fiesta), Boueri (R11), Bessi (Clio S1600), Louvel (Fiesta), JY. Bernard (Escort), R. Genesca (Celica), mécanique...

Texte : Quentin Ribaud.

Photos : Julien Perez.

MALGRÉ SON ABANDON, BOUÉRI RÉALISE LA PERFE DU RALLYE.





OCCITANIE PYRENEES

38^e NATIONAL DU VAL D'AGOUT

20-21 AVRIL 2019

Da Cunha à l'expérience

N. Rouillard, le plus performant, perd des secondes en raison d'un tête-à-queue et d'un patinage dans le bas-côté. J.-M. Da Cunha, qui découvre la C3 R5, en profite pour prendre une place de leader qu'il ne lâche plus. Benne, intouchable en R3, fait les frais du retour de N. Rouillard, 2^e.

CLASSEMENT (96 PARTANTS, 59 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASSA DU VIGNOBLE TARNAIS, À BRASSAC (61).

Leaders : ES1 à 2 N. Rouillard – ES3 à 10 JM. Da Cunha.

Meilleurs temps : JM. Da Cunha 6 – N. Rouillard 4. 1. JM. Da Cunha-C. Durand (C3), 1h25min30s1 (1ers GrR & R5) – 2. N. Rouillard-Curel (Compact), à 2min36s0 (1ers GrF2000 & F2-14) – 3. Benne-Segui (DS3), à 2min40s3 (1ers R3) – 4. L. Jacques-Serra (Saxo KC), à 4min39s7 (1ers GrA & A6K) – 5. Turco-Borne (207 S2000), à 5min29s2 (1ers A7S) – 6. Desangles-Theron (Fabi S2000), à 6min02s9

(A7S) – 7. Villaret-J. Obrecht (Clio RS), à 6min14s7 (R3) – 8. J. Dupuy-JY. Cabrol (Clio Ragotti), à 7min18s6 (1ers GrN & N3) – 9. Ridet-B. Gary (106), à 17min39s8 (1ers F2-12) – 10. Gonzalez-Sibieude (205), à 8min03s7 (1ers F2-13) – 11. Megias-Escudier (Impreza GT) à 8min19s9 (1ers A8) – 16. C. Delage-Torlet (Speedster), à 10min11s3 (1ers GrGT & GT10) – 22. Saillat-Brugier (106 S16) à 11min10s0 (1ers A6) – 24. Rouanet-Degrand (Clio RS), à 11min33s8 (1ers A7) – 26. J. Maraval-Forlin (306 Maxi), à 12min07s7 (1ers A7K) – 32. Zallu-Berthoumieu (Impreza), à 12min17s3 (1ers N4) – 35. Issalys-Dellarossa (Saxo VTS), à 16min39s4 (1ers N2S) – 37. C. Marcobal-Bastide-Frutoso (DS3), à 17min11s3 (1ers R1) – 44. Estadiou-Vialaret (106 XS), à 19min13s0 (1ers N1) – 47. Mejane-Naudan (106 S16), à 20min07s4 (1ers N2) – 51. E. Savy-L. Labrousse (106 XS), à 27min02s4 (F2-12, 1ères Dames)...

Principaux abandons

JA. Riso & A. Lechartier (Compact), Hébrard (Saxo VTS), Salas (Clio), Grialou (Saxo), Puech (Clio R3), mécanique – Beuron (Fabi), Boutinaud (Saxo), J. Cabrol (Saxo), sortie...

Texte & photos : Daniel Triaire.



Clara Couval, après les biberons et la poussette, reprend le volant de sa Clio Ragnotti Gr. A au Régional de Franche-Comté au fil des kilomètres, elle retrouve ses automatismes. La victoire en A7 est agrémentée d'une 13^e place. (JBC)



Nicolas Cécillon atomise ses adversaires dans une classe N2 surchargée de dix-huit partants au Régional des Vignes de Régné. Coste (2^e), Goujet (3^e) et Devigne (4^e), pourtant pas fainéants, pointent à plus d'1 min. Le pilote de la 106 S16 termine 26^e, en plus. (ER)



Hervé Grialou (Saxo F2-13) s'illustre au National du Vallon de Marcellac où Sirmain (rotule cassée) et A. Lechartier (câble d'accélérateur) sont out. Progressivement, il prend le meilleur dans le Groupe F2000 sur Milhau (205 F2-14), mais le suspens demeure jusqu'à l'arrivée. (DT)



Julien Bourguignon, au volant d'une Citroën C3 R5 de chez Chazel, signe tous les meilleurs temps au Régional des Vins du Gard et s'adjuge une troisième victoire en seulement six rallyes disputés. (PV)



Guillaume Lambert, issu du circuit, dispute son premier rallye au Régional des Vins du Gard. Le résultat est plutôt probant : 16^e, 2^e du Groupe N et de la N3 (derrière Sylvain Rouquette) avec une Clio Ragnotti. (PV)



Florian Fagnen, leader de bout en bout en F2000 au Régional du Pays de Caux, signe encore une performance, assortie d'un Top 10 scratch. Il tient en respect le rapide trio de F2-13 composé de Hervé Clet, Pascal Lecamus et Patrice Léon. (PR)



Niels Chebil-Delsarte est en train de se faire un nom dans la région. Déjà auteur d'une belle perf aux Roches Brunes (1^{er} Groupe F2000 devant Astier), il récidive à Grasse en terminant, de nouveau, au pied du podium. Avec sa BMW 318 Compact, il devient, en ce début de saison, l'homme à battre en F2000 ! (QR)



Ludovic Jeudy prouve qu'avec une voiture d'ancienne génération, une Peugeot 205 GTI, il est encore possible d'obtenir de bons résultats. Depuis le début de la saison, il figure dans le Top 5 et dans le peloton de tête du Groupe F2000. (PhF & JBC)



Les frères Mallet, passés cet hiver en N3 avec une 206 RC, confirment leur potentiel tout en se partageant le volant. Au Régional des Salines, Mathieu signe sa seconde victoire de classe après le Côte Fleurie. Dauphin de M. Bourgeois en Groupe N, il améliore le classement de Julien à Lillebonne (3^e Gr. N, 1^{er} N3). (PR)



Loïc Belus, qualifié deux fois pour la Finale nationale Rallye Jeunes, reste un espoir réunionnais. Au volant d'une petite Saxo, avec laquelle il devrait disputer toute la saison, il tire profit de la météo au Régional RS Sport et termine 2^e Gr. N derrière la Clio de G. Dijoux, toujours performant. (PR)

EN VUE



Sébastien Beaurin a régalié, une nouvelle fois, le public au Régional du Pays Avallonnais avec des passages toujours à la limite et des ballots de paille flirtés. Les temps sont là : le local, 6^e, gagne la classe A6 et monte sur la troisième marche du podium de groupe. (PhF)



Bertrand Audouard-Mince dispute, au Régional de Vaison-La-Romaine, sa première course sur une 207 S2000. Ce pilote, qui évoluait en R3 l'an passé, termine à une flatteuse 4^e place finale. (QR)



Romain Dauzats a évacué la spectaculaire sortie connue il y a un an et revient plus fort. Dès le début du Régional du Baldomérien, le pilote de la Subaru Impreza GT prend le pouvoir dans le Groupe A, impose un bon tempo et pointe 2^e scratch. (PhL)



Arnaud Lepilliez mêle, au Régional Cœur des Vignobles, sa Renault Twingo R2 avec les R3 de Benne (DS3) et Binois (Clio) qui part à la faute. La catégorie deux roues motrices lui revient pour Os2, signant trois meilleurs temps, comme Benne. (DT)

DEBRIEFING

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLIES VHC



Trentième Charbo pour
Jean-Pierre Del Fiacco
et podium(s) !



TEXTES FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS PH'AUTOSPORT, CYRIL CHARTIER, JULIEN PEREZ, THIERRY MOUCHET, FRANÇOIS BODIN & PIERRICK LE BRETON.

QUATRE EN CINQ

Entre le 15 mars et le 20 avril, les protagonistes du Championnat de France des Rallyes VHC ont disputé quatre manches. Le cap de la mi-saison est déjà atteint. Forcément, cela donne quatre vainqueurs différents.

EN CHIFFRES

72 partants au Rallye des 10 000 Virages qui a rencontré un certain succès. C'est le record de la saison. Réunis, Le Touquet (37) et Grasse (33) représentent à peine ce chiffre.

4 vainqueurs différents en autant de manches disputés : F. Foulon (Ford Sierra Cosworth) au Touquet, P. Giordanengo (Ford Escort) au Pays de Grasse, M. Valliccioni aux 10 000 Virages et P. Eouzan (tous deux sur BMW M3) au Lyon-Charbo.

4 s1, l'écart entre P. Giordanengo et A. Caruso au Pays de Grasse-Flours et Parfums. Le plus faible de cette première partie de saison.

6 meilleurs temps sur six possibles pour M. Valliccioni avec sa BMW M3 au Rallye des 10 000 Virages qu'il domine de la tête et des épaules face à J.-F. Mourgues et sa Porsche 911 Carrera.

1 seul pilote, P. Eouzan, remporte sa Période deux fois consécutivement.

0 pilote a participé aux quatre manches et sept à trois manches. Une centaine (toutes catégories confondues) a pris le départ d'au moins une manche.

LES PRINCIPALES NOUVEAUTÉS 2019

- L'inscription au Championnat se fait d'office avec l'engagement à une manche.
- Un Challenge est réservé aux voitures de petites cylindrées. « L'idée est d'inciter les concurrents à venir avec des petites voitures comme les Groupe 2 », justifie Philippe Flament, pilote et président de la commission du Championnat de France des Rallyes VHC.
- La couverture médiatique est améliorée : chaque manche est à suivre en direct sur la web radio FR-MediaLive et sur les réseaux sociaux du Championnat de France des Rallyes.
- Avant chaque manche, un tirage au sort attribue des dotations de pneus Michelin.

Enfin une victoire pour François Foulon avec la Sierra 4x4 !



LE TOUQUET PAS-DE-CALAIS (15-16 MARS)

21^e édition.
37 partants, 30 classés.
Leader : ES1 à 14 F. Foulon.
Meilleurs temps : F. Foulon 8 – A. Choquet 2 – P. Declercq 1.

PODIUMS

Général

1. F. Foulon-S. Mattei (Ford Sierra Cosworth), 1h39min42s3.
2. A. Choquet-Dehaynin (Ford Escort Mk2), à 33s7.
3. P. & P. Eouzan (BMW M3), à 3min23s6.

Période J1 à J2 (1982-1990)

1. F. Foulon-S. Mattei (Sierra), 1h39min42s3.
2. P. & P. Eouzan (M3), à 3min23s6.
3. Hautot-Cantrel (Sierra RS Cosworth), à 5min50s3.

Période E à I (avant 1981)

1. P. Declercq-Denys (Porsche 911 SC), 1h45min53s7.
2. D. Hugla-V. Jolivet (Mitsubishi Lancer 2000 Turbo), à 1min05s6.
3. Lajournade-Rick-Placé (911 Carrera RS), à 2min04s9.

Challenge Petites Cylindrées

1. H. Lecuyer-C. Chambelland (VW Golf GTI), 1h51min05s4.
2. J. Lévêque-Defrance (Renault 5 Alpine), à 51s0.
3. M. & P. Comte (Alpine A110), à 3min06s6.

Classic

1. A. Choquet-Dehaynin (Escort Mk2), 1h40min16s0.
2. A. & P. Lopes (911 SC), à 3min18s6.
3. Th. Caron-M. Fontaine (R5 GT), à 4min04s7.

Arnaud Choquet n'a pas tardé à trouver ses marques avec la Ford Escort Mk2.



Piet Declercq est toujours un client dans le Nord de la France.



Amaury Eloy en Escort Mk1 et en travers.



Avec sa R11 Turbo, Benoît Duchêne s'est laissé tenter par la Corse.



10000 VIRAGES (30-31 MARS)

1^{ère} édition.

72 partants, 49 classés.

Leader & meilleurs temps : ES1 à 6 Valliccioni.

PODIUMS

Général

1. Valliccioni-Cardi (M3), 1h50min39s8.
2. J.-F. Mourgues-Giraudet (911 Carrera), à 3min01s2.
3. Stouf-Erard (Sierra Cosworth), à 8min54s7.

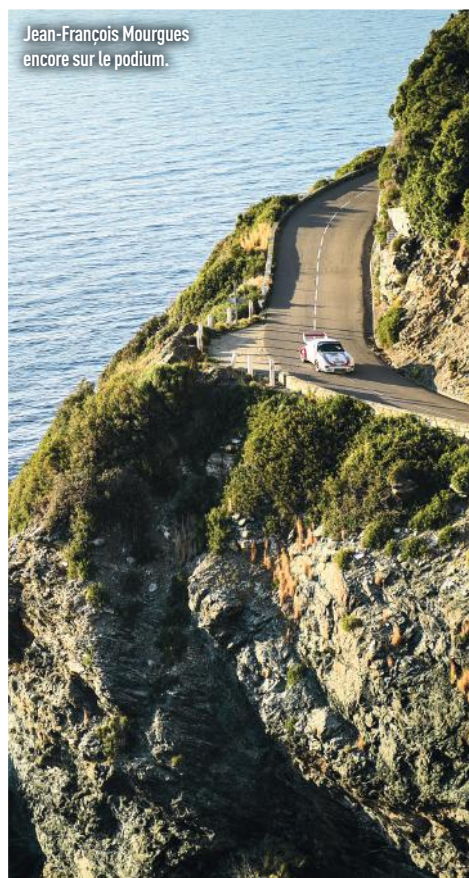
Challenge Petites Cylindrées

1. R. Gonnet-Pouget (R5 Alpine), 2h12min25s9.
2. J.-C. & Ch. Sola (R5 Alpine), à 54s2.
3. X. & E. Nanni (Peugeot 104 ZS), à 1min36s0.

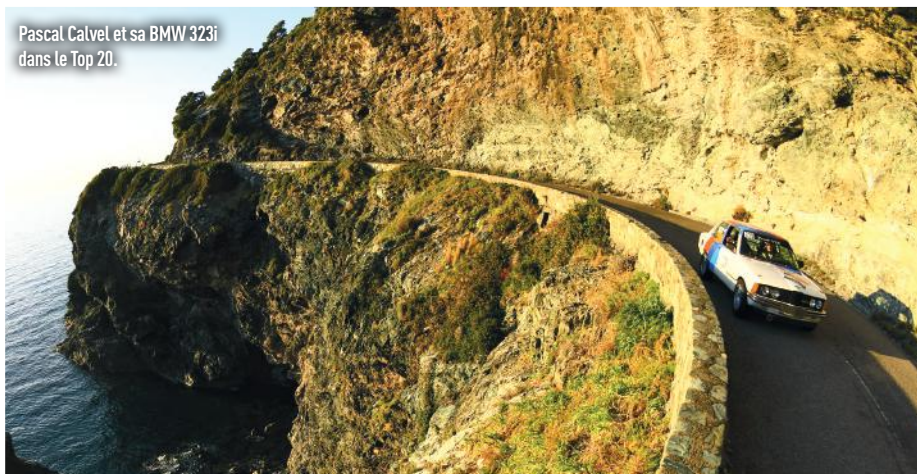


Au volant de sa BMW M3, Marc Valliccioni est intraitable en Corse.

Jean-François Mourgues encore sur le podium.



Pascal Calvel et sa BMW 323i dans le Top 20.



Le Challenge Petites
Cylindrées pour Benjamin
Duhamel et sa Mini.



PAYS DE GRASSE-FLEURS ET PARFUMS (5-6 AVRIL)

33 partants, 18 classés.

Leaders : ES1 à 2 Giordanengo – ES3 F. Foulon – ES4 à 9 Giordanengo.

Meilleurs temps : Giordanengo & Caruso 3 – F. Foulon, Lajournade & Chieusse 1.

PODIUMS

Général

1. Giordanengo-Reichenecker (Escort Mk2), 1h17min57s4.

2. Caruso-C. Santini (911 SC), à 4s1.

3. P. & P. Eouzan (M3), à 1min46s4.

Période J1 à J2 (1982-1990)

1. P. & P. Eouzan (M3), 1h19min43s8.

2. J.-P. & M. Bouquet (Talbot Samba), à 6min34s5.

3. D. Lambert-Di Gracia (205 GTi), à 10min00s0.

Période E à I (avant 1981)

1. Giordanengo-Reichenecker (Escort Mk2), 1h17min57s4.

2. Caruso-C. Santini (911 SC), à 4s1.

3. Chieusse-Jehlen (R5 Turbo 2), à 2min04s0.

Challenge Petites Cylindrées

1. B. Duhamel-Boulegriblet (Mini Cooper), 1h24min28s5.

2. H. Lecuyer-C. Chambelland (Golf GTi), à 4min59s7.

Classic

1. Dotta-D. Guigue (Escort Mk2), 1h20min47s9.

2. D. Abbattista-F. Julien (Opel Kadett GTE), à 9min17s2.

Paul Chieusse mène sa
Renault 5 Turbo 2 sur le
podium de la Période E à I.



Philip Giordanengo s'impose
pour 4s1.



Jusqu'au bout, André
Caruso tente tout.



Jean-Paul Bouquet
de retour en
Samba.



Pascal Eouzan enfin sur la plus haute marche du podium avec sa BMW M3.



4. LYON-CHARBONNIÈRES (19-20 AVRIL)

25 partants, 15 classés.

Leaders : ES1 à 2 Eouzan – ES3 Giordanengo – ES4 Eouzan – ES5 à 10 Chavet – ES11 à 14 Eouzan.

Meilleurs temps : Eouzan 7 – Chavet 5 – Giordanengo & Del Fiacco 1.

PODIUMS

Général

1. P. Eouzan (M3), 1h58min06s7.
2. Del Fiacco-Godin (R5 Turbo), à 59s1.
3. Giordanengo-Reichenecker (Escort RS), à 2min22s8.

Période J1 à J2 (1982-1990)

1. P. Eouzan (M3), 1h58min06s7.
2. Biecq-Lheureux (Kadett GTE), à 7min23s1.
3. Geoffray-Soulas (309 GTi 16), à 13min49s1.

Période E à I (avant 1981)

1. Del Fiacco-Godin (R5 Turbo), 1h59min05s8.
2. Giordanengo-Reichenecker (Escort RS), à 1min23s7.
3. Armandoni-Leduby (911 SC), à 6min48s2.

Challenge Petites Cylindrées

1. Moutouh-Guillet (A110), 2h06min14s2.
2. J.-P. & Ch.-A. Roux (R5 Alpine), à 12min04s1.
3. Tabard-Reverchon (Golf GTi), à 12min27s0.

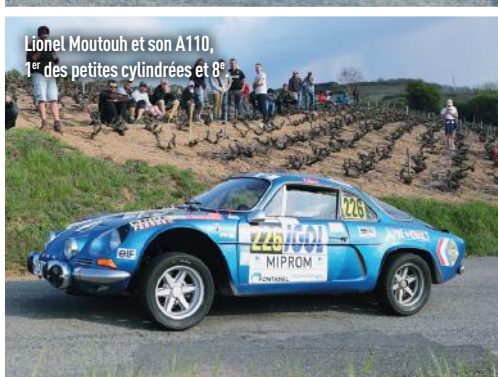
Classic

1. Sassolas-Romera (BMW 2002 Ti), 2h03min11s7.
2. Coquard-Carteron (323i), à 2min53s3.

Avec sa Lancia 037, Benoît Chavet a mené la course avant de sortir.



Lionel Moutouh et son A110, 1^{er} des petites cylindrées et 8^e.



CLASSEMENTS CHAMPIONNATS PILOTES

Période J1 à J2 (1982-1990)

P. Eouzan, 77 pts – 2. Biecq, 42 – 3. F. Foulon, 32...

Période E à I (avant 1981)

1. Giordanengo, 47 pts – 2. A. Triniane-Gambassi, 45 – 3. Armandoni, 41...

Challenge Petites Cylindrées

1. Lecuyer, 61 pts – 2. Moutouh, 37 – 3. R. Gonnet, 34...

Manches suivantes : Antibes-Côte d'Azur (17/19 mai), Vins-Mâcon (7/9 juin).

TERRE UN TROPHÉE FÉDÉRAL POUR LES VHC!

Le projet était dans les cartons de la commission du Championnat Terre depuis quelques années. Il se concrétise sous la forme d'un Trophée fédéral VHC Terre, pilotes et copilotes, comprenant cinq manches, ouvert aux VHC, VHC Classic et VHC Classic Open et coordonné par Rétro Assurances et Roland Théron. L'attribution des points récompense les cinq premiers au général (de 5 à 1 points) et surtout les dix premiers classés des quatre catégories, plus et moins 1600 cm³ 4x4 ainsi que plus et moins 2000 cm³ deux roues motrices (de 20 à 1 point) - points divisés par deux si moins de deux partants. Les vainqueurs finaux de chaque catégorie se partagent 5 000 € (1 000 par pilote et 250 par copilote). Tous les participants sont inscrits d'office.

CALENDRIER

- Castine (3/5 mai)
- Haut-Var (28/30 juin)
- Langres (19/21 juillet)
- Lozère (30 août/1er septembre)
- Vaucluse (8/10 novembre)

CARTE POSTALE

Deuxième manche du Championnat d'Italie Historique et du TER Historic, le San Remo Rally Storico voit l'habitué aux podiums du Championnat d'Italie, Luigi « Lucky » Battistoli associé à Fabrizia Pons (Lancia Delta Integrale 16V) s'imposer pour 4s7 face à De Zanche (Porsche 911 SC RS).



Lucky dégaîne toujours.

ABONNEZ-VOUS



ABONNEMENT 1 AN
6 NUMEROS

30€
SEULEMENT

AU LIEU DE ~~36€~~
SOIT 1 NUMÉRO OFFERT

Une question sur votre abonnement ? capeeditions@abomarque.fr ou 05 34 56 35 60

BULLETIN D'ABONNEMENT

Rallyes
magazine

ABONNEMENT

☐ France : 30 € au lieu de ~~36€~~
soit 1 numéro offert

☐ Europe : 39€ au lieu de ~~51€~~

☐ DOM et Reste du monde : 45€ au lieu de ~~58€~~

☐ TOM : 55€ au lieu de ~~75€~~

(je coche la case correspondante)

A découper ou recopier et à renvoyer avec votre
règlement à **ABOMARQUE - RALLYE MAGAZINE**

CS 63656

31036 TOULOUSE CEDEX 1

TEL: 05 34 56 35 60 – ouvert du lundi
au vendredi de 10h à 12h et de 14h à 17h

EMAIL: capeeditions@abomarque.fr

JE RÈGLE €

☐ par chèque à l'ordre de Cape Éditions (France uniquement)

☐ par carte bancaire (dans ce cas, merci de remplir ci-dessous)

n° carte :

exp : crypto :

Signature :

MES COORDONNÉES

☐ M. ☐ Mme

Nom :

Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Pays : Tél :

E-mail :

RM 284



OPEL COMMODORE GS/E B GROUPE 1 1975

Vends Opel Commodore GS/E B groupe 1 Greder Racing homage. Totalement reconstruite selon sa fiche FIA.
GSM : +33 608 253 530
jacques.narbey@gmail.com
Prix : 50 000 €.



CHEVROLET CORVETTE 1966

Vends Chevrolet C2 sting ray Gr4 1966. Superbe auto, PTH FIA en cours. Très belle éligibilité : Tour auto, Spa 3H, Le Mans Classic, Masters...
GSM : +33 672 163 241
contact@speedclassic.fr
Prix : 132 000 €.



JAGUAR TYPE E 1962

Vends Jaguar Type E 3,8L cabriolet semi lightweight avec Hard-Top. Conduite à gauche. Préparation Atelier Eric Perou.
GSM : +33 673 729 896
maxime.demets@motorly.fr
Prix : PSD.



PORSCHE 911 1979

Vends 911 GR 4 VHC - 286CH au banc - préparation rallye terre - adaptation asphalte aisée - prête à courir.
GSM : +1 15 098 682 034
bruno.igouenc@hotmail.fr
Prix : 89 000 €.



MARCOS 1967

Vends Mini Marcos GT Cooper S 1275 cm3 1967. Homologation FIA groupe 4 effectué en 1968. Très bel historique en course, dont la Targa Florio en 1967.
Tél : +33 474 025 745
jamesb56@hotmail.fr
Prix : 37 800 €.



FORD MUSTANG 1964

Vends Ford Mustang Alan Mann Racing Tour de France 1964. Authentifiée certifiée. Éligibilité extraordinaire. Un morceau d'histoire dans son garage !
Tél : +33 474 025 745
p.debauges@orange.fr
Prix : PSD.



ALPINE RENAULT A 110 1800 BIS 1974

Vends Alpine Renault A 110 1800 bis 1974. L'Occasion exceptionnelle d'acquérir une des 9 A110 compétition client construites par l'usine.
GSM : +33 609 571 752
contact@atelier110.fr
Prix : PSD.



FORD MUSTANG 1967

Vends FORD MUSTANG 289 VHRS de 1967. Préparation de belle qualité. Idéale pour participer à des épreuves de VHRS.
Tél : +33 474 025 745
contact@mecanicgallery.com
Prix : 37 500 €.



FORD MUSTANG 1965

Vends FORD MUSTANG CODE K FIA VHC de 1965. Authentique Code K. Participe régulièrement du Tour Auto. Passeport FIA.
Tél : +33 474 025 745
contact@mecanicgallery.com
Prix : 75 000 €.



LOTUS EUROPA 1974

Vends LOTUS EUROPA TWIN CAM FIA de 1974. Régulière participante du Tour Auto en compétition. Près de 70 000 € investis dans la voiture. Race ready !
Tél : +33 474 025 745
contact@mecanicgallery.com
Prix : 57 000 €.



MASERATI 3500 GT 1961

Vends Maserati 3500 GT FIA. Exclusive et magnifique. Très grande Éligibilité. Prête à courir. PTH valable jusqu'en 2028.
Tél : +32 475 211 098
info@albionmotorcars.com
Prix : PSD.



FORD CORTINA LOTUS 1963

Vends FORD CORTINA LOTUS MK1 de 1963. Entièrement restaurée et préparée à la compétition. Régulière participante du Tour Auto. PTH FIA.
GSM : +33 672 844 289
contact@mecanicgallery.com
Prix : 70 000 €.



RENAULT R5T2 1983

Vends Renault 5 Turbo 2 de 1983. 87 000 KM. 2nde main depuis 27 ans. 10 000 km parcourus durant cette période. Moteur Cévennes 203 cv au banc. Jamais de compétition. Expertisée.
benbassa.andre@gmail.com
Prix : 80 000 €.



STUDEBAKER CHAMPION

Vends la Studebaker Champion "Sarmiento". Préparée pour la Carrera Panamerica sur la base du châssis original.
Tél : +32 87 66 15 32
info@gentlemancar.com
Prix : PSD.



SHELBY COBRA

Vends Shelby Cobra #21 tribute. Construite à la main comme à l'époque.
GSM : +32 489 77 53 53
info@gentlemancar.com
Prix : 265 000 €.



PORSCHE 911 1974

Vends PORSCHE 911 3.0 RS - IROC Replica. Etat concours. Expertisée
Tél : 0672844289
gl.phovarec@gmail.com
Prix : 180 000 €.

Bénéficiez de 50% de réduction sur votre première annonce en utilisant le code promo :

PROMORA2019



MG A 1959

Vends MGA Mk1 FHC FIA de 1959. Passeport FIA. Excellente préparation, automobile très compétitive. Enorme éligibilité !
GSM : +32 489 77 53 53
contact@mecanicgallery.com
Prix : 44 000 €.



DATSUN 1600 ROADSTER 1966

Vends Datsun SPL-311 roadster 1966, directement issue de Monterey Historics ! Historique limpide. Restauration totale soutenue par l'usine !
GSM : +1 15 098 682 034
ricksminis1@msn.com
Prix : 38 000 €.



MG MGB 1970

Vends MGB ROADSTER "EVOCATION WORKS" de 1970. Restauration de qualité.
Tél : +33 474 025 745
contact@mecanicgallery.com
Prix : 19 500 €.



LOTUS ELAN 1963

Vends LOTUS ELAN 1963. Construite par Equipe Europe en 2008. Révisée en 2016. PTH valable (Circuit, Rallye et CC) jusqu'en 2027.
Tél : 0442229184
rdrcing@rd-racing.com
Prix : 82 500 €.



ALFA ROMEO 1967

Vends Alfa Romeo 1600 GTA, restaurée par Rotondi en 2003. 1500 Km depuis. Matching numbers. Historique certifié.
Tél : +33 611 980 980
automobilia@orange.fr
Prix : PSD.



MG C 1969

Vends MGC Sebring aluminium. Moteur 6 Cylindres BMC. Entièrement restaurée. Prête à courir.
GSM : +33 6 804 804 99
c.profit@onroak.com
Prix : PSD.



ALPINE RENAULT 1600 SC 1974

Vends Alpine 1600 SC 1974. Entièrement restaurée entre 2001 et 2003: châssis, train roulant, moteur, embrayage, sièges baquets, freins.
GSM : +33 6 804 804 99
c.profit@onroak.com
Prix : PSD.



OPEL GT 1973

Vends OPEL GT 1900 Très belle préparation Groupe 4 de 1973. Moteur CIH Neuf, Nombreuses pièces. PTH Valide. Très belle éligibilité.
GSM : +33 678 010 551
lepage13@hotmail.fr
Prix : 43 000 €.

Ne perdez pas de temps et profitez de 50% de réduction avec le code **PROMORA2019** en déposant votre annonce en ligne ou en utilisant le formulaire ci-dessous. Votre annonce sera présente sur Rallyes Magazine et en ligne sur www.classic-racing-annonces.fr

Marque Modèle Année Prix Catégorie

Description

.....

.....

Nom Prénom Adresse

Code postal Ville

Email Téléphone

Envoyez vos photos à contact@classic-racing-annonces.fr

A renvoyer à **Classic Racing Annonces, 121 rue du caducée 34090 Montpellier, France.**
ou par mail à contact@classic-racing-annonces.fr



WWW.CLASSIC-RACING-ANNONCES.FR

Hébergement OC3 Network et réalisation 121 Digital Media.



17-18-19 MAI // 25 & 26 MAI GRANDS PRIX DE PAU



CRÉA-SUD
COMMUNICATION



PAU BÉARN
PYRÉNÉES
Communauté d'Agglomération

Créa-Sud Communication - creasud.fr

17-18-19 MAI



F3 Euroformula Open
Championnat de France
FFSA GT
Championnat de France F4
Sprint Cup
by Funyo-Sport Proto
Legends Cars Cup
Twin' Cup
avec la Coupe Adour Océan

25-26 MAI



F1 pré 1961
(HGPCA)
F1 de 1961-1965
(HGPCA)
F3 Classic
Formule Renault
Classic
Formule Ford 2000
Formula Ford Historic
Maxi 1300 Series

RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT VOS PLACES EN LIGNE:

www.grandprixdepau.fr

GP DE PAU

Tribunes numérotées avec écrans géants:
de 15€ à 40€ (Week-end: 60€)

Palmeraie & paddocks: de 15€ à 27€ (Week-end: 38€)

GP HISTORIQUE

Tribunes: de 25€ à 33€ (Week-end: 42€)

Palmeraie & paddocks: de 20€ à 27€ (Week-end: 38€)

Expo des Clubs au Parc Beaumont: 3€

**Rallye, expos des clubs,
parades, démonstrations,
soirée de gala, village gourmand
et animations...**



ÉVÉNEMENTS !

> Du 17 au 19 mai
Pau accueille
la **Ferdinand Cup** et
le **Festival Ferdinand**.

> **Hommage à Fangio**
à l'occasion des 70 ans
de sa 1^{ère} victoire
historique à Pau.

www.grandprixdepau.fr

MICHELIN PILOT SPORT R

LE PNEU GAGNANT
DE LA GAMME RALLYE ASPHALTE 2018.

COMME CES PILOTES,
FAITES LE BON CHOIX !

**Declan BOYLE &
James O'REILLY**
TRITON NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP

**Josh MOFFETT &
Andy HAYES**
IRISH TARMAC RALLY CHAMPIONSHIP



**Steve RØKLAND &
Dai ROBERTS**
BRITISH JR RALLY CHAMPIONSHIP



**Kris PRINCEN &
Bram EELBODE**
BELGIAN RALLY CHAMPIONSHIP



**Marijan GRIEBEL &
Alexander RATH**
GERMAN RALLY CHAMPIONSHIP



**Yoann BONATO &
Benjamin BOULLOUD**
FRENCH RALLY CHAMPIONSHIP



**Martin KOČI &
Radovan MOZNER JUN.**
SLOVAK RALLY CHAMPIONSHIP



**Armando ARAUJO &
Luis RAMALHO**
PORTUGUESE RALLY CHAMPIONSHIP



**Stefano ALBERTINI &
Danilo FAPPANI**
ITALIAN WRC CHAMPIONSHIP



**Miroslav ANGELOV &
Sivov NEDIALKO**
BULGARIA RALLY CHAMPIONSHIP



www.michelinmotorsport.com



MICHELIN