

# Rallyes

magazine

+ Rallyes  
CLASSIC

ALPINE A110 RALLYE R-GT  
LE PLUS BEAU

JOUET

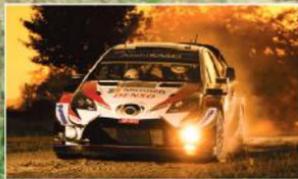
JEAN-LUC  
THÉRIER

DERNIER WEEK-END  
AVEC SES FRÈRES  
D'ALPINE



DU  
MONDE!

LES PHOTOS  
DES ESSAIS  
SECRETS!



WRC / TĀNAK MET  
TOYOTA SUR ORBITE



ESSAI / FORD FIESTA R1,  
PLUS RIEN À VOIR !



RENCONTRE / ANDRÉ  
CARUSO, « M. PORSCHE »

Cape  
éditions

L.15892 - 286 - F. 5,90 € - RD





**GR** TOYOTA  
GAZOO  
Racing

*Pushing the limits for Better*

*\*repousser les limites pour le meilleur.*



**TOYOTA**

TOUJOURS  
MIEUX  
TOUJOURS  
PLUS LOIN



## Ça va chauffer dans l'empire Ott-oman.

Bienvenue dans l'un des défis les plus sérieux de la saison. La chaleur et les pistes rocailleuses dans les montagnes du sud-ouest de la Turquie vont mettre les hommes et les machines à rude épreuve. Si Ott Tänak est bien le tenant actuel du titre, il va falloir faire extrêmement attention à Sébastien Loeb - vainqueur à trois reprises - pour ne pas fléchir dans l'embuscade turque. Ensemble soutenons la team Toyota GAZOO Racing !



# 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 BOULLAUD**  
FRENCH RALLY CHAMPIONSHIP



**Martin KOČI &  
Radovan MOZNER JUN.**  
SLOVAK RALLY CHAMPIONSHIP



**Miroslav ANGELOV &  
Sivov NEDIALKO**  
BULGARIA RALLY CHAMPIONSHIP



**Armando ARAUJO &  
Luis RAMALHO**  
PORTUGUESE RALLY CHAMPIONSHIP



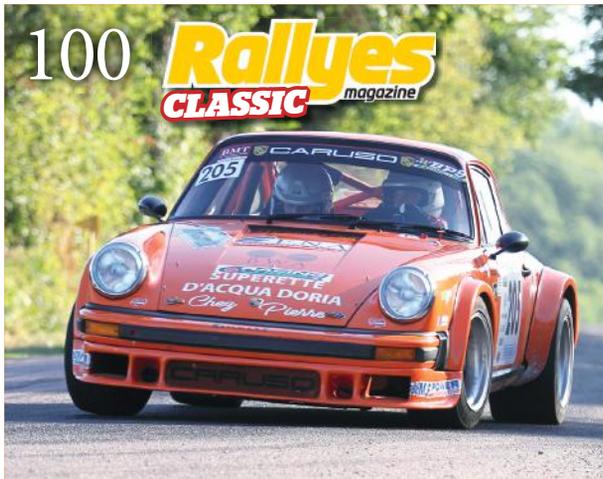
**Stefano ALBERTINI &  
Danilo FAPPANI**  
ITALIAN WRC CHAMPIONSHIP



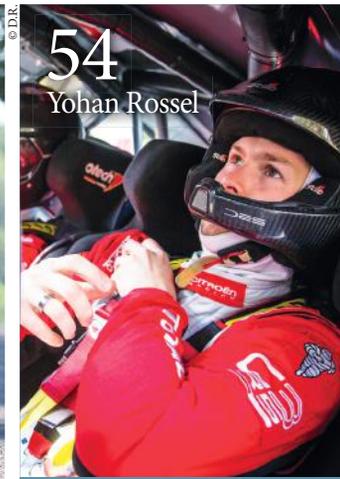
[www.michelinmotorsport.com](http://www.michelinmotorsport.com)



**MICHELIN**



100 **Rallyes**  
CLASSIC magazine



54  
Yohan Rossel

© D.R.  
© BASTIEN ROUX

## « SI VOUS PARLEZ DE TALENT, PARLEZ DE THÉRIER »

Jean-Luc Thérier, une forte personnalité pleine d'intelligence, de ruse, de chaleur et d'humour, nous a quittés le 31 juillet. Ce pilote, considéré comme le plus doué de sa génération, aurait-il sa place dans le rallye actuel ? C'est son pilotage à l'instinct qui ressortirait tout d'abord. Sûr qu'il ne serait pas un adepte des reconnaissances, préférant s'en remettre à la lecture des notes de son copilote. Il excrèrait les caméras embarquées dont le visionnage assidu coupe toute relation avec l'extérieur et les concurrents. « Quand on roule et que l'on connaît par cœur, ce n'est pas marrant. Avoir des surprises sur la route, ça l'est », résumerait le Normand qui a toujours vu le rallye comme un moment de convivialité, appréciant l'ambiance avec ses amis pilotes. « Le plus vite gagne. Point barre », ajouterait-il, conscient des différents paramètres qui peuvent influencer sur le résultat ; le mauvais serait pour sa pomme. « J'ai cette passion de conduire. Rouler me fait plaisir. L'essentiel est d'avoir un volant. » L'homme ne serait pas dans les standards des sportifs de haut niveau, à faire des pompes avant de prendre le départ d'une spéciale. Il était réputé bon vivant. « J'aime bien manger. Et s'il y a un coup de pinard à la place de l'eau et qu'on a le temps, j'en prends un. La fête, c'est toujours après le rallye. Oui, je profite de la vie. » Après tout, pour s'exprimer au mieux, un pilote a besoin d'un environnement propice. Et il serait respecté par ses pairs. « Si vous parlez de talent, parlez de Thérier », a déclaré, un jour, Walter Röhrl. Un talent reste un talent, peu importe l'époque. Grand monsieur et grand champion, il a marqué l'histoire du sport auto. Pour l'éternité. Nos pensées vont également à la famille d'Antoine Hubert, décédé tragiquement en course le 31 août.

**Frédéric Dart**



040 Škoda Motorsport



064 Confidences de copilotes

© FRANÇOIS BODIN  
© BASTIEN ROUX

- 006 News** : International et France
- 016 Business** : Loeb chez Hyundai, Hoosier
- 018 Jeu vidéo** : WRC8
- 021 Présentation** : Alpine A110 R-GT
- 025 Hommage** : Jean-Luc Thérier
- 032 WRC** : Debriefing Finlande et Allemagne
- 039** Ma vie de mécanicien chez Toyota Gazoo Racing
- 040 Focus** : Škoda Motorsport
- 046 Europe** : Le point ERC
- 047 Découverte** : Stéphane Consani vainqueur sur la terre en Italie
- 048 Essai** : Ford Fiesta R1
- 054 Entretien** : Yohan Rossel
- 060 France/Championnat** : Debriefing, groupes et classes Aveyron Rouergue Occitanie

- 064 Décryptage** : Confidences de copilotes
- 072 France/Championnat Terre** : Debriefing, groupes et classes Langres, Lozère
- 081 Formules de promotion** : Métier : coordinateur, Championnat Junior, 208 Rally Cup, Clio R3T Trophy
- 083 Championnat deuxième division** : Résumés des épreuves
- 084 Présentation** : Finale de la Coupe de France à Albi
- 088 Interview** : Jean-Michel Da Cunha
- 091 Coupe de France des Rallyes** : Résumés des épreuves, pilotes en vue
- 100 Supplément Classic** : André Caruso, Championnat de France des Rallyes VHC, Trophée fédéral VHC Terre

**RALLYES MAGAZINE** - 19, rue Ledion - 75014 Paris - Tél. : 06 80 02 82 16 - E-mail : [redaction@grandprixmag.com](mailto:redaction@grandprixmag.com)

Directeur de la publication : Pascal Dro • Rédaction : Frédéric Dart - [fa.dart@wanadoo.fr](mailto:fa.dart@wanadoo.fr) • Directeur artistique : Benoît Gatt • Secrétaire de rédaction : Sylvain Lhote  
Ont collaboré à ce numéro : Pascal Dro, François Bodin, Théo Mallet, Arnaud Guygrand, Quentin Ribaud, Bastien Roux, SCD/Jo Lillini, Pierrick Le Breton, Patrice Marin, Philippe Quicoc, Daniel Triaire, DPPI, Fabrice Rezaiguia, Thierry Mouchet, Julien Perez, Guillaume Franke, Sixième Degré, Red Bull, TGR, Hyundai Motorsport et les correspondants régionaux

**INFORMATIONS / ABONNEMENTS / COMMANDES D'ANCIENS NUMÉROS / VPC :**

ABOMARQUE - RALLYE MAGAZINE - CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1  
• 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 : [capeeditions@abomarque.fr](mailto:capeeditions@abomarque.fr)

Rallyes 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 Litografía Roses en Espagne - Dépot légal à parution - N° de commission paritaire : 1218 K 83140 - Distribution : MLP

La reproduction même partielle des articles et illustrations parus dans Rallyes Magazine est interdite. Rallyes Magazine décline toute responsabilité pour les documents remis.  
Photos de couvertures Théo Mallet, Bastien Roux, DR/TGR, Fabrice Rezaiguia, Thierry Mouchet

## NOUVEAUTÉS



■ Opel a dévoilé une voiture de rallye compétition-client 100 % électrique basée sur la Corsa-e (136 ch, 260 Nm, moins de 50 000 €). Elle est destinée à être alignée dans l'ADAC Opel e-Rallye Cup, formule de promotion, qui devrait se dérouler entre l'été 2020 et 2021. Une nouvelle Corsa R2 est également à l'étude.



■ Dirigé par l'ancien pilote, Alex Sabater, ASM Motorsport, l'un des premiers séduits par le kit R4, a effectué cet été les premiers tours de la **Dacia Sandero R4** après douze mois de travail. Ce team espagnol bosse également sur une Ford Fiesta Mk8 R4 qui sera disponible cet automne. Rappelons que le Kit FIA R4 sera homologué en WRC dès 2020.

■ Suzuki Motor Sport Espagne quittera la catégorie N5 du Championnat national asphalté fin 2019 pour engager une **Suzuki Swift R4** ! L'équipe prévoit de l'aligner sur quelques manches internationales.



■ PH Sport lance le **Zéphyr**, un SSV T3P destiné au rallye-raid qu'il fréquente depuis 2016. Le premier châssis de sa conception correspondant aux normes FIA a effectué ses roulages initiaux début août. La version définitive avec un moteur Canam de 1 050 cc bridé est prévue pour septembre et une première série de vingt exemplaires sera lancée. Une large partie est déjà vendue et quelques-uns seront au départ du Dakar 2020.



### LE CHIFFRE

# 40

e ANNIVERSAIRE DE L'ENTREPRISE DE MALCOLM WILSON, TOUT D'ABORD MALCOLM WILSON MOTORSPORT. NÉ POUR SERVIR SES INTÉRÊTS DE PILOTE, PUIS CEUX DE CLIENTS, EST DEVENU M-SPORT DONT LES ACTIVITÉS SE SONT FAITES FLORISSANTES DANS LE SPORT AUTOMOBILE AU FIL DES ANS. « JE N'AVAIS JAMAIS IMAGINÉ QUE CELA DEVIENDRAIT CE QUE C'EST AUJOURD'HUI », ADMET LE BOSS QUI INVESTIT DANS UN CENTRE D'ÉVALUATION ULTRA-MODERNE POUR LA CONCEPTION ET LE DÉVELOPPEMENT EN INGÉNIERIE À DOVENBY HALL (AVEC CIRCUIT, ESPACE DE 10 700 M<sup>2</sup>...).

### EN BREF

#### HYBRIDE/ÉLECTRIQUE

■ Hyundai présentera au Salon de Francfort (12/22 septembre) une voiture électrique développée par Hyundai Motorsport. Elle serait destinée à l'e-TCR, nouvelle série lancée en 2020.



■ Hayden Paddon se lance dans la conception de sa première voiture de rallye électrique via une division Alternative Energy Motorsport de son équipe, qui doit s'atteler à trouver des solutions pour le système de charge et de son. Le modèle Kona devait être aligné sur des épreuves en Nouvelle-Zélande ; un autre prototype, plus complet avec une autonomie étendue, est prévu pour 2021.

#### INTERNATIONAL

■ Au terme de sa cinquième victoire de la saison, Craig Breen a décroché le titre de Champion d'Irlande Tarmac.

■ Elfyn Evans sera de retour au Wales GB au volant de la Ford Fiesta WRC. Comme Breen dans la i20 WRC.

■ Pour la seconde année consécutive, Abarth remporte la Coupe FIA R-GT.

■ Le WRC comptera, en 2020, une nouvelle catégorie Rallye 2 Kit, créée spécifiquement pour les voitures dotées du Kit R4 FIA. Elle se situera juste sous les Rallye 2 (jusqu'à présent R5).

■ Valtteri Bottas ne se lancera pas en rallye en 2020. Il est reconduit chez Mercedes F1. Le Finlandais effectue souvent des tests sur les Ford Fiesta M-Sport.

■ Petter et Oliver Solberg, soit le père et les fils, seront au départ du Wales GB.

■ Avec la Hyundai i20 WRC, Sébastien Loeb, aisé vainqueur du Rally di Alba en Italie, sera aligné par Hyundai en Espagne. Avec Sordo. Stéphane Sarrazin intercale sa i20 R5 entre les WRC.

■ Gabriele Tarquini, champion WTCC, a testé, sur terre, la i20 WRC avec Andrea Adamo, le directeur de Hyundai Motorsport, à ses côtés. Avant cela, il a copiloté Andreas Mikkelsen.

■ La Mini Cooper S R4 Riku Tahko Rally Consulting a été alignée fin août en Finlande par l'Américain Ace Robey avec Alex Gelsomino.

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

## VU

**Fernando Alonso souhaite élargir sa carrière à d'autres disciplines.**

Pour le rallye-raid, il a entamé une préparation spécifique afin d'être au départ du Dakar 2020, en Arabie Saoudite, à bord d'un Toyota Hilux.



© DR

## LA PHRASE

**« SI ON AVAIT LES SOLUTIONS, ON LES AURAIT APPLIQUÉES DEPUIS LONGTEMPS. »**

SÉBASTIEN OGIER, À PROPOS DU COMPORTEMENT DE SA C3 WRC.

## VU

**Le Vosges Rallye Festival allie bons souvenirs, vitesse et décor alsacien.**



© S. HENRY

## LE PROGRAMME



© DR

### TOUR DE CORSE HISTORIQUE

Avec un tracé inédit, le Tour réservé aux VHC, VHRS et Légende emmène, durant 900 km dont 352 répartis en seize spéciales, les 200 participants de la mer à la montagne par des cols régulièrement au-dessus de 1 200 m d'altitude, à travers cette diversité de paysages qui fait la renommée mondiale de la Corse.

#### Lundi 7 et mardi 8 octobre

Vérifications techniques et administratives à Porto-Vecchio, shakedown à Palombaggia (10 h 30 à 17 h 30).

#### Mardi 8 octobre (étape 1)

À Porto-Vecchio, cérémonie de départ (14 h 30). Porto-Vecchio-Porto-Vecchio (2 ES).

#### Mercredi 9 octobre (étape 2)

Porto-Vecchio-Saint-Florent (4 ES).

#### Judi 10 octobre (étape 3)

Saint Florent-Calvi (4 ES).

#### Vendredi 11 octobre (étape 4)

Calvi-Ajaccio (3 ES).

#### Samedi 12 octobre (étape 5)

Ajaccio-Porto-Vecchio (3 ES).

Arrivée (14 h 24) et remise des prix.

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

## NATIONAL

■ **Les sélections Rallye Jeunes** (20 € l'inscription sur le site Internet officiel de l'opération) auront lieu à Lyon du 26 au 30 septembre, à Saint-Dié-des-Vosges les 12 et 13 octobre et à Nîmes les 2 et 3 novembre. La grande Finale se tiendra à Lédénon les 5 et 6 novembre.

■ **Parrainé par Julien Ingrassia** depuis sa création en 2017, Rallye Jeunes copilote (10 € l'inscription sur le site Internet officiel de l'opération pour les titulaires du permis B, nés après le 1<sup>er</sup> janvier 1984 et licenciés FFSA) se déroulera sur les mêmes lieux que pour les pilotes (Lyon, 28-29 septembre). Six finalistes se disputeront deux places dans le baquet de droite des Rallye Jeunes. Inscription sur [rallyejeunes.com](http://rallyejeunes.com).

■ **Le Terre de Vaucluse 2019** est composé de huit ES. Le Team Trévois a choisi de proposer une ES inédite de près de 30 km.



© J. PEREZ

■ **L'Abarth 124 Rally** sera confiée à Vincent Dubert au Cœur de France et à Laurent Pellier aux Mont-Blanc, Cévennes et Var.

■ **La légendaire Cadière**, première des trois ES du vendredi, est de retour au Critérium des Cévennes (24/26 octobre). Le samedi, sept ES seront au programme avec, de nouveau, un double passage dans l'épreuve des « cinq cols », longue de plus de 38 km.

■ **À partir de 2020**, les pilotes évoluant sur des voitures du Groupe R deux roues motrices (RGT, R3, R2, R2J et R1) inscrits au CFR se verront attribuer des points pour un classement deux roues motrices.

■ **Insuffisamment remis** de son intervention chirurgicale suite à une chute, Brice Tirabassi espère revenir au Terre de Vaucluse et au Var.

■ **Faute de budget** (officiellement), Florent Todeschini a mis un terme à sa saison chez Rallye Jeunes à l'issue du Terre du Haut-Var.

■ **Pour la troisième année consécutive**, Simon Jean-Joseph remporte son rallye annuel, le Martinique Rallye Tour. Cette fois, à bord d'une C3 R5.

■ **Denis Bruno vient de sortir** une biographie de François Delecour, *La trajectoire brisée*. Contact auprès de l'auteur : [2nisbruno@wanadoo.fr](mailto:2nisbruno@wanadoo.fr).



## LE CHIFFRE

# 20<sup>e</sup>

ANNIVERSAIRE (DIX-NEUF ÉDITIONS) POUR LE TERRE DE LANGRES, AU PARCOURS RENOUVÉLÉ À 80 % CETTE ANNÉE. L'AVENTURE A ÉTÉ LANCÉE EN 2000 PAR DENIS HUSTACHE, VERS QUI ALLAIENT

LES PENSÉES ALLAIENT. UN HOMMAGE LUI A ÉTÉ RENDU VIA UN TROPHÉE REMIS PAR SON FILS JULIEN À L'ÉQUIPAGE CLASSÉ 20<sup>e</sup> (H. MARGAILLAN).

# DEFI

POUR HOMME



MARQUE PREMIUM MASCULINE

## SOINS MASCULINS

VISAGE - BARBE - CHEVEUX

POUR EN SAVOIR PLUS  
REJOIGNEZ-NOUS SUR  
[DEFIPOURHOMME.COM](http://DEFIPOURHOMME.COM)  
CONÇU ET FABRIQUÉ EN FRANCE



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



**HANKOOK**  
**XPERIENCE**

**FFSAI** TROPHÉE 2020  
OFFICIEL  
COUPE DE FRANCE DES RALLYES

f HANKOOK XPERIENCE • [WWW.HANKOOK-RS.COM](http://WWW.HANKOOK-RS.COM) **HANKOOK**  
driving emotion



**HANKOOK**  
*XPERIENCE*

**FFSAI** TROPHÉE OFFICIEL 2019  
COUPE DE FRANCE DES RALLYES

**CHAMPIONS !**

**1<sup>st</sup>**

**JEREMI  
CAMPOS**

9 MANCHES 6 VICTOIRES 2 PODIUMS  
AWARDS 11 PNEUMATIQUES  
1 RALLYE EN CATÉGORIE R5

**2<sup>nd</sup>**

**MATHIEU  
COMPAGNON**

7 MANCHES 6 VICTOIRES 1 PODIUM  
AWARDS 9 PNEUMATIQUES  
1 RALLYE EN CATÉGORIE R3

**3<sup>rd</sup>  
& MJ**

**ADRIEN  
ROUSSELET**

9 MANCHES 2 VICTOIRES 6 PODIUMS  
AWARDS 8 PNEUMATIQUES  
1 RALLYE EN CATÉGORIE R2  
PILOTE AMBASSADOR 2020

**BRAVO**



HANKOOK XPERIENCE  
WWW.HANKOOK-RS.COM

**HANKOOK**  
*Competition*

# NEWS!

## CALENDRIER WRC 2020 TOUJOURS DANS L'ATTENTE



PRÉVUE INITIALEMENT POUR LA MI-JUIN AFIN DE FACILITER LA LOGISTIQUE DES ÉQUIPES OFFICIELLES, LA DATE D'OFFICIALISATION DU PROGRAMME DE L'AN PROCHAIN N'A CESSÉ D'ÊTRE REPOUSSÉE PAR LA FIA ET LE PROMOTEUR DU WRC.

Texte Arnaud Guygrand.

Si le calendrier n'a pas encore été officialisé, certains organisateurs ont confirmé leur présence au programme 2020, voire plus selon le contrat signé. La première moitié de saison est relativement concrétisée avec une ouverture par les rallyes hivernaux du Monte-Carlo et de Suède, puis un enchaînement Mexique-Chili-Argentine avant un retour en Europe pour les traditionnels Portugal et Sardaigne. Seule modification notable pour l'an prochain : la suppression du Tour de Corse, confirmée par ses organisateurs. Quatre ans après son retour en WRC, la manche française du Mondial disparaît donc à nouveau après un premier retrait en 2008. « *Le Tour de Corse est un beau rallye et c'est dommage qu'il ne soit plus au calendrier. C'était toujours un plaisir de rouler sur ces routes magnifiques devant le public français* », concède Ogier.

### Quelle seconde partie de saison ?

Les incertitudes concernent surtout la seconde partie de saison. Si la Finlande devrait probablement garder une date estivale courant août, les discussions portent toujours sur le sort de l'Allemagne, lié à celui de la Turquie. Déjà dans le viseur en 2019, l'épreuve germanique pourrait finalement trouver son salut dans le manque de garanties financières liées à la situation politique de la Turquie.

Habités du Championnat, le Pays de Galles et la Catalogne (qui redeviendra une épreuve 100 % asphalté l'an prochain) devraient logiquement se dérouler à l'automne tandis que le promoteur a déjà fait part de sa volonté de terminer la saison du côté du Japon, revenant après dix ans d'absence, mais sur asphalté cette fois. Le retour du mythique Safari est plus que jamais d'actualité (entre la Sardaigne et la Finlande ?), même si la sécurité reste encore un sujet sensible, notamment après l'épreuve observée par la FIA en juillet dernier.

L'ultime interrogation concerne l'Australie. Bien que charmante, Coffs Harbour, ville hôte du rallye depuis 2011, n'offre pas les critères d'attractivité nécessaires à l'image que souhaite véhiculer le WRC. Les organisateurs de la Nouvelle-Zélande, absente depuis 2012, avaient confirmé en début d'année leur volonté d'un retour en 2020 en s'appuyant, notamment, sur le soutien des autorités locales. Avec une officialisation qui devrait tomber prochainement, les premières conclusions mettent donc à mal, une fois de plus, l'asphalte, qui aura bien des difficultés à se faire une place parmi toutes ces épreuves sur terre. Autre point important : la présence de six épreuves (ou sept avec la Turquie) hors d'Europe, une première depuis 2008, toujours plus contraignantes en termes de logistique et, donc, de budgets...

## TRANSFERTS WRC 2020

### TÄNAK AU CENTRE DU PUZZLE

ALORS QU'OGIER, NEUVILLE, LOEB ET LAPPI ONT LE LEUR ASSURÉ, L'AVENIR DE L'ESTONIEN EST LE VÉRITABLE ENJEU DE CE MARCHÉ.

Texte Arnaud Guygrand.

Ogier et Neuville déjà « casés », respectivement, jusqu'en 2020 et 2021 chez Citroën et Hyundai, seul Tänak (parmi les prétendants au titre mondial 2019) n'a pas encore officiellement de contrat pour la ou les saisons à venir. « *Tout cela se passe en coulisses, je n'ai pas besoin de tout savoir. Mon travail consiste à penser au Championnat. Des personnes s'occupent de tout ça pour moi* », a-t-il déclaré en Allemagne. Si Hyundai et M-Sport ont fait part de leur intérêt à son égard - ce qui est normal quand un pilote de ce calibre se retrouve libre de tout contrat -, Toyota semble avoir une longueur d'avance sur le dossier et suffisamment de ressources (principalement financières) et de garanties sportives pour conserver son pilote n° 1 dans ses rangs. « *Évidemment, nous parlons avec tout le monde et mon but est d'être dans l'équipe la plus forte* », poursuit Tänak. « *En 2017, j'étais dans la meilleure équipe et nous avons gagné les deux titres. Puis j'ai rejoint Toyota et je peux certifier que c'est aussi une équipe forte. Chacune des décisions a été bonne, il faut juste continuer dans la même direction. Il n'y a rien de signé pour le moment. Beaucoup de discussions sont à venir et des choses restent à régler.* »

### Six en fin de contrat

Une fois la signature de Tänak officialisée, les choses devraient vite s'accélérer. Lappi chez Citroën et Loeb chez Hyundai sont assurés de rouler l'an prochain. Avec des fins de contrats pour Meeke et Latvala chez Toyota, Evans et Suninen chez M-Sport, Mikkelsen et Sordo chez Hyundai, de nombreux volants vont être disponibles et risquent probablement d'animer le *mercato*. Il faudra particulièrement suivre l'évolution de Kalle Rovanperä. Il pourrait, dès 2020, franchir une étape décisive et intégrer les rangs de Toyota, qui n'a jamais caché son intérêt pour l'actuel pilote Škoda. Certains ont donc quatre rallyes pour se montrer à leur avantage.



JUSQU'AU 13 OCTOBRE 2019



**135€**  
au lieu de 159€

**-15%**

Montre chrono co-pilote RW3



Gammes à  
**-15%**

Plaquettes de frein



**59€**  
au lieu de 79€



Bottines KB-STYLE



**-20€**



**254€**  
au lieu de 299€



**-15%**

Gamme FIA OMP Sport



**69€90**  
au lieu de 89€90

**-20€**



**99€**



**194€**  
au lieu de 299€

**-35%**

Baquet FIA Trophy



**ABONNEMENT 12 MOIS**

- Livraison gratuite et illimitée en Point Relais 24h
- Retour gratuit de votre article si vous rencontrez un problème de taille
- Accueil prioritaire par le Service Client

**24€90**

**PREMIUM**

LIVRAISON GRATUITE | RETOUR GRATUIT | ACCUEIL PRIORITAIRE

# PRÉSENTATION

## MONTE-CARLO 2020 DENSE, AVEC LES CLOUS ?

SOUHAITÉ ENCORE PLUS COMPACT ET TOUJOURS AUSSI SÉLECTIF PAR LE COMITÉ D'ORGANISATION DE L'AUTOMOBILE CLUB DE MONACO, LE PARCOURS DU 88<sup>E</sup> RALLYE MONTE-CARLO, MANCHE INAUGURALE DU WRC 2020, SE JOUERA SUR PRÈS DE 300 KM CHRONOMÉTRÉS ET DANS DES CONDITIONS INCERTAINES. Texte Frédéric Dart. Photos DR/Red Bull.

**DU LUNDI 20 JANVIER  
AU MERCREDI 22 JANVIER**  
Reconnaisances.

### MERCREDI 22 JANVIER

À partir de 16 h, séance de mise au point sur la route de la Garde à Gap. Le parcours de 3,35 km est inchangé depuis 2017.

### JEUDI 23 JANVIER

À partir de 17 h, départ depuis la place du Casino à Monaco selon la volonté du promoteur qui en profitera pour organiser d'autres événements.

Étape 1 sur les routes des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes.  
20 h 38 : ES1 Malijai-Puimichel (17,72 km).  
22 h 26 : ES2 Bayons-Bréziers (25,49 km).  
Total chronométré : 43,21 km.

### VENDREDI 24 JANVIER

Étape 2 au sud-est et à l'est de Gap, dans les mêmes départements que la veille avec boucle de trois ES de 20 km environ et quelques-unes, éloignées géographiquement, à parcourir à deux reprises.

8 h 36-13 h 53 : ES 3-6 Curbans-Venterol (20,10 km).

9h54-15h11 : ES 4-7 Saint-Clément-sur-Durance-Freissinières (20,76 km), inédit.

11 h 17-16 h 34 : ES5-8 Avançon-Notre-Dame-du-Laus (20,59 km).

Total chronométré : 122,90 km.

Cette journée est annoncée comme « la plus délicate du rallye à négocier ».

### SAMEDI 25 JANVIER

Étape 3 au nord-est, puis au sud-est de Gap avec boucle à disputer à deux reprises, toujours dans les mêmes départements.

9 h 54-14 h 08 : ES9-11 Saint-Léger-les-Mélèzes-La Bâtie-Neuve (16,87 km).

11 h 12-15 h 26 : ES10-12 La Bréole-Selonnet (20,82 km).

Total chronométré : 75,38 km.

Après cette journée, où le choix des pneus sera crucial, et une ultime halte au parc d'assistance de Gap-Fontfreyne en fin d'après-midi, les concurrents encore en course rejoindront la Principauté de Monaco en début de soirée.

### DIMANCHE 26 JANVIER

Étape 4 dans l'arrière-pays des Alpes-Maritimes avec deux fois deux ES sans assistance, identiques à celle des éditions 2018 et 2019.

8 h 17-10 h 55 : ES13-15 La Bollène-Vésubie-Peïra-Cava (18,41 km).

9 h 08-12 h 18 : ES14-16 La Cabanette-Col de Braus (13,58 km), dernière ES toujours Power Stage.

Total chronométré : 63,98 km.

À partir de 15 h : remise des prix sur le Quai Albert 1<sup>er</sup>.

### À RETENIR

■ Gap, ville partenaire pour la septième année consécutive.

■ Retour du départ à Monaco.

■ Épreuve remodelée à 25 % par rapport à celle de 2019.

■ Trois départements traversés : Alpes-de-Haute-Provence et Hautes-Alpes du jeudi au samedi, Alpes-Maritimes le dimanche.

■ Seize ES au programme sur quatre jours. La plus longue : ES2 Bayons-Bréziers (25,49 km). La plus courte : La Cabanette-Col de Braus (13,58 km).

■ Total chronométré : 305,47 km. Plus longue étape : 122,90 km, vendredi. Plus courte étape : 43,21 km, jeudi soir.



SALON  
**RETRO  
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

**05 - 09**  
**FÉVRIER 2020**

PARIS  
PORTE DE VERSAILLES  
PAVILLONS 1.2.3

RETROMOBILE.FR  
#RETROMOBILE  
🐦 f 📷

VENTE AUX  
ENCHÈRES

ARTCURIAL  
// Motorcars

07 FÉVRIER

## L'IMAGE DE LOEB SERT HYUNDAI

VINCENT BERNARD, DIRECTEUR MARKETING ET COMMUNICATION CHEZ HYUNDAI MOTOR FRANCE, TÉMOIGNE DE L'IMPACT DE LA PRÉSENCE DE SÉBASTIEN LOEB POUR LA MARQUE.

Texte Frédéric Dart. Photo SCD/Jo Lillini & DR/A. Hagopian.

Hyundai, représenté par Vincent Bernard (deuxième en partant de la droite) pour la France, s'engage dans le football et le sport auto pour améliorer son image de marque.



### Comment est perçue l'arrivée de Sébastien Loeb chez Hyundai en 2019 ?

Le cadre du sport auto est dépassé. Notre petite marque souffre d'un manque d'image. Sa présence est donc une bonne opportunité de faire voir l'engagement du constructeur et un excellent vecteur de communication. En effet, quoi de mieux que d'avoir le Champion dans notre voiture ? C'est une preuve de la confiance qu'il nous accorde. Il a été le sportif préféré des Français pendant de nombreuses années et il fait partie des grands champions hexagonaux. On a vu dans les Vosges qu'il est très populaire. Des gens viennent voir le rallye et, surtout, Loeb en vrai ! Il est engagé dans nos performances et nous associer à son excellence ne peut que nous faire du bien. Au volant, il démontre la fiabilité, l'aspect technologique de Hyundai... Et c'est lui le plus crédible pour le faire !

### Thierry Neuville n'a pas le même effet ?

Thierry est francophone, très apprécié chez nous. Il joue le jeu, mais il n'a pas la même notoriété que Loeb, pas le même palmarès – Nous le lui souhaitons ! Loeb est la référence ultime de la catégorie.

### Une campagne publicitaire avec Loeb peut-elle être envisagée ?

Dans la façon de communiquer, notre langage est global, paneuropéen. Si une opportunité se présente et s'il a envie d'aller plus loin, pourquoi pas\* ?

### L'image PSA qui peut être associée à Loeb ne serait-elle pas un frein ?

On ne reste pas dans une « maison » sans qu'une image y soit attachée. C'est à nous de la changer et de l'associer à notre marque en développant des initiatives. Mais il est là pour six manches cette année.

### L'image de Hyundai a-t-elle changé depuis son engagement en WRC ?

C'est long à mettre en place. L'engagement dans le football (partenaire des coupes du monde FIFA) permet d'accroître la notoriété et celui dans le sport auto, même moins visible que le foot, permet de prouver la performance et la technologie. Tous deux sont complémentaires. En WRC, sur place, nous avons un stand d'animation, de merchandising et de simulateurs afin que les gens passent un bon moment. Des opérations sont organisées pour récompenser les meilleurs concessionnaires et vendeurs. Avec un jeu grand public dans un quotidien sportif, nous

faisons gagner des codrive le lendemain d'un rallye. Nous choisissons un rallye pour le faire vivre de l'intérieur à des journalistes.

### En France, vous avez profité du Vosges Grand Est pour organiser une opération marketing...

Notre présence est légitimée par celle de Loeb, notre vitrine, dans une région où le rallye est populaire. C'est une assurance intéressante d'avoir du monde, de la visibilité et de la couverture médiatique. Partenaire de l'organisation, Hyundai a prêté vingt-quatre voitures pour la sécurité et les VIP. Cela permet de mettre en avant et de montrer l'ensemble des modèles au grand public. Notre but est d'attirer les gens passionnés de sport auto avec une voiture polyvalente. Une dizaine de clients avec des i30 N parmi les contactés ont vécu la course de l'intérieur en tant que Promo VIP et auprès de Loeb.

\* Sur une vidéo diffusée le 20 juin sur les réseaux sociaux de Hyundai France (<https://www.facebook.com/hyundai/france/videos/2064078613887643/>), Sébastien Loeb a présenté la i30 N.

### HYUNDAI EN FRANCE

1,8 % de part de marché (3 % en Europe),  
prévisionnel de 38 000 ventes en 2019  
(16 500 en 2014), 182 points de vente.  
Meilleures ventes : le Kona détrône le Tucson.  
Seul constructeur à proposer toutes les technologies électrifiées sur autant de modèles.



## NOUVEAUTÉ PNEUMATIQUE

# HOOSIER S'ATTAQUE AU RALLYE FRANÇAIS

AVEC SA LARGE GAMME DE PRODUITS, LE MANUFACTURIER AMÉRICAIN ORIENTE SA STRATÉGIE COMMERCIALE VERS LES AMATEURS DE L'HEXAGONE.

Textes Quentin Ribaud. Photos Bastien Roux.

Marque créée aux États-Unis par Bob Newton à la fin des années 1950, Hoosier Racing Tire est présent de manière importante dans différentes disciplines du sport automobile : Nascar, dragsters, kart-cross, course de côte, circuit. Aujourd'hui, elle vise le marché français et plus précisément le rallye. Damien Mathews, gérant de la société KMD Autos avec son frère Kevin, distributeur officiel du pneu en France

et à Monaco, dévoile la politique du fabricant et les objectifs du manufacturier : « *Il faut savoir que nous proposons une gamme large allant du pneu pluie au dur. Quasiment toutes les tailles sont disponibles à un prix attractif. L'objectif premier est de proposer un pneu qui chauffe très vite pour permettre aux débutants ou aux pilotes qui découvrent une voiture d'être tout de suite en sécurité* ».

### Plage de température très large

Concernant le pneu en lui-même, il est composé de rainures diagonales croisant deux rainures circonférencées. En 16 et 17 pouces, une bande de roulement directionnelle est présente. Premier à avoir importé la marque en France en 2017, Konstantin Neuhaus précise : « *Le pneu fonctionne sur une plage de température très large, ce qui n'est pas le cas de certains pneus pour lesquels il est parfois difficile d'être dans la bonne fenêtre d'exploitation* ». Les amateurs, noyau dur du rallye en France, constituent la cible à atteindre : « *Notre stratégie est de développer le réseau et de nous faire connaître. Hoosier n'a pas pour vocation à faire du sponsoring*

*en montant un programme en Championnat de France. En revanche, si un pilote est intéressé pour rouler, nous sommes forcément demandeurs et ferons le nécessaire pour le mettre dans les meilleures conditions.* »

Si, aujourd'hui, Hoosier peut compter sur une cinquantaine de clients, notamment dans le Sud de la France vers Nice, la mentalité des pilotes, actuellement formatés à rouler principalement avec le leader français du secteur, Michelin, n'est pas facile à faire évoluer. Proposer un pneu de type professionnel aux amateurs, tel est le credo de ce manufacturier qui espère rapidement agrandir sa clientèle.

## À RETENIR

**GAMME** : 14 dimensions disponibles.

**QUATRE COMPOSITIONS** : pluie, tendre, medium et dur.

**TARIFS** : de 219 à 329 € TTC.

Quelques performances réalisées en 2019 sur des épreuves de la Coupe de France avec les pneus Hoosier :

- Kevin Bessi (Clio S1600 A6K) à l'Escarène : 5<sup>e</sup> avant abandon mécanique.
- Emmanuel Ferri (Twingo R1) à la Sainte-Baume : 1<sup>er</sup> de classe.
- Anthony Vonic (206 CC F2-14) à l'Alpes d'Azur : 10<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> de classe avant abandon mécanique.
- Jean-Luc Donadey (206 RC N3) à l'Alpes d'Azur : 18<sup>e</sup> et 1<sup>er</sup> du Groupe N.
- Jérôme Notari (205 F2-14) au Nice Jean Behra : 18<sup>e</sup> avant abandon mécanique.

**Info** : [facebook.com/pg/hoosieracing/](https://facebook.com/pg/hoosieracing/)



Damien Mathews (au centre) et Konstantin Neuhaus (à droite) en charge de distribuer Hoosier Racing Tire en France.

Toutes les WRC 2019 sont présentes.



# WRC8

## DU VIRTUEL DE PLUS EN PLUS RÉEL

Après trois succès de 2015 à 2017, les amateurs du jeu vidéo WRC ont patienté deux ans pour connaître la version 8. « L'idée était de proposer la licence la plus authentique, réaliste et complète possible », explique Roman Vincent, le président de Kylotonn.

« Avec les réglages des voitures, nous sommes allés plus en profondeur dans la simulation. » Premier résultat visible : la fidèle reproduction des voitures, d'après différentes informations récoltées en amont (photos, schémas 3D), qui évoluent dans un décor encore plus vrai que nature. « Nous travaillons avec les teams du WRC pour obtenir la livrée et le comportement de voiture

les plus fidèles possibles », dévoile Roman Vincent. La deuxième des trois nouveautés est l'ajout des conditions météo pouvant varier même selon le profil. L'effet visuel modifie la physionomie et le grip de la spéciale et intensifie la difficulté de pilotage.

### Jeu dans le jeu

Enfin, à la différence de WRC7 qui consiste à un enchaînement de courses, WRC8 propose un mode Carrière faisant écho à la réalité et offre ainsi aux joueurs - demandeurs de cette évolution - un jeu dans le jeu : incarner pour la première fois un pilote au sein d'une écurie qu'il devra faire progresser au fil des saisons pour atteindre la catégorie WRC et devenir un champion. « Toute cette

gestion et ce management, qui impactent sur les résultats, amènent un intérêt supplémentaire », estime Sébastien Waxin, le chef de produit chez Bigben, éditeur, concepteur et distributeur de jeux vidéo. Il se montre rassurant : « WRC8 reste un jeu qui convient aussi bien au grand public, qui a envie de se faire plaisir simplement, qu'à l'expert qui veut passer maître en pilotage et/ou en management. Les plus acharnés veulent se rapprocher de ce que les pilotes ressentent. À ces passionnés de rallye, nous laissons le choix de l'expérience d'un jeu de voiture offroad, soit sportif et "cool", sans se préoccuper des choix de pneus, par exemple, soit plus poussé avec de la stratégie, une ouverture vers des horizons et des réglages. »





Le nouveau jeu vidéo officiel du FIA World Rally Championship, sorti le 5 septembre, propose trois principales nouveautés. Présentation de ce nouvel opus.



TEXTES FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS DR, GUILLAUME FRANKE & F. RODIER.



Le nouveau système de météo dynamique ajoute du piment.



Le travail de création s'effectue par concertation et itération entre les différents intervenants.



De gauche à droite, quatre des principaux acteurs de WRC8 : Sébastien Waxin (chef de produit chez Bigben), Roman Vincent (président), Benoît Gomes (lead level designer), Alexandre Assier (producer) et Amaury Beyris (directeur créatif), tous trois chez Kylotonn.



Les WRC 2019, détaillées, sont modélisées en 3D d'après des schémas et des photos précis.



**PROPOSER LA LICENCE LA PLUS AUTHENTIQUE, RÉALISTE ET COMPLÈTE POSSIBLE.**

ROMAN VINCENT,  
PRÉSIDENT DE KYLOTONN



Les pilotes du WRC apprécient aussi le virtuel.

## BIENTÔT LA FINALE ESPORTS WRC

WRC, c'est aussi un jeu en ligne où, chaque semaine, un défi est proposé à près de 10 000 concurrents disposant de la même voiture et des mêmes conditions sur un parcours défini. « La différence se fait sur le pilotage et les réglages », indique Sébastien Waxin. Dans le cadre de l'eSports WRC, véritable Championnat du Monde virtuel, des points sont attribués au fil des manches depuis le Monte-Carlo pour coller à l'actualité du WRC. La quatrième grande finale, qui réunit les meilleurs protagonistes, a lieu cette année début octobre, à l'occasion du Wales GB Rally. Qui succèdera à Jon Armstrong, ce pilote passé du réel au virtuel avec succès dont « l'histoire est incroyable et prouve le réalisme du jeu » ?

## EN QUELQUES CHIFFRES

**2014** année où Kylotonn récupère la licence officielle WRC lancée en 2001 sur PlayStation@2. Depuis, le studio de développement spécialisé dans les deux et quatre roues, basé à Paris et à Lyon, a créé WRC5 en 2015, WRC6 en 2016, WRC7 en 2017.

**400** 000 à 500 000 exemplaires de WRC7 vendus. Record à battre...

**10**<sup>e</sup> opus déjà prévu. « Nous avons anticipé des nouvelles technologies élaborées sur d'autres jeux pour WRC10, dans deux ou trois ans », indique un membre de KT Racing. « Nous n'avons pas de limite, c'est génial. Mes équipes ne s'arrêtent jamais de créer. Il faut toujours faire mieux », conclut Roman Vincent.

### LE JEU

**5** septembre, date de sortie de WRC8 sur PlayStation@4, Xbox One, PC et en octobre sur Nintendo Switch.

**60** à 70 personnes calées en recherche et développement ont participé à la création, à différents stades et degrés. « WRC est le bébé de tout le monde dans le studio », s'amuse Roman Vincent. « La programmation, l'artistique et le design sont les trois métiers majeurs intervenants », précise Alexandre Assier, producer (chef de projet) du jeu, interface entre tous les intervenants internes et externes.

**2** ans de gestation. À titre d'exemple, un mois

est nécessaire pour créer une manche d'un pays avec plusieurs ES. « La première prend du temps », assure Amaury Beyris, directeur artistique, qui ajoute : « La météo a demandé deux mois pour être développée et six pour être réglée. Nous n'y sommes pas parvenus du premier coup, ni du deuxième ! »

**102** spéciales. C'est le nombre le plus important existant. Les parcours les plus connus sont adaptés au format du jeu tout en conservant leurs principales spécificités. Chaque superspéciale est reproduite.

**2** à 3 minutes de jeu pour la spéciale la plus courte.

**15** minutes de jeu pour la spéciale la plus longue.

**5** tableaux de vision possibles.

**400** km de pistes.

**19** surfaces différentes, qui agissent sur le comportement de la voiture.

**14** pays et manches abordés. « L'idée est de reproduire l'atmosphère de chaque rallye », indique Amaury Beyris.

**52** équipes et voitures représentées. « La force de WRC est de proposer des modèles actuels », détaille Sébastien Waxin, chef de produit chez Bigben. « Toutes les WRC du Championnat 2019, dont la i20 de Loeb, la Yaris de Grönholm en Suède, les R5 du WRC2 - et même la Proton - et les Fiesta du JWRC sont présentes, de

même que, suite à la demande de fans, des voitures historiques du Mondial, de l'Alpine A110 à la Volkswagen Polo WRC (!) en passant par la Ford Escort Mk2, la Lancia Delta Integrale... »

**7** conditions météo possibles, pouvant être aléatoires : « Vous pouvez disputer quinze fois la même spéciale et rencontrer autant de conditions différentes. Le cœur du jeu décide s'il va pleuvoir ou faire sec. »

**7** types de pneumatiques proposés.

**40** à 50 paramètres de réglages de voitures différents.

**25** heures pour arriver au niveau maximum.

**5** niveaux d'annonces de notes.

**3 900** *pace* notes établies par un pilote professionnel. Ce système universel tient compte de l'inclinaison des virages.

**500** h de pré-tests externes. Des pilotes de rallye professionnels, comme Sébastien Chardonnet, et des joueurs vidéo, voire les deux, comme Sean Johnston, sont mis à contribution pour le ressenti. « Il nous faut trouver une balance entre réalité et jeu. Alors nous écoutons leurs retours et nous retravaillons », précise Benoît Gomes, lead game designer, en quelque sorte garant de l'esprit jeu vidéo. « Le mode Carrière nous a demandé du temps. La création ne fonctionne pas du premier coup. Nous avons une version 1 puis 2, voire 3. Nous travaillons par itération. »

# **ALPINE A110 R-GT** **LE PLUS BEAU** **JOUET DU MONDE...**



ON NE PRÉSENTE PLUS EMMANUEL GUIGOU. PILOTE DE CLASSE INTERNATIONALE, CHEF D'ENTREPRISE, AMBASSADEUR RENAULT, PILOTE DE DÉVELOPPEMENT... IL EST AUSSI LE PREMIER À AVOIR PILOTÉ LA NOUVELLE ALPINE A110 R-GT.

 TEXTES PASCAL DRO & FRANÇOIS BODIN.  PHOTOS THÉO MALLET, FRANÇOIS BODIN & BASTIEN ROUX.

**“L’A110 ACCÉLÈRE PLUS FORT QU’UNE AUTRE GT, AVEC UN RAPPORT DE PLUS ET 250 KG DE MOINS. ELLE FREINE AUSSI INCROYABLEMENT BIEN. ET, ENTRE LES DEUX, LE COMPORTEMENT EST TRÈS SAIN, MAIS AVEC UN RYTHME DE FOU. VRAIMENT EXTRAORDINAIRE!”** EMMANUEL GUIGOU



Emmanuel Guigou heureux comme un pilote dans une Alpine...



**EN CHIFFRES**

**150 000** € HT,

le prix de vente estimé (pas encore fixé officiellement).

**4 000** km

chronométrés, révision moteur prévue.

**2 000** km

chronométrés, révision de la boîte de vitesses prévue.

**B**ien sûr, « Manu » Guigou n’est pas né de la dernière pluie. Des débuts, des développements de voitures de course, des lancements, etc., il en a vu et vécu des dizaines. Pourtant, cette fois, c’est différent. Même le son de sa voix change. Il y a l’histoire, son enfance, des rêves de gosse et plein de trucs du genre dans le son de cette voix. Pensez donc, nous parlons de l’Alpine de rallye. Il lui a fait faire ses premiers tours de roues et en achève le développement ces jours-ci. Allez « Manu », raconte !

**Alors, c’est vrai ? Elle est vraiment extra, cette Alpine ?**

Eh bien, pour tous ceux qui en ont rêvé, elle est... Comment dire ? Magique. C’est la vraie

renaissance d’un mythe qui nous a tous nourris, tout petits.

**Et c’est à vous que l’on en a confié les essais ?**

Oui, j’ai eu l’honneur et d’être le premier à en prendre le volant, sur le petit circuit de Lurcy-Levis (le 7 août). Un privilège, une chance... Un moment inoubliable.

**Vos impressions après cette première journée de travail ?**

Je crois vraiment qu’elle va se battre devant. En R-GT, c’est sûr. Mais, face aux R5, en Championnat de France, je pense vraiment qu’elle pourrait faire très mal, même s’il y a encore du développement à faire. Face aux WRC, toutefois, ne rêvons pas. Elle restera derrière... Même si le simple fait

de se poser cette question donne une idée de l’enthousiasme qu’elle suscite en moi ! (rires)

**Pourquoi en parle-t-on autant dans le monde des rallyes ?**

**Une nouvelle auto, ce n’est tout de même pas la résurrection d’Elvis ?**

C’est certain ! Mais il y a autre chose : primo, la version de série est très réussie et a fait un carton. Secundo, la voiture est très belle - et plus encore dans cette version « rallye » - et nous renvoie directement vers cette histoire incroyable des mousquetaires qui, en 1973, en route vers le titre mondial, battaient Porsche, Fiat, Lancia et consorts avec leurs petites Berlinettes. Tertio, l’ADN de cette aventure, de cette auto et de cette saga est préservé.

**Depuis le début de cette renaissance, on nous abreuve de cette notion d’ADN. Pouvez-vous nous dire, de manière précise, ce que l’on entend par là ?**

Oui, bien sûr. Elle est agile comme l’était sa devancière, légère en regard des productions actuelles avec, aujourd’hui, 1 070 kg sur la balance, soit 200 de moins qu’une R5 et 250 de

Cette Alpine sera polyvalente, aussi à l'aise dans le vite, le lent, le sinueux, sur le bosselé et sur l'asphalte lisse. Un aileron devrait faire son apparition.



moins qu'une GT+. Et, *last but not least*, elle est restée une propulsion.

**Techniquement, elle vous plaît aussi ? N'aura-t-on pas l'impression d'acheter une version GT4 juste adaptée aux rallyes ?**

Non, justement. C'est ce qui est intéressant : ce n'est pas la même voiture du tout. Nous

sommes, avec cette R-GT, très loin de la GT4. C'est une auto de rallye spécifique et très aboutie. Elle possède même un ABS et un Traction Control déconnectables, au besoin, par le pilote. Lors des essais, j'ai travaillé sur les deux modes, en débutant avec le « TC ». Car c'est une propulsion à moteur central... et il faut s'y faire. La boîte de vitesses est une

## À RETENIR TECHNIQUE

Propulsion, moteur 1 800 cm<sup>3</sup> turbocompressé développant près de 300 ch en position centrale arrière (préparation, gestion électronique et électrique confiées à Oreca), boîte de vitesses (conception 3MO) à six rapports avec commandes à palettes. Poids : 1 040 kg (actuellement), répartition optimisée.

Du travail est encore prévu sur cette A110 R-GT très attendue.



## PRÉSENTATION

ALPINE A110 R GT

Une Alpine déjà « dans les clous » ? Dans les cordes, en tout cas, c'est sûr !



**“ LA VOITURE EST SI BIEN NÉE QUE NOUS SOMMES DE SUITE PASSÉS AU TRAVAIL DE FOND. ET C'EST VRAIMENT UN BONHEUR DE TRAVAILLER SUR UNE AUTO PAREILLE...”**  
EMMANUEL GUIGOU

L'équipe technique et Manu Guigou relèvent les informations d'une voiture qui doit conjuguer maîtrise des coûts et fiabilité mécanique.



### Techniquement, qu'est-ce qui change ?

Tout, ou presque ! Il y a un berceau supplémentaire, devant et un autre derrière. Les longerons, les freins, le tableau de bord, les suspensions, les géométries... sont différents. Seules de très bonnes pièces ont été adoptées, telles que le pédalier, les sièges, les portes, etc. Bref, il s'agit d'une véritable voiture de course qui va indéniablement marquer les esprits. Elle est aussi très simple d'accès et d'entretien, avec sa roue de secours rangée devant. C'est très important, ce n'est pas un détail. Elle roule avec quatre roues identiques, contrairement aux autres GT. Et ce poids est donc devant.

### A-t-on dû vous arracher du cockpit pour vous en sortir ?

Presque ! (rires) Après cette première séance, nous avons roulé pendant quatre jours

dans la région de Blois, pour faire du développement. En effet, la voiture est si bien née que nous sommes de suite passés au travail de fond. Et c'est vraiment un bonheur de travailler sur une auto pareille...

### Vous verra-t-on à son volant en 2020 ?

Sincèrement, c'est bien trop tôt pour le dire, mais j'aimerais beaucoup. Et là, je pense que, de temps à autre, nous pourrions disputer la victoire au scratch en Championnat de France. En tout cas, nous n'en serons pas loin !

### Reste la question du prix. À combien se vendra une telle merveille ?

Là, sincèrement, je ne peux vous répondre. Les bruits qui circulent font état de 150 000 € HT. C'est à la fois beaucoup et peu pour une auto de cette qualité et dotée d'un tel potentiel.

3MO à six rapports avec des commandes à palettes, certes, mais bien différente de ce qui existe sur la GT4.

### Et le résultat, au volant ?

Il est extraordinaire. L'A110 accélère plus fort qu'une autre GT, sans aucun doute, avec un rapport de plus et toujours

300 ch, mais 200 kg de moins sur la balance qu'une R5 qui doit emmener les quatre roues motrices. Elle freine aussi incroyablement bien et fort. Et, entre les deux, le comportement est très sain et facile, mais avec un rythme de fou. Vraiment une auto extraordinaire !



# JEAN-LUC THÉRIER TCHAO L'ARTISTE

C'ÉTAIT EN 2012, IL Y A LONGTEMPS DÉJÀ. MAIS C'ÉTAIT INOUBLIABLE. L'IDÉE ? RASSEMBLER EN ARDÈCHE, AUTOUR D'ANTRAIQUES, SUR DES PETITES ROUTES DU MONTE-CARLO QU'ILS ONT SILLONNÉES COMME DES MALADES DES ANNÉES DURANT, JEAN-CLAUDE ANDRUET, JEAN-PIERRE NICOLAS, JEAN RAGNOTTI... ET JEAN-LUC THÉRIER QUI VIENT DE NOUS QUITTER.

 TEXTES PASCAL DRO  PHOTOS FABRICE REZAIGUIA & DPPI



### JEAN-LUC THÉRIER

- Né le 7 octobre 1945 à Hodeng-au-Bosc.
- Décédé le 31 juillet 2019.
- Triple Champion de France des Rallyes (1969 sur R8 Gordini, 1973 sur Alpine A110 et 1982 sur R5 Turbo).
- Deux victoires en Championnat International des Marques 1970, au San Remo et à l'Acropole sur Alpine A110.
- Cinq victoires en Championnat du Monde des Rallyes :
  - Portugal, Acropole et San Remo 1973 sur Alpine A110.
  - Press on Regardless 1974 sur R17 Gordini (première victoire mondiale d'une Renault).
  - Tour de Corse 1980 sur Porsche 911 SC (dernière victoire mondiale d'une Porsche).



### JEAN-PIERRE NICOLAS

- Né le 22 janvier 1945 à Marseille.
- Débute en rallyes en 1965 sur R8 Gordini.
- Champion de France des Rallyes en 1971 (Alpine A110), 2<sup>e</sup> de la Coupe FIA des pilotes en 1978 (vice-Champion du Monde).
- Cinq victoires en Championnat du Monde des Rallyes :
  - Tour de Corse 1973 sur Alpine A110.
  - Rallye du Maroc 1976 sur Peugeot 504 Coupé.
  - Monte-Carlo 1978 sur Porsche 911 SC Alméras.
  - Safari Rally et Bandama en 1978 sur Peugeot 504 Coupé V6.
- Triple vainqueur du rallye du Maroc (1968, 1974 et 1976), vainqueur du Portugal 1971 et du Tour de France 1974.
- Pilote et metteur au point de la Peugeot 205 T16.
- Premier pilote à avoir imposé une Porsche en Championnat du Monde (Monte-Carlo 1978).



### JEAN RAGNOTTI

- Né le 29 août 1945 à Carpentras.
- Débute en rallyes en 1967 sur R8 Gordini.
- Champion de France des Rallyes 1972 (Opel Ascona), 1980 (R5 Alpine) et vice-Champion de France des Rallyes 1992 (Clio Williams).
- 5<sup>e</sup> du Championnat du Monde des Rallyes 1987 (R11 Turbo).
- Trois victoires en Championnat du Monde des Rallyes :
  - Monte-Carlo 1981 (R5 Turbo).
  - Tour de Corse 1982 (R5 Turbo).
  - Tour de Corse 1985 (R5 Maxi Turbo).
- Champion de France de Superproduction 1988 (R21 Turbo 4x4).
- 4<sup>e</sup> des 24 Heures du Mans 1977 (Inaltera) et 1978 (Alpine A442).



### JEAN-CLAUDE ANDRUET

- Né le 13 août 1940 à Montreuil.
- Champion de France junior de judo.
- Débute en rallyes en 1966 sur R8 Gordini.
- Champion d'Europe des Rallyes en 1970 (Alpine A110).
- Champion de France des Rallyes en 1968, 1970 et 1972 (Alpine A110).
- Trois victoires en Championnat du Monde des Rallyes :
  - Monte-Carlo 1973 sur Alpine A110 1800.
  - Tour de Corse 1974 sur Lancia Stratos 2000.
  - San Remo 1977 sur Fiat 131 Abarth.
- Triple vainqueur du Tour de Corse en 1968, 1972 et 1974.
- Triple vainqueur du Tour de France Auto en 1972, 1981 et 1982 (seul pilote à avoir emmené une Ferrari sur un podium du Championnat du Monde, en Corse en 1982).
- Vainqueur de l'indice aux 24 Heures du Mans 1968 avec Jean-Pierre Nicolas, sur proto Alpine A210, et en 1972 (5<sup>e</sup> au général).

« **F**rance Info, il est 6 h 30. La neige est en avance cette année. Cette nuit, les premiers flocons sont tombés sur les contreforts des Alpes... » Bonne nouvelle. Depuis une demi-heure, nous sommes en route pour Villefranche-sur-Saône. La veille, Jean Ragnotti est monté à Paris chercher « sa » Clio Renault Sport. À Villefranche, nous sommes en Peugeot 207 RC et Honda Civic Type R et nous devons rejoindre Jean-Claude Andruet chez l'un de ses vieux potes, époque R8 Gordini. Il fait encore nuit. Pour être franc, nous ne savons pas où nous mettons les pieds. Cette drôle d'idée est née dans un couloir... Vous le savez, le grand Jean-Luc

vient de nous quitter. Et s'il est une certitude, c'est qu'après avoir été abandonné par tant de monde - dont Citroën au pire moment -, l'hommage solennel et la peine affichée par tant de gens du métier l'auraient fait sourire. Il n'est même pas certain qu'il aurait souhaité cela. Ce qu'il aurait souhaité, en revanche, avec certitude, c'est de revivre avec ses potes ces moments inoubliables, cette jeunesse aventureuse et ces victoires en France et au bout du monde. Ce que nous souhaitions aussi rappeler, au passage, c'est que si le championnat du monde des pilotes était né en 1973, en même temps que celui des constructeurs, Jean-Luc Thérier, avec ses victoires au Portugal,

à l'Acropole et au San Remo, aurait été sacré Champion du Monde, comme le fut Alpine cette année-là. Et, pour nous, il restera le roi de la saison 1973.

### Souvenirs intacts

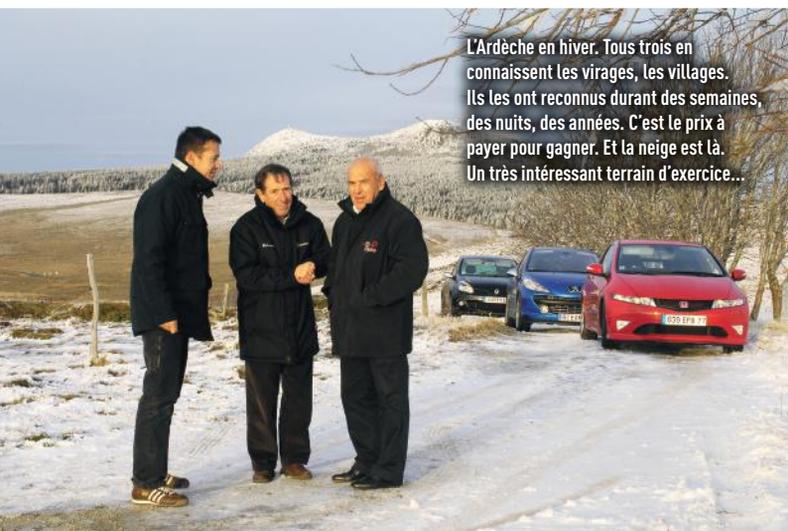
Ragnotti et Andruet au volant, ça monte fort. C'était la question : allaient-ils, oui ou non, rouler, comme des malades ? La réponse est oui ! Et, quand on s'en inquiète d'un air détaché, façon « les freins ne vont pas tenir », ils répondent : « Mais je n'attaque même pas ! » Ça promet... Jean-Claude apprécie très vite les qualités du moteur de la Honda, qui débute « une seconde vie après 6000 tr/mn », mais se plaint un peu de la commande de boîte. Une remarque qui

sera reprise par les autres : « Le levier tombe mal quand on ne le regarde pas ». Jean, lui, enroule et suit de très près, l'air détaché et hilare au volant. Sa Clio est sans doute la moins radicale des trois. Nous montons, nous descendons, nous attaquons et nous nous retrouvons très vite autour de Moulinon et de Lachamp-Raphaël, noms magiques du Monte-Carlo avec des Berlinette en dérive, des Audi Quattro qui arrachent la glace... Étonnant à quel point ces pilotes se souviennent de ces spéciales. Ils savent par cœur ce qu'il y a après chaque épingle, le lieu où se trouve tel chalet, les passages à l'ombre et ceux au soleil, les pièges et les portions très rapides. La neige par terre ?

Hilare, Jean-Luc Thérier - et Marcel Callewaert, déjà la tête dans les notes - au départ du Tour de Corse 1973. Mais c'est Jean-Pierre Nicolas qui allait s'imposer pour ce qui était la finale du Championnat du Monde (avec dix-neuf Alpine au départ !).



L'Ardèche en hiver. Tous trois en connaissent les virages, les villages. Ils les ont reconnus durant des semaines, des nuits, des années. C'est le prix à payer pour gagner. Et la neige est là. Un très intéressant terrain d'exercice...



## “**BARMAN, C'EST CELUI QUI CHANGE LES BARRES (ANTIROULIS)!”**

JEAN RAGNOTTI

Mais quelle neige ? Lorsque je veux calmer les ardeurs d'Andruet, je lui signale une trace de verglas sur un asphalte noir, luisant. Et lui de répondre : « Le verglas, faut le mépriser ». Je repense à Michèle « Biche » Petit, sa copilote d'alors, et aux fins de Monte-Carlo où elle n'était plus en état d'annoncer les notes, terrorisée par ce qu'elle venait de vivre. Le mont Gerbier-de-Jonc, la descente sur Antraigues et un passage, inévitable, à La Remise. C'est le lieu, historique et chargé de mémoire, bien sûr, du dîner prévu juste avant 20 h. Mais, à 19 h, à l'heure de passer devant pour rejoindre Vals-les-Bains et l'hôtel du Vivarais, qui hébergeait à l'époque la Squadra Alpine, nous tombons sur Yves Jouanny, à qui nous avions soumis l'idée de cette épopée quelques jours avant.

### Jouanny, Moulinon et Ferrat

Aussi célèbre que le Moulinon ou que Jean Ferrat, qui ont marqué les lieux, Yves traverse la rue chargé de salades lorsque nos trois bolides déboulent et font mine... de vouloir l'écraser. Immédiatement, ce qui ne devait être qu'une bise en passant devient un apéro dans le restaurant. Au bar, Ragnotti imite Jean Todt descendant du muret des stands, puis rappelle l'incroyable distraction d'Andruet de cette manière : « Un jour, quand je résidais à Paris, Jean-Claude m'appelle et me propose de venir dîner avec lui. Je réponds OK et me rends, environ trois heures après, au restaurant convenu. Jean-Claude n'est jamais venu et ne m'en a jamais reparlé. Lui en vouloir ? Non ! Il avait simplement oublié ». L'ex-fer de lance (la première victoire d'une Stratos en Mondial, c'est lui) n'en croit pas ses oreilles et enchaîne avec sa découverte de l'endroit : « C'est "Bélu", le père

d'Yves, qui l'a créé au début des années 1960 ». Comment l'a-t-il trouvé ? « Comme toujours dans ma vie, en m'arrêtant, en parlant avec les gens. Je n'avais pas un sou en poche, je débarquais de Montreuil pour le rallye sans savoir ce qui allait se passer. Ma vie est faite de rencontres, mais celle-ci a été l'une des plus importantes... »

Pour la maison Jouanny aussi, visiblement. Le portrait en noir et blanc du bellâtre, agrémenté de son tableau de chasse (sportif, s'entend), est resté dressé au-dessus du bar. Yvette Jouanny, sœur d'Yves et fille d'Yvonne - véridique -, lui fait une déclaration émouvante : « J'étais amoureuse de toi, comme toutes les filles de la région. Parfois, certaines, à qui tu donnais rendez-vous à tel ou tel endroit, poireautaient des heures. » Ce n'était pas de l'incorrection, mais de la distraction. Un type vraiment étonnant, ce Jean-Claude ! Figurez-vous qu'une fois, un samedi matin de reconnaissance, dans le hall de l'hôtel, il a réalisé qu'il n'avait pas d'argent pour payer l'essence de la journée. Les banques étant fermées, il a demandé à « Bélu » de lui prêter 1 000 F. Celui-ci s'est exécuté et, à l'instant de prendre l'argent de ses mains, un éclair lui a traversé l'esprit : il avait déjà vécu la même scène, un an auparavant. En clair, il devait déjà 1 000 F à son hôte ! Mais revenons à nos moutons.

### Culture course

Il est temps de filer à l'hôtel, où se reforme donc 75 % de l'écurie Alpine d'usine, vainqueur du premier Championnat du Monde des Rallyes de l'Histoire, en 1973. Nous y retrouvons les époux Thérier. Dans mon esprit, Jean-Luc était un petit gars râblé. Dans la réalité, c'est un grand costaud. Et pas du genre à garder sa langue

dans sa poche.

Première idée saugrenue : appeler Guy Fréquelin, dont le différend avec Darniche après un Monte-Carlo fini « au tas », à deux, par la faute d'un arbre égaré, durera encore des siècles. C'est Jean-Luc qui prend le combiné : « Monsieur Fréquelin ? C'est Bernard Darniche... » Et la réponse de fuser : « Connard ! », avant que Jeannot ne rattrape le combiné : « Guy ? C'est le mec du Vaucluse. Juste pour vous dire qu'il va toujours très vite et qu'en plus, avec lui, vous aurez du bon vin ! »

Étrangement, Jean-Luc Thérier est celui qui possède la plus grande culture de la course, toutes catégories confondues, d'hier et d'aujourd'hui. Nascar, Champ Car, F1... Il connaît tout. C'est assez rare chez les pilotes, très souvent centrés sur leur discipline et leur époque. Son fils Nicolas, grand malade d'histoire des rallyes - il connaît les chronos de tous les pilotes sur toutes les spéciales de la saga Alpine ! -, doit être pour beaucoup dans cette passion. Et, quand Jean-Pierre retrouve Jean-Luc, la première histoire à sortir du chapeau, c'est celle du rallye de l'Acropole remporté par le second avec les notes du premier. Cela se passait ainsi, à l'époque : quand Jean-Luc testait les autos autour de Dieppe, Jean-Pierre reconnaissait les spéciales. Et, immédiatement, la phrase garantie d'époque a fusé : « Que tu courses avec mes notes, soit. Mais que tu me battes avec elles, cela ne m'a pas plu... ». Un sujet qui est revenu sur la table quelques instants plus tard, à La Remise (l'extraordinaire restaurant des Jouanny au 04 75 38 70 74, appelez de notre part). Les notes... Figurez-vous qu'elles ne sont pas interchangeables. Certains

veulent des vitesses, d'autres des ambiances. Nicolas et Thérier, eux, donnaient la priorité à la distance entre les virages, histoire de créer un rythme. Très vite, nous sommes dans le vif du sujet. Avec les mêmes - Jean a tout de même piloté pour Alpine avant Renault Sport et l'ère Gérard Larousse, en 1975 - et la même passion. Jean-Claude parle ensuite à Jean-Pierre Nicolas, ex-patron de Peugeot Sport : « - On a vu le jeune Cuoq. Tu lui as vendu sa 307 WRC une fortune !

- Et encore, je lui ai fait un prix ! Je crois même me souvenir qu'il en a pris deux.

- Vrai ? Oui, oui... Sa 206 WRC s'est revendue au prix où il l'avait achetée. Le seul risque, c'est de la détruire. Pour le reste, ces autos restent de très beaux investissements.

- Et toi, ton Alpine du Tour de Corse historique, elle est à toi ?

- Mon pauvre ! Si, à l'époque, j'avais su ! Ces autos sont devenues hors de prix. Celle-ci m'a coûté très cher, mais les Berlinette sont aujourd'hui parfaitement introuvables.

- Et toi, Jean ? Tu as conservé des autos ?

- Je n'en possède que deux : une Renault 5 Groupe 2 et la Turbo du Monte-Carlo. Elle m'a été offerte par Bozian pour mes cinquante ans. »

Puis nous enchaînons sur les coéquipiers avec, fort logiquement, l'entrée en scène de Jean Todt. Ce qui est fou avec cet homme-là, c'est l'emprise qu'il installe sur son environnement. Et la trace qu'il laisse, même trente ans plus tard. Exemple : « Sa première grande victoire, c'est avec moi que Jean Todt l'a signée, au Lyon-Charbonnières », dit-il avant qu'un large sourire ne

“**ICI, CE QUI EST BIEN, C'EST QU'ON FAIT TOUJOURS PLAISIR. SI C'EST PAS EN ARRIVANT, C'EST EN PARTANT.”** JEAN-PIERRE NICOLAS

**« LE PLUS DOUÉ, C'ÉTAIT JEAN-LUC THÉRIER. NATURELLEMENT, C'ÉTAIT PLUS QU'UN FLAGRANT ». BEL HOMMAGE, SALUÉ PAR UNE BANANE ÉCARLATE SUR LA TÊTE TOUJOURS FRISÉE DU GRAND NORMAND.**



Au RAC 1973, les choses auraient pu bien se passer face à Roger Clark et Timo Makkinen. Mais bon, il y avait un arbre au bout de la longue ligne droite qui traversait le bois de Leicester...

Les mêmes endroits, à vingt-cinq ans d'écart. Mais toujours avec la même fougue !



## “TOI, DÈS QU'IL Y AVAIT DE LA POUSSIÈRE, T'AVANÇAIS PLUS.”

JEAN-LUC THÉRIER À JEAN-CLAUDE ANDRUET,  
ÉVOQUANT SA CRAINTE DE LA SALETÉ.

l'illumine. Un bon souvenir refait surface: «Lors d'un Rallye Neige et Glace, je suis sorti six fois de la route. Là aussi, Jean était avec moi. Ensuite, il ne voulait plus remonter à bord.» Signé Andruet.

Arrivent ensuite les petits plats savoureux de la famille Jouanny qui nous permettent de constater que les coups de fourchette de nos «tontons» sont aussi sûrs que leurs contre-braquages. Côté pinard, itou. Ils prendront l'air en rentrant à pied!

Mais, comme il faut aussi travailler un peu, je risque une question: «De toute l'équipe, Darniche compris, qui était le meilleur?» Là, deux réponses étaient envisageables: «Impossible à dire» ou «C'était X». La première sortirait de la bouche de pilotes, la deuxième de potes. La réponse? «Le plus doué, c'était Jean-Luc. Naturellement, c'était plus que flagrant». Bel hommage, salué par une banane écarlate sur la tête toujours frisée du grand Normand. Ils sont bien, nos vieux amis. Émouvants, surtout.

### À 200 km/h sans les mains!

Les histoires se succèdent sans fin pour ne pas trop céder à l'émotion. Ne le répétez pas, mais les suivantes parlent de records, à une époque sans radars ni limitations de vitesse, de traversées de la France en cinq heures et demie, de Paris-Marseille à 260 km/h en Ford Sierra Cosworth, avec des camionnettes Diesel qui repassaient devant à chaque arrêt à la pompe. Et puis, mieux, cette histoire, racontée par Yves lui-même, de reconnaissances lors du Tour d'Italie. Andruet, qui conduit à 200 km/h, lui dit: «Tiens le volant, je regarde la carte». Lui, qui n'entend pas tout, ne saisit pas le volant et continue, de son côté, à lire

la même carte. Et nos deux compères de naviguer volant libre, quelques centaines de mètres durant, à 200 km/h! Distracts, distracts... Les histoires et les rigolades se poursuivraient bien assez tard, mais, demain, il faudra se lever tôt. Tous s'embrassent et regagnent l'hôtel. Rendez-vous est pris pour le petit déjeuner, à 7 h 30. Premier de cordée, Jean-Luc est dans le hall. Suivent Jean-Pierre, Jean... et Jean-Claude, également réputé pour sa ponctualité.

Café, croissants et, déjà, nous nous interrogeons sur l'utilité de bottines ou d'un casque. «Non, nous allons juste rouler sur les routes que vous connaissez.» À la station-service, à la sortie de Vals, nos quatre compères sont immédiatement remarqués. Alpine et eux ont marqué l'endroit, pour longtemps encore. En route!

Jean passe sa Renault Clio RS à Jean-Claude. Dans un style assez étonnant, très coulé et mettant l'accent sur la vitesse de passage en courbe plus que sur les freinages, Jean-Claude ne tarde pas à livrer son verdict: «La suspension est plus aboutie que celle de la Honda, mais reste très civilisée. C'est une voiture plus homogène pour s'amuser et se déplacer. En revanche, compte tenu des qualités de l'ensemble, je la trouve sous-motorisée.

30 ch de plus et c'était parfait.» Jean Ragnotti, lui, se régale à son volant. «L'impression d'un empattement plus long rend les changements de cap plus calmes. Et, c'est vrai, c'est avant tout une auto homogène, avec une position de conduite très confortable.» Jean-Pierre, de son côté, opte pour la 207 RC et part comme un obus: «Je ne suis plus sous contrat avec Peugeot et je peux donc livrer mes impressions de façon indépendante. La plus efficace

est la 207. Le fauteuil, la vision vers l'avant, la précision du train directeur, la vivacité du moteur, le caractère sportif global, la qualité de la boîte... Tous ces éléments sont supérieurs sur la Peugeot. La Honda possède un moteur extra, avec une sonorité métallique assez étonnante et une plage de régimes très large, façon moto.» Tous s'accordent sur les qualités et les défauts de la Civic: l'absence de couple aux bas régimes et un châssis moins sportif. À sa décharge, c'est une auto d'un gabarit plus imposant et qui possède un habitacle plus moderne et d'une qualité de matériaux très élevée.

### Question de styles

Les kilomètres s'enchaînent. Jean-Luc Thérier fournit ses impressions depuis le baquet de droite: «L'agrément moteur de la 207 est le plus satisfaisant. Cela pousse dès les bas régimes. Pour faire une voiture de course, en revanche, je partirais de la base de la Honda, qui permet de ne pas changer de rapport entre deux virages. Avec elle, tu tires dessus et ça monte. Le châssis de la Clio est assez fabuleux. Et quand c'est "Jeannot" qui conduit, on a vraiment l'impression qu'elle est parfaitement adaptée à son style ou qu'il la connaît bien. Mais je le soupçonne de l'avoir réglée lui-même. Par ailleurs, ce qui m'étonne et me rappelle des souvenirs, c'est qu'avec le même "Jeannot", la 207 "guidonne" alors que ce phénomène n'existe pas avec Jean-Pierre au volant. À l'époque des R5 Turbo, quand lui et moi courions et développions ces autos ensemble, nos réglages étaient très différents et nous n'arrivions pas à piloter celle du voisin sans se faire peur.» Effectivement, le style Andruet

est fait de vitesses élevées dans les courbes et les lignes droites et d'un fort usage du train avant, tout en douceur et en précision, avec un regard porté loin et des mains assez basses et peu actives sur le volant. Tout le contraire de Jean-Pierre Nicolas, avec des mains qui remontent très haut sur le volant avant de tourner, des freinages assez tardifs et une manière très caractéristique et très vigoureuse d'engager l'auto dans une courbe. Son usage des freins est aussi plus fort, mais celui des pneus un peu moindre. Enfin, en matière de spectacle, Ragnotti est, de l'intérieur comme de l'extérieur de l'habitacle, très spectaculaire.

### Le feu sacré brûle toujours

Figurez-vous qu'il ne dirige pas son auto en fin de freinage, mais la déséquilibre en délestant l'arrière d'un geste sur le volant, bien avant de songer à la trajectoire de la voiture. C'est étrange, mais il réalise ceci à un tel degré de perfection que ses vitesses de passage en courbe, en glisse, au frein à main ou autre, sont réellement étonnantes. Son avis sur la question: «Je déteste me sentir obligé de faire ce que la voiture sait faire. J'aime décider et maîtriser son passage. C'est pourquoi je la déséquilibre et l'inscris ensuite, avec volant, freins et accélérateur, à ma guise...» Dit comme ça, cela semble simple, non?

Nous approchons de midi. Reste une question: et la course, aujourd'hui? Figurez-vous qu'Andruet venait de s'illustrer dans le Tour de Corse historique (organisé par Yves Loubet), qu'il possédait deux voitures de course (une Corvette et un proto Lola) et qu'il reprenait le manche depuis peu, organisait des journées de pilotage et restait

## “DARNICHE PLUS RAPIDE QUE MOI DANS LE MOULINON? TU SAIS QU'ELLE N'EST PAS DRÔLE, TON HISTOIRE?”

JEAN-CLAUDE ANDRUET À JEAN-LUC THÉRIER

**“ JE VEUX BIEN MONTER AVEC TOUT LE MONDE, MAIS PAS AVEC JEAN-CLAUDE. SINON, IL VA NOUS ARRIVER UN TRUC. ET J’AI DÉJÀ DONNÉ...” JEAN-LUC THÉRIER**

Jean-Luc Thérier, non pas au Monte-Carlo, mais aux Cévennes 1972, avec la monstrueuse Alpine Groupe 4 Turbo. Un an plus tard, la marque de Dieppe était Championne du Monde des Rallyes.



ouvert à toute proposition. Jean Ragnotti filait le soir même à La Rochelle pour le rallye historique qu’il allait remporter sur une Alpine Berlinette Groupe 4 (on ne se refait pas...). De son côté, Jean-Pierre Nicolas a disputé le même Tour de Corse qu’Andruet sur son Alpine (on ne se refait pas, bis) et avait rendez-vous ce soir-là à Montpellier, chez Alméras, qui débutait pour lui la construction d’une Porsche 911 Groupe 4 identique à celle de sa victoire au Monte-Carlo 1978. Bref, comme vous le savez, la course est une passion dans laquelle on tombe une fois pour toutes. Et, comme Jean-Luc Thérier n’avait pas eu la chance de prendre le volant, nous avons décidé, avec la complicité d’Erik Comas, de lui faire une petite surprise. De retour à notre camp de base, à Antraigues,



Coïncidence ! Au moment de s’embrasser et de se séparer, nos compères croisent l’ex-pilote de F1 Erik Comas, grand malade d’Alpine, qui organise des sorties en Alpine de course d’époque avec Christian Schmaltz, alors patron du patrimoine Renault.

la formidable armada des Berlinette 1600S et 1800 du Comas Historic Racing nous attendait ! Un peu trop tard, hélas, pour Jean-Luc, qui, comble de malchance, allait croiser un

semi-remorque sur la neige lors de son retour du côté de... Dieppe. C’est clair : il faudrait recommencer. Son ami Nicolas le confirme : « Une journée comme celle-ci, tu ne peux savoir comme cela me plaît. J’en prends

pour des mois. J’adore. Conduire, piloter, se retrouver, rigoler... » Recommencer, oui, mais où ? Et quand ? Au Mans ? Au Maroc ? En Afrique ? Une affaire à suivre...

# DEBRIEFING FINLANDE & ALLEMAGNE TÄNAK BREAK

Depuis cinq manches, l'Estonien à la Toyota Yaris porte une estocade ponctuée par quatre victoires qui lui permettent de prendre le large au Championnat et sur ses rivaux, Thierry Neuville et Sébastien Ogier.



TEXTES ARNAUD GUYGRAND & FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS DR/RED BULL, HYUNDAI MOTORSPORT & TGR, A. GUYGRAND, B. ROUX & SCD/J. LILLINI.





## Toyota Gazoo Racing WRT

### #8 OTT TÄNAK-MARTIN JÄRVEOJA

FINLANDE : 1<sup>ER</sup> - ALLEMAGNE : 1<sup>ER</sup>

D'une régularité métronomique, l'Estonien assomme la concurrence, quel que soit le profil du rallye. Au-dessus du lot depuis déjà plusieurs épreuves, capable de jongler parfaitement entre l'attaque et la gestion, rien ne semble désormais pouvoir lui barrer la route d'un premier titre mondial. Il y a du Loeb et du Ogier dans cette domination qu'il imprime avec une déconcertante facilité face à ses principaux rivaux en pleine souffrance. De très bon augure pour la fin de saison !

**Classement Championnat après Finlande : 1<sup>er</sup> (180 pts) – Allemagne : 1<sup>er</sup> (205 pts).**

### #10 JARI-MATTI LATVALA-MIIKKA ANTILA

FINLANDE : 3<sup>E</sup> - ALLEMAGNE : 3<sup>E</sup>

Le Finlandais est souvent l'homme des secondes parties de saison. Avec deux podiums consécutifs, il enchaîne parfaitement et retrouve des couleurs au moment où son équipe est plus que jamais lancée dans la reconquête du titre mondial acquis l'an passé. Malgré ses 205 départs en WRC, il tient encore la forme !

**Classement Championnat après Finlande : 9<sup>e</sup> (56 pts) – Allemagne : 7<sup>e</sup> (74 pts).**

### #5 KRIS MEEKE-SEBASTIAN MARSHALL

FINLANDE : SORTIE - ALLEMAGNE : 2<sup>E</sup>

Cet homme est capable de tout ! Comme de se battre face à ses coéquipiers en Finlande à coup de dixièmes de secondes pour finalement partir à la faute et priver son équipe d'un potentiel triplé. Ou encore de réaliser une course quasiment parfaite en Allemagne pour aller cueillir son premier podium de 2019 et permettre ainsi à Toyota de décrocher, finalement, un triplé toujours aussi rare en WRC.

**Classement Championnat après Finlande : 7<sup>e</sup> (60 pts) – Allemagne : 4<sup>e</sup> (80 pts).**

### #17 TAKAMOTO KATSUTA-DANIEL BARRITT

ALLEMAGNE : 10<sup>E</sup>

Avec seulement deux départs au volant de la Yaris (sur des rallyes finlandais), le Japonais a fort à faire pour sa première course au volant d'une WRC en Mondial. Face au top niveau, il peine à suivre le rythme et navigue seulement parmi les meilleurs représentants engagés en R5. Malgré une crevaison, il fait preuve de régularité pour décrocher son premier Top 10 en WRC et, par conséquent, son premier point ! À revoir en Catalogne fin octobre.

**Classement Championnat après Allemagne : 30<sup>e</sup> (1 pt).**

Deux podiums de suite pour Jari-Matti Latvala.





Sébastien Ogier doit prendre des risques avec la C3 WRC (ici lors de la Power Stage en Finlande).

## Citroën Total WRT

### #1 SÉBASTIEN OGIER-JULIEN INGRASSIA

FINLANDE : 5<sup>E</sup> - ALLEMAGNE : 7<sup>E</sup>

Exemplaire en début de saison avec six podiums en sept courses, le Français enchaîne depuis les contre-performances. Gêné par un virus gastrique en Finlande, ce sont des mauvais réglages, puis deux crevaisons dans le camp militaire de Panzerplatte qui plombent ses espoirs de bon résultat en Allemagne. Volontaire et engagé au volant de la C3 WRC qui ne lui convient toujours pas, il commence à montrer des signes d'impatience et le fait savoir, comme à l'arrivée de l'ES17 allemande : « *Je ne peux absolument rien faire. Je ne peux pas conduire cette voiture* ». Avec, désormais, 40 points de retard au Championnat et quatre rallyes encore à disputer, les opportunités d'inverser la tendance vont se faire de plus en plus rares.

**Classement Championnat après Finlande : 2<sup>e</sup> (158 pts) – Allemagne : 3<sup>e</sup> (165 pts).**

### #4 ESAPEKKA LAPPI-JANNE FERM

FINLANDE : 2<sup>E</sup> - ALLEMAGNE : 8<sup>E</sup>

Attendu à domicile, le Finlandais répond (enfin) présent après être passé à travers sa saison. Avec une confiance et un large sourire retrouvés tout le week-end, il est le seul pilote à rivaliser avec les Yaris, impériales sur les pistes finlandaises, et décroche son second podium (après la Suède) de 2019. En Allemagne, il ne peut clairement pas rééditer sa performance de l'an passé (3<sup>e</sup>) et tente de limiter la casse malgré quelques erreurs et des réglages perfectibles. En fin de course, il s'efface au profit de son coéquipier en respectant une nouvelle consigne de son équipe.

**Classement Championnat après Finlande : 8<sup>e</sup> (58 pts) - Allemagne : 9<sup>e</sup> ex (62 pts).**

Thierry Neuville récupère des points supplémentaires grâce à ses équipiers.



## Hyundai Shell Mobis WRT

### #11 THIERRY NEUVILLE-NICOLAS GILSOUL

FINLANDE : 6<sup>E</sup> - ALLEMAGNE : 4<sup>E</sup>

Rarement à l'aise en Finlande (un podium en sept participations), le Belge n'est pas au rendez-vous et perd trop rapidement le contact face à ses rivaux au Championnat. Beaucoup plus incisif sur les rives de la Moselle, il est dans le match pour la victoire jusqu'à ce que la loterie de Panzerplatte lui joue aussi un mauvais tour (crevaisson lors du premier passage). Grâce à ses équipiers (Breen en Finlande, puis Sordo en Allemagne), il récupère quelques points supplémentaires au Championnat et lors de la Power Stage. Une bien maigre consolation...

**Classement Championnat après Finlande :** 3<sup>e</sup> (155 pts) – **Allemagne :** 2<sup>e</sup> (172 pts).

### #89 ANDREAS MIKKELSEN-ANDERS JAEGER

FINLANDE : 4<sup>E</sup> - ALLEMAGNE : 6<sup>E</sup>

Dans une « bonne phase » depuis quelque temps, sa performance finlandaise ne passe pas inaperçue au terme d'une belle résistance face aux assauts d'Ogier. En Allemagne, sur un terrain qu'il apprécie pourtant, il est beaucoup moins tranchant et ne peut se mêler à la bagarre en tête. Toujours impliqué, son travail se fait néanmoins sentir et les performances commencent à suivre. À voir !

**Classement Championnat après Finlande :** 5<sup>e</sup> (71 pts) – **Allemagne :** 5<sup>e</sup> (79 pts).

### #6 DANI SORDO-CARLOS DEL BARRIO

FINLANDE : ABSENT - ALLEMAGNE : 5<sup>E</sup>

Absent en Finlande, l'Espagnol retrouve l'asphalte allemand où il s'est souvent montré à son aise par le passé. Parfaitement placé pour la course au podium, il voit sa transmission le trahir le vendredi soir. Grâce à une belle remontée lors des deux derniers jours, il réintègre finalement le Top 5. Il cède son rang à Neuville en toute fin de rallye.

**Classement Championnat après Finlande :** 10<sup>e</sup> (52 pts) – **Allemagne :** 9<sup>e</sup> ex (62 pts).

### #19 SÉBASTIEN LOEB-DANIEL ELENA

FINLANDE : ABSENT - ALLEMAGNE : ABSENT

**Classement Championnat après Finlande :** 11<sup>e</sup> (39 pts) – **Allemagne :** 11<sup>e</sup> (39 pts).

### #42 CRAIG BREEN-PAUL NAGLE

FINLANDE : 7<sup>E</sup> - ALLEMAGNE : ABSENT

Engagé à la surprise générale par Hyundai en Finlande, l'Irlandais est affûté comme jamais malgré ses dix mois d'absence en Mondial. Rapidement à l'aise dans la i20 WRC, il signe plusieurs temps intéressants et devance même ses coéquipiers Neuville et Mikkelsen. Convaincant tout au long du week-end, il réalise une performance remarquable et remplit parfaitement les consignes données par son équipe. Suffisant pour le revoir probablement en Grande-Bretagne !

**Classement Championnat après Finlande :** 16<sup>e</sup> (6 pts) – **Allemagne :** 16<sup>e</sup> (6 pts).

La troisième tentative est la bonne pour Gus Greensmith, dans le Top 10 en Allemagne.



## M-Sport Ford WRT

### #3 TEEMU SUNINEN/JARMO LEHTINEN

FINLANDE : 8<sup>E</sup> - ALLEMAGNE : 29<sup>E</sup>

Mauvaise période pour le Finlandais qui avait aligné plusieurs bons résultats jusque-là. Il s'avère décevant chez lui alors qu'il était largement attendu et l'Allemagne ne l'aide pas à relever la tête. Trop rapidement contraint à l'abandon suite à des problèmes électriques (ES2), il signe ensuite d'excellents temps au plus fort de la lutte aux avant-postes et prouve qu'il aurait pu prétendre au podium. Frustrant...

**Classement Championnat après Finlande :** 6<sup>e</sup> (66 pts) – **Allemagne :** 8<sup>e</sup> (70 pts).

### #33 ELFYN EVANS-SCOTT MARTIN

FINLANDE : ABSENT - ALLEMAGNE : ABSENT

Blessé au dos lors du rallye d'Estonie, il a dû déclarer forfait pour les deux manches estivales.

**Classement Championnat après Finlande :** 4<sup>e</sup> (78 pts) – **Allemagne :** 6<sup>e</sup> (78 pts).

### #33 GUS GREENSMITH-ELLIOTT EDMONSON

FINLANDE : SORTIE - ALLEMAGNE : 9<sup>E</sup>

Remplaçant Evans au pied levé, le Britannique s'attache à découvrir le plus haut niveau du Championnat du Monde au volant de la Fiesta WRC. D'un naturel souriant et de bonne humeur, il termine son apprentissage finlandais dans un arbre et rentre dans une colère noire dont les cris résonnent encore aux alentours de Jyväskylä. Sur l'asphalte allemand, l'écart est trop important pour rivaliser aux avant-postes mais son engagement est tout de même récompensé par une première arrivée avec la WRC (après deux essais infructueux) dans le Top 10 !

**Classement Championnat après Finlande :** 14<sup>e</sup> (6 pts) – **Allemagne :** 14<sup>e</sup> (8 pts).

## FICHES TECHNIQUES

### FINLANDE (1<sup>ER</sup> AU 4 AOÛT)

61 partants, 49 classés.

**Leaders :** ES1 Neuville – ES2 à 6 Tänak – ES7 à 11 Latvala – ES12 Tänak – ES13 Latvala – ES14 à 23 Tänak.

**Meilleurs temps :** Latvala 8 dont 1 ex æquo – Tänak 6 – Mikkelsen 3 – Meeke 3 (1) – Neuville & Lappi 2.

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

1. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC), 2h30min40s3 – 2. Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC), à 25s6 – 3. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC), à 33s2 – 4. Mikkelsen-Jaeger (Hyundai i20 WRC), à 53s4 – 5. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC), à 56s1 – 6. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC), à 1min32s4 – 7. Breen-Nagle (Hyundai i20 WRC), à 1min38s2 – 8. Suninen-Lehtinen (Ford Fiesta WRC), à 2min33s8 – 9. K. Rovannerä-Haltonen (Škoda Fabia R5 Evo), à 7min54s1 (1ers WRC2 Pro) – 10. Gryazin-Fedorov (Škoda Fabia R5), à 10min28s7 (1ers WRC2)... 13. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5 MK2), à 12min41s1 (2e WRC2 Pro) – 14. P.L. Loubet-V. Landais (Škoda Fabia R5 Evo), à 17min13s2 (4e WRC2)... 17. Kristensson-Appelskog (Ford Fiesta R2T), à 24min36s9 (1ers JWRC)... 23. A. Fourmaux-R. Jamoul (Ford Fiesta R2T), à 31min21s2... 38. J. France-Haddad (Citroën DS3 R3T), à 1h07min43s7... 47. Amourette-Gauduin (Citroën DS3 R5), à 1h43min28s9...

#### Principaux abandons

Pietarinen-Raitanen (Škoda Fabia R5 Evo), sortie ES2 – Katsuta-Barritt (Ford Fiesta R5 MK2), roue arrachée ES12 – Tannert-Heigl (Ford Fiesta R2T), tonneau ES18 – Greensmith-Edmondson (Ford Fiesta WRC), sortie ; D. Radström – J. Johansson (Ford Fiesta R2T), mécanique ES21 – Meeke-Marshall (Toyota Yaris WRC), sortie ES22...

### ALLEMAGNE (22 AU 25 AOÛT)

52 partants, 41 classés.

**Leaders :** ES1 Tänak – ES2 Neuville – ES3 à 20 Tänak.

**Meilleurs temps :** Tänak 8 – Neuville 7 – Latvala 2 – Sordo & Meeke 1.

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

1. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC), 3h15min29s8 – 2. Meeke-Marshall (Toyota Yaris WRC), à 20s8 – 3. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC), à 36s0 – 4. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC), à 58s5 – 5. Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 WRC), à 1min16s6 – 6. Mikkelsen-Jaeger (Hyundai i20 WRC), à 1min46s2 – 7. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC), à 1min56s3 – 8. Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC), à 2min02s2 – 9. Greensmith-Edmondson (Ford Fiesta WRC), à 6min22s2 – 10. Katsuta-Barritt (Toyota Yaris WRC), à 8min19s2 – 11. Kopecky-Dresler (Škoda Fabia R5), à 11min54s3 (1ers WRC2 Pro) – 12. Kreim-Braun (Škoda Fabia R5), à 11min54s3 (1ers WRC2)... 15. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5), à 13min13s4 (2e WRC2 Pro)... 18. R. Astier-Vauclaire (Hyundai i20 R5), à 16min26s7... 23. A. Fourmaux-R. Jamoul (Ford Fiesta R5), à 20min45s8...

#### Principaux abandons

St. Lefebvre-Th. Dubois (VW Polo R5), touche ES10 – Ciamin-Y. Roche (VW Polo R5), suite touche ES11 – St. Sarrazin-J.-J. Renucci (Hyundai i20 R5), crevaisons ES15 – Andolfi-Scattolin (Škoda Fabia R5), sortie ES18...

### STATS

**Victoires :** Tänak (Suède, Chili, Portugal, Finlande, Allemagne), 5 – Ogier (Monte-Carlo, Portugal), Neuville (Corse, Argentine), 2 – Sordo (Sardaigne), 1.

**Leaders :** 1. Tänak, 98 ES – 2. Ogier, 28 – 3. Neuville, 19 – 4. Sordo, 10 – 5. Latvala, 10 (1)... 185 ES retenues.

**Meilleurs performers :** 1. Tänak, 59 ES – 2. Neuville, 31 – 3. Ogier, 19 – 4. Latvala, 17 (2) – 5. Meeke, 15 (2)... 183 ES disputées (2 annulées).

**Power stage :** 1. Ogier, 33 pts – 2. Neuville, 31 – 3. Tänak, 25 – 4. Meeke, 17 – 5. Latvala, 13...

**Victoires :** Ogier (Portugal, Argentine, Portugal) & Tänak (Suède, Chili, Finlande), 3 – Meeke (Monte-Carlo, Corse), 2 – Mikkelsen (Sardaigne), Neuville (Allemagne) 1.

### CLASSEMENTS CHAMPIONNATS CONSTRUCTEURS :

#### WRC

1. Hyundai Shell Mobis WRT, 289 pts.  
2. Toyota Gazoo Racing WRT, 281.  
3. Citroën Total WRT, 216.  
4. M-Sport Ford WRT, 168.

**Victoires :** Toyota Gazoo Racing WRT (Suède, Chili, Portugal, Finlande, Allemagne), 5 – Hyundai Shell Mobis WRT (Monte-Carlo, Corse, Argentine, Sardaigne), 4 – Citroën Total WRT (Portugal), 1.

#### WRC2 PRO

1. Škoda Motorsport, 224 pts – 2. M-Sport Ford WRT, 195 pts – 3. Citroën Total, 110.

**Victoires :** Škoda Motorsport (Chili, Portugal, Sardaigne, Finlande, Allemagne), 5 – M-Sport Ford WRT (Monte-Carlo, Portugal, Corse), 3 – Citroën Total (Suède, Argentine), 2.

### PILOTES :

#### WRC2 PRO

1. K. Rovannerä, 151 pts – 2. Ötsberg, 110 – 3. Greensmith, 85 – 4. Pieniazek, 74 – 5. Kopecky, 61...

**Victoires :** K. Rovannerä (Chili, Portugal, Sardaigne, Finlande), 4 – Ötsberg (Suède, Argentine), Pieniazek (Portugal, Corse), 2 – Greensmith (Monte-Carlo), Kopecky (Allemagne), 1.

#### WRC2

1. Gryazin, 73 pts – 2. Guerra, 69 – 3. P.-L. Loubet, 63 – 4. O.-C. Veiby, 50 – 5. Kajetanowicz, 48... 17. Bonato, 25... 20. Fourmaux, 24... 27. Ciamin, 10...

**Victoires :** P.-L. Loubet (Portugal, Sardaigne) 2 – Bonato (Monte-Carlo), O.-C. Veiby (Suède), Guerra (Portugal), Andolfi (Corse), P. Heller (Argentine), Katsuta (Chili), Gryazin (Finlande), Kreim (Allemagne), 1.

#### JWRC

1. Kristensson, 95 pts – 2. J. Solans, 94 – 3. D. Radström, 61 – 4. Poom, 41 – 5. Tannert, 37...

**Victoires :** Kristensson (Suède, Finlande) 2 – Tannert (Corse), J. Solans (Sardaigne) 1.

### MANCHES SUIVANTES

**WRC :** Turquie (12/15 septembre), Grande-Bretagne (3/6 octobre), Espagne (24/27 octobre).

**JWRC :** Grande-Bretagne (3/6 octobre).

## EN 8 CHIFFRES

**53,55** %, soit un peu plus de la moitié des manches, Tänak est leader (98 fois). Ses rivaux pour le titre récoltent des « miettes ». Neuville a mis fin à une série de trois rallyes sans être leader, le temps d'une ES en Finlande ; il a récidivé en Allemagne (ES2). Hormis en Sardaigne (ES1), Ogier n'est plus leader depuis la Corse.

**59** meilleurs temps signés (32,24 %) par Tänak, qui s'est distingué sur toutes les manches à l'instar de Neuville. Ogier n'a pas performé en Corse, en Finlande et en Allemagne (quatre meilleurs temps depuis le Chili).

**10** fois sur 10, Ogier a inscrit des points (minimum 1 en Corse et en Allemagne) lors de la power stage. Le Français (dernière au Portugal) et Tänak (depuis la Finlande) ont trois victoires chacun. En Allemagne, Neuville a signé sa première de la saison.

**4** victoires en 5 manches pour Tänak, qui avait enchaîné Chili et Portugal et vient de faire pareil avec la Finlande et l'Allemagne.

**123** points (dont deux fois 30 pts) pris par Tänak sur 150 depuis cinq manches (Chili). Ogier et Neuville, absents des podiums depuis la Sardaigne, n'ont pas inscrit la moitié des points. Le Français (65 pts) a pris 3 points de plus que le Belge (62).

**209** meilleurs temps signés en Allemagne (cap des 200 passés en Finlande) par Tänak en WRC. Sachant qu'il a pris 102 départs en WRC depuis le Portugal 2009, la moyenne est de presque deux par rallye disputé.

**9** vainqueurs différents en WRC2. P.-L. Loubet est toujours le seul à avoir signé deux victoires.

**1** point d'écart entre Tom Kristensson, vainqueur d'une deuxième manche en Finlande, et Jan Solans en JWRC. Chaud, le GB !



Première victoire de Kreim en WRC2.

# FINLANDE-ALLEMAGNE PERFS À DÉFAUT DE VICTOIRES

Cet été, les Français se sont fait remarquer sur terre et sur asphalt, par les chronos pour les plus ambitieux, et pour le plaisir de participer.

 **TEXTES** FRÉDÉRIC DART AVEC ÉRIC HURST & ARNAUD GUYGRAND.

 **PHOTOS** BASTIEN ROUX, ARNAUD GUYGRAND & SCD/JO LILLINI.

Le bilan avec la jeune Ford Fiesta R5 Evo est contrasté pour **Éric Camilli**. Pour les premiers tours de roues, il n'est pas en mesure de rivaliser avec les Škoda officielles sur la terre en Finlande (13<sup>e</sup>), pas plus que lors de l'entame de l'Allemagne sur asphalt. Le samedi, avec des réglages adaptés, il réduit l'écart au kilomètre sur Kopecky, leader du WRC2 Pro, jusqu'à le devancer. Mais une pénalité de 50s minimise la perf (15<sup>e</sup>). Le Niçois a enchaîné avec des nouveaux tests à bord de la C3 WRC, cette fois en Grèce.



**Adrien Fourmaux** s'est préparé aux spécificités finlandaises avec la Ford Fiesta R2T19 en découvrant le Rallye d'Estonie (24<sup>e</sup>). Des crevaisons et un support moteur cassé l'écartent de la lutte avec les meilleurs Juniors (23<sup>e</sup> au final, 5<sup>e</sup> RC4). Pour son 25<sup>e</sup> rallye, il renoue en Allemagne, avec la Fiesta R5 « ancienne génération » qu'il mène au 8<sup>e</sup> rang des WRC2 (23<sup>e</sup>) après une crevaison et une durite de frein sectionnée dans Panzerplatte. L'expérience nécessaire à ce niveau s'engrange. Son programme 2019 comprend encore Wales GB et Espagne.



**Pierre-Louis Loubet** dispose de la Fabia Evo en Finlande et, sur la lancée de ses deux victoires précédentes, aligne les chronos en WRC2. Possédant une avance de près d'1min sur ses dauphins, il tire tout droit dans un carrefour et effectue une embardée dans la forêt dont il parvient à s'extirper après quelques minutes. Sa 4<sup>e</sup> place finale lui permet de rester en course pour le titre. Le Corse défendra ses chances au Wales GB.



Un tirant de chasse cassé au début de l'ES2 sur sa DS3 R5 originalement décorée contraint **Marc Amourette** à repartir en Rally2 le samedi. Sa deuxième participation après 2012 (35<sup>e</sup> sur DS3 R3T) se solde par une 47<sup>e</sup> place.



Plus d'un an après (Corse 2018), **Raphaël Astier** fréquente à nouveau le Mondial et, pour la deuxième fois, l'Allemagne (après 2017), cette fois au volant d'une R5, la Hyundai i20 CPL utilisée depuis cinq rallyes en France. Il en fait bon usage : 18<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> R5.



La sortie de 2017 - déjà avec la DS3 R3T surnommée Pénélope - est oubliée pour **Julien France**. Après une préparation de plusieurs mois, il rallie l'arrivée 38<sup>e</sup> et en tête des RC3 dont il est le seul représentant, après quelques péripéties quand même (soucis de radio, de frein et d'amortisseur, ES annulées...). L'essentiel est d'être parvenu au bout d'un rêve.



Pour son retour en WRC et une première avec la Polo R5 (BMA) qui lui procure un bon feeling, **Stéphane Lefebvre** joue les premiers rôles du WRC2 et pointe en tête des ES2 à 9 et aux portes du Top 10 samedi matin. Dans l'ES10, il se fait surprendre par un sol jonché de pierres et endommage la roue avant droite et le radiateur, ce qui le contraint à l'abandon. Prochain objectif : réunir des partenaires pour s'aligner en Espagne avec cette Polo.



Les Français aux Polo belges animent le début de course en WRC2. Retrouvant celle de THX Racing, **Nicolas Ciamin**, passé près de la correctionnelle au shakedown, colle aux basques de Lefebvre, voire des Fabia officielles. La faute du Nordiste lui permet de prendre les commandes le temps d'une ES. Dans l'ES11, suite à un changement d'adhérence, l'arrière droit de sa Polo heurte violemment une grosse pierre et l'équipage reste sur le carreau. Dommage (aussi)...

**Stéphane Sarrazin** n'était plus venu en Allemagne depuis 2006 avec Subaru. Avec la Hyundai i20 de son team, il n'a pas vécu l'enfer (du plaisir trouvé par moments) mais presque avec quelques coups de malchance dont des crevaisons qui le font abdiquer.



## LE CHIFFRE

**75,4** rallyes disputés (recensés) en moyenne par les Français engagés sur des R5 en Finlande et en Allemagne. Le plus chevronné est Amourette avec 173 départs devant St. Lefebvre (117), R. Astier (67), Camilli (65), Sarrazin (57), Ciamin (54), P.-L. Loubet (45) et Fourmaux (25). Ce dernier est aussi expérimenté qu'Amourette en WRC avec 6 participations (3 de plus pour R. Astier). St. Lefebvre (42) en a une de plus que Camilli (41). Loubet en est à 34 (75 % en WRC). Avec 21, Ciamin rattrape Sarrazin. Ces huit cités totalisent 180 départs en Mondial (22,5 en moyenne).



Le triplé Toyota partagé par tous les membres de Toyota Gazoo Racing.

En charge de l'atelier Suspensions Direction et Freins chez Toyota Gazoo Racing, Dimitri Demore nous dévoile quelques secrets de la réussite actuelle et de sa vie intense.

📝 TEXTE FRÉDÉRIC DART. 📷 PHOTOS T. MEKANOPHOTO KINEN & SCD/JO LILLINI.

**A**vec quatre victoires en cinq rallyes, l'équipe est sur une bonne lancée. Pourvu que ça dure. Le souci technique sur la direction à la fin du Sardinie, qui peut arriver, est rectifié - je l'espère ! Le but est de ne pas subir un problème plusieurs manches de suite. Le package Tänäak-Toyota est à l'origine de cette réussite. Que ce soit au design, chez les ingénieurs ou à l'atelier, personne ne ménage ses efforts. C'est un tout. Nous ne gagnons pas sans travailler, c'est certain. Nous nous donnons à 200 % pour que Tänäak ait le titre chez les pilotes et Toyota, à nouveau, chez les constructeurs. Le triplé en Allemagne nous permet de menacer Hyundai au Championnat. Les faits de course - souci pour Sordo, crevaison pour Neuville, les seuls à suivre le rythme - ont joué en notre faveur. Chaque équipe connaît des pépins à son tour. La Yaris s'avère rapide partout, comme le montrent les victoires dans des

rallyes aux profils différents et sur les trois surfaces. Je pense surtout qu'elle est polyvalente pour l'ensemble du Championnat. Tänäak est un ton au-dessus. Nos rapports personnels ne changent pas. Il a une attitude de vainqueur, ne dit pas un mot plus haut que l'autre, ne critique jamais qui ou quoi que ce soit... En fait, il pense à lui, à son championnat, à gagner. À l'assistance, il n'est pas très loquace. Simple, il sait ce qu'il veut, quand ça ne va pas et surtout quand ça va. Il fait ce qu'il faut pour que sa voiture soit adaptée à son pilotage, pour en faire ce qu'il veut. Ces réglages sur les suspensions, la géométrie, les différentiels et la hauteur de caisse, adaptés par l'ingénieur à sa demande selon les spéciales et le moment de la journée - qui plus est en ouvrant la route -, font la différence. Il connaît le potentiel d'adaptation de la Yaris à chaque manche. Ces forces font de lui un futur champion. Le sprint final arrive. Rien n'est gagné, rien n'est perdu. En 2018, nous avons vu que ça s'est joué à



Tout va bien actuellement pour Dimitri Demore (à gauche) et Ott Tänak !

pas grand-chose. Avant la Finlande, nous n'avions aucune chance de gagner. Maintenant, il faut redoubler d'efforts et de motivation pour terminer la saison du mieux que nous le pouvons. Mais j'ai l'impression que ces quatre dernières manches

vont être aussi longues que les dix précédentes ! La fatigue et la pression - encore plus - sont là. Le Turquie est le plus cassant et le plus redouté par tous. C'est un peu la loterie. Le but sera d'éviter les pièges. Au niveau du timing, cette fin de saison est « chaude », avec quatre ou cinq jours pour préparer les voitures entre les manches. En septembre, j'ai vingt-six jours de travail prévus et vingt-huit en octobre, alternant congés en France, rallyes et atelier en Estonie. J'enchaîne la Turquie avec quelques jours au Rallye des Caprices, que j'apprécie pour les beaux paysages de la Suisse, l'organisation et les concurrentes sympas. Les mécaniciens sont moins concernés par le *mercato*. Chacun décide s'il veut changer d'équipe. Chez Toyota, nous sommes assez bien, donc nous restons ! (sourire) La tendance est même à en voir plus qui veulent venir que partir !

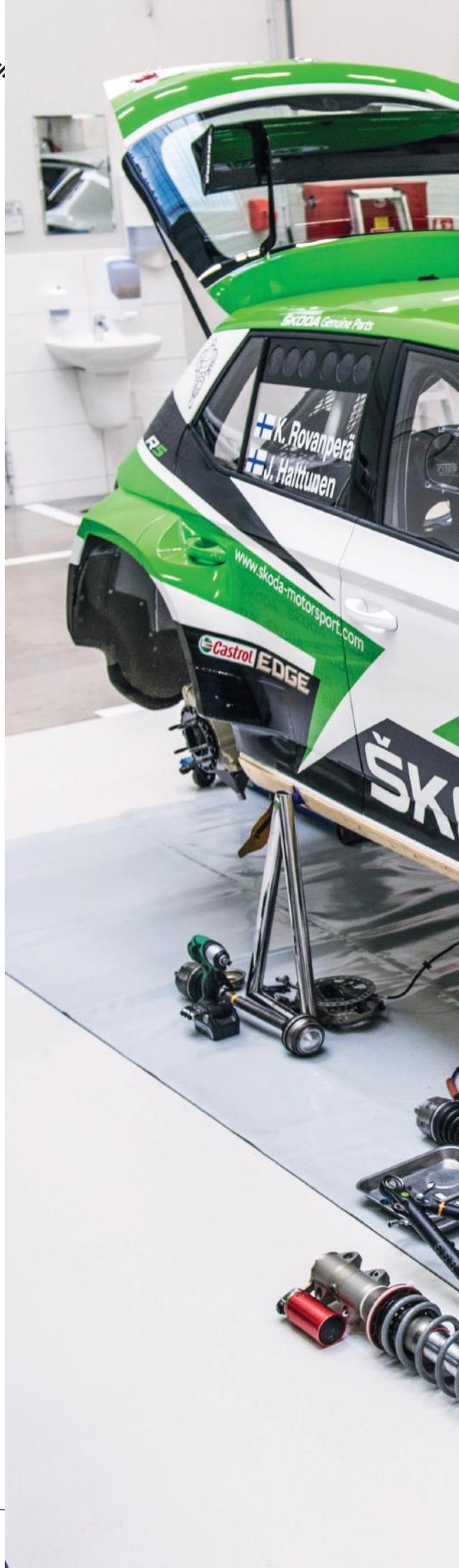
“ **LE PACKAGE TÄNAK-TOYOTA EST À L'ORIGINE DE CETTE RÉUSSITE.** ”

# ŠKODA MOTORSPORT RHAPSODIE EN FABIA MAJEUR



De l'usine, à l'organisation sans faille et à la propreté clinique, jusqu'à la victoire sur le terrain, le département compétition du constructeur nous a ouvert ses portes. Une occasion de comprendre les raisons de son succès, tant commercial que sportif.

  **TEXTES & PHOTOS FRANÇOIS BODIN.**





“ DÈS LA CONCEPTION, UNE VOITURE DE RALLYE “MADE IN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE” EST PENSÉE DANS UNE OPTIQUE DE FIABILITÉ ET DE PERFORMANCE. ”



## DÉPARTEMENT COMPÉTITION

# Un seul but : la victoire !

En arrivant à Mladá Boleslav, ville de Bohême centrale, en République Tchèque, il est impossible de ne pas voir l'importance de Škoda dans l'économie locale. Selon une statistique récente, la marque emploie près de 21 000 personnes sur les 45 000 qui l'habitent. Dans ces conditions, le département compétition du constructeur revêt un intérêt tout particulier. Depuis un an, Škoda Motorsport occupe de nouveaux locaux, à proximité immédiate des chaînes de production des voitures de série (Fabia et Superb, notamment). Si, de prime abord, le bâtiment, typé technopôle, ressemble à celui de n'importe quelle entreprise, l'ambiance change dès le hall d'accueil pour s'orienter immédiatement vers la compétition, et surtout la victoire et les titres. Les récompenses obtenues en WRC2 affichent le succès du constructeur. Des autos sont exposées et une première explication technique présentant les informations essentielles est donnée. Passée cette étape, la communication fait son œuvre et met en avant tous les avantages que l'entité Škoda retire de la compétition. Celle-ci fait partie de l'ADN de la marque, qui parcourt les circuits et les spéciales de rallye depuis 1901 et multiplie les succès à travers le monde. Et rien n'est plus parlant et convaincant pour les futurs clients que de leur proposer des produits capables de résister aisément aux contraintes

conséquentes des spéciales de rallyes aux quatre coins du globe.

### Philosophie d'entreprise

Ainsi, dès la conception, une voiture de rallye « made in République Tchèque » est pensée dans une optique de fiabilité et de performance. Pour atteindre la première, les ingénieurs imaginent et testent leur voiture comme s'il s'agissait d'un modèle de série. Les pièces sont ainsi poussées à leurs limites ultimes afin de mesurer au mieux leur durée de vie et de prévoir un cahier des charges de fonctionnement en conséquence. Si les équipages officiels de la marque sont chouchoutés comme il se doit pour en faire la promotion, les possesseurs de Fabia ne sont pas pour autant considérés comme de simples clients. Le service qui leur est rendu, l'accueil qui leur est réservé leur montre que le constructeur est fier et heureux de les compter dans son giron.

### Organisation en pôles

La partie technique, à l'atmosphère aérée et lumineuse, n'en est pas pour autant moins studieuse. Jan Rehorek, ingénieur motoriste de la marque, se charge de la visite des pôles : tout d'abord, celui de la fabrication des caisses, directement prélevées sur la chaîne de montage, arceautées et mises en peinture. « La préparation de la caisse est minutieuse », détaille-t-il. « Il faut ajouter les extensions d'aile, préparer tous les détails

qui en feront une caisse de Fabia R5. Elles reviennent une fois arceautées. Le travail peut ensuite avancer assez rapidement. Pour une seule voiture, montée de A à Z, il faut compter dix jours maximum. »

Dans le pôle suspension et trains roulants sont stockés divers types d'amortisseurs et de ressorts afin de préparer et de régler n'importe quelle Fabia, en spécificité asphalte, terre ou neige. « Notre banque de données est conséquente. Nous sommes aujourd'hui en capacité d'anticiper les réglages de suspensions d'une épreuve, d'une année sur l'autre, en nous basant sur les informations recueillies, en fonction de la météo. Les équipages ont ainsi un set-up de base que nous savons performant en fonction de l'état du terrain et des conditions climatiques. Ce set-up évolue généralement assez peu après les "pré-event tests" du mardi, mais chaque pilote a son ressenti et nos spécialistes des trains roulants sont toujours capables de répondre aux demandes. » Dans la continuité se trouve la partie réservée aux trains roulants, avec les divers pivots, disques de freins... Chaque Fabia se trouve ainsi apprêtée avec du matériel éprouvé, testé et validé par la marque.

Le pôle moteur dispose de plusieurs postes permettant à quatre mécaniciens de travailler conjointement. « Nous construisons et entretenons les moteurs de toutes les Fabia. Comme, parfois, nous avons

beaucoup de demandes simultanées, nous avons conclu un partenariat avec Orega, en France, qui peut effectuer les révisions moteur. Selon moi, cette partie est la moins aboutie de notre espace de travail : il y manque, en effet, un banc moteur, ce qui nous oblige à sortir de l'entité Motorsport pour valider un bloc moteur, neuf ou après révision. C'est une petite perte de temps, mais cela peut avoir des conséquences sur la livraison d'une voiture à un client ou sur un retour du moteur après révision. Nous aimerions que ce soit la prochaine étape dans une modernisation de l'usine... » Jan ajoute : « Je relativise. Nous avons un outil de travail très satisfaisant et nous l'exploitons du mieux que nous pouvons. » Le pôle ingénierie est la seule entité qui nous soit inaccessible en raison des secrets qui s'y trouvent. Sans se montrer particulièrement disert, notre hôte indique,

sourire en coin, que la Fabia R5 Evo n'en est qu'au début de sa carrière rallystique et que, déjà, des évolutions sont en préparation... Enfin, un pôle est dédié aux Fabia R5 « usine » qui font les beaux jours de la marque en championnat WRC2 Pro avec les équipages tchèque (Jan Kopecky et Pavel Dressler) et finlandais (Kalle Rovanperä et Jonne Halttunen). Ce sont quatre voitures - deux par pilote et par surface - qui sont ainsi analysées et révisées entre chaque épreuve de leur calendrier. Au cours de la visite, les véhicules « tarmac spec » étaient embarqués dans les camions badgés Škoda Motorsport en vue de leur participation au Rally Bohemia, basé à Mladá Boleslav même... Quoi de mieux pour promouvoir ses voitures que de s'imposer dans un rallye à domicile ?

Chaque moteur de Fabia est conçu et entretenu « maison ».



Des pivots et des trains, véritables pièces d'orfèvrerie.



Dans ce pôle, le montage d'une voiture s'effectue en dix jours maxi.



Le secret est du pôle ingénierie, sur la droite, est soigneusement préservé.



Les Fabia « usine » sont suivies par un pôle spécifique.

**LA FABIA R5  
EVO N'EN EST  
QU'AU DÉBUT DE  
SA CARRIÈRE  
RALLYSTIQUE  
ET, DÉJÀ, DES  
ÉVOLUTIONS SONT  
EN PRÉPARATION..**

## RALLY BOHEMIA À fond de Kalle!

Lequel, parmi les équipages en Škoda, se trouvera sur la plus haute marche du podium après les vingt secteurs chronométrés ? Telle est la seule question qui se pose au moment du shakedown de cette manche du Championnat de République Tchèque. Il est logique de penser que ce sera un des équipages officiels - Jan Kopecky est sextuple tenant du titre et Kalle Rovannerä participe pour la première fois -, mais d'autres pilotes, privés, de la marque (Jan Cerny, Filip Mares en tant que pilotes locaux, Simon Wagner venu en voisin d'Autriche...) ne se laisseront pas dominer sans chercher à tirer leur épingle du jeu.

Kalle Rovannerä, qui aspire à atteindre les sommets du rallye mondial, se sait attendu. Battre son équipier sur cette épreuve serait une excellente performance. « Les spéciales sont difficiles, rapides et techniques. Il faudra être attentif et efficace d'entrée, car Jan les connaît parfaitement. Nous avons fait de bonnes reconnaissances, je suis confiant. Le travail avec les ouvriers sera primordial car les conditions météorologiques ne seront pas faciles à appréhender durant tout le rallye », confie, après le shakedown, le jeune homme de 18 ans.

### Un brin de chance

Le show débute par deux passages dans la super spéciale de Sosnova, diffusée en direct à la télévision. Les écarts entre les pilotes sont encore faibles, mais l'amuse-bouche fait déjà entrevoir que le combat sera acharné, le Top 10 se trouvant groupé en 7s4.



Équipages et techniciens semblent sereins vis-à-vis de la Fabia Evo.

Rovannerä, à l'entame de la première journée, signe de suite deux meilleurs temps et affiche clairement ses ambitions. Kopecky réplique (ES5), mais il est, à chaque fois, dominé par son équipier dans les trois spéciales suivantes avant le retour au service. « J'ai fait un mauvais choix de pneumatiques, les prévisions indiquaient de la pluie... Je suis donc parti avec cette monte, mais il n'a pas beaucoup plu. L'écart, sans être colossal, est déjà conséquent (16s4) et remonter Kalle sera difficile », avoue le Tchèque. « Les conditions sont très difficiles et il faut avoir un brin de chance dans cette loterie », estime de son côté, le Finlandais. « Nous avons fait un choix de pneumatiques raisonnable ponctué par deux meilleurs temps, puis nous les avons gérés pour finir la boucle sans problème. Les conditions devraient être plus humides cet après-midi. Nous allons communiquer avec nos ouvriers pour faire notre choix. »

### Crevaisons et remontées

Au parc d'assistance, le menu est copieux : analyse technique et stratégique, légères retouches sur les set-up... Les pilotes sont à l'aise dans la Fabia Evo qui n'en est qu'à

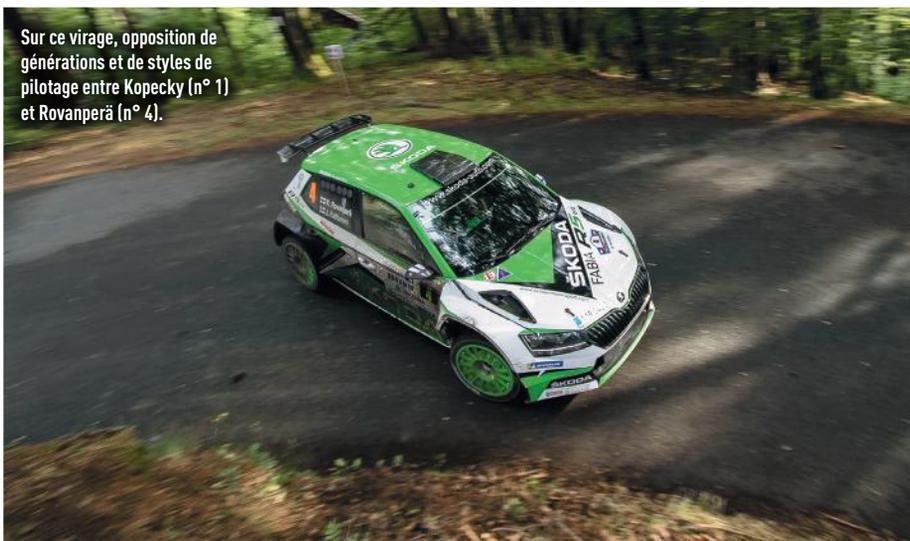
sa troisième course sur asphalt. C'est aussi l'occasion d'une restauration et d'une détente rapide pour les deux équipages. Un coup Kopecky, un coup Rovannerä... Le match se poursuit à l'entame de la seconde boucle. Le rallye manque de basculer dans l'ES11 : tous deux crèvent sur la même pierre, apparue au fur et à mesure des passages lors de la première boucle... Le temps perdu est proche de la minute. Cerny en profite pour occuper la tête avec une avance de 20s3 sur Marès, de 22s4 sur Rovannerä et de 27s9 sur Kopecky. Le « privé » résiste au retour des deux équipages officiels jusqu'à la fin de la journée, mais son avance a fondu (Rovannerä est à 7s6 et Kopecky, à 12s7).

### Question de générations

De retour à l'hôtel, situé au cœur de Mladá Boleslav, Kopecky retrouve sa famille, dont son jeune fils né après le Rallye de Sardaigne et déjà habillé aux couleurs Škoda - Vous avez dit corporate ? Rovannerä reste, quant à lui, dans sa course. Il dîne avec ses ouvriers, échangeant sur la journée. Mais le jeune homme a aussi des occupations



Au pays de Škoda, le public n'a d'yeux que pour la Fabia.



Sur ce virage, opposition de générations et de styles de pilotage entre Kopecky (n° 1) et Rovannerä (n° 4).

## “ KOPECKY ET ROVANPERÄ TRAVAILLENT DE CONCERT POUR ATTEINDRE LE BUT FIXÉ PAR ŠKODA MOTORSPORT : GAGNER.

de son âge : il passe son temps sur son téléphone portable pour penser à autre chose... L'ambiance entre les deux pilotes est cordiale ; la différence d'âge joue, c'est inévitable, mais les deux hommes travaillent de concert pour atteindre le but fixé par Škoda Motorsport : gagner. Le duel reprend le lendemain avec, comme juge de paix, la spéciale de Radostin et ses 21 km à parcourir deux fois...

### Le bouquet final!

Dimanche 14 juillet, 7 h du matin : pendant que la France se prépare à célébrer la prise de la Bastille, Rovannerä est attablé, seul, face aux œufs au plat de son petit-déjeuner. Il se restaure tranquillement, prêt au combat et à la difficile journée qui l'attend. Jonne Halttunen, son copilote, le hèle : il est temps de se mettre en route et de repartir à l'assaut des chronos ! Et cela se fait de la meilleure des façons pour l'équipage

de la Fabia n° 4 ! Deux meilleurs temps, un second et le leadership repris dès la première spéciale, après avoir relégué Jan Cerny à plus de 9s. À l'assistance, Kalle sait que le plus dur est quasiment fait. Il reste une boucle de trois spéciales, identiques à celles du matin, et une super spéciale au sein de Mladá Boleslav. Il sait aussi que Kopecky ne tentera pas l'impossible, sa 2<sup>e</sup> place équivalant à une victoire essentielle pour le championnat tchèque. Mais, pour montrer qu'il n'est pas au sommet de cette épreuve par hasard, Kalle termine en beauté et signe les quatre derniers meilleurs temps. Il s'impose ainsi avec 19s7 sur Kopecky et 1min09s1 sur Cerny, qui conserve de fait sa place de « premier des autres ».

Podium 100 % Škoda Fabia, forcément, avec Rovannerä, Kopecky et Cerny.



## INTERVIEW EXPRESS

### KALLE ROVANPERÄ « L'EVO DONNE PLUS DE PLAISIR, SANS POUR AUTANT PRENDRE DES RISQUES »

**Vous vous imposez au Rally Bohemia dès votre première participation. C'est une grande joie ?**

C'est très agréable de gagner des courses, surtout lorsqu'elles se déroulent sur les terres de son employeur ! Le parcours était très sélectif et il a fallu être prudent quand il le fallait, à l'attaque à d'autres moments. Les conditions météo ont compliqué la tâche, mais nous avons franchi un à un les obstacles.

**Parlez-nous de la Fabia Evo que vous pilotez sur asphalté pour la première fois. En quoi est-elle différente de la précédente ?**

L'Evo est super agréable, encore plus facile à emmener pour le pilote. Elle donne plus de plaisir, sans pour autant prendre des risques. Nous avons encore un peu de travail, mais des tests sont programmés pour comprendre toujours mieux l'auto et la pousser au plus loin dans ses limites.

**Avec ces tests et ce travail de préparation au Bohemia Rally, le but est d'être prêt pour le Rallye d'Allemagne ?**

En effet, la course sert de préparation. Nous avons défini notre set-up de base et, au vu du résultat, il semble être pas mal (*sourire*). Mais nous confirmerons cela lors des « pré-event tests ».

**Vous avez déjà disputé deux rallyes sur terre (avant la Finlande, NDLR) avec la Fabia Evo. Quel regard portez-vous sur elle sur cette surface ?**

C'est comme sur asphalté, nous avons repoussé les limites. Nous avons déjà une bonne connaissance de ses réactions, de ses réglages. Elle est très rapide, nous avons trouvé un bon set-up. Du coup, nous sommes sereins lorsqu'il s'agit de rouler sur cette surface avec deux objectifs liés l'un à l'autre : prendre du plaisir et gagner.

# ERC LA RÉGULARITÉ PAIE

✍️ TEXTES FRÉDÉRIC DART. 📷 PHOTOS SCD/JO LILLINI & DR/SIXIÈME DEGRÉ-E. AGOSTINELLI.

Les déroulements du Rome di Capitale en juillet et du Barum Rally en août démontrent une mainmise des locaux. En Italie, Basso (Fabia), Campedelli (nouvelle Fiesta) et Crugnola (Fabia) assurent, dans cet ordre, un triplé. En République Tchèque, Kopecky s'impose pour la neuvième fois. Les protagonistes de l'ERC se chargent d'animer le reste. Au Barum, Mareš souffle à Ingram, pour 0s3, la 2<sup>e</sup> place, l'ERC1 Junior et le pactole de 100 000 € pour 2020. Le Britannique se console en prenant, pour un point, la tête d'un championnat bien indécis. Lukyanuk, au pied du podium pour 2s7 à Rome, a encore commis des fautes et n'inscrit donc qu'un minimum de points au Barum où Habaj sort. Ce dernier, à 10 points du leader, reste en lice. Deux manches restent à disputer.



Ingram, leader de l'ERC pour un point.

## STATS

**6 vainqueurs** différents en autant de manches.

**3 victoires** dont deux de suite pour la Fabia (Habaj, Basso et Kopecky) qui prend le dessus sur la Citroën C3 R5 (2 avec P. Lopez et Lukyanuk) et la Polo (1 avec O. Solberg).

**ERC, vainqueurs :** Basso (Rome di Capitale), Kopecky (Barum).

Classement : 1. Ingram, 108 pts – 2. Lukyanuk, 107 – 3. Habaj, 98 – 4. Mareš, 75 – 5. O. Solberg, 39...

**ERC1 Junior :** Mareš (Rome, Barum). Podium final : 1. Mareš, 133 pts – 2. Ingram, 131 – 3. Adielsson, 71...

**ERC2 :** Polonski (Rome), Nucita (Barum). Leader : J.-C. Alonso.

**Abarth Rally Cup :** Polonski (Rome), Nucita (Barum). Leader : Nucita.

**ERC3 :** Torn (Rome), Llarena (Barum).

Classement : 1. Llarena, 140 pts – 2. Torn, 129 – 3. Furuseth, 114... 5. Fl. Bernardi, 75 – 6. J.-B.

Franceschi, 68... 8. Y. Rossel, 52...

**ERC3 Junior :** Torn (Rome), Llarena (Barum).

Classement final : 1. Llarena, 133 pts – 2. Torn, 132 – 3. Furuseth, 110...

5. J.-B. Franceschi, 78...

**ERC Ladies :** Opra (Rome), Tejpar (Barum). Leader : Tejpar.

**ERC Teams :** 1. Saintéloc Junior Team, 143 pts – 2. ACCR Czech Rally Team I, 120 – 3. Toksport WRT, 105...

**Manches suivantes :** Chypre (27/29 septembre), Hongrie (8/10 novembre).

## LES FRANÇAIS

Au Barum, Jean-Baptiste Franceschi se voit confier pour la troisième fois, la Ford Fiesta R2 M-Sport. Il en fait bon usage : il figure en tête de l'ERC3 et du Junior devant Llarena et sa 208 R2. Torn est alors titré en Junior mais 1min de pénalité est infligée au Français pour avoir rencontré des soucis techniques dans l'ultime ES... neutralisée. Sa rétrogradation au 4<sup>e</sup> rang permet à Llarena de s'imposer pour la deuxième fois de la saison et d'être couronné en ERC3 Junior. Yohan Rossel pointe 7<sup>e</sup> en ERC3.

Seul tricolore à avoir enchaîné les deux épreuves estivales, Florian Bernardi crève d'entrée en Italie et remonte de la 11<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> place, entre Fiesta et 208 R2 en ERC3, signant onze meilleurs temps sur seize ES. À Zlin, il se signale par deux meilleurs temps et flirte avec le Top 5 (6<sup>e</sup> au final), la faute à un manque d'expérience sur l'asphalte tchèque spécifique et à une crevaillon (dimanche).

Saintéloc Junior Team, en lice avec Lukyanuk et Furuseth pour des titres, occupe toujours la tête chez les teams.



Au Barum, Jean-Baptiste Franceschi montre encore ses qualités au volant de la Ford Fiesta R2 qui lui est confiée pour la troisième fois.

DÉCOUVERTE



Et trois victoires de suite !

# STÉPHANE CONSANI REÇU TROIS SUR TROIS

Le choix de disputer le Championnat d'Italie Terre avec une Škoda Fabia R5 confiée par un team national s'avère le bon. Le dirigeant de Racing Lubes ajoute une troisième victoire à son palmarès en autant de manches et lorgne sérieusement vers le titre.

✍️ TEXTES FRÉDÉRIC DART 📷 PHOTOS DR.

## 47<sup>E</sup> SAN MARINO RALLY (12-13 JUILLET)

**Lieu :** San Marino.

**Programme :** « Le format reste identique : Thibault (de la Haye, son copilote) et moi arrivons en milieu de semaine. Cette principauté est à 800 km de chez moi. Nous effectuons une séance d'essai le jeudi, les reconnaissances le vendredi... ». La seule journée du samedi 13 juillet compte dix ES (trois différentes de 8,35, 14,88 et 5,28 km à disputer trois fois, une superspéciale de 5,66 km sur asphalte une fois) pour un total de 91,19 km.

**Parcours :** « Spéciales très glissantes, sur une terre blanche avec pas mal de pollution. » Celles-ci sont lentes : entre 75,2 et 88,4 km/h.  
**Conditions météo :** Chaleur « autour

de 28°, moins forte qu'en Sardaigne ».

**La course :** « Ce rallye, qui réunit seulement vingt-sept voitures, dont dix R5, en raison de l'absence de formule de promotion, s'avère un peu plus difficile que les précédents. Cette fois, nous ouvrons la route. C'est une première pour moi, peu évidente, et une expérience supplémentaire. Après la séance d'essai, les réglages pour que la voiture soit mobile et

Stéphane Conسانی (au volant) et Thibault de la Haye lorgnent sur le Championnat d'Italie Terre.



Ouvrir un rallye, une première pour le Provençal.



Les médias italiens apprennent à connaître de plus en plus Stéphane Conسانی.

efficace sur un tel sol me convenaient bien, mais nous n'avions pas suffisamment anticipé l'ordre de départ. Nous balayons sur les trois spéciales de la première boucle. C'est Holiday on Ice et par les portes ! Je m'applique pour rouler propre et ne pas glisser. La casse est limitée : nous pointons 3<sup>e</sup> à 9s3 de Costenaro. Nous essayons de rattraper le retard dans le tour suivant. En signant les trois meilleurs temps, nous revenons à 5s4 de la tête. Nous continuons de pousser. Le leader abandonne et nous passons en tête devant le local et vainqueur sortant, Ceccoli, et Andreucci, une autre référence. La Fabia me plaît bien. Plus j'engrange les kilomètres, plus je me sens à l'aise et performant à son volant. L'essentiel est de remporter cette troisième manche consécutive et de conserver la tête du championnat. Dès le prochain rallye, le Nido Dell'Aquila, long de 45 km chronométrés, le titre peut nous revenir. D'ici septembre, nous allons nous préparer et commencer à réfléchir à 2020. L'engagement des personnes et de l'équipe se ressent. Le team souhaite que nous disputions le Championnat d'Italie Asphalte. Le but de cet engagement était de signer des belles performances afin de créer des opportunités. Nous allons voir lesquelles vont se matérialiser. »

### FICHE TECHNIQUE

**Leaders :** ES1 à 6 Costenaro – ES7 à 11 Conسانی.

**Meilleurs temps :** Costenaro & Conسانی 4 dont 1 ex æquo – Ceccoli 2 – Scandola 1.

**Podium :** 1. Conسانی-De La Haye (Škoda Fabia R5), 1h08min52s0 – 2. Ceccoli-Capolongo (Fabia), à 12s0 – 3. P. Andreucci-Brinai (Peugeot 208 T16), à 49s3...

### Manches suivantes

Nido Dell'Aquila (27/29 septembre), Tuscan Rewind (22/24 novembre).

“ JE PASSE LE GAUCHE À FOND EN CIEL  
SANS LÂCHER ET LA VOITURE NE  
BOUGE PAS D'UN POIL. LE CHÂSSIS  
EST JUSTE IMPRESSIONNANT.”



# FORD FIESTA R1

# LA NOUVELLE

# GÉNÉRATION

Toujours en avance sur ses concurrents, M-Sport vient de sortir la toute nouvelle Ford Fiesta répondant au nouveau règlement R1 FIA entrée en vigueur en début d'année. Helwin Motorsport s'est porté acquéreur du premier modèle pour la France et nous a convié à la découvrir.



TEXTES QUENTIN RIBAUD.



PHOTOS BASTIEN ROUX.

**8** h 30. Direction Saint-Aubin-de-Blaye, au nord de Bordeaux, lieu de la base d'essais, juste à côté de la maison de Didier Helwin, notre hôte avec Romain Fettu. Bastien, le photographe, et moi rejoignons le reste de l'équipe, les commissaires présents pour la journée, les responsables de Hoosier France ainsi que le créateur de la Radio du Sport Automobile en Aquitaine.

Après un rapide petit-déjeuner, je prends les notes avec Émilie Perrinaud, qui me copilote pour l'occasion. Le tracé, long d'environ 2,5 km, offre une diversité très intéressante : après un départ en légère descente, premier gros freinage pour un droite assez serré qui conditionne une longue ligne droite où bien soigner sa relance est important ; arrivée en cinq sur un deuxième freinage pour une équerre gauche suivie d'un carrefour pour plonger à droite avant d'entamer une ligne droite coupée par une chicane. Un enchaînement de virages serrés, plus ou moins longs, conditionne la seconde partie de la base avant de finir par une portion très rapide avec un gauche à fond en ciel qui va se salir assez rapidement. Dans l'autre sens, la base est tout aussi intéressante. Toutefois, attention ! Aucun droit à l'erreur, les fossés sont extrêmement proches de la route.

## Au crible

Tour de reconnaissance terminé, nous revoilà à l'assistance afin de nous équiper et de régler

baquets et harnais avant de nous élancer pour le premier run. Passons déjà cette Ford Fiesta R1 au crible. Côté moteur, il s'agit du trois cylindres Ford EcoBoost turbo de 999 cm<sup>3</sup> développant 150 ch à 5 750 tr/mn. Pour ceux qui connaissent l'actuelle Fiesta R2J, c'est le même moteur mais le couple est légèrement plus bas, à 200 Nm. Le gros plus de cette nouvelle version est la boîte de vitesses, séquentielle à cinq rapports, bien plus facile d'utilisation que sur la R2J. Elle dispose également d'un couple plus court, ce qui permet un gain de performances non négligeable. Les amortisseurs sont des Bilstein combinés filetés qui permettent de régler la hauteur de caisse à l'avant. Trois types de ressorts et de barre anti-roulis sont proposés afin d'optimiser le set-up selon le profil des routes : souple, moyen et dur.

Pour démarrer les essais, nous partirons avec des ressorts medium et la barre moyenne. À mes yeux, les freins sont un élément très important sur une voiture de course ; je ressens une petite déception au vu d'un diamètre de 278 mm à l'avant et de 252 mm à l'arrière. La R2J est bien supérieure avec des disques de 310 mm à l'avant et de 280 mm à l'arrière. J'y reviendrai tout à l'heure, mais cela me paraît un peu léger, d'autant que les plaquettes Ferodo DS3000 ne vont rien arranger. Enfin, l'embrayage est un AP Racing à disque unique et les triangles restent d'origine.

Passons maintenant dans l'habitacle de cette R1. La première surprise est la position de conduite. Visiblement, il faut être très grand pour y voir

**UNE FOIS LES  
PETITS DÉTAILS  
RÉGLÉS, CETTE  
FIESTA R1 SERA  
À COUP SÛR UNE  
EXCELLENTE  
AUTO D'ENTRÉE  
DE GAMME."**

quelque chose. Même avec le baquet remonté au maximum, je ne vois pas bien la route et une mousse supplémentaire n'est pas de trop pour obtenir une vision correcte. Le pare-brise fortement incliné me donne l'impression d'être dans un cockpit d'avion. Le volant RRS de 360 mm de diamètre me paraît un peu trop grand. Didier m'explique qu'un autre, plus petit (330 mm), est disponible mais quelques ajustements sont nécessaires pour qu'il ne soit pas trop proche des commandes des essuie-glaces et des phares. Je pense que ce choix sera nécessaire pour gagner en confort de pilotage et en ressenti. Côté tableau de bord, pas grand-chose à signaler : deux compteurs sont présents avec le shift de changements de rapports au milieu. Trois petites LEDs, jaune, orange et rouge, s'allument pour nous avertir du changement de rapport. Le levier de vitesses est plus petit que sur la R2J, moins imposant également, et surtout placé avant le frein à main. En revanche, je suis surpris de trouver, dans une R1, une console centrale identique à celle de la R5 placée entre les deux baquets. Le processus de démarrage ne diffère pas non plus : une fois le coupe-circuit enlevé, une pression simultanée sur les boutons Start et Stop permet de faire monter la pression d'huile avant d'appuyer brièvement sur Start pour démarrer la voiture. Le reste est classique avec le klaxon, les phares, la ventilation et les feux de détresse.

Extérieurement, cette Fiesta R1 est quasiment identique au modèle de série. Une trappe de toit imposante et un petit becquet arrière viennent apporter une touche « racing » à la voiture.

### Déverminages

10 h 00. Il est temps pour moi de m'installer à bord et de partir effectuer les premiers kilomètres. La voiture étant neuve, il faut la déverminer et roder les freins. Les premiers runs se font donc à allure modérée afin vérifier que tout est OK. Après quatre



Vue d'un habitacle où la position de conduite est à ajuster... À noter la console centrale identique à celle de la R5.



Le châssis possède d'indéniables qualités.



Installation à bord.

## PRESENTATION HELWIN MOTORSPORT, UNE OFFRE « ACCESS »

DIDIER HELWIN, LE DIRIGEANT, ÉVOQUE SA STRUCTURE DE LOCATION DE VOITURES « ORIGINALES » ET ABORDABLES CRÉÉE RÉCEMMENT, ET SES AMBITIONS.



Pour ces premiers tours de roues, les mécaniciens sont mis à contribution pour les réglages.

### Comment est née Helwin Motorsport ?

Natif des Cévennes, je suis passionné de rallye depuis tout petit. J'ai longtemps couru et je me suis rendu compte que les jeunes d'aujourd'hui ont un niveau très élevé. Du coup, l'année dernière, j'ai fait courir gratuitement un équipage féminin mais cela représentait quand même un coût. L'idée de monter une petite structure de location a donc fait son chemin. Je voulais avoir des petites voitures pour les pilotes qui débutent dans le sport automobile. Finalement, j'ai pas mal de demandes de copilotes qui souhaitent se faire plaisir sur un rallye, derrière le volant, à moindre coût.

### Pour quelles raisons avez-vous choisi d'acquérir cette Ford Fiesta R1 ?

J'ai toujours eu l'idée d'avoir des voitures sortant un peu de l'ordinaire dans ma région. J'ai été le premier à aligner la Hommel ou la DS3 R1 et j'ai eu

le projet de faire homologuer une Hyundai i20 R1 qui roule en Bulgarie. Malheureusement, cela ne s'est pas fait. J'ai donc cherché une voiture qui allait sortir avec la nouvelle réglementation R1. J'ai vu que M-Sport construisait une Fiesta et, depuis février, je suis en contact avec cette équipe pour suivre l'évolution du projet. J'ai été séduit par cette nouvelle voiture et je voulais être le premier en France à l'avoir pour me faire de la publicité. Je tente un coup de poker, mais je pense que cela va marcher.

### Justement, vous êtes allé récupérer la voiture dans les ateliers M-Sport en Pologne. Un sacré périple !

Un grand voyage et une expérience mémorable ! Visiter M-Sport a été un grand moment. Une usine qui fabrique des voitures de course, c'est le rêve ! C'est d'une propreté clinique. Il y a une partie bureaux, avec les ingénieurs, et une partie

assemblage des voitures. Les pièces de rechange sont ce qu'il y a de plus beau pour celui qui aime la mécanique. Chez un préparateur, tu en as quelques-unes mais, là, le stock est énorme. Ce n'est pas la porte à côté : nous sommes partis mercredi à 21 h 30 et nous sommes rentrés samedi vers 19 h 00. Il faut savoir que l'usine de Pologne est spécifiquement dédiée au rallye (et aux deux roues motrices) contrairement à l'usine en Angleterre où l'on travaille aussi pour le circuit. Aller chez M-Sport, c'est comme aller chez le père Noël !

### Quels sont les objectifs pour cette voiture ?

Le premier est de l'aligner au prochain Monte-Carlo. Pour le moment, j'ai trois clients intéressés. Nous misons beaucoup là-dessus. Ensuite, j'ai un équipage qui souhaite monter un programme en Coupe de France en 2020 pour viser la Finale de Châteaoux.

La taille des disques de freins s'avère insuffisante par rapport au potentiel de la voiture.



## FICHE TECHNIQUE

### ■ MOTEUR

Type	Ford EcoBoost
Emplacement	Avant
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Nombre de cylindres	4
Puissance (ch DIN)	150
Couple (Nm)	200
Régime maxi	5 750
Nombre de soupapes	12

### ■ TRANSMISSION

Mode	Traction
Embrayage	Disque unique AP Racing
Boîte de vitesses	Séquentielle Sadev à cinq rapports
Différentiel	Autobloquant à disques

### ■ CHÂSSIS

Structure et matériaux	Caisse M-Sport
Suspension AV/AR	Bilstein

### ■ FREINS/DIRECTION

Frein avant	278 mm
Frein arrière	252 mm
Direction	Assistée électrique
Roues asphalte & terre	16"
Pneumatiques	Hoosier/Pirelli

### ■ DIMENSIONS (EN MM)

Longueur	4 065
Largeur	1 735
Empattement	2 490
Poids minimum	1 030
Capacité réservoir carburant (l)	60
Carburant et lubrifiant	SP 98



Helwin Motorsport dispose de la première Ford Fiesta R1 en France.



**“ PAR RAPPORT À LA R2J, LE COUPLE COURT DE LA BOÎTE CHANGE RADICALEMENT LA DONNE ET LE CHÂSSIS EST ENCORE MEILLEUR. ”**

allers-retours, je reviens à la base pour faire un point avant de repartir pour une série de runs en conditions course. Pour le moment, la voiture est équipée de quatre pneus Hoosier, deux hard (durs) à l'avant et deux medium à l'arrière.

3, 2, 1, et c'est parti ! Les notes défilent tandis que je prends rapidement la mesure de cette petite bombinette. L'étagement de la boîte surprend. La première est hyper courte et je n'ai pas besoin de la repasser dans les enchaînements serrés. Les rapports s'enchaînent dans un claquement jouissif et je passe rapidement la cinq dans la portion très rapide. À quasiment 150 km/h, je passe le gauche à fond en ciel sans lâcher et la voiture ne bouge pas d'un poil. Le châssis est juste impressionnant. En latéral, la tenue de route est excellente. Sur les gros freinages, pas de surprise : l'auto freine bien mais cela manque de mordant. Après un demi-tour au frein à main, c'est reparti pour la portion rapide. Je m'aperçois que la Fiesta a une petite tendance à plonger en entrée de virage, ce qui nous pénalise à la sortie. Avec la barre moyenne, je trouve la voiture un peu souple et je ne ressens pas véritablement toutes les aspérités de la route. Côté pneus, les Hoosier chauffent très rapidement, un gros plus en termes de sécurité.

Retour à la base. Nous vérifions la pression des pneus, la température des freins et j'explique mon premier ressenti. Comme

je roule depuis le début de l'année avec la Fiesta R2J, j'ai des arguments pour comparer les deux voitures. Pour moi, il n'y a pas photo : cette Fiesta R1 est au-dessus. Même si le moteur est identique, le couple court de la boîte change radicalement la donne et le châssis est encore meilleur. Je règle la répartition du freinage afin de trouver un compromis mais cela ne change pas réellement le problème : la taille des disques est insuffisante par rapport au potentiel de la voiture. Il va donc falloir être intelligent sur les longs chronos pour ne pas risquer de les perdre rapidement.

### Premiers ajustements

Nous repartons pour une nouvelle salve de runs avec le même set-up afin de trouver la limite et d'effectuer quelques ajustements. Cette fois, je retarde mes freinages au maximum et les Hoosier fonctionnent bien, le grip est très bon et le blocage des roues inexistant. En revanche, sur les gros appuis, la voiture s'écrase d'une fâcheuse manière et je ne trouve pas cela très plaisant. Je pense qu'elle est trop souple et qu'il faut la durcir.

Pas évoquée jusqu'à présent, la direction est hyper réactive, ce qui rend la conduite très agréable. La précision du train avant est chirurgicale. Sans sous-virage parasite, cette voiture se pilote comme un karting. À mon retour, avant la pause de midi, je décide de monter la barre la plus dure afin de voir si

cela améliore encore le comportement. Les ressorts medium sont cependant conservés. Avec toujours les mêmes pneus pour ne pas fausser le ressenti, nous repartons, vers 14 h 00, à l'assaut de la spéciale.

Rapidement je vois la différence : le ressenti au volant est meilleur, la voiture est plus vivante et le phénomène embarrassant observé tout à l'heure n'est plus qu'un mauvais souvenir. Je peux davantage me lâcher et encore augmenter le rythme. J'ai pris la mesure des freins et, maintenant, j'exploite le plein potentiel de la voiture. Pour une R1, elle est quand même bluffante d'efficacité. Le plaisir pris derrière le volant est bien là. J'enchaîne les runs sans que la voiture ne se dégrade au fil des kilomètres. Concernant le turbo, il n'y a pas de « coup de cul », c'est plutôt linéaire, comme sur la R2J, finalement.

### Potentiel intéressant

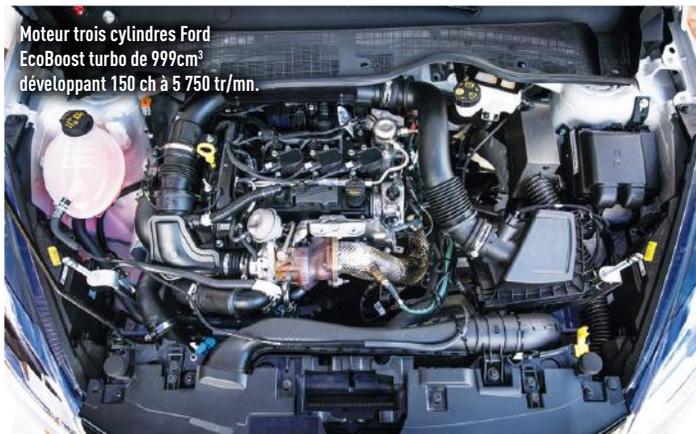
Par manque de temps, nous ne pourrions pas tester d'autres réglages mais je pense que l'on peut encore améliorer le set-up en jouant, notamment, sur la hauteur de caisse. Enfin, pour le dernier run, je décide de voir si la voiture se comporte différemment avec d'autres pneus que les Hoosier. Ces pneus américains, très répandus aux États-Unis et en Angleterre, ne sont pas vraiment connus en France. Pour une première, je trouve qu'ils sont vraiment pas mal, très adaptés aux pilotes amateurs qui recherchent un pneu qui chauffe vite et se montre performant sur différents types de spéciales. Quatre Pirelli RK5 sont donc montés. Avant toute chose, il faut savoir que M-Sport a développé la voiture avec ce type de pneu ; par conséquent, celle-ci est plus ou moins réglée pour fonctionner avec. Pour autant, le comportement de la Fiesta n'est pas très différent. Le grip au freinage est identique, la tenue de route en latéral diffère peu, la seule modification notable est que le train arrière devient un peu joueur. Cela n'est pas pour me déplaire... Cette Fiesta est décidément un vrai régal !

Pour pouvoir faire une comparaison plus juste, il aurait fallu rouler avec quatre Hoosier durs et adapter la voiture à ces pneus pour rendre également le train arrière plus mobile. Malheureusement, le temps joue contre nous. Je conclus que chaque monte de pneumatiques propose un ressenti différent qui conviendra à certains pilotes.

Le bilan de la journée est très positif. J'ai aidé - dans la limite de mes connaissances techniques - le team à améliorer le

Moteur trois cylindres Ford EcoBoost turbo de 999cm<sup>3</sup> développant 150 ch à 5 750 tr/mn.

Caisse et finition M-Sport.



Didier Helwin, qui a débuté en 1984, passe de pilote de Visa, Hommell, Clio, DS3 et Swift à loueur de cette Fiesta R1.

## EN CHIFFRES

**45 990** € HT, le tarif de cette Ford Fiesta R1 (évolutive en R2) prête à courir...

**15** à 20 €, la fourchette du coût estimé au kilomètre de la Ford Fiesta R1. « *Nous partons un peu dans l'inconnu mais nous le situons entre 15 et 20 € du kilomètre* », précise Didier Helwin. « *Nous sommes sur la base de la Fiesta R2J qui roule actuellement.* »

Contact : 06 66 86 49 58 ou 06 21 98 12 40.  
Page Facebook Helwin Motorsport.

comportement de la Fiesta. Cette nouvelle expérience me permet aussi de progresser sur différents points qui me seront utiles à l'avenir. Concernant la voiture en elle-même, je peux dire qu'elle est vraiment bien née et dispose d'un potentiel très intéressant. Une fois les petits détails réglés, elle sera, à coup sûr, une excellente auto d'entrée de gamme mais il faudra tout de même déboursier 45 990 € HT pour l'avoir prête à courir...

Remerciements particuliers à Didier Helwin et à toute son équipe pour l'organisation de la journée, à la commune de Saint-Aubin-de-Blaye et à son maire, M. Bournazeau, pour la fermeture des routes, à Romain Fettu, à l'initiative de cet essai, à Émilie Perrinaud pour avoir assuré à ma droite, à toute l'équipe de bénévoles pour la fermeture de routes et à l'ensemble des personnes présentes. La région bordelaise nous a accueillis de manière très chaleureuse et ce fut un réel plaisir de pouvoir découvrir cette nouvelle voiture qui, à coup sûr, va surprendre.

“EXTÉRIEUREMENT, CETTE FIESTA R1 EST QUASIMENT IDENTIQUE AU MODÈLE DE SÉRIE.”



# YOHAN ROSSEL

## « JE VEUX ÉVOLUER AU PLUS HAUT NIVEAU »

DEPUIS RALLYE JEUNES, LE GARDOIS S'EST FORGÉ UN PALMARÈS EN REMPORTANT TROIS FORMULES DE PROMOTION EN QUATRE SAISONS. LE PILOTE DE 24 ANS A SU GRAVIR LES ÉCHELONS EN FRANCE ET À L'INTERNATIONAL. IL ATTEINDRAIT LE DERNIER EN ACCÉDANT AU WRC. AVEC UN TITRE NATIONAL DANS SON ESCARCELLE ?

 TEXTES FRÉDÉRIC DART.

 PHOTOS BASTIEN ROUX, SCD J. LILLINI & DR.



“ ÊTRE PILOTE OFFICIEL  
EN WRC, AVEC TOUS LES  
'INGRÉDIENTS' RÉUNIS,  
EST UNE AMBITION  
RÉALISABLE.”

**Particulièrement liée au sport automobile, votre activité professionnelle est chargée, cette saison...**

En tant que pilote PSA Motorsport, je participe au Championnat de France des Rallyes Asphalte et au Trophée Mixte by Michelin avec la Citroën C3 R5, au développement de la nouvelle Peugeot 208 R2 et à des manches de l'ERC avec la 208 R2. À cela s'ajoute mon activité au sein de ma structure de karting. J'assure l'entretien et la maintenance du matériel, j'accompagne les jeunes pilotes et je les fais progresser. Actuellement, j'en gère cinq qui sont engagés aussi bien dans le Championnat de France que dans celui de ligue, voire des trophées. Je propose mes services à la carte. Heureusement, les calendriers se goupillent bien. Quand je ne peux être présent, je m'organise. J'apporte mon expérience du karting et je m'implique plus dans le rallye. Avec mon père, je viens d'acquérir une Peugeot 208 R2. Nous essayons de développer l'activité. Je n'ai pas la prétention de concurrencer des teams professionnels. Tant mieux si je peux déjà apporter et transmettre mon expérience. Dans cette optique, à la rentrée, je vais entamer une formation d'encadrant au Mans.

**« À CE MANQUE DE REcul PAR RAPPORT À LA C3, JE RÉPONDS PAR L'EFFICACITÉ ET J'ESSAIE DE NE PAS FAIRE D'ERREUR. »**

**Vous avez 24 ans et déjà une énorme expérience, il faut le rappeler...**

De 10 à 17 ans, j'ai pratiqué le karting puis couru en Caterham. J'ai commencé le rallye en 2014. C'est ma cinquième saison dans cette discipline. En ayant piloté DS3 R1, R3, R3 Max et 208 R2, j'ai connu les principales deux roues motrices de dernière génération. J'ai aussi la chance d'avoir eu des bonnes bases depuis le début, en karting tout d'abord puis avec Rallye Jeunes par le biais des nombreux stages effectués. Je me suis également forgé un bagage technique intéressant. En R5, j'ai encore à apprendre. Dans un ou deux ans, si je continue en quatre roues motrices, je serais plus complet !

**Ce développement de la 208 doit vous plaire...**

C'est la première fois que je participe à ce travail depuis le début. C'est une nouvelle expérience intéressante avec des essais, des contre-essais... Enchaîner 180 à 200 km dans la journée, c'est énorme ! Vingt-cinq personnes, chacune compétente dans un ou plusieurs domaines, travaillent pour moi. Tout cela me sert dans mon ressenti technique.

Celui-ci, avec les différentiels de la C3, n'est désormais plus le même. Au début, je n'arrivais pas mettre d'angles au volant et j'avais l'impression de perdre du temps. À mi-saison, à force de travail, je pense avoir réussi à obtenir une bonne auto qui me convient. Quelques points sont encore à améliorer sur terre et sur asphalte.

**Qu'exigez-vous d'une voiture ?**

Je définis mon style de pilotage plutôt comme typé circuit. J'essaie de rouler le plus propre, le plus fin et le plus efficace possible. J'ai besoin d'une voiture confortable mais ça ne fait pas toute la performance. La base de la C3 est déjà top au départ. Très rapidement, je l'ai adaptée à mon pilotage. Avant Le Touquet (*abandon*) et le Lyon-Charbonnières, je n'avais pas effectué de séance d'essai. Tout au long du week-end de course, nous avons travaillé sur les set-ups. Résultat : à Antibes, j'ai tout de suite été dedans.

**On observe souvent une montée en puissance au fil des kilomètres...**

(*Il coupe.*) Le problème ne vient pas de la voiture ou des réglages mais plutôt des concurrents

comme Yoann Bonato, Quentin Gilbert ou Sylvain Michel, qui ont une expérience des manches du Championnat et des R5 depuis deux saisons minimum. Sur le papier, c'est loin d'être évident. L'an passé, je n'avais encore qu'une 208 R2 de 180 ch. J'ai juste disputé le Charbo, les Cévennes et le Var en R5. C'est lors du premier tour que mes adversaires arrivent à faire la différence. Benoît (*Fulcrand, son copilote*) et moi essayons de limiter les dégâts. La voiture, très bien née, me convient. J'arrive à faire des temps. Je dois encore parvenir à optimiser les réglages en fonction de mon pilotage. Je manque aussi de recul quant à la gamme des pneus ou pour dire, à la fin des reconnaissances : « Pour cette ES, je vais faire deux clics d'amortisseurs ». Je fais en fonction des conditions. Heureusement, l'équipe possède de l'expérience.

**L'expérience acquise en WRC est-elle un atout ?**

Oui au vu des conditions mais les voitures utilisées n'étaient pas les mêmes (*DS3 R3 de 2014 à 2016 et R5 en 2017*). À ce manque de recul par rapport à la C3, je réponds par l'efficacité et j'essaie de ne pas faire d'erreur. Je dois être tout le temps



**Né le** 13 février 1995 (24 ans).

**Réside à** Saint-Jean-du-Gard (30).

**Profession :** coach.

**Principales étapes :**

**2014**

Sélectionné Rallye Jeunes, Champion de France Junior et 1<sup>er</sup> Citroën Racing Trophy Junior (DS3 R1).

**2015**

3<sup>e</sup> Citroën Racing Trophy (DS3 R3).

**2016**

1<sup>er</sup> Citroën Racing Trophy.

**2017**

4<sup>e</sup> Championnat de France Asphalte (DS3 et Hyundai i20 R5).

1<sup>er</sup> aux Cévennes.

14<sup>e</sup> WRC2 (DS3 R5).

**2018**

1<sup>er</sup> 208 Rally Cup (208 R2).

**2019**

Championnat de France des Rallyes, Trophée Mixte by Michelin (C3 R5), ERC (208 R2). 1<sup>er</sup> RC4 (27<sup>e</sup>) au Monte-Carlo (208 R2).

Expérience en WRC (J, 3 et 2) depuis 2014.

**Stats**

- 58 départs recensés (au Terre de Langres), 7 abandons (11,9 %).

- Dans le Championnat de France 2019, depuis le Lyon-Charbonnières, Yohan a terminé la totalité des 49 spéciales disputées dans le Top 7 dont 33 fois (67,3 %) sur le podium\* (1<sup>er</sup> : 8 fois ; 2<sup>e</sup> : 15 fois, dont 1 ex æquo ; 3<sup>e</sup> : 10 fois).

\* Y compris Vosges Grand Est où Loeb signe les dix meilleurs temps.

performant et régulier. C'est le principal. Nous ne sommes jamais bien loin du meilleur temps (voir encadré avec stats). Au Rouergue, nous finissons six fois 2<sup>e</sup> (son record jusqu'à présent). Nous sommes dans le coup à la fin de chaque étape. Quand vous faites souvent des chronos à 0s5 du premier, l'écart est faible à la fin du rallye. Ce serait différent si je signais des quatrième ou cinquième temps, éloigné. Je n'ai pas l'impression de prendre des risques inconsidérés. Je n'ai jamais tenté le tout pour le tout.

**Cela signifie que vous avez une marge ?**

Quand je regarde les caméras embarquées, j'estime rouler à 98 % de mes capacités. Je ne suis jamais allé au-delà des limites. Les frayeurs sont rares (Benoît Fulcrand acquiesce).

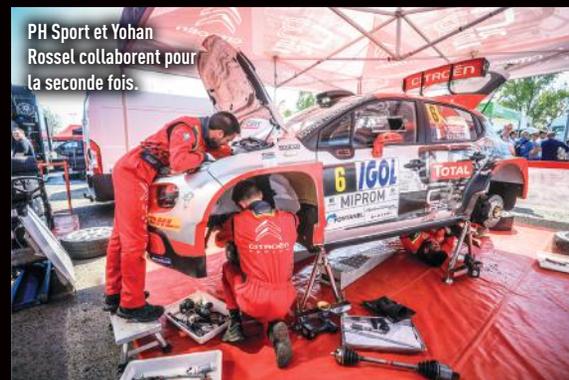
**Cette régularité dans le Top 3, c'est devenu votre signature ?**

Comme je l'ai dit, j'essaie de rouler le plus propre possible et de ne pas faire d'erreur. Inconsciemment, j'arrive à gérer mes courses. En rallye, toutes les saisons où je ne l'emporte pas - j'ai gagné en R1, en R3, en R2 -, je repars de zéro. Il y a une partie de mental, certainement. Depuis petit, je suis conscient que le budget est restreint. Si la victoire n'est pas au bout, ça s'arrête. Je veux juste que l'aventure continue. À chaque rallye, c'est une remise en question, c'est loin d'être gagné. Je veux être performant sur tous les terrains. J'essaie de prendre les manches les unes après les autres. Si ça continue ainsi avec l'équipe et Ben, ça va sourire...

**Benoît est une pierre angulaire de cette aventure...**

Depuis le début, nous la vivons ensemble. Nous y consacrons tout notre temps. Nous essayons d'être les plus performants possible. Nous ne pouvions rêver mieux

**TÉMOIN/BERNARD PIALLAT**  
**« UN GARÇON TRÈS FÉDÉRATEUR »**



PH Sport et Yohan Rossel collaborent pour la seconde fois.

Le patron de PH Sport est bien placé pour évoquer Yohan Rossel : « Je l'ai vu arriver en 2014 chez Rallye Jeunes. Je l'ai retrouvé en 2019. Ce n'est pas la même personne. Il a mûri. Il est super calme, posé. Il fait ce qu'il dit. Il dit qu'il va attaquer ? Il attaque ! Il va assurer ? Il assure ! C'est un garçon très fédérateur, une qualité rare chez un jeune. Son charisme le lui permet. Il entraîne l'équipe qui s'est attachée à lui pour aller de l'avant. Il a un très bon feeling technique. Il sait ce qu'il veut. Ce qu'il demande se traduit dans les performances de la voiture. Jamais il ne la met en cause de façon injustifiée. Depuis le Touquet, il n'a pas commis d'erreur. À Langres, l'abandon n'est pas de sa faute. Dans une ligne droite, un rocher était incrusté dans le sol qui s'est creusé au fil des passages. L'amortisseur avant gauche l'a heurté et s'est arraché. En étant pilote d'usine, Yohan continue à progresser. Nous ne savons pas quel sera son avenir. Maintenant, il faut qu'un constructeur ait envie de l'aider. Sinon cela va faire comme pour tous les jeunes sans argent, ça va s'arrêter. Hélas ! »



Yohan Rossel admet prendre énormément de plaisir avec la C3 R5 sur la terre.

Cette saison, Yohan Rossel et Benoît Fulcrand enrichissent leur expérience de la découverte de l'ERC avec la 208 R2 Peugeot Rally Academy.



que cette année : nous avons un constructeur derrière nous, nous disputons un championnat de haut niveau, nous participons au développement d'une voiture... Nous sommes cependant réalistes : à la fin de la saison, tout peut s'arrêter. Alors nous donnons le maximum. Il faut être fort mentalement et ne rien lâcher.

**Vous pouvez aussi compter sur l'appui de votre famille...**

Sans elle, je ne parviendrais pas à ce niveau. Mes parents vivent le rallye. Le lundi après un rallye, c'est debriefing au garage paternel transformé en café ! Mon oncle Frédéric est tout aussi impliqué. J'ai ma garde super rapprochée : Éric Hurst, mes ouvriers Nicolas Liron et mon frère, Léo, sans oublier Stéphane Sarrazin qui me conseille et Richard Thiéry. Tout le monde est au taquet et y croit.

**Quelles sont les relations avec Citroën Racing ?**

Didier Clément (*responsable compétition clients*) et Pierre Budar (*directeur*) suivent attentivement mes résultats. Les contacts sont réguliers. Après le Vosges Grand Est, M. Budar m'a envoyé un message de félicitations depuis la Sardaigne (*disputée le même week-end*), ajoutant : « Cette

victoire remonte le moral après notre week-end en WRC ». Je me sens considéré, contrairement à ce qui se passait il y a quelques saisons. J'espère que ça va continuer.

**Quel est votre but ?**

J'ai toujours rêvé de disputer le Championnat du Monde avec une WRC. C'est super de piloter une voiture de rallye mais il faut grimper les échelons. Je ne compte pas disputer dix saisons de Championnat de France ni redescendre en régional. Mon but est d'essayer d'aller jusqu'en WRC. Le WRC2 (*en 2017*) était une étape mais ce n'était pas le WRC. Je ne peux pas dire quand je l'atteindrai mais j'ai l'intention d'évoluer au plus haut niveau et d'être pilote officiel en WRC. Avec tous les « ingrédients » réunis, c'est une ambition réalisable. Ensuite, être Champion du Monde, personne ne peut le dire. Le niveau est tellement élevé...

**Quelles sont les étapes restant à franchir jusqu'à l'objectif fixé ?**

La question est à poser aux constructeurs. J'ai la confiance de Citroën cette année. J'ai gagné trois formules de promotion chez Citroën et Peugeot. Je suis en tête du Championnat. J'espère que ça ne va pas s'arrêter là. Cette saison est un tremplin.

**Le titre national est l'un d'entre eux. Quelle va être la stratégie lors de cette deuxième partie de saison ?**

Le but est, à chaque fois, d'être le plus performant possible, de ne pas faire d'erreur, de ne pas décompter car cela peut faire rapidement des gros points perdus. Un abandon et je passe 2<sup>e</sup> au classement du Championnat. S'il faut finir 2<sup>e</sup> d'une manche, ce n'est pas un problème. Rien n'est fait. Je me méfie de Yoann. L'an dernier, il était dans la même position et il a gagné le titre. Il connaît bien la C3 et les courses. Si je suis devant lui, tant mieux. Je préfère être dans ma position que dans la sienne.

**Battailier avec Bonato, une référence de la catégorie R5, c'est aussi une belle carte de visite...**

Être dans les mêmes temps que Bonato ou être devant lui, c'est bien, c'est clair. Mais ce n'est pas battre Ogier en WRC ! (*rire*) C'est battre le mec qui a la plus grosse cote dans le Championnat de France...

**Le Trophée Mixte by Michelin est-il également un objectif ?**

C'est aussi important de gagner ce Trophée que le Championnat. Cela permet de déclencher une suite.

**Au bout de la cinquième année, pensiez-vous parvenir à un tel palmarès en formules de promotion et être en lice pour le titre national avec une voiture « officielle » ?**

Tout a commencé avec 15 €, rappelons-le ! Si, en gagnant Rallye Jeunes, on m'avait dit que j'allais accomplir tout ça, je ne l'aurais pas cru ! Si on remporte trois formules de promotion, en France où le niveau est certainement le plus relevé, c'est bien qu'à un moment donné, avec Ben, nous méritons notre place. Nous avons vécu des choses incroyables, mais des coups durs se sont produits et d'autres viendront. En 2017, j'effectue une touchette en Allemagne et le Championnat est plié. Début 2018, je me retrouve sans volant. C'est un sport compliqué. Heureusement, je passe vite à autre chose. Mon but est que ça (*cette carrière*) ne s'arrête pas. Il faut donc continuer à gagner et à gravir les échelons. J'ai disputé cinquante-huit rallyes\* au volant d'une voiture du Groupe PSA, à une ou deux exceptions près. Après 2014, j'ai retrouvé PH Sport, c'est un signe ! J'ai toutes les cartes en main pour que ça réussisse.

**Comment aborderiez-vous une chance en WRC ?**

Je suis arrivé en Mondial sans expérience. C'est compliqué : les rallyes sont longs, avec deux passages en reconnaissances... Ben et moi avons dû tout découvrir et prouver notre niveau de performance, surtout en WRC2. Peu de pilotes arrivent à gagner vite. Il n'y a qu'à voir les carrières de Tänak, d'Evans, de Neuville, même... Chacun a mis du temps. Loeb et Ogier sont à part... et ils sont Champions du Monde ! (*sourire*) Lors de ma première saison en WRC, mon approche sera de finir les rallyes et de ne pas commettre d'erreurs afin de permettre au constructeur de marquer des points. C'est réalisable.

\* Au Terre de Langres 2019.

**“ TOUT A COMMENCÉ AVEC 15 € !  
SI, EN GAGNANT RALLYE JEUNES,  
ON M’AVAIT DIT QUE J’ALLAIS  
ACCOMPLIR TOUT ÇA, JE NE  
L’AURAIS PAS CRU ! ”**

## **QUESTIONNAIRE SUBSIDIAIRE**

### **Le système de notes ?**

Celui-ci est établi à l'angle de virages. Cela va de 80 pour le plus serré - en général une épingle - à 170 pour le plus ouvert. Ça reste standard. J'ajoute un deuxième ou un troisième chiffre qui peaufine la distance. La note est fonction du point de corde afin de ressortir le plus vite possible. Cela donne, par exemple, un « 162 referme 140 (160 durant 20 m referme 140) *enroule* ». J'ai adopté ce système dès Rallye Jeunes et regardé des milliers de vidéos de Loeb et Ogier.

### **Terre ou asphalte ?**

En rallye, il faut être polyvalent. J'apprécie l'asphalte et je prends énormément de plaisir sur la terre. Si tu n'es pas rapide sur cette surface, c'est mort. La C3 R5 est diabolique avec cette motricité, ces passages en courbes, ce grip au freinage...

### **Sec, pluie... ou neige ?**

Ce n'est pas un souci, je m'adapte ! Ma participation au Monte-Carlo (*en 2019*) s'est bien passée, même si c'est compliqué quand on n'a pas les bons pneus. Personne n'apprécie mais le but est de s'en sortir, de perdre le moins de temps possible.

### **La plus belle victoire ?**

Gagner Rallye Jeunes. Depuis tout petit, avec mon entourage et mon père, l'objectif était d'aller en rallye. Si je ne dis pas aussi le succès au Critérium des Cévennes (*en 2017*), je ne rentre plus à la maison (*rire*). Ce n'est pas le plus beau mais c'est le plus important ! Gagner une fois, c'est bien ; une deuxième fois, ce serait pas mal aussi, surtout cette année ! (*sourire*)

### **Passion(s) en dehors du sport auto ?**

C'est derrière le volant que je prends le plus de plaisir, que ce soit en karting, en Caterham ou en R5. Et le but est d'être tout le temps derrière un volant. Je vais quand même ajouter : passer des bons moments avec la famille.

### **Une anecdote ?**

Jean-Charles, mon père, et Frédéric, mon oncle, me voyaient un avenir en course de côte où ils s'alignaient. Ils étaient même opposés à ce que j'aie en rallye. Mais nous nous sommes rendu compte que les débouchés en Montagne étaient compliqués. Mon père m'a dit alors qu'il fallait gagner un volant. Il n'y en avait qu'un : le Rallye Jeunes. Et, quand j'ai été sélectionné, mon père et mon oncle ont bien été obligés de se mettre au rallye. Maintenant, dès qu'ils se lèvent, ils pensent déjà rallye !

Depuis Rallye Jeunes, en 2014, Yohan Rossel trace sa route avec l'objectif d'évoluer en WRC. Seulement sept abandons en cinquante-huit départs.

Avec sa Škoda Fabia,  
Nicolas Ciamin rivalise  
avec les Citroën C3 R5.



# 125,70

km/h de moyenne pour Y. Rossel dans la nouveauté 2019, Lévezou 1 (16,32 km), disputée en milieu de matinée du samedi. Il précède Bonato de 0s4 et Ciamin de 3s6. Au second passage, la moyenne est de 124,08 (Ciamin). Sur cette édition, les moyennes oscillent entre 105 et 111 km/h (sauf la super spéciale de Rodez, 65,88).

## TER REPETITA

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

### La course

Cette saison, le cœur doit être bien accroché. Au terme de l'étape 1 et de 68,75 km chronométrés, Bonato, Ciamin - encore avec la Fabia - et Rossel sont séparés par à peine 5s1, matière à suspense. L'ordre change à l'issue de l'entame, rapide, du samedi : Rossel dépasse Ciamin. En passant par Moyrazes, Bonato écarte ses rivaux, respectivement à 11s2 et 21s2. La messe est-elle dite ? Dans Lévezou 2, le double Champion de France connaît un bref instant de déconcentration en voyant un spectateur traverser la route et sort. Qui récupère alors les lauriers ? L'efficace Rossel pour la troisième fois de suite ! « Avec la chaleur et l'état des routes, je m'attendais à vivre un rallye difficile. Cela a été le cas et cette victoire n'en est que plus belle. J'en suis vraiment très fier », lâche le leader qui

s'échappe aux points devant Ciamin, auteur, lui aussi, d'une bonne opération en Aveyron. Bonato va devoir allumer un cierge pour la suite de la saison. « Sans le vouloir, nous nous retrouvons dans la même situation que l'an passé. Honnêtement, nous nous en serions bien passé », remarque-t-il. « Maintenant, à nous de nous reprendre dès la prochaine manche. Au vu de la concurrence cette année en CFR, nous n'aurons plus le droit de l'erreur si nous voulons garder un mince espoir de titre. » Ça promet donc une suite passionnante... moins pour le cœur ! Surtout que S. Michel et Giordano, séparés par moins de 5s à l'arrivée pour la 3<sup>e</sup> place, sont requinqués. Et Q. Gilbert, après un second résultat blanc (touchette après un demi-tour suite à un tout-droit, ES2), veut se ressaisir.



Ludovic Gal, heureux d'intégrer le Top 6 de peu devant Jordan Berfa.

# 106

partants à ce  
46<sup>e</sup> Aveyron  
Rouergue

Occitanie : 28 inscrits cumulés au Championnat de France des Rallyes et/ou au Trophée Michelin (27), 17 au Cléo R3T Trophy et... 55 régionaux, soit 12 de moins qu'en 2018 (liés à l'absence d'une deuxième formule de promotion ?). Depuis 2010, l'épreuve dépasse toujours les 100 participants.

Quentin Giordano, 4<sup>e</sup>,  
retrouve le sourire.



**5** victoires sur 5 pour Cédric Robert dans le Trophée Michelin hors R5. Le pilote de la DS3 R3T distance les R5 au classement. Ciamin et sa Fabia mettent fin à la série de 4 victoires de Volkswagen Polo R5 dans le Trophée Michelin (2 pour Q. Gilbert et 1 pour Ciamin et Wagner).

Et de cinq succès hors R5 pour Cédric Robert qui prend le large dans le Trophée Michelin !



## BILAN

**Manche 5/9.**

**4/6 juillet.**

**Organisé par l'ASA Rouergue, à Rodez (12).**

**46<sup>e</sup> édition.**

**640,53 km** dont 208,89 km chronométrés divisés en 11 ES (5 différentes à disputer deux fois, 1 une fois).

**Conditions :** fortes chaleurs.

**Engagés :** 108 – Partants : 106 – Classés : 70.

**Leaders :** ES1 à 8 Bonato – ES9 à 11 Y. Rossel.

**M.t. :** Ciamin 5 dont 1 ex æquo – Bonato 4 (1) – Y. Rossel & Q. Gilbert 1.

**Classement final**

1. Y. Rossel-Fulcrand (Citroën C3), 1h53min56s2 (1ers GrR & R5) – 2. Ciamin-Y. Roche (Skoda Fabia), à 6s7 (R5, 1ers Trophée Michelin) – 3. S. Michel-Degout (Fabia), à 1min35s7 (R5) – 4. Q. Giordano-K. Parent (i20), à 1min40s3 (R5) – 5. W. Wagner-K. Millet (VW Polo), à 2min42s9 (R5) – 6. Gal-G. Combe (Hyundai i20), à 3min34s2 (R5) – 7. J. Berfa-Augustin (i20), à 3min35s7 (R5) – 8. P. Rouillard-C. Gamboni (Fabia), à 5min18s7 (R5) – 9. Chivaydel-Capoulade (Ford Fiesta), à 6min35s7 (R5) – 10. JM. Da Cunha-S. Durand (C3), à 8min02s0 (R5) – 11. C. Robert-M. Duval (DS3), à 10min33s6 (1ers R3 & Trophé Michelin hors R5) – 12. Noé-Vignolle (Renault Clio RS), à 11min47s2 (R3, 1ers Clio R3T Trophy) – 13. Di-Fante-Chiappe (Clio RS), à 11min54s7 (R3) – 14. B. Carminati-M. Lacruz (Clio RS), à 12min03s3 (R3) – 15. L. Jacob-C. Nicolau (Peugeot 206 S16), à 12min38s1 (1ers GrF2000 & F2-14) – 16. JN. Hot-Ch. Nicolet (Suabru Impreza N17), à 13min23s2 (1ers GrN & N4) – 17. A. Frontier-J. Vidal (Clio RS), à 13min23s8 (R3) – 18. D. Nicolas-Tricald (Clio Rs), à 13min29s9 (R3) – 19. Corberand-M. Grandjean (C2), à 13min43s0 (1ers F2-13) – 20. Jamet-Secache (Clio RS), à 14min33s5 (R3)...

**TROPHÉE MICHELIN (27 PARTANTS, 18 CLASSÉS)**

**R5. Leader :** ES1 à 11 Ciamin.

**M.t. :** Ciamin 10 – Q. Gilbert 1.

**Hors R5. Leader :** ES1 à 11 C. Robert.

**M.t. :** C. Robert 6 – L. Jacob 3 – JN. Hot & Fontalba 1.

1. Ciamin, 1h54min02s9 (1er R5) – 2. S. Michel, à 1min29s0 – 3. W. Wagner, à 2min36s2 – 4. J. Berfa, à 3min29s0 – 5. P. Rouillard, à 5min12s0 – 6. C. Robert, à 10min26s9 (1er Hors R5) – 7. L. Jacob, à 12min31s4 – 8. JN. Hot, à 13min16s5 – 9. V. Leduc, à 15min58s1 – 10. Fontalba, à 16min28s7...

**Teams**

1. Minerva Oil by GBI.com, 22 pts – 2. 2C Compétition, 20 – 3. JSA Yacco, 18 – 4. CHL Sport Auto, 16 – 5. Sébastien Loeb Racing, 6 – 6. Sarrazin Motorsport, 3.

**Principaux abandons**

R. Astier-Vauclare (i20), raison personnelle av ES1 – A. La Rochefoucauld-St. Martin (Clio RS), S. Rambaud-Abchiche (208 VTI), sortie ; Sirmain-Nologues (106) ES2 – St. Nicolas-Binel (208 VTI), sortie ES3 – Desangles-Gayraud (Fabia S2000), raison personnelle av ES3 – A. Blanc-M. Pelamourgues (106 Rallye), ap ES3 – A. Azema-B. Pouget (206 XS), sortie ES5 – Pistachi-Bonice (BMW 318 Ti Compact), ap ES5 – Clarety-Gombert (Mitsu Evo 9), av ES7 – Th. Padilla-Furlano (Opel Kadett), ES7 – J. Sage-Beaulieu (Saxo VTS), J. & J. Bourrat (208 VTI), ap ES7 – F. Delorme-May (C2 R2), Mauffrey-Grandemange (Fabia), sortie ; Marcou-Scudier (Cayman S Cup) ES8 – Lucadou-Van Herpen (Saxo VTS) ; Bonato-Boulloud (C3), sortie ES9 – D. Viarouge-B. Micheli (208 VTI), sortie ES10 – N. Rouillard-Curel (Compact), disqualification...

Tous mécanique sauf précision.

**Classements Championnats**

**Pilotes :** 1. Y. Rossel, 157 pts – 2. Ciamin, 122 – 3. Bonato, 104 – 4. Q. Gilbert, 98 – 5. S. Michel & W. Wagner, 84 – 7. C. Robert, 69 – 8. Q. Giordano, 63 – 9. R. Astier, 59 – 10. J. Marty, 46...

**Trophée Michelin :** 1. C. Robert (5 victoires hors R5), 125 pts – 2. S. Michel, 74 – 3. Ciamin (1 v), Q. Gilbert (3 v), W. Wagner (1 v), 72... 6. R. Astier, 52 – 7. J. Marty, 50 – 8. L. Jacon, 39...

**Teams :** 1. CHL Sport Auto (4 v), 140 pts – 2. Minerva Oil by GBI.com (1 v), 94 – 3. JSA Yacco, 54 – 4. 2C Compétition, 32 – 5. Sébastien Loeb Racing, 34 – 6. Sarrazin Motorsport, 30 – 7. Milano Racing, 16 – 8. FJ, 6.

**Classement féminin :** 1. P. Dalmasso (1 v), 138 pts – 2. L. Cypriano (3 v), 137 pts – 3. A. Viano, 81 – 4. Ch. Berton (1 v), 63 – 5. A. Membot, 29...

**Stats**

**Championnat pilotes :**

**Victoires :** Y. Rossel (Antibes, Vosges, Rouergue), 3 – Ciamin (Le Touquet), Bonato (Lyon-Charbo), 1.

**Leaders :** 1. Bonato, 46 ES – 2. Ciamin, 9 – 3. Y. Rossel, 8.

**Meilleurs performers :** 1. Bonato, 26 (dont 1 ex æquo et 1 temps forfaitaire) meilleurs temps – 2. Y. Rossel, 11 – 3. Ciamin, 11 (1) – 4. Q. Gilbert, 7 – 5. W. Wagner, 4 – 6. St. Lefebvre, Giordano, A. Fotia & S. Michel, 1.

63 ES disputées.

**Leaders :** Ciamin manche 1, Bonato manche 2, Q. Gilbert manche 3, Y. Rossel manches 4 à 5.

Rappel : Loeb 1er Vosges Grand Est (Leader & m.t. : ES1 à 10).

**Manches suivantes**

Mont-Blanc Morzine (5/7 septembre), Cœur de France (27/29 septembre),

Cévennes (24/26 octobre).

# A COMME ANIMÉES



1<sup>er</sup> Gr. N & N4, 16<sup>e</sup> : Jean-Nicolas Hot-Christiane Nicolet (Subaru Impreza N17).

À quelques exceptions près (C. Robert en R3 et J.-N. Hot en N4), les classes comptant au moins deux partants connaissent des changements de leader et des partages de meilleurs temps.

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

## GROUPE A/FA (17 PARTANTS, 10 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 4 J. Marty – ES5 à 7 Y. Bes – ES8 à 11 N. Hébrard.

**Meilleurs temps :** J. Marty 8 – J. Kolbe, Y. Bes & R. Vigouroux 1.

## A8 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 4 J. Marty – ES5 à 11 G. Puel.

**M.t. :** J. Marty 8 – G. Puel 3.

## A7S (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 2 Y. Desangles.

## A7K (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 9 M. Lheritier.

## A7 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 3 R. Vigouroux – ES4 à 5 Beantes – ES6 R. Vigouroux – ES7 à 8 Beantes – ES9 à 11 R. Vigouroux.

**M.t. :** R. Vigouroux 6 – Beantes 5.

## A6K (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

Y. Bes.

## A6 (6 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 N. Hébrard – ES2 J. Kolbe – ES3 à 11 N. Hébrard.

**M.t. :** N. Hébrard 6 – J. Kolbe 5.

## A5 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 R. Falguière – ES2 M. Falguière – ES3 à 9 R. Falguière – ES10 à 11 M. Falguière.

**M.t. :** R. Falguière 7 – M. Falguière 4.

## GROUPE R (56 PARTANTS, 39 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 8 Bonato – ES9 à 11 Y. Rossel.

**M.t. :** Ciamin 5 – Bonato 4 – Y. Rossel & Q. Gilbert 1.

## R5 (15 PARTANTS, 11 CLASSÉS)

Idem groupe.

## R4 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 6 Clarety.

## R3 (27 PARTANTS, 21 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 11 C. Robert.

**M.t. :** C. Robert 7 – Di-Fante 2 – B. Carminati & Noé 1.

## R2 (12 PARTANTS, 6 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 F. Delorme – ES2 à 5 J. Bourrat – ES6 à 7 F. Delorme – ES8 – D. Viarouge – ES9 à 11 L. Cypriano.

**M.t. :** F. Delorme 5 – L. Cypriano 3 – L. Ayrinhac 2 – J. Bourrat 1.

## R2J (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

P. Dalmasso.

## GROUPE F2000 (17 PARTANTS, 11 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 Sirmain – ES2 à 11 N. Rouillard. Après ES11 L. Jacob.

**M.t. :** N. Rouillard 8 – L. Jacob 2 – Sirmain 1.

## F2-14 (7 PARTANTS, 5 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 11 N. Rouillard. Après ES11 L. Jacob.

**M.t. :** N. Rouillard 9 – L. Jacob 2.

## F2-13 (9 PARTANTS, 6 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 Sirmain – ES2 à 11 Corberand.

**M.t. :** Corberand 9 – Sirmain & Saillat 1.

## F2-11 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 6 Th. Padilla.

## GROUPE N/FN (13 PARTANTS, 9 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 11 J.-N. Hot.

**M.t. :** J.-N. Hot 10 – A. Hommeau 1.

## N4 (3 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

Idem groupe.

## N3 (4 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 4 Orfeuvre – ES5 à 11 Issanchou.

**M.t. :** Issanchou 8 – Orfeuvre 3.

## N2 (2 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

**Leaders :** ES1 à 3 Litre – ES4 à 11 Perrier-Chambre.

**M.t. :** Perrier-Chambre 8 – Litre 3.

1<sup>er</sup> FA8, 2<sup>e</sup> Gr. A, 43<sup>e</sup> : Gérard & Caroline Puel (Mitsubishi Evo 8).



1<sup>er</sup> FN3, 3<sup>e</sup> Gr. N, 42<sup>e</sup> : Christophe Issanchou-Vanessa Raynal (Renault Clio Ragnotti).



1<sup>er</sup> Gr. GT & GT10, 39<sup>e</sup> : Franck Bonnefis-Thierry Larque (Porsche Cayman S).



1<sup>er</sup> R2, 25<sup>e</sup> Gr. R, 32<sup>e</sup> : Lucile Cypriano-Lou Murcia (Peugeot 208 VTi).



### N2S (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à N. Garrigues – ES2 à 4 A. Azema – ES5 à 11 N. Garrigues.

**M.t. :** N. Garrigues 10 – A. Azema 1.

### N1 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

Th. Santiago.

### GROUPE GT & GT10 (3 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

**Leaders :** ES1 à 7 Marcou – ES8 à 11 F. Bonnefis.

**M.t. :** Marcou 6 – F. Bonnefis 5.

1<sup>er</sup> FA7, 3<sup>e</sup> Gr. A, 45<sup>e</sup> : Romain & Guillaume Vigouroux (Renault Clio Ragnotti).



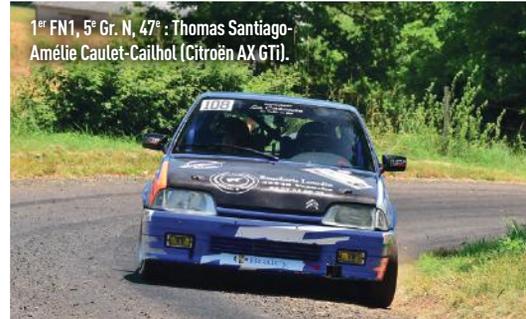
1<sup>er</sup> FA6K, 6<sup>e</sup> Gr. A, 52<sup>e</sup> : Yves Bes-Gaëtan Debec (Renault Clio S1600).



1<sup>er</sup> N2S, 6<sup>e</sup> Gr. N, 51<sup>e</sup> : Nicolas Garrigues-Audeline Ladame (Citroën Saxo VTS).



1<sup>er</sup> FN1, 5<sup>e</sup> Gr. N, 47<sup>e</sup> : Thomas Santiago-Amélie Cautlet-Cailhot (Citroën AX GTi).



1<sup>er</sup> F2-13, 2<sup>e</sup> Gr. F2000, 19<sup>e</sup> : Yoan Corberand-Mélanie Grandjean (Citroën C2).



1<sup>er</sup> Gr. F2000 & F2-14, 15<sup>e</sup> : Lionel Jacob-Cédric Nicoulau (Peugeot 206 S16).



1<sup>er</sup> FN2, 8<sup>e</sup> Gr. N, 57<sup>e</sup> : David Perrier-Chambre-Aurélié Merrien (Citroën Saxo VTS).



2<sup>e</sup> FA5, 8<sup>e</sup> Gr. A, 55<sup>e</sup> : Robin Falguière-Gaël Tisse (Peugeot 106 XSi).



DÉCRYPTAGE

# CONFIDENCES AU POINTAGE

064

L'INTEGRAL RALLYES MAGAZINE



Les copilotes protagonistes des Championnats de France des Rallyes, sur asphalté et sur Terre, « décortiquent » leurs pilotes avant la deuxième partie de saison, cruciale pour l'obtention du titre. Ils avancent des pronostics.



TEXTES FRÉDÉRIC DART AVEC LA PRÉCIEUSE COLLABORATION DES COPILOTES.



PHOTOS BASTIEN ROUX & PIERRICK LE BRETON.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES

### 1. Ses principales qualités de pilote ?

**Benoît Fulcrand** (copilote de Yohan Rossel) : « Travailleur, trajectoires, capacités à mémoriser les parcours en deux passages. »

**Yannick Roche** (copilote de Nicolas Ciamin) : « La liste est longue ! Si je devais n'en retenir que trois : la finesse de son pilotage, très typé circuit, et le respect de la mécanique qui y est associé, l'exploitation de la route et sa capacité d'adaptation. »

**Benjamin Boulloud** (copilote de Yoann Bonato) : « Droit et honnête avec les gens acteurs de son projet. Travaille beaucoup avec ses partenaires bien au-delà de l'aspect sportif. C'est un personnage très structuré avec lequel il est simple et agréable de travailler. Les ingénieurs de développement apprécient. »

**Christopher Guieu** (copilote de Quentin Gilbert) : « Une principale : sens de l'attaque. Spectaculaire - il aime quand ça glisse ! -, style de pilotage généreux. C'est aussi quelqu'un de très humain, qui a un cœur, compréhensif. Il n'hésite pas à demander "Ça va ?", des nouvelles d'un membre de votre famille... »

**Jérôme Degout** (copilote de Sylvain Michel) : « Très grande capacité pour mémoriser la route en deux passages de reconnaissances. Sa prise de notes est très efficace. Ses freinages sont impressionnants. Grande connaissance technique du comportement de la voiture. Il va au bout

des choses dans la mise au point. Il sait mettre de l'engagement. Il a des c... »

**Kevin Millet** (copilote de William Wagner) : « Son adaptation, son sens de l'attaque, sa maîtrise dans les conditions plus que délicates et son écoute des conseils. »

**Matthieu Duval** (copilote de Cédric Robert) : « D'une fiabilité exemplaire et ne casse pas de matériel. Même si l'on nous fait remarquer parfois que nous connaissons par cœur pas mal de spéciales, j'ai remarqué que nous étions encore plus performants quand les spéciales sont nouvelles pour tout le monde, c'est aussi l'une de ses qualités ! Peu importe les terrains, il est dans le peloton de tête. Malgré son physique d'athlète de comptoir (sic !), il a une forme olympique même après trente kilomètres au Rouergue. Son style spectaculaire et ses coups de frein à main légendaires. Son adaptation à n'importe quelle auto. Son fair-play et sa loyauté. »

### 2. Ses principaux défauts de pilote ?

**B. Fulcrand** : « Son impatience... et sa façon de ranger ses affaires ! »

**Y. Roche** : « En pilotage pur, je ne vois pas vraiment. Objectivement, il y a bien sûr toujours à améliorer. Malgré son jeune âge (21 ans), j'ai du mal à trouver des défauts dans sa technique. »

**B. Boulloud** : « Son humour toujours décalé, un peu lourd parfois. » (rire)

**Ch. Guieu** : « Son sens de l'attaque peut



**MÊME SI TOUS LES PROTOCOLES SONT MIS EN PLACE, LE RALLYE RESTE UN SPORT D'ADAPTATION.**

**BENJAMIN BOULLLOUD**



parfois le sanctionner. Un comportement spontané qui lui fait perdre son self-control. Il prend un tel plaisir dans la voiture que ça en devient parfois un peu brouillon. »

**J. Degout :** « Jamais satisfait comme moi. L'engagement dans les ES peut devenir un petit défaut sur l'asphalte. Il est devenu un adepte de la terre et sa conduite sur l'asphalte s'en ressent cette année. À force de reprendre les notes à zéro sur chaque rallye, j'ai la main droite qui fume en fin de recos ! »

**K. Millet :** « Il ne sait jamais où nous allons, où nous dormons ! »

**M. Duval :** « Vite défaitiste. Il prend beaucoup de place dans l'habitacle ! Il n'a jamais voulu "écraser" les autres pour y arriver, ce qui, humainement, n'est pas un défaut. »

### **3. Ce qui vous épaté le plus chez lui cette saison ?**

**B. Fulcrand :** « Sa capacité d'adaptation dans toutes les voitures dans lesquelles nous montons. »

**Y. Roche :** « J'en reviens aux qualités abordées dans la question 1 avec sa capacité d'adaptation. Si on ne prend que le Championnat de France, ce sont trois voitures différentes sur cinq manches, et même quatre avec des Fabia aux philosophies de set-ups complètement décalées. Le programme avance vraiment au coup par coup en fonction des opportunités et met en avant son mental vraiment bluffant. Et je ne parle pas des expériences terre ou circuit. Ce qui pourrait passer pour un programme "décousu" en l'analysant de façon détachée, il en fait une force, avec une prise d'expérience décuplée dans toutes les situations. »

**B. Boulloud :** « Son engagement et l'énergie qu'il met dans les spéciales. »

**Ch. Guieu :** « Nous avons connu un très bon début d'année avec une nouvelle équipe, une nouvelle voiture, un nouveau copilote auquel il doit faire confiance. Cela prouve une rapidité d'adaptation naturelle. »

**J. Degout :** « Ses chronos sur la terre, paradoxalement. Et ceux dans les ES

Benoît Fulcrand accompagne Yohan Rossel depuis que celui-ci a disputé ses premiers rallyes.



## **BENOÎT FULCRAND**

**Né le** 20 mai 1982 (37 ans).

**Réside à :** Nîmes (30).

**Profession :** chef d'atelier métallerie.

**Débuts en sport auto :** juin 2000.

**Collabore avec Yohan Rossel depuis :** avril 2014.

du dimanche au Vosges Grand Est. Franchement, il m'a bluffé ; il n'avait jamais mis les roues dans Corcieux, un monument. »

**K. Millet :** « Sa nette progression comparée à 2018, son travail en amont et ses connaissances en mécanique. »

**M. Duval :** « Sa faculté à s'endormir en trois secondes et à ronfler "comme un cochon", mais c'est ainsi depuis le début ! Il a su, encore une fois, se remettre dans une voiture différente et être performant. »

#### 4. Ce qu'il doit améliorer s'il veut gagner le Championnat ?

**B. Fulcrand :** « Simplifier un peu notre système de notes. »

**Y. Roche :** « Le revers de la médaille de cette saison hétéroclite est qu'il manque forcément de continuité dans l'approche des courses. Pendant que nos concurrents doivent adapter la voiture au rallye concerné, nous devons réapprendre un nouveau modèle. L'idéal serait donc de finir le Championnat sur la même voiture. Néanmoins, il faut remettre les faits dans leur contexte. Le Championnat de France n'était pas, initialement, un objectif ; il l'est devenu avec le soutien de Yacco... et nous en sommes particulièrement ravis. »

**B. Boulloud :** « Même si tous les protocoles sont mis en place, le rallye reste un sport d'adaptation. »

“ **SI ON NE CROIT PAS AU TITRE, AUTANT ARRÊTER TOUT DE SUITE.** ”  
YANNICK ROCHE

**Ch. Guieu :** « Il sait aller vite, mais le niveau du CFR est tellement élevé qu'il n'y a pas de place pour perdre 0s5. Donc, améliorer sa prise de notes, notamment dans la longueur des virages, être plus précis. »

**J. Degout :** « Retrouver ce feeling sur l'asphalte qu'il avait en 2016 en oubliant la terre. En toute honnêteté, il faudrait un concours de circonstances pour obtenir le titre asphalté. Nos adversaires sont extrêmement talentueux et nous partons de trop loin après le mauvais début de championnat. Mais attention ! Un Savoyard et un Dauphinois ne lâchent rien ! Si le budget nous permet d'être présents sur la fin de saison, nous ferons tout pour retrouver le podium de manière plus assidue. »

**K. Millet :** « Difficile de devoir améliorer des choses. Je dirais plutôt que nous devons rouler, rouler et encore rouler pour engranger un maximum d'expérience. »

**M. Duval :** « Sur la DS3 CHL/Bonneton/HDG, ajouter 100 ch au moteur et deux roues motrices. Trouver un mécène pour financer la fin de la saison en R5 afin de préparer 2020... qu'il nous financera aussi ! »

#### 5. Une anecdote que vous souhaitez raconter à propos de votre collaboration ?

**B. Fulcrand :** « Il commence à y en avoir quelques-unes. Comme ça, je pense à l'Allemagne 2017 : durant une nuit à l'hôtel, nous avons eu la visite impromptue d'un Allemand en sous-vêtements. Nous en rigolons encore ! »

**Y. Roche :** « Si je dois n'en retenir qu'une, c'est notre participation de dernière minute au Rallye de Hannut. En effet, pour pallier l'interdiction de faire des tests en France en raison de notre participation au Tour de Corse en WRC2 moins de trois semaines plus tard, cette épreuve nationale belge nous a permis de préparer Le Touquet. L'accueil de l'organisation a vraiment été au top. Les conditions d'adhérence, ou plutôt de non-adhérence, sont particulièrement délicates et le déroulement du rallye, dès les reconnaissances, est pour le moins, "folklorique". Nous n'avions encore jamais vu un concurrent demander une nouvelle heure de départ après avoir calé au démarrage... Quoiqu'il en soit, cela nous a clairement servi pour décrocher la victoire lors de la manche inaugurale. »

Adepte des notes sur tablette, Yannick Roche s'est fait remarquer en VHC avant de revenir vers le moderne.



### YANNICK ROCHE

**Né le** 26 novembre 1986 (32 ans).

**Réside à :** Dijon (21).

**Profession :** responsable de projets au sein d'un bureau d'études mécaniques dans l'industrie et copilote.

**Débuts en sport auto :** 2003.

**Collabore avec Nicolas Ciamin depuis :** Monte-Carlo 2019.

Benjamin Boulloud constitue avec Yoann Bonato une paire redoutable et expérimentée depuis 2002.



### BENJAMIN BOULLOUD

**Né le** 3 octobre 1983 (35 ans).

**Réside à :** Vaulnavéy-le-Bas et l'Alpe d'Huez (38).

**Profession :** copilote et moniteur de ski.

**Débuts en sport auto :** 2002.

**Collabore avec Yoann Bonato depuis :** 2002.

En sept ans, Christopher Guieu s'est forgé une solide expérience en France et à l'international.



### CHRISTOPHER GUIEU

**Né le** 24 mars 1991 (28 ans).

**Réside à :** Fayence (83).

**Profession :** pompier.

**Débuts en sport auto :** 2013.

**Collabore avec Quentin Gilbert depuis :** 2019.

# “ NOUS PRIVILÉGIONS LA CONVIVIALITÉ AU LIEU DE PASSER DES HEURES À APPRENDRE PAR CŒUR LES SPÉCIALES DEVANT UN ORDI.” MATTHIEU DUVAL

**B. Boulloud :** « Après une pause en tant que copilote de 2011 à 2016, j'ai retrouvé le baquet de Yoann au Mont-Blanc 2016. Après l'avoir gagné, nous avons enchaîné avec deux titres de Champion de France en 2017 et 2018. En rallye, rien n'est jamais fini. »

**Ch. Guieu :** « Le podium à Antibes où nous avons été les plus performants, le troisième consécutif, synonyme de passage en tête du Championnat et de n° 1 au départ du Vosges Grand Est, chez lui. Ultra contents ! »

**J. Degout :** « La finale du Top 14 en rugby avait lieu le samedi du Vosges Grand Est. Sylvain et moi adorons ce sport. Lui était pour Toulouse et moi pour Clermont. Dans le gîte, ça a "branché sévère". Et c'est lui qui a gagné ! J'ai fait la gueule après le match. C'est d'ailleurs un traître car, en roulant chez 2C (équipe auvergnate), nous ne pouvions être que pour Clermont ! » (rire)

**K. Millet :** « J'en aurais mille à raconter ; il ne se passe pas un rallye sans anecdotes ! Mais ce qui se passe ou se dit dans la voiture reste dans la voiture... » (rire)

**M. Duval :** « J'en ai une multitude ! Nous formons un vieux couple avec tellement de complicité... On pourrait nous comparer à Astérix et Obélix ! Nous sommes de vrais amoureux du sport auto. Même en 104 F2-11, nous serions heureux. Nous pratiquons avec le sérieux que tout le monde connaît, mais nous n'oublions pas que ce sont nos vacances et notre loisir. Nous sommes de l'ancienne école. Nous privilégions la convivialité au lieu de passer des heures à apprendre par cœur les spéciales devant un ordi. »

## 6. Votre pronostic sur le classement final du Championnat ?

**B. Fulcrand :** « 1. Rossel - 2. Bonato - 3. Ciamin. »

**Y. Roche :** « 1. Ciamin - 2. Rossel - 3. Bonato. Si on ne croit pas au titre, autant arrêter tout de suite. »

**B. Boulloud :** « Rossel a forcément l'avantage comptable pour l'emporter. Ciamin monte en puissance ; je pense qu'il sera encore plus fort cet automne. À mi-

saison, en 2018, nous avons le même écart de points avec le leader. Cela ne nous a pas empêché de remporter le titre. Donc, je suis confiant. Alors 1. Bonato - 2. Ciamin - 3. Rossel. »

**Ch. Guieu :** « Rossel a pris une belle avance. Tant que la mécanique ne l'embête pas et qu'il ne commet pas d'erreur, le titre est jouable. Il lui faut prendre des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places. Mais Bonato, qui n'a pas dit son dernier mot, et Ciamin vont pousser. Nous aurions pu jouer plus ce rôle si nous ne nous étions pas posés sur des pierres au Rouergue. Nous restons en lice, au moins pour le podium. Michel, en pleine confiance, n'est pas à oublier. Attraper les C3 à la régulière s'avère compliqué. Nous changeons d'équipe et nous conservons la Fabia. Le titre se jouera au Var. »

**J. Degout :** « 1. Rossel - 2. Bonato - 3. Ciamin. »

**K. Millet :** « 1. Rossel - 2. Bonato - 3. Gilbert. »

**M. Duval :** « Cédric Robert ! Ah non, le règlement du Championnat ne nous permet pas de jouer le titre avec notre vieille DS3 (sourire) ! J'espère que Bonato et Boulloud, nos équipiers depuis quelques années maintenant chez CHL, vont faire la passe de trois. Malgré tout, ça m'importe peu puisque nous ne pouvons pas y prétendre ! »

## Synthèse pronostic :

1. Rossel (quatre voix) - 2. Bonato (quatre) - 3. Ciamin (trois).

Jérôme Degout est l'un des rares copilotes à avoir remporté les trois titres majeurs nationaux.



## JÉRÔME DEGOUT

**Né le** 12 mai 1976 (43 ans).

**Réside à :** La Mure (38).

**Profession :** technicien spécialisé dans l'application peinture.

**Débuts en sport auto :** 2001.

**Collabore avec Sylvain Michel depuis :** 2016.

À 27 ans, Kevin Millet, certainement le plus grand copilote par la taille, a disputé déjà plus de 150 rallyes.



## KEVIN MILLET

**Né le** 26 mai 1992 (27 ans).

**Réside à :** La Rochelle (17).

**Profession :** copilote.

**Débuts en sport auto :** juin 2008.

**Collabore avec William Wagner depuis :** Mont-Blanc 2015 (one-shot) et février 2018 (Routes du Nord).

Désormais indissociable de Cédric Robert, Matthieu Duval apporte au Championnat sa personnalité et sa bonne humeur.



## MATTHIEU DUVAL

**Né le** 26 septembre 1981 (37 ans).

**Réside à :** Saint-Chamond (42).

**Profession :** artisan.

**Débuts en sport auto :** 1998.

**Collabore avec Cédric Robert depuis :** 2008 (Côte Roannaise en ouvreur).

# CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES TERRE



## 1. Ses principales qualités de pilote ?

**Lucie Baud** (copilote de Lionel Baud) :

« Calme, très rigoureux et persévérant. Notre équipage analyse beaucoup ses acquis et ses erreurs pour travailler dessus et aller chercher la perfection - également lors de nos visionnages de caméra, par exemple. Dans notre collaboration, j'apprécie cette recherche de perfection en travaillant toujours de manière intelligente. C'est la gestion de la pression qui m'impressionne quand même le plus. Le voyant toujours calme, j'ai appris à toujours rester concentrée et à visualiser notre principal objectif. Enfin, c'est un pilote très drôle. »

**Jacques-Julien Renucci** (copilote de Thibault Durbec) : « Spectaculaire, généreux... C'est dans sa nature ! Il aime relever les défis. Aucun obstacle n'est insurmontable. Pour lui, la notion de plaisir prime. Il profite des sensations offertes par sa voiture. »

**Alexandre Coria** (copilote de Vincent Dubert) : « Adaptation à la voiture. La terre est sa surface de prédilection, c'est sûr. Ça

vient de son père ! Il est à l'écoute, sérieux. Quand ces qualités sont alliées au travail, cela mène à être performant. »

**Frédéric Vauclare** (copilote d'Arnaud Mordacq) : « Combatif, il ne lâche rien. Pilote juste : nous avons disputé vingt-et-un rallyes ensemble, il n'a pas arraché une roue. Il roule dans le rythme où il faut rouler et c'est souvent le bon. Sa prise de notes ; il ne corrige pas grand-chose. Il monte dans la Mitsu juste au moment des reconnaissances. Se prépare physiquement. Débriefe pour améliorer ce qu'il est possible. Il sait ce qu'est le haut niveau de par son passé à moto et qu'il faut travailler pour y arriver. »

**Isabelle Galmiche** (copilote de Thomas Baudoin) : « Capacité d'adaptation à une voiture turbo et quatre roues motrices, volonté de progresser intelligemment. »

## 2. Ses principaux défauts de pilote ?

**L. Baud** : « Aucun (sourire)... même s'il devrait parfois plus écouter sa copilote (rire). »

**J.-J. Renucci** : « Trop généreux ! De temps en temps, il faut veiller à qu'il n'en fasse pas trop. »

**A. Coria** : « Plus jeune, il n'est pas allé chercher des infos techniques, certainement par souci de ne pas déranger et aussi parce qu'il évoluait dans une formule de promotion où tout le monde a la même voiture. Aujourd'hui, il est bien encadré avec Milano, PKM, Pirelli, Oreca... Trouver un défaut actuellement n'est pas évident. »

**F. Vauclare** : « Explosif. Quand il y a un paramètre qui ne va pas, un bruit ou une note qui est sur- ou sous-notée, il s'emporte et perd le fil. Au Haut-Var, une bavette tape. "Le pont est cassé. On s'arrête", me lance-t-il. J'ai dû le rassurer : "Ce n'est pas le pont !" C'est on/off tout de suite. Il n'analyse pas. »

**I. Galmiche** : « Organisation générale parfois à revoir. Côté un peu trop introverti. »

## 3. Ce qui vous épate le plus chez lui cette saison ?

**L. Baud** : « Cette saison, le plaisir que nous partageons ensemble chaque week-end est génial. J'ajoute son engagement, en alliant vies pro et sportive, ainsi que son pilotage et - encore - sa persévérance. »

## “ LES PRONOSTICS SONT FAITS POUR ÊTRE DÉJOUÉS...”

ISABELLE GALMICHE

**J.-J. Renucci :** « Avoir réussi à gagner les trois premières épreuves sur des profils de rallyes différents. Il a encore accompli des progrès. Il en reste d'autres à faire. »

**A. Coria :** « Adaptation à la voiture et capacité à se mettre dans le rythme. Le Charbo 2017 est le dernier rallye disputé. Dès les premières ES des Causses, je l'ai senti dans le coup. Ce projet de 500X R4 le motive. »

**F. Vaclare :** « Ne lâche rien. A toujours un objectif assez haut : si ce n'est pas le Groupe N, c'est la R4 de Dubert. Combattant hors pair, gagnant. S'il est déterminé à aller là-bas, il ira. Il me hisse à être à son niveau. »

**I. Galmiche :** « La vitesse de progression de son niveau de performance depuis le début du Championnat. Sa facilité de gestion de l'adhérence latérale. »

### 4. Ce qu'il doit améliorer s'il veut gagner le Championnat ?

**L. Baud :** « Il faut que nous nous fassions plus confiance lors de nos passages initiaux dans les premières spéciales du matin pour aller attaquer davantage. Mais c'est un travail d'équipe où pilote et copilote doivent évoluer et se perfectionner ensemble. Je serais aussi un peu pointilleuse sur les freinages (rire). »

**J.-J. Renucci :** « Terminer toutes les manches restantes. »

**A. Coria :** « Il faut bosser si nous voulons rester dans le coup. Dans le cadre de la promotion du kit R4, il faudrait disputer des manches européennes, voire mondiales, avec l'aide de partenaires. La saison en Mondial en 2016 (3<sup>e</sup> JWRC) lui a apporté une énorme expérience. Ce paramètre, ajouté au recul pris par rapport à la compétition suite à un arrêt et au fait d'évoluer avec une voiture nouvelle, fait qu'il est performant. »

**F. Vaclare :** « Avoir la voiture pour gagner le Championnat. »

**I. Galmiche :** « Il s'est très vite adapté au pilotage de la voiture. Par contre, il doit encore optimiser son système de notes. »

### 5. Une anecdote que vous souhaitez raconter à propos de votre collaboration ?

**L. Baud :** « Lors du Mont-Blanc 2016, je me suis endormie sur le routier. Heureusement, que nous étions sur nos

terres et que mon pilote connaissait le routier ! »

**J.-J. Renucci :** « Au Var 2015, premier rallye que nous disputons ensemble, il voit un drapeau corse (« JJ » est originaire de l'Île de Beauté) et veut faire le spectacle. Résultat : cabriole ! Alors maintenant, quand on voit un drapeau corse, il sait qu'il ne faut pas en rajouter... »

**A. Coria :** « Au Finlande 2016, pour les reconnaissances, nous disposions d'une voiture de location avec sièges chauffants. Nous nous amusions à les actionner l'un et l'autre sans se prévenir. Il faisait 35° dehors et autant sur nos fesses ! »

**F. Vaclare :** « Au Haut-Var, nous crevons cinq fois et cassons trois jantes en roulant au milieu de la piste. Cela faisait quatre ans que cela ne nous était pas arrivé ! Ce rallye a coûté cher avec le nombre de pneus passés, le réservoir percé, la pompe à essence et le berceau HS. »

**I. Galmiche :** « Lors d'un parc de regroupement du Haut-Var, notre premier rallye ensemble, nous étions en train de travailler nos vidéos. D'un seul coup, "Seb" Loeb, assis en face de nous, se lève

et dit : "Allez, viens je vais te dire ce qui passe à fond !"... Sympa, non ? »

### 6. Votre pronostic sur le classement final du Championnat ?

**L. Baud :** « 1. Baud - 2. Durbec - 3. Baudoin. »

**J.-J. Renucci :** « Je suis mauvais en pronostics, surtout quand ça me concerne. Seule certitude : le champion sera différent de celui de 2018 ! »

**A. Coria :** « 1. Durbec - 2. Baud - 3. Baudoin. Le titre va se jouer entre Durbec et Baud. Ils ont l'expérience des rallyes de cette fin de saison, connaissent leurs voitures et ont le potentiel. Baudoin est régulier et prend le temps d'apprendre la quatre roues motrices sur terre. Pour la 4<sup>e</sup> place, ce sera une bagarre entre Dubert et A. Mordacq même si chacun est esseulé dans sa catégorie. »

**F. Vaclare :** « Comme c'est parti : 1. Durbec - 2. Baud - 3. Baudoin. Ce dernier va continuer à apprendre. Crescendo, ça va être un client. »

**I. Galmiche :** « La logique de performance actuelle : 1. Durbec - 2. Baud - 3. Baudoin. Mais les pronostics sont faits pour être déjoués... »

### Synthèse pronostic :

1. Durbec (trois voix) - 2. Baud (trois) - 3. Baudoin (quatre).

Plus jeune des copilotes dans le Top 5 du Championnat, Lucie Baud a la particularité de seconder son père.



### LUCIE BAUD

**Née le** 22 décembre 1997 (21 ans).

**Réside à :** Lyon (69).

**Profession :** étudiante en école de commerce (master 1 spécialité ressources humaines).

**Débuts en sport auto :** janvier 2014.

**Collabore avec Lionel Baud depuis :** six saisons.

Avec ses multiples titres et son parcours, Jacques-Julien Renucci (en combinaison) est l'un des copilotes français les plus expérimentés.



### JACQUES-JULIEN RENUCCI

**Né le** 10 octobre 1971 (47 ans).

**Réside à :** Ajaccio (2A).

**Profession :** copilote.

**Débuts en sport auto :** 1994.

**Collabore avec le pilote actuel depuis :** quatre ans (Var 2015).

“ CETTE SAISON, LE PLAISIR QUE NOUS PARTAGEONS ENSEMBLE CHAQUE WEEK-END EST GÉNIAL. ”

LUCIE BAUD



En 2016, Vincent Dubert a fait confiance à Alexandre Coria pour sa saison en Mondial. Depuis, la collaboration se poursuit.



## ALEXANDRE CORIA

**Né le** 22 janvier 1993 (26 ans).

**Réside à :** Aumelas (34).

**Profession :** secrétaire-comptable dans l'entreprise familiale de travaux publics.

**Débuts en sport auto :** 2013 (pilote), 2015 (copilote).

**Collabore avec Vincent Dubert depuis :** 2016 (troisième saison).

Frédéric Vaublare dispute le Championnat Terre et collabore aussi avec Raphaël Astier sur l'asphalte.



## FRÉDÉRIC VAUCLARE

**Né le** 25 septembre 1970 (48 ans).

**Réside à :** Glun (07).

**Profession :** technicien commercial dans la menuiserie.

**Débuts en sport auto :** 1997.

**Collabore avec Arnaud Mordacq depuis :** 2015 (quatre saisons avec quelques remplacements en raison de doublons).

Isabelle Galmiche renoue cette saison avec la terre pour mener Thomas Baudoin en haut de l'affiche du rallye français.



## ISABELLE GALMICHE

**Née le** 19 novembre 1971 (47 ans).

**Réside à :** Héricourt (70).

**Profession :** professeur de mathématiques (formation pour adultes).

**Débuts en sport auto :** 1995.

**Collabore avec Thomas Baudoin depuis :** Haut-Var 2019.

La bonne opération au Championnat pour Lionel Baud.



**1** première victoire pour une R5 avec S. Michel et la Škoda Fabia à Langres où 15 WRC, dont 11 « PSA » (DS3, C4, 307 et 206), s'imposent.

**18** victoires d'affilée dans le Groupe N pour Arnaud Mordacq. Record à battre. La série s'arrête à ce chiffre suite à l'abandon (pompe à essence) à Langres. Le dernier remonte à l'Auxerrois 2015.

## ... ET CEN'EST PAS FINI!

L'ABANDON DE DURBEC PROFITE À BAUD ET BAUDOIN. ILS SE RELANCENT DANS LA COURSE AU TITRE.

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

### La course

Malgré quelques mésaventures (crevaison, figures...) sur un parcours rendu exigeant par la sécheresse, Th. Durbec n'est pas déstabilisé. Il semble même en mesure de viser une quatrième victoire d'affilée. Une stat est en sa faveur : il est 2<sup>e</sup> le premier soir, à l'instar de ses succès précédents. Comme dans les Causses, S. Michel est devenu son plus farouche adversaire après que St. Lefebvre ait connu une crevaison à chaque tour et une surchauffe moteur sur la C4 WRC de Cuoq qui le fait abdiquer samedi soir. Le pilote de la Fabia reprend les commandes avec 10s8 d'avance à mi-étape 2. « J'ai raté un virage, je suis allé dans un champ et la voiture a calé », confesse Thibault. À la réception de l'un des « whoops » dans l'avant-dernière ES, sa DS3 WRC effectue une ruade qui se termine avec un bloc hydraulique,

une courroie et un radiateur endommagés, synonymes de premier abandon de la saison. Plutôt que d'avoir de fortes chances d'être plié prochainement, l'intérêt du Championnat est relancé à trois manches de la fin. À la pointe de vitesse de Durbec, L. Baud répond par la régularité entre la 2<sup>e</sup> (troisième fois de suite) et la 3<sup>e</sup> place (Causses). Il est récompensé en prenant la tête pour 4 points. « Je suis content de recoller à Thibault », souligne Lionel avant d'aborder des épreuves qu'il compte au moins une fois à son palmarès. « Ça récompense les efforts de chacun et ça motive pour continuer à travailler. » Le troisième homme, lui aussi chez PH Sport, s'avère être Th. Baudoin. 3<sup>e</sup> pour la deuxième fois, il commet peu de fautes avec la C3 et se montre de plus en plus présent sur le devant de la scène en R5.



Le Championnat est relancé à l'issue d'une série de bosses mal conclue pour Thibault Durbec.

**108** partants dont 5 WRC (idem 2018) et 11 R5. Avec deux formules de promotion (15 du CFRJ et autant de la 208 Rally Cup), la série de cinq manches sous la barre des 100 prend fin pour l'épreuve au nord de la Loire.

## BILAN

Manche 4/7.

19/21 juillet.

Organisé par l'ASA Langres, à Langres (52).

20<sup>e</sup> édition.

428,29 km dont 123,76 km chronométrés divisés en 10 ES (5 différentes à disputer deux fois).

Conditions : temps chaud.

Engagés : 110 – Partants : 108 – Classés : 64.

Leaders : ES1 à 2 St. Lefebvre – ES3 à 7 Th. Durbec – ES8 à 10 S. Michel.

Meilleurs temps : S. Michel 4 – St. Lefebvre & Th. Durbec 3.

Classement final

1. S. Michel-Gorguilo (Škoda Fabia), 1h08min10s7 (1ers GrR, R5 & Trophée mixte by Michelin) – 2. L. & Lu. Baud (DS3 WRC), à 1min16s6 (1ers GrA & A8W) – 3. Th. Baudoin-I. Galmiche (Citroën C3), à 1min31s3 (R5) – 4. C. Feraud-JP. Lazzarini (C4 WRC), à 3min50s6 (A8W) – 5. Al-Kuwari-Marshall (Fabia), à 4min07s2 (R5) – 6. V. Dubert-A. Coria (Fiat 500 X), à 4min07s6 (1ers GrR4 FIA & R4 FIA 17) – 7. JB. Franceschi-Fi. Haut-Labourdette (Peugeot 208 VTI), à 7min15s9 (1ers R2 & 208 RC) – 8. Lapouille-Devienne (DS3), à 7min45s6 (R5) – 9. M. Franceschi-Manzo (208 VTI), à 8min00s0 (R2) – 10. P. Magnou-A. Vilanova (208 VTI), à 8min02s1 (R2) – 11. JM. Manzagol-Chiappe (Ford Fiesta), à 8min31s7 (R5) – 12. L. & C. Priolo (Fiesta), à 9min11s0 (R5) – 13. S. Lanquetin-M. Joly (208 VTI), à 12min23s3 (R2) – 14. A. Mollard-Eymin (208 VTI), à 13min54s7 (R2) – 15. Guinchart-Chatelain (Fabia), à 15min37s7 (R5) – 16. Vital-P. Decouzon (Saxo VTS), à 15min45s1 (1ers GrF2000 & F2-13) – 17. Gransagne-Cote Colisson (Renault Clio RS), à 15min49s1 (1ers F2-14) – 18. B. Curioz-A. Durand (Fiesta), à 16min41s8 (1ers R2J & CFR J) – 19. V. Cartier-L. Murcia (Fiesta J), à 16min51s4 (R2J) – 20. H. Margailan-Poujol (Fiesta), à 17min01s1 (R2J)...

DEUX ROUES MOTRICES

1. JB. Franceschi, 1h15min26s6 – 2. M. Franceschi, à 44s1 – 3. P. Magnou, à 46s2... 6. Vital, à 8min29s2 – 7. Gransagne, à 8min33s2 – 8. Zaldivar Zuccolillo, à 9min45s4... 10. Schutz, à 10min29s1... (idem 208 Rally Cup sauf précision).

Principaux abandons

A. Chassaniol-K. Mathieu (Mitsu Evo 4), F. & JL. Souffez (206 RC), S. François-Delfolie (AX GTI), ES1 – Gouy-Thilliez (C2 R2), av ES3 – A. Mortier-Forgez (DS3 R3), Belliaro-Amalberti (306 S16), ES3 – A. Mordacq-Vauclare (Mitsu Evo 9), pompe à essence ES4 – Y. Rossel-Fulcrand (C3 R5), suspension ; L. Mordacq-MN. Ratier (Mitsu Evo 9 R4), L. François-L. Bouvard (106 S16) ES6 – St. Lefebvre-Th. Dubois (C4 WRC), suite surchauffe moteur ; P. & M. Roché (Fabia R5), roue arrachée ; J. Mougin-Freidinger (Swift), W. & FI. Alvernhes (Mitsu Evo 10), JM. Raoux-Magat (Fabia R5), Vantillard-P. Darras (106 XSi), Quarroz-Volpi (Saxo T4), av ES7 – FI. Sabatier-M. Pelamourgues (106 S16), L. Casciani-Braquet (106 XSi), ES7 – Th. Durbec-JJ. Renucci & JCh. Beaubelgique-Pesenti (DS3 WRC), radiateur ; Campagnoli-Arena (Fiesta R5) ES9...

Tous mécanique sauf précision.

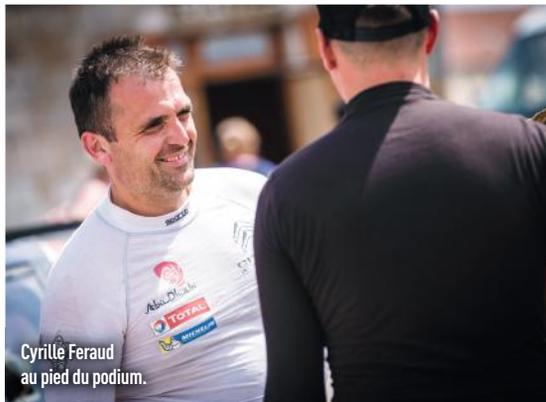
Classement

Trophée mixte by Michelin

1. Y. Rossel (4 v), 80 pts – 2. S. Michel (1 v), 55 – 3. W. Wagner, 40 – 4. Pellier (1 v), 20.

Manches suivantes

Mont-Blanc (5/7 septembre), Cardabelles (11/13 octobre).



Cyrille Feraud au pied du podium.

## LA QUESTION

# SYLVAIN MICHEL EST-IL MEILLEUR SUR LA TERRE?

La question mérite d'être posée en observant sa réussite en huit participations dans le championnat national Terre depuis 2018 : six podiums dont trois succès sur les quatre (au Savoie-Chautagne 2017) figurant à son palmarès et, bien entendu, un titre national. Sa victoire à Langres, sur un terrain rapide dominé généralement par les WRC (voir chiffres page précédente), confirme l'impression. S'ajoutent ses présences aux avant-postes en deux apparitions et vingt ES disputées : huit ES en tête et dix meilleurs temps (seul Durbec le devance). « J'ai roulé fort toute la journée », admet Sylvain alors qu'il vient de subtiliser, pour 4s7, les commandes à Thibault Durbec, victime d'une crevaison à l'arrière droit. « Dès le troisième virage dans l'ES1, je me suis bien senti. J'ai adopté un bon rythme et une bonne attaque. » Son style de pilotage, plutôt agressif et offensif, semble s'exprimer le mieux. « Nous avons su rester lucides en sachant attaquer aux moments opportuns et ça a payé », ajoute-t-il à Langres. Adoptée depuis ses débuts sur la terre et maîtrisée par son équipe, 2C Compétition, la Fabia lui convient parfaitement. « L'empattement est favorable pour que cette voiture s'exprime idéalement. Surtout, elle bénéficie d'un très bon équilibre sur la terre », justifie-t-il. « Les sensations sont au top. »

## Avec la Fabia Evo dès la rentrée

Sur l'asphalte, qu'il pratique depuis ses débuts en 2011 et où il a été sacré en 2016, le pilote, qui aura 28 ans le 27 octobre, connaît une réussite moindre depuis son retour dans le Championnat au Var 2018 face à une concurrence affûtée et disposant de R5 de dernière génération : quatre Top 6 dont une 3<sup>e</sup> place au Rouergue côté positif ; trois abandons dont deux conséquences de sorties (Var et Le Touquet) et un seul meilleur temps signé à Antibes côté négatif. Il occupe actuellement la 5<sup>e</sup> place provisoire (à égalité avec William Wagner) du Championnat, à 73 points du leader, Yohan Rossel. Depuis le Lyon-Charbo, Sylvain s'est ressaisi et, du coup, s'est relancé dans la course aux titres en rapport avec Michelin. Dans le « Trophée », il est passé en tête des R5 grâce à sa régularité (deux fois 2<sup>e</sup>, une fois 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>) ; en tant que premier dauphin, il pointe à 51 points (soit quasi deux succès) du premier, Cédric Robert avec sa DS3 R3. Dans le « Mixte », son succès à Langres lui permet d'avoir en ligne de mire la dotation pneus dans le WRC2020 (prochaine étape de sa carrière ?). Et les Cardabelles figurent au programme d'une deuxième partie de saison avec une évolution majeure : « Dès le Mont-Blanc, je vais disposer de la Škoda Fabia R5 Evo et repartir de zéro sur asphalte. L'équipe et moi allons faire en sorte d'avoir le même feeling que sur la terre. »



Désormais concentré sur la deuxième partie de saison.

C'est certainement sur la terre que le style de pilotage de Sylvain Michel s'exprime le mieux.



# SACRÉE SÈCHERESSE



1<sup>er</sup> R3, 20<sup>e</sup> Gr. R, 26<sup>e</sup> - Sylvain Cachod-Aurélien Pourcelot (Citroën DS3 R3).

Le terrain sec et la chaleur estivale ont engendré de nombreuses crevaisons, une sélection et quelques surprises parmi les concurrents de cette 20<sup>e</sup> édition.

Textes Frédéric Dart. Photos Pierrick Le Breton, François Bodin & Bastien Roux.

## GROUPE A/FA (27 PARTANTS, 14 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 2 St. Lefebvre – ES3 à 8 Th. Durbec – ES9 à 10 L. Baud.

**Meilleurs temps :** Th. Durbec 4 – St. Lefebvre & L. Baud 3.

## A8W (5 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Idem groupe.

## A8 (5 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 10 G. Tardy.

**M.t. :** G. Tardy 7 – Maron-Girard 2 – De Carli 1.

## A7 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 10 Spart.

**M.t. :** Spart 8 – Mallard 2.

## A6K (9 PARTANTS, 4 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 5 J. Bréchet – ES6 JB. Houssin.

**M.t. :** JB. Houssin 5 – J. Bréchet 4 – J. Vanson 1.

## A6 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 6 Fl. Sabatier – ES7 à 10 Ramel.

**M.t. :** Fl. Sabatier 6 – H. Gagneur 3 – Ramel 1.

## A5 (2 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

M. Mauvais.

## GROUPE R (53 PARTANTS, 32 CLASSÉS)

**Leader & m.t. :** ES1 à 10 S. Michel.

## R5 (11 PARTANTS, 7 CLASSÉS)

Idem groupe.

## R4 (2 PARTANTS, 0 CLASSÉ)

**Leader & m.t. :** ES1 à 5 L. Mordacq.

## R3 (4 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 10 Cachod.

**M.t. :** Cachod 6 – L. Mourey 3 – Bazalgette 1.

## R2 (20 PARTANTS, 12 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 10 JB. Franceschi.

**M.t. :** JB. Franceschi 5 (dont 1 temps forfaitaire) – P. Magnou 2 – L. Astier, Rousselin & M. Franceschi 1

## R2J (15 PARTANTS, 10 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 2 D. Mattei – ES3 Louvel – ES4 à 5 Pontal – ES6 à 10 B. Curioz.

**M.t. :** H. Margaillan & Ribaud 3 – V. Cartier 2 – D. Mattei & Louvel 1.

## GROUPE R4 FIA & R4 FIA 17 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

V. Dubert.

## GROUPE F2000

### (15 PARTANTS, 9 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 6 Vital – ES7 Gransagne – ES8 Vital – ES9 Gransagne – ES10 Vital.

**M.t. :** Vital 6 – Gransagne 3 – A. Germain 1.

### F2-14 (9 PARTANTS, 5 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 10 Gransagne.

**M.t. :** Gransagne 8 – Tirat 2.

## F2-13 (5 PARTANTS, 4 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 10 Vital.

**M.t. :** Vital 8 – Cayla & A. Germain 1.

## F2-12 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

S. François (abandon ES1).

## GROUPE N/FN (13 PARTANTS, 8 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 3 A. Mordacq – ES4 à 5 E. Guignard – ES6 J. Chassaniol – ES7 à 10 P. Schutz.

**M.t. :** E. Guignard 6 – A. Mordacq 3 – P. Schutz 1.

## N4 (4 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 3 A. Mordacq – ES4 à 5 E. Guignard – ES6 à 10 J. Chassaniol.

**M.t. :** E. Guignard 6 – A. Mordacq 3 – J. Chassaniol 1.

## N3 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leader & m.t. :** ES1 à 10 P. Schutz.

## N2 (4 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 3 J. Mougin – ES4 à 5 Dolgopyatoff – ES6 à 10 Guibertin.

**M.t. :** Dolgopyatoff 4 – J. Mougin & Guibertin 3.

## N1 (2 PARTANTS, 1 CLASSE)

**Leader :** ES1 à 10 Vuittenez.

**M.t. :** Vuittenez 9 – L. Casciani 1.

1<sup>er</sup> A8, 4<sup>e</sup> Gr. A, 30<sup>e</sup> : Guillaume & Vincent Tardy (Subaru Impreza WRX).



1<sup>er</sup> N2, 6<sup>e</sup> Gr. N, 41<sup>e</sup> : Pierre-Henri Guibertin-Jimmy Charreyron (Peugeot 106 16S).



1<sup>er</sup> A7, 11<sup>e</sup> Gr. A, 49<sup>e</sup> : Patrick Spart-Luis Campanico (Peugeot 206 RC).



1<sup>er</sup> N1, 6<sup>e</sup> Gr. N, 54<sup>e</sup> : Victorien Vuittenez-Raphaël Lepaul (Peugeot 106 XSi).



1<sup>er</sup> Gr. N & N3, 25<sup>e</sup> : Patrice Schutz-Éric Leidemer (Renault Clio RS).



1<sup>er</sup> A6K, 3<sup>e</sup> Gr. A, 27<sup>e</sup> : Jean-Benoît Houssin-Aurélien Gozet (Citroën Saxo T4).



2<sup>e</sup> A6, 9<sup>e</sup> Gr. A, 45<sup>e</sup> : Hervé Gagneur-Benoît Bruchard (Citroën Saxo VTS).



1<sup>er</sup> A5, 13<sup>e</sup> Gr. A, 57<sup>e</sup> : Michel Mauvais-Sébastien Tisserand (Peugeot 205 Rallye).



1<sup>er</sup> Gr. F2000 & F2-13, 16<sup>e</sup> : Jean-Pierre Vital-Pierre Decouzon (Citroën Saxo VTS).



## LA PERF PATRICE SCHUTZ

Premier rallye sur la terre, première victoire en N3 et, surtout, dans le Groupe N... L'exploit, historique avec une deux roues motrices, est signé par Patrice Schutz, qui a loué une Renault Clio RS au Team Guiardel Compétition. Alors que les concurrents avec des quatre roues motrices subissaient des déconvenues (pompe à essence pour A. Mordacq, crevaisons ou touchettes pour les autres), l'Alsacien, qui a la particularité d'avoir disputé 51 rallyes depuis 2008, tous sur Renault Clio (16S, RS N3 puis F2-14 et R3 depuis 2015), en fait bon usage : « Je n'ai pas commis une boulette du week-end. Et j'ai pris un pied d'enfer ! ».

1<sup>er</sup> F2-14,  
2<sup>e</sup> Gr. F2000,  
17<sup>e</sup> : Alexandre Gransagne-Maxime Cote Colisson (Renault Clio RS).



1<sup>er</sup> N4, 2<sup>e</sup> Gr. N, 32<sup>e</sup> : Jacky Chassaniol-Frank Tromel (Mitsubishi Evo 9).



Thomas Baudoin s'abonne  
à la 3<sup>e</sup> place.



4

victoires sur WRC (2013 sur 307, 2015 sur Fiesta, 2018 et 2019 sur DS3, record) en 8 éditions du Terre de Lozère pour Lionel Baud.

5

fois une DS3 WRC (particulièrement celle de Baud) et une R5 (dont trois 3<sup>e</sup> places pour Baudoin avec la C3) ont figuré sur le podium depuis le début de la saison.

# AVANTAGE BAUD

EN S'IMPOSANT POUR LA PREMIÈRE FOIS DE LA SAISON, LE SAVOYARD ACCENTUE SON AVANCE AU CHAMPIONNAT SUR SON RIVAL POUR LE TITRE, THIBAUT DURBEC, PAS VERNI.

TEXTES FRÉDÉRIC DART. PHOTOS BASTIEN ROUX, PIERRICK LE BRETON & PATRICE MARIN.

## La course

Hormis les « intrusions » de Rossel (2<sup>e</sup> au Causses), H. Margaillan (3<sup>e</sup> au Castine) et S. Michel (1<sup>er</sup> à Langres, voir pages précédentes), une hiérarchie s'impose cette saison en tête des rallyes terre. Le Lozère confirme la régularité et la fiabilité de Th. Baudoin en R5, même s'il pioche encore légitimement dans les réglages de la C3, et le duel pour le titre entre Th. Durbec et L. Baud. Féraud reconnaît : « Pour moi, c'est difficile de faire mieux que 4<sup>e</sup>. Les trois de devant sont intouchables. Ils travaillent bien et disposent de bonnes voitures. Ils méritent leurs places ».

Les écarts entre les deux DS3 WRC de tête se réduisent à l'arrivée des ES. Le premier jour, Baud, qui reprend le dessus dans l'ultime ES, rejoint Mende en tête avec 1s9 d'avance sur son adversaire. Dès l'entame dominicale, un pécule d'une douzaine de secondes se crée puis se réduit de moitié (5s5) à l'amorce des

derniers 37,2 km. Le vainqueur des trois premières manches doit abdiquer à cause d'une boîte de vitesses récalcitrante (il finit sur deux rapports) et laisser filer encore quelques points sur Baud qui semble avoir haussé son niveau : « Il a fallu rouler fort tout le week-end. Avec juste quelques secondes d'écart, la pression était élevée. Dans les deux dernières ES, nous n'avons rien lâché. Nous allons continuer comme ça, à travailler ». Durbec sait ce qu'il lui reste à faire : « Il va falloir gagner les deux dernières manches ».

La 4<sup>e</sup> place du Championnat se joue entre V. Dubert et A. Mordacq, auteur de quelques temps de valeur (neuf fois dans le Top 10, quatre Top 5). Une roue arrière gauche ouverte sur la Mitsu Evo 9 Gr. N dans l'ultime ES inverse les positions au classement. Le pilote de la 500X R4, qui signe son meilleur résultat (5<sup>e</sup>), s'offre une bouffée d'air de deux points de plus (cinq contre trois au départ).

Pour son apprentissage de la terre, Jean-Marc Manzagol fait preuve de régularité.



83

partants (comme en 2014) dont 4 WRC (idem 2018), 10 R5 (une de plus) et 12 de la 208 Rally Cup. Pour la cinquième fois en huit éditions, l'épreuve descend sous la barre des 95 partants.

## BILAN

Manche 5/7

30 août/1<sup>er</sup> septembre

Organisé par l'ASA Lozère, à Mende (48)

8<sup>e</sup> édition

358 km dont 143,90 km chronométrés divisés en 11 ES (5 différentes à disputer deux fois, 1 une fois).

**Conditions :** Temps ensoleillé le samedi matin avec de plus en plus de nuages en fin de journée. Averses et nuages le dimanche.

**Engagés :** 89 – Partants : 83 – Classés : 58.

**Leaders :** ES1 à 3 L. Baud – ES4 à 5 Th. Durbec – ES6 à 11 L. Baud.

**Meilleurs temps :** L. Baud 6 – Th. Durbec 5.

**Classement final**

1. L. & Lu. Baud (Citroën DS3 WRC), 1h31min21s6 (1ers GrA & A8W) – 2. Th. Durbec-JJ. Renucci (DS3 WRC), à 57s9 (A8W) – 3. Th. Baudoin-I. Galmiche (Citroën C3), à 1min54s3 (1ers GrR & R5) – 4. C. Feraud-JP. Lazzarini (C4 WRC), à 4min39s3 (A8W) – 5. V. Dubert-A. Coria (Fiat 500 X), à 5min08s5 (1ers R4F) – 6. A. Mordacq-Vauclare (Mitsu Evo 9), à 5min42s5 (1ers GrN & N4) – 7. JM. Manzagol-F. Gordon (Ford Fiesta), à 6min13s8 (R5) – 8. B. & Ch. Munster (Skoda Fabia), à 6min17s3 (R5) – 9. JCh. Beaubelique-Pesenti (DS3 WRC), à 6min46s2 (A8W) – 10. L. Astier-G. Dini (Peugeot 208 VTi), à 8min05s0 (1ers R2 & 208 RC) – 11. Louvel-Vida (Fabia), à 8min14s1 (R5) – 12. A. Fotia-Sirugue (208 VTi), à 8min43s6 (R2) – 13. P. Magnou-A. Vilanova (208 VTi), à 9min27s8 (R2) – 14. Clarety-V. Lacoste (Mitsu Evo 10), à 10min11s3 (1ers R4) – 15. Ch. Marti-Laviale (Mitsu Evo 9), à 12min21s7 (1ers A8) – 16. FX. Blanc-De Turckheim (208 VTi), à 13min19s9 (R2) – 17. Rieu-Th. Escartefigue (C3), à 13min33s3 (R5) – 18. Campagnoli-Arena (Fiesta), à 13min58s6 (R5) – 19. A. Masclaux-Gontier (Subaru Impreza GT), à 14min05s2 (A8) – 20. Rousselin-Malfroy (208 VTi), à 15min05s0 (R2)...

**DEUX ROUES MOTRICES**

1. L. Astier, 1h39min26s6 – 2. A. Fotia, à 38s6 – 3. P. Magnou, à 1min22s8...  
9. Vital, à 11min24s4 – 10. Dazy, à 12min05s2... (idem 208 Rally Cup sauf précision).

**Principaux abandons**

J. Bréchet-J. Escartefigue (Saxo T4), boîte de vitesses ES1 – J. Mougin-Chariot (Swift), ES2 – G. Giraud-M. Pelamourgues (Saxo T4), ap ES2 – E. Guignard-Meffre (Impreza STi), av ES4 – L. & C. Priolo (Fiesta), Maron-Girard-Mure (Mitsu Evo 9), ap ES4 – Ciamin-Y. Roche (500 X), transmission ES6 – P. Dejean-L. Currat (Fiesta), F. Fontaine-Bard (Mitsu Evo 5), av ES7 – J. Chassaniol-Tromel (Mitsu Evo 9), Regord-Turquet (205), sortie ES7 – Belliardo-Amalberti (306 S16), L. Casciani-Lombart (106 XSi), ES8 – Y. & V. Panagiotis (Mitsu Evo 9), Falco-Boueri (Mitsu Evo 9), ap ES9 – Frelaut-Alary (206 RC), av ES10 – Caumes-Sagnes (Mitsu Evo 9), ap ES11 – L. Goujon-Laperrière (206 RC), ES11 – JF. Allemand-Josserand (106 S16), raison perso ap ES11...

Tous mécanique sauf précision.

**Classements Championnats**

**Pilotes :** 1. L. Baud, 170 pts – 2. Th. Durbec, 157 – 3. Th. Baudoin, 145 – 4. V. Dubert, 106 – 5. A. Mordacq, 101 – 6. Féraud, 77 – 7. Vital, 65 – 8. JM. Manzagol, 64 – 9. P. Magnou, 63 – 10. J. Bréchet & Tirat, 61...

**2 roues motrices :** 1. P. Magnou, 113 pts – 2. JB. Franceschi, 89 – 3. S. Lanquetin, 88 – 4. L. Astier, 86 – 5. M. Franceschi, 77 – 6. Tirat, 76 – 7. Vital, 73...

**Manches suivantes**

Cardabelles (11/13 octobre), Vaucluse (8/10 novembre).

**Stats**

**Championnat :**

**Victoires :** Th. Durbec 3 (Causses, Castine, Haut Var), L. Baud (Lozère), S. Michel (Langres), 1.

**Leaders :** 1. Th. Durbec, 24 ES – 2. L. Baud, 14 – 3. S. Michel, 8 – 4. M. Margailan, 4 – 5. St. Lefebvre, 2 – 6. Loeb, 1.

**Meilleurs performers :** 1. Th. Durbec, 17 meilleurs temps – 2. S. Michel, 10 – 3. L. Baud & Loeb, 8 – 4. M. Margailan & St. Lefebvre, 3 – 5. Th. Baudoin, 3 (dont 1 ex æquo) – 6. C. Feraud, 1 – 7. Falco, 1 ex.

53 ES disputées.

**Leader :** Th. Durbec, manches 1 à 3. L. Baud manches 4 à 5.

Le jeune Hugo Louvel découvre la R5.



## EXPÉRIENCE

# « DE L'INTÉRIEUR, WAOUH! »

NOTRE PHOTOGRAPHE NE PREND PAS QUE DES PHOTOS DE L'EXTÉRIEUR. À L'OCCASION, IL MONTE DANS LE BAQUET DE DROITE ET PARTAGE LES SENSATIONS RESENTIES. PREMIER ÉPISODE À BORD DE LA DS3 WRC À CÔTÉ DE THIBAUT DURBEC.

TEXTE & PHOTOS BASTIEN ROUX.

« **Q**uand aurais-je l'honneur de monter à tes côtés un de ces jours ? », ai-je lancé dans un message Facebook à Thibault Durbec. Réponse concrète à Vauxbons (52), lors des essais de PH Sport en préparation du Terre de Langres : je me retrouve à la place de Jacques-Julien Renucci dans le baquet de droite de la DS3 WRC. Je m'harnache, branche la radio et patiente bien sagement, téléphone à la main, pendant que « Thib' » s'installe à son tour après quelques étirements. Selfie, contact, démarrage, Kevin, le chef de voiture, nous fait reculer de l'assistance et c'est parti direction la « spéciale ». Quelques mots échangés avant le départ où je trépigne d'impatience de prendre quelques G latéraux et de regarder la route défilier par la fenêtre ! Le départ de la base est plutôt rapide, avec pas mal d'enchaînements à haute vitesse. La voiture absorbe toutes les aspérités de la route défoncée. On se croirait sur asphalté, puis le droite 90, là-bas au fond, me rappelle bien que nous sommes ailleurs. Un petit appel/contre-appel, ce virage est négocié « par les portes ». Cette sensation de glisser est juste géniale !

Dans un sous-bois où chaque arbre passe à quelques centimètres des ailes de la DS3 WRC, je serre un peu les fesses mais rien n'y fait, la route ne s'élargit pas pour autant ! Je vois le jour à la sortie du sous-bois. Ce droite, où une ornière s'est formée au fur et à mesure des passages, nous projette un peu dans le champ. Puis cette longue ligne droite nous fait prendre de la vitesse jusqu'au sixième rapport. Sur le gros frein, ma tête est projetée vers l'avant, la gauche, puis la droite (merci le Hans d'exister) ! Ce passage m'avait vraiment impressionné de l'extérieur mais alors de l'intérieur, waouh ! Être obligé de regarder par la fenêtre pour voir là où nous devons aller est vraiment une sensation indescriptible ! J'entends les gros cailloux qui frottent sous la caisse en espérant que l'un d'entre eux ne viennent pas embrasser mon arrière-train... Allez, nous attaquons les cinq cents derniers mètres, un bout d'asphalte, une grosse corde où la moitié de la voiture est largement plongée à l'intérieur et retour sur terre. Je prends le temps de regarder Thibault s'appliquer, se battre avec le volant, taper dans la pédale du milieu avec son pied gauche, plein gaz, je lève la tête et nous voilà encore par les portes, en glisse, à frôler bien sagement le fossé à l'extérieur... Il remet la voiture en ligne et - hop ! - terminé. Il coupe le bang et nous rentrons tranquillement à la base en débrieffant ces quelques kilomètres avalés. « Alors, ça t'a plu ? » me demande-t-il. Évidemment ! La DS3 s'arrête, proche de l'assistance. Je le remercie pour la quatre-vingt-huitième fois avant de quitter l'habitacle à moitié transpirant. C'est juste incroyable d'avoir pris place dans cette DS3 WRC pilotée par Sébastien Ogier en 2011...



Bastien Roux à côté de Thibault Durbec.

« Être obligé de regarder par la fenêtre pour voir là où nous devons aller est vraiment une sensation indescriptible ! »



# LES INAMOVIBLES

Arnaud Mordacq et Vincent Dubert sont les seuls pilotes à avoir remporté quatre fois leurs classes respectives en cinq manches. Jean-Pierre Vital est sur une lancée de trois victoires en F2-13 dont les deux dernières en tête du Groupe F2000.

Textes Frédéric Dart. Photos Pierrick Le Breton & Patrice Marin.



1<sup>er</sup> Gr. F2000 & F2-13, 30<sup>e</sup> : Jean-Pierre Vital-Pierre Decouzon (Citroën Saxo VTS).

## GROUPE A/FA (21 PARTANTS, 16 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 3 L. Baud – ES4 à 5 Th. Durbec – ES6 à 11 L. Baud.

**Meilleurs temps :** L. Baud 6 – Th. Durbec 5.

## A8W (4 PARTANTS, 4 CLASSÉS)

Idem groupe.

## A8 (7 PARTANTS, 5 CLASSÉS)

**Leader :** ES1 à 11 Ch. Marti.

**M.t. :** Ch. Marti 10 – A. Masclaux 1.

## A7S (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

D. Julia.

## A7 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 3 A. Rocher – ES4 à 11 J. Ferrier.

**M.t. :** A. Rocher 6 – J. Ferrier 4 – Frelaut 1.

## A6K (4 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 2 G. Giraud – ES3 à 11 F. Combe.

**M.t. :** F. Combe 8 – G. Giraud 2 – A. Chassaniol 1.

## A6 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 2 H. Gagneur – ES3 à 11 B. Martinet.

**M.t. :** B. Martinet 9 – H. Gagneur 2.

## GROUPE R (31 PARTANTS, 24 CLASSÉS)

**Leader & m.t. :** ES1 à 11 Th. Baudoin.

## R5 (10 PARTANTS, 8 CLASSÉS)

Idem groupe.

## R4F (2 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

**Leader :** ES1 à 11 V. Dubert.

**M.t. :** V. Dubert 9 – Ciamin 2.

## R4 (3 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

**Leaders :** ES1 à 9 Falco – ES10 à 11 Clarety.

**M.t. :** Falco 8 dont 1 ex æquo – Clarety 3 (1) – Caumes 1.

## R3 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

J. Lavigne.

## R2 (15 PARTANTS, 12 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 5 J.-B. Franceschi – ES6 à 11 L. Astier.

**M.t. :** J.-B. Franceschi 9 – L. Astier 2.

## GROUPE F2000 (14 PARTANTS, 10 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 à 2 Vital – ES3 Tirat – ES4 à 11 Vital.

**M.t. :** Vital 6 – B. Bergounhe 2 – Tirat, C. Ginier & Dazy 1.

## F2-14 (10 PARTANTS, 7 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 B. Bergounhe – ES2 à 3 Tirat – ES4 Dazy – ES5 B. Bergounhe – ES6 à 11 Dazy.

**M.t. :** B. Bergounhe 6 – Dazy 3 – Tirat & C. Ginier 1.

## F2-13 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leader & m.t. :** ES1 à 10 Vital.

## F2-12 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

Grevot.

## GROUPE N/FN (17 PARTANTS, 9 CLASSÉS)

**Leader & m.t. :** ES1 à 11 A. Mordacq.

## N4 (9 PARTANTS, 6 CLASSÉS)

Idem groupe.

## N3 (3 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

**Leaders :** ES1 à 3 L. Goujon – ES4 à 5 Brajon – ES6 L. Goujon – ES7 à 11 Brajon.

**M.t. :** Brajon 6 – L. Goujon 5.

## N2 (4 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

**Leaders :** ES1 J. Mougín – ES2 à 11 Vaillé.

**M.t. :** Vaillé 6 – J.-F. Allemand 3 – J. Mougín & V. Bres 1.

## N1 (1 PARTANT, 0 CLASSÉ)

ES1 à 3, 7 L. Casciani.

1<sup>er</sup> A8, 5<sup>e</sup> Gr. A, 15<sup>e</sup> : Christian Marti-  
Jean-Marc Laviale (Mitsubishi Evo 9).



1<sup>er</sup> N3, 7<sup>e</sup> Gr. N, 40<sup>e</sup> : Ludovic Brajon-  
Thierry Salanson (Renault Clio RS).



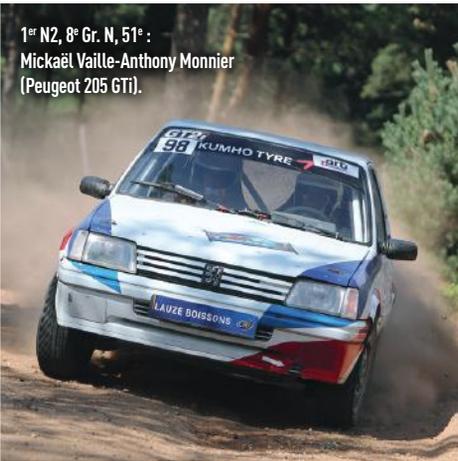
1<sup>er</sup> F2-14, 2<sup>e</sup> Gr. F2000, 31<sup>e</sup> :  
Jean-Pierre Dazy-Didier Loizeaux  
(Renault Clio RS).



1<sup>er</sup> A7S, 7<sup>e</sup> Gr. A, 21<sup>e</sup> : David Julia-Estelle Lacalle  
(Peugeot 207 S2000).



1<sup>er</sup> N2, 8<sup>e</sup> Gr. N, 51<sup>e</sup> :  
Mickaël Vaille-Anthony Monnier  
(Peugeot 205 GTI).



1<sup>er</sup> A7, 1<sup>er</sup> Gr. A, 46<sup>e</sup> : Jérôme Ferrier-  
Ludovic Maurin (Peugeot 206 RC).



2<sup>e</sup> N4 & GrN, 22<sup>e</sup> : Yannick & Brice  
Lopez (Subaru Impreza WRX)



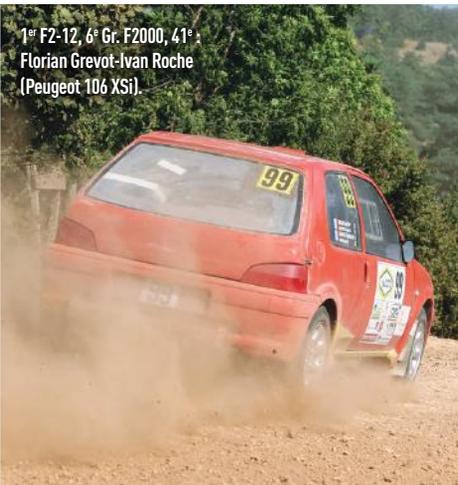
1<sup>er</sup> A6, 11<sup>e</sup> Gr. A, 42<sup>e</sup> : Benjamin  
Martinet-Amélie Caulet-Cailhol  
(Peugeot 106 S16).



1<sup>er</sup> A6K, 10<sup>e</sup> GrA, 37<sup>e</sup> : Fabien & Ludovic Combe  
(Peugeot 206 XS)



1<sup>er</sup> F2-12, 6<sup>e</sup> Gr. F2000, 41<sup>e</sup> :  
Florian Grevot-Ivan Roche  
(Peugeot 106 XSi).



1<sup>er</sup> R4, 9<sup>e</sup> Gr. R, 14<sup>e</sup> :  
Jérôme Clarety-  
Vincent Lacoste  
(Mitsubishi Evo 10).



Disponible maintenant

# WRC 8

THE OFFICIAL GAME



BIGBEN

PS4

XBOX ONE

EPIC

NINTENDO SWITCH

KT

©2019 Published by Bigben Interactive and developed by KT Racing. PS4 and PlayStation are registered trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc. All rights reserved. ©2018 Nintendo. Nintendo Switch and Joy-Con are trademarks of Nintendo. Epic, Epic Games, and the Unreal Engine logo are trademarks of Epic Games, Inc. Reg. U.S. Pat. & Tm. Off. and elsewhere. Epic Games Store and its logo are trademarks of Epic Games, Inc. All other trademarks are the property of their respective owners. An official product of the FIA World Rally Championship, under licence of the WRC Promoter GmbH and the Fédération Internationale de l'Automobile. Manufacturers, cars, names, brands and associated imagery featured in this game are trademarks and/or copyrighted materials of their respective owners. "WRC" and the WRC logo are registered trademarks of the Fédération Internationale de l'Automobile. All rights reserved.

# MÉTIER: COORDINATEUR

Première partie de notre volet consacré aux responsables des formules de promotion qui décrivent leurs fonctions.

TEXTES FRÉDÉRIC DART. PHOTOS BASTIEN ROUX.



Philippe Soulet (à gauche, en noir) coordonne le Championnat Junior.

**A**u sein de la FFSA, Philippe Soulet multiplie les tâches. Depuis trois ans, l'une d'entre elles consiste à coordonner le Championnat de France des Rallyes Junior. Il passe d'un interlocuteur à l'autre : « Je suis en relation avec les organisateurs de chaque manche et en liaison avec les teams et les pilotes afin de constituer un plateau. Lors de l'épreuve, il faut gérer les concurrents, je dirais même les mater. Mon rôle est d'être à l'écoute de chacun et de le contenter au maximum ». Le travail débute quelques jours avant le rallye avec la mise en place du parc d'assistance, un véritable « village des Juniors », selon un cahier de charges précis. « Nous fournissons les tentes et la logistique à chaque équipage. C'est compliqué à gérer, plusieurs teams étant engagés dans plusieurs catégories. Alors, il faut organiser au mieux en amont. C'est bien

que tous les acteurs et accompagnateurs soient réunis en même temps et dans un même lieu en présence d'un vivier de partenaires. Ce parc unique est important afin qu'une bonne ambiance existe et soit maintenue. Pour cela aussi, nous organisons des briefings... "apéros". »

## Expérience en circuit

Durant la compétition, Philippe est un peu partout : « Je me déplace sur les points stop pour voir le déroulement de la course et je suis à la structure point central dans le parc d'assistance. Je suis là pour gérer les imprévus logistiques, sportifs et d'encadrement. Parfois, il faut expliquer les décisions de la direction de course et du collège des commissaires sportifs, qui nous consultent également. Mon but est de veiller à ce qu'il n'existe pas de disparité entre tous et de trouver les bonnes solutions. Ou plutôt les

moins mauvaises. » Il peut compter sur une équipe « réduite » constituée de Margaux Baheux - qui gère également les concurrents - et de deux commissaires techniques dédiés au CFRJ (Laurent Querry et Robert Voisin). Le suivi technique (pièces détachées, conseils...) est assurée par un ingénieur et un magasinier M-Sport dépêchés pour « aider les concurrents au maximum ». Son expérience durant vingt ans en circuit, notamment en SuperTourisme et F3 - « une bonne formation » - auprès des Serge Saulnier et autre Frédéric Vasseur et en tant qu'opérateur de Championnats de France, est indéniablement un plus. « Par rapport à la monoplace, nous avons plus de problèmes à régler avec les teams managers que les parents ! », estime le coordinateur, également animateur, à l'aise au micro.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES JUNIOR

TERRE DE LANGRES (19/21 JUILLET)

**LA COURSE :** C'est la saison des surprises ! Et des crevaisons. Celles-ci, sur la terre, contribuent au suspense et au bouleversement de la hiérarchie. Louvel et Pontal en profitent pour s'illustrer en tête, de même que B. Curioz. « J'ai ouvert un pneu mais pas crevé et j'ai évité les pièges. Je fais une bonne opération », s'excuse presque, samedi soir, le leader qui parvient à le rester jusqu'au terme d'une course menée lucidement malgré les « fauves » lancés à ses trousses. Dimanche, H. Margaillan et Cartier, écartés à plus d'1min de la tête la veille, et Ribaud, à près de 3min, continuent à combler une partie de leur retard subi dans l'ES3 fatidique à D. Mattei et à T. Vanson, notamment. Ils cherchent surtout, à se devancer par les chronos et au classement. Le moindre point supplémentaire a son importance dans la course au titre. Pontal et Bouchonneau font les frais des remontées de Cartier et de H. Margaillan.

**LE CHIFFRE :** 4 vainqueurs différents en autant de manches. H. Margaillan, trois fois 3<sup>e</sup> et une fois 1<sup>er</sup>, possède, à deux manches du but, 25 points (soit l'équivalent d'une victoire primée) d'avance sur Cartier.

## FICHE TECHNIQUE

### Manche 4/6

15 partants, 10 classés

**Leaders :** ES1 à 2 D. Mattei - ES3 Louvel - ES4 à 5 J. Pontal - ES6 à 10 B. Curioz.

**M.t. :** H. Margaillan & Ribaud 3 - V. Cartier 2 - D. Mattei & Louvel 1.

### Classement

1. B. Curioz-A. Durand, 1h24min52s5 - 2. V. Cartier-L. Murcia, à 9s6 - 3. H. Margaillan-Poujol, à 19s3 - 4. J. Pontal-L. Biagetti, à 39s6 - 5. Bouchonneau-J. Amblard, à 48s3 - 6. 3. Ribaud-Ascensio, à 2min03s0 - 7. B. Maisano-Pebeyre, à 2min53s0 - 8. Blondel La Rougery-Belhacène, à 4min27s0 - 9. H. Micheli-Laborderie, à 11min23s1 - 10. Verlinde-Vandemoortele, à 20min23s0.

### Abandons

T. Vanson-Brulé, roue arrachée ES3 - Louvel-Vida, suite sortie ap ES4 - P. Dalmasso-J. Escartefigue, cardan ES6 - H. Bonfils-Brouze, mécanique av ES7 - D. Mattei-Garel, raisons perso ap ES10.

### Classement provisoire

1. H. Margaillan, 76 pts - 2. V. Cartier, 51 - 3. T. Vanson & Ribaud, 30 - 5. B. Maisano, 28...

### Manches suivantes

Mont-Blanc Morzine (5/7 septembre), Cévennes (25-26 octobre).



À Langres, Curioz passe sur le devant de la scène.



Avec sa victoire au Lozère, Astier se remet dans le match pour le titre.

## 208 RALLY CUP

**LA SYNTHÈSE :** Il y a des week-ends « avec » : à Langres, Mathieu souffle la 2<sup>e</sup> place à P. Magnou dans l'ultime ES et rejoint Jean-Baptiste pour un doublé Franceschi historique. Il y a des week-ends « sans » : au Lozère, dans l'ES5, le cadet abandonne tandis que, dans la suivante, une panne de direction assistée ralentit le rythme de l'ainé qui cède la tête à L. Astier. « JB » continue d'enchaîner les meilleurs temps dimanche et remonte 2<sup>e</sup>. Mais une pénalité de 50s, à laquelle s'ajoute une de 20min infligée par le collègue des commissaires sportifs (prêt d'une courroie par un concurrent et assistance interdite), le fait chuter 9<sup>e</sup>. Les commandes provisoires sont laissées, à nouveau, à P. Magnou qui « trouve la solution à ce qui n'allait pas dans le dernier tour ». Vainqueur pour la deuxième fois cette saison, L. Astier se relance dans le match avant d'attaquer la saison asphalté. Un autre championnat débute... Et les prétendants sont connus.

**LE CHIFFRE :** 4 podiums de suite pour Patrick Magnou, trois fois 3<sup>e</sup>, une fois 2<sup>e</sup>...

### FICHES TECHNIQUES

#### LANGRES (19/21 JUILLET)

##### Manche 3/7

15 partants, 9 classés

**Leader :** ES1 à 10 JB. Franceschi.

**M.t. :** JB. Franceschi 5 (dont 1 temps forfaitaire) – P. Magnou 2 – L. Astier, Rousselin, & M. Franceschi 1.

##### Classement

1. JB. Franceschi-FI. Haut-Labourdette, 1h15min26s6 – 2. M. Franceschi-Manzo, à 44s1 (1er Junior) – 3. P. Magnou-A. Vilanova, à 46s2 – 4. S. Lanquetin-M. Joly, à 5min07s4 – 5. A. Mollard-Eymin, à 6min38s8 – 6. Boulenc-Iniesta, à 10min02s4 – 7. S. Baud-L. Millet, à 14min53s6 – 8. Rousselin-Malfoy, à 17min27s9 – 9. Delagne-Salva, à 27min21s5.

##### Abandons

FX. Blanc-De Turckheim, ES3 – A. Fotia-Sirugue, av ES4 – L. Astier-G. Dini, suite crevaisons ES6 – Lezeau-Reault, av ES7 – Jacquelin-A. Desnoyers, ES7 – Th. Venturini-Dreyer, ap ES8.

Tous mécanique sauf précision.

#### LOZÈRE (30 AOÛT/1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE)

##### Manche 4/7.

12 partants, 10 classés.

**Leader :** ES1 à 5 JB. Franceschi – ES6 à 11 L. Astier.

**M.t. :** JB. Franceschi 9 – L. Astier 2.

##### Classement

1. L. Astier-G. Dini, 1h39min26s6 – 2. A. Fotia-Sirugue, à 38s6 – 3. P. Magnou-A. Vilanova, à 1min22s8 – 4. FX. Blanc-De Turckheim, à 5min14s9 – 5. Rousselin-Malfoy, à 7min00s0 (1er Junior) – 6. Lanquetin-Chauffray, à 7min46s5 – 7. L. Rossel-M. Maurin, à 8min32s4 – 8. B. Ceccaldi-Groulier, à 9min07s2 – 9. JB. Franceschi-Gorguilo, à 20min29s6 – 10. Lezeau-Reault, à 25min27s7.

##### Abandons

Th. Venturini-Dreyer, raison perso av ES1 – M. Franceschi-Manzo, mécanique ES5.

##### Classement provisoire

1. P. Magnou, 51 pts – 2. JB. Franceschi, 48 – 3. L. Astier, 46 – 4. M. Franceschi, 33 (1er Junior) – 5. A. Fotia, 25...

##### Manches suivantes

Cœur de France (27/29 septembre), Cévennes (25-26 octobre).

## CLIO R3T TROPHY AVEYRON ROUERGUE OCCITANIE (4/6 JUILLET)

**LA COURSE :** B. Carminati, Di-Fante et Noé proposent certainement l'une des manches les plus haletantes de l'histoire du Trophy. Au terme de l'étape 1, 3s7 les séparent ! Samedi, l'Aveyronnais (dernier cité) frappe deux grands coups et écarte la menace de ses adversaires et garde, par la suite, une petite marge. Avec cette victoire, Noé s'ajoute à la liste des trublions d'un Trophy bien indécis, même si B. Carminati conserve les commandes.

A. Frontier et D. Nicolas figurent à nouveau dans le Top 5. Pour la 6<sup>e</sup> place, Jamet conserve 0s3 face à M. Walter.

**LE CHIFFRE :** 3 vainqueurs en autant de manches. Une première dans l'histoire du Trophy.

### FICHE TECHNIQUE

#### Manche 3/6

17 partants, 14 classés

**Leaders :** ES1 à 6 B. Carminati – ES7 à 11 Noé.

**M.t. :** B. Carminati & Noé 4 – Di-Fante 3.

#### Classement

1. Noé-Vignolle, 2h05min43s4 – 2. Di-Fante-Chiappe, à 7s5 (1er junior) – 3. B. Carminati-M. Lacruz, à 16s1 – 4. A. Frontier-J. Vidal, à 1min36s6 – 5. D. Nicolas-Trincald, à 1min42s7 – 6. Jamet-Secache, à 2min46s3 – 7. M. Walter-Raincourt, à 2min46s6 – 8. Ferrarotti-Fenoli, à 3min14s1 – 9. Pitot-R. Brun, à 3min36s0 – 10. Tozlanian-Pacaud, à 5min37s4 – 11. Ch. Berton-C. Pages, à 6min01s4 (1ère féminine) – 12. Ph. & A. Rageau, à 6min03s2 (1er Gentleman) – 13. Patenotte-Goutel, à 45min42s5 – 14. Herbelin-Boudaud, à 4h33min54s0\*.

\* Rallye 2.

#### Abandons

Y. Lambert-Biegalko, ES1 – G. Bertrand-K. Gehin, ap ES5 – JJ. Perez-Espino, ap ES8. Tous mécanique sauf précision.

#### Classement provisoire

1. B. Carminati, 49 pts – 2. Di-Fante, 39 – 3. Noé, 38 – 4. M. Walter, 31 – 5. A. Frontier, 30...

#### Manche suivante

Mont-Blanc (5/7 septembre), Cœur de France (27/29 septembre).



Noé ne ménage pas ses efforts pour s'imposer à domicile.



**FORES, CHEF DE FILE DES PORSCHE.**



**WALLON S'AFFIRME EN F2000.**

**HAUTS-DE-FRANCE**  
**13<sup>E</sup> NATIONAL DU TERNOIS**  
28-29 JUIN 2019

**Salanon en patron**

**À retenir :** Venu honorer une promesse, Salanon livre un beau duel avec St. Pustelnik avant de passer brusquement la surmultipliée lors de la boucle 3 du samedi et de creuser l'écart. Le Bas-Normand remplit néanmoins son principal objectif en marquant les gros points dans l'optique du Championnat. Ayant perdu le contact suite à un tout-droit dans l'ES3, Hernandez conforte aisément sa place sur le podium face à Lemaitre, toujours leader avant son envol pour la Réunion.

**Le match :** Chkondali retardé par des ennuis mécaniques, la lutte est relancée dans le final pour le gain de la R4. Boulanger conserve, sur le fil, un mince ascendant sur Bricout, bien remonté.

**Les perfs :** Nouveau Top 5 pour V. Heuinck avec la Mitsu A8 au milieu des R5 et devant les GT. D. Fores sort victorieux de sa joute amicale avec Colin. En F2000, R. Wallon se donne de l'air après les retraits de Dauzet et de Gamblin et confirme, face à Regnier, son succès de la Lys. Godest part à la faute et laisse le champ libre à V. Macron dans le Groupe N devant un fougueux Lagache.

**CLASSEMENT MANCHE 7/13 (107 PARTANTS, 69 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA CIRCUIT DE CROIX, À SAINT-POL-SUR-TERNOIS (62).**

**Leaders :** ES1 St. Pustelnik - ES2 à 11 Salanon.  
**Meilleurs temps :** Salanon 7 - Pustelnik 3 - N. Hernandez 1.  
1. D. Salanon-Libessart (Fabia), 1h06min39s9 (ters GrR & R5) - 2. St. & L. Pustelnik (DS3 WRC), à 15s2 (ters GrA & A8W) - 3. N. Hernandez-Barbot (Fabia), à 50s1 (R5) - 4. Lemaitre-Lebourgeois (Fabia), à 2min13s9 (R5) - 5. V. Heuinck-Forgez (Mitsu Evo 9), à 2min52s7 (ters A8) - 6. F. Roussel-Coscia (DS3), à 4min21s5 (R5) - 7. D. Fores-Ternoy (997 GT3), à 5min14s1 (ters GrGT & GT10) - 8. Colin-Daguze (997 GT3), à 5min35s6 (ters GrGT+ & GT+15) - 9. Christiann-Marolle (C3), à 5min42s6 (R5) - 10. Boulanger-Vilmot (Mitsu Evo 10), à 6min42s8 (ters R4) - 11. Bricout-Montigny (Mitsu Evo 9), à 6min42s8 (R4) - 12. Macé-Raes (Impreza N12b), à 7min39s2 (A8) - 13. Th. Chkondali-Maillefert (Mitsu Evo 10), à 7min42s4 (R4) - 14. R. & G. Wallon (Clio 3), à 8min14s0 (ters GrF2000 & F2-14) - 15. Regnier-Descartes (306 S16), à 9min55s9 (F2-14)... 17. V. Macron-Penin (Mitsu Evo9), à 10min33s2 (ters GrN & N4) - 18. C. & J. Deval (306 S16), à 10min44s5 (ters A7) - 19. N. & S. Brasseur (106 S16), à 11min02s9 (ters A6) - 20. J.Ch. Guibert-Dauchel (Fiesta), à 11min19s4 (ters R2) - 21. F. & C. Flajolet (Clio R3T), à 11min21s4 (ters R3)... 24. S. & D. Lagache (Polo), à 12min14s6 (ters N2)... 27. Pertzint-Lefebvre (205 R), à 12min44s2 (ters F2-12)... 33. Genre-Danel (Clio R), à 14min13s5 (ters N3)... 46. Genelle-E. Leclerc (106 XSI), à 18min25s1 (ters N1)... 49. Becart-Berthe (106 S16), à 20min01s0 (ters F2-13)... 53. P. Delarre-Calonne (106), à 20min58s6 (ters A5)... 61. A. Chretien-Thierry (DS3), à 25min15s (ters R1)... 68. A. Picot-Poulin (206 XS), à 36min44s5 (ters N2S)...

**Texte Pierre-Marie Ridoux. Photos Ph'Autosport.**

**OCCITANIE-PYRENEES**  
**40<sup>E</sup> NATIONAL DE LA MONTAGNE NOIRE**  
26-27 JUILLET 2019

**Salanon le plus fort**

**À retenir :** Même si les conditions météo changeantes pimentent la course, Salanon domine de bout en bout. P. Rouillard abandonne dès l'ES3, suivi par J. Berfa (ES6), alors bien installé à la 2<sup>e</sup> place. Chauffray prend alors la position jusqu'à la casse d'un cardan. Auteur d'un « gros » final, J.-M. Da Cunha termine dauphin malgré les attaques d'Habouzit. Brunson et St. Pustelnik se résignent aux places d'honneur. Le pilote de la DS3 WRC réalise une bonne opération au Championnat et passe en tête, N. Hernandez subissant les affres de la mécanique.

**Le match :** Pour la 1<sup>re</sup> place en deux roues motrices, la lutte à cinq se termine à quatre après l'abandon de Dupuy, impressionnant avec sa Clio Gr. N, groupés en moins de 31s. Béranger l'emporte au volant d'une Saxo S1600 en précédant les R3 de Vaissière, Fortanier et K. Rocher.

**Les perfs :** Croquet remporte le F2000 devant Lechartier. C. Delage tient la dragée haute aux Porsche en GT. Lafitte est lauréat du Groupe N, Roux en N2 et Rodriguez en N1.

**CLASSEMENT MANCHE 8/13 (123 PARTANTS, 85 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA DES MONTS D'AUTAN & L'ÉCURIE MONTAGNE NOIRE, À CASTRES & MAZAMET (81).**

**Leader :** ES1 à 11 D. Salanon.  
**Meilleurs temps :** D. Salanon & J.M. Da Cunha 4 - P. Rouillard, J. Berfa & E. Brunson 1.  
1. D. Salanon-Magat (Fabia), 1h21min15s3 (ters GrR & R5) - 2. J.M. Da Cunha-S. Durand (C3), à 41s0 (R5) - 3. Th. Habouzit-Exbrayat (Fabia), à 1min01s4 (R5) - 4. E. Brunson-Mondon (Fiesta WRC), à 1min22s7 (ters GrA & A8W) - 5. St. & L. Pustelnik (DS3 WRC), à 2min52s8 (A8W) - 6. Benne-Segui (C3), à 3min08s4 (R5) - 7. Chauffray-Vaultier (Fiesta), à 3min49s0 (R5) - 8. Beuron-Gombert (Fabia), à 5min55s1 (R5) - 9. J.F. & A. Berenguer (Saxo S1600), à 8min55s8 (ters A6K) - 10. Vaissière-Romero (DS3), à 9min07s4 (ters R3) - 11. K. Rocher-Carmille (Clio), à 9min31s4 (R3) - 12. Th. Chkondali-Maillefert (Mitsu Evo 10), à 9min38s4 (ters R4) - 13. Fortanier-Bouysset (Clio), à 9min41s0 (R3) - 14. L. & O. Campoy (206 RC), à 9min45s1 (ters A7) - 15. Croquet-Thebaud (106 S16), à 10min07s4 (ters GrF2000 & F2-13) - 16. A. Lechartier-Olea (Compact), à 10min11s8 (ters F2-14) - 17. C. Delage-Torlet (Speedster) à 11min18s0 (ters GrGT & GT10) - 18. Pezzutti-C. Murcia (997), à 11min18s2 (ters GrGT+ & GT+15)... 24. Maffre-Guiraud (208), à 11min58s9 (ters R2)... 31. Lafitte-Ratier (Mitsu Evo 6), à 13min50s2 (ters GrN & N4)... 33. Expece-Dumas (Saxo VTS), à 14min31s4 (ters A6)... 41. Y. Dupouy-Valentini (106 XSI), à 16min13s9 (ters A5)... 46. Roux-Clavel (106 S16), à 16min57s4 (ters N2)... 54. Redondy-Garau (Clio R5), à 19min26s0 (ters N3)... 56. Rodriguez-Villaret (106 R), à 19min46s9 (ters N1) - 57. Pigeyre-Ibanez (106 R), à 21min03s9 (ters F2-12) - 58. Th. Padilla-Furlano (Kadett), à 21min17s7 (ters F2-11)... 65. Brefeuil-Guyon-Lacroze (Twingo RS), à 24min45s8 (ters R1)... 68. Barzi-Ph. Rivals (206 XS), à 26min08s0 (ters N2S)... 70. L. & E. Guiraud (106 R), à 27min05s2 (N1, 1ères Dames)...

**Texte & photos Daniel Triaire.**



**LES FRÈRES CAMPOY AISÉMENT EN A7.**



**DUPOUY NE LOUPE PAS LE COCHE EN A5.**



**BENNE, 6<sup>E</sup> POUR LA DÉCOUVERTE D'UNE R5.**



**N2 POUR CLAIN.**



**GODERON NE RATE PAS SES DÉBUTS AU VOLANT DE LA 207 S2000.**

**REUNION**  
**50<sup>E</sup> NATIONAL DE LA RÉUNION**  
26/28 JUILLET 2019

**Dorseuil au panthéon**

**À retenir :** Deux ans après son premier podium, Dorseuil réalise le rêve de tout pilote réunionnais : inscrire son nom au palmarès du Tour Auto, en plus l'année des cinquante ans. Il accentue, en outre, son avance au Championnat.

**Les matches :** Des trois leaders, aucun n'est en mesure de gérer sa course. Th. Law Long tire le premier mais perd 40s dans les Radiers sous la pluie, les réglages de sa Fabia n'étant pas à son goût. M. Dupuy affirme ses prétentions mais est trahi dans le brouillard de Notre-Dame-de-la-Paix où Gerville signe son premier scratch. Dorseuil tient bon jusqu'à l'arrivée malgré un tête-à-queue et la menace de Law Long qui aligne les scratches et échoue à 2s. Sur la 208 T16 PSR, O. Payet se montre à nouveau régulier et repousse, dimanche, Gerville qui se plaint de la puissance de sa i20. Lemaitre, dérouter par le parcours, connaît des soucis mécaniques qui le placent hors délai. U. Robert profite de l'abandon des favoris Unia et Rajoel en F2000 ; Beurard est à nouveau sur le podium. G. Dijoux confirme dans le Groupe N devant Lafuteur et Clain.

**La perf :** Déjà remarqué au volant de sa C2 R2 Max, Goderon a rêvé d'une R5 avant de se rabattre sur une 207 S2000. Pour ses débuts, il s'offre le Groupe A face aux deux hommes forts habituels de la catégorie, Bardeur et G. Barret.

**CLASSEMENT MANCHE 9/13 (107 PARTANTS, 60 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA DE LA RÉUNION, À SAINT-DENIS.**

**Leaders :** ES1 à 2 Th. Law Long - ES 3 à 4 M. Dupuy - ES5 à 14 Dorseuil.  
**Meilleurs temps :** Th. Law Long 8 - M. Dupuy & Dorseuil 2 - Gerville 1.  
1. Dorseuil-De Berge (Fiesta), 1h54min36s6 (ters GrR & R5) - 2. Th. Law Long-Law Man Tou (Fabia), à 2s0 (R5) - 3. O. Payet-Ravate (208 T16), à 1min03s2 (R5) - 4. Gerville-Piscione (i20), à 1min29s8 (R5) - 5. Bangui-Sam Caw Freve (DS3), à 2min23s3 (R5) - 6. J. & E. Delaunay (C3), à 4min16s0 (R5) - 7. Goderon-Severin (207 S2000), à 6min13s2 (ters GrA & A7S) - 8. Bardeur-Duverger (Fabia), à 6min36s6 (A7S) - 9. P. Delaunay-Berthaud (207 RC), à 6min52s9 (ters R3) - 10. G. Barret-Hoarau (Fabia), à 7min24s1 (A7S)... 12. U. Robert-Grondin (206 RC), à 9min31s2 (ters GrF2000 & F2-14) - 13. Pause-Marchand (Mitsu Evo 9), à 7min57s5 (ters R4) - 14. G. Dijoux-Payet (Clio RS), à 11min05s0 (ters GrN & N3) - 15. Adolphe-Probst (208), à 11min44s2 (ters R2) - 16. Filaumart-Ichane (C2 S1600), à 13min26s1 (ters A6K)... 18. Lafuteur-Naguin (Mitsu Evo 10), à 14min32s5 (ters N4)... 20. Beurard-Cazanove (Saxo), à 19min03s2 (ters F2-13)... 24. X. & A. Robert (Civic VTi), à 19min12s5 (ters A6)... 26. Clain-Begue (Saxo), à 22min19s3 (ters N2)... 34. Pecault-Yeve (106), à 30min29s9 (ters F2-12)... 37. L. & L.G. Fontaine (106), à 31min05s5 (ters N1) - 38. C. Tossem-Palma (DS3), à 32min23s3 (ters R1)... 40. M. Partal-Hospital (C2), à 33min19s (1ères N2S & Dames)... 44. Joseph-Garsani (996 GT3), à 43min51s4 (ters GrGT & GT10)...

**Texte Promorallye. Photos Stéphane Buillon.**

**CLASSEMENT CHAMPIONNAT**  
1. Pustelnik, 163 pts - 2. Lemaitre, 151 - 3. Th. Chkondali, 121 - 4. N. Hernandez, 100 - 5. Croquet, 99...

**Manches suivantes :** Pays de Saint-Yrieix (7-8 septembre), Indre (1<sup>re</sup>-2 novembre), Automne-La Rochelle (15/17 novembre).

FINALE DE LA COUPE DE FRANCE DES RALLYES À ALBI

# PÉLERINAGE DANS LE TARN

Après Mazamet en 2002, ce sont Albi et le Rallye des Côtes du Tarn qui auront l'honneur et le privilège d'accueillir à nouveau, du 17 au 20 octobre, la grande fête du Rallye amateur français dans cette région. Tour d'horizon des grandes lignes de la Finale 2019 avec l'équipe organisatrice.

✍️ TEXTES PHILIPPE QUIOC. 📷 PHOTOS PHILIPPE QUIOC, DANIEL TRIAIRE & DR.





Le trio organisateur, Alain Mary, Michel Vergnes et Éric Laurens (de gauche à droite), à le soutien des collectivités, notamment celui du Président du Conseil Départemental du Tarn, Christophe Ramond (deuxième à droite).

Les associations tarnaises en lien avec le sport auto - ici lors d'une réunion en juin - sont mobilisées pour cet événement.



C'est au Parc des Expositions de Castres, lieu des vérifications techniques du Rallye Montagne Noire, que nous rencontrons Éric Laurens. Tout un symbole pour le jeune (35 ans) organisateur du Rallye des Côtes du Tarn, épreuve voisine et support de la Finale des Rallyes 2019 : « C'est ici qu'a eu lieu la dernière Finale organisée dans le Tarn. Aujourd'hui, nous sommes très heureux de reprendre le flambeau ! » Habituellement directeur de course sur les rallyes de la Ligue Occitanie-Pyrénées, Éric a fait le choix de ne pas officier sur le Montagne Noire afin de mieux préparer la Finale d'Albi : « Cette épreuve est une référence nationale en matière d'organisation ; je suis là pour repérer les détails à mettre en œuvre pour faire de la Finale d'Albi une grande réussite, un feu d'artifice du Rallye amateur ». Un peaufinage dans la dernière ligne droite aux côtés d'Alain Mary, président de l'ASA Vignoble Tarnais, et de Michel Vergnes, trésorier de la Ligue Occitanie-Pyrénées. Le premier, ancien navigateur et pilote en rallye sur Ascona, Samba et 504 notamment, et le second, venu au sport auto en 1970 par le biais de l'école de pilotage d'Albi, puis devenu commissaire de piste et président de l'ASA d'Albi, sont des passionnés, chevronnés de l'encadrement des Côtes du Tarn.

### Trois chefs d'orchestre

Tous trois seront les chefs d'orchestre de l'événement en tant que coorganisateur membres de la structure Albi 2019, créée pour l'occasion. « Nous avons appris que

notre dossier était retenu par la FFSA en octobre 2017, au moment de la Finale de Marseille », précise Alain Mary, en charge du protocole et des relations avec les partenaires et les élus. « Mais c'est un travail de préparation de longue haleine qui remonte concrètement à quatre ans avant la date de dépôt du dossier. Nous y sommes parvenus en nous fixant des paliers. Le Côtes du Tarn a pris de l'ampleur au fil des ans, jusqu'à l'obtention du coefficient 4. » « Parmi les dix-neuf ligues de France, être pris en considération pour organiser la Finale est un grand moment pour nous », rajoute Michel Vergnes, dont la tâche s'articule principalement autour des relations sportives et fédérales. Et Alain Mary de renchérir : « C'est le Graal pour tout organisateur, une reconnaissance du sérieux de l'équipe des Côtes du Tarn qui œuvre depuis trente-trois ans. Lorsque nous avons créé l'ASA Vignoble Tarnais en 2007, l'objectif était, tôt ou tard, d'organiser une Finale des Rallyes autour d'Albi-Gaillac-Rabastens ». Éric Laurens et Michel Vergnes poursuivent : « Nous sommes dans une région très dynamique autour du sport automobile et fort pourvue en rallye avec cinq manches de Championnat de France et

des pilotes de très bon niveau. Cela permet aussi de faire découvrir notre patrimoine local, très riche sur le plan culturel et gastronomique ».

### Une formidable aventure humaine

Organiser une Finale des Rallyes est aussi une formidable aventure humaine : « Avec Alain et Michel, nous avons une tranche d'âge d'écart », souligne Éric Laurens. « Mais justement, cela permet de mettre en commun des points de vue différents et c'est cette bienveillance qu'ont Alain et Michel, cette cohésion et ce partage qui font que cette Finale nous donne "grave la patate" ! ». « C'est un enrichissement », témoigne Alain Mary. « Chacun amène ses idées pour former un tout cohérent et toujours dans un sens positif ! » Autour d'eux gravite également toute une équipe méticuleusement coordonnée : Jean-Bernard Vayssière et Marcel Cabrol pour l'organisation et l'implantation des ES chronométrées, Patrice Marty, responsable de la sécurité et de l'application des Règles Techniques de Sécurité, Myriam Puech et Hervé Ruffat pour la trésorerie, Colette Mary pour le secrétariat général, Marie-France Estenave pour les relations presse... pour ne citer qu'eux.

“ **CETTE COHÉSION ET CE PARTAGE FONT QUE CETTE FINALE NOUS DONNE 'GRAVE LA PATATE'.** ”  
**ÉRIC LAURENS**

## À SAVOIR SUR LA FINALE À ALBI

Un parcours vallonné, mêlant sinueux et rapide, entrecoupé de changements de direction, attend les finalistes.



### LES CENTRES NÉVRALGIQUES

Le choix de la ville-hôte n'a même pas fait débat au sein du trio directionnel : « *Albi, de par sa position centrale par rapport aux infrastructures et aux épreuves spéciales, s'est naturellement imposée* », affirme Michel Vergnes. « *Dans la stratégie de construction de la Finale, nous avons toujours souhaité nous souvenir d'où les Côtes du Tarn venaient. C'est pourquoi, sont présents, sur l'affiche de la Finale, Albi-Rabastens-vignoble gaillacois. Albi est une ville de sport et de culture, taillée pour accueillir des événements de ce type. La grande capacité hôtelière (1 200 chambres d'hôtel pour Albi intra-muros) et d'infrastructures a d'ailleurs fortement pesé dans le choix de la FFSA de nous accorder la Finale. Et, autre aspect majeur, l'accueil des élus a été grandiose : que ce soit le Conseil Départemental du Tarn ou la mairie d'Albi, tous sont très motivés, à 100 % avec nous et même devant nous. Nous ne leur avons pas seulement vendu un rallye, mais un grand événement sportif !* » Bien entendu, le départ s'effectuera de la capitale tarnaise avec, comme centres névralgiques, le Parc des Expositions et le Circuit d'Albi, structures mitoyennes : « *Niveau accessibilité, on ne peut pas faire mieux : l'entrée est*

*située au bord de l'autoroute.* » Le premier accueillera le Village des Ligues, lieu ô combien symbolique d'une Finale, et le second les différents parcs fermés, d'assistance, le podium, le PC Course et la salle de presse.

### LE FORMAT ET LES SPÉCIALES

Si le secret demeure bien gardé, le parcours respectera le cahier des charges fédéral, à savoir 75 à 80 % de renouvellement. Après le prologue de repositionnement du vendredi matin et la séance d'autographes au pied de la cathédrale d'Albi qui s'ensuivra, le départ sera donné à 15 h 30 d'Albi pour deux ES tracées sur un terrain assez technique, totalement nouveau et inédit par rapport à un Côtes du Tarn habituel : « *Nous avons voulu proposer un parcours varié où il puisse y en avoir pour tous les goûts. Le but est de ne pas favoriser une région par rapport à une autre* ». Le lendemain, le rallye évoluera dans le secteur traditionnel des Côtes du Tarn, à l'Ouest d'Albi avec, notamment, une spéciale mythique du rallye au cœur du triangle d'or Gaillac-Rabastens-L'Isle-sur-Tarn, avec des excursions vers Salvagnac ou Castelnaud-de-Montmiral. Portions vallonnées et descente pour gros cœurs entre vignes et coteaux seront au menu de cette formule

alléchante. Les deux boucles de trois spéciales seront entrecoupées de parcs d'attente, ouverts au public et à la presse pour échanger avec les équipages, et de mises en avant des saveurs et produits du terroir.

### LA MÉDIATISATION

La communication et la médiatisation de l'évènement seront également renforcées. « *Quand on arrive avec un label Finale, c'est très porteur sur le plan des partenariats médias* », précise Éric Laurens. « *La Finale sera suivie par les équipes de Canal+, de RTL2 et de 100 % Radio. Nous mettrons également en place un plateau TV avec invités en direct et, le samedi après-midi, une spéciale sera retransmise en direct sur les réseaux sociaux.* » Un panel de 20 000 à 40 000 spectateurs est attendu au bord des ES. « *Le but est d'en faire une grande fête du sport auto, d'où nos slogans "Rêvons plus loin" et "Partageons ensemble" qui prennent tout leur sens pour une Finale !* »

### Organisation :

Ligue du Sport Automobile Occitanie-Pyrénées, ASA Vignoble Tarnais et Association Albi 2019.

### Site internet :

rallyedescotesdutarn.fr/  
finale-2019/

## LE TIMING

### JEUDI 17 OCTOBRE

13 h 30 : Ouverture Village des Ligues.  
16 h 00-22 h 00 : Vérifications techniques.

### Vendredi 18 octobre

9 h 00 : Départ étape 1 (prologue).  
15 h 30 : Départ étape 1 (2 ES).

### SAMEDI 19 OCTOBRE

8 h 00 : Départ étape 1.  
19 h 00 : Arrivée finale (podium).

### DIMANCHE 20 OCTOBRE

10 h 00 Remise des prix.  
*Nota : horaires à titre indicatif, sous réserve de modifications.*

## BON À SAVOIR

### - Le week-end des 7 et 8 septembre

était la date-butoir pour la qualification 2019. La liste des qualifiés pouvait d'ailleurs être chamboulée lors de cette ultime occasion puisque plusieurs rallyes à gros coefficient servaient de juges de paix : Saint-Yrieix, Mont-Blanc Morzine, Béthunois en coefficient 4, Cigalois en coefficient 3.

- **En cas de désistement** de pilotes qualifiés, les suppléants sont désignés parmi les dix pilotes classés au-delà du quota de qualifiés de la Ligue.

- **Pour pouvoir être qualifié**, un pilote doit s'être aligné au départ d'au moins trois rallyes avec la même monture et avoir disputé un nombre requis de rallyes au sein de sa Ligue (cinq rallyes dans les Ligues organisant treize rallyes et plus).

- **Les éventuels qualifiés ex æquo** sont départagés par le nombre de victoires de classe obtenues.

- **Le prologue de positionnement** sert uniquement à établir un ordre de départ pour l'ES1 et ne compte pas pour le classement final. En cas d'abandon dans le prologue, un équipage peut tout de même prendre le départ mais en écopant d'une lourde pénalité.

Plus de 200 concurrents sont attendus du 17 au 20 octobre.



« **LE BUT EST D'EN FAIRE UNE GRANDE FÊTE DU SPORT AUTO, D'OÙ NOS SLOGANS "RÊVONS PLUS LOIN" ET "PARTAGEONS ENSEMBLE" QUI PRENNENT TOUT LEUR SENS POUR UNE FINALE !** »

En 2019, les infrastructures du circuit d'Albi accueillent des voitures de rallye.



## LES PRINCIPAUX LIEUX

**Prise de roadbooks :** Cave Vinotalie à Rabastens.

**Village des Ligues, podium, parc fermé :** Parc Expo à Albi.

**Vérifications :** Box Pit Lane, Circuit d'Albi.

**Assistance :** Circuit d'Albi.

**Remise des prix :** Scénith au Parc Expo à Albi.



## LES BONS PLANS

Le Tarn offre un patrimoine culturel très important : Albi et sa cathédrale Sainte-Cécile, cité épiscopale classée au patrimoine mondial de l'UNESCO disposant d'une importante collection de peintures, sculptures et statues ; le Musée Toulouse-Lautrec regroupe les grandes œuvres du célèbre peintre local ; les villages typiques de Cordes-sur-Ciel ou Cahuzac-sur-Vère, Lisle-sur-Tarn et ses arcades, Gaillac et son abbaye Saint-Michel. Sur le plan gastronomique, on trouve aussi de très bonnes tables regroupant les spécialités du Sud-Ouest : le foie gras albigeois, le cassoulet toulousain, les tripes à l'Albigeoise, le pot-au-feu, l'ail rose de Lautrec et la célèbre croustade en dessert. Et comment ne pas profiter d'être au cœur d'une région viticole ? L'AOC Gaillac est un label unanimement reconnu. La Cave Vinotalie, à Rabastens, proposera notamment ses meilleures cuvées.

**Site Internet de l'Office de Tourisme d'Albi**  
(infos pour se loger) : [albi-tourisme.fr/](http://albi-tourisme.fr/)

Le vignoble local est visité.



## LES FAVORIS

★★★★★

David Salanon, Patrick Rouillard, Jean-Michel Da Cunha, Anthony Puppo, Nicolas Hernandez, Mickaël Lobry, Bruno Longépé, Thomas Chauffray.

★★★★

Jean-Mathieu Léandri, Bruno Riberi, Antonin Mouglin.

★★★

Jean-Renaud Marchal, Laurent Lacomy, Pierre-Yves Esparcieux, Yves Pezzutti, Mathias De Sousa, Sébastien Alemany.

★★

Yves Saint-Réquier, Jean-Laurent Chivaydel, Eddie Lemaitre, Damien Dorseuil, Kévin Bochatay.

★

Frédéric Purrey, Éric Gonnet, Philippe Taffonneau, Nicolas Schifano.

*Établi d'après la liste des qualifiés mi-août et sous réserve de présence selon les priorités de leurs programmes respectifs.*

## EN CHIFFRES

**130,4** km chronométrés, 9,3 km pour l'ES la plus courte, 18 km pour la plus longue. 496,3 km au total.

**8** spéciales et un prologue de positionnement au total, six différentes (trois à disputer deux fois, deux une fois et le prologue une fois).

**15** communes traversées.

**25** km environ, la spéciale la plus éloignée d'Albi.

**400** € de droits d'engagement, auxquels s'ajoutent les 50 € de géolocalisation.

**250** engagés espérés par l'organisation.

**900** personnes liées à l'organisation dont environ 150 commissaires et 150 officiels.

**370 000** € de budget.

Quinze communes sont traversées



# JEAN-MICHEL DA CUNHA

## « JE SUIS "PIQUÉ" RALLYE ! »

En bon compétiteur, l'Aveyronnais aux 183 rallyes disputés et 64 victoires en dix-sept saisons fait légitimement partie des favoris pour la Finale de la Coupe de France des Rallyes à Albi. Mais son plaisir, il le trouve ailleurs. Découverte.



TEXTES DANIEL TRIAIRE.



PHOTOS DANIEL TRIAIRE, BASTIEN ROUX & DPPI.

### Traditionnelle première question : comment êtes-vous venu au sport automobile ?

Si mes souvenirs sont bons, c'est tout jeune en voyant passer, à Estaing, Didier Auriol avec la Sierra 33 Export. Je me suis dit : « *Il faudrait essayer* ». Mais, depuis toujours, j'avais le virus de l'automobile. À huit ans, j'avais emprunté la 504 de mon père mais les gendarmes m'avaient intercepté. Finalement, j'ai débuté assez tardivement. J'ai d'abord créé mon entreprise. D'ailleurs, je ne pensais plus vraiment au sport auto. Et c'est en essayant une voiture avec mes voisins qui venaient d'ouvrir un garage que la possibilité s'est offerte. Florian et Richard m'ont incité à courir. Je leur ai rétorqué : « *Je ne connais rien en mécanique !* » Ils m'ont répondu : « *Occupe-toi de piloter, nous nous occuperons de la mécanique* ». Le Rouergue 2003 a été mon premier rallye.

### Depuis, vous enchaînez les saisons, toujours en rallye. N'avez-vous jamais été tenté par une autre discipline ?

J'ai toujours aimé la moto, sans pour autant vouloir en faire en compétition. Par contre, côté auto, je suis « piqué » rallye ! Rouler avec des voitures puissantes sur des routes de campagne m'offre le plaisir que je recherche.

### Regrettez-vous de ne pas avoir participé à une formule de promotion ?

Pas du tout. Si le sport auto est ma passion, je n'ai jamais eu l'ambition d'en faire mon métier. Piloter des voitures toujours plus compétitives et performantes répond parfaitement à mes attentes.

### En dix-sept ans de rallyes, quel principal changement avez-vous constaté ?

L'évolution technologique en premier,

et aussi la « professionnalisation » des amateurs. En 2003, j'ai gagné mon premier scratch au volant d'une Sierra quatre roues motrices Groupe N. Aujourd'hui, elle aurait du mal à entrer dans le Top 15 d'un régional. Les plateaux se sont étoffés avec des grosses voitures. Au Montagne Noire (2019), je me suis loupé sur une spéciale du vendredi. J'ai perdu 14s et je me suis retrouvé 7°. Il a fallu se battre pour remonter. C'était pire au Rouergue (2019) avec une crevaillon dans l'ES2 sans avoir pour autant le sentiment de commettre une faute. J'ai terminé 10° du rallye, même si les temps du deuxième jour, à 0s6 au kil des pilotes de tête du Championnat, m'ont satisfait.

### Parmi les berlines quatre roues motrices, les R5 et les WRC que vous avez pilotées, quelle est votre préférée ?

Sans hésitation, la C4 WRC. C'est une auto



# CV

**Né le** 18 juillet 1975 (44 ans).

**Réside à** Bozouls (Aveyron).

**Situation familiale :** en couple, trois enfants.

**Profession :** façadier.

**Débuts en rallye :** Rouergue 2003 sur Ford Sierra deux roues motrices quatre portes Groupe A.

**Principales étapes et voitures :**  
**2004**

Ford Sierra quatre roues motrices Groupe N.

**2005**

Première victoire au Chasselas (deux victoires). En fin de saison, passe à la Ford Escort Groupe N avec laquelle il remporte treize victoires.

**2007**

Première course avec une WRC (Toyota Corolla) au Rouergue. En fin de saison, arrivée de la Mitsubishi Evo 7 Groupe N (dix victoires).

**2008**

Rouergue sur 206 WRC.

**2009**

Rouergue sur 307 WRC.

**2010**

La Mitsubishi évolue en Groupe A (vingt-trois victoires). Rouergue sur 307 WRC.

**2011**

Rouergue sur Xsara WRC.

**2012**

Rouergue sur C4 WRC.

**2013-2014**

Rouergue sur DS3 WRC

**2015**

1<sup>er</sup> au Rouergue sur C4 WRC.

**2016**

La Mitsubishi est remplacée par la 208 T16 (cinq victoires).

**2018**

Passage à la DS3 R5 (deux victoires).

**2019**

DS3 R5 et C3 R5 (une victoire). Ces dernières années, la Ford Escort Cosworth, passée en Groupe A, apparaît sur quelques régionaux (six victoires).

**17 saisons de présence, 183 rallyes disputés (recensés après Montagne Noire), 64 victoires.**

“ **LE RALLYE, C'EST AUSSI L'OCCASION DE PASSER DU BON TEMPS AVEC LES « COLLÈGUES », LES AMIS ET LA FAMILLE.** ”

La C4 WRC a marqué l'Aveyronnais, vainqueur du Rouergue 2015 à son volant.



Cette saison, Jean-Michel Da Cunha a adopté la C3 R5.



“ **PILOTER DES VOITURES TOUJOURS PLUS COMPÉTITIVES ET PERFORMANTES RÉPOND PARFAITEMENT À MES ATTENTES.** ”



La Ford Escort, sa « voiture de cœur ».

extraordinaire. Par contre, j'ai trouvé les DS3 (WRC et R5) faciles de prise en main. La seule, jusqu'à présent, que j'ai exploitée au bout du bout reste la Mitsubishi Groupe A. La Ford Escort, elle, reste ma voiture de cœur. Je l'ai gardée. Je roule encore avec en régional, mais je le regrette presque.

**Ces deux dernières saisons, vous êtes allé en Savoie ou à Annonay, par exemple. Pour quelles raisons avez-vous attendu si longtemps ?**

Simplement à cause de mon travail. Il y a quelques années, même un Montagne Noire me posait des problèmes d'organisation. Aujourd'hui, mon entreprise est mieux structurée et je peux prendre plus facilement trois ou quatre jours. De plus, en roulant chez CHL, je ne gère plus toute la logistique, ce qui m'offre plus d'opportunités.

**Vous avez été sacré plusieurs fois champion de Comité ou de Ligue. Aujourd'hui, avez-vous d'autres ambitions ?**

Je ne suis pas un chasseur de titres. Lorsque je roule, c'est avant tout pour le plaisir et avec l'envie de rester le plus performant et le plus longtemps possible. Continuer à gagner des rallyes avec des voitures fabuleuses me convient pleinement. La seule envie supplémentaire est de rouler à nouveau avec une WRC. J'ajoute que le rallye est aussi l'occasion de passer du bon temps avec les « collègues », les amis et la famille, à commencer par ma compagne,

également passionnée et qui me soutient, Sébastien, mon copilote, ainsi que mes assistants, Sébastien Bras, Florian Dissac, Christophe Barre et Yohan Solignac ; sans oublier les partenaires qui m'aident et sont souvent présents à nos côtés.

**En octobre, la Finale de la Coupe de France, qui se disputera dans le Tarn, est-elle votre objectif ?**

Évidemment. Je vais essayer de donner le meilleur de moi-même face à une concurrence relevée, les Salanon, Rouillard, Chauffray et d'autres que je ne connais pas. Une partie des spéciales est celle du Côtes-du-Tarn, un rallye que j'apprécie énormément ; je préfère le rapide au serré. Quoiqu'il arrive, je pense que sera une belle fête pour notre sport préféré.

**QUESTIONNAIRE SUBSIDIAIRE**

**Vos pilotes préférés ?**

Didier Auriol, mon idole. Yoann Bonato, ma référence.

**Votre plus beau souvenir ?**

L'arrivée de la dernière spéciale du Rouergue 2015 (*l'année de la victoire NDLR*). Les amis, la famille, les partenaires, l'assistance étaient là. Un souvenir fabuleux, une grande joie assortie d'une émotion intense.

**Votre avenir en rallye ?**

La C3 R5 que je dois recevoir en septembre et quelques courses avec l'Escort. Sans oublier l'objectif plaisir avant tout.

**La principale différence entre les WRC et R5 que vous avez pilotées ?**

Le châssis des R5 est démoniaque tandis que le moteur des WRC, surtout le deux litres, est fabuleux.



**LE COPILOTE SÉBASTIEN DURAND**

Comme Jean-Michel, Sébastien a démarré sa carrière tardivement. En 2005, il copilote Jean-Laurent Chivaydel durant douze rallyes. L'année suivante, il débute avec son ami auquel il est fidèle : leur association dure depuis 137 épreuves.

**La principale qualité de Jean-Michel ?**

Il ne se prend pas au sérieux, mais il fait les choses sérieusement.

**Son défaut ?**

Il ne parle pas beaucoup. Il faut ressentir les choses.

**Votre meilleur souvenir ?**

Le Rouergue 2015.

**Votre plus mauvais ?**

Notre sortie de route au Quercy 2016 avec l'Escort.

**Votre voiture préférée ?**

La C4 WRC. Des sensations fabuleuses.

**Votre pilote préféré ?**

Jean-Michel Da Cunha !

**Votre parcours de copilote n'est donc pas près de s'arrêter ?**

Je pense que je m'arrêterai avant lui. Je n'ai jamais cherché à faire une carrière de copilote. Je pratique le rallye par amitié et par plaisir. Si nous sommes performants, c'est surtout grâce à Jean-Michel.

**Quelle(s) modification(s) apporteriez-vous aux rallyes actuels ?**

Je reviendrais en arrière sur la décision de pointer casqué avant le départ des chronos. Avec cette règle, la convivialité entre les copilotes et les bénévoles a été supprimée. Je le regrette car ces derniers sont aussi passionnés que nous et ce moment de partage n'existe plus. Pour des raisons de sécurité, accorder une minute de plus en zone neutralisée aurait été plus facile.

AVEC



# COUPE DE FRANCE

## TOUS LES COMPTES-RENDUS

ALPES D'AZUR  
SAUVETERRE-SAINT FRONT  
SARTENAIS-VALINCO  
RUPPÉEN  
CÔTE ROANNAISE  
BASSE-NORMANDIE  
SAINT-SORNIN-LEULAC  
VAL DE SÈVRE  
BALCON EST DU VERCORS  
BÉARN

LE MANS  
14 JUILLET  
MATOUR  
DRÔME-PAUL FRIEDMAN  
SAINTONGE  
BAGNOLS-LES-BAINS  
CENT MARGELLES  
FOURME D'AMBERT  
FOURMIES-EN-AVESNOIS  
PLAINE

VINS DE VOUVRAY  
GAP RACING  
TRIÈVES  
24 DORDOGNE-PÉRIGORD  
BOULONNAIS  
12 TRAVAUX D'HERCULE  
PAYS SAINT-AFFRICAIN  
SAINT-GERMAIN-LA-CAMPAGNE  
AUTUN-SUD MORVAN

## PILOTES EN VUE, PORTRAIT...

## COUPE DE FRANCE DES RALLYES



BEAU SUCCÈS DE DROALIN POUR SON RETOUR.

### PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR 11<sup>E</sup> RÉGIONAL ALPES D'AZUR Drolin, le retour gagnant

29-30 JUIN 2019

Premier leader, Delemasure sort de la route dans l'ES4 et abime sérieusement sa Lotus Exige. Sans compétition depuis cinq ans, Drolin retrouve le baquet d'une Fiesta R5 et s'adjuge une belle victoire devant Mathieu et Peyne qui résiste à Brilli pour un peu plus de 2s. Ce dernier s'impose tout de même en F2000. Pour clôturer le Top 5, Kretschmann réalise une belle perf avec une 208 R2, précédant Autiero, plus habitué à la Lionne.

GrF2000 & F2-14) – 5. Kretschmann-Orengo (208), à 56s0 (1ers R2) – 6. Autiero-Barbagallo (208), à 58s0 (R2) – 7. G. & C. Gonon (Clio), à 1min11s5 (1ers R3) – 8. Cirasa-Borelli (206), à 1min14s0 (1ers A7) – 9. J. & M. Kolbe (Saxo), à 1min26s0 (1ers A6) – 10. K. & M. Corneglio (309), à 1min52s1 (F2-14) – 11. O'Mahony-Pierre (135 i), à 1min56s8 (1ers GrGT & GT10)... 13. JM. & C. Chol (Rallye 3), à 2min04s3 (1ers F2-12)... 17. Baldini-Guibert (206), à 2min09s7 (1ers F2-13) – 18. JL. & I. Donadet (206), à 2min15s1 (1ers GrN & N3)... 24. Collinet-Ben Asayag (Saxo), à 3min28s3 (1ers N2)... 30. F. & M. Montagnoni (205), à 4min44s6 (1ers N1)...

**Principaux abandons**  
Delemasure (Exige), sortie – Vonic (206), mécanique...

Texte Quentin Ribaud. Photos Thierry Mouchet.



KRETSCHMANN DANS LE TOP 5 ET 1<sup>ER</sup> R2.

**CLASSEMENT (42 PARTANTS, 35 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA ANTIBES & LE TEAM RALLYE STADE LAURENTIN, À VARBERG (06).**  
Leaders : ES1 à 3 Delemasure – ES4 à 5 Drolin.  
Meilleurs temps : Drolin 3 – Delemasure 2.  
1. Drolin-Gloaguen (Fiesta), 26min03s9 (1ers GrR & R5) – 2. E. Mathieu-Martini (M3), à 23s5 (1ers GrA & A8) – 3. Peyne-Hermet (Mitsu Evo 9), à 37s5 (1ers R4) – 4. Brilli-Davarend (Clio), à 39s7 (1ers



BEL HOMMAGE DE LEANDRI ET PISANO À PIETRI.

### CORSE 14<sup>E</sup> RÉGIONAL SARTENAIS-VALINCO Pietri honoré

30 JUIN 2019

En hommage à Jean-Michel Pietri, disparu il y a dix ans, les kit-cars sont de sortie. Puppo emprunte la Maxi Mégane et maintient la pression sur la Fabia R5 de J.-M. Leandri et Pisano qui alternent au volant de la Fabia R5. « Il fallait être là avant tout pour Jean-Michel », assure le vainqueur. « La victoire, ce n'est que la cerise sur le gâteau. » Pour la 3<sup>e</sup> place et le match des Clio S1600, Audirac contient, pour moins de 2s, El Kadaoui. Des coupures moteur empêchent F. Andreucci de suivre le rythme. Damerval, 6<sup>e</sup>, et J.-P. Gordon, 9<sup>e</sup>, sont séparés par moins de 8s.

**CLASSEMENT (102 PARTANTS, 73 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA CORSICA, À PROPRIANO (2A).**  
Leaders : ES1 A. Puppo – ES2 à 5 JM. Leandri-Pisano.  
Meilleurs temps : A. Puppo 3 – JM. Leandri-Pisano 2. 1. JM. Leandri-Pisano (Fabia), 24min49s8 (1ers GrR & R5) – 2. A. Puppo-V. Seret (Maxi

Mégane), à 7s8 (1ers GrA & A7K) – 3. Audirac-F. Gordon (Clio S1600), à 25s5 (1ers A6K) – 4. El Kadaoui-Belousoff (Clio S1600), à 27s2 – 5. F. Andreucci-Pobedenny (Fiesta), à 39s3 (R5) – 6. AM. & St. Damerval (Clio), à 1min07s3 (1ers R3) – 7. A. Casabianca-Cottaz (306 Maxi), à 1min11s6 (A7K) – 8. PP. Renucci-C. De La Foata (135i), à 1min12s9 (1ers GrGT & GT10) – 9. JP. Gordon-Mancini (Mitsu Evo 9), à 1min15s1 (1ers A8) – 10. Quedassa-O. Poggi (Clio), à 1min22s2 (R3)... 12. Quilichini-Pozzo (208), à 1min31s3 (1ers R2)... 16. JP. & LM. Flori (Clio R), à 1min51s3 (1ers GrF2000 & F2-14)... 19. Muselli-E. Masson (Clio), à 2min06s0 (1ers GrN & N3)... 28. J. Franchi-Corsi (C2), à 2min43s6 (1ers F2-13)... 36. L. Salini-M. Peretti (Saxo), à 3min19s6 (1ers A6 & Dames) – 37. Lorenzoni-X. Joly (Civic), à 3min41s7 (1ers N2)... 47. Limelette-Gallieri (Escort), à 4min32s2 (1ers N4)... 62. Pierazzi-T. Ribeiro (Twingo), à 5min53s5 (1ers R1) – 63. X. Nanni-L. Mazzotti (106), à 5min58s5 (1ers N1)... 70. J. & S. Biagi (AX), à 9min05s6 (1ers F2-12)... 72. P. Poggi-Tucci (Punto), à 10min32s4 (1ers F2-11)...

**Principaux abandons**  
A. Lanfranchi (C2 S1600), A. Buresi (Clio S1600), mécanique – Quilichini (Clio R3), J. Leca (Mégane), sortie...

Texte Rédaction. Photos rallyecorse.com

092

L'INTEGRAL RALLYES MAGAZINE



PURREY, DOMINATEUR.



VIGION, ACROBATE !

### NOUVELLE AQUITAINE SUD 34<sup>E</sup> RÉGIONAL DE SAUVETERRE-LA-LÉMANCE Purrey au-dessus de la mêlée

29-30 JUIN 2019

Malgré une déficience de la pression de turbo - « Nous n'avions que 1,4 bar au lieu de 1,9, sûrement en raison d'une durite percée » -, Purrey prend l'ascendant et tient fermement les rênes jusqu'au damier sous la pression constante exercée par Rougier. Dommage pour Ulbert, au contact du podium mais malmené par une bobine d'allumage défectueuse, qui cède le bronze à J. Gros.

**CLASSEMENT (85 PARTANTS, 71 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA GASCOGNE AGENAIS & L'ÉCURIE DU HAUT BOIS, À SAUVETERRE-LA-LÉMANCE (47).**  
Leader : ES1 à 7 Purrey.

Meilleurs temps : Purrey 6 – Rougier 1.  
1. Purrey-Lachèze (Mitsu Evo 9), 22min07s1 (1ers GrA & A8) – 2. Rougier-Varaillon (Impreza STI), à 7s2 (A8) – 3. J. Gros-Labrousse (Mitsu Evo 9), à 27s2 (A8) – 4. Ulbert-Liraud (Mitsu Evo 9), à 33s1 (A8) –

5. Delpoux-Pluvillage (Mitsu Evo 7), à 40s3 (A8) – 6. C. & V. Autié (306 S16), à 49s0 (1ers GrF2000 & F2-14) – 7. Vigion-Langlois (Twingo), à 50s1 (1ers GrR & R5) – 8. Laguey-Tournié (Clio R), à 1min02s3 (1ers N3) – 9. Mazeau-Lauseille (Saxo KC), à 1min06s0 (1ers A6K) – 10. Bonnin-Place (Maxi Mégane), à 1min06s9 (1ers A7K)... 12. Gonzalez-Sibieude (205 R), à 1min27s9 (1ers F2-13) – 13. L. Zambon-Gouin (DS3), à 1min28s7 (1ers R3) – 14. Veysièrre-Frischknecht (Impreza STI), à 1min38s5 (1ers R4)... 20. Ya. Dupouy-Valentini (106 XSI), à 2min10s2 (1ers A5) – 21. C. & D. Delage (Civic Type R), à 2min12s3 (1ers A7)... 28. Cavallès-Fouralès (Mitsu Evo 7), à 2min43s8 (1ers N4) – 29. A. Lecharrier-Delpèch (106 S16), à 2min47s7 (1ers N2)... 41. Ardeois-N. Bertrand (Saxo VTS), à 3min28s8 (1ers A6)... 56. B. & M. Perrinaud (106 R), à 4min22s2 (1ers N1)... 61. Brefell-Ségala (Twingo), à 6min06s5 (1ers R1)... 63. Labat-Larbarthe (206 XS), à 6min15s0 (1ers N2S)... 71. Boissou-Maspeyrot (Nissan 350 Z), à 13min14s6 (1ers GrGT & GT10).

**Principaux abandons**  
Granot (Escort), Rambaud (Saxo VTS), Sauter (208), Lartière (306 S16), mécanique – Dupont (R11 T), sortie...

Texte & photos Philippe Quicq.



JEANPIERRE À L'AISE AVEC LA SAXO.

### GRAND EST 32<sup>E</sup> RÉGIONAL RUPPEËN Marchal le plus fort

29-30 JUIN 2019

Avec une spéciale sur la route des Forts taillée pour la R5, J.-R. Marchal s'impose logiquement malgré une belle résistance de L. Jeudy, le plus rapide sur les hauteurs de La Beuille. Leader du F2000 une fois la pression Courttoy écartée, le pilote de la 205 garde ses précieuses secondes d'avance sur S. Bret et F. Gravier. C. Traglia et St. Jeanpierre ont tout donné pour coller le Top 5, tout comme Pierre en A7.

**CLASSEMENT (91 PARTANTS, 72 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA DES VALLÉES & L'ÉCURIE MONT-DE-FOURCÈS, À RUPTUR-MOSELLE (88).**

Leader : ES1 à 5 JR. Marchal.  
Meilleurs temps : JR. Marchal 3 – L. Jeudy 2.  
1. JR. Marchal-Pressac (DS3), 23min35s7 (1ers GrR & R5) – 2. L. Jeudy-J. Lambert (205 GTI), à 27s8 (1ers GrF2000 & F2-14) – 3. S. Bret-Fontanaud (Mitsu Evo 9), à 34s2 (1ers GrA & A8) – 4. F. Gravier-M. Bernardin (DS3), à 43s8 (1ers R3) –

5. C. & JP. Traglia (Clio), à 58s4 (R3) – 6. St. & P. Jeanpierre (Saxo KC), à 1min04s5 (1ers A6K) – 7. R. Pierre-V. Galmiche (Clio R5), à 1min06s3 (1ers A7) – 8. G. Dapoigny-Pelletier (207 S2000), à 1min15s2 (1ers A7S) – 9. Ph. Wehrlic-C. Lambert Vinel (Clio R5), à 1min37s1 (F2-14) – 10. Caritay-A. Fernandes (95 GT3), à 1min38s8 (1ers GrGT & GT10) – 11. F. Martin-Ziebel (208), à 1min45s4 (1ers R2)... 15. D. Claudon-Patris (Clio R), à 2min21s8 (1ers GrN & N3) – 16. Huguel-Brice (Saxo VTS), à 2min25s9 (1ers F2-13)... 20. Magnin-Thueillon (106 S16), à 2min38s2 (1ers A6)... 22. Delille-J. Sarazin (AX), à 2min58s8 (1ers F2-12)... 29. A. Didierlaurent-Fi. Peduzzi (106 S16), à 3min48s5 (1ers N2) – 30. A. Simonin-Y. Jeudy (106 XSI), à 3min48s8 (1ers N4) – 40. Ch. & G. David (AX GTI), à 4min46s2 (1ers A5)... 45. G. & Th. Daval (205), à 5min01s5 (1ers F2-11)... 49. M. Marchal-P. Choffel (106 S16), à 5min25s3 (1ers N2S)...

**Principaux abandons**  
Barinsky, Bischoff & Bilot (206), Baudin (207), Mégnien (106), Courttoy (Saxo), sortie – Valdenaire (106), Poirot & Schmitt (Saxo), Pare (205), mécanique – Badonnel (206), chateur...

Texte Sylvain Henry. Photos Sam Pierson.



GRAVIER DÉJÀ AU TOP DE LA DS3 R3.



**NOUVEAU SUCCÈS DE CLASSE POUR FARLAY.**



**JOIE DE DASSAUD À L'ARRIVÉE.**

**AUVERGNE**

**24<sup>E</sup> RÉGIONAL DE LA CÔTE ROANNAISE**

5-6 JUILLET 2019

**Triplé Fabia**

Perturbées par l'orage matinal au cours de l'ES1 - dont profite M. Benier pour s'illustrer -, les pilotes de Fabia R5 finissent sur le podium : Salanon précède C. Troisgras et P.-J. Chirat. Les 106 sont à la fête : le Groupe F2000 revient à R. Couvreur, devant un excellent J. Beau en tête du Groupe A ; L. Durand, pointé plus loin, remporte le Groupe N.

**CLASSEMENT (98 PARTANTS, 83 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA VAL D'ALLIER & L'ÉCURIE SCRATCH, À RENAISSON (42).**

**Leaders :** ES1 à 2 M. Benier - ES3 à 6 D. Salanon. **Meilleurs temps :** D. Salanon 5 - M. Benier 1.  
1. D. Salanon-Cave (Fabia), 21min36s0 (1ers GrR & R5) - 2. C. Troisgras-P. Decouzon (Fabia), à 34s0 (R5) - 3. P.J. Chirat-Chaize (Fabia), à 52s0 (R5) - 4. R. Couvreur-Luce (106), à 1min25s6 (1ers GrF2000 & F2-13) - 5. J. Beau-Petrucci (106), à 1min30s6 (1ers GrA & A6) - 6. A. Ferreira-C. Delorme (C2), à 1min32s0 (F2-13) - 7. F. Wenger-

C. Letourneau (206), à 1min35s3 (1ers F2-14) - 8. L. Giroux-J. Loup (208), à 1min41s1 (1ers R2) - 9. C. Farlay-V. Bouchut (Clio R), à 1min44s0 (1ers A7) - 10. Vaucanson-Provenchère (Manta), à 1min44s8 (F2-14) - 11. J. & A. Dassaud (M3), à 1min46s8 (1ers A8)... 15. A. Lafont-Cubizolles (207 RC), à 1min56s8 (1ers R3)... 19. L. Durand-Bruyère (106), à 2min10s6 (1ers GrN & N2) - 20. Th. Moulin-Heyse (AX GTI), à 2min15s5 (1ers N1)... 23. D. Reynard-Claudy (206 RC), à 2min25s4 (1ers N3)... 41. A. Dufour-O. Mathias (Porsche), à 3min34s2 (1ers GrGT & GT10)... 51. G. Colomb-R. Bret (106), à 4min00s8 (1ers N2S) - 52. F. Rolland-A. Porte (206 S1600), à 4min03s7 (1ers A6K)... 56. R. Oudin-Despignes (R5 GT), à 4min29s0 (1ers N4) - 57. E. Camerlenghi-A. Dubreuil (C2), à 4min35s1 (R2, 1ères Dames)... 59. Laurand-Delphin (205 R), à 5min03s1 (1ers F2-12)... 69. J. Amblard-Foucher (AX GTI), à 5min54s4 (1ers A5)... 78. P. Lafond-Beysson-Baloge (Twingo), à 7min04s1 (1ers F2-11)... 82. C. Garnier-Pontille (Twingo), à 8min23s0 (1ers R1)...

**Principaux abandons**  
Th. Faye (R5 GT), Risaletto (BMW), mécanique...  
**Texte & photos Philippe Lafont.**



**MASSIER S'IMPOSE DANS LE GROUPE N.**



**DELAMARE, DAUPHIN DE BRION DANS LE GROUPE F2000.**

**NORMANDIE**

**24<sup>E</sup> RÉGIONAL DE BASSE-NORMANDIE**

6-7 JUILLET 2019

**Lecamus rebondit**

Grand favori, Lemaitre effectue un cavalier seul avant de renoncer (ES5). P. Lecamus, également auteur de trois temps, file vers sa première victoire que G. Leblut, en signant le dernier meilleur temps, manque de lui souffler. Leur duel décroche légèrement les F2000. G. Delamare commet quelques fautes et se retrouve sous la menace d'A. Margely. R. Brion s'envole alors que Vilain abandonne. J. Girard cède le Groupe N à Massier le dimanche. A. Leblanc s'habitue vite à la Clio A7. Belles victoires de classes de R. Berhaut, Cahagne, E. Le Saint et St. Toussaint.

**CLASSEMENT (79 PARTANTS, 52 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASACO BASSE-NORMANDIE & L'ATALANTE RACING TEAM, À SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT (50).**

**Leaders :** ES1 à 4 Lemaitre - ES5 à 7 Lecamus. **Meilleurs temps :** Lemaitre & Lecamus 3 - Leblut 1.

1. P. Lecamus-MC. Hervieu (207 S2000), 23min29s1 (1ers GrA & A7S) - 2. G. Leblut-P. Lefrançois (Mitsu Evo 8), à 1s0 (1ers A8) - 3. R. Brion-Maugy (Clio RS3), à 23s5 (1ers GrF2000 & F2-14) - 4. G. Delamare-Cramilly (Clio RS), à 43s4 (F2-14) - 5. A. Margely-P. Couesson (Saxo), à 44s9 (1ers F2-13) - 6. Burgot-Durel (Saxo), à 1min14s4 (1ers A6) - 7. Burnel-Leseny (208), à 1min18s1 (F2-13) - 8. Trevilly-Lecathelinois (206 RC), à 1min39s5 (F2-14) - 9. Vindard-Duboscq (Mégane), à 1min39s5 (F2-14) - 10. A. Leblanc-Patin (Clio W), à 1min40s6 (1ers A7) - 11. Massier-Faure (Clio RS), à 1mn42s7 (1ers GrN & N3)... 13. S. & L. Cahagne (Clio), à 1min52s2 (1ers GrR & R3)... 21. R. & Th. Berhaut (Saxo), à 3min03s5 (1ers N2) - 22. Bréard-Levaure (206 XS), à 3min55s4 (1ers A6K)... 25. E. & S. Le Saint (106 XS), à 3min10s3 (1ers F2-12)... 29. St. & K. Toussaint (C2 Max), à 3min18s5 (1ers R2)... 33. Fisk-Lebecq (106 XS), à 4min18s1 (1ers N1)... 35. Briand-Delisle (205 R), à 4min23s5 (1ers A5)... 48. B. Joris-Le Nouaille (106 R), à 5min55s0 (1ers F2-11)... 50. Fauvel-Maulion (Clio), à 7min02s3 (1ers N2S)...

**Principaux abandons**  
Surin (306), transmission - Gardan (106 S16), Agrante (Clio), F. Rault (R5 GT), sortie - L. Leclerc (Mitsu), fuite huile de boîte - Villain (306), Lemaitre (Fabia), mécanique...  
**Texte & photos Promorally.**



**PREMIER SUCCÈS DE FAUCHER CETTE SAISON.**

**NOUVELLE AQUITAINE SUD**

**35<sup>E</sup> RÉGIONAL DE SAINT-SORNIN-LEULAC**

6-7 JUILLET 2019

**Un Faucher peut en cacher un autre**

Mickaël Faucher effectue le déplacement pour inscrire de précieux points : mission accomplie face aux A8 de S. Bret et Y. Rougier. Au palmarès, il succède à son homonyme William, lauréat du Groupe F2000. B. Rougier est toujours impérial en N2. S. Chauveau s'impose en tête des trois féminines, toutes à l'arrivée.

**CLASSEMENT (82 PARTANTS, 59 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA MAUVE, À SAINT-SORNIN-LEULAC (87).**

**Leader :** ES1 à 5 M. Faucher. **Meilleurs temps :** M. Faucher 4 - S. Bret 1.  
1. M. Faucher-Bilhot (Fabia), 23min47s3 (1ers GrR & R5) - 2. S. Bret-Fontanaud (Mitsu Evo 9), à 16s2 (1ers GrA & A8) - 3. Y. Rougier-Varailhon (Impreza STi), à 40s1 (A8) - 4. S. & N. Blondel (Clio 4), à 1min05s7 (1ers R3) - 5. W. Faucher-Th. Petit (207 RC), à 1min17s7 (1ers GrF2000 & F2-14) - 6. R. Auvert-E. Rougier (Clio 3), à 1min25s7 (R3) - 7. Robineau-Sagnes (Clio 3), à 1min27s7 (F2-14) - 8.

J. Puech-R. Manent (Clio 3), à 1min52s7 (R3) - 9. N. Brasseur-Chatard (106 S16), à 1min56s9 (1ers A6) - 10. Ch. Barret-B. Robert (996 GT3), à 2min08s3 (1ers GrGT & GT10) - 11. Morand-Mandon (Clio W), à 2min10s5 (1ers A7)... 14. Bartaire-Fronteau (Clio 2), à 2min31s3 (1ers GrN & N3)... 17. JP. & D. Blondel (Clio S1600), à 2min47s3 (1ers A6K)... 19. M. & A. Rodrigues Gaspar (208), à 2min48s5 (1ers R2) - 20. B. Rougier-E. Patier (106 S16), à 2min50s2 (1ers N2)... 23. C. Guyot-Sauvetaire (206 RC), à 3min18s3 (1ers F2-13)... 28. A. Auger-Magnan (Saxo VTS), à 3min31s9 (1ers F2-12)... 31. Livertout-M. Rivière (Mitsu Evo 8), à 4min11s7 (1ers N4)... 40. S. Chauveau-Mallet (106 S16), à 5min02s1 (A6, 1ères Dames)... 46. Beccavin-L. Rodrigues (Civic), à 5min34s2 (1ers N2S)... 48. G. Auvert-Hareau (106 XS), à 6min00s2 (1ers N1)... 57. J. & A. Cholet (Twingo RS), à 9min42s0 (1ers R1)...

**Principaux abandons**  
Duranton (106 S16), Demars (205 R), Coiraud (Clio 2), mécanique - Contamine (Mégane RS), J. Nicolas (Clio W), sortie...  
**Texte & photos Laurent Clavault.**

**LE DUEL EN A7 POUR MORAND.**



**PREMIER SCRATCH POUR GUÉNEC ET SA C2.**

**BRETAGNE-PAYS DE LOIRE**

**18<sup>E</sup> RÉGIONAL DU VAL DE SÈVRE**

6-7 JUILLET 2019

**Guéneç, prince des 3 Provinces**

Présentant deux tracés inédits, le Val de Sèvre voit R. Guéneç réaliser une performance majuscule, signant cinq scratches (sur six) face à Jezequel. Au bout du suspense, Favreau accède au podium alors que Delaunay empoche le F2-14. Mathey hérite du Groupe R suite à la sortie de Longépé. D. Rault impose sa Mégane en Groupe N.

**CLASSEMENT (65 PARTANTS, 48 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASACO PLANTAGENËT & LE TEAM 3 PROVINCES, À BOUSSAY (44).**

**Leader :** ES1 à 6 R. Guéneç. **Meilleurs temps :** R. Guéneç 5 dont 1 ex æquo - Jezequel 2 (1).  
1. R. Guéneç-Ricou (C2), 24min32s7 (1ers GrF2000 & F2-13) - 2. Jezequel-Le Roy (207), à 4s0 (1ers GrA & A7S) - 3. L. Favreau-Le Fevre (Mitsu), à 19s4 (1ers A8) - 4. L. Mouillé-Gaboriaud (106), à 20s2 (F2-13) - 5. D. Delaunay-Hocde (306), à 29s7 (1ers F2-14) - 6. L. Corbineau-Lechon (Clio), à 31s3 (F2-14) - 7. Y. Mouillé-Rineau (206), à 58s8 (1ers A7) - 8. D. Rault-Drouot (Mégane), à 1min03s2 (1ers

GrN & N4) - 9. W. Mathey-Guille (Clio), à 1min07s1 (1ers GrR & R3) - 10. Y. Guérineau-Apperce (Clio), à 1min14s0 (1ers N3) - 11. A. Faussabry-Le Thiec (C2), à 1min29s3 (1ers R2)... 18. T. & R. Grezes (C2), à 2min04s0 (1ers A6K) - 19. T. & H. Robert (106), à 2min09s8 (1ers N2) - 20. F. Belouin-Dupas (106), à 2min16s5 (1ers F2-12)... 36. W. Gentilhomme-Martin (205), à 4min01s1 (1ers N1)... 38. Y. Regnier-Pavageau (MGF), à 4min27s0 (1ers GrGT & GT9) - 39. V. Houssin-Dauce (Rallye 3), à 4min36s4 (1ers F2-11)... 43. M. Bled-Vernageau (205), à 5min42s8 (1ers A5) - 44. E. & J. Touche (DS3), à 5min51s8 (1ers R1)...

**Principaux abandons**  
Cordillot (Clio), Nombela (Mitsu), Landais (Clio), Colineau (Saxo), mécanique - Blay (C2), Longépé (Clio), sortie...  
**Texte Florentine Boutin. Photos Gilles Frongia.**



**GUERINEAU RESTE INVAINCU EN N3 EN 2019.**



LA N3 POUR VITTORE.



BATIER SE FAIT REMARQUER EN F2-13.

**RHONE-ALPES**

**8<sup>E</sup> RÉGIONAL DU BALCON EST DU VERCORS** 13 JUILLET 2019

**Puppo sans forcer**

Puppo signe un quatrième succès cette saison en dominant l'épreuve. Lacomy semble le seul à pouvoir lui donner la réplique mais il effectue un tête-à-queue d'entrée de jeu et se retrouve à plus de 15s de la Fabia. La 996 d'un excellent H. Poudrel, alors 2<sup>e</sup>, abdique suite à une sortie (ES3). Ganguet récolte un premier podium avec sa Fiesta. Encore une prestation de premier ordre pour Pereron, 4<sup>e</sup> et vainqueur en F2000 avec sa vénérable 205 qui résiste aux assauts répétés d'un pourtant coriace et affûté N. Morel.

**CLASSEMENT (72 PARTANTS, 55 CLASSÉS), ORGANISÉ PAR L'ASA DAUPHINOISE, À VIF (38).**  
**Leader & meilleurs temps :** ES1 à 5 A. Puppo.  
 1. A. Puppo-L. Galera (Fabia), 24min04s5 (1ers GrR & R5) – 2. Lacomy-Chêne (C3), à 36s8 (R5) – 3. Ganguet-Frison (Fiesta), à 1min16s0 (R5) – 4. Pereron-Th. Roudet (205), à 1min25s6 (1ers

GrF2000 & F2-14) – 5. N. Morel-N. Curioz (Clio), à 1min37s2 (F2-14) – 6. Vedelago-Latreme (Clio S1600), à 1min48s7 (1ers GrA & A6K) – 7. Ph. & G. Brun (DS3 Max), à 1min56s4 (1ers R3) – 8. M. & C. Morel (C2 S1600), à 2min01s8 (A6K) – 9. Ch. & B. Truchet (Mégane RS), à 2min10s8 (1ers GrN & N4) – 10. Bianchinotti-F. Roux (207 S2000), à 2min15s8 (1ers A7S)... 13. J. & P. Desmet (106 S16), à 2min34s7 (1ers A6) – 14. Bugnazet-Milesi (Elise S), à 2min41s3 (1ers GrGT & GT9) – 15. Batier-Allegret (106), à 2min44s5 (1ers F2-13)... 18. M. Rabilloud-Filipe (206), à 2min52s1 (1ers A7) – 19. Poizat-Gaby (208), à 3min09s7 (1ers R2) – 20. Vittone-Loignon (Clio R), à 3min12s8 (1ers N3)... 23. Schroetter Mugnier Beal (106), à 3min24s9 (1ers F2-12)... 25. Aycard-Sylvestre (Impreza), à 3min37s8 (1ers A8)... 30. Bachasse-Rayot (106 XSI), à 4min25s4 (1ers A5)... 34. D. Point-M. Delon (C2), à 4min49s2 (A6, 1ères Dames)... 40. P. Legrand-Lugli (106 S16), à 5min03s2 (1ers N2)... 46. K. Bernard-Constance (Saxo VTS), à 5min32s0 (1ers N2S)... 53. Cottave-C. David (AX Sp), à 7min18s0 (1ers N1)... 55. G. & E. Rumberger (Cinquecento), à 11min14s4 (1ers F2-11).  
**Principaux abandons**  
 H. Poudrel (996 GT3), H. Capelli (C2), sortie – Audrart (106 XSI), mécanique...  
**Texte Patrick Vezolles. Photos Allan Liebaut.**



DUCHÈNE, DAUPHIN DE GROSJEAN.

**BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE**

**37<sup>E</sup> RÉGIONAL DU 14 JUILLET** 14 JUILLET 2019

**Le F2000 à la fête !**

Cette édition voit la domination des têtes d'affiche de la classe F2-14. N. Grosjean, sous la menace de P.-E. Duchène, décroche une belle victoire. L. Jeudy complète le podium. Dans le Top 5, F. Thiébaud s'adjuge le Groupe N et le Groupe R revient à F. Roussel. R. Pierre empoche le Groupe A pour la seconde fois cette saison.

**CLASSEMENT (113 PARTANTS, 77 CLASSÉS), ORGANISÉ PAR L'ASA LURONNE, À RADDON-ET-CHAPENDU (70).**  
**Leader :** ES1 à 5 N. Grosjean.  
**Meilleurs temps :** N. Grosjean 4 – PE. Duchène 1.  
 1. N. Grosjean-Eble (Clio), 24min11s2 (1ers GrF2000 & F2-14) – 2. PE. Duchène-Magnin (Clio), à 7s5 (F2-14) – 3. L. & C. Jeudy (205), à 43s6 (F2-14) – 4. F. Thiébaud-O'Brien (Impreza STI), à 47s2 (1ers GrN & N4) – 5. F. Roussel-Coulombel (DS3), à 51s8 (1ers GrR & R5) – 6. M. Mourey-Duchanoy (DS3), à 1min12s3 (1ers R3) – 7. R. Pierre-V. Galmiche (Clio R), à 1min13s9 (1ers GrA & A7) – 8. Pat. & Pau. Cholley (M3), à 1min22s8 (1ers A8) – 9. Corberand-

Nogara (C2), à 1min29s6 (1ers F2-13) – 10. Brouillard-Hildenbrand (Clio R), à 1min31s8 (F2-14)... 14. D. Fores-P. Augier (997 GT3), à 1min56s7 (1ers GrGT & GT10) – 15. D. Claudon-Patris (Clio R), à 2min20s6 (1ers N3)... 21. R. Jacob-Ch. Simon (Saxo VTS), à 2min49s8 (1ers A6)... 23. Gobalet-Barras (Fiesta), à 2min54s6 (1ers R2)... 29. Maley-Sonnet (Saxo), à 3min11s7 (1ers A6K) – 30. Rat-Fournet (106 S16), à 3min21s6 (1ers N2)... 35. Campos-Bouley (AX GTI), à 3min57s8 (1ers A5)... 37. J. Pinot-Deschaseaux (106 XSI), à 4min13s9 (1ers N1)... 42. Delille-J. Sarazin (AX), à 4min29s8 (1ers F2-12)... 53. Sechepine-Pea (106 S16), à 5min50s0 (1ers N2S)... 63. S. & E. Knapp (Twingo), à 7min11s9 (1ers R1)...  
**Principaux abandons**  
 G. Dapigny (207 S2000), Caritey (997 GT3), S. Brest (Mitsu Evo 9), L. Mourey (Saxo), mécanique – C. Courtoy (Saxo), sortie – Couval (Clio), raison perso – Blanc-Garin (Compact), hors course...  
**Texte & photos J.-B. Cornevaux.**



BELLE COURSE DE JACOB, 1<sup>ER</sup> A6.

**094**

L'INTEGRAL RALLYES MAGAZINE



WAGNER, AUTEUR D'UNE BELLE PARTITION.



HOMMEAU EMPOCHE LE GROUPE N.

**NOUVELLE AQUITAINE SUD**

**22<sup>E</sup> RÉGIONAL DU BÉARN** 13 JUILLET 2019

**Wagner avec maestria**

Personne n'est en mesure de déloger D. Wagner du fauteuil de leader, dans lequel le Bigourdan trône de bout en bout. Furton fait mieux que résister, mais ne peut lutter à armes égales avec une Sierra accusant le poids des ans. La bagarre atteint son paroxysme pour les places d'honneur, où N. Radet souffle le bronze à Hommeau. Belle passe d'armes aussi en R3, où Puech, piégé par une plaque noire dans les derniers mètres, cède le pas à Binois.

**CLASSEMENT (54 PARTANTS, 43 CLASSÉS), ORGANISÉ PAR L'ASA BASCO-BÉARNAISE, À NAY (64).**  
**Leader :** ES1 à 6 D. Wagner.  
**Meilleurs temps :** D. Wagner 5 – Furton 1.  
 1. Wagner-Lafagne (Mitsu Evo 9), 24min27s1 (1ers GrR & R4) – 2. M. & J.M. Furton (Sierra Cosw), à 30s7 (1ers GrA & A8) – 3. N. Radet-Palacio (208),

à 41s4 (1ers R2) – 4. Hommeau-Dussillos (Mégane RS), à 51s5 (1ers GrN & N4) – 5. Gonzalez-Sibieude (205 R), à 55s7 (1ers GrF2000 & F2-13) – 6. Binois-Cenci (Clio), à 1min01s5 (1ers R3) – 7. Delpoux-R. Manent (Mitsu Evo 8), à 1min02s9 (FA8) – 8. J. Puech-N. Rouillard (Clio), à 1min03s5 (R3) – 9. Larquey-Tournié (Clio R), à 1min04s8 (1ers N3) – 10. Y. & L. Simian (Mitsu Evo 6), à 1min15s1 (A8)... 13. Toutouyotte-Descharne (Compact), à 1min31s8 (1ers F2-14)... 15. Dantiacq-Laborrière (Clio RS), à 1min36s3 (1ers A7) – 16. Idiat-Challa (Saxo VTS), à 1min37s1 (1ers N2)... 28. Gonnord-Pinche (106 S16), à 3min17s9 (1ers A6) – 33. Magot-Chaves (Audi TT), à 4min25s1 (1ers GrGT & GT10)... 38. Bréféil-Guyon Lacroze (Twingo), à 5min05s7 (1ers R1)... 41. Villacampa-Dupau (Samba R), à 6min05s8 (1ers F2-12)...  
**Principaux abandons**  
 G. Raynaud (Polo S2000), Dupont (R11 T), Lacure (Punto GT), Lansalot (C2 R2), mécanique – B. Jean (Clio RS), Lembebe (Clio W), sortie...  
**Texte & photos archives/Philippe Quicq.**



LEBLUT RENOUVE AVEC LA VICTOIRE SIX ANS APRÈS.

**BRETAGNE-PAYS DE LOIRE**

**54<sup>E</sup> RÉGIONAL LE MANS** 13-14 JUILLET 2019

**Leblut de retour aux affaires**

G. Leblut frappe d'entrée lors du prologue et récidive à deux reprises dimanche matin. Il laisse le dernier scratch à Leclerc qui, avec sa Lotus, devance d'une courte tête la DS3 R5 de J. Vaucel. D. Delaunay enchaîne en F2-14, tout comme Rault dans le Groupe N. P.-A. Burgot signe la perf en plaçant sa Saxo A6 dans le Top 10.

**CLASSEMENT (81 PARTANTS, 57 CLASSÉS), ORGANISÉ PAR L'ASACO MAÎNE BRETAGNE & L'ÉCURIE LE MANS, À BONNÉTABLE (72).**  
**Leader :** ES1 à 4 G. Leblut.  
**Meilleurs temps :** G. Leblut 3 – J.M. Leclerc 1.  
 1. G. Leblut-A. Lopes (Mitsu), 23min13s4 (1ers GrA & A8) – 2. J.M. Leclerc-Cheval (Exige Cup 260), à 14s7 (1ers GrGT & GT10) – 3. J. & C. Vaucel (DS3), à 18s6 (1ers GrR & R5) – 4. D. Delaunay-Hocde (306), à 25s7 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. S. Seray-Andrieu (Clio), à 28s9 (F2-14) – 6. C. & F. Rémy (Fabia), à 44s0 (R5) – 7. C. & A. Hunot (Clio), à 44s8 (1ers A7) – 8. Th. Kerveno-Leblanc (M3), à 49s8 (A8) –

9. Pa. Burgot-Mallet (Saxo), à 50s7 (1ers A6) – 10. Th. Bordagaray-Loiseau (Clio), à 1min01s5 (1ers R3) – 11. L. Mouillé-Gaboriaud (106), à 1min11s8 (1ers F2-13)... 15. D. Rault-Drouot (Mégane), à 1min40s1 (1ers GrN & N4)... 20. K. Bréard-Levaufre (206), à 2min03s2 (1ers A6K)... 22. F. Belouin-P. Dupas (106), à 2min08s4 (1ers F2-12)... 26. Th. & H. Robert (106), à 2min29s2 (1ers N2)... 30. F. & J. Dieulangard (Clio), à 2min57s6 (1ers N3)... 39. W. Cleret-Langon (106), à 3min48s5 (1ers N1)... 41. Delannay-Pilaz (Adam), à 4min17s2 (1ers R2)... 43. D. & C. Globez (106), à 4min27s9 (1ers A5)... 50. R. & P. Compieux (DS3), à 5min52s1 (1ers R1) – 51. J.C. Pelerin-Papuchon (205), à 5min56s0 (1ers F2-11)...  
**Principaux abandons**  
 Jezequel (207 S2000), J.L. Leclerc (Lotus), mécanique – Ouary (206), sortie – Gonnert (Lotus), hors course...  
**Texte Florence Boutin. Photo archives G. Desvaux.**

VAUCEL SUR LE PODIUM.



## LE GROUPE A POUR CHIRAT.



### BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE 25<sup>E</sup> RÉGIONAL DE MATOUR Salanon en force

20 JUILLET 2019

Sans réelle surprise, Salanon remporte la totalité des spéciales et cette 25<sup>e</sup> édition. Le podium 100 % R5 est complété par Fl. Rognon, avec une Fiesta louée pour l'occasion, et Th. Monnet. L. Jedy et sa monstrueuse 205 d'un autre temps prennent la 4<sup>e</sup> place.

#### CLASSEMENT (88 PARTANTS, 65 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA DUNOISE, À MATOUR (71).

**Leader & meilleurs temps :** ES1 à 6 D. Salanon. 1. D. Salanon-M. Giraldo (Fabia), 23min06s4 (1ers GrR & R5) – 2. Fl. & G. Rognon (Fiesta), à 48s1 (R5) – 3. Th. & Th. Monnet (Fabia), à 1min24s1 (R5) – 4. L. Jedy-J. Lambert (205), à 1min33s4 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. M. Artzner-V. Girard (106), à 1min37s0 (1ers F2-13) – 6. Risaletto-Bonhomme (Compact), à 2min01s4 (F2-14) – 7. P.J. Chirat-P. Chaize (Saxo S1600), à 2min04s6 (1ers GrA & A6K) – 8. Bernollin-Denizot (Mitsu Evo 10), à 2min18s1 (1ers R4) – 9. J.B. Bonin-L. Giroux (306 Maxi), à 2min26s9 (F2-14) – 10. Mollas-Moussier (Mitsu Evo 9), à 2min27s5 (1ers GrN & N4) – 11. A. & L. Delplatière (996 GT3), à 2min43s8 (1ers GrGT

& GT10)... 13. Mazillier-Lhomme (Mitsu Evo 5), à 3min11s1 (1ers A8) – 14. L. & P. Guillotin (Clio), à 3min13s6 (1ers A7)... 17. Jovin-Vivien (Saxo), à 3min27s4 (1ers F2-12)... 19. Saxemard-Bayle (C2), à 3min28s4 (1ers R2)... 21. Martinot-Flecharde (Clio), à 3min42s7 (1ers N3)... 30. Chenevay-Mazet (Saxo), à 4min23s5 (1ers A6) – 31. Th. Moulin-May (AX GTI), à 4min29s4 (1ers N1)... 33. Wetstein-C. Clément (106), à 4min35s1 (1ers N2)... 45. P. & C. Duret (Clio), à 5min29s3 (1ers R3)... 52. A. Petit-E. Borde (Saxo), à 6min14s2 (1ers N2S)... 63. J. Amblard-L. Goncalves (AX GTI), à 8min38s4 (1ers A5)... 65. Guerelle-Beysson (Twingo), à 14min04s0 (1ers F2-11).

**Texte & photos Philippe Frossard.**

## MOULIN EMPILE LES SUCCÈS EN NI.



## PRESQUE À DOMICILE, ARRIBET IMPOSÉ SA CIVIC EN A7.



### NOUVELLE AQUITAINE NORD 31<sup>E</sup> NATIONAL DE SAINTONGE De Sousa d'un rien

20 JUILLET 2019

« J'ai donné tout ce que j'ai pu », admet M. De Sousa qui, pour la victoire, contient un Millet brillant et un Tavenau hyper motivé. Sans une figure, B. Longépé aurait pu semer la pagaille. Les deux 306 maxi de Terrière et de St. André se livrent à une belle passe d'armes. Guéneq en F2000 et Ulbert en Groupe N impressionnent. L'attitude d'une équipe de « soiffards » et des forces de l'ordre qui n'ont pas jugé bon de se déplacer est à regretter : la direction de course a décidé d'annuler la dernière ES.

#### CLASSEMENT (100 PARTANTS, 59 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA SAINTONGE, À SAINTES (17).

**Leader :** ES1 à 8 M. De Sousa.  
**Meilleurs temps :** D. Millet 4 dont 1 ex æquo – M. De Sousa 3 (1) – S. Taveaneau 2. 1 ES annulée. 1. M. De Sousa-M. Corbineau (DS3), 1h00min37s7

(1ers GrR & R5) – 2. D. Millet-Verger (Fabia), à 1s9 (R5) – 3. S. Taveaneau-Pogut (C3), à 35s1 (R5) – 4. B. Longépé-Choucroun (Fabia), à 1min51s1 (R5) – 5. J. & C. Vaucel (DS3), à 3min30s1 (R5) – 6. St. André-Passetemps (306 Maxi), à 3min42s5 (1ers A7K) – 7. Terrière-Taudière (306 Maxi), à 4min07s9 (A7K) – 8. Guéneq-Ricou (C2), à 4min36s6 (1ers GrF2000 & F2-13) – 9. Th. Landais-Cairault (Clio), à 5min07s2 (1ers R3) – 10. Ulbert-Langlois (Clio R), à 5min46s5 (1ers GrN & N3) – 11. Guérin-Boyer (Clio 3), à 5min51s7 (1ers F2-14)... 14. S. & D. Mahier (208), à 6min32s4 (1ers R2)... 18. Arribet-Rossignol (Civic Type R), à 7min52s4 (1ers A7)... 20. Diguët-Praud (Saxo VTS), à 8min41s1 (1ers A6)... 24. B. & E. Rougier (106 S16), à 10min49s9 (1ers N2)... 35. Auger-Magnan (Saxo VTS), à 12min30s0 (1ers F2/12)... 37. B. & M. Perrinaud (106 XSi), à 13min06s3 (1ers N1)... 43. Drilleaud-Baudson (Impreza GT), à 15min04s9 (1ers A8)... 53. Gassauu-Cassan (106 XSi), à 18min20s1 (1ers A5)... 55. Le Gouellec-Vernageau (206), à 19min35s3 (1ers A6K)... 58. P. & M. Beauvais (A112), à 26min22s5 (1ers F2-11) – 59. M. Beauvais-T. Robert (206 XS), à 30min28s1 (1ers N2S, 1ère Dame).  
**Texte Gérard Desvaux.**  
**Photos Christophe Dijoux.**

## UN GROUPE N ET UNE N3 DE PLUS POUR ULBERT.



## MÉGANE JAUNE DU GROUPE N POUR LATOUR.



### RHONE-ALPES 37<sup>E</sup> NATIONAL DRÔME PAUL FRIEDMAN Lacomy dans son jardin

20-21 JUILLET 2019

Pour la septième fois, Lacomy s'impose à Saint-Jean pour quelques secondes devant Fourmaux. Dans sa sortie (ES3), la 208 T16 de ce dernier percute une commissaire qui est grièvement blessée – on lui souhaite un prompt rétablissement. Lacomy accentue son avance au fil des ES, sur Boissy d'abord, mais Stéphane rencontre dimanche des coupures moteur et perd près de 2min ; puis sur R. Bérard qui rentre en dauphin non sans avoir signé trois scratches. Esparcieux prend la 3<sup>e</sup> place à Gassend, en manque de roulage sur sa C4 WRC. Jamet prend le F2000 à Perenon qui renonce dans la dernière ES.

#### CLASSEMENT (115 PARTANTS, 80 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA DRÔME, À SAINT-JEAN-EN-ROYANS (26).

**Leader :** ES1 à 12 Lacomy.  
**Meilleurs temps :** Lacomy 7 – Bérard 3 – Boissy 1. 1 ES annulée.

1. Lacomy-Chene (C3), 51min36s5 (1ers GrR & R5) – 2. R. Bérard-Reyre (Fabia), à 48s0 (R5) – 3. Esparcieux-K. Duc (Fabia), à 1min27s5 (R5) – 4. Gassend-L. Lagache (C4 WRC), à 1min43s0 (1ers GrA & A8W) – 5. F. Bect-A. Michal (Fabia), à 2min03s5 (R5) – 6. Carra-Aubeuf (Fabia), à 2min05s7 (R5) – 7. G. Fiori-Corsi (Fabia), à 2min23s6 (1ers A7S) – 8. Jamet-Journet (Clio), à 3min07s9 (1ers GrF2000 & F2-14) – 9. R. Caillat-A. Bérard (997 GT3), à 3min21s8 (1ers GrGT & GT+15) – 10. N. Morel-N. Curioz (Clio), à 3min46s0 (F2-14)... 13. J. & P. Desmet (106 S16), à 4min28s1 (1ers A6) – 14. Michaud-Maillet-Chaffaud (Clio), à 4min49s2 (1ers R3) – 15. J. Duclaux-Vattier (207 RC), à 5min19s4 (1ers A9) – 16. B. Latour-Collongeon (Mégane RS), à 5min25s2 (1ers GrN & N4)... 20. R. & D. Trabuco (C2), à 6min05s7 (1ers R2) – 21. D. Roche-Versino (Clio W), à 6min10s3 (1ers A7)... 23. N. Cavalier-Mure-d'Alexis (Clio RS), à 6min19s5 (1ers N3) – 24. B. David-Servière (AX GTI), à 6min23s7 (1ers F2-12)... 36. Audrapt-C. Belot (106 XSi), à 7min34s6 (1ers A5)... 38. J. & R. Micoud (Saxo VTS), à 8min06s8 (1ers N2)... 40. E. Gines-Ch. Deville (208), à 8min31s5 (R2, 1ères Dames)... 49. A. & B. Leroy (206), à 10min13s8 (1ers F2-13)... 53. R. & M. Veprat (106 XSi), à 10min57s8 (1ers N1) – 54. S. Lenne-Chantelauze (Saxo VTS), à 11min00s6 (1ers N2S)...  
**Texte P. Vezolles. Photo archives F. Prudhomme.**

## LA NI REVIENT À NAVARRO POUR OS8 FACE VIDAL.



## SUCHON S'IMPOSE EN A7.



### OCCITANIE MEDITERRANEE 18<sup>E</sup> RÉGIONAL DE BAGNOLS-LES-BAINS La quarantième de Puppo

20 JUILLET 2019

Puppo décroche son quarantième succès avec la Fabia et son cinquième de la saison. Sa journée est tranquille : Pougant, avec sa C3, multiplie les tête-à-queue et perd sa 2<sup>e</sup> place dans le dernier chrono. A. Masclaux et Cardenas se bagarrent tout au long du parcours pour le gain du F2000 ; 2s6 les séparent sur le podium ! Bon rallye pour G. André, 4<sup>e</sup> et 1<sup>er</sup> Groupe A. Dommage pour D. Moulin (mécanique) et M. Plan dans le Top 5 avec sa DS3 R3 avant de partir à la faute (ES5), laissant la classe à Y. Vivens.

#### CLASSEMENT (110 PARTANTS, 79 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA LOZÈRE & L'ÉCURIE DES THERMES, À BAGNOLS-LES-BAINS (48).

**Leader & meilleurs temps :** ES1 à 6 A. Puppo. 1. A. Puppo-Galera (Fabia), 24min47s2 (1ers GrR & R5) – 2. A. Masclaux-Gontier (207 Maxi), à 1min04s9 (1ers GrF2000 & F2-14) – 3. Cardenas-Augé (306), à 1min07s5 (F2-14) – 4. G. André-C.

Valentin (207 S2000), à 1min24s3 (1ers GrA & A7S) – 5. Pougant-Valencia (C3), à 1min25s4 (R5) – 6. Y. Vivens-Y. Fournier (DS3), à 1min34s5 (1ers R3) – 7. E. Roussel-Sauce (M3), à 2min04s2 (1ers A8) – 8. Delapine-Brotte (DS3), à 2min11s0 (R5) – 9. J. Macary-Ch. Magne (206 Maxi), à 2min14s0 (1ers F2-13) – 10. Veyrun-G. François (C2), à 2min17s6 (1ers R2)... 14. L. Sagnes-Jallet (306), à 2min39s9 (1ers A7K)... 16. Suchon-Silvestre (Clio W), à 2min51s5 (1ers A7)... 18. S. & J. Masclaux (206 RC), à 3min12s0 (1ers GrN & N3) – 19. Paulus-L. Delpeuch (Saxo), à 3min13s6 (1ers A6)... 32. Veyre-V. Tete (106), à 3min58s4 (1ers F2-12)... 38. V. Padilla-Amiel (106), à 4min35s7 (1ers N2)... 42. Th. Padilla-Furlan (Kadett), à 4min48s3 (1ers F2-11)... 44. Courrège-M. Segura (350Z), à 4min50s8 (1ers GrGT & GT10)... 48. M. & W. Jonquet (Fiesta), à 5min14s6 (1ers R2)... 52. A. Navarro-Cazals (106 XSi), à 5min36s1 (1ers N1)... 54. Petrarca-Granier (206 XS), à 5min41s9 (1ers A6K)... 57. G. & D. Colomb (106 S16), à 5min47s6 (1ers N2S)... 64. Iampietro-JL. Pascal (Twingo), à 6min41s2 (1ers R1) – 65. Frachon-Mourier (106 XSi), à 7min00s0 (1ers A5)...  
**Principaux abandons**  
Binois (Clio), M. Plan (DS3 R3), J. Gonzalez (205), sorte – Th. Brunet (306), D. Moulin (207 S2000), mécanique...  
**Texte Patrick Vezolles. Photos Patrice Marin.**



**LALEMAN S'OFFRE A NOUVEAU LA NI.**

**NORMANDIE**  
**3<sup>E</sup> RÉGIONAL DES CENT MARGELLES** 21 JUILLET 2019  
**Julien dépossède Rémy**

Les rebondissements sont multiples. Vainqueur 2017, Gonnet cède la tête à Ch. Rémy, puis encaisse 1min50s de pénalités (suite souci mécanique) et finit par crever. Dans le dernier chrono, sous la pression d'A. Julien qui remonte fort, Rémy effectue une touchette et s'incline pour 0s3. O. Boinet est monté en puissance avec la 208 T16 d'Amourette. Toujours aussi régulier aux avant-postes, R. Brion complète le podium avec une nouvelle victoire en F2000 devant Delamare et F. Fernandes qui profite de l'abandon de Houyelle. G. Lefebvre est de nouveau intraitable en Groupe N.

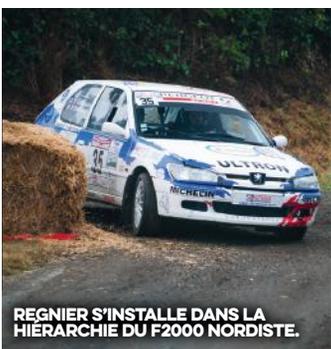
**Leaders :** ES1 Ch. Rémy & Gonnet – ES2 à 3 Ch. Rémy – ES4 Gonnet – ES5 Ch. Rémy – ES6 Julien.  
**Meilleurs temps :** Gonnet 3 dont 1 ex aequo – A. Julien 2 – Ch. Rémy & JM. Leclerc 1.  
 1. A. & M. Julien (Mitsu Evo 9), 21min58s9 (1ers GrA & A8) – 2. Ch. & F. Rémy (Fabia), à 0s3 (1ers GrR & R5) – 3. R. Brion-Maugy (Clio), à 18s4 (1ers GrF2000 & F2-14) – 4. O. & G. Boinet (208 T16), à 38s2 (R5) – 5. G. Lefebvre-Delbecque (Mitsu Evo 9), à 39s5 (1ers GrN & N4) – 6. F. & MC. Hervieu-Le Petit (M3), à 54s9 (A8) – 7. Delamare-Cramilly (Clio), à 59s2 (F2-14) – 8. C. & A. Hunot (Clio RS), à 1min06s7 (1ers A7) – 9. F. Fernandes-Leblanc (106 S16), à 1min26s0 (1ers F2-13) – 10. Piau-Caen (Impreza STI), à 1min27s5 (N4) – 11. Compagnon-Audebaud (Fiesta), à 1min33s2 (1ers R2) – 12. Jollit-Fossey (106 S16), à 1min35s8 (1ers A6) – 13. Ermiss-Michel (Clio W), à 1min43s6 (1ers A7K) – 14. JM & M. Leclerc (Lotus), à 2min07s2 (1ers GrGT & GT10) – 15. Mancel-Lecossais (Clio R), à 2min13s9 (1ers N3) – 25. Fagnen-Mahieu (AX), à 2min13s9 (1ers F2-12) – 29. Campos-Bouley (AX GTI), à 2min26s0 (1ers A5) – 31. Bréard-Levaufre (206), à 2min30s6 (1ers A6K) – 38. Veillepeau-Briere (Mégane), à 3min07s7 (1ers A7K) – 40. M. & M. Opsomer (Saxo), à 3min17s8 (1ers N2) – 50. W. & Th. Laleman (AX GTI), à 3min52s4 (1ers N1) – 65. B. Joris-Le Nouaille (106 R), à 6min20s5 (1ers F2-11)...

**Texte & photos Promorallye.**

**CLASSEMENT (87 PARTANTS, 70 CLASSÉS), ORGANISÉ PAR L'ASA CÔTE D'ALBÂTRE & L'ÉCURIE RÉGION D'ELBEUF, À SAINT-PIERRE-LÈS-ELBEUF (76).**



**PREMIÈRE VICTOIRE POUR ROUSSEL.**



**REGNIER S'INSTALLE DANS LA HIÉRARCHIE DU F2000 NORDISTE.**

**HAUTS DE FRANCE**  
**37<sup>E</sup> NATIONAL DE FOURMIES-EN-AVESNOIS** 27-28 JUILLET 2019  
**Au tour de Roussel**

Pour son quinzième (!) rallye de la saison et huitième avec la DS3 R5 - « J'ai enfin un châssis réglé et je vais tester les modifs », F. Roussel remporte le premier succès de sa carrière en menant de bout en bout. Il résiste à V. Heuinck, auteur de quelques erreurs, et à Y. Saint-Requier, vainqueurs respectifs en 2018 et 2015. L'ES9 a été annulée suite à l'accident de F. Rimbeaux et Y. Pierrard - prompt rétablissement et bon courage dans leur convalescence - lors du passage précédent. R. Dufour et sa Saxo A6, 4<sup>e</sup>, devançant d'1s5 A. Regnier qui emmène le peloton des F2000 et les Clio de B. Duménil (N3) et E. Delair (A7).

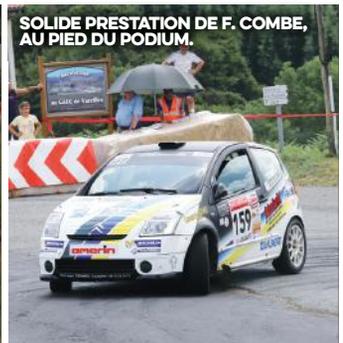
**Leader :** ES1 à 10. F. Roussel.  
**Meilleurs temps :** F. Roussel 6 – V. Heuinck 2 – Saint-Requier 1. 1 ES annulée.  
 1. F. Roussel-Poivre (DS3), 1h03min44s6 (1ers GrR & R5) – 2. V. Heuinck-Forgez (Mitsu Evo 9), à 11s7 (1ers GrA & A8) – 3. Y. Saint-Requier-F. Gilbert (Fabia), à 34s9 (R5) – 4. R. Dufour-E. Merlevede (Saxo VTS), à 6min04s7 (1ers A6) – 5. A. Regnier-V. Tournay (306), à 6min06s2 (1ers GrF2000 & F2-14) – 6. Turquin-Gaveriaux (C2), à 6min57s2 (1ers F2-13) – 7. S. Waroquier-Bourga (306), à 7min20s9 (F2-14) – 8. Thérache-Pacaut (Clio), à 7min30s5 (F2-14) – 9. B. & Y. Duménil (Clio R), à 7min47s0 (1ers GrN & N3) – 10. E. & E. Delair (Clio), à 8min24s3 (1ers A7) – 14. M. & A. Delrué (Clio), à 9min21s5 (1ers R3) – 15. B. Flamme-O. Martin (Mitsu Evo 9), à 9min33s5 (1ers N4) – 21. Louchart-A. Delahaye (C2 Max), à 10min43s4 (1ers R2) – 26. O. Delattre-Coulombel (106 S16), à 11min37s1 (1ers N2) – 32. Stankiewicz-Henrist (Saxo), à 13min12s5 (1ers F2-12) – 55. DarasE. Durant (106 XS), à 20min05s9 (1ers A5) – 58. Delotte-Holay (206 XS), à 20min57s8 (1ers N2S) – 63. Lambre-G. Camus (MGF), à 27min06s4 (1ers GrGT & GT9) – 64. A. & D. Pinteaux (106 XS), à 3h41min47s8 (1ers A5K).

**Texte & photos Ph Autosport.**

**CLASSEMENT (85 PARTANTS, 64 CLASSÉS), ORGANISÉ PAR L'ASA SAMBRE ET HELPE, À FOURMIES (59).**



**CHIVAYDEL SUR LE PODIUM... ET LE TALUS.**



**SOLIDE PRESTATION DE F. COMBE, AU PIED DU PODIUM.**

**AUVERGNE**  
**27<sup>E</sup> RÉGIONAL DE LA FOURME D'AMBERT** 27 JUILLET 2019  
**Tout un fromage !**

Chivaydel remporte avec panache cette édition qui s'avère un bon choix stratégique en vue d'une qualification à la Finale d'Albi. Delepine profite de la pluie pour récupérer la 2<sup>e</sup> place. La 3<sup>e</sup> et le Groupe A reviennent à St. Brun sur une Clio S1600. Pour le F2000, Th. Faye surnage devant Vaucanson. Dans le Groupe N, l'Impreza de Ch. Roche fait la différence face à la Clio R de Trait.

1min28s9 (F2-14) – 7. N. Pascal-Chareyron (Clio), à 1min31s1 (1ers R3) – 8. A. Delorme-May (306 Maxi), à 1min32s9 (F2-14) – 9. M. Grandpierre-Nigon (Saxo K), à 1min39s7 (A6K) – 10. PF. & G. Genthial (205), à 1min43s0 (F2-14) – 12. PB. Halter-Toucoulat (207 S2000), à 1min51s2 (1ers A7S) – 13. Ch. Roche-G. Serrano-Moreno (Impreza WRC), à 1min58s1 (1ers GrN & N4) – 16. K. Duret-W. Lopez (Saxo), à 2min04s2 (1ers A6) – 18. J. & A. Dassaud (M3), à 2min09s0 (1ers A8) – 19. Trait-Maechling (Clio R), à 2min12s3 (1ers N3) – 26. JP.Giry-J. Guittard (Civic), à 2min35s6 (1ers A7) – 32. Th. Moulin-R. Bret (AX GTI), à 2min52s5 (1ers N1) – 37. F. & M. Charles (Porsche), à 3min09s6 (1ers GrGT & GT10) – 39. Laniel-N. Bonnetoy (Saxo), à 3min26s3 (1ers F2-13) – 43. S. Lenne-L. Chantelauze (Saxo), à 3min47s0 (1ers N2S) – 44. Dubourgnoix-JP. Forcet (106 S16), à 3min48s8 (1ers N2) – 50. Force-Tournebiz (205), à 4min06s0 (1ers F2-12) – 71. E. & C. Duret (Clio), à 5min24s7 (1ers A7K) – 77. Vernier-A. Chantelauze (106 XS), à 5min40s6 (1ers A5) – 92. V. Passemard-G. Mazallon (206 XS), à 6min40s7 (A6K, 1ères Dames)...

**CLASSEMENT (148 PARTANTS, 110 CLASSÉS), ORGANISÉ PAR L'ASA VÉLAY-AUVERGNE & LE TEAM LIVRAOIS FOREZ, À ARLANT (63).**  
**Leader :** ES1 à 6 Chivaydel.  
**Meilleurs temps :** Chivaydel 5 – Delepine 1.  
 1. Chivaydel-Capoulade (Fiesta), à 23min09s9 (1ers GrR & R5) – 2. Delepine-Brotte (DS3), à 37s7 (R5) – 3. St. & E. Brun (Clio S1600), à 46s4 (1ers GrA & A6K) – 4. F. Combe-F. Giraud (C2), à 50s3 (1ers R2) – 5. Th. & J. Faye (Clio), à 1min06s7 (1ers GrF2000 & F2-14) – 6. Vaucanson-AC. Dumont (Manta), à

**Principaux abandons**  
 Jezuquel (Saxo), Th. Brunet (306), mécanique...  
**Texte Philippe Lafont.**  
**Photos F. Prudhomme/Rallyshow.**



**COLNEY DANS LE RYTHME.**



**HOT NE PEUT RIEN CONTRE THIEBAUT EN GROUPE N.**

**GRAND EST**  
**42<sup>E</sup> NATIONAL DE LA PLAINE** 27-28 JUILLET 2019  
**La leçon de Ciamin**

Ciamin domine, dans un style impressionnant, les spéciaux de ce Plaine face à G. De Mevius venu préparer, lui aussi, l'Allemagne WRC. Wilt et Colney, sur leurs Fabia, ne peuvent qu'apprécier le rythme alors que F. Thiébaud, leader du Groupe N face à J.-N. Hot, se permet de devancer A. Vauthier. À noter le Top 10 de Martin face aux autres Thiebaut et 1<sup>er</sup> non R5 du Groupe R.

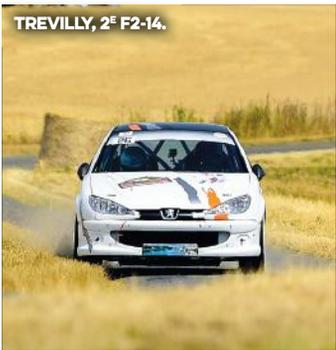
(106 XS), à 9min37s0 (1ers GrF2000 & F2-13) – 9. Malglaive-Sauffroy (Clio RS), à 10min16s3 (1ers F2-14) – 10. F. Martin-Ziebel (208), à 10min19s9 (1ers R2) – 11. P. Thiébaud-Bissonnier (Clio RS), à 10min28s6 (1ers N3) – 12. L. Thiébaud-Brice (DS3 R3), à 10min36s6 (1ers R3) – 14. Goettelmann-Guy (M3), à 11min17s9 (1ers A8) – 17. M. & M. Gass (996 GT3), à 11min47s3 (1ers GrGT & GT10) – 20. Maheu-Percebois (106 S16), à 13min13s3 (1ers A6) – 21. Linotte-Jacquet (Clio RS), à 13min17s0 (1ers A7) – 25. Y. Fl. Badonnel (106), à 14min29s9 (1ers F2-13) – 26. Schwall-Ostlender (C2), à 15min03s5 (1ers A6K) – 28. Salier-Rodot (106 S16), à 15min31s9 (1ers N2) – 30. Fl. & B. Fagnone (106 S16), à 15min56s8 (1ers N2S) – 44. Ch. & M. David (AX GTI), à 20min37s9 (1ers A5) – 49. M. Choffel-Huguenin (106 XS), à 22min55s4 (1ers N1) – 52. Noisjean-Schraoui (DS3 R1), à 24min00s5 (1ers R1)...

**CLASSEMENT (97 PARTANTS, 60 CLASSÉS), ORGANISÉ PAR L'ASA MIRECOURT, À MIRECOURT (88).**  
**Leader & meilleurs temps :** ES1 à 14 Ciamin.  
 1. Ciamin-Y. Roche (Polo), 1h10min50s5 (1ers GrR & R5) – 2. Gu. De Mevius-Wydaeghe (C3), à 1min49s7 (R5) – 3. Wilt-Leclercq (Fabia), à 3min28s1 (R5) – 4. Colney-Jingle (Fabia), à 4min57s5 (R5) – 5. F. Thiébaud-O'Brien (Impreza), à 6min30s0 (1ers GrN & N4) – 6. A. Vauthier-Tutelaire (Fiesta WRC), à 7min03s3 (1ers GrA & ABW) – 7. JN. Hot-Nicolet (Impreza), à 7min09s0 (N4) – 8. P. Cordier-Bajolet

**Principaux abandons**  
 E. Curin & L. Jéudy (205), P. Cholley & B. Voillaume (Clio), sortie – Monnin (Fiesta), Michel-Grosjean (Mégane), Valence (R5 GT), M. Wehrli & Potard (Clio), Lambrechts (Saxo), Anacleto (208), mécanique – Godard (Clio), hors course...  
**Texte Sylvain Henry. Photos Photo-Maxi-Rallye.**



LA A8 POUR BLANCHEFORT.



TREVILLY, 2<sup>E</sup> F2-14.

**CENTRE**  
**7<sup>E</sup> NATIONAL DES VINS DE VOUVRAY**  
**Taveneau, bon boulot**

3 AOÛT 2019

Après un prologue sans prise de risques et un deuxième temps derrière Gonnet, S. Taveneau laisse à distance Jean Galpin, qui n'a pas roulé depuis un an et demi, et F. Roussel. À noter la très belle 5<sup>e</sup> place d'A. Margely, 1<sup>er</sup> F2000 avec sa Saxo F2-13, et l'annulation de la Lotus de Gonnet et à la sortie de Ch. Rémy (Fabia).

**CLASSEMENT (74 PARTANTS, 46 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASACO PERCHE-VAL DE LOIRE & L'ECURIE VAL DE BRENNÉ COMPÉTITION, À VERNOU-SUR-BRENNÉ (37).**  
**Leaders :** ES1 Gonnet - ES3 à 9 S. Taveneau.  
**Meilleurs temps :** S. Taveneau 6 - Gonnet 1. 2 ES annulées.  
1. S. Taveneau-Pogut (DS3), 37min23s6 (1ers GrR & R5) - 2. J. & F. Galpin (Fabia), à 1min09s4 (R5) - 3. F. Roussel-Coulombel (DS3), à 1min35s3 (R5) - 4. M. & S. Bourgeois (Mitsu Evo10), à 1min59s1 (1ers GrN & N4) - 5. A. Margely-Leconte (Saxo),

à 2min05s6 (1ers GrF2000 & F2-13) - 6. J. Baziret-Laval (Clio), à 2min32s2 (1ers R3) - 7. S. & D. Mahier (208), à 3min01s4 (1ers R2) - 8. D. Charles-Maloron (206), à 3min08s3 (1ers F2-14) - 9. Th. Gaume-Lopes (Mitsu Evo 10), à 3min22s4 (N4) - 10. Th. Bordagaray-Loiseau (Clio), à 3min28s8 (R3) - 11. E. & E. Mauduit (Clio), à 3min55s8 (1ers N3) - 12. JP. & D. Blondel (Clio), à 4min13s7 (1ers A6K)... 15. F. Fagnen-Plumet (AX), à 5min00s4 (1ers F2-12) - 16. V. Rat-Vivien (106), à 5min31s4 (1ers N2)... 20. L. Blanchefort-Pinson (207), à 5min55s2 (1ers A8) - 22. J. Blayon-Giraud (Clio), à 6min33s2 (1ers A7)... 24. C. & M. David (AX), à 6min56s7 (1ers A5)... 26. A. & V. Marteau (Saxo), à 7min07s5 (1ers A6)... 34. W. & T. Laleman (AX), à 8min25s3 (1ers N1) - 35. J. Charpentier-Monchatre (Saxo), à 8min27s0 (1ers N2S)... 40. JC. Pelerin-Papuchon (205), à 10min01s6 (1ers F2-11)...  
**Principaux abandons**  
Gonnet (Lotus), incendie - Ch. Rémy (Fabia), sortie - P. Gaultier (306 Maxi), Avez (206), mécanique...  
**Texte & photos David Cheuton & Aurélie Blasquez.**



LE GROUPE F2000 POUR POLLINA.



ROCHE RÉSISTE JUSQU'AU BOUT.

**PROVENCE ALPES COTE D'AZUR**  
**36<sup>E</sup> RÉGIONAL GAP RACING**  
**Roche récidive**

3-4 AOÛT 2019

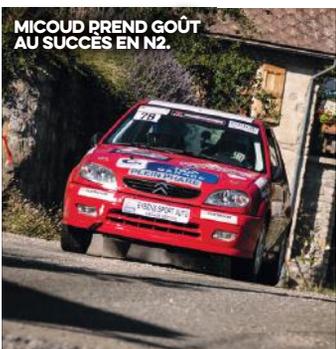
Bagarre est intense jusqu'à l'ultime mètre du dernier chrono. R. Roche tient bon et remporte un second succès consécutif sur le rallye organisé par son père. Avec une Polo, Latil signe trois scratches mais bute à 2s5 de la victoire. Première participation pour Puppò, qui surprend en jouant avec les locaux (3<sup>e</sup> à 4s8 du 1<sup>er</sup>). Belle perf de Renchet, 9<sup>e</sup> (1<sup>er</sup> non R5) et vainqueur du Groupe A avec une Clio S1600.

**CLASSEMENT (134 PARTANTS, 98 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA DES ALPES & L'AUTO SPORT ALPES VAL DURANCE, À TALLARD (05).**  
**Leader :** ES1 à 7 R. Roche.  
**Meilleurs temps :** R. Roche & Latil 3. 1 ES annulée.  
1. R. Roche-A. Chabot (Fabia), 22min45s7 (1ers GrR & R5) - 2. Latil-Nesta (Polo), à 2s5 (R5) - 3. A. Puppò-Galera (Fabia), à 4s8 (R5) - 4. Oberti-Th. Escartefigue (Fabia), à 19s5 (R5) - 5. Audouard-Mince-Gosselin (Fabia), à 43s0 (R5) - 6. Th. Pascal-Girardi (Fabia), à 1min15s9 (R5) - 7. F. Casciani-Lillo Perez (Fiesta), à 1min37s8 (R5) - 8. Ganguet-Frison (Fiesta), à

2min01s8 (R5) - 9. Renchet-Delon (Clio S1600), à 2min20s3 (1ers GrA & A6K) - 10. E. Mathieu-Martini (M3), à 2min20s7 (1ers A8)... 14. Bianchinotti-Roux (207 S2000), à 2min43s8 (1ers A7S) - 15. C. Durand-Cruveille (Clio), à 2min51s5 (1ers R3) - 16. G. Marin-Everard (Clio), à 2min51s5 (1ers R3) - 17. Ceccaldi-Guglielmi (208), à 2min59s5 (1ers R2)... 19. Mondet-Peirone (Mitsu Evo 9), à 3min03s7 (1ers N4) - 20. J. & C. Giordanengo (Mitsu Evo 10), à 3min03s7 (1ers R4) - 21. Pollina-Basso (Clio), à 3min12s2 (1ers GrF2000 & F2-14) - 22. Barbero-Chavattier (Civic), à 3min14s0 (1ers F2-13)... 24. Olivier-Illy (Clio), à 3min33s5 (1ers A7)... 31. JM. & Ch. Chol (Rallye 3), à 3min57s0 (1ers F2-12)... 34. J. Kolbé-Massain (Saxo), à 4min04s3 (1ers A6)... 43. Joyeux-L. Bernardi (106), à 4min31s3 (1ers A5)... 45. A. Viano-L. Salini (C2 Max), à 4min34s6 (R2, 1ères Dames)... 49. O'Mahony-Pierre (135 I), à 4min43s0 (1ers GrGT & GT10)... 54. B. Martin-Troin (106), à 4min47s3 (1ers N2)... 57. Ceugnet-Dekeyser (AX), à 4min59s3 (1ers N1)... 73. Depeyre-Buccheri (206), à 5min51s4 (1ers N2S)... 82. Phlip-Gasiglia (DS3), à 6min58s1 (1ers R1)...  
**Principaux abandons**  
Riberi (Polo), Cliver (Fabia S2000), Schifano (Clio), Dainotto (M3), mécanique...  
**Texte & photos Quentin Ribaud.**



MOREL INVAINCU EN F2-11 CETTE SAISON.



MICOUUD PREND GOÛT AU SUCCÈS EN N2.

**RHONE-ALPES**  
**33<sup>E</sup> RÉGIONAL DU TRIÈVES**  
**Lacomay tranquille**

3-4 AOÛT 2019

Deuxième succès en quinze jours pour Lacomay, qui n'est pas poussé dans ses derniers retranchements pour s'imposer face à Crozet (petit tête-à-queue signalé) et Maestracci, auteur du dernier meilleur temps et devenu fan de ce rallye. Le Corse devance un excellent Pereron, une nouvelle fois 1<sup>er</sup> F2000. Pourtant performant, Badel perd deux places (5<sup>e</sup>) sur la fin sans trop comprendre pourquoi.

**CLASSEMENT (90 PARTANTS, 69 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA DAUPHINOISE & LE CORAT, À MENS (38)**  
**Leader :** ES1 à 5 Lacomay.  
**Meilleurs temps :** Lacomay 4 - Maestracci 1.  
1. Lacomay-Bard (C3), 25min16s2 (1ers GrR & R5) - 2. Crozet-Ch. Ailloud-Perraud (I20), à 28s7 (R5) - 3. Maestracci-JCh. Descamps (Fabia), à 38s5 (R5) - 4. Pereron-Dallay (205 Maxi), à 46s8 (1ers GrF2000 & F2-14) - 5. Badel-Stella (Clio S1600), à 47s8 (1ers GrA & A6K) - 6. Ph. Brun-F. Brun-

Hugonnet (DS3), à 59s7 (1ers R3) - 7. Hasholder-A. Meyer (205), à 1min08s2 (1ers F2-13) - 8. G. Fiori-Aubeuf (Clio S1600), à 1min17s5 (A6K) - 9. Meil-Buczniowski (306), à 1min31s1 (F2-14) - 10. L. Froment-E. Charles (206), à 1min42s2 (A6K)... 12. Brisgand-D. Sage (206 RC), à 1min45s1 (1ers A7)... 20. Bargeon-Brondel (Impreza STI), à 2min32s8 (1ers GrN & N4) - 21. A. & N. Court-Payen (208), à 2min51s6 (1ers R2)... 23. Bugnazet-Mileisi (Elise S), à 2min56s0 (1ers GrGT & GT9)... 27. J. & R. Micoud (Saxo VTS), à 3min03s9 (1ers N2)... 33. D. Point-St. Loignon (C2), à 3min49s8 (1ères A6 & Dames)... 37. L. & M. Brahic (205), à 3min55s4 (1ers F2-12)... 46. François-Dampine (206 RC), à 4min48s3 (1ers N3) - 47. C. Morel-ML. Riou (Samba), à 5min16s7 (1ers F2-11)... 49. Ch. Royer-Sarras-Bournet (106 R), à 5min31s0 (1ers A5)... 51. K. Bernard-L. Guibert (Saxo), à 5min41s2 (1ers N2S)... 53. S. & D. Dumont (205 R), à 6min00s6 (1ers N1)...  
**Principaux abandons**  
Cassagne (206 RC), sortie - Vittone (Clio), mécanique...  
**Texte Patrick Vezolles.**  
**Photos Allan Liebaut.**



LA A7 POUR BRISGAND.



BRASSEUR, 1<sup>ER</sup> A6, AUX PORTES DU TOP 10 POUR 0S1.

**NOUVELLE AQUITAINE SUD**  
**22<sup>E</sup> RÉGIONAL 24 DORDOGNE-PÉRIGORD**  
**Rouillard logiquement**

11 AOÛT 2019

Après son abandon au Montagne Noire, P. Rouillard vient en Périgord pour prendre des points en vue de la Finale à Albi. Purrey comprend vite qu'il ne peut contester sa suprématie. En slicks retailés sous la pluie et distancé en début de course, Lobry termine en boulet de canon et souffle la 3<sup>e</sup> place à Leblut, brillant. Belle victoire de Rambaud en F2000, Paillé effectuant une figure. Malgré Texier, Seré mérite le Groupe N.

**CLASSEMENT (96 PARTANTS, 82 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA 4 COULEURS & L'ECURIE DORDOGNE-PÉRIGORD, À SAINT-PARDOUX-LA-RIVIÈRE (24).**  
**Leader :** ES1 à 6 P. Rouillard.  
**Meilleurs temps :** P. Rouillard 5 - Leblut 1.  
1. P. Rouillard-C. Gamboni (Fabia), 22min16s4 (1ers GrR & R5) - 2. Purrey-Lachèze (Mitsu Evo 9), à 19s0 (1ers GrA & A8) - 3. Lobry-Martino (Fiesta), à 36s8 (R5) - 4. Leblut-Lopes (Mitsu Evo 8), à 40s3 (A8) - 5. Rougier-Varailhon (Impreza STI), à 45s5

(A8) - 6. Ulbert-Liraud (Mitsu Evo 9), à 1min19s7 (A8) - 7. Mazeau-N. Lausselle (Saxo KC), à 1min33s6 (1ers A6K) - 8. Lecamus-Hervieu (207 S2000), à 1min37s2 (1ers A7S) - 9. Gauthier-Maspeyrot (Fiesta), à 1min38s1 (R5) - 10. Rambaud-Pignon (Saxo VTS), à 1min55s1 (1ers GrF2000 & F2-13) - 11. N. Brasseur-Chatard (106 S16), à 1min58s2 (1ers A6) - 12. Farlay-Bouchut (Clio R), à 1min58s9 (1ers A7) - 13. Giroux-Loup (208), à 1min59s5 (1ers R2)... 18. Seré-Chapelle (Clio R), à 2min22s0 (1ers GrN & N3)... 20. E. & N. Raymond (106), à 2min25s6 (1ers F2-12)... 23. A. & M. Texier (106S16), à 2min42s7 (1ers N2)... 25. Jousseyl-Defay (Clio 4), à 2min52s9 (1ers R3)... 32. Paillé-Branchereau (Clio), à 3min17s0 (1ers F2-14) - 33. D. & Y. Contamine (Mégane RS), à 3min19s1 (1ers N4)... 49. Martial-Panteix (Twingo RS), à 4min19s2 (1ers R1) - 50. Barret-Robert (Porsche), à 4min31s6 (1ers GrGT & GT10)... 63. V. & M. Zanette (Impreza GT), à 5min09s0 (1ers R4)... 65. P. & A. Robin (AX GTI), à 5min27s9 (1ers N1)... 69. Daras-Delsalle (106 R), à 5min47s5 (1ers A5)... 82. Lambré-Pawlak (MGF), à 10min46s6 (1ers GT9).  
**Texte Gérard Desvaux.**  
**Photos G. Desvaux & B. Bezau.**



A7S POUR LECAMUS, 8<sup>E</sup>.

## TOP 5 DE ROPERS.



## DUQUESNE PROGRESSE AVEC SA MEGANE RS.



### NORMANDIE

## 40<sup>e</sup> RÉGIONAL DE SAINT-GERMAIN-LA-CAMPAGNE 17-18 AOÛT 2019

### Dans la lignée familiale

Déjà vainqueur aux côtés de son père Jean-Louis, Frédéric Hervieu l'emporte avec la même M3 et sa fille Marie-Charlotte, malgré des averses compliquant les choix de pneus. Parti le plus vite, A. Julien perd plus de 4min dans l'ES3, menacé par R. Lacroix, Brion semble tenir la place de 2<sup>e</sup> mais sort à son tour (ES6). Dans le Groupe N, M. Bourgeois doit s'employer à repousser Flambard. Hunot reprend la main en A7. Burnel s'impose, cette fois, en F2-13. Compagnon loupe de peu le Groupe R remporté par Dubos.

**CLASSEMENT (126 PARTANTS, 93 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASACO PAYS NORMANDS & L'ÉCURIE CÔTE FLEURIE, À SAINT-GERMAIN-LA-CAMPAGNE (27).**

Leaders : ES1 à 2 A. Julien – ES3 à 6 F. Hervieu. Meilleurs temps : F. Hervieu & A. Julien 3.

1. F. & MC. Hervieu (M3), 23min54s5 (1ers GrA & A8) – 2. R. Lacroix-Bonvarlet (Clio), à 16s0 (1ers GrF2000 & F2-14) – 3. M. & S. Bourgeois (Mitsu Evo 10), à 18s8 (1ers GrN & N4) – 4. A. & X. Flambard (Mitsu Evo 8), à 20s1 (N4) – 5. Ropers-Le Roux (996 GT3), à 29s7 (1ers GrGT & GT10) – 6. C. & A. Hunot (Clio RS), à 41s3 (1ers A7) – 7. Duquesne-Ducoin (Mégane RS), à 1min2s1 (N4) – 8. Halley-Gouin (Mitsu Evo 8), à 1min18s1 (A8) – 9. Burnel-Leseny (208), à 1min19s4 (1ers F2-13) – 10. M. & E. Dubos (Clio), à 1min20s5 (1ers GrR & R3) – 11. Compagnon-Guilloteau (Fiesta), à 1min23s3 (1ers R2) – 12. Fagnen-Launay (AX), à 1min31s2 (1ers F2-12) – 13. A. Sebire-Hamard (106 S16), à 1min31s7 (1ers A6)... 19. Arnoult-Lemarchand (Saxo), à 1min37s9 (1ers N2)... 21. Morlet-Mottier (306), à 1min42s3 (1ers N3)... 28. Diverres-Leconte (Clio W), à 1min59s4 (1ers A7K)... 57. W. & F. Mahieu (106 R), à 3min30s4 (1ers N1)... 63. Saint-Clair-Le Nouaille (205 R), à 4min1s7 (1ers A5)... 78. Fl. & J. Fauvel (Clio), à 5min03s5 (1ers N2S) – 79. C. Alleaume-Sugny (106 R), à 5min10s3 (1ers A5K)... 85. B. & S. Joris (106 R), à 6min41s7 (1ers F2-11)...

Texte & photos Promorallye.



## DELAGE (3<sup>e</sup> ES2) SANS RIVAL EN GT.

### NOUVELLE AQUITAINE NORD

## 41<sup>e</sup> RÉGIONAL DES 12 TRAVAUX D'HERCULE 18 AOÛT 2019

### William, la force tranquille

« Je n'ai pas voulu prendre de risques, j'ai mis les pneus pluie d'entrée », raconte W. Faucher qui, dès l'ES1, relègue A. Faucher à plus de 20s. Ce dernier réagit, aligne les trois derniers scratches mais ne peut déloger son homonyme. Belle empoignade pour la troisième marche entre Favreau, en forme, et Ragueu qui a cadencé le Groupe F2000. Après la sortie de Guéineau (ES3), Texier doit contrôler Simonnet pour le gain du Groupe N.

**CLASSEMENT (94 PARTANTS, 76 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA AUGIAS & L'ASS.**

**RALLYE A. CHAMBRILLE, À CHERVEUX (79).**

Leader : ES1 à 5 W. Faucher.

Meilleurs temps : A. Faucher 3 – W. Faucher 2. 1. W. Faucher-Th. Petit (207 S2000), 25min21s4 (1ers GrA & A7S) – 2. A. Faucher-Foubert (Fabia), à 49s9 (1ers GrR & R5) – 3. Favreau-Le Fèvre (Mitsu Evo 9), à 12s7 (1ers A8) – 4. Ph. & R. Ragueu

(Mégane 16V), à 16s5 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. Th. Landais-Cairault (Clio), à 47s7 (1ers R3) – 6. J. Rambault-Merceron (206), à 53s3 (F2-14) – 7. C. Delage-Torlet (Speeder T), à 59s9 (1ers GrGT & GT10) – 8. G. Guérin-P. Boyer (Clio), à 1min07s5 (F2-14) – 9. L. Mouillé-Gaboriaud (106), à 1min20s7 (1ers F2-13) – 10. Potereau-Braut (206 RC), à 1min24s5 (1ers A7)... 14. T. & M. Morisset (Saxo VTS), à 1min52s9 (1ers A6) – 15. T. & R. Grézes (C2), à 1min54s4 (1ers A6K)... 22. A. & M. Texier (106 S16), à 2min24s0 (1ers GrN & N2)... 27. Etié-Avrilleau (Rallye 3), à 2min46s2 (1ers F2-12)... 30. Faussabry-Le Thiec (C2 Max), à 3min01s9 (1ers R2) – 31. Lantheaume-Beauvais (Clio R), à 3min03s0 (1ers N3)... 34. Bouillard-Carpentier (Impreza N12b), à 3min11s7 (1ers N4) – 35. GouineauPraud (106 XS), à 3min14s5 (1ers N1)... 44. D. Blanc-Savy (106 XS), à 3min48s3 (1ers A5)... 58. Y. Regnier-Pavageau (MGF), à 5min17s7 (1ers GT9)... 63. V. Houssin-Dauce (Rallye 3), à 5min46s1 (1ers F2-11) – 64. E. & J. Touche (DS3), à 6min03s7 (1ers R1)... 70. Cairault-Pigeau (Saxo VTS), à 7min06s6 (1ers N2S)...

**Principaux abandons**  
Guéineau (Clio), Etié (306), sortie – Dantiacq (Clio), Apperce (Mitsu), mécanique...

Texte Gérard Desvaux. Photos Jean-Jacques Brunet.

## LANCE TOUCHE AU BUT SUR SES TERRES.



## MYR ENCORE BRILLANT.



## LESCARMONTIER VICTORIEUX DANS LE GROUPE N



### HAUTS-DE-FRANCE

## 37<sup>e</sup> NATIONAL DU BOULONNAIS 17-18 AOÛT 2019

### Lance en famille

Ayant réuni à nouveau le budget pour la location d'une R5, M. Lance ne laisse pas passer l'opportunité de remporter, à domicile et devant ses supporters, son premier succès absolu. Saisissant pleinement sa chance après l'embarcadé de Wilt, le pilote du cru déjoue les conditions météo changeantes et les tentatives de rapprochement de Y. Saint Requier et F. Roussel. Étrennant une Subaru, Blanc-Garin termine au pied du podium après le retrait, le dimanche matin, de J. Vanson. Belle percée de L. Myr sur une Clio R3T de prêt et de Sénécat, lauréat en F2000 suite à l'abandon d'A. Lenoir.

**CLASSEMENT (103 PARTANTS, 69 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA DÉTROIT & L'AUTO CLUB CÔTE D'OPALE, À SAMER (62).**

Leaders : ES1 à 3 Wilt – ES4 à 12 M. Lance.

Meilleurs temps : M. Lance 7 (1) – Wilt & F. Roussel 2 – Saint Requier 2 (1). 1. M. & Fr. Lance (Fabia), 1h16min21s4 (1ers GrR & R5) – 2. Y. & L. Saint Requier (Fabia), à 36s7 (R5) – 3. F. Roussel-Coulombel (DS3), à 42s9 (R5) – 4. Blanc Garin-Zeferino (Impreza N11), à 4min26s7 (1ers A8) – 5. Deboue-Desquiret (20), à 5min57s8 (R5) – 6. L. Myr-C. Flajolet (Clio R3T), à 5min58s0 (1ers R3) – 7. Sénécat-Pillain (206 Maxi), à 7min12s1 (1ers GrF2000 & F2-13) – 8. Lescarmontier-Fras (Mitsu Evo 9), à 7min24s0 (1ers GrN & N4) – 9. Boutoille-de Sainte Maresville (Impreza GT), à 7min42s6 (A8) – 10. F. & M. Legrand (Astra), à 7min42s8 (1ers F2-14)... 14. C. & J. Deval (306 S16), à 8min54s4 (1ers A7) – 15. Flahaut-Parzys (C2), à 9min13s1 (1ers R2)... 17. Dezwell-Lefebvre (Saxo VTS), à 10min14s9 (1ers A6)... 26. Henebel-Focke (205), à 13min37s2 (1ers F2-12)... 29. Chochois-Bouchez (106 S16), à 14min10s5 (1ers N2)... 38. Genre-Daniel (Clio R), à 16min19s4 (1ers N3)... 45. Genelle-Leclerc (106 XS), à 18min52s4 (1ers N1) – 46. Sart-Caux (Saxo), à 19min31s8 (1ers N2S)...

Texte Pierre-Marie Ridoux. Photos Ph'AutoSport.

## EN A6, RIVIERA DEVANCE FOURNIER.



### OCCITANIE PYRENEES

## 3<sup>e</sup> RÉGIONAL DU PAYS SAINT-AFFRICAIN 18 AOÛT 2019

### « Merci Jordan »

Premier rallye dans le baquet de droite de son frère, première victoire pour Louise Berfa, 16 ans. Chivaydel se satisfait de la 2<sup>e</sup> place devant Cardenas et Béranger qui retrouve la BMW. J. Gros, 5<sup>e</sup>, prend le meilleur sur Da Cunha, Murat et Turco pour le gain du Groupe A. L. Puch se impose joliment dans le Groupe N face à Boutinaud, revenu aux affaires en N2.

**CLASSEMENT (122 PARTANTS, 99 CLASSÉS). ORGANISÉ PAR L'ASA SAINT-AFFRICAIN, À SAINT-AFFRIQUE (12).**

Leader & meilleurs temps : ES1 à 4 J. Berfa. 1. J. & L. Berfa (20), 22min23s1 (1ers GrR & R5) – 2. Chivaydel-L. Pelamourgues (Fiesta), à 34s6 (R5) – 3. Cardenas-Augé (306 Maxi), à 1min17s5 (1ers GrF2000 & F2-14) – 4. JF. & A. Berenguer (Compact), à 1min28s8 (F2-14) – 5. J. Gros-Segala (Mitsu Evo 9), à 1min39s9 (1ers GrA & A8) – 6. A. Lechartier-Delpech (Compact), à 1min37s4 (F2-14) – 7. JM. Da Cunha-Barrau (Escort), à 1min43s0

(A8) – 8. Turco-Nolorgues (207 S2000), à 1min43s0 (1ers A7S) – 9. A. Murat-Boudou (Impreza), à 1min50s2 (A8) – 10. Villaret-J. Obrecht (Clio), à 2min03s1 (R3)... 15. L. Campoy-Rol (206 RC), à 2min34s4 (1ers A7) – 16. Vialettes-M. Navarro (208), à 2min39s6... 18. L. Puech-Cazes (Clio R), à 2min58s40 (1ers GrN & N3) – 19. Th. Rizo-Maille (135i), à 2min49s1 (1ers GrGT & GT10)... 25. Baudière-Imbert (Saxo), à 3min28s2 (1ers F2-13)... 39. Rivera-Rochet (Saxo VTS), à 4min02s1 (1ers A6)... 44. Cavailles-Fournelles (Mitsu Evo 5), à 4min20s1 (1ers N4)... 46. Th. Padilla-Furlano (Kadett), à 4min24s6 (1ers F2-11)... 52. Salgues-Chardonnière (Swift), à 4min46s4 (1ers N2S)... 57. Peyre-Claverys (106 XS), à 4min57s2 (1ers N1)... 59. A. Lefevre-Descharne (106 XS), à 5min01s3 (1ers A5)... 61. Desenclos-Saraband (106 XS), à 5min01s7 (1ers F2-12)... 63. M. & M. Ferrari (106 S16), à 5min05s3 (N2, 1ers Dames)... 69. D. & N. Bertrand (206 XS), à 5min37s1 (1ers A6K)...

**Principaux abandons**  
J. Marty (Mitsu), J. Dupuy (Clio), Delors (206), Neyret-Gigot (106), Milhau (205), mécanique – Pruja (Clio), M. Ferrari (Saxo), Alarcon (206), sortie...

Texte Daniel Triarre. Photos Johan Dubé.



## LA A5 POUR LEFÈVRE.

HUITIÈME  
SUCCÈS DE  
SALANON  
EN 2019.



DUCHÈNE  
INTENABLE  
EN F2000.



BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

25<sup>E</sup> NATIONAL D'AUTUN SUD MORVAN

24-25 AOÛT 2019

## Salanon enchaîne

Impérial tout le week-end, Salanon ne laisse aucune « miette » à ses adversaires (douze meilleurs temps sur douze ; invaincu depuis Matour en BFC) et remporte cette épreuve pour la deuxième fois de suite. Gh. Barbier et sa monstrueuse 997 GT+ pointent à 2min10s. M. Vaison complète le podium.

**CLASSEMENT (102 PARTANTS, 55 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA MORVAN, À AUTUN (71).**

**Leader & meilleurs temps :** ES1 à 12 D. Salanon. 1. D. Salanon-Blondeau-Toiny (Fabia), 1h23min09s2 (1ers GrR & R5) – 2. Gh. Barbier-Poirier (997), à 2min10s9 (1ers GrGT+ & GT+15) – 3. M. Vaison-Duffour (Fabia), à 2min31s2 (R5) – 4. Baffoun-M. Maurin (Fabia), à 3min42s7 (R5) – 5. F. Roussel-A. Pons (DS3), à 5min38s8 (R5) – 6. PE. Duchene-Alix (Clio), à 6min05s3 (1ers GrF2000 & F2-14) – 7. F. Thiébaud-J. O'Brien (Impreza STI), à 7min11s6

(1ers GrN & N4) – 8. Artzner-Girard (106 S16), à 7min33s4 (1ers F2-13) – 9. Parmeland-Bois (Clio), à 7min38s9 (F2-14) – 10. Gibaud-A. Gallet (208), à 7min47s9 (1ers R2)... 14. Fl. Sabatier-Chatain (M3), à 9min41s5 (1ers GrA & A8)... 21. C. Farlay-V. Bouchut (Clio R), à 12min09s3 (1ers A7) – 22. Viviet-Bouton (DS3), à 12min25s6 (1ers R3) – 23. Delille-J. Lambert (AX), à 13min32s9 (1ers F2-12) – 24. F. & S. Gerard (Clio R), à 13min42s2 (1ers N3)... 27. R. Dufour-E. Merlevede (Saxo VTS), à 14min20s1 (1ers A6) – 28. Berlinger-Martinuzzi (Cayman), à 14min55s5 (1ers GrGT & GT10)... 36. Jovin-Vivien (106 XSI), à 16min51s4 (1ers A5)... 39. S. Lenne-Chantelauze (Saxo VTS), à 18min09s1 (1ers N2S) – 40. Burias-Veret (106 S16), à 18min58s8 (1ers N2)... 42. M. Michel-Poupon (106 XSI), à 21min50s0 (1ers N1)...

**Principaux abandons**

L. Judy (205), Laubeau (Mégane), Pezzutti (997), Fores (997), mécanique – V. Fores (Clio), Chavet (Fiesta WRC), N. Hernandez (Fabia), sortie...

**Texte & photos Philippe Frossard.**

## EN VUE



**Thibaud Delemasure** est impressionnant avec sa Lotus Exige. Vainqueur à la Croisette l'an passé, il se fait déclasser pour une raison totalement injustifiée. À l'Alpes d'Azur, il est en tête avec plus 10s d'avance quand il commet une faute dans l'ES4. Espérons qu'il revienne et que la chance lui sourie enfin pour amener sa Lotus à nouveau à la première place ! (QR)



Après deux ans de diète rallystique, **Guillaume Bonnin** a pu aligner sa Maxi Mégane (ex-Roux), revisitée aux couleurs Diac, chez lui, au Saint-Émilien. À Sauveterre, après une entame difficile et un réglage d'amortisseur fructueux, il a fait sensation en fin de parcours avec, notamment, un quatrième temps. (PhQ)



Passé en A6 cet hiver, **Pierre-Antoine Burgot** signe deux victoires de classe à Chinon et au Basse-Normandie et connaît deux abandons (Jura, Lillebonne). Avec un Top 6 dans la Manche et un Top 10 au Mans, il confirme les dispositions affichées en N1 (2016 et 2017) et N2 (2018, quatre victoires en cinq arrivées). (Pro)



**Julien Gonzalez** enchaîne les épreuves et les succès avec sa vénérable 205 F2-13... Non content de s'octroyer le F2000, il s'immisce dans le Top 5 général au Béarn. (PhQ)



**Stéphane Vedelago** fête brillamment son année supplémentaire au Balcon Est en remportant sans coup férir le Groupe A avec sa Clio S1600. Il a ainsi l'honneur d'un « joyeux anniversaire » sur le podium d'arrivée, franchie 6<sup>e</sup>. (PV)



**Flavien Rognon** a choisi de rouler moins, mais de profiter en louant des voitures de la catégorie-reine. Après une expérience avec une Fabia, il tente l'aventure avec une Ford Fiesta à Matour. Il prend une belle 2<sup>e</sup> place à 48s de Salanon avec lequel rivaliser s'avère difficile. (PhF)

099

L'INTEGRAL RALLIES MAGAZINE



**Éric Rousset et Christophe Sauce** retrouvent, à Bagnols-les-Bains, une BMW M3 « pour le fun ». « *Maintenant, nous avons plus de mal à mettre la 6 qu'il y a quelques années* », affirme Éric, 7<sup>e</sup>. Le fan club, lui, est toujours là ! (PV)



Après avoir été titré en circuit, en course de côte puis en slalom, **Jean-François Piau** s'est orienté vers le rallye il y a trois ans avec une 106 8S F2000. Passé à la Subaru Impreza STi, il monte en puissance : « *Les sensations sont différentes, avec plus de paramètres à rassembler pour approcher la perfection. C'est un autre challenge* ». 2<sup>e</sup> du Groupe N, pour la première fois dans le Top 10 au Cent Margelles, c'est prometteur. (Pro)



Proposant un pilotage propre mais incisif, très régulier et toujours placé dans le duo de tête, voire comme leader, de la N3, **Damien Claudon** est, cette année, la nouvelle valeur sûre dans le Groupe N. Sa victoire nette de groupe au Ruppéen en témoigne et en appelle d'autres ! (SH)



Cunin et Jeudy trop vite à la faute en ville et Cordier brillant vainqueur du F2000 face à Malglaive, la perf à la Plaine est signée **Ludovic Godard**. Constamment dans le trio de tête du F2-14 depuis le début de l'année, il aurait été en passe de récidiver au groupe si une petite non-conformité au contrôle final ne l'avait enlevé du classement. (SH)



Au Vins de Vouvray, **Jean-Philippe Blondel** remporte la A6K et le premier Trophée Super 1600. L'initiative du Team Doucet Compétition auprès des concurrents possédant S1600 et Kit-Car 1.6 n'a pas connu le succès escompté : seulement deux concurrents réunis. (DC & AB)



**Grégory Marin** n'a disputé que dix rallyes depuis 2014 mais il progresse vite. Cette année, au volant d'une Clio R3, il réalise au Gap Racing, une belle performance : 1<sup>er</sup> de classe et 16<sup>e</sup>. On espère le revoir rapidement. (QR)



**Ghislain Barbier** n'en est pas à son premier coup d'éclat. Les spectateurs prennent un plaisir évident à le voir évoluer sur les petites routes assez techniques du Morvan avec sa Porsche 997 GT+ hyper large : ils l'acclament à chaque passage ! (PhF)



**Morgan Dubos** possède un intéressant palmarès de copilote depuis 2010 aux côtés d'A. Julien, Bannier, Bau, J.-M. Leclerc ou A. Gautier. À Saint-Germain-la-Campagne, il prouve qu'il possède également un joli coup de volant. Pour son second rallye en tant que pilote (abandon à Saint-Germain 2018 avec une Saxo), il remporte, avec son frère Édouard, le Groupe R avec la Clio R3T WD compétition. (Pro)



**Éric Gauthier**, le président de l'Écurie Dordogne-Périgord, organisateur du « 24 », a souhaité que, lors de la remise des prix, les vainqueurs de classes soient réunis pour cette photo - même si c'est un peu en désordre ! L'initiative est appréciée. (GD)

# Rallyes

## CLASSIC magazine

- RENCONTRE: ANDRÉ CARUSO
- CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC
- TROPHÉE FÉDÉRAL VHC TERRE



# ANDRÉ CARUSO « POUVOIR SE BATTRE, ENFIN... »

Un engagement de tous les instants, certes, mais une ambiance d'équipe très soudée, jouant avec talent les David contre Goliath.

À l'heure d'écrire ces lignes, André Caruso est sur le chemin du retour du Rallye d'Autun Sud Morvan. Désormais, c'est lui le leader du Championnat de France VHC. Il ne vit, respire et travaille que pour cela : ses Porsche, ses idées et ses moteurs, désormais réputés dans le monde entier.

📎 TEXTES PASCAL DR. 📷 PHOTOS DR.

O h, bien sûr, dans l'univers des Porsche plus qu'ailleurs, il y a toujours du monde pour commenter - et abîmer - le travail ou la réputation d'un voisin ou d'un fournisseur. Actuellement, c'est sûr, les choses ne sont pas faciles pour les artisans. Mais André Caruso, et son père avant lui, sont ainsi : ils travaillent, trouvent parfois des biais pour continuer à avancer et sont, aujourd'hui, reconnus

comme peu de préparateurs en France. Combien de moteurs Porsche signés Caruso courent aujourd'hui en Europe ? Réponse d'André : « Difficile à évaluer. Mais au moins une centaine ». Cent moteurs, pour la plupart des flat-6 historiques, en versions 2.7 ou 3.0, qui courent essentiellement en rallye. Et qui gagnent. « Je viens de remporter le scratch du rallye des Vins Mâcon avec l'une de nos autos. Et, il y a quinze jours, deux Porsche 911 made



Autour d'André Caruso (assis sur le pneu), une petite équipe, soudée et dévouée, qui réalise des prouesses. Sans chichi, la passion vissée au corps.

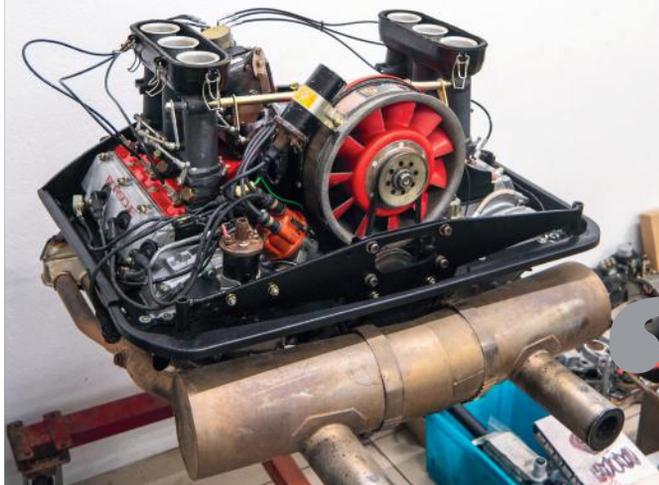


Rallye après rallye, la Porsche 911 Gr. 4 Caruso s'impose comme l'épouvantail des épreuves historiques.

by Caruso ont remporté des rallyes dans la région, le même jour. Les choses bougent et nous commençons à vraiment voir les fruits de toutes ces années de travail discret et acharné. C'est satisfaisant. »

Ce que ne nous dit pas ce jeune homme doté d'un très sérieux coup de volant, c'est qu'il est en lice pour conquérir le titre de Champion de France des rallyes historiques dans une auto réalisée par ses soins, avec sa chouette équipe située au-dessus de Grasse.

Le savoir-faire de la maison, c'est, avant tout, la réalisation de moteurs extraordinaires. Mais la gestion des courses, la maintenance, l'assistance et la location commencent à bien occuper la petite équipe.



« Je crois que cela vaut toutes les explications et tous les discours aux clients, non ? Pour parler, nous ne sommes pas très forts. Nous venons d'un milieu modeste et nous n'avons que récemment pu mettre nos propres autos en piste. Les voir gagner est le résultat d'un très long processus, d'un acharnement total et de beaucoup de sacrifices et de réflexion. Nous en sommes fiers, certes, mais nous remettons chaque matin ces victoires en jeu. » Au moment de prononcer ces mots, il ne fait même pas état de sa performance du week-end à bord de sa propre Porsche 911 Gr. 4. Notre homme est ainsi : l'équipage Caruso/Santini a terminé 2<sup>e</sup> du Rallye d'Autun Sud Morvan et a pris le commandement du Championnat de France, mais il n'en dit mot, par modestie. Et, une fois de plus, parce que rien n'est acquis dans sa course après ce premier titre de Champion de France. Pourtant, après sa victoire au Rallye des Vins Mâcon et ses podiums à l'Antibes et au Fleurs et Parfums et après ce dernier résultat, ils pourraient être sacrés dès le Mont-Blanc.

Mais ils pourraient aussi tout perdre et il le sait : « Nous avons notre destin entre nos mains... ». Ce qui, en clair, signifie : « Nous allons bosser comme des dingues pour y arriver... ». Mais attention : « La course, en circuit comme en rallye, ne concerne qu'une partie de notre savoir-faire. Nous entretenons et préparons aussi des Porsche de clients qui ne courent pas ». De quels traitements bénéficient-elles ? « Nous pouvons les restaurer de A à Z, bien sûr, et c'est souvent cette demande qui nous parvient. » De passage dans son nouvel atelier en cours d'aménagement, André Caruso nous a fait découvrir quelque chose que nous ne connaissions pas chez lui : une collectionniste qui, sans crier gare, apparaît de-ci de-là. Ainsi avons-nous trouvé dans la mezzanine un pare-brise portant les armes des frères Alméras, mais aussi des organes et des pièces de carrosserie de 911 célèbres... Et dire que nous imaginions André Caruso exclusivement focalisé sur les performances et n'accordant pas trop de temps à ces choses pour âmes



**NOUS NE SOMMES PAS TRÈS FORTS POUR PARLER. NOUS VENONS D'UN MILIEU MODESTE ET NOUS N'AVONS QUE RÉCEMMENT PU METTRE NOS PROPRES AUTOS EN PISTE. NOUS SOMMES FIERS DE LES VOIR GAGNER...** ANDRÉ CARUSO

sensibles... Erreur ! « C'est vrai, au début, j'étais surtout fou de moto. Mais, après mes trois ans d'apprentissage chez Porsche, à Cannes, quand je me suis mis à travailler sur des Porsche avec mon père, tout cela est devenu si quotidien, a tellement fait partie du paysage, que je n'y trouvais pas de passion. Chez Porsche, j'avais débuté autour de l'apparition de la 964 Carrera RS. Elle avait tellement marqué les esprits, chez les porschistes et dans la concession, que je me suis mis à rêver pour finalement me dire que je n'aurai jamais les moyens de m'en offrir une. Et puis, jour après jour, à force de travail, j'ai découvert la magie de la technicité des Porsche, l'étendue de leur potentiel, etc. Si bien que, de loin en loin, j'ai pris conscience de cette passion et de mon attachement à ces autos et à cette marque. Et, un jour, je me suis retrouvé au départ d'un rallye au volant de l'une de

nos autos, pour la première fois. Et j'ai gagné. Dès lors, le destin du Garage Caruso, de nos Porsche et le mien était devant moi. À nous de tout mettre bout à bout pour que les clients soient contents, pour que nos moteurs se forgent une réputation en piste et sur circuit. » L'avenir ? « Continuer à travailler, poursuivre l'activité entreprise avec des artisans de talent, tels Philippe Gache et son équipe, qui réalisent de très belles RS et RSR, très exactes, très performantes et appréciées dans le monde entier, tout en continuant à nous développer en proposant nos services pour la course et la mise au point. »

**Contact**

Garage Caruso et Fils  
6, chemin de Cravesan  
06550 La Roquette-sur-Siagne  
Tél. : 04 92 97 68 00  
Site Internet :  
garage-caruso-cannes.com



R5, Escort VHC... Pourvu qu'il y ait la vitesse et la victoire pour Loubet.



Foulon arrache la 2<sup>e</sup> place pour 4s face à Caruso, pénalisé de... 10s.



La « supérette » la plus rapide du monde. Et de loin !

## DEBRIEFING CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC

Texte Frédéric Dart. Photos Philippe Frossard.

### BILAN

#### 7. AUTUN-SUD MORVAN (24-25 AOÛT).

#### 8<sup>e</sup> ÉDITION.

45 partants, 23 classés.

**Leaders** : ES1 à 2 A. Caruso – ES3 à 4 St. Poudrel – ES5 à 7 A. Caruso – ES8 à 12 P.-L. Loubet.

**Meilleurs temps** : P.-L. Loubet, 8 – A. Caruso, F. Foulon, St. Poudrel, M. Valliccioni, 1.

#### Classement

1. P.-L. Loubet-V. Landais (Ford Escort RS 1800 Mk2), 1h31min33s4 (1ers Classic) – 2. F. Foulon-S. Mattei (Escort RS 1800 Mk2), à 51s6 (1ers VHC) – 3. A. Caruso-C. Santini (Porsche 911 SC), à 55s6 – 4. P. & P. Eouzan (BMW M3), à 2min00s5 (1ers Période J1 à J2) – 5. Zèle-Ph. Bouvier (Peugeot 505 Turbo), à 3min49s2... 14. Moutouh-Guillet (A110), à 14min37s7 (1ers Challenge Petites Cylindrées)...

#### Classements Championnats pilotes

##### Période J1 à J2 (1982-1990)

1. P. Eouzan, 135 pts – 2. Biecq, 83 – 3. P. Rousseau, 48...

##### Période E à I (avant 1981)

1. Caruso, 107 pts – 2. Giordanengo, 96 – 3. Moutouh, 74...

##### Challenge petites cylindrées

1. Moutouh, 130 pts – 2. Lecuyer, 111 pts – 3. M. Comte, 46...

##### Manches suivantes :

Mont-Blanc (5/7 septembre), Var (22/24 novembre).

Ces mécaniciens sont un peu moins nombreux à l'atelier, mais bien plus nombreux chez les concurrents. Qu'importe : les voici en lice pour conquérir le titre de Champion de France VHC.



# TROPHÉE FÉDÉRAL VHC TERRE UNE IDÉE À CREUSER



Marteil ne s'attendait pas à une deuxième victoire en trois manches.

Le Trophée mériterait quelques évolutions afin d'attirer encore plus de concurrents.

✎ TEXTES FRÉDÉRIC DART. 📷 PHOTOS PIERRICK LE BRETON.

Lancé et évoluant en catimini, sans véritable communication, le Trophée Fédéral VHC Terre a convaincu des amateurs éclairés avec des voitures belles et variées - une vingtaine en moyenne, dont des Belges, et seulement trois (Dochier en plus des cités ci-après) ont participé aux quatre premières manches - qui élargissent les plateaux des épreuves. « C'est une excellente idée qui motive à disputer les manches du Championnat Terre », assène François Lethier qui y engage, pour toute la saison, sa Triumph TR7 V8 Gr. 4, réservant sa(ses) Peugeot 504 du Fyl Racing Team pour des épreuves type Safari (il dispute l'East African Safari Classic entre fin novembre et début décembre). Ayant de fortes

chances de remporter cette première édition qui favorise sa Visa 1 000 Pistes Gr. B, Jean-Luc Marteil, vainqueur du Castine et surprise à Langres (alors leader, Lethier sort, crève et perd 3min dans l'ultime ES) est plus nuancé : « Le classement général instauré avec des points par catégorie et quelques-uns au scratch n'est pas très lisible. Organiser un vrai championnat, en accordant des primes afin d'équilibrer les dépenses, aurait été judicieux, de même que d'accepter des voitures à la préparation élaborée, comme la Porsche de Munster. Le vainqueur final n'empoche que 1 000 € et doit se rendre à la remise des prix à Paris. Et le tarif de l'engagement est le même que celui des modernes (900 €) ».

## BILAN

### 3. LANGRES (19/21 JUILLET)

8<sup>e</sup> édition.

13 partants, 8 classés.

Leaders : ES1 à 3 F. Burkart – ES4 à 5 Daco – ES6 à 9 Lethier – ES10 Marteil.

Meilleurs temps : J. Jacquot 4 – F. Burkart & Daco 2 – Y. Panagiotis & Lethier 1.

### CLASSEMENT

1. Marteil-Josserand (Citroën Visa 1000 Pistes), 1h28min51s5 (1ers GrB) – 2. Lethier-St. Prévot (Triumph TR8), à 2min00s9 (1ers Gr4/5) – 3. Daco-Sevrin (Ford Escort MK2), à 5min15s9 (1ers GrClassic de compétition) – 4. L. Battut-Courtine (Toyota Celica 4WD), à 7min59s6 (1ers GrClassic Open) – 5. J. Jacquot-Grandemange (Alfa Romeo GTV6), 5h01min38s9\* – 6. Ch. & JP. Dochier (Opel Manta GTE), 5h08min36s3 (1ers Gr2)\* – 7. St. Burkart-Korz (Mazda 323 GT), à Rh08min53s3 (1ers GrA) – 8. JN. Borel-Vacher (Escort), 5h08min57s1\*.

\* Rallye 2

### Abandons

Y. & V. Panagiotis (BMW 325 IX), ES3 – F. Burkart-Zunmeister (Lancia Delta HF Intégrale), ES4 – Billot-Ruffin (Porsche 911 SC), ap ES4 – Kenis-Declerck (M3), absent du parc – Fouillac-Lamouroux (Peugeot 205 GTi), ap ES7.

Tous mécanique sauf précision.

## 4. LOZÈRE

### (30 AOÛT/1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE)

5<sup>e</sup> édition.

27 partants, 19 classés.

Leader : ES1 à 11 Mallen.

Meilleurs temps : Mallen 9 – L. Battut 2 – De Frahan 1.

### CLASSEMENT

1. Mallen-Terrasse (Lancia Delta HF Intégrale), 1h51min27s1 (1ers GrA) – 2. L. & T. Battut (Toyota Celica 4 WD), à 1min20s9 (1ers GrClassic Open) – 3. Kenis-K. Declerck (BMW M3), à 2min27s8 (GrA) – 4. Marteil-Sitarz (Visa 1000 P), à 3min347 (1ers GrB) – 5. Lauwers-Werner (Porsche 911), à 5min05s7 (CLOP) – 6. De Frahan-Leyh (911), à 5min44s6 (CLOP) – 7. Lethier-St. Prévot (Triumph TR8), à 6min14s4 (1ers Gr4/5) – 8. Bindels-De Braekeleer (Ford Escort), à 6min36s2 (CLOP) – 9. Billot-Ruffin (911 SC), à 6min48s8 (CLOP) – 10. Bindels-Gressens (911 SC), à 6min53s7 (1ers GrClassic de compétition)... 14. Ch. & JP. Dochier (Opel Manta GTE), à 8min26s1 (1ers Gr2)...

### Principaux abandons

N. Théron-Courtine (924 T), ES2 – Royère-Fl. Barral (Escort), av ES4 – Ph. & M. Herran (Visa 1000 P), Fouillac-Lamouroux (205 GTi), ES8... Tous mécanique sauf précision.

### Manche suivante

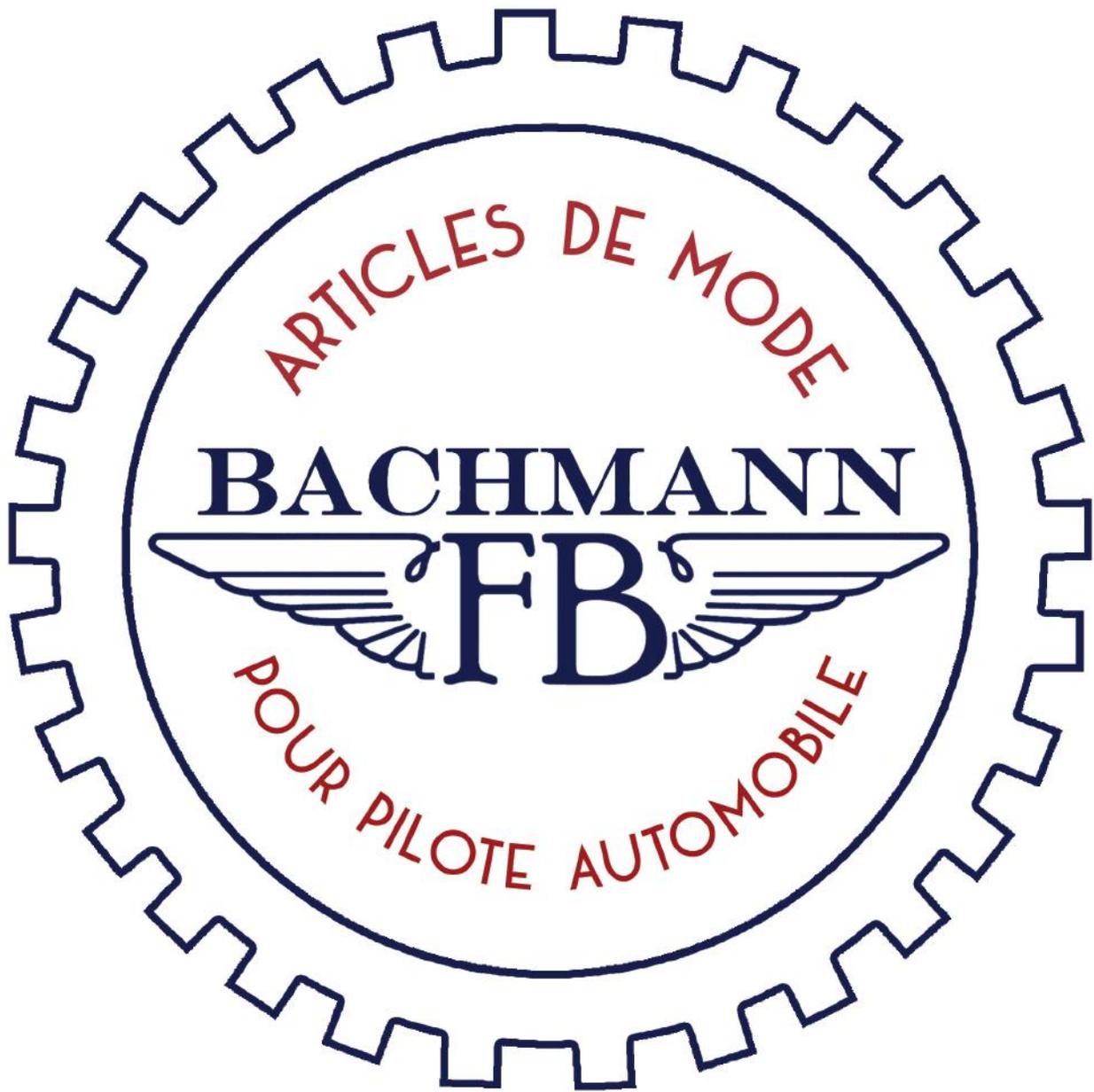
Vaucluse (8/10 novembre).



Avec sa Lancia Delta HF Intégrale, Mallen domine les débats au Lozère.



Les Belges (ici Daco) s'invitent sur le podium.



*Ligne de prêt à porter pour Homme en hommage à  
Fernand BACHMANN, pilote automobile, membre de l'équipe CHENARD & WALCKER,  
victorieuse de la première édition des 24 heures du Mans le 27 mai 1923.*

Fernand BACHMANN  
30, rue Gustave Courbet  
75116 Paris - France  
+33 1 45 53 37 28

Liste de nos revendeurs et boutique en ligne sur  
[www.fernandbachmann.com](http://www.fernandbachmann.com)  
#fernandbachmann

# RACING LUBES .FR

N°1 DES HUILES MOTEUR SUR LE WEB

LUBRIFIANTS / ADDITIFS / PRODUITS D'ENTRETIEN

## LE PARTENAIRE DES CHAMPIONS

LIVRAISON  
EN 48H

+ de  
5000  
RÉFÉRENCES  
EN STOCK

**-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 Tamarin - 230, rue Henri Delaunay - 13290 Aix-en-Provence