



# À la recherche du bon compromis

Avec 50 % d'équipages étrangers, le rallye confirme son statut d'épreuve internationale. L'antépénultième manche du Trophée historique des régions de France a réservé son lot de surprises dans toutes les catégories.



Le Suisse Jean-Pierre Dreyfus, navigué par l'Alsacien Jean-Paul Massin, au départ du prologue, à bord de la Lancia Fulvia Zagato 1972.

## PRATIQUE

Date : 31 août-2 septembre

Chiffre : 65 engagés (2 forfaits)

Tarif : 470 €, tout compris sauf hôtellerie

Contact : OLD CAR CLUB JURASSIEN, C/o Olivier Sussot, BP 176, 39100 Dole, tél. 06 07 64 37 00, www.occj.fr

Coor. Alain PATRICE

L'organisateur Olivier Sussot et son compère Patrick Darley ont pour habitude de dire à leurs hôtes que « c'est vous qui nous faites progresser ! ». Une façon de dire qu'ils sont à l'écoute de leurs renforts : « Les derniers, sur le questionnaire que nous distribuons à la fin du rallye, beaucoup

d'équipages avaient émis le souhait de voir raccourcir la pouce de midi », commente Olivier. La réplique ne s'est pas fait attendre. Après le prologue facultatif du vendredi, les équipages filent plein sud le samedi vers le Revermont. Une étape de 122 km à coup de décomposés, cartes maêlles, fléchés allemands et autres cartes à tracer. Dans les catégories Régularité et Expert, les moyennes imposées se

font à l'aide de tables fournies par l'organisation. Au château moyenâgeux de Rosay, une boucle de 133 km est offerte en guise de digestif. La carte à tracer suivie d'un fléché allemand et surtout d'une seconde carte à tracer font de gros dégâts. De retour à Rosay, la pause sucrée génère de lourdes discussions sur l'étape : « Il y a beaucoup à dire sur le début de la 2<sup>e</sup> carte », peste Bernard Perret, qui détermine sa nouvelle Alpine A 310 1600 de 1976 : « C'est une VG, les dernières produites en 4-cylindres. Je viens de lâcher et c'est sa première sortie. La bobine m'a lâché la veille du départ. » Bernard et son fils Alexandre se classent au final à la 5<sup>e</sup> place du général en Expert.

Après être descendus vers le sud le matin, les équipages remontent plein nord vers Dole pour terminer la journée sur une étape de 121 km.

Le dîner au chalet du mont Roland est animé par de vives discussions où chacun raconte sa journée : ceux qui ont été bloqués par les gendarmes dans le village de Vobles, ceux coincés derrière un tracteur en pleine ZR...

Le lendemain, la dernière étape est une boucle Dole/Dole de 119 km en passant par les salines d'Arc-et-Senans. Et les catégories Régularité et GT dévoilent leurs vainqueurs : sans véritable opposition en Régularité, Antoine Darley, navigué par Bastie Gronfier, impose la doyenne du rallye, la Jaguar XK 150 de 1959 confiée par son père Patrick. En GT, Martina Liechi pilotée par Marcel Kellenberger avec sa rapide Dauphine de 1964 triomphe. En Expert, il faudra attendre les ultimes ZR pour que Corinne et Christophe Berteloot disposent des belges Michel Hermans/Daniel Pigeolet. ■



▲ Malchance pour Martine et Étienne Sérinas, dont la vitre conducteur de leur Fiat Ritmo de 1964 a été cassée par une pierre projetée par la tondeuse d'un riverain ! L'accident leur a fait perdre tout espoir de bien figurer en GT.

## LE MOT DE L'ORGANISATEUR



Olivier Sussot

« Pas facile de trouver la perfection »

« J'ai toujours pensé que lorsque l'on participe à un rallye, il y a un temps pour rouler et un temps pour manger. Les résultats de notre questionnaire de l'an dernier m'ont incité à adapter la pause

du déjeuner. Au château moyenâgeux de Rosay, nous avons transformé l'arrêt habituel de 2 heures en deux stops de 45 minutes entrecoupés d'un roulage de 133 km. Trop long : nous allons revoir notre copie pour l'an prochain en proposant une première pause plus longue puis une seconde plus courte. »



▲ Jean-Philippe Wente, le père de Stéphanie, a acheté aux enchères cette Citroën GS Palao 1971. Après une solide restauration, le véhicule fait son premier rallye avec un pilote adepte, Damien Juandou. Stéphanie, qui a déjà gagné au Jura, se classe à une très honorable 7<sup>e</sup> place pour ce jeune et nouveau duo.





▲ Les futurs vainqueurs de la catégorie Régularité, Antoine Darley associé à Basile Groffier, pointent à Nancy à bord d'une Jaguar XK 150 de 1959, le doyen du plateau.

▲ José Dudry, en Renault 5 Alpine 1317R, associé à Maxime Thirion, s'élance pour la dernière étape. En fond, l'entrée des salons d'Arc-et-Senans.

## PODIUMS

### EXPERT

- 1<sup>er</sup> - Corinne et Christophe Berteloot, Porsche 924 ;
- 2<sup>e</sup> - Michel Hermans/Daniel Pigeolet, Alfa Romeo Giulietta Sprint ;
- 3<sup>e</sup> - Michel et Bernard Leflève, Renault 8 Gordis.

### GT

- 1<sup>er</sup> - Martine Liecht/Marcel Kollenberger (photo), Renault Dauphine ;
- 2<sup>e</sup> - Didier Lambert/Cécile De Rover, Autobianchi A112 Alarh ;
- 3<sup>e</sup> - Sophie et Sébastien Forest, Peugeot 104 TS.



### RÉGULARITÉ

- 1<sup>er</sup> - Antoine Darley/Basile Groffier, Jaguar XK 150 ;
- 2<sup>e</sup> - Michel Saint-Ozier/Alain Brisson, Golf GTI ;
- 3<sup>e</sup> - Dany Vancotwid/Michel Brassinus, BMW 352 D.

À quelques minutes du départ de la première étape, les 62 autos sont prêtes à s'élancer depuis le parking au port de plaisance de Dolé.



▲ Michel Hermans et Daniel Pigeolet, avec une superbe Alfa Romeo Giulietta Sprint 1964, fêlent 2<sup>e</sup> en Expert.

▲ Arrivé sans pour Yves Roussel et Vincent Legrand, qui terminent dans les profondeurs du classement en Dacia 1300 Marathos 1979.

19<sup>e</sup> de prologos, Benoît Vichard et son père Michel terminent le samedi à la 7<sup>e</sup> place du général en GT. Le dimanche, l'épave de cette Alfa Romeo 2900 GTV de 1972 recule d'une place.



Pascal (à g.) et Thomas Collard, avec Clan Crusader 1972

### « Une rareté »

« J'ai longtemps roulé en Hillman Imp, mardi. Un ami m'a conseillé le Clan, marque fondée par deux anciens ingénieurs Lotus. Colin Chapman avait décidé de ne plus poursuivre dans la voie de la monococque, et eux, qui possèdent le contrôle, ont créé leur marque en 1969. De 1971 à 1974, ils ont produit 315 exemplaires de la Crusader. Le club anglais recense un peu plus de 200 survivants et propose toutes les pièces. Cette monococque avec carrosserie en polyester pèse 560 kg. La mécanique est celle de l'Hillman Imp, un 4-cylindres Coventry Climax de 875 cm<sup>3</sup> facile à préparer. La voiture se conduit comme un kart car son centre de gravité est hyperbas. Les réglages sont fabuleux même si la première est trop courte. Je vais prochainement changer la boîte pour un modèle Groupe 2. »