

Albi F2 1968 Le jour où Pescarolo a vaincu ses idoles

L'univers du VHC et de la régularité

échappement classic

Número 89 septembre/octobre 2018
bimestriel

Interview



DOMINIQUE DE MEYER
Le rallyman
aux 124 victoires

ESSAI

Renault 5 GT Turbo Groupe N 1985



La polyvalente

Le Mans Classic
LA FÊTE DES SPORT-PROTOS



Porsche 917 vs Ferrari 512,
Renault Alpine 1978,
vécu Porsche 906, Howmet turbine...

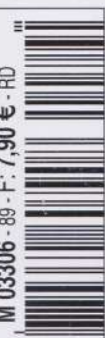


Rencontre
ANNY-CHARLOTTE
VERNEY

Eifel Rallye Festival
LES REINES DE PIKES PEAK



Bel : 8,40€ / Suisse : 14 CHF
Lux : 8,20€ / DOM : 8,90€
Esp : 8,90€ / Italie : 8,90€
Portugal Cont : 8,90€
Andorre : 8,90€
TOM : 1190 XPF
Maroc : 80 MAD



Actualité Historic Tour Albi, quattrolegende, Maroc Historic Rally,
Vins Mâcon, Drôme-Paul Friedman, Langres, Saint-Hippolyte Montécheroux...

Houmell

Un commando pour les Oreille

EN TÊTE LORS DES QUATRE PREMIÈRES ÉTAPES DU MAROC HISTORIC RALLY, ALAIN ET SYLVIE OREILLE ONT PERDU LA VICTOIRE SUITE À UN BRIS DE BOÎTE. ILS NOUS RACONTENT LEUR COURSE.

Texte Philippe Carles - Photos Thibault Lefebvre



Du réconfort pour l'assistance d'Oreille... mais après le travail !



Le « commando » de RD Limited entourant Alain Oreille (avec la casquette) et Sylvie.



RD Limited

RD Limited

Lorsque Alain Oreille a remporté ses deux titres mondiaux (vainqueur de la Coupe du monde des rallyes Groupe N en 1989 et 1990), sur une R5 GT Turbo, il ne courait plus, comme à ses débuts, avec son épouse Sylvie, mais avec des coéquipiers professionnels. Depuis que le pilote de Martigues a pris goût aux rallyes historiques, Sylvie a tout naturellement repris sa place à ses côtés, étant elle-même une mordue de rallye. «Après plus de 25 ans sans courir ensemble, lorsque je me suis retrouvée au départ du premier chrono en Historique, les automatismes sont revenus instantanément. C'est comme si l'on n'avait jamais arrêté», explique Sylvie

tout en surveillant sa petite-fille Milla. Le rallye du Maroc Historique, organisé par leur ami Yves Loubet, le couple Oreille y avait déjà participé deux fois avec une Opel Ascona 400, mais ils n'avaient pu y prendre part en 2017, faute de budget. Cette année, une bonne conjonction des astres leur a permis de s'aligner avec une Porsche 911 de l'équipe RD Limited, dont le département rallye est dirigé par Romain Joffroy, fils du préparateur marseillais Henri Joffroy. Oreille connaît bien cette équipe, pour laquelle il a couru – et remporté – le rallye Historique du Cap Corse 2016, au volant d'une 911 Groupe 4.

« Les Porsche m'ont toujours fait rêver. Lorsque j'ai débuté

en Championnat de France avec ma Rallye 2 en 1979, je bavais devant les Groupe 4 de Bondil, Lunel, Béguin, etc. L'idée de participer au Maroc Historique avec l'équipe RD Limited a été lancée en novembre 2017, raconte Alain. J'avais travaillé à la mise au point de cette Porsche, qui appartient à Christian Kelders, lors d'une séance d'essais sur la terre organisée par les amortisseurs PKM. Romain était persuadé qu'elle était compétitive, face notamment aux Porsche du team belge BMA ou aux Mazda RX-7 de l'équipe de Philippe Gache. Le financement de notre participation a été assuré en grande partie par RD Limited,

« Les Porsche m'ont toujours fait rêver. Lorsque j'ai débuté avec ma Rallye 2 en 1979, je bavais devant les Groupe 4 de Bondil, Lunel ou Béguin »

(Alain Oreille)



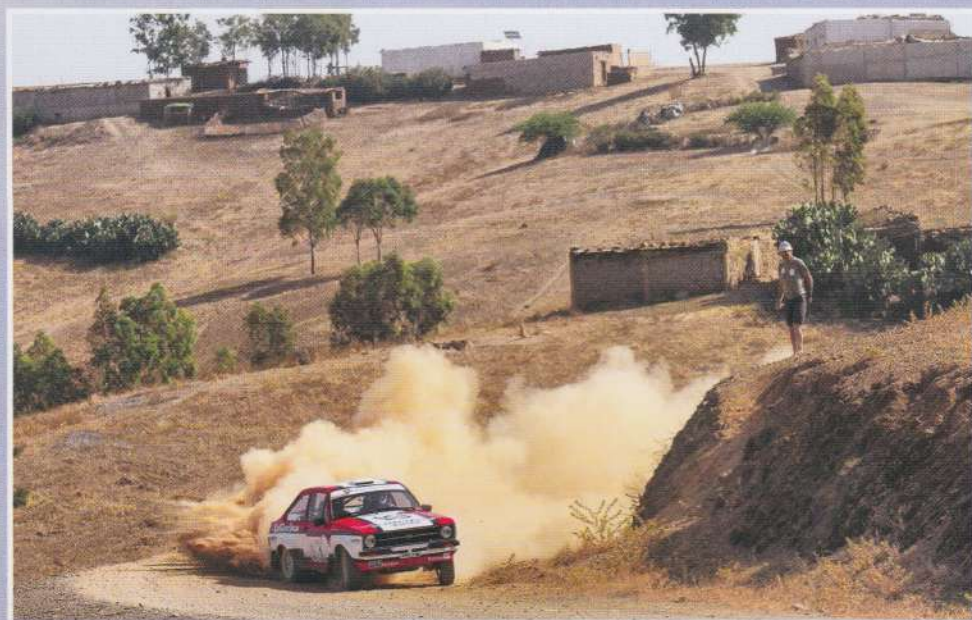
Maroc Historic Rally

avec une aide de Porsche-Maroc, l'importateur entendant ainsi fêter ainsi les 70 ans de la marque. En échange de ce soutien, nous avons effectué des baptêmes de piste avant le départ de Rabat. De notre côté, nous avons pris en charge nos propres frais, c'est-à-dire les reconnaissances, les hôtels et les billets d'avion.»

Le parcours étant cette année assez concentré, les reconnaissances étaient bouclées en quatre jours. «Nous avons effectué un passage dans chaque spéciale en utilisant et en corrigeant les notes fournies par Yves Loubet. Cela permet de bien repérer les pièges, mais à l'avenir, si nous voulions nous battre de nouveau pour la victoire, il nous faudrait nos propres notes. Mais cela demande alors deux passages, un pour prendre les notes et un pour les corriger, soit plus de temps et de kilomètres», estime Oreille. Du côté de l'assistance, Romain Joffroy l'avait joué façon commando : juste un fourgon avec deux mécanos, dont l'un, Paul Dalmas (fils de Yannick Dalmas), travaille chez PKM, et un 4X4 pour lui-même et un ami. «L'auto était parfaitement préparée, et le but était d'emmagasiner le maximum d'informations du côté des amortisseurs. Cette Porsche disposait d'un moteur 3 litres de 320 ch, comme celles de BMA, une puissance suffisante sur la terre, mais les freins étaient d'origine, et la carrosserie celle d'une Groupe 3, avec les ailes étroites. Durant le rallye, nous avons appris beaucoup de choses pour la rendre encore plus performante dans l'avenir.»

VITE DANS LE COUP

«Bien sûr, j'espérais être dans le coup, mais il fallait le prouver. Aussi, au soir de la première étape que nous



Alors qu'il était quasiment assuré de la troisième place, l'Argentin Jorge Perez-Companc, toujours fidèle aux épreuves d'Yves Loubet, est sorti de la route dans l'avant-dernière spéciale !

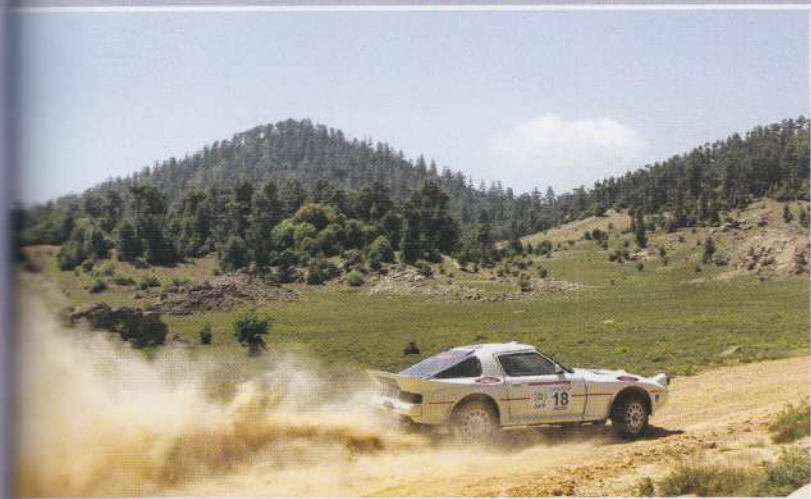
avons finie en tête (Oreille termine cette étape avec 36" d'avance sur la Porsche d'Alain Deveza et 50" sur la nouvelle Toyota Celica Twin Cam de Grégoire de Mévius, Ndlr), nous étions très satisfaits, avec l'idée même que le contrat était rempli. Mais je me suis rendu compte, lors des journées suivantes, que la voiture fatiguait vite. On connaissait des petits soucis liés à la longueur des chronos, notamment du côté des freins et de l'amortissement. Mais, comme toujours les spéciales sélectionnées par Yves étaient fabuleuses, notamment autour d'Ifrane, et elles sont si belles qu'il est impossible de ne pas attaquer jusqu'au bout.»

Quels étaient donc les adversaires du couple Oreille ? «Alain Deveza était le plus coriace. Il avait une rage folle de gagner, c'était aussi pour lui un moyen d'exorciser ses anciens démons (le pilote Sébastien Bonnisseau, qui venait de sortir de la route, a été dramatiquement tué en 2016 par la Porsche de Deveza, elle aussi sortie de la route, Ndlr). Je lui ai toujours mis la pression, mais il n'a jamais commis de faute. Il courait aussi avec un jeune coéquipier très professionnel, Maxime Vilmot, ce qui l'a bien aidé. Mais à l'arrivée de certaines spéciales qu'il était certain de bien connaître, Deveza était parfois étonné que je sois devant lui...» Si le pilote de Fréjus avait très bien reconnu



Pour Alain Deveza, cette victoire, obtenue en compagnie de Maxime Vilmot, est une belle revanche sur le sort.





Au volant d'une Mazda RX-7 louée à SMG, Frédéric Rosati terminait à la quatrième place.



Après avoir couru au Maroc sur des Porsche et une originale Nissan 240 RS, Grégoire de Mévius engageait cette année une Toyota Celica Twin Cam. Notez la plaque d'immatriculation parfaite pour une Groupe B !

le parcours de ce Maroc 2018, Alain Oreille possède de son côté une grande expérience des rallyes mondiaux, ayant couru sur la terre en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Côte d'Ivoire, en Argentine, au Sanremo, etc. Il possède un grand don d'improvisation, et il sait attaquer même sans connaître parfaitement une spéciale, sans jamais se relâcher ni se faire peur...

« Un autre de nos concurrents était Grégoire de Mévius, avec sa Toyota Celica Twin Cam. Mais elle était sans doute trop neuve, et Grégoire s'est retiré rapidement, moteur

sa précédente Nissan 240 RS. Et le Maroc Historic était sa première apparition en course.

BILAN POSITIF

Après avoir mené le rallye durant les quatre premières étapes et jusqu'à l'ES 21, la Porsche de l'équipe RD-Limited connaissait un gros souci dans la spéciale suivante, tracée dans les mines de phosphate de l'OCP et bien connue des habitués du Maroc Historic. « A dix kilomètres de l'arrivée de cette 22^e ES, les vitesses ne passaient plus et j'ai fini sur le quatrième rapport. On devait refaire cette spéciale dans la foulée, et il n'y avait pas le temps de changer la boîte. Au deuxième passage, nous reperdons cinquante secondes sur Deveza, qui passe en tête. Le soir à Marrakech, lors des trois heures d'assistance, la boîte de rechange est montée. Le lendemain, c'était la dernière étape, et il y avait encore cinq chronos à disputer. Mais la plus longue spéciale du jour, celle de 25 km, a été annulée. Je savais alors que sur les 45 kilomètres de chrono restant, je ne pouvais plus remonter à la régulière, et nous avons fini au petit trot, assurant la deuxième place. »

Que retenir alors de cette course ? « Le bilan est très positif, estime Oreille. L'auto est performante et fiable, nous avons prouvé qu'avec notre petite équipe on pouvait se battre contre l'armada BMA. Mais je suis aussi très content pour Alain Deveza et Maxime Vilmot, qui méritaient bien cette victoire. »

Le mot de la fin sera pour Sylvie Oreille : « Nous nous sommes régalés tout le rallye, et je peux vous assurer qu'Alain n'a rien perdu de son talent. Je suis bien placée pour vous le dire ! » ■

« Bien sûr, j'espérais être dans le coup, mais il fallait le prouver »

(Alain Oreille)

cassé. Après son abandon, c'est un autre de Mévius, son fils Ghislain, qui courait sur une Porsche-Kronos, qui fut souvent sur nos talons. » Ghislain de Mévius terminera à la troisième place. Quant à l'auto de son père, rappelons que la Toyota Celica Twin Cam, apparue en août 1983 au rallye de Finlande, est une Groupe B à deux roues motrices, et qu'elle possède un joli palmarès en Afrique, s'étant imposée au rallye de Côte d'Ivoire-Bandama en 1984, 1985 et 1986 et au Safari du Kenya 1984, 1985 et 1986. Depuis plusieurs années, Grégoire de Mévius s'est lancé dans la restauration d'un exemplaire de cette auto originale, tout comme l'était

Le TOP ten

1. A. Deveza-M. Vilmot (Porsche 911)
 2. A. Oreille-S. Oreille (Porsche 911)
 3. Gh. de Mévius-J. Jalet (Porsche 911)
 4. F. Rosati-Ph. Marchetto (Mazda RX-7)
 5. Ph. Duroux-Ph. Fargeas (Mazda RX-7)
 6. P. de la Fontaine-D. Savignoni (Opel Manta 400)
 7. A. Felsenhart-E. Eric (Ford Escort Mk1 Gr. 2)
 8. F. Lethier-M. Sevrin (Triumph TR7 V8)
 9. F. Servais-K. Buxtorf (Porsche 911 SC)
 10. Ph. Natalazzi-Ch. Sagne (Porsche 911 SC) etc.
- (37 partants, 22 classés).

