



FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

911 GT3 RS

LES 7 VERSIONS À L'ESSAI

DOSSIER
20 PAGES

- > Sur route
- > Sur circuit
- > Les chronos
- > Le choix de la rédaction

SPYDER RS

1^{er} test du Boxster ultime



INSOLITE

UNE 356 HOMMAGE À JANIS JOPLIN



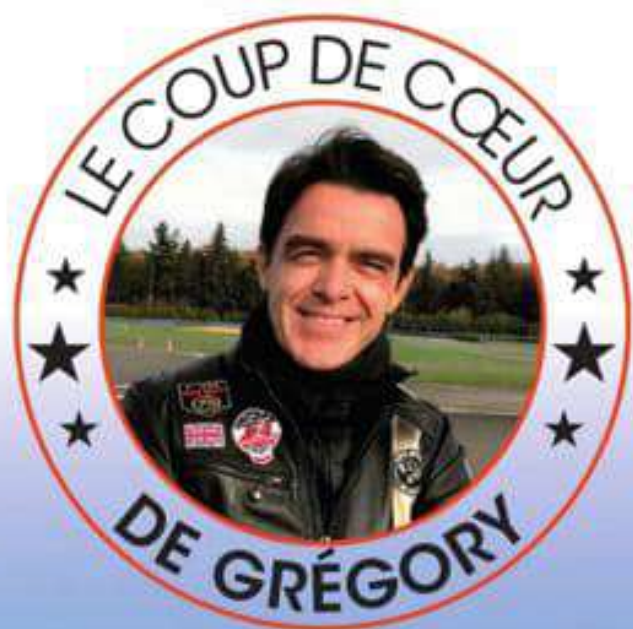
CARNET DE VOYAGE

L'AISNE EN 991 CARRERA GTS PH 1



L 15598 - 390 - F. 8,90 € - RD

FRANCE: 8,90 € - BEL: 9,50 €
 LUX: 9,90 € - ITALY/ESP/PORT CONT: 9,90 € - CH: 13,20 CHF - DOM: 9,90 €
 TOM: 1,350 MYF - CAN: 15,50 \$ CAD
 MAROC: 102 MAD



Maroc Historic Rally

Au début des années 80, Porsche imagine engager une 911 dans l'épreuve « off road » la plus sensationnelle, et surtout la plus médiatisée au monde, le fameux rallye Paris-Dakar. Dès 1978, le constructeur allemand avait déjà commencé à démontrer l'extraordinaire polyvalence de son icône au Kenya, mais sans aucune victoire à l'East African Safari. Il faudra donc attendre 1984, et le triomphe de la 953, qui n'est autre qu'une 3.2 Carrera 4x4, pour que le succès en tout-terrain frappe enfin à la porte grâce au duo tricolore, Metge/Lemoine, qui récidivera deux ans plus tard, en 1986.

Texte : Grégory Galiffi - Photos : APPIX-MEDIA



Aujourd'hui, que reste-t-il vraiment de cette époque, les années 80, où tout semblait possible, où des aventures humaines et sportives aussi phénoménales que le Dakar faisaient la une des JT, et surtout faisaient rêver le monde entier ?

Eh bien, les défaitistes diront que c'était forcément mieux avant, ils n'ont d'ailleurs peut-être par tort cette fois-ci, mais les plus optimistes vous suggéreront d'essayer de vous plonger au cœur de l'action, « comme à l'époque ».

Maroc Historic Rally, une épreuve à l'ancienne

Mais est-ce encore envisageable ? Je ne le croyais pas vraiment avant de participer au Maroc Historic Rally, organisé par un ex-champion français de rallye des années 80-90, l'infatigable Yves Loubet. Sa grande force, c'est qu'il sait de quoi il parle : car même s'il n'a jamais disputé le Paris-Dakar, il a roulé sur les plus grandes épreuves du championnat du monde, comme le Tour de Corse ou le Costa Brava, et il a gagné, en rallye-raid, le fameux Rallye des Pharaons. Et Yves n'a aujourd'hui qu'une seule obsession en tête : vous replonger dans l'histoire de ces grandes épreuves africaines.

Mais alors, pourquoi le choix du Maroc ?

Tout simplement, parce qu'ici, le sport automobile a écrit de sublimes pages. Sur circuit tout d'abord, avec, dès 1924, le Grand Prix du Maroc, qui sera d'ailleurs l'une des épreuves officielles en Formule 1 à partir de 1958. Et puis, en rallye, le Maroc a longtemps été l'une des manches les plus difficiles du calendrier, avec une réputation d'épreuve « marathon ». Ses origines remontent, elles aussi, très loin, à partir de 1929, près de vingt-cinq ans avant le sublime rallye de l'Acropole en Grèce, par exemple ! Autre anecdote historique, c'est grâce à la victoire, toujours ici, sur les pistes marocaines, de Bernard Darniche, qu'Alpine décrochera sa fameuse couronne mondiale en 1973. Enfin, quelques années plus tard, lors des premiers Paris-Dakar, le Maroc verra s'affronter les plus grandes écuries comme



Le maestro, Yves Loubet. Cet ancien champion de rallye français est aux commandes depuis douze ans du Maroc Historic Rally, auquel il apporte son expérience d'ancien pro, et surtout une passion et une connaissance du rallye-raid sans limites.

Peugeot et Mitsubishi, en direction de la Mauritanie, puis du Sénégal. Yves Loubet n'a donc pas choisi ce pays par hasard pour vous plonger dans le grand bain d'un authentique sport auto, qu'il a vécu lorsqu'il était pilote officiel. Pour ma part, cela faisait de nombreuses années que certains amis, compétiteurs éclairés, comme le patron de Depann2000, Jean-Jacques Julien, me parlaient du Maroc Historic comme l'épreuve à faire absolument ! Selon eux, rien n'existe aujourd'hui vraiment dans ce style si pure et si proche du rallye de la grande époque.

Une première participation en Porsche

Après quelques tentatives avortées, c'est donc cette année, que je me suis décidé à sauter le pas, grâce aussi notamment au soutien de la fédération marocaine des véhicules anciens, et notamment son président Abdellah Abdellaoui. Afin que je ne sois pas trop dépaycé, une 911

L'ami Jean-Jacques Julien, avec son acolyte et ami Benoit Juif, toujours très incistants au volant de leur Escort MKII lors d'une magnifique spéciale, où les paysages marocains n'ont d'égal que l'exigence des pistes !





3 litres SC préparée pour les rallyes terre nous est mise à disposition. L'auto a participé l'an dernier, et elle a fini, ce qui est plutôt bon signe. Yves Loubet m'indique avant mon arrivée, que les deux modèles plébiscités par les concurrents sont soit la 911 Type G, soit la Ford Escort. Viennent ensuite, mais de façon très marginale, la Mazda RX-7, la Fiat 131, la Lancia Delta et quelques Peugeot, notamment des 504 coupé ou berline. La 911 est une fois encore la reine de ce rallye qui s'annonce long et difficile, avec six jours de course, plus de 1 500 km de parcours, et surtout 26 spéciales, uniquement sur terre. Pour être très sincère avec vous, j'avais longtemps « évité » cet événement, car le niveau de pilotage est vraiment très élevé, avec pas mal d'anciens pilotes connus et reconnus, qui viennent en découdre au Maroc. Objectivement, je ne me sentais ni la carrure d'aller rouler au milieu d'un tel peloton, ni l'expérience nécessaire pour me frotter à ce genre de gros morceaux. Car avant cette douzième édition, je n'avais jamais roulé de rallye terre. Et croyez-moi la

Notre 911 SC aura vraiment donné le meilleur, sur des spéciales 100% terre extrêmement cassantes ! L'architecture avec le moteur en porte-à-faux arrière est d'ailleurs un gros avantage dans les montées, où le poids positionné à l'arrière permet d'avoir plus de grip sur l'essieu, et donc de pouvoir passer encore plus fort !

conduite se rapproche beaucoup plus de la glace que de l'asphalte, avec malgré tout, davantage de grip latéral que sur la glace, mais il faut arriver un minimum préparé.

Une énorme claque visuelle

Le départ est donné depuis Rabat, la capitale, en direction d'un Maroc que je ne connais pas véritablement. On est effectivement très loin des clichés de vacances, car une fois encore, Yves Loubet nous emmène sur les tracés originaux, dans des vallées et des montagnes à couper le souffle, qui ont vu les plus grands pilotes se livrer une guerre sans pitié. Croyez-moi, en plus du côté sportif, il y a aussi ce mélange d'histoire, d'authenticité et de découverte que je n'avais jamais vécu dans une épreuve automobile. En plus de rouler sur les traces d'illustres champions, on prend une énorme claque visuelle. Plusieurs fois par jour, on est ébahi par la beauté, et la pureté de certains coins du Maroc, où les touristes s'aventurent peu. J'oserais presque vous dire que l'on découvre littéralement le Maroc des marocains, en passant dans des endroits aussi beaux et variés que les montagnes d'Ifrane, où l'on se croirait presque dans les Alpes Suisses, ou le Lac de Bin El Ouidane, avec ses eaux couleur turquoise. →



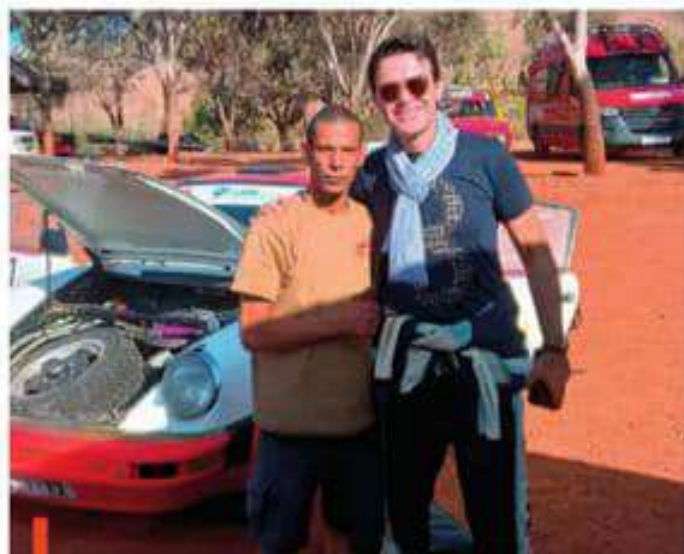
Malgré la fatigue, la poussière et l'abnégation que demande le Maroc Historic Rally, le sourire ne m'aura jamais quitté durant les six jours de course, tellement cette expérience est hors du commun



Ici, au Maroc, l'art du contre-braquage est obligatoire, car comme sur la glace, il faut être vif et précis à la fois, mais quel pied !

Une rude épreuve pour les machines... et les participants

Question mécanique, en revanche, notre 911 subit les affres des pistes locales et rien que d'y repenser, j'en ai mal au ventre. Je vais être honnête, et même si je connais la réputation de « tracteur indestructible » des Type G, je ne pensais pas arriver au bout. Je ne sais même pas comment nous avons fait pour n'avoir rien eu de grave. Aucune grosse avarie, mise à part la casse d'un amortisseur le dernier jour, à cause d'une vitesse excessive sur un « piège », indiqué cependant sur les excellentes et nécessaires notes de Maxime Vilmot. En effet, ce copilote amateur a fait de sa passion un outil précieux et



Un immense merci à Salah, notre mécano, et à la fédération marocaine des véhicules anciens, pour la mise à dispo de notre 911 SC, ainsi que l'assistance nécessaire, afin de participer et d'arriver au bout de cette aventure incroyable

indispensable, pour ceux qui veulent s'élancer sur les pistes du Maroc Historic, avec un minimum de sérieux et surtout de sécurité. Car, sans les notes de Maxime, nous aurions fini, ma co-pilote Marion et moi-même, dans un ravin. Encore une fois, on ne peut pas arriver en touriste, comme je l'ai fait dans cette épreuve, et je l'ai très vite compris. L'exigence demandée est telle, que la moindre erreur se paie cash, soit pour votre auto, avec une casse qui peut vite signifier l'abandon, soit plus grave, avec une sortie de route qui peut être dramatique pour l'équipage. Mais au final, c'est cet ensemble entre prise de risque, beauté du pilotage sur terre et aventure moderne qui rend ce rallye aussi beau, et surtout unique en son genre. On oublie les presque cinquante degrés dans la voiture, et la poussière omniprésente qui m'aura même suivi jusqu'en France, tellement j'en ai respiré durant une semaine entière !

L'entraide avant tout, et une ambiance unique

Et puis, cette épreuve c'est aussi une véritable entraide avec les autres équipages. On en « chie » tellement que croyez-moi, cela crée une véritable cohésion de groupe. Les différents teams, même s'ils sont concurrents, n'hésitent pas à se rendre service. Rappelez-vous, plus d'un tiers des autos présentes sont des Porsche 911, il arrive parfois aux uns ou aux autres d'aller demander un cardan, un démarreur ou une pièce qui fait défaut. Et puis, certains peuvent venir vous voir spontanément le soir au parc de regroupement. Comme Alain Deveza, en vous proposant de vous donner des pneus, car il juge les vôtres un peu trop fatigués, et que vous prendriez trop de risques à repartir demain sans un meilleur train. C'est ce qui m'est arrivé à mi-rallye, et je peux vous dire que le lendemain, le comportement de notre 911 s'était métamorphosé. C'est ça aussi l'esprit de cette épreuve, un gros rallye de copains où la convivialité fait suite à la bagarre sur la piste.

Et que dire des mécanos, qui sont littéralement nos anges gardiens, avec le talent de MacGyver en plus. Le nôtre était un marocain d'une quarantaine d'années prénommé Salah, qui officie comme formateur à la fédération marocaine des véhicules anciens. Il nous aura sorti d'à peu près toutes les situations, et il nous aura notamment changé un amortisseur tout seul, en bord de piste, en moins de 20 minutes, sous un soleil de plomb et toujours avec le sourire.

Un bilan plus que positif

Au final, ce rallye restera l'un des plus beaux souvenirs de ma carrière de journaliste auto, car j'y ai retrouvé tous les ingrédients qui me passionnent dans cet univers. Et puis je n'aurai jamais imaginé qu'une 911 était capable de se sortir de tant de situations, et de « passer » quasiment partout. Porsche a vraiment créé une auto phénomène et phénoménale. Elle est unique, car elle sait tout faire en matière de sport auto et en plus, elle gagne. Pour preuve, cette année encore, c'est une Porsche qui s'impose, celle d'Alain Deveza, du team belge BMA avec Max Vilmot comme copilote. Ma victoire personnelle aura été d'être à l'arrivée à Marrakech, indemne, et avec une 911 entière, et prête à remettre le couvert l'année prochaine. Et j'aimerais une dernière fois, souligner l'abnégation et la passion sans bornes d'Yves Loubet, qui porte à bout de bras un rallye aussi fabuleux et extraordinaire qu'il était généreux au volant, au moment de ses heures de gloire. Je ne peux que vous conseiller d'aller un jour participer à cette aventure, au volant d'une Porsche forcément, vous vivrez un moment inoubliable et homérique. ●



Un grand merci à ma co-pilote Marion Bruhnes qui aura été une véritable boule d'énergie et d'une aide précieuse lors des phases de navigation et en spéciales



Les grands gagnants de cette XIIe édition, Alain Deveza et Maxime Vilmot, à bord d'une autre très belle 911 SC préparée rallye-raid, par les belges de chez BMA.