



**Rétro
COURSE**

Rétro COURSE

N° 193 - MARS / AVRIL 2021

LE GUIDE COMPLET VHC DE LA SAISON 2021

**L'ALBUM 2001-2020
DU MONTE-CARLO HISTORIQUE
WINTER ROMANIA RALLY
SERRE-CHEVALIER :
COUPE DAF & RONDE HIVERNALE**



BLANC SUR BLANC

**INFO PRATIQUE : COMMENT DEVENIR
VOITURE DE COLLECTION ?**

L 15891 - 193 - F: 6,90 € - RD



BELUX : 7,40 € - ESP/PORT : 7,90 € - CH : 11,90 CHF



rallye

5^E WINTER ROMANIA HISTORIC RALLY



Fidèles parmi les fidèles Frédéric Comtet et sa navigatrice Ludivine Marquiset sont de tous les rallyes roumains organisés par Paul Lacombe, hiver comme été. Parti sagement, l'équipage de Franche-Comté qui laisse la Lancia Delta Integrale 16v sur place en Roumanie est progressivement passé de la 14e à la 9e place du général et à la 4e de la catégorie des 4 roues motrices.



Les futurs vainqueurs Ghislain de Mevius et son navigateur Johan Jalet pointent au CH du parc de regroupement de Comandau.

5^E WINTER ROMANIA HISTORIC RALLY

S'il n'en reste qu'une...

TEXTE ET PHOTOS : ALAIN DEPARTALU

Les épreuves hivernales ont fondu comme neige au soleil. Avec 100 demandes, 75 engagés pour au final 46 partants, le Winter Romania a démontré qu'il était encore possible d'organiser un rallye malgré le contexte sanitaire mondial extraordinaire.

Bien que victime en début d'année d'une campagne de dénigrement venue de Belgique qualifiant le Winter Romania de « rallye sauvage » Paul Lacombe a réussi là où ailleurs en Europe les annulations de rallyes se multiplient : « En Roumanie, il existe deux autorités : la Fédération Roumaine du Sport Automobile et l'Automobile Club de Roumanie. La première est celle sur laquelle nous nous appuyons pour organiser notre rallye, la seconde est affiliée à la F.I.A. d'où ces calomnies

venues de Belgique menaçants les équipages participants de retrait de licence ! », explique Paul. Les équipages belges ont balayé d'un revers de main ces menaces en se déplaçant en nombre avec un contingent de 18 équipages. Basé à Covasna depuis la première édition, le canevas est cette année légèrement différent : « La route qui nous permettait de faire une boucle de 150 km est fermée à cause de la construction d'un barrage hydraulique. Nous avons opté pour l'utilisation de 4 routes que les concurrents vont utiliser



VAINQUEURS : (de g à d) : Ghislain de Mevius/Johan Jalet, Ford Escort RS 1800 Mk II.



Maxime Villmot (à g) et Frédéric Rosati, premier et second de la catégorie 4 roues motrices et second et troisième du général, tous deux sur Subaru.



A la lutte en haut du tableau pour la seconde place du général Paul Chabloz sortent de la route dans la spéciale 9 perdant tout espoirs de bien figurer. L'équipage de la BMW 325 iX E30 plongent alors 38^e place et va remonter jusqu'à la 30^e.



Très rapide Grégoire de Mevius doit encore maîtriser sa fougue. Une sortie de route dès la seconde spéciale puis encore une dans la 5e ruine les espoirs de bien figurer de l'équipage de la Toyota Celica Twincam Turbo. Il va enchaîner des temps canon toujours entre la 4^e et la 2^e position mais le retard était beaucoup trop important pour espérer mieux que la 35e place du général.



Le team BMA est venu avec une impressionnante armada de 8 voitures dont 6 Porsche 911 dont la meilleure pilotée par Gérard Munster se classe à la 4e place du général.



Samedi et dimanche midi, les équipages étrennent le tout nouveau ensemble réceptif sorti de terre depuis l'an dernier. Repas chaud autour du feu dans un cadre champêtre du plus bel effet.



Covid oblige les consignes de sécurité sanitaires très strictes étaient affichées sur l'ensemble du parc de regroupement et des zones de départ et arrivées des équipages, le public étant interdit dans ces zones.

dans un sens puis dans l'autre », précise George Grigorescu chargé des relations sportives. Revers de la médaille, les passages répétés des autos 4x4 avec pneus étroits équipés de gros clous creusent des rails d'où il est impératif de rester sinon c'est la sortie de route assurée. D'autant que les températures sont plutôt clémentes et que la glace a du mal à tenir surtout sur la spéciale de Comandau au point que son CH de départ lors de la dernière journée a dû être avancé de 900 mètres. Lors du briefing de jeudi soir les échanges sont houleux car quelques participants ont reconnu des spéciales avec leur voiture de course : « L'an prochain, soit je mets les voitures en parc fermé, soit j'interdis les reconnaissances ou bien encore je bloque les entrées avec des commissaires mais je vais d'une manière ou d'une autre remédier à ce problème », martèle Paul Lacombe.

Un siège pour deux

Après avoir réalisé le temps scratch dans la première spéciale, Frédéric Rosati et Philippe Marchetto pouvait laisser l'impression que la voiture victorieuse l'an dernier allait de nouveau dominer les débats. Il n'en fut rien. Dès la seconde ES, Ghislain de Mevius et son copilote mettaient la pression sur leurs poursuivants avec un chrono de 25 secondes plus rapide que le second. Maxime Vilmot partait à la faute, et Frédéric Rosati pointe à 27 secondes. Si la messe n'est pas encore dite, Ghislain enfonce le clou sur les 3 spéciales suivantes creusant un écart de près d'une minute 24 au départ de l'ES 5 : « Je surveillais les temps de Maxime Vilmot qui remontait très fort mais avec Johan nous étions dans le mode gestion. D'ailleurs, dimanche matin alors qu'il avait repris 2 minutes la veille, nous avons remis les pendules à l'heure dans la première en réalisant le meilleur temps avec 8 secondes d'avance. Nous avons alors plus de 2 minutes trente d'avance, sauf erreur de notre part la partie était bien engagée pour la victoire », confie le jeune pilote belge. Et d'erreur il n'y eu pas, pour sa deuxième participation, l'équipage de la Ford Escort RS 1800 Mk II s'impose laissant les deux pilotes Subaru s'expliquer pour la seconde place qui au terme d'une fabuleuse remontée revient finalement à Maxime Vilmot qui devance Frédéric Rosati d'une minute. En VHRS, Serge Garosi navigué par le belge Jean-Marc Piret s'impose dès sa première participation. Lors de la remise des prix Paul Lacombe annonce que le Gravel Romania est maintenu au calendrier du 22 au 27 juin. Le départ se fera dans le village de Cheia situé à 7 km du célèbre château de Dracula. Le programme prévoit cinq étapes pour un total de 391 km de spéciales chronométrées 100% terre. ■



Gérard Marcy se classe à la 7e place du général et à la 5e de la catégorie VHC 2. Navigué pour la première fois par Jean-Louis Hottelet, Gérard n'a cessé d'augmenter son rythme malgré une auto mal suspendues en signant notamment 3 meilleurs temps des Porsche le dernier jour.



Gérard Marcy et son navigateur Jean-Louis Hottelet sur une Porsche 911 Safari pointent au CH d'entrée du parc de regroupement à Comandau dimanche midi.



L'assistance du team des frères De Mevius à l'ouvrage au parc de regroupement de Comandau. Les deux frères ont connu des fortunes diverses, victoire pour Ghislain, sortie de route et remontée à tombeau ouvert pour Grégoire.



Sur la voiture victorieuse l'an passé, Frédéric Rosati navigué par Philippe Marchetto a réalisé le temps scratch de la première spéciale : « a m'a un peu surpris, il y a une différence entre aller vite et aller très vite pour quelqu'un comme moi », reconnaissait le pilote de la Subaru 555 qui termine néanmoins à une très belle 3e place au général.



Second de la catégorie deux roues motrices, 4e du général, Bernard Munster et son navigateur Nicolas Dejonckheere ont une nouvelle fois menés une course sage et intelligente pour placer leur Porsche 911 SC proto en excellente position au classement général.



Alexandre Felsenhart et Sophie l'Kint de Roodenbeke sur une Ford Escort RS 1600 Mk1 pointent au CH du parc de regroupement à Covasna. L'équipage belge termine à la 6e place du général et au 4e rang de la catégorie des deux roues motrices.



Serge Tchjakoff et sa navigatrice Charlyne Quartini ont mené tambour battant leur Citroën AX 4x4. L'équipage de la plus petite cylindrée du plateau grimpe sur la 3e marche du podium des 4 roues motrices et à 8e du général.



Les équipages du team BMA bénéficient d'une assistance de très grande réputation. Les voitures à l'instar de la Porsche 911 SC de Jean-Michel Martin sont bichonnées à chaque parc de regroupement.



FOCUS : Maxime Vilmot/Marine Pelamourgues, Subaru Impreza GT Turbo.

« Un vrai challenge »

« J'ai loué cette Subaru sur place à un team roumain en optant pour le pack complet avec assistance mécanique et trains de pneus. Dans le Shakedown nous n'avons parcouru que 300 mètres avant de casser l'arbre de transmission. Là, je me suis posé la question en me demandant si je ne m'étais pas fait escroquer ! Les mécaniciens ont travaillé une partie de la nuit pour remettre la voiture en état. Ma première vraie prise en main s'est déroulée dans la foulée lorsque j'ai découvert la voiture sur 3 km pour régler la rampe de phare. J'ai pris un peu peur par la puissance de la voiture. Je n'ai fait que 10 ans en tant que pilote et jamais sur de la glace. La puissance de 300 cv m'est apparue comme un vrai challenge. Dans la deuxième spéciale, je

me suis déconcentré à quelques mètres de la ligne d'arrivée. On s'en est sorti en dégageant la voiture à la pelle avec l'aide d'un ami et d'un copilote venus nous prêter main forte. On a perdu 8 minutes dans la mésaventure en franchissant la ligne en marche arrière ! A ce moment là avec Marine on s'est fixé comme objectif de remonter à la 5^e place. Samedi après quelques réglages et avoir monté des pneus étroits avec des gros clous j'ai réalisé deux gros temps dont un avec 40 secondes d'avance sur le second. Dimanche, j'ai pris de gros risques dès la première spéciale mais je n'ai que le 2^e temps. Du coup, on s'est dit que l'on allait assurer notre 3^e place mais j'ai réalisé le meilleur temps sur les 5 spéciales suivantes ce qui nous a permis d'aller chercher la seconde place du général et de remporter la victoire en catégorie 4 roues motrice. »



ORGANISATEURS : George Grigorescu et Paul Lacombe (à d).

« Sans George le rallye n'aurait jamais eu lieu »

« J'avais décidé très tôt vers avril/mai de ne pas faire le rallye mais George a beaucoup insisté et à finit par me convaincre. Contrairement aux années précédentes je n'ai pas pu me rendre en Roumanie à plusieurs reprises. Il a donc tout géré sur place seul. Cette année, le contexte sanitaire nous a obligés à mettre en place un protocole particulier. Le fait que le rallye soit international a dispensé la caravane de

quarantaine. J'ai demandé aux participants de venir avec un test Covid négatif et la Fédération Roumaine du sport automobile a fourni par mon intermédiaire un laissez-passer pour le passage de la douane. Sur place nous avons le label d'un rallye du championnat national roumain avec 58 postes de commissaires, un GPS à bord de chaque auto donnant des informations supérieures à ceux des GPS du championnat de France ainsi qu'un système de chronométrage instantané qui permet à tous les concurrents d'avoir leur temps immédiatement à l'arrivée de chacune des spéciales. »



PODIUMS :

Général

1° - Ghislain de Mevius/Johan Jalet, Ford Escort Mk II ; 2° - Maxime Vilmot/ Marine Pelamourgues, Subaru Impreza GT Turbo ; 3° - Frédéric Rosati/Philippe Marchetto, Subaru 555.

VHC 2

1° - Ghislain de Mevius/Johan Jalet ; 2° - Bernard Muster/Nicolas Dejonckheere, Porsche 9111 SC Proto ; 3° - Kenis Guino/Bjorn Vanoverschelde, BMW 325i E30.

VHC 4

1° - Maxime Vilmot/Marine Pelamourgues ; 2° - Frédéric Rosati/Philippe Marchetto ; 3° - Serge Tchijakoff/Charlyne Quartini, Citroën AX 4x4.

VHRS

1° - Serge Garosi/Jean-Marc Piret, Mazda RX-2 ; 2° - Gabriel Stanciu/Georgios Ladopoulos, Ford Escort RS 2000 Mk II ; 3° - Aurélien Lioudau/François Thiebaut, Mazda 323 GTX.