

Parmi les très nombreux équipages 100 % féminins, Isabelle Cano et Alice Lucchi et leur puissante Mustang Coupé de 1965 ont choisi l'option balade. Elle ferme donc la marche du classement Tourisme.



Habitué à voir les frères Delincé rouler dans leur mignonne Ford Anglia, on s'étonne en lisant le programme de découvrir Vincent et Jean-François en Ford Escort RS 2000 Mk 1 de 1972 pour finalement les croiser lors du contrôle technique en Ford RS 2000 Mk 2 de 1979: «*Nous avons acheté cette auto il y a trois ans. À temps perdu, il nous a fallu 8 mois pour la restaurer en totalité. Nous mettons la caisse à nu, une fois désossée nous attaquons toutes les parties roulantes, carrosserie, moteur, peinture, tout y passe. Tout est vérifié et changé si nécessaire. Nous avons acheté cette auto pour faire les Légendes Boucles de Spa, mais la restauration n'a pu être terminée à temps pour l'épreuve. C'est donc sa première sortie*», explique Jean-François qui juge le rallye bien équilibré. Avec son 4-cylindres de 2 l d'origine, la Ford Mk 2 rejoint une collection de cinq autos: «*Un virus transmis par notre oncle*», nous souffle Jean-François.

Réception et formalités administratives enregistrées la veille, les 90 partants se retrouvent à Rosheim vendredi matin pour le départ de la première étape. À peine 28 km de franchis que déjà le premier piège entraîne les premiers demi-tours à Wolxheim. Un CR (contrôle de régularité) attire les pilotes alors que la note indique de prendre de suite à gauche après un petit pont. Grands favoris de la catégorie experts les Lambert père et fils laissent leurs espoirs de victoire dans une marche arrière au fond d'une cour de ferme: «*Les silentbloks ont lâchés et le moteur s'est posé sur la caisse. Impossible de continuer*», explique Joseph. La pause de 40 minutes à Saverne est appréciée de tous avant de poursuivre sur une partie de fléché non métré suivi d'un carto puzzle de 5 cartes à flèches dont 2 sans repères puis à nouveau un carto puzzle. Là, les navigateurs doivent bien lire les instructions car on se dirige de B vers A contrairement à ce que la première réflexion logique nous conseillerait. Le rallye, comme l'an passé, fait une pause déjeuner à La Petite Pierre avant d'enchaîner les difficultés de l'après-midi. Aux multiples tours d'églises succèdent les habituels fléchés allemands en forme de calendres de Triumph. On en dénombre 22 au départ tous modèles confondus... L'explication?

Daniel est depuis deux ans président et fondateur d'un club qui compte aujourd'hui 104 membres tous ou presque voués à la cause de la marque fondée en 1890 à l'initiative de... deux Allemands.

La pause de Dettwiller est précédée d'un carnet de route avec indications dans un rond à remettre dans le bon ordre. La journée est ponctuée par un fil d'Ariane puis une série de cartes puzzle toutes dans l'ordre mais avec des flèches à emprunter d'une manière ou d'une autre en entier mais pas forcément par l'entrée. On peut y pénétrer sur une partie pour reprendre la suite par la queue! Vous suivez toujours? À y regarder de plus près, il nous semble être revenu des années lumières en arrière où le jeu consistait entre organisateurs d'un certain challenge national à concocter le rallye qui soit encore plus difficile que celui de son voisin! On a vu ce que l'escalade a donné...

Trop de traversées de villes!

Au terme de cette première journée, les positions en experts sont déjà bien établies. Eric Damseaux et Didier Simonis sont devant. Même situation en tourisme où Fabian Lucchi et Jérôme Perrin ne seront plus rejoints. En GT, auteurs du seul sans faute dans la première étape, les Portugais Ary père et fils sont pourtant devancés

par Robert Wrégé et Alain Brison. Mais dans cette catégorie la lutte pour la victoire reste indécise. Samedi, on prend les mêmes difficultés et on recommence. Agrémentés de faux CP, de cartes avec longitudes et latitudes, de flèches avec entrées en cours, de multiples cols, la virée se pause dans le superbe village de Riquewihr avant de rejoindre Fraize. De nombreux concurrents butent sur les astuces de navigations mais aussi sur les affres de la circulation en ville avec les embouteillages qui vont avec: «*Samedi, j'ai perdu 11 minutes à traverser je ne sais quel village et autant derrière pour traverser la nationale*», se plaint le pilote d'une Volvo. La pause à Saulxures est un moment de calme et d'émotion. Les frères Arwed et Mike Otto ont amené le prototype Triumph TRS sur lequel Jean-Jacques Thuner était pilote de réserve aux 24 Heures du Mans de 1961. Vainqueur de la classe 1150 GT en 1965 Jean-Jacques ne cache pas son émoi en présence du bolide qu'il croyait perdu: «*Un grand moment d'émotion et de souvenirs. Avoir piloté cette auto au Mans reste plus fort en moi que ma victoire de 1965*». Placée sous le signe de l'émotion, la remise des prix du dimanche matin consacre les vainqueurs d'une 11^e édition qui a encore pris de la hauteur.



Le collège des commissaires a attribué le prix du fair-play aux époux Seniura et leur Facel Véga, III de 1964.



Comme sur toutes les Flavia, le coupé de Bernhard et Olivier Bracher, qui viennent du Liechtenstein, est un moteur boxer. Sur celle de 1966 il s'agit du 1800.

Un podium acquis de haute lutte pour les Luxembourgeois André Weldig et Marcel Grasges avec l'imposante et rapide Corvette.

CLASSEMENTS

TOURISME

- 1^{er} - Fabian Lucchi/Jénime Perrin, Ford Mustang Fastback;
- 2^e - Christian Gossé/Serge Robin, Datsun 240Z;
- 3^e - Céline et Christian Chaise, Triumph Spitfire Mk 3.

GT

- 1^{er} - Cécile Péry/Xavier Ciechanowski, Austin-Healey 100/4;
- 2^e - João Ary Sr et João Ary Jr, Triumph TR 3 A;
- 3^e - Robert Schneck/Marie-Odile Clin, Volvo 123 GT.

EXPERT

- 1^{er} - Didier Simonis/Eric Damseaux, Ford Mexico;
- 2^e - Paul Henry/Patrick Lienne, Porsche 911 2,2;
- 3^e - René Weldig/Marcel Grasges, Chevrolet Corvette.