

PLEIN PHARE > RALLYES ROUTIERS EN ANCIENNES

Prêts pour une nouvelle saison ?



Si les formules de courses de vitesse en anciennes sont légion, on l'a vu la semaine dernière, il est une solution beaucoup plus "low cost" pour se confronter aux autres : le rallye routier. On fait le point avant l'ouverture du championnat...

PAR CH. LACOSTE & B. LEBRUN
PHOTOS MÉLISSA LEBRUN
& J.-P. PROCHASSON

On connaît la vitesse, la course de côte, le cross, le trial ou l'enduro... Mais on oublie souvent le rallye routier, pourtant la plus ancienne discipline du sport motocycliste. C'est d'autant plus regrettable que le rallye, lui aussi, est ouvert aux motos classiques. Un bon moyen de tâter de la compétition en anciennes...

Après trois années de suivi de la catégorie "Anciennes" (les motos homologuées entre le 1^{er} janvier 1955 et le 31 décembre 1980), LVM "intégrera" la catégorie Classiques (les motos homologuées entre le 1^{er} janvier 1981 et le 31 décembre 1992) avec le même intérêt dans ses comptes rendus. Nous suivrons les pilotes dans la Sarthe, l'Ain, l'Aveyron, l'Ardèche et les Ardennes pour la finale du championnat. De jolies routes tortueuses sur lesquelles les concurrents vont pouvoir s'exprimer. Une belle manière pour certains organisateurs de redorer le blason du routier... Un retour aux sources du rallye !

Anciennes, qui succèdera à la BSA ?

Hors championnat, le Rallye des Charentes est en préparation pour la mi-octobre. Disparu en 1982, son retour est attendu avec bienveillance par tous, voire impatience par un pilote ayant participé à la dernière édition avec une Yamaha 350 RDLC N'Dewel Moto à l'époque et toujours actif : notre correspondant Christian Lacoste, lauréat de la catégorie "Anciennes" en 2017 au guidon d'une... BSA B50 !

Christian remise la BSA et passe en "Classiques", les établissements Stand-Trial lui confiant une Matchless-Harris G80 de 1987 (*lire notre encadré*). La voie est libre pour l'armada des Honda Bol d'Or de Philippe Colliot (2^e en 2017), Joël Zabroniecka (3^e), Jouan Salha (5^e) ou Sylvie Zabroniecka, à condition de contrer les puissants deux-temps de Thierry Pras sur Kawasaki S3 et Jean-François Zanutto sur Yamaha RDLC. Quant à Eric Martin sur Suzuki GS (4^e) et notre autre pigiste Gabriel Fougeras sur BMW R65 (6^e), ils sont en embuscade. Stéphane Scellier sur Honda 400 T, enfin décidé à faire le championnat en entier, peut également créer la

surprise ! Notons aussi le sympathique retour des 125 : Honda S3 et Motobécane LT3, respectivement aux mains de Gérard Bernier et Thierry Theillac. La réapparition de l'ami Richard Pigeat sur Suzuki 1000 GS, est une autre bonne nouvelle !

Chaud en Classiques !

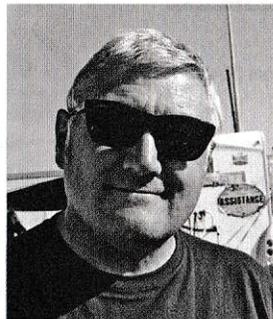
Dans la catégorie des motos des années 80, le champion 2017 Nick Ayrton étant indisponible, Didier Chambost (2^e) ayant revendu sa moto, seul Éric Fortin (3^e) persistera avec sa BMW 1000 GS. Mais il faudra compter sur l'arrivée de la nouvelle armada de Honda 600 CBR, des motos autrement plus modernes, aux mains de Jean-Luc Duris, Jean-Frédéric Coutelle, Didier Beneston et Johan Daval. Robert Degaudez portera quant à lui haut l'étendard des gros monos avec sa fidèle Honda XR de 1984. Notons aussi la puissante 125 Cagiva pour Pascal Germanique et la Matchless-Harris seule anglaise du plateau pour l'instant.

Rendez-vous les 7 et 8 avril prochains à La Suze, pour le Rallye de la Sarthe, où Anciennes et Classiques, sur plus de 150 pilotes, représentent déjà plus de 15 % du plateau ! ■

▲ Notre correspondant Christian Lacoste, lauréat en 2017, peaufine la préparation de sa Matchless-Harris G80 à moteur Rotax. Notez le garde-boue avant retourné ! Un deux-en-un devrait bientôt remplacer ce deux-en-deux ne facilitant pas l'extraction de la roue arrière en cas de besoin...

PLEIN PHARE

TROIS QUESTIONS À...



Pierre Derrien,
co-organisateur du Rallye de la Sarthe

La Vie de la Moto : Pierre, parle-nous un peu de l'édition 2018 de "la Sarthe" qui ouvre ce championnat le 7 avril ?

Pierre Derrien : « Nous repartons sur un schéma classique pour cette 61^e édition avec un départ le samedi matin de la Suze-sur-Sarthe pour une première étape de 293 km et cinq spéciales, dont une sur le circuit Bugatti en début de matinée. La deuxième étape partira à 20 heures pour 142 km et quatre spéciales. Le parcours sera en grande partie nouveau

avec pour originalité une boucle autour de Sillé-le-Guillaume à faire dans un sens de jour, et dans l'autre de nuit. Un petit plus pour les amateurs de navigation. Les spéciales sont des "standards" de la Sarthe qui ne sont plus empruntées depuis quelques années...

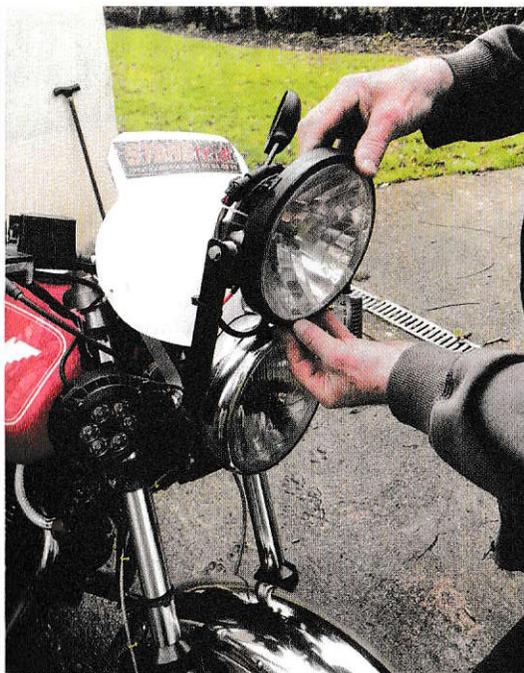
LVM : Et pour les motos Anciennes et Classiques, comment ça s'annonce ?

P. D. : Nous enregistrons toujours une bonne participation à la Sarthe avec les motos anciennes, et ce depuis 2003 alors que nous organisons une catégorie spécifique avant même qu'elle ne soit au championnat ! Là nous en sommes à une vingtaine d'engagés, moitié "Anciennes" et moitié "Classiques", sur 75 inscrits pour le moment. À remarquer pas mal de pilotes équipés de Honda 600 CBR, c'est la moto "à la mode" !

LVM : Quels sont à ton avis les pilotes les plus en vue ?

P. D. : En "Anciennes", la confrontation entre les Honda 900 CBR de Philippe Colliot et Joël Zabroniecka et la Suzuki GS 1000 S de Richard Pigeat sera intéressante. Chez les "Classiques", les monos de Rob Degaudez (Honda 600 XR) et Christian Lacoste (Matchless 500 G80) auront fort à faire face aux Honda 600 CBR de Yohann Daval ou encore la 900 CBR de Stéphane Guéguin et ce en l'absence vraisemblable de Nick Ayrton, le champion en titre, convalescent ...

Plus d'infos : <http://rallyedelasarthe.com>
info@rallyedelasarthe.com



◀ **Éclairage additionnel, chrono, dérouleur de road-book éclairé et autres adaptations maison font partie des incontournables en rallye...**



Comment ça marche ?

Un rallye routier à moto se compose d'un parcours de plusieurs boucles sur routes ouvertes, à accomplir avec une moto homologuée et en respectant scrupuleusement le Code de la route (sinon, pénalités) et à une moyenne horaire imposée (départs de minute en minute),

éventuelles sur le routier. Un rallye routier s'organise sur un week-end. Le schéma habituel comprend : des vérifications administratives et techniques le vendredi ; trois boucles de 80 à 90 km et six spéciales le samedi ;



Le calendrier 2018

- > **7 et 8 avril** : Rallye de la Sarthe - La Suze (72)
- > **16 au 17 juin** : Rallye de l'Ain (80° anniversaire) - Cerdon (01)
- > **13 et 14 juillet** : Rallye du Dourdou - Villecomtal (12)
- > **8 et 9 septembre** : Rallye des Coteaux - Mauves (07)
- > **29 et 30 septembre** : Rallye des Ardennes (Finale) - Sedan (08)

Hors championnat : Rallye Moto Charente,
du 19 au 21 octobre à Rouillac (16).



Comment ça marche ?

Un rallye routier à moto se compose d'un parcours de plusieurs boucles sur routes ouvertes, à accomplir avec une moto homologuée et en respectant scrupuleusement le Code de la route (sinon, pénalités) et à une moyenne horaire imposée (départs de minute en minute). Au "milieu" de chaque boucle deux tronçons (2 à 4 km) de route sont fermés à la circulation et sécurisés par l'organisation en respectant les cahiers des charges imposés par la Fédération française de motocyclisme (FFM) et la préfecture ; les pilotes sont chronométrés sur ces « spéciales ». Au terme du rallye, les pilotes sont classés et récompensés en tenant compte des temps cumulés lors des spéciales et des pénalités

éventuelles sur le routier. Un rallye routier s'organise sur un week-end. Le schéma habituel comprend : des vérifications administratives et techniques le vendredi ; trois boucles de 80 à 90 km et six spéciales le samedi ; deux boucles et quatre spéciales dans la nuit du samedi au dimanche.

Le rallye est avant tout une discipline accessible à tous et à toutes, AVEC N'IMPORTE QUELLE MACHINE. En ce qui concerne les catégories "Motos Anciennes" et "Motos Classiques", sont éligibles les motos dont les dates d'homologation sont comprises entre le 01/01/1955 et le 31/12/1992.



Entre les spéciales chronométrées, un rallye se mène au "road-book", à l'ancienne. Un outil qu'il vous faudra apprendre à maîtriser.

PLEIN PHARE > RALLYES ROUTIERS

LES CLUBS ORGANISATEURS

► RALLYE DE LA SARTHE

ASCOP – ASM ACO
Pierre Derrien
4 place du Luxembourg
72000 Le Mans
Tél. 02 43 82 44 20
ou 06 08 27 95 21
E-mail : p.derrien@noos.fr
Site web :
<http://rallyedelasartthe.com>

► RALLYE DE L'AIN

Union Motocycliste de l'Ain
MM. Guillemoz
109 allée des 3 chênes
01000 Saint-Denis-les-Bourg
Tél. 06 10 80 85 28
ou 06 20 92 41 86
E-mail :
jackyguillemoz@hotmail.fr

► RALLYE DU DOURDOU

MC Villecomtal
12580 Villecomtal
Tél. 05 65 44 67 38
ou 06 80 91 29 98
E-mail : mcv@villecomtal.fr

► RALLYE DES COTEAUX

Racing Auto Moto Passion (RAMP)
6 place de l'Église
07300 Mauves
Tél. 06 16 75 82 48
E-mail : asso.ramp@free.fr

► RALLYE DES ARDENNES

Moto-Club Trajectoire Jeunes
Pilotes
Cercle sportif sedanais,
Stade Dugauguez
BP 20202
08206 Sedan Cedex
Tél. 06 08 63 20 65
ou 06 72 12 15 32
E-mail : tjp.tvx@neuf.fr

► RALLYE DE CHARENTE

Comité d'organisation
pour un rallye routier
en Charente (CORRC)
C/O Thierry Dupuis
16170 Rouillac
Tél. 05 45 25 34 26
E-mail : rallyeroutiercharente@gmail.com

UNE AMBIANCE FAMILIALE

Le Championnat de France des rallyes routiers (CFRR), c'est aussi de nombreux teams. Le plus structuré en catégories "Anciennes/Classiques" est le GoldWing Classic Racing Team (GWCRT) qui, après avoir placé un pilote sur le podium en 2015, puis deux en 2016, place trois pilotes sur trois sur le podium du championnat 2017 ! « Le GWCRT a été créé en 2006 en ayant pour finalité "la participation et la promotion des compétitions motocyclistes classiques européennes" avec le MotoTour en ligne de mire. C'est le prétexte pour permettre à des pilotes d'intégrer une équipe de "course" quelle que soit sa discipline », expliquent Ève et Jean-François Zanutto, leurs créateurs. « Nous participons entre autres au

Un sacré défi !



Christian et sa Matchless-Harris en cours de préparation.

Son seul plaisir : être devant certaines modernes ! Après s'être éclaté avec une R100/7 de 1978 drôlement bien affûtée, après la Gauthier 125 et après avoir tenu tête à des quatre-cylindres japonais au guidon d'une BSA B50 SS de 1972, il fallait à Christian Lacoste, titré en "Anciennes" l'an dernier, un nouveau challenge. C'coup-ci, notre homme, tombé dans la marmite des rallyes il y a près de quarante ans, engagera dans la catégorie "Classiques" une... Matchless-Harris G80, autrement dit un Ovni parmi la cohorte de 600 CBR ou autres mille quatre-cylindres ! « C'est un cadeau de mon ami Philippe Boisset (Stand Trial à St-Germain-lès-Arpajeon), une surprise ramenée d'Angleterre », confie Christian. « Avec ça, sur le papier je ne peux pas gagner... Et c'est ça qui me plaît », sourit notre homme qui peaufine l'accastillage "rallye" de son nouveau joujou : dérouleur de road-book,

selle mono et réservoir à démontage rapide et éclairage d'appoint amovible pour les étapes de nuit. « En "classiques" je ne pourrai pas y couper. C'est ce qui me gêne le plus, avec certaines spéciales sur circuits rapides », reconnaît un des plus anciens participants au championnat, à 67 balais. Inutile de dire que le mono de Christian donne déjà beaucoup plus aujourd'hui que les pauvres 37 ch revendiqués par le bestiau à l'origine. « J'ai viré le mécanisme du kick, ce qui nous fait gagner 2,5 kg supplémentaires. J'embarque un booster de batterie par sécurité », continue Christian qui est à la recherche de toutes pièces susceptibles de l'aider à maintenir sa machine jusqu'au terme du championnat... notamment des ressorts d'embrayage. À votre bon cœur...

UNE AMBIANCE FAMILIALE

Le Championnat de France des rallyes routiers (CFRR), c'est aussi de nombreux teams. Le plus structuré en catégories "Anciennes/Classiques" est le GoldWing Classic Racing Team (GWCRT) qui, après avoir placé un pilote sur le podium en 2015, puis deux en 2016, place trois pilotes sur trois sur le podium du championnat 2017 ! « Le GWCRT a été créé en 2006 en ayant pour finalité "la participation et la promotion des compétitions motocyclistes classiques européennes" avec le MotoTour en ligne de mire. C'est le prétexte pour permettre à des pilotes d'intégrer une équipe de "course" quelle que soit sa discipline », expliquent Ève et Jean-François Zanutto, leurs créateurs. « Nous participons entre autres au championnat d'endurance européen. Ce qui explique l'importance de la logistique : camion, barnum, mécano, chauffeur, et la présence indéfectible de la "Mamma" (Ève), tour à tour cuisinière, infirmière, photographe, maman ou grande sœur pour le moral, enfin tout ce dont un pilote a besoin pour qu'il ne pense qu'à "rouler" ! », continue Jean-François. C'est la rencontre avec Noël Offrant - qui leur présenta un certain Christian Lacoste - puis de Salah Jouan qui les amènera à les suivre dans les épreuves de rallye. La famille Zabroniecka, père et fille, et Philippe Colliot les ont rejoints. Pas de sectarisme, Noël roulait en Kawa, Christian en Triumph, Salah en Japauto et Ève et Jean-François avec un 1000 side GoldWing-Jeaniel (d'où le nom de l'association). Le leitmotiv du GWCRT ? Convivialité, partage, entraide, avec des pilotes dont la tête et les chevilles ne gonflent pas !

www.gwcrt.org



des rallyes il y a près de quarante ans, engagera dans la catégorie "Classiques" une... Matchless-Harris G80, autrement dit un Ovni parmi la cohorte de 600 CBR ou autres mille quatre-cylindres ! « C'est un cadeau de mon ami Philippe Boisset (Stand Trial à St-Germain-lès-Arpejeon), une surprise ramenée d'Angleterre », confie Christian. « Avec ça, sur le papier je ne peux pas gagner... Et c'est ça qui me plaît », sourit notre homme qui peaufine l'accastillage "rallye" de son nouveau joujou : dérouleur de road-book,

plus aujourd'hui que les pauvres 37 ch revendiqués par le bestiau à l'origine. « J'ai viré le mécanisme du kick, ce qui nous fait gagner 2,5 kg supplémentaires. J'embarque un booster de batterie par sécurité », continue Christian qui est à la recherche de toutes pièces susceptibles de l'aider à maintenir sa machine jusqu'au terme du championnat... notamment des ressorts d'embrayage. À votre bon cœur...
abcl.tld@hotmail.com/

La moto d'origine

Déjà pas courante sur la route, la moto de Christian l'est encore moins en rallye. C'est en 1987 que le businessman Les Harris, celui-là même qui avait tenté de faire perdurer les Triumph Bonneville au milieu des années 80, laisse de côté sa licence d'exploitation pour créer sa propre interprétation de la G80, une moto iconique

dans l'histoire de Matchless entre 1946 et 1966. La "Harris G80", sorte de néo-rétro avant l'heure, fut lancée en 1987. Elle s'articule autour du fameux monocylindre autrichien Rotax 504, un quatre-temps de 497 cm³ de 37 ch. Autour du cadre incluant le réservoir d'huile, comme sur une XT, la Harris ajoute une fourche Paioli, un carbu Dell'Orto, des pots Lafranconi et des freins Brembo. Que du beau, mais qui ne suffit pas à faire décoller les ventes. Seulement 860 de ces "brêlons" auront été produits, dont 350 avec démarreur électrique et double disque avant. Quelques-unes ont été diffusées à l'époque par les Ets Corbeau.



Christian a toujours aimé les joujoux spéciaux. En 1981 il roulait déjà sur cette "4L0" préparée par Joël Enndewell (créateur des attelages Jewell), avec gros réservoir, guidon de cross, pneus à tétines et double optique.

