



Rétro 39

N°49 juin 2009

Editorial du Président

Crise ou pas crise ?

Depuis la fin de l'année dernière nous nous posions la question suivante : quel avenir pour toutes nos organisations, étant donné la très mauvaise conjoncture qu'on nous annonçait, et qui, de plus s'est révélée une fâcheuse réalité. Il nous semblait que nous allions être touchés de plein fouet et que nous serions contraints soit de supprimer certains rallyes, soit de diminuer drastiquement le coût au détriment de la qualité.

Et bien aujourd'hui, avec un recul de plus de 6 mois, nous sommes bien obligés de constater que notre club n'est pas (encore ?) touché, bien au contraire, puisque, si on regarde les résultats de chaque manifestation, non seulement nous n'avons pas eu de baisse de fréquentation, mais au contraire, nous avons fait le plein à chaque fois :

Hyvernale : plus de participants qu'en 2008
La Nuit : idem 2008
Rallye des sacoches : idem 2008
Rallye de 4 jours : beaucoup plus qu'en 2008
Rallye de Haute Saône : plus de participants
Randonnée de Franche Comté : comme 2008

Ce phénomène est probablement une preuve que les amateurs de véhicules anciens sont des passionnés qui privilégient leur « hobby » au détriment d'autres dépenses moins importantes pour eux. Espérons que la crise nous permettra à tous de continuer à assouvir cette passion en attendant des jours meilleurs.

Jean Pierre Aulon



15^{ème} Hyvernale

24 et 25 janvier 2009

Cette année encore, était organisée pour « les accros de la glisse et de l'enrobé blanc », une quinzième sortie hivernale programmée sur deux jours, les 24 et 25 janvier 2009.

Et il faut croire que les accros sont de plus en plus nombreux. Et surtout que la parfaite organisation du rallye a fait que le nombre de véhicules, initialement limité à 20 pour cause de possibilité d'hébergement, s'est vu transformer en presque une trentaine, qui se sont rassemblés en ce samedi maussade sur l'avenue de Lahr, le long du port de Dole, en début d'après-midi. Et on a pu ainsi voir arriver des Citroën 2 CV, DS, LN, BX, des Peugeot 203, 403, 404, 205 GTI, Austin Mini, Fiat 127, X1 Bertone, Alpine, Triumph TR4, Spitfire, une Renault Estafette, ex véhicule des pompiers de Trénil.



Golf GTI, NSU, BMW, une jaune, une rouge, Simca Océane rouge, Opel Manta jaune, Alfa Roméo... sans Juliette qui avait préféré l'Austin Healey de son papa à moustaches, Lancia, Ford Capri (c'est presque fini...) et Autobianchi (Qu'elle est Belle...) Quel inventaire à la Prévert ! Une intruse japonaise complétait cette liste bien européenne. Il manquait encore la Ford Escort de la famille Bongain et l'AX de notre Fifi qui nous rejoindront le soir à l'étape.

Après un court briefing, les véhicules s'ébranleront progressivement en direction de la forêt de Chaux par des petites routes que nous connaissons bien, traversant les villages du Val d'Amour, mais que nous avons toujours plaisir à emprunter. Un regroupement est prévu à Salins pour récupérer quelques participants à la sortie. Jean-Pierre a pris un peu de retard au départ à cause d'un dépannage de la Fiat Bertone qui avait quelques soucis de doigt d'allumeur et de pompe à essence.

Les choses sérieuses commencent après Salins où la montée en altitude nous fait apparaître un paysage plus blanc,



avec le passage dans de petites routes non déneigées où les voitures les plus basses frotteront plus ou moins



et où certaines ne pourront pas passer du tout.

Nous voici dans le Doubs et même le Haut-Doubs avec le passage du col de la République dépassant les 1000 mètres d'altitude et la descente en direction du lac de Saint Point, magnifique avec sa surface légèrement gelée et recouverte d'une mince pellicule neigeuse. Nous longeons le lac avec un passage à Port Titi, dont le nom exotique évoquerait plutôt un archipel ensoleillé des Antilles mais qui provient du surnom donné à un pêcheur du lieu. Nous traversons ensuite le pont enjambant le marécage séparant le lac de Saint Point de celui de Rémoray pour nous diriger vers Métabief, puis Les Longevilles Mont d'Or, terme de notre première journée où nous allons passer la nuit au centre d'accueil « Le grand tétras ». Rappelons ici que le grand tétras, encore appelé grand coq de bruyère, est un gros gallinacé de couleur sombre, avec les caroncules rouges (excroissances soulignant les yeux) et habitant les forêts de conifères des montagnes, très rare en France et que l'on a donc peu de chance de rencontrer.

L'accueil au centre est chaleureux, les chambres agréables.



Nous sommes les seuls ce soir et ainsi les chiens présents ont pu être admis sans problème. Il faut dire pour leur défense qu'ils ne sont pas trop féroces ! Prévus au départ deux, Belle de la famille Aulon et notre chienne Fanny, nos amis à quatre pattes seront finalement quatre, ce qui fait seize pattes en tout... Une petite collation bien revigorante nous est servie avec café, thé, chocolat, crêpes, pain d'épices, jus de fruits. De quoi nous donner des calories pour partir faire une petite promenade en raquettes en direction du Mont d'Or tout proche. Pendant que d'autres s'adonnent aux jeux de cartes, baby-foot ou ping-pong, les plus courageux chaussent les raquettes et partent à l'assaut des pentes enneigées... Nous aurons l'occasion de voir un beau lièvre qui aura vite fait de détalier en voyant ces intrus venir violer son territoire ! Une petite heure de marche qui nous redonnera de l'appétit pour le repas du soir. La nuit tombe vite en janvier et la neige commence à retomber.

A table, nous apprécions la spécialité de la région, le fromage à la boîte, un Mont d'Or dans sa boîte, protégé par sa sangle d'épicéa, chauffé pour le rendre moelleux et servi avec des pommes de terre cuites à la vapeur et accompagné de charcuterie. Un délice !

Après le dîner, les organisateurs nous avaient concocté une soirée surprise. Nous avons pu voir arriver dans la salle les « Vamps », en l'occurrence Mary-France et Bernadette, un clerge à la main, qui iront s'agenouiller et invoqueront de manière vraiment comique et burlesque différents saints dont certains n'étaient pas très catholiques, pour obtenir la réalisation de leurs vœux, pas toujours très pieux... Puis, tout en trinquant avec un blanc du Jura, elles commenteront l'actualité, en l'occurrence celle du club, et un certain nombre d'entre nous seront charriés de façon, ma foi, bien sympathique. Puis la soirée se continuera avec la projection d'un film retraçant l'histoire du club. D'abord, des images vieilles d'une quarantaine d'années, où on a pu voir notre président, alors qu'il était un jeune homme fringant, s'amuser avec ses potes à détruire des Aronde, Traction 15/6, et même Jaguar lorsque le club s'appelait le Stock Car

Club jurassien. Conscient de l'intérêt de conserver le patrimoine automobile, le club se transforme en Old Cars Club jurassien en 1988 et nous avons d'ailleurs fêté ses vingt ans lors du repas du club en novembre dernier. Nous suivons alors une rétrospective des différentes sorties et manifestations organisées par le club depuis vingt ans, aussi bien en France qu'à l'étranger, puisque nous sommes allés en Italie, en Allemagne, et qu'une virée en Tunisie est prévue cet automne. Le film se termine en bêtisier bien amusant ! Merci à Jean-Pierre, notre président pour le montage de ces films tournés depuis des décennies, principalement par lui ainsi que par d'autres membres du club, qui ont profité à tout le monde et permettent de mettre à l'honneur le club et ses animateurs. Pour la plupart, la soirée allait se terminer au lit pour un repos bien mérité. Pour d'autres, le bar allait être l'occasion de continuer à arroser la soirée, à s'en enfile derrière la moustache, ce qui promet des réveils difficiles pour le lendemain...

Petit-déjeuner copieux pour affronter les rigueurs de l'hiver ! Fifi, qui n'a pas eu d'eau chaude pour sa douche, comme beaucoup d'entre nous, a du mal à en trouver pour son thé du matin. Aurait-il aussi abusé de sa soirée la veille ? Les plantes vertes profiteront de l'aubaine et de l'arrosage à l'eau froide ! Il a neigé dans la nuit et il a gelé à -12° ! Il va falloir sortir les raclettes et les bombes dégivrantes.



Les serrures et les portes sont gelées et collées !



L'Austin Healey a du mal à démarrer, son maître aussi d'ailleurs, on ne sait pas pourquoi... Quelques patinages plus tard, nous allons affronter, sous le soleil qui fait vite son apparition après la brume matinale, les petites routes enneigées. Certains s'arrêtent à la fruitière pour faire provision de Mont d'Or qu'ils ont bien apprécié la veille. D'autres s'adonnent au plaisir de la glisse !



Avec des pneus d'été, nous roulons plutôt prudemment. Ceux qui ont des pneus neige ou cloutés s'en donnent à cœur joie. Les pneus cloutés sont autorisés en France pendant la période hivernale. En Suisse, il est impératif d'équiper les quatre roues. En Belgique, pour ne pas abîmer la chaussée, on ne peut équiper qu'une seule roue, la roue de secours ! En discutant ensemble, on vient d'inventer une nouvelle histoire belge !

On aperçoit de temps en temps quelques skieurs de fond qui s'adonnent aussi au plaisir de la glisse ! Arrêt café brioche à Cerniébaud. Nous avons retrouvé le Jura. La Malou est absente, pour cause familiale, mais la brioche de remplacement est bien appréciée, autant que le soleil qui nous réchauffe le dos.



Les plus téméraires décapoteront même les cabriolets pour repartir en direction de Nozeroy, but de l'étape du matin, par quelques petites routes encore enneigées à proximité de la source de l'Ain.

L'accueil est médiéval au relais du même nom où nous allons déjeuner le midi : lavage des mains à l'eau de rose



et essuyage à l'entrée par de jeunes damoiselles habillées en costumes d'époque moyenâgeuse.



Le menu avait été réalisé sur un papier parcheminé roulé et scellé à la cire par Mary-France et Michel. Mon petit doigt m'a dit que la chevalière de Michel avait été mise à contribution pour la réalisation du sceau. L'hypocras, un apéritif médiéval, nous est servi accompagné de raisins. L'hypocras est fabriqué avec du vin, des plantes et des épices. Il existe en blanc et en rouge. Nous avons goûté les deux... Le rouge nous a paru meilleur, avec un goût rappelant le vin chaud, mais en froid. Le blanc avait un fort goût de girofle, nous faisant penser à l'eugénoïl, l'essence de girofle que nous utilisons quotidiennement dans nos pansements dentaires... Le repas nous est servi sur des planches de bois, pâté de bœuf, poulet et pois cassés, sarrasson aux myrtilles et taillis aux pommes et raisins secs.

Il faut bien une promenade digestive pour faire passer ce festin du Moyen Age, promenade le long des remparts nous faisant découvrir le tombeau de Pajol, un général napoléonien originaire de Nozeroy, puis un buste de Pasteur, peu conforme à l'image que l'on a habituellement du savant jurassien, mais qui nous rappelle que sa famille avait ses racines aux alentours

de Nozeroy. Une route sans problème nous ramène à Poligny où a lieu la fin du rallye. Un pot de fin de rallye est pris sur la place au café du Commerce avant que chacun ne regagne ses pénates. Christine apprendra là, de la bouche de Jean-Pierre, que sa Simca Océane possède un lave-glace, bien utile avec les routes que nous avons eues. Je confirme que ma Simca Grand Large n'en possède pas. Mais ça n'a pas d'importance, puisque nous étions en Mazda !

Pour conclure, disons que ce fut un week-end d'hiver bien agréable, avec des routes enneigées juste comme il fallait et praticables, le soleil au rendez-vous



et une organisation parfaite. Merci aux organisateurs, Mary-France et Michel, Christine et Denis, et tous ceux, organisateurs et participants, qui par leur bonne humeur ont permis à tous de passer deux journées bien agréables que tout le monde espère bien renouveler encore une fois l'année prochaine pour une seizième hivernale. Vivement 2010 !

Gérard Chappez.



Rétromobile 2009

février 2009

Cette année j'ai eu à nouveau la chance d'être invité à visiter Rétromobile par mon ami Renaud de Laborderie, inoxydable journaliste, historien et écrivain de la Formule 1 avec près de 550 Grands Prix à son compte (série en cours !...), le meilleur jour de la manifestation, celui où on voit du monde, c'est-à-dire le premier vendredi, jour d'ouverture, de 13 à 22h. Ce salon que l'on dit moribond depuis plusieurs années recèle encore de bien belles surprises. En dehors des classiques habituels, voici quelques réflexions et émotions que cette édition 2009 m'a inspirées.

Dès l'entrée franchie, je tombe sur Fifi Grenot, naturellement sur le stand Citroën, près d'une 5CV et flanqué d'un copain qui n'aime pas trop l'automobile. Pauvre garçon, que la journée a dû être longue !...

Absence remarquée de Renault (qui boude depuis 2 ans) et Michelin, autrefois piliers du salon avec de gros stands. Toujours une grosse présence de Citroën, Peugeot, BMW. Arrivée en force de VW.

La crise. On entend beaucoup parler de la crise, et singulièrement du malaise qu'elle provoque chez les Japonais : le retrait de Honda de la F1 est une bombe. Celui de Subaru et Suzuki en rallye WRC, de Mitsubishi au Dakar, de Kawasaki en Moto GP font également réfléchir. On comprend d'autant moins la politique de la F1 qui fait construire un circuit pharaonique à Abu Dhabi, rendant les standards impossibles à tenir aux autres, alors que tout le circus peut s'écrouler si une seule écurie fait encore défaut. Ils sont fous !

Jean-Pierre Beltoise, présent sur un stand où trône sa célèbre Matra F3, sortie de restauration 48h avant l'ouverture du salon, décoré avec une affiche du GP de Reims 1965 (la première course que j'aie vue, à l'âge de 13 ans, avec mon père, 2 jours de bonheur à la terrasse de l'auberge de l'illustre virage de Thillois, émotion +++). Il paraît que personne ne croit à un projet sérieux de circuit de F1 en France, pas même notre Premier Ministre, malgré sa passion de l'automobile.



J.J. Cantryn - J.P. Beltoise - R. de Laborderie



Matra F3

Côte à côte sur le stand Mercedes, la McLaren 2008 de Lewis Hamilton et une « flèche d'argent » W165 avant guerre de 1939. Contraste.

Bernard Marreau, qui, après avoir avec son frère montré l'aptitude africaine d'une 4L, a remporté le Dakar 1982 sur une Renault 20 un peu améliorée alors qu'aujourd'hui il faut un budget de 20 à 40 millions d'€ à Volkswagen pour recueillir les mêmes lauriers. Autres temps, autres mœurs !...



Mercedes W165 – McLaren F1 2008



B. MARREAU

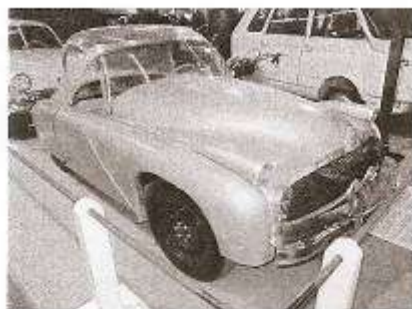
La « Jamais Contente », première automobile (électrique) à franchir les 100 km/h, Camille Jenatton, 1899.

Jean-Jacques Cantryn, grand ami de mon hôte et que j'avais déjà rencontré ici-même il y a 2 ans. Il a racheté les protos Inaltéra de Jean Rondeau et fait piloter l'un d'eux au Mans Classic 2008 à Gérard Cuynet et Jean-Claude Andruet.

Une étrange « Gonnet », 1947, voiture hybride à double moteur, Zündapp essence à l'avant et électrique à l'arrière, alimenté par le premier. Toyota n'a rien inventé avec sa Prius, sauf une esthétique plus banale...



Jamais Contente 1899



Gonnet 1947

Sur un petit stand dédié à une action caritative « 500 Ferrari contre le cancer », une incroyable brochette de seulement 4 autos, mais quelles autos : une Ferrari F1 Schumacher, une 250 GTO, un proto Le Mans 512S et une barquette 712 CanAm. Et l'action marche. L'an dernier, 200000€ versés au CHU de Poitiers. Prochain RV au printemps, circuit du Vigan. 500 Ferrari anciennes et modernes rassemblées. On peut les voir tourner. On peut monter dedans et rouler en passager. Les fonds récoltés iront encore au CHU de Poitiers. Rencontré sur ce stand en fin d'après-midi, à l'heure de l'apéritif, Jean-Pierre Boudy, ingénieur Peugeot exceptionnel, père de la 205 T16 et autres merveilles de la marque au lion.

Marc Nicolosi, le père de Rétromobile, qui a cédé l'affaire il y a quelques années à Pierre Rageys, vend, sur un minuscule stand, sa Bugatti 35 et sa Bentley avant-guerre Tourer Compresseur type Le Mans. Tout un symbole.



M. Nicolosi



FERRARI 250 GTO

Sur le stand LVA, aux côtés de Franz Hummel, quelques passionnés acharnés à ne pas laisser mourir la mémoire du circuit de Reims (cf. plus haut). Bon courage face à un projet de lotissement imbécile alors qu'il y a de la place ailleurs. A se demander parfois s'il est encore politiquement correct d'aimer l'automobile en France et si le combat de nos petits clubs pour perpétuer l'histoire de la plus populaire invention du XXe siècle n'est pas vain.

Un stand consacré à quelques autos ayant appartenu à Johnny Hallyday. L'idole n'est pas là, mais quatre de ses anciennes montures : une Iso Griffo, une TR3, une Ferrari 275 GTB et la Mustang du Monte Carlo. Ambiance « Chabadabada » ou « Elle est terrible ! », au choix.

Bernard Boyer, ingénieur mythique de l'épopée Matra, dédicace son livre « Autodidacte et pragmatique. Du C.A.P. au Championnat du Monde ». Joli parcours !...



Voitures de Johnny Hallyday



B. Boyer

La vente Bonhams du lendemain dimanche s'annonce incertaine pour cause de crise. Elle ne décevra pas. En raison de quelques perles. En tête, une Bugatti Atalante « sortie de grange ». Incroyable, ça existe encore. Egalement de rares et belles Citroën qui seront vendues à un prix indécent. Mais quand on aime !...

Je ne parlerai pas des nombreux et habituels marchands de pièces, de livres, d'habits, de miniatures. Ni des clubs monomarques. L'Amicale Facel-Vega ou le MG Club de France. Les adorateurs

de la DB Panhard ou de la Jeep sous toutes ses formes. Les esprits chagrins, étroits, les blasés de tout, trouveront toujours que c'est mieux à Reims, à Epoqu'Auto ou au vide-grenier de Bécond-les-Bruyères. Pour moi, l'émerveillement se renouvelle chaque année. Il faut prendre son temps, ouvrir les yeux. Je n'ai jamais oublié la formidable épithète placardée en grosses lettres au fond du premier Rétromobile que j'ai visité : « La différence entre les enfants et les adultes, c'est le prix de leurs jouets ! ». Ca m'a toujours donné envie d'y revenir. A ceux qui disent que Rétromobile c'est toujours la même chose présentée différemment, je réponds que pour moi c'est plutôt à chaque fois différent, mais présenté de la même façon. Et c'est peut-être là qu'est le problème.

Patrick Darley



Neige et Glace

22 au 25 février 2009

Après le Monte Carlo 2008 et un honorable classement pour une première participation, nous avons concocté un débriefing afin de corriger nos erreurs et combler nos lacunes. Il en ressort qu'avec plus de pratique en régularité, une voiture mieux motorisée et un pilotage plus incisif sur routes enneigées et verglacées, la recette devrait être la bonne pour bien figurer dans un rallye hivernal.

Donc, septembre 2008, la décision est prise, nous participerons au critérium Neige et Glace.

Cette édition 2009, la 55ème du nom, se déroule dans notre belle région entre haut Doubs et haut Jura avec ville étape Malbuisson. Une raison de plus pour participer à ce rallye.

Comme au Monte Carlo, un autre équipage de l'OCCJ est présent sur une Porsche 914/6 jaune. Vous l'avez compris, il s'agit de nos compères Gérard Maurand et Daniel Ehanno.

Pour parfaire notre pratique en régularité, nous décidons de participer en décembre 2008 au Rallye Cannes Soleil, épreuve se déroulant sur routes fermées et composée de 10 spéciales. Moyennes de 50, 55 et 60 km/h dans l'arrière pays grassois, rien de tel pour s'améliorer en pilotage et en navigation. Pour combler notre manque de puissance, nous choisissons d'inscrire ma Lancia Fulvia Coupé, environ 120cv pour 900kg, meilleur équilibre que la Zagato mais surtout, un couple beaucoup plus important, bref une voiture pour aller vite sur tous types de terrains.

Et dernier ingrédient à la recette, la conduite sur neige. Cette année, étant gâtés par la météo, je passais quelques jours et week end dans le haut jura pour me familiariser à la conduite hivernale et jouer avec la pédale de droite, le contre braquage et le frein à main. Excusez moi, j'ai encore un peu de mal avec le freinage pied gauche. Méa culpa.

Dimanche 22 février, le grand jour est arrivé, nous partons en direction de Malbuisson avec la Lancia suivi du Berlingo d'assistance conduit exceptionnellement par mon copilote Edouard. Notre assistance composée d'Hubert et Jean Despois nous rejoindra qu'en fin d'après midi.

10h30, pendant que la voiture passe au contrôle technique, nous nous rendons à la salle des fêtes située à deux pas pour l'administratif mais aussi pour boire une boisson chaude, car la neige redouble d'intensité malgré le froid de canard. De bonne augure pour ces trois prochains jours.



Quelle n'est pas notre surprise au retour de l'administratif de voir la voiture dotée de ses numéros de portière et de son GPS. Excellente initiative de la part de l'organisateur car comme vous le savez, c'est toujours la misère de coller correctement ces autocollants, qui plus est sous la neige et dans le froid. Il ne reste que le contrôle des feux, des clous et.... de démontrer aux contrôleurs que nous maîtrisons parfaitement le montage des chaînes (obligatoires).

Lundi 23, départ à 8h30 pour la première voiture. Etape Malbuisson, Charquemont, Malbuisson. Sortis de Pontarlier en direction des Alliés, les choses sérieuses commencent. Petites routes, neige et spéciales sont là.



Quelques kilomètres pour se faire la main et, bizarre, la voiture ne réagit pas comme avant. L'arrière se dérobe trop souvent.

La première spéciale se déroule correctement, mais dans la seconde, avant le col de la Vierge, nous partons en glisse dans une longue descente et percutons le mur de neige. Pas de dégât matériel mais la voiture est posée et il nous faudra presque 10 minutes pour la dégager avec l'aide des autres concurrents bloqués derrière nous.



Toute la matinée, nous traversons de magnifiques paysages enneigés autour de Charquemont. La dernière spéciale est particulièrement délicate. Petite route bleue « comprenez verglacée » le long du Doubs et, faisant office de barrière de sécurité un arbre tous les 10 mètres et bien sur à la moyenne de 45 km/h.

Puis nous grimpons dans la forêt pour retrouver plusieurs centimètres de neige bloquant trois véhicules et pas des moindres. GS, 911 et DS. Qui a dit que les Citroën passent bien dans la neige? Sur cette petite route forestière pentue, nous nous serions crus dans la montée de Val d'Isère en période de vacances scolaires. Trente véhicules bloqués pendant une trentaine de minutes. Après s'être « tankée », la Porsche laissait le passage, la GS avait réussi à repartir grâce à ses chaînes, et la DS emmenée par un pilote sans doute doté d'un bon coup de volant sur les pistes de la Transafricaine, n'avait à priori pas tout compris à la conduite sur terrain fortement enneigé. Après avoir compris qu'il « emm » tout le monde, Monsieur s'est planté comme un Grand dans une épingle laissant passer la meute impatiente de faire parler les chevaux. REGAL ASSURE, plus de chrono, que de la glisse.



Après le déjeuner, la spéciale de Vuillafans Echevannes se déroulait sur le sec, malheureusement pour les nombreux spectateurs présents à chaque épingle.

La dernière spéciale de la journée très éprouvante (55mn de régul), mettait un terme à cette journée longue de 340 kms. La bière était bienvenue à l'hôtel du Lac de Malbuisson en attendant les résultats qui, nous ravissaient car nous pointons à la 8ème place au général. L'équipage Maurand Ehanno se classaient à la 25ème place.

Le lendemain, mardi 24 nous partons dans l'ordre du classement avec quelques cadors belges, dont devant nous, bien connus du monde de la régularité, l'équipage Closjans-Rorife sur BMW 2002 Ti.

Au programme, 343 kms dans le Jura (Malbuisson, Nantua, Malbuisson). Première difficulté, une petite route forestière avec une montée de 16% sur 350 mètres, enneigée bien sur. De quoi entamer cette journée avec un bon échauffement car vous vous en doutez, à 50km/h de moyenne.

La montée avalée sans souci particulier mais bien moins vite que voulu, nous n'avions plus qu'à rattraper le temps (si on peut dire). De nouveau, un PIED phénoménal, j'attaquai au milieu des murs de neige entre 70 et 80 km/h et, Edouard travaillait à merveille en veillant à ne pas perdre ses notes car, ce terrain rappelait étrangement la tôle ondulée de l'Echarasson lors du RMCH 2008. Quelques kilomètres plus loin, malheur, la 2002 orange était arrêtée derrière un 4x4 de touriste qui s'était planté comme un plouc. Après l'avoir poussé dans un trou (je ne sais pas comment il a pu s'en sortir), l'attaque de la BM et de la Fulvia faisait rage.

Ohhhhhhh, une BMW 2002 et une Fulvia, ça me rappelle de bons souvenirs, n'est ce pas Patrick? (il se reconnaîtra).

Dans la seconde spéciale, avant Nantua, patatra, tous nos espoirs s'effondrent. Après 10 kilomètres le moteur s'éteint suite à une casse du doigt d'allumeur. Le temps de trouver la panne (rapide), de garer la voiture dans le mur de neige afin de ne pas gêner les autres concurrents, d'effectuer l'échange de l'allumeur (eh oui, j'avais son petit frère dans le coffre), nous pointons au CH à Nantua avec 1h07 de retard et 600 points de pénalités. Malgré notre désarroi, nous pouvons repartir à l'heure l'après midi, car le temps impartit pour le déjeuner est de 1h15. Eh oui, calculez, il nous restait 8 minutes pour manger (parfait).



Nous repartons le couteau entre les dents, Edouard me motive et, nous verrons bien ce soir la dégringolade au classement. Si seulement nous pouvions limiter les dégâts et nous classer aux alentours de la 15ème place, pensais-je.

Les spéciales de l'après midi sont un régal, que ce soit les Trois Cheminées, le Crêt Pourri ou les Marais, les routes sont merveilleusement enneigées et verglacées, les clous sont là pour maîtriser les glissades.

Les notes sont données avec précision et la voiture se comporte très bien depuis que j'ai mis une seconde roue de secours dans le coffre et abaisser la pression des pneus de 200 g. J'ai le bon rôle et le plaisir est intense. Les chronos sont très proches des temps idéaux, ce qui limite très sérieusement des dégâts occasionnés le matin.



Le soir, le verdict tombe. Malgré les 1200 points pris le matin, nous terminons à la 18ème place de la journée et gagnons 2 places au général. Nous sommes 6ème. Gérard et Daniel ont eux aussi fait une belle prestation se plaçant 14ème et remontent à la 20ème place au général.

Mercredi 25, et déjà le dernier jour, nous tournons autour de Malbuisson (bois des Bucles, col de la République, Pontarlier, Métabief, col du Lancier). Trois boucles sont au programme pour une distance de 265 kms. Encore beaucoup de neige et de verglas (-14°C à 8h30).

Plus nous roulons, plus les notes ainsi que les temps de passage sont précis, la voiture marche à merveille et je m'amuse comme un jeune loup, emporté même par ma fougue, je frotte de temps à autre les ailes arrières contre les murs de neige et là, Edouard comme un bon capitaine de vaisseau ou de frégate (suis pas marin) me rappelle à l'ordre « on reste dans le top 6, Philippe, calme, calme ».

La journée se passe très bien, aucune erreur, puis la malchance tombe sur les leaders. Lors d'une liaison, nous doublons l'Alfa Giulia jaune des belges qui caracolait en tête depuis le début du rallye. L'énorme nuage blanc s'échappant ne laissait aucun doute sur l'état du joint de culasse. Nous sommes 5ème. Rapas à Métabief, la pression est présente (pas la bière),

nous n'avons pas faim, il reste trois spéciales, et pas des plus faciles.

Nous devons grimper une forte montée avec en son milieu deux épingles empêchant toute prise d'élan. L'organisation laisse le libre choix de monter avec clous ou avec chaînes, mais en aucun cas seulement avec les pneus neige. Pas de questions à se poser,



nous roulons avec les clous depuis 3 jours, et nous n'avons pas de temps à perdre avec les chaînes, nous tenons à notre place.

Cette voiture est phénoménale, elle passe sans broncher, il ne nous reste plus qu'à dérouler jusqu'à Malbuisson.

A l'entrée du parc fermé, la photo souvenir est prise en compagnie de l'organisateur Patrick Zaniroli et le OUF de soulagement est aussitôt accompagné d'une bonne binoche (maintenant oui) avec nos collègues de l'assistance, Hubert et Jean.

Pendant le repas de clôture, le verdict tombe, et surprise, nous avons encore grignoté une place pour finir 4ème au général, vainqueur de classe et 1er français de ce très beau rallye international. Nous savions que cette journée s'était très bien passée, mais de là à grappiller encore une place, quel regret que ce rallye ne dure pas 1 semaine, à ce rythme.....

La dernière journée de Gérard et Daniel se révèle être excellente, terminant 14ème et gagnant encore trois places au général. Classement final 17ème.

Très satisfaits de notre prestation, nous avons démontrés que nous avons compris comment fonctionne la régularité sportive et qu'avec un peu plus d'expérience, nous pourrions rentrer dans le cercle très fermé des initiés de ce genre d'épreuve.

Pour finir ce récit, je soulignerai que ce rallye est extrêmement bien organisé, convivial et que grâce à Dame météo, nous avons passé trois journées magnifiques.

Un grand merci aux membres de l'OCCJ venus nous supporter le long des routes, à ceux nous motivant via leurs sms et surtout à Hubert et Jean ayant effectué une assistance remarquable tout au long du rallye.

Etre au point convenu en temps et en heure en empruntant des routes rendues délicates lors d'une épreuve hivernale mérite tout particulièrement d'être souligné. Encore un grand merci.

Philippe Mareschal



???

QUIZ

Olivier SUSSOT,

Quand ? Où ? Quel événement ?

Quel véhicule ?



réponse page 12

...



Exposition Rétropolis à Besançon

4 et 5 avril 2009

Pour la 3ème fois, le Old Cars Club Jurassien participait à l'exposition de Besançon, à Micropolis. Cette expo a lieu tous les 2 ans et est conjointement organisée par Micropolis et le club PVA d'Alain Marietta.

Cette année il n'y avait pas de thème imposé et nous avons décidé d'exposer des véhicules différents des autres années, et très diversifiés, sur l'espace réservé à notre club. On y trouvait, en effet, la Ferrari Testarossa de Gérard Bailly, la Honda S600 de Patrick baron, la Morgan 4/4 de Christian Aulon, la C4 de Thierry Beneux, l'Austin Healey Froggery d'Hubert Despois, la Ford Escort rallye d'Edouard Despois, la 5CV Citroën de Philippe Grenot, et un Solex qui a participé à Dole-Saint Tropez 2007.

Cette diversité, et la qualité des véhicules exposés ont attiré de nombreux visiteurs sur notre stand. De plus, la présentation de notre club, avec banderole, oriflamme, plaques de rallye, programme de l'année, etc... nous a permis d'avoir de nombreux contacts de

visiteurs très intéressés par les voitures de collection, et leur histoire.

L'expo regroupait près de 300 véhicules et plus de 12000 entrées payantes ont été comptabilisées pendant les 2 jours.

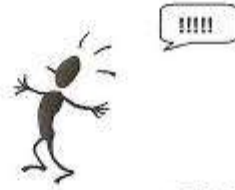
Un grand remerciement aux exposants du club, ainsi qu'à tout ceux qui ont aidé au transport de matériel, à la mise en place des véhicules, et à l'installation du stand.

Jean Pierre Aulon





....



QUIZ suite

Perdu !....

Réponse : Jo SCHLESSER,

1960 - Tour de France Automobile
Ferrari 250 GT - 2^{ème} au général



....

Bonnes vacances à tous...

