

Rallye Orange Ventoux Classic

Coup de jeune sur le VHC

Comme la "nouvelle cuisine" ou le "nouveau cinéma", la nouvelle vague fait irruption en VHC de la plus belle manière qui soit et pour le meilleur profit de la discipline. Rarement un rallye historique aura été aussi âprement disputé depuis le départ jusqu'à l'arrivée. En VHC, le podium final couronne trois équipages aguerris au terme d'une superbe bagarre sportive.



Roland Chabas, vainqueur du rallye VHRS.



Un podium "historique". Les trois équipages ont vraiment donné le maximum, voire un peu plus.

Infos pratiques

- Rallye VHC + VHRS. éligibilité à la Retrocup
- Départ et arrivée à Orange (84).
- 2 étapes, 3 sections, 9 ES
- 3^e édition
- 4-6 avril 2014
- 96 engagés (VHC + VHRS)
- Organisation : ASA Méditerranée, 33 rte de Monfavet, 84000 Avignon, asamediterranee@sfr.fr

L'essentiel

- Un plateau de folie,
- Splendide bagarre pour la victoire,
- Débuts remarquables de Delecour, de Ballet et de Chambon en VHC

Au volant d'une Audi Quattro exempte de tous soucis mécaniques, François Delecour termine 3^e avec les honneurs.

Le fait d'être organisé au début du mois d'avril complique la vie des organisateurs du Rallye Orange-Ventoux qui se trouvent chaque année en concurrence avec deux autres manifestations automobiles d'audience nationale, sans parler du Tour Auto qui s'élançait deux jours plus tard. Une réorganisation du calendrier s'impose au niveau fédéral. Cette année, ce sont malgré tout presque cent concurrents qui se présentent au départ de l'épreuve vaclusienne, dont quarante en VHC, valeur quasiment stable par rapport à la précédente édition. En devenant annuel, le Rallye Orange-Ventoux subissait quelques aménagements afin de le rendre encore plus sélectif. Parmi ceux-ci, de nouvelles épreuves spéciales, dont le mont Ventoux, qui, ajoutées aux classiques que sont La Nesque, Flassan et la Madeleine, transfigurent le déroulement du rallye bien que l'unique parc d'assistance soit toujours situé à Bedoin. Fort de ces quelques retouches, une fois réglé le problème de date évoqué précédemment, le rallye Orange-Ventoux semble avoir atteint sa maturité, à l'exception de la transmission inopérante



On savait Marc Valliccioni très rapide depuis le Tour de Corse 2013 et le Rallye de Vaison 2014 mais il s'est imposé à Orange avec talent devant des adversaires huppés.

des résultats des VHC à l'origine de nombreuses critiques. Les organisateurs se doivent de reconsidérer attentivement ce poste pour l'édition 2015.

VHC

Le trio infernal Il était bien hasardeux de tenter d'établir le moindre pronostic à la seule lecture d'une liste des engagés aussi extraordinaire

Qui de François Delecour (Audi Quattro), Jean-Pierre Ballet, Christian Gardavot (Porsche), Stéphane Poudrel (Triumph TR7.V8), Stéphane Chambon (Opel Ascona), Marc Valliccioni, Richard Doux, Christophe Guyon, Stéphane Hoffmann, Frédéric Miceli (tous sur R5 Turbo), sans oublier les "porschistes" comme Alain Trinière ou Franck Servais, allait tirer son épingle du jeu ? Eh bien les spectateurs en ont eu pour leur argent (expression inadaptée puisque le spectacle est gratuit) avec une bagarre d'anthologie entre Marc Valliccioni, François Delecour et Stéphane Poudrel. Une Renault 5 Turbo, une Audi Quattro et une Triumph TR7.V8 en lice pour la victoire sans aucune Porsche à l'horizon, voilà qui nous renvoie au début des années 80 et témoigne de la rapide mutation du VHC.

Après que François Guyot (Porsche 930 Turbo) a réalisé de très peu le meilleur temps dans la montée du Ventoux, la suite du rallye était monopolisée par un trio infernal constitué de Marc Valliccioni (R5T), Stéphane Poudrel (Triumph TR7.V8) et François Delecour (Audi Quattro). La surprise était totale car, exceptés Marc Valliccioni et sa R5 Turbo qui s'étaient brillamment illustrés lors du dernier Tour de Corse Historique, il était bien difficile d'émettre un pronostic quant au niveau de performances de la Triumph TR7 V8 de Stéphane Poudrel et de l'Audi Quattro de François Delecour qui sortaient tout juste de l'atelier, l'une et l'autre, ayant connu divers retards de mise au point ces derniers mois. Intraitable, Marc Valliccioni remportait ensuite la totalité des épreuves spéciales,

talonné par un Stéphane Poudrel archi motivé, qui n'a jamais cessé d'y croire, et par François Delecour qui a rapidement pris la mesure de la superbe machine mise à sa disposition. La bagarre sportive fut d'une intensité inouïe faisant craindre pour la fiabilité de voitures plus toutes jeunes, lancées sur des routes qualifiées de très (trop) rapides par plusieurs pilotes. Finalement, François Delecour dut se résoudre à laisser filer ses adversaires après avoir épuisé son stock de pneus. Quant à Stéphane Poudrel, à force d'en remettre une couche, il finit par être victime d'une touchette qui faillit tout compromettre. Heureusement, la Triumph est robuste ce qui lui permettait de préserver une seconde place amplement méritée. Légèrement distancés, Richard Doux (R5T) et Jean-Pierre Ballet (Porsche) restaient solidement accrochés à leur 4e et 5e place respective durant la totalité du rallye.

Ce "top five" appelle quelques remarques : - d'une part, les positions en tête ont de suite été figées, ensuite on note la présence dans ce groupe de quatre pilotes (Delecour, Poudrel, Valliccioni, Doux) qui courent également en rallyes modernes, enfin, Jean-Pierre Ballet était le premier "porschiste". Dans les groupes et classes, il convient de saluer la superbe performance de Philippe Biagini qui termine 8e du classement général au volant de sa nouvelle monture, un coupé Alfa Romeo GTV6. Quant à Stéphane Chambon, "relégué" en Classic à cause des étriers de freins de son Opel Ascona (voir interview), il a largement survolé la catégorie malgré des soucis d'arrivée d'essence. Impossible



Cinquième du classement final et premier "porschiste", Jean-Pierre Ballet n'a rien perdu depuis douze ans qu'il n'a plus piloté en compétition.



Déjà à la limite le samedi après-midi, Stéphane Poudrel a tout tenté le dimanche matin pour revenir sur Marc Valliccioni.

3S DEVELOPPEMENT Conception Réalisation Restauration Spécialiste RENAULT SPORT et R5 Turbo

Consultez notre catalogue de pièces sur notre Site

nouveauté Fibre résistante à la chaleur

Toutes pièces ORIGINE, TOUR DE CORSE, CEVENNES et MAXI 5 TURBO tous modèles

nouveauté jantes minilite

Toutes durites Air, huile, Eau, Essence

circuit tableau de bord T1

Tour de Corse

www.3Sdevelopment.fr
235bis route de la manda 06670 Colomars
Fax: 0493209280 Tel: 0612210684

Jean-Pierre Ballet

Retro Course : Votre présence au départ du Rallye Orange-Ventoux est-elle due à un heureux hasard ou bien à un désir de courir régulièrement en VHC ?
Jean-Pierre Ballet : "J'avais très envie de revenir à la compétition mais je voulais revenir avec une bonne auto. Jacky Garnier était à la recherche d'un pilote pour essayer de mettre au point sa voiture et de faire des temps avec. Nous avons donc conclu un accord de location avec un partenariat pour plusieurs rallyes, dans des conditions intéressantes pour tout le monde. Nous avons disputé un premier rallye comme galop d'essai car je n'avais plus conduit en course depuis douze ans, donc je devais me réhabituer à rouler vite. Ce premier but était atteint puisque nous avons fait trois temps scratch, ce qui signifie que nous avons trouvé comment faire fonctionner la voiture et au fil des rallyes nous améliorons de jour en jour. Nous disposons maintenant d'une très bonne auto".



François Delecour et Jean-Pierre Ballet se retrouvent vingt ans plus tard.

Retro Course : Quelles sont vos premières impressions ?
Jean-Pierre Ballet : "Pour avoir connu les voitures modernes avec lesquelles il est possible d'aller très vite sans prendre de risques, se retrouver au volant de voitures beaucoup plus difficiles à conduire impose de ressortir toutes les grandes notions de pilotage et d'anticipation si l'on veut aller vite. Le plus gros écart se situe au niveau de l'amortissement et des liaisons au sol, ensuite avec 320ch, la puissance est suffisante mais c'est toujours un grand plaisir de piloter une Porsche une fois que l'on a retrouvé les automatismes. Il faut se battre avec la voiture et cela valorise encore plus les qualités du pilote par rapport aux voitures modernes".



Seul équipage 100% féminin engagé en VHRS, Catherine Taton et Françoise Ghibaudo ont rejoint l'arrivée au terme d'un week-end axé avant tout sur le plaisir.

Stéphane Chambon

Le Champion du Monde moto se voyait contraint de prendre le départ en catégorie Classic faute d'avoir pu obtenir le PTH pour son Opel Ascona groupe 2, à cause d'étriers de freins non homologués.



Retro Course : Les spectateurs sont plus habitués à vous voir évoluer sur la terre au volant d'une Subaru Impreza, qu'au volant d'une Opel Ascona.
Stéphane Chambon : "C'est clair que pour moi c'est une découverte du VHC. J'étais déjà venu voir le 1er Rallye Orange-Ventoux et ça m'avait fait quelque chose de revoir toutes ces Renault 5 Turbo comme celle que j'ai possédée quand j'étais jeune. Cela faisait deux ou trois ans que je recherchais une voiture et que j'avais envie de faire un peu de VHC car j'ai beaucoup d'amis qui participent régulièrement. Alors en plus lorsqu'il y a un rallye VHC dans ma région, avec de très belles spéciales, je désire absolument y venir d'autant plus que j'ai eu l'opportunité de faire l'acquisition d'une belle Opel Ascona. Nous avons eu pas mal de bricoles à faire dessus et ensuite lorsque nous n'avons pu réaliser qu'une petite séance d'essais, celle-ci a été écourtée à cause de problèmes de freins. Tout a été modifié pour le rallye".

Retro Course : Serez-vous au départ d'autres rallyes historiques cette année ?
Stéphane Chambon : "Je suis là d'abord pour l'ambiance du VHC et le plaisir d'être avec les copains mais je remarque également qu'il y a de plus en plus de très beaux rallyes comme le Tour de Corse Historique que j'aimerais disputer en 2014 si tout se passe bien ici à Orange. Enfin, l'investissement financier que l'on peut réaliser avec l'achat d'une voiture historique est compensé par la faible décote, contrairement aux voitures modernes".

Retro Course : Quel bilan retirez-vous de cette première participation ?
Stéphane Chambon : "Dans l'ensemble le rallye ne s'est pas trop mal déroulé puisque nous sommes à l'arrivée, ce qui était le but. Nous avons découvert la voiture avec beaucoup de soucis de carburation. Nous avons perdu des pièces d'un carburateur alors ce n'était pas le top mais, malgré tout nous nous sommes fait plaisir lorsque tout allait bien comme dans l'ES.5 où nous réalisons notre meilleur temps".



Très belle course pour Philippe Biagini qui termine 8e au volant de son nouveau coupé Alfa Romeo GTV6.



Second du VHRS, Francisco Alves marque le maximum de points à la Retrocup.



Alain Carles empoche les points de la 3e place de la Retrocup en VHRS.

de terminer ce compte rendu sans adresser un message de bon rétablissement à Christian Gardavot et à Mathieu Roux, son coéquipier, victimes de brûlures aux mains en tentant d'éteindre le début d'incendie de leur Porsche RSR après une sortie de route sans gravité dans l'ultime épreuve spéciale, ainsi qu'à Serge et Antoine Duverger, victimes d'une grosse cabriole en Renault 5 Alpine dans l'ES.3. Des sorties de route dont furent également victimes Edmond Simon qui a "chiffonné" sa Kadett GTE, ainsi que Nicola Domino (Renault 11 Turbo) dans l'ES6.

ses soixante-quinze ans il n'aurait pas été raisonnable de s'élançer en moyenne intermédiaire, lui qui avait terminé 3e du 1er Rallye du Vaucluse en 1967 au volant d'une Mini-Cooper, derrière la Ferrari 250 GTO de Bob Neyret et la Triumph GT6 de Jean-Louis Barailler et juste devant la R8 Gordini d'un certain... Jean Ragnotti. Il est bon parfois de remettre les choses à leur juste place. Le VHRS a pour vocation de permettre aux plus jeunes de graver les échelons jusqu'au VHC et aux moins jeunes de continuer de se faire plaisir avec des moyennes adaptées.

VHRS

Au nombre d'une cinquantaine, les concurrents engagés en VHRS s'étaient équitablement répartis entre la moyenne haute et la moyenne intermédiaire, seuls trois équipages avaient opté pour la moyenne basse, dont les futurs vainqueurs. André Mainier (Porsche), engagé en moyenne haute, se retirait aussitôt après avoir pris la tête du VHRS dans l'ES1 (Ventoux). Francisco Alves (VW Golf Gti), en moyenne intermédiaire, et Roland Chabas (Peugeot 205 Gti), engagé en moyenne basse, se livraient ensuite un mano à mano jusqu'à l'arrivée du rallye. Ni, Jean-Philippe Fioravanti (Porsche), ni Philippe Gounon (R5GT turbo), ni Aimé Reynouard (Porsche), ne parvenaient à se mêler à la lutte pour la victoire malgré quelques bons résultats ponctuels. Roland Chabas l'emportait finalement devant Francisco Alves au terme de neuf épreuves spéciales rondement menées. De l'avis général, le profil des spéciales et les moyennes imposées ont donné pleinement satisfaction. Quant au vainqueur, Roland Chabas, il rappelait avec modestie qu'avec

Par ailleurs, un classement séparé était réservé aux véhicules "sans instruments". Sans le moindre suspense, Goldet et Olivier, engagés initialement au volant d'une Alpine A310, s'élançaient finalement avec une Peugeot 205 Gti, sans rencontrer de véritable opposition. Enfin, saluons les performances de Serge Dissaux et de Richard Kuss qui se classent respectivement 9e et 13e du général VHRS en moyenne haute, au volant d'un coupé BMW 3.0 CSI pour l'un, et d'une Volvo 142S pour l'autre.

Retrocup

Roland Chabas, non inscrit, donc "transparent" au classement de la Retrocup, c'est donc Francisco Alves qui réalise la meilleure opération, suivi de Jean-Philippe Fioravanti, d'Alain Carles, 3e, d'Aimé Reynouard, 4e, d'Eric Dejours, 5e, d'Axel Julien, 6e et enfin de Daniel Hirbé, 7e. Idem pour les coéquipières et coéquipiers respectifs.



Jean-Philippe Fioravanti se classe 3e en VHRS.

Classements

VHC

1er. Marc Vallicioni-Marie-Josée Cardin (R5 Turbo) ; 2. Stéphane Poudrel-Alain Garçon (Triumph TR7) ; 3. François Delecour-Dominique Savignoni (Audi Quattro) ; 4. Richard Doux-Eric Domenech (R5 Turbo) ; 5. Jean-Pierre Ballet-Rita Ballet ; 6. Alain Triniane Gambassi-Marie-France Triniane-Gambassi (Porsche 911 RSR) ; 7. Jean-Marc Thomé-Philippe Tripiet (Porsche 911 SC) ; 8. Philippe Biagini-Laurence Reynaud (Alfa Romeo GTV6) ; 9. Franck Servais-Martine Rick-Place (Porsche 911 RS) ; 10. Christophe Guyon-Veuillet-Thierry Condy (R5 Turbo) ; 11. Stéphane Hoffmann-Jérôme Thévenot (R5 Turbo) ; 12. Nicolas Girard-Céline Gévaudan (Porsche 911 SC) ; 13. Thierry Bousquet-Marc Jourdan (Porsche 911 SC) ; 14. Yves Mirand-Jérôme Perreault (BMW 323i) ; 15. Jean-Baptiste Borel-Arnaud Mottet (Golf GTI) ; 16. Jérôme Garnier-Bernard Martin (Porsche 911) ; 17. Patrice Mini-François Roux (BMW 2002 TI) ; 18. Frédéric Miceli-Xavier Castex (R5 Turbo) ; 19. Luc Lagier-Jean-Charles Foerster (Porsche 911 SC) ; 20. Frédéric Bousquet-Christophe Marquier (Porsche 911 SC) ; 21. Olivier Mousset-Sylvain Stepak (Alpine A110) ; 22. Claude Vaute-Marie-Joséphine Jean (Alpine A110) ; 23. Marc Sarremejeanne-Rita Mary Megard (205 GTI) ; 24. Frank Mettifiot-Philippe Bouvier (Opel Kadett GTE) ; 25. Farice Mini-Sophie Queyrel (Golf GTI)

Classic : 1er. Stéphane Chambon-Thomas Escartefigue (Opel Ascona) ; 2. Dominique Sorrenti-Julia Sorrenti (Porsche 911) ; 3. Egfried Depoorter-Jean-François Columbien (Ford Escort)

VHRS avec instrument

1er. Chabas-Arriebert (205GTI) ; 2. Alves-Lenoir (Golf GTI) ; 3. Fioravanti-Collet (Porsche 911 SC) ; 4. Carles-Sola (Alfa Romeo Giulia) ; 5. Garosi-Fontaine (Mazda 323) ; 6. Perrolier-Lebudel (Ford Cobra) ; 7. Bolmont-Barrade (Porsche 911 SC) ; 8. Reynouard-Gonzalez (Porsche 911) ; 9. Dissaux-Reymond BMW 30CSI) ; 10. Dejours-Mourier (Porsche 911 SC) ; 11. Gounon-DaSilva (R5 GT Turbo) ; 12. Goyet-Bohard Ford Escort RS2000) ; 13. Kuss-Gay (Volvo) ; 14. Ollier-Ollier (Porsche 911 SC) ; 15. Jullien-Jullien (Porsche 911 S) ; 16. Hirbe-Hue (Porsche 911 SC) ; 17. Julien-Pierret (R4) ; 18. Lemoine-Sanchez (Porsche 911 SC) ; 19. Moulin-Moulin (R5 Turbo) ; 20. Monange-Blanchard (Porsche 911 SC) ; 20. Cordesse-Xamena (Porsche 911 SC) ; 22. Bozzi-Rezoagli (Morris Cooper 1000) ; 23. Lagarrigue-Lagarrigue (Alfa Romeo GTV6) ; 24. Romanet-Sugier (Opel Kadett GTE) ; 25. Pouzol-Baumet (Triumph TR7) ; 26. Mousset-Pimeau (R5 Alpine Turbo) ; 27. Rochet-Rochet (Alfa Romeo) ; 28. Clément-Theuil (Toyota Celica) ; 29. Malrieu-Sabatier (Alfa Romeo GTV) ; 30. Bertrand-Cursoux (Alpine A310) ; 31. Mutte-Richard (Porsche 911 SC) ; 32. Ughetto-Ughetto (Alpine A110) ; 33. Mugnier-Mugnier (Golf GTI) ; 34. Chambovet-Chambovet (R12 Gordini) ; 35. Guerin-Fornari (R8 Gordini) ; 36. Taton-Ghibaudo (Fiat-Abarth)

VHRS sans instruments

1er. Golbet-Olivier (205 GTI) ; 2. Tarabbia-D'Oliveira (Porsche Carrera) ; 3. Candel-Bonnardel (Alpine A110) ; 4. Bernard-Pouget (R12) ; 5. Fraud-Feraud (Ferrari 308) ; 6. Dupressoire-Dupressoire (BMW Touring) ; 7. Tournatori-Martin (205 GTI) ; 8. Valère-Valère (Porsche Carrera) ; 9. Eldin-Lafond (R5 Turbo).