

L'art de la navigation : Richard Dubois et Franck Labay rebroussement chemin après le passage devant le CP pince. Trouillé par la présence d'une longue portion de piste non goudronnée, l'équipage pense avoir fait fausse route. Mais non !



PRATIQUE

Date : 6-7 septembre

Chiffres : 64 engagés (1 forfait), 11 en Youngtimers, 25 en Experts et 28 en GT

Tarif : 420 € pour un équipage de 2 personnes (sans hôtellerie), avec 4 repas, 3 pauses gourmandes, 2 plaques de rallye et divers cadeaux (Repas du vendredi soir à 20 € par personne)

Contact : OLD CAR CLUBS JURASSIEN, C/o Olivier Sussoit, BP 176, 39100 Dole, tél. 06 07 64 37 00, www.occf.fr

Promesses tenues !

Après leur accroc de l'an passé, les organisateurs des Routes du Jura avaient promis de remettre les pendules à l'heure. Le moins que l'on puisse dire est que la mission a été remplie haut la main ! L'épreuve a retrouvé tout le brio qu'elle connaissait par le passé.

Corr. Alain PATRICE

Pour éviter de reproduire les erreurs de la précédente édition, Olivier Sussoit et Patrick Darley se sont entourés d'une garde rapprochée. Un entourage précieux qui a non seulement tenté d'éliminer tout défaut, mais aussi de rendre le rallye encore plus ludique et plaisant. En optant pour une série de boucles autour de Dole, qui sert d'ancrage à l'épreuve, le rallye gagne en convivialité et en rythme. Rien de tel que de ne pas rentrer trop tard du lieu où l'on est parti pour profiter pleinement du reste de la soirée et deviser

de la journée avec des amis qui partagent la même passion.

Pas d'escalade

Comme l'an passé, trois catégories sont inscrites au départ : Youngtimers, GT et Experts. Olivier Sussoit se félicite de l'équilibre d'engagés entre ces deux dernières catégories, mais aussi de la présence d'un bon tiers d'équipages nouveaux. Le passage dans la classe supérieure de nombreux équipages expérimentés est un excellent choix imposé par l'organisation : « On ne s'ennuie pas dans la voiture ! », fait remarquer Patrick Rosnoblet, vainqueur à plusieurs reprises en GT, avec son fils Robin,

fait partie de ceux qui franchissent le pas en Expert. Pêché mignon d'Olivier Sussoit, la cartographie est à l'honneur aux Routes du Jura. Dès potron mînet, partis des berges du port de Dole en direction de la plaine de Bresse jurassienne, les équipages rencontrent d'abord une longue portion de non métré dans la ZR 1 du secteur 1. La moyenne à respecter est donnée par une table fournie par l'organisation, évitant ainsi l'escalade à l'armement d'appareils couteux et sophistiqués. La traversée d'Arlay, première carte du rallye, donne un avant goût de la suite des réjouissances. En milieu de matinée, la pause gourmande à Plasne orchestrée



▲ Le V de la victoire pour Stéphanie Wante, qui navigue Christophe Berteloot. L'équipage de la Porsche 911 SC, 4^e à l'issue de la première journée, réalise un dimanche quasi parfait pour s'imposer dans la catégorie Expert.

Balade en Jaguar

Jean-Christophe Muller et son fils Valentin sont des habitués des Routes du Jura. On avait l'habitude voir les hélovités avec leur Lotus Elan, mais cette année, surprise, ils sont venus par la route avec leur Jaguar Mk II 3,8 l 1962. « Elle a été refaite et améliorée par le précédent propriétaire, sans grande réserve de dépenses. Préparée d'un refroidissement eau et huile renforcé, d'un arceau 6 points, d'un réservoir d'essence additionnel, d'un projecteur de toit et surtout d'un ski de protection moteur bien utile cette année. La conduite de la Jaguar n'a rien de comparable avec celle de la Lotus qui est plus légère et plus agile. La Jaguar est moins dynamique, mais plus adaptée au rallye. Son moteur de 230 ch avec la boîte courte procure beaucoup de couple et permet de rouler en sautelles plus régulièrement. Elle s'est parfaitement comportée durant les 700 km (rallye compris NDLR), par contre, l'équipage doit encore travailler un peu pour grimper dans la hiérarchie ! »

pour les rallyes, elle dispose d'une direction assistée, d'une boîte de vitesses à 5 rapports, d'un refroidissement eau et huile renforcé, d'un arceau 6 points, d'un réservoir d'essence additionnel, d'un projecteur de toit et surtout d'un ski de protection moteur bien utile cette année. La conduite de la Jaguar n'a rien de comparable avec celle de la Lotus qui est plus légère et plus agile. La Jaguar est moins dynamique, mais plus adaptée au rallye. Son moteur de 230 ch avec la boîte courte procure beaucoup de couple et permet de rouler en sautelles plus régulièrement. Elle s'est parfaitement comportée durant les 700 km (rallye compris NDLR), par contre, l'équipage doit encore travailler un peu pour grimper dans la hiérarchie ! »



▲ Le Jura profond réserve parfois des surprises de taille. Cet imposant engin agricole patiente gentiment derrière une troupe d'équipage belge qui hésite dans la première carte du samedi après-midi...

Un vainqueur du Mans au départ

Aux 24 Heures du Mans 1965, le Suisse Jean-Jacques Thuner, associé au Finlandais Simo Lampinen, arrache la 13^e place du classement général au volant d'une Triumph Spitfire et remporte la catégorie GT 1,3 l :

« J'ai intégré le team Triumph en 1961. Cette année là, j'étais pilote de réserve. Je suis devenu pilote usine en 1962 lorsque la marque a lancé le programme TR 4. J'ai participé deux fois au Mans. Mon meilleur souvenir reste bien sûr celui de 1965 où j'ai remporté ma catégorie devant une autre Triumph du team. L'année suivante, le service compétition a fermé ses portes. »

Il participe pour la première fois à un rallye de régularité en historique, à l'invitation de Daniel Mello, l'organisateur de la Virée des cols vosgiens en TR 4 de 1962. L'équipage franco-suisse se classe à une très honorable 7^e place.



Les équipages s'élancent chaque matin des berges du port de Dole, centre du rallye.



◀ Dans la carte du samedi après-midi, compliquée entre les propriétaires de Lancia : Jean-Pierre Dreyfus et Véronique Collard (Fulvia Zagato 1972) comparent leurs réflexions avec Jean Lemaitre et Jean Gauchet en Monte Carlo 1976.

par les membres de l'Old Car Club Jurassien est unanimement apprécié. Une habitude bien ancrée aux Routes du Jura qui fait dire à certains que « la pause est aussi copieuse que les difficultés du rallye ! », c'est peu dire...

Suspense jusqu'au bout

Le secteur 2 est une véritable « boucherie » pour les Experts, dont la carte n'est pas tracée. Une queue de flèche ratée qu'il faut voir à la loupe les entraîne sur une fausse piste. Seuls huit équipages trouvent la bonne relation, et les discussions pendant le repas à Salins-les-Bains vont bon train ! L'après-midi, le rallye regagne Dole par le premier plateau et les villages de pierres sous forme de boucles entrecoupées d'une nouvelle

pause gourmande à Sput. Au terme de la journée, une première hiérarchie se dégage dans chacune des catégories. Si les Jeux semblent faits en Youngtimers et en GT, il n'en est rien en Expert où les astuces de navigation chamboulent le classement. Les Belges Paul Kersten et Baudouin Halieux cèdent sous la pression et s'ombrent de la première à la 5^e place. Derrière, les positions restent stables pour les places d'honneur, alors que Stéphanie Wante et Christophe, auteurs d'un dimanche matin quasi parfait, passent de 4^e place à la première marche du podium. L'ambiance est hilare et chaleureuse à l'heure de la remise des prix. Preuve, si besoin est, de la superbe réussite de cette 17^e édition. ■



◀ Seconde place en GT pour Didier Defays et Philippe Piret en BMW 1601 de 1973, synonyme des titres pilotes et navigateur qui s'approchent pour l'équipage alors qu'il ne reste que deux épreuves au terme du Trophée des régions de France...



Le tracé des Routes du Jura est fait de nombreuses petites routes qui ressemblent parfois à des chemins. Le pilote doit avoir une confiance absolue dans son navigateur qui lui-même doit savoir parfois prendre le temps de la réflexion.

PODIUMS

YOUNGTIMERS

- 1^{er} - Benoit Fraumont/Nicolas Emont, Autobianchi A112 Abarth ;
- 2^e - Donaux Francis/Jean-Luc Fraikin, BMW 325i X ;
- 3^e - Basile Gronlier/Antoine Darley, Porsche 911.

GT

- 1^{er} - Patrick et Thomas Guillon, Porsche 914 ;
- 2^e - Didier Defays/Philippe Piret, BMW 1601 ;
- 3^e - Francis Walter/Eric Schoenbacher, Triumph TR 6.

EXPERTS

- 1^{er} - Christophe Berteloot/Stéphanie Wante, Porsche 911 SC ;
- 2^e - Didier Simonis/Eric Damseaux, Ford Escort Mexico ;
- 3^e - Jean-Philippe et Marie-Christine Wante, Chevrolet Corvete.

