

# Vosges Alsace Classic



Trop, c'est trop !

Dans le vignoble alsacien, l'Alfa Romeo 1600 Junior de Patrick et Mathieu Rihn devance la Ford Escort Mexico de Didier Simonis et Eric Damseaux

A force de participer à de nombreux rallyes de régularité et navigation et de côtoyer des organisateurs réputés et les meilleurs navigateurs, l'Alsacien Jean-Bernard Lustre s'est senti une âme de créateur d'une épreuve qui pouvait remplacer la défunte Ronde des Vignes et du Houblon. Sous la bannière du club Alsace et Vieilles Anglaises du bien connu Daniel Melle, mais refusant que son épreuve soit un clone de la Virée des Cols Vosgiens, Jean-Bernard a utilisé toutes les possibilités du terrain qui s'offraient à lui pour une navigation endiablée.

**P**ourtant les festivités avaient bien commencé dès le vendredi soir par un accueil dans l'ancienne résidence secondaire du constructeur Emile Mathis, transformée en hôtel. Les membres du club Mathis exposaient quelques modèles de la marque strasbourgeoise qui connut ses heures de gloire dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Une intéressante conférence d'avant dîner permit à la nombreuse assistance de mieux connaître l'histoire de ce fleuron de l'industrie automobile française.

Le samedi matin, la soixantaine d'équipage se presse devant la Villa Mathis alors que le soleil n'est pas encore levé et que les voitures qui ont dormi sur place sont givrées. C'est que l'on se lève tôt en Alsace, jugez-en : accueil des derniers arrivants à

6h30, le briefing est prévu à 7h15 pour un départ de la première voiture à 7h31.

Départ sur la rampe d'accès de la Villa, le podium naturel et prestigieux, pour une première étape de 152 km en 4h20, pause comprise. Et déjà les premières difficultés commencent pour les navigateurs qui n'ont pas eu le temps de se familiariser avec le carnet de route. Petite séance de jardinage dans la descente du Hohwald pour une mauvaise interprétation du nom d'une ferme, histoire de faire chauffer les neurones. Des cases inversées à chaque page et une première carte à points d'altitude en 3 morceaux mélangés, et déjà les retards (au moins 20 minutes) s'accumulent au premier CH intermédiaire à 40 km du départ. Encore 43 km à parcourir avant la pause, dont 35 km dans une carte avec des points à suivre dans l'ordre, certains numérotés et d'autres sans numéros. Des boucles à réaliser dans le Ried de la Plaine d'Alsace, et les habitants d'Hilsenheim, de Witterheim et de Bindernheim surpris et heureux de contempler les deux ou trois (et même plus) passages dans leurs localités. Il faut préciser que les rallyes de navigation délaissent habituel-



Sagement alignés au C.H de mi-étape, les numéros ne sont plus dans l'ordre



Le départ dans le cadre prestigieux de la villa Mathis

## Infos pratiques

- Rallye de navigation et régularité (440 km)
- Engagement : 400€ hors hébergement
- 58 voitures
- 1ère édition
- 15-16 octobre 2011
- Organisation :  
Jean-Bernard Lustre  
tél 03 88 83 53 01  
jb.lustre@wanadoo.fr  
Vosges-alsace-classic.org

lement ce secteur, moins noble que les contreforts des Vosges ou le vignoble, et qui pourtant dispose d'un superbe réservoir de petites routes. Arrivés à la pause avec de nouveau un retard conséquent, les visages sont blêmes, pas facile d'avaler un morceau, les discussions vont bon train.

La deuxième partie de la matinée débute par un florilège de dessins mélangés, dans toutes les positions possibles, et sans distances métriques. Le système binaire fait aussi son apparition, complété par une redoutable arête de poisson. Et c'est avec 1 heure de retard minimum que les concurrents arrivent dans la banlieue de Colmar pour le déjeuner. C'est à cet instant que l'organisateur s'aperçoit qu'il a exagéré non pas le niveau de difficultés, mais bien le nombre de celles-ci. Pas un instant de répit dans les habitacles, un ou plusieurs pièges à chaque page, des demi-tours et le temps consacré à la réflexion pour tracer les cartes occasionnent ces retards. Certains ont même zappé la fin du parcours pour rejoindre le restaurant avant la fermeture du CH. Même les équipages belges, pourtant champions de la discipline, sont complètement déboussolés.

Le repas vite avalé, les voitures repartent dans un joyeux désordre des numéros pour les étapes de l'après-midi, et de nouveau une carte à 4 morceaux mélangés en échelles différentes. De nombreux faux CP naturellement à éviter jalonnent le parcours. La mauvaise interprétation des dessins notamment dans la pittoresque montée d'Aubure, sur les pentes du massif vosgien, envoie une partie de la troupe

dans un raccourci où se cachent des commissaires qui pénalisent les fautifs. Et dans Aubure, c'est un puzzle de 15 photos qu'il faut interpréter pour trouver le bon chemin, certaines photos étant transformées en case miroir. Arrivés à la pause de Scherwiller au bout de 90 km, sagement et judicieusement, l'organisateur décide d'annuler les 46 km restant pour rallier le Mont Ste Odile, que les équipages rejoignent directement pour clôturer cette journée.

Mêmes horaires pour le lendemain matin, et même scénario. Mais conscient et réaliste, Jean-Bernard Lustre annonce que la deuxième étape de la matinée sera facultative si les retards à la pause sont trop importants. Chatéchaudé craint l'eau froide. Effectivement, même si les navigateurs ont enfin compris la philosophie du Gentil Organisateur, cette décision était sage afin de respecter l'horaire du repas et de la remise des prix. C'est à nouveau le site touristique emblématique de la région qui accueille le rallye, le Mont Ste Odile. Même si un CP raté vaut 900 points et la minute de retard 60 points, il est rare dans un rallye de compter les pénalités en dizaine de mille. Et pourtant les vainqueurs de chaque catégorie totalisent de 28 000 à 37 000 points.

En Tourisme, les locaux Gaston Lang/Michel Mock (Porsche 911) devancent largement les champenois Alain et Monique Laporte (Lancia Fulvia), Patrick et Bruno Muller (Porsche 911) complètent le podium.

En Grand Tourisme, 3 équipages alsaciens en tête : Hubert Hetzger/Christian Gossé (Datsun 240 Z) devant Paul Tagland/

**Bernard Jacquet/Yannick Albbert (Toyota 1600 GT), les vainqueurs en Expert**



**Gaston Lang/Michel Mock (Porsche 911 2.4 E) ont gagné le classement Tourisme**



**Hubert Hetzger/Christian Gossé (Datsun 240 Z) vainqueurs en G.T.**



**Guy Corlet, rallyman bien connu dans la région à l'époque, à nouveau dans la course, et toujours fidèle à Simca**

Franck Liechtenhauer (MGB) et Patrick et Mathieu Rihn (Alfa Romeo Junior).

Les expérimentés équipages belges s'accaparent le podium Expert : Bernard Jacquet/Yannick Albbert (Toyota Célica) montent sur la première marche, suivis à distance par Didier Simonis/Eric Damseaux (Ford Escort) et José Dedry/Noël Panier (Renault 5).

Le challenge qui récompense les meilleurs classés aux deux épreuves de l'Association Alsace et Vieilles Anglaises voit les victoires de Patrick et Bruno Muller en Tourisme, Roland Schmitt /

Alain Brison en G.T., Bernard Jacquet /Yannick Albbert en Expert.

En conclusion et de l'avis des participants, l'organisateur a voulu trop bien faire en multipliant les pièges et astuces de navigation qui, à de rares exceptions près, étaient subtils. Chaque organisateur a au moins une fois dans sa vie commis la même erreur, au risque de décourager les participants. Mais Jean-Bernard Lustre a promis de rectifier le tir pour une édition 2012 plus soft.

## Classements

**Expert :** 1er. Bernard Jacquet/Yannick Albbert (Toyota 1600 GT), 2. Didier Simonis/Eric Damseaux (Ford Escort Mexico), 3. José Dedry/Noël Panier (R5 LS Coupé), 4. Camille Thirion/Maxime Thirion (Alfa Romeo 1750 GT), 5. Paul Henry/Patrick Lienne (Porsche 911), 6. Gauthier Brignon/Nathalie Brignon (Opel GT), 7. Jean-Jacques Gelhausen/Claude Faber (Triumph TR3 A), 8. Jean-Pierre Brunet/Marc Henry (Golf GTI 1600), 9. Marie-Laurence Melle/Charlotte Melle (TR4 Rallye 45 VC), 10. Jean-Pierre Veys/Baudoin Halleux (Innocenti Cooper 1300), 11. Jean-Pierre Dreyfus/Jean-Paul Masse (Lancia Fulvia Zagato), 12. Thomas Körner/André Sturm (Porsche 911), 13. Gérard Lapostolle/Denis Georges (Jaguar XK 140), 14. Hughes Ritz/Aurélien Gromaire (Triumph TR3 A), 15. Guy Corlet/Albort Romain (Simca 1000 Rallye), 16. Fabrice Souchard/Pascal Lorin (BMW 1602).

**Grand Tourisme :** 1er. Hubert Hetzger/Christian Gossé (Datsun 240Z), 2. Paul Taglang/Franck Liechtenhauer (MGB), 3. Patrick Rihn/Mathieu Rihn (Alfa Romeo 1600 Junior), 4. Jean-Romain Carroz/Sylvain Carroz (Porsche 914), 5. Roland Schmitt/Alain Brison (BMW 2002), 6. Eva Lemke/Willi Potjans (BMW 2002 TI), 7. Joao Senior Ary/Joaq Junior Ary (Triumph TR3A), 8. Charles Rihn/Sabine Rihn (Lancia Fulvia HF), 9. Paul Kersten/Rudy Kersten (Mini Clubman), 10. Gérard Mourlot/Stéphane Vandermolen (Saab Sonnet), 11. Thierry Muller/Christophe Hoeffel (Triumph TR3), 12. Philippe Schutz/Henry Grandjean (MGB GT), 13. Bertrand Eberlin/Robert Wrege (BMW 2002 TI), 14. Francis Walter/Eric Schonbacher (Triumph TR6), 15. Etienne Keller/Joseph Klughertz (Triumph TR3), 16. Bruno Thery/Stéphanie Morand (Triumph TR6 PI), 17. Maurice Dubois/Pierre Knecht (Alfa Romeo 1750), 18. Cécile Pery/François Magis (Austin Healey 100/4), 19. Xavier De Coninck/Corinne De Coninck (Austin Healey BJ 7).

**Tourisme :** 1er. Gaston Lang/Michel Mock (Porsche 911 2.4 E), 2. Alain Laporte/Monique Laporte (Lancia Fulvia 1300 S), 3. Patrick Muller/Bruno Muller (Porsche 911 Carrera 3L), 4. Jean-Paul Ribeton/Hervé Claude (Triumph TR4), 5. Sébastien Bobb/Stéphanie Bobb (Austin Healey Frogeye), 6. Martin Voltzenlugel/Renaud Voltzenlugel (BMW 320 Baur), 7. Eric Dolez/Emmanuel Peurron (Triumph TR6 PI), 8. Gaëlle Boivin/Yves Kleinknecht (Jaguar Type E), 9. Bernard Stibling/François Becker (Triumph TR4 IRS), 10. Philippe Herreman/David Herreman (Triumph TR6).