

Genève Cannes Classic

Toujours plus haut : jamais 3 sans 4 !

Après avoir réussi la troisième édition, Jean Claude Peugeot et son équipe s'étaient remis au boulot très tôt, le résultat du tracé en est la preuve concrète : 3 jours, un prologue et deux étapes soient 980 km à travers les Alpes. Ce n'est pas encore cette année que nous verrons un Organisateur persévérant se démoraliser. Il tenait à faire perdurer ce Rallye de Régularité, né sous le signe du Lion, bien sûr, les concurrents des trois précédentes éditions l'avaient rêvé, (ils seront 11 à revenir cette fois ci encore), Certains auront changé de monture, voire partager la même auto pour démarrer depuis Genève, une fois de plus en fanfare, l'une des plus belles "chevauchée fantastique" à travers les Alpes.



Infos pratiques

■ Contact :
Genève Cannes Classic
Peugeot Historic Organization
Tél 04 50 32 98 08
genevecannes@gmail.com



Toujours en appliquant les principes, de classements clairs et en respectant les règlements en vigueur

que ce soit ceux du Code de bonne conduite sur la Route ou ceux de la FFVE (et FFSA pour les secteurs fermés), ce périple raccourci de 100 km nous sera expliqué lors du briefing du jeudi matin dans le salon du Grand Hôtel Kempinski, juste avant le buffet cocktail des chauds salons de ce bel hôtel moderne célèbre pour ses nuits agitées.

Le « parc fermé » sur le quai du Mont Blanc a attiré la presse locale, la Télévision SR et sa journaliste, camera au poing s'informe auprès des concurrents. Tel un taureau attiré par le rouge, elle interroge Tiziano Carugati venu cette fois avec une Dino 246 GTS qui explique les sublimes particularités de son rêve « voir beaucoup plus de passionnés rouler en Ferrari. ». Il n'y a pas de quoi s'affoler, Henry Teysseyre et sa fille ont presque la même, trouvez donc un Rallye où 15% des inscrits roulent en Dino...même dans un Rallye des Clubs Ferrari !

Cette année pas moins de 7 nationalités seront représentées dans ce Genève Cannes Classic plus que jamais international où la convivialité est de rigueur à l'image de Bertrand Keller qui prêta pour l'occasion sa Caterham à un équipage letton.

Jamais aussi haut non plus grâce aux 16 cols à franchir, qui mèneront les automobiles et leurs équipages par deux fois en Italie.

Ce prologue mena les 18 autos d'un train soutenu vers la Faucille, le Richemond, la Biche et l'Épine, deux zones de régularité en route ouverte et une épreuve sur route fermée, enfin l'ORTF balayé et sécurisé par le sympathique Blanc de service. Les Helvètes Dubois-Sanders tiendront la tête, devant les Locaux Jean et Marie Verrier de 3 secondes, les Belges Trivier père et fils de 6 secondes. Quant à la magnifique Austin Healey MKI de 1960 au fort ronronnement de son 4 cylindres de 2L,6 du Britannique David Large, on ne sait pas trop ce qu'il a fait dans l'ER en prenant 200 secondes il rétrograde à la 13^e place après avoir tenu la tête dans les deux premières ZR.

La première étape débuta sous le même soleil du Léman pour rejoindre le Beaufortin en grimpant par Megève, acclamé par l'ami Dazy, désolé de son absence cette année sur la route, mais



présent sur nos chemises, et la première ZR de Bizanne qui provoqua pas moins de 6 autos hors délais (résultat = 200 points en une seule ZR) et sur 6 kilomètres insérés dans ce village en réfection avec trois changements de rue... : beaucoup trop de pièges pour un seul copilote, diront certains, surtout quand le pilote ne fait que conduire !

Après le déjeuner à Beaufort, une grande après-midi se prépare : rejoindre Sestrières par les cols du Pré, le Cornet de Roselend, l'Iseran, le Mont Cenis, et la cerise du jour le col de la Finestre, et tout en douceur sur plus de 240 km et deux ZR. Et sur la première ER le col du Pré route fermée, soit 6,96 km à ne regarder que son chrono, les trois premiers ne seront séparés que par 1 seule seconde, et 14 autos seront en dessus des 10 secondes. A croire que les lits du Kempinski apportent le repos nécessaire, à moins que ce soit le déjeuner du restaurant Le Grand Mont à Beaufort. Pour la seconde régulier l'Iseran en toute tranquillité, soit 9 km, la Coccinelle des Verrier sera parfaite, à moins que ce soit Sainte Marie Verrier. Zéro seconde pile poil pendant que Jean, devenu comédien, nous a endormis avec « un problème de boîte... » soi disant ! Plus que 8 autos en dessous des 9 secondes d'écart ! Cela se resserre en tête du classement. Dubois-Sanders en tête devant les Verrier et les Trivier.

Dans l'assemblée réunie autour de Jean Claude Peugeot, tout le monde le sent bien, cela va se jouer entre ces trois-là, La chance a abandonné certains, d'autres trouvent les routes peu adaptées au gabarit de leur belle auto rouge, enfin la plupart rigolent, ils sont arrivés à Sestrières et cela leur suffit... Quelqu'un n'aurait pas dit que « le bonheur c'est d'être vivant ! »

Un diner typique italien dans ce

récent fief de l'olympisme d'hiver remet les choses en place et prépare déjà la seconde et dernière étape. Voir Cannes sous le soleil sera l'aboutissement des équipages quoique certains aiment bien faire « le coup du come-back ! »

Réveil sous trois gouttes de pluie, mis en place de la file sous les ordres du starter et égrenant les minutes il libère les ex-furieux derrière la voiture 0 la Delachapelle rouge et noire de notre ouvrier patenté Michel Naville, puis la Rouge, puis la noire, puis...etc. direction La France et le fort de Briançon en descendant cette spéciale mythique des rallyes italiens Cesanna-Sestrieres.

Et avec le soleil la première passe d'armes de la journée se déroule peu avant la ZR 5 à Cervieres exactement tout petit bourg aux multiples rues et 10 cases pour en sortir ! On a senti l'inspiration de Jean Rick, une dizaine d'autos, plus ou moins arrêtées, copilotes sortis, cherchant la bonne lettre, le bon CP en fait, un peu paumés. La solution revenir au départ (la première case) et bien observer le code la route pour ne pas prendre des rues interdites, et sortir fiers de ce gentil piège de navigation, aller vers le col de l'Izoard et affronter gaillardement cet ZR de 6,43 km en route ouverte idéale pour David Large qui fera zéro seconde mais avec 4 secondes de retard à l'intermédiaire, devant Teysseyre père et fille, sur la Dino sportive et Christian Briet qui ira un poil trop vite à moins que ce ne soit le copilote qui était trop pressé.

Quand a la Type E de Claude Bitard, il a tellement mal aux bras à force de tourner son « bateau » dans les cols que son copilote « navigue à vue », quelques secondes plus loin. Très heureux de voir les 2360 mètres enfin atteints « Ah qu'il est beau à monter, mais je te préviens je



Photo Max Arthur Coindet



le descends en rappel l'Izoard » s'entendit même le chanter... ! Un vrai comic BD ce CB. Il reste quelques 85 km pour déjeuner en paix, pardon en plein rendez-vous de la nature, alors encore un petit col l'Agnel 2744 mètres une ZR l'avant dernière de la journée. 9,5 km mais cela ne se raconte pas, elle se vit monsieur, me confirmera l'un des commissaires, chronométrateur, en arrêtant leur auto et ouvrant sa porte a failli marcher sur les gentilles marmottes, les concurrents eux n'ont pas eu ce temps... La 914-6 des "chaud", les "feu" et "peu", un couple bourguignon savoyard d'amateurs exclusifs de Porsche fera 1 petite seconde de trop, la Giulia des « Hauts landais », équipage officiel de la société SGS, Ubachs-Mans 3 secondes, et les Belges père et fils 6 secondes, les Verrier 18(!) on n'a pas compris à moins que la boîte ... !

Le restaurant d'altitude à moins de 5 km du sommet du col de Sampeyre accueille avec enthousiasme la troupe de vaillants chevaliers menant leur monture, malgré la poussière du chemin, vers les anges. Cette poussière fut balayée par un échappement direct et large de l'Austin Healey de David.

Enfin tous présents, devait se dire François Haase perché sur son escabeau de fortune, pour la photo souvenir « groupir groupir. » Quand à David il étala ses outils au large, c'est aussi cela un Rallye de près de 1000 km. A noter que les pauses déjeuners d'une longueur certaine le permettent ...

Départ libre pour le col de Sampeyre à 2282 mètres, redescendre vers Turin surtout sans l'approcher, pour remonter vers Isola par une superbe route, le col de la Lombarde 2350 mètres, en redescendre pour grimper le col Saint Martin (que 1500 mètres) et enfin joindre le nirvana je veux dire La Bollène Vésudie et



la dernière ZR le Turini.

Pas facile de rester sur une moyenne constante (45 pour la plupart) en route ouverte, les pilotes avouèrent leur amateurisme sans amertume, même si les résultats sur les 9 premiers prouvent comme si cela était nécessaire, la compétition entre eux ; 9 secondes seulement séparent le 1er du 9è... La descente vers Peira Cava et par le col de l'Orme (cher au copilote de Claude) sera le plaisir cerise sur ce magnifique tracé d'un amoureux des montagnes et des belles autos : merci Jean Claude Peugeot, L'Escarene marquera la fin de cette dernière étape et la liaison non dangereuse vers Cannes et l'Hôtel Pullman avec sa piscine et sa plage privée. Que dire de la soirée de remise des coupes : simplement vu le nombre et la grandeur de celles-ci, nous avons enfin compris la raison du « camion bagages des participants » et sa taille...XXL. Toujours plus haut...

Les discours de chacun avec plus ou moins de mots d'humour, la proclamation du Palmarès par Jean Claude Peugeot les explications de chacun, les Bourguignons battus mais en chantant, les Suisses déçus et obligés de revenir pour enfin le gagner ce Genève Cannes, une question d'honneur, les profondeurs du



classement pour les Verrier (seconds) la transparence en fait, Vivement septembre 2013 pour une 5^e édition en fanfare depuis Genève, la directrice du Bureau de la Convention de Genève

Tourisme, Anja Loestcher, me l'a promis en partant !! « Jamais 4 sans 5 »

Classement

1er TRIVIER-TRIVIER (B) Datsun 240, 2è VERRIER-VERRIER (F) WW 1303 S, 3è DUBOIS (CH)-DE WILDE (NL) Alfa Romeo Giulia, 4è FAHY-FAHY (CH) MG F, 5è LUX-LAMOTTE (F) PORSCHE 911 CARRERA, 6è UBACHS-MANS (NL) ALFA ROMEO Giulia 1.3 L, 7è BRIET- FRIONNET (F) 911, 8è FEUCHOT-PECHAUD (F) Porsche 914-6, 9è GOSSE-MESTANIER AUSTIN HEALEY 3000, 10è TEYSSEYRE-TEYSSEYRE (F) FERRARI Dino 246 GTS, 11è LARGE-LARGE (UK) AUSTIN HEALEY 100S, 12è ACOSTA-AVILA (Colombie)- LEMESLE (F) MERCEDES 200, 13è VISHNYAUSKAS-MARMYSH (Lettonie) CATERHAM LOTUS, 14è BITARD-DELORME (F) JAGUAR TYPE E, 15è ARTIS-KELLER (CH) AUSTIN HEALEY 3000, 16è RUMENS-RUMENS (UK) Porsche, 17è CARUGATI-MERMOD (CH) FERRARI Dino 246 GTS
Classement des Classic GT : 1^{er} FAHY-FAHY (CH) MGB F / 2^e LUX-LANOTTE (F) Porsche 911 / 3^e BRIET-FRIONNET (F) Porsche 911
Classement à l'Indice de Performance (coefficient = année de sortie d'usine) TRIVIER-TRIVIER / DUBOIS-DE WILDE / VERRIER-VERRIER