



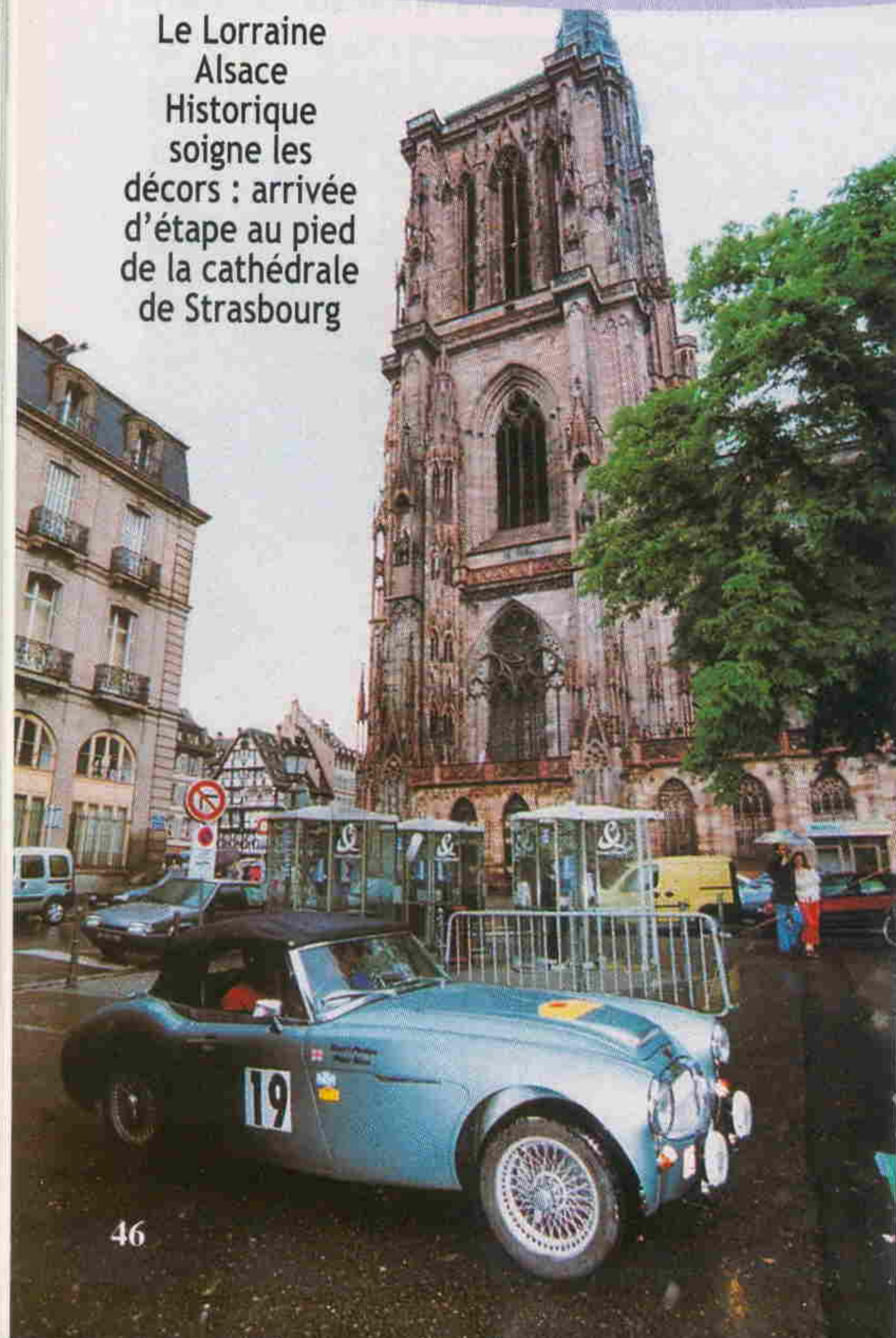
La Dino 246 GT de R et N Schlamp précède sur le circuit de Sélestat l'Alfa Romeo 1750 Bertone de P et A Achard

Lorraine Alsace Historique Un week-end en ancienne

Associer un rallye à une course de côte et à deux circuits, telle est la formule, gagnante, du Lorraine Alsace Historique proposé par Promauto depuis quatre ans. Cette année encore, le succès a été au rendez-vous.

Texte et photos : DR

Le Lorraine Alsace Historique soigne les décors : arrivée d'étape au pied de la cathédrale de Strasbourg



Tout commence dès le jeudi, place de la Carrière à Nancy, derrière la Place Stanislas, haut lieu touristique et historique de la ville, où se donne rendez-vous la quarantaine d'équipages admis. Ceux-ci proviennent de plusieurs pays européens, la France n'étant représentée que par une douzaine d'équipages. Il n'est pas rare que des participants parcourent plusieurs centaines de kilomètres pour venir prendre le départ à Nancy. Les autos présentes constituent un fort joli plateau, avec une vision globale de la production tendance sportive des années 50 à 70. Plusieurs anciens pilotes ont plaisir à retrouver l'ambiance de la course, comme Jacques Calderari, un Suisse qui remporta le GP de Berne en 1947 et participa aux 24 heures du Mans sur Aston Martin, ou Charles « Chavan » Vanstalle, Belge celui-ci, qui disputa de nombreuses compétitions internationales.

Simplification

Toujours à l'écoute des participants, Jean Paul Hoepfner adapte le concept du Lorraine-Alsace Historique en fonction de leurs souhaits. D'où quelques modifications cette année, allant vers l'allégement et la simplification. Le principe des deux catégories, régularité et découverte, est

conservé, avec des secteurs de régularité plus longs, mais un kilométrage routier plus court (700 km tout de même) pour permettre des arrêts. Certains secteurs de régularité comportent des changements de moyenne, mais celles-ci sont toujours calculées en tenant compte des traversées d'agglomération et des règles du Code de la Route. De même, le parcours routier au road-book est-il plus simple, sans pièges ni complications inutiles. Les concurrents, dans leur grande majorité, ne semblent plus trouver de plaisir au jeu de piste... En revanche, le passage



La Saab 96/V4 de Jominet/Barbei



L'Abarth 750 Zagato (1957) de Kurzenberger/Mahler est l'ancienne voiture du pilote Suisse, Walter Egger, qui a couru à son volant jusqu'en 1960

Classement

Régularité

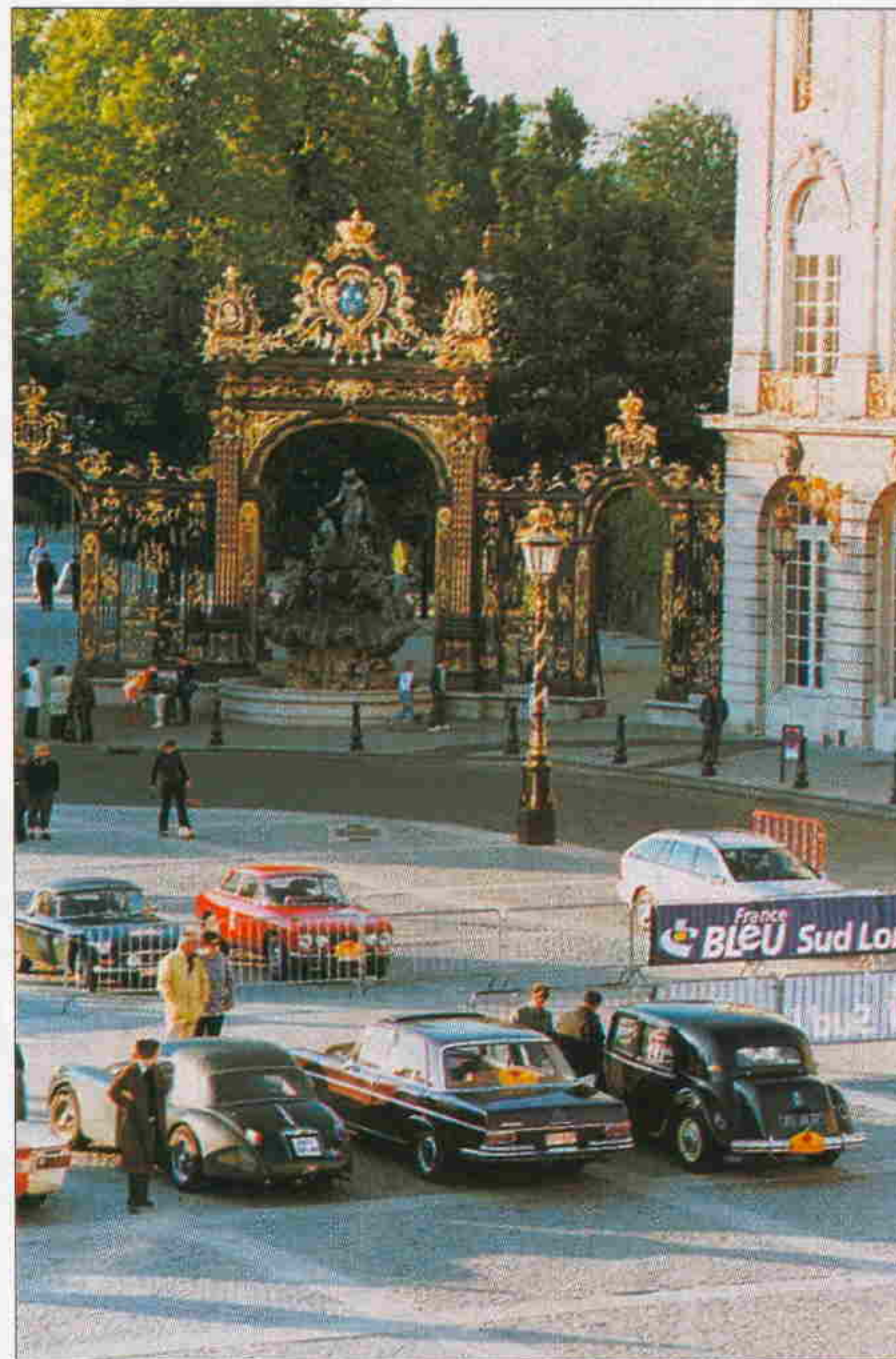
- 1er Stuart Phillips/Peter Moss
Austin Healey 3000
- 2è Frank et Gerhard Richter
Auto Union DKW F12S
- 3è Uwe Kurzenberger/Gariele Mahler
Abarth Zagato 750 GT
- 4è Pascal et Caroline Chatelet
Porsche 356 C
- 5è Michel Deger/Philippe Vossen
MG B
- 6è Sandro et Franca Cavallero
Jaguar XJ6
- 7è Michel Jominet/Mario Barbei
Saab 96 V4
- 8è Jean Pierre Filippini/Jean Marc Cresp
Renault 5 Alpine
- 9è Alain Deliege/Charles-Henry LeRoux
MG B
- 10è Günter Palaoro
Triumph TR6
- 11è Damien Bochud/Eladia Ballmann
Porsche 911S
- 12è Ramon Iso/Théo Massouatis
Porsche 911 T
- 13è Dieter Schwartz
Jaguar XK150 S
- 14è Fabio Ongari/Luciano Amato
Triumph TR6
- 15è Frederic Magdziarek/Philippe Lhomme
Porsche 911 E
- 16è Philippe et Arnaud Achard
Alfa Romeo 1750 Bertone
- 17è Jacques Calderari/Hermann Spross
Jaguar XK E
- 18è Manuel Gentit
Porsche 356
- 19è Daniel et Monique Bonnefois
Lancia Monte-Carlo
- 20è Didier et Marie Suzanne De Même
Renault 12 Gordini

Découverte

- 1er Charles Vanstalle „Chavan“
Mercedes 250 SE
- 2è Popi Ludovici/Traian Gicu Mistreanu
Damiler 250 SP
- 3è Rainer et Nicolas Schlamp
Dino 246 GT
- 4è Claude Stoffel/Corinne Bochatay
Mercedes 280 SL
- 5è Jean-Paul Plumiere/Gilbert Zimmermann
Citroën Traction 15/6
- 6è Bernard Dubau/Jean Jacques Hirsinger
BMW M635 CSI
- 7è Marcel et Dorothee Meniel
Morgan +8
- 8è Michael Marx/Alex Buchholz
Mercedes Benz 280 SL
- 9è Max et max Völkl
Porsche 911
- 10è Blaise et Raymonde Piemontesi
Ford Mustang Mach 351
- 11è Georges Klainguti/Dorothea Lengyel
Alfa Romeo 2000 Bertone
- 12è Jürgen Weiss/Ulla Schradi
Porsche 356
- 13è René Cardue/Christine Busch
Corvette Sting Ray
- 14è Edmond et Doris Frossard
Alfa Romeo 2000 Bertone



Départ du rallye dans les Jardins de la place de la Carrière à Nancy



L'arrivée sur la Place Stanislas à Nancy reste le point fort du Lorraine Alsace Historique organisé par Promauto

par les deux petits circuits de Chenevières et Sélestat, où les équipages doivent parcourir plusieurs tours de chaque tracé en régularité, est maintenu. Pour le reste, si l'ambiance des grands rallyes est bien évoquée, la qualité des étapes, de la gastronomie et de la découverte touristique permet de satisfaire les participants, qui apprécient beaucoup de joindre le côté balade décontractée à la conduite sportive.

Deux circuits

La journée du vendredi débute par un parcours routier, puis un passage par le premier circuit, celui de Chenevières, au tracé moitié tarmac, moitié terre qui favorise les glissades. Le parcours attaque ensuite la montagne, pour un barbecue géant dans une auberge tapissée de plaques de rallye avec une surprise pour les équipages : la possibilité de disputer une série en kart, sur une belle piste de 600 mètres, vallonnée à souhait. La journée se poursuit par un itinéraire très musclé et montagneux, avec le franchissement de nombreux cols. Le passage sur le circuit Eugène de Sélestat se fait selon le même principe de la régularité. Ensuite le rallye se dirige vers Strasbourg où une pluie d'orage accueille les voitures.



La MG des belges Deliege/Le Roux

Sur route fermée

Le samedi, le rallye part à la découverte de l'Alsace, avec un petit déjeuner dans un village typique. Puis c'est encore le plaisir du circuit avec un second passage à Sélestat avant d'aborder le plaisir de la course de côte, en l'occurrence celle d'Abreschwiller, disputée sur route fermée. Il reste encore à faire une seconde série de tours sur le circuit de Chenevières, puis le routier ramène les équipages pour l'arrivée finale Place Stanislas à Nancy. La soirée de gala se tient dans les salons de l'Hotel de Ville, ponctuant ainsi de fort belle manière une épreuve de qualité.



La Triumph TR6 très affutée de G. Palaoro précède la Porsche 356 de P et C Chatelet, premier équipage français à l'arrivée