



La première expérience en France des Espagnols Salvador Tallada Gines et Toni Bago Miguel se solde par une 16<sup>e</sup> place.

ganisation la faiblesse des premières moyennes imposées. Elles oscillent entre 41 et 43 km/h. «L'étroitesse des routes nous oblige à jouer la prudence», rétorque Hervé Reynard. Prudent, il faut aussi l'être sur l'étape de liaison qui mène au parc de regroupement de Valleraugue. Un trou-

peau de moutons en transhumance occupe la totalité de la chaussée !

### Tous en avance !

Durant la pause à Valleraugue, les discussions s'animent autour d'un verre de jus de pomme, la spécialité locale. A cet instant,

Lareppe/Lambert (3 pts) devant Pistonne/Torlasco (6 pts). En embuscade, Hostein/Vialar (9 pts) et Gillet/Roggi (11 pts) sont prêts à exploiter la moindre défaillance des leaders. La montée vers l'Espérou est une longue enfilade d'épingles sans difficulté pour les plus aguerris. Il en va tout autrement dans la montée vers le Mont Aigoual : «Lorsque nous avons été dépassé par Raymond Horgnies, mon pilote Raymond Collignon m'a demandé si tout était normal. Je lui ai répondu oui, puis au bout de quelques instants, j'ai réalisé mon erreur. Nous avons corrigé dans la descente à tel point que nous passons en avance de 5 secondes au contrôle !», raconte Adrien Felot.

Passer en avance, le mot est sur toutes les lèvres des navigateurs chevronnés au soir de la première

## CLASSEMENT



- 1<sup>er</sup> : Bernard Hostein/Bernard Vialar, Porsche 911.
- 2<sup>e</sup> : Claudio Versiglia/Marco Maria Calegari, Audi Quattro.
- 3<sup>e</sup> : Thierry Gillet/Monique Roggi, Alfa Romeo Giulia 2000.

étape à Meyrueis. Ils semblent désemparés par la situation et atteints du même mal ! Même la Citroën Traction 11B des fidèles Claude Guiot et Jammes Lefevre, auteurs d'une superbe 6<sup>e</sup> place l'an passé, est en souffrance à la 18<sup>e</sup> place. Pour Thierry Gillet et Monique Roggi 5<sup>e</sup> et premier équipage français, c'est une grande satisfaction : «On ne se prend pas la tête. Le rallye est superbement organisé et les paysages cévenoles sont de toute beauté. Les organisateurs sont adorables et très disponibles», souligne Monique.

### Deux tours et demi et puis s'en vont

Au bout de 3 ans, certains se sont lassés de ce qui fait pourtant partie intégrante de la Ronde Cévenole Classic : les deux tours et demi sur

l'ancien tracé qui faisait la réputation de l'épreuve en son temps : «Il n'en sera pas de même l'an prochain. Nous ne l'emprunterons que sur un tour», précise Serge Recolin. Pour l'heure, il faut se lever tôt dimanche matin. La première auto prend le départ à 7h15 pour une longue liaison de 26 km avant de rejoindre le parc fermé au Vigan. De là, le rythme s'emballé et le rallye aussi. Le bois de Randavel et sa longue ligne droite, les cascades d'Orgon, la descente du Minier, la montée de Mandagout, les moyennes qui changent entre les deux tours, autant de facteurs propices aux erreurs.

José Lareppe et Joseph Lambert commettent ainsi l'irréparable. Estimant qu'un panneau rouge de fin de zone de régularité n'était pas à l'endroit précis de la fin de régularité indiquée sur le carnet de route, ils recalculent une nouvelle moyenne. Passant en avance au second tour, ils plongent à la 4<sup>e</sup> place : «Le panneau de fin de zone est là pour indiquer aux concurrents que la régularité est terminée. Il n'est pas assimilable à un repère kilométrique», justifie Serge Recolin.

Bernard Hostein et Bernard Vialar s'imposent pour 2 secondes devant les Italiens Versiglia/Calegari venus de Turin avec leur Audi. A la 3<sup>e</sup> place, les Français Gillet/Roggi sont ravis de figurer en aussi bonne compagnie.



Paysage désertique, 24 degrés et ciel bleu. Jean-Paul Hugon prend plaisir à rouler au volant de sa Porsche 911 3.0 de 1977.

**AUTO RETRO CEVENNES,**  
Chemin du tour de Ville,  
30120 Breau et Salagosse,  
tél. 04 67 81 35 72,  
<http://auto.retro.cevennes.free.fr>