

Genève Cannes Classic

Rallye Historique Première Classe, sans bling-bling

C'est un éventuel miracle, ou l'inconscience sportive de l'organisateur, à moins que ce ne soit la persévérance effrénée de Jean Claude Peugeot de proposer trois jours de rallye en Première Classe, pour cette année encore.

En cela l'attrait des deux villes de départ et d'arrivée, des partenaires nouveaux et la pression des participants de 2009, l'ont aussi influencé pour « remettre les couverts en argent ». A noter la dotation aux gagnants d'un accueil VIP lors d'un Gand Prix de Formule 1, par le Pétrolier

Total division ACS (Adjuvants et Carburants Spéciaux) et la division Lubrifiants (HTX Rétro Elf), annoncé lors de leur présentation, très technique, « des anciens moteurs et les huiles modernes », très appréciés des concurrents, masculins notamment...

Le nombre restreint des inscrits, lors de la création de cette épreuve (16) n'avait pas marqué Jean Claude Peugeot plus que cela, à part le côté financier, toujours difficile à gérer. Il a gardé le même objectif à savoir donner aux concurrents ce qu'ils

recherchent c'est-à-dire : des régularités décidées dans les moyennes que chacun choisit après reconnaissance en routes ouvertes, sur des routes fermées, un tracé grandiose pour libérer les vieux purs sangs dans les mains des pilotes, un circuit pour goûter la technique de conduite et la qualité haut de gamme de l'hébergement, tout cela en trois jours. La proximité d'épreuves importantes (quatre jours à peine après le France Tour, 20 jours avant le Corse), des congés d'été et des rentrées scolaires, a certes limité cette année encore le nombre des inscrits (19), mais pas l'enthousiasme des présents ce jeudi 16 septembre sur la promenade des quais de Genève face au jet d'eau mythique.

Comme l'an dernier, et grâce au

soutien d'Anja Loetscher, responsable des « Fêtes Genevoises », les vérifications faites face au célèbre Jet d'eau et le cocktail animé par la Confrérie du Bleu de Gex furent un instant de calme pour engranger quelques forces avant la compétition.

Le départ du prologue, donné vers 16 heures sur les quais, attira de nombreux badauds dont certains auraient voulu tout savoir, avec moult détails, sur les autos. Il faut reconnaître que le plateau est encore digne des plus grands rallyes, même si l'on constate que la moitié sont des Porsche des 911, 356B, 944, 928 et 914. La voiture 0 des ouvriers fut une De la Chapelle, merveilleuse reconstruction des Bugatti d'antan, deux Austin Healey 3 litres de 1961 et 1963, deux Alfa Romeo, une superbe Alfa Giulia Ti de 1968 et un GTV 2000, deux Golf GTi dont l'une fut achetée neuve par son pilote en 1982 (le compteur approche les 300 000 kilomètres, très vigoureuse pour son âge mais légèrement « fatiguant » du dire de sa copilote !).

Les routes du Jura suisse et français, pour ce prologue, conduisirent les 19 équipages à Lamoura pour dîner et surtout une spéciale qui donna, outre quelques belles frayeurs à cer-



La Porsche 914/6 de Noël et Christine Messeri.