

Agadir

Taфраoute

Ouarzazate

12/18 Mai 2013

# RALLYE du

# MAROC



*Trophée Pierrot Landereau*

# HISTORIQUE

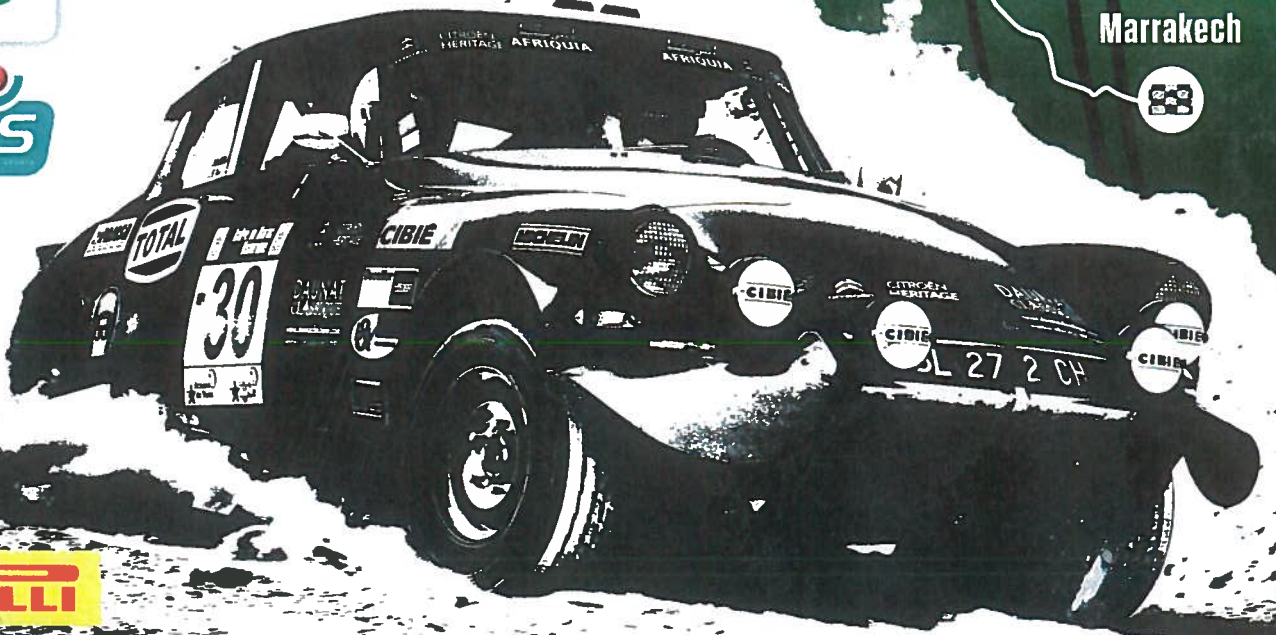
Depuis 1934, la course continue

Merzouga

Ifrane

Bin El Ouidane

Marrakech



[www.rallyedumaroc-historique.com](http://www.rallyedumaroc-historique.com)



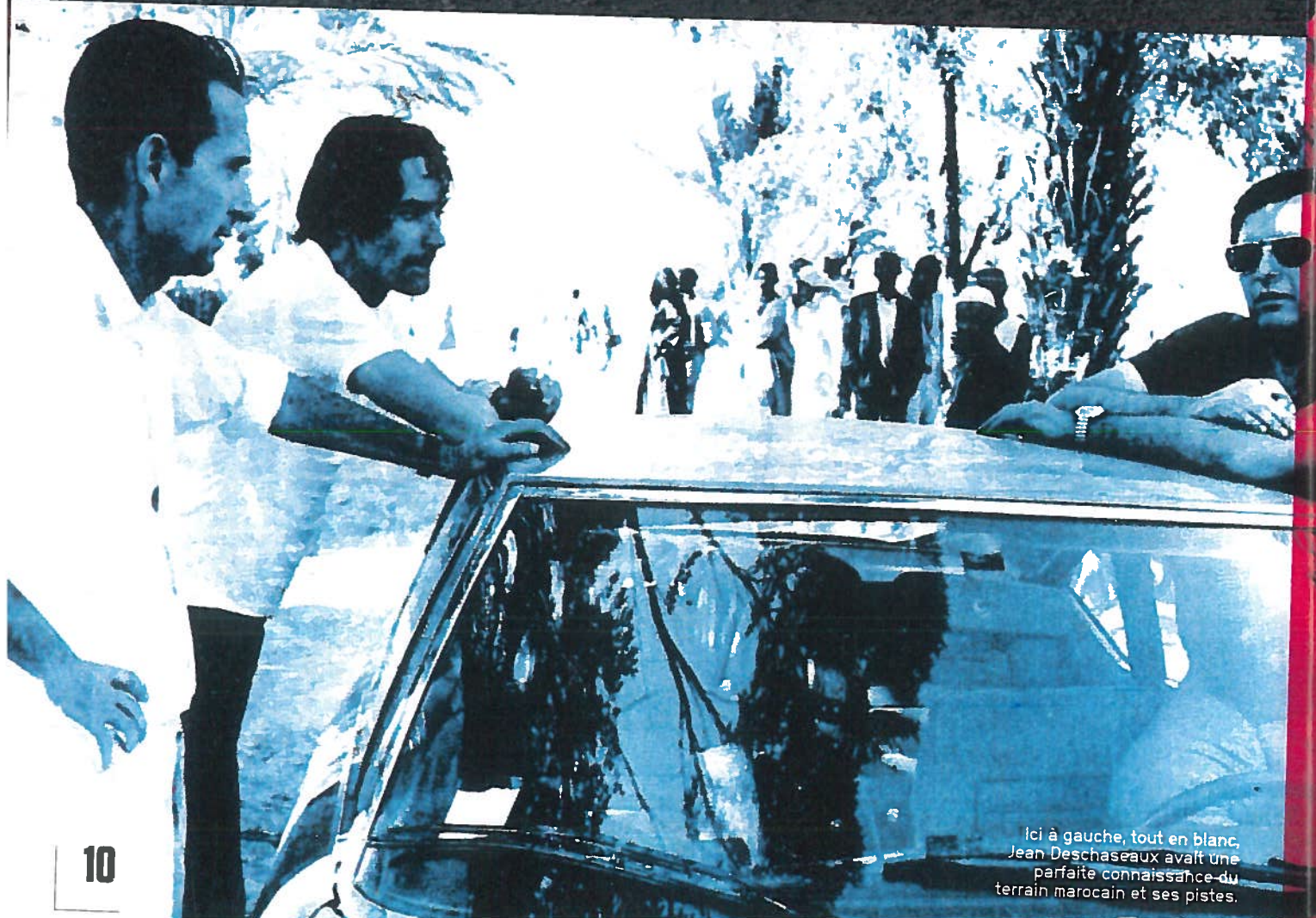
LE SOIR

Rallye  
du Maroc  
Historique  
2013

Jean Deschaseaux dans  
le texte : «Waldgaard a  
l'air surpris par la terre  
marocaine. Il a couru au  
Safari mais il n'a terre et  
terre et ici, vraiment, on  
route sur la tufe.» Cette  
image en témoigne...

# JEAN DESCHASEAUX

Jean Deschaseaux est décédé en fin d'année dernière, à l'âge de 86 ans. Ce franco-marocain, avec deux victoires et de très nombreuses places d'honneur fut des années durant un véritable ambassadeur du Rallye du Maroc. Rendons lui hommage, au travers du portrait que dressait Dominique Faivre-Duboz, lors du Maroc 1972, pour L'Est Républicain...



Ici à gauche, tout en blanc,  
Jean Deschaseaux avait une  
parfaite connaissance du  
terrain marocain et ses pistes.



« Vous êtes de L'Est Républicain ? C'est le journal qu'ils lisent chez nous, à Plombières ».

Ce disant, Jean Deschaseaux a souri comme il ne le fait jamais. A pleines dents.

Plombières (NDLR : dans les Vosges, dans l'est de la France pour ceux qui...), en fait, est le berceau de sa famille. Lui est bien né au Maroc, en 1926, de parents venus s'installer là en 1918.

Taille moyenne, mince de partout, front, épaules, hanches, il a le profil de Chaban-Delmas (NDLR : le premier ministre de l'époque...). Un Chaban ascétique et secret, échappé d'un conte espagnol. Il fait aussi peu pilote qu'il est permis. Waldegaard, Bochnick, Romaozinho se reconnaissent en tenue de travail : blue jean, polo éponge, espadrilles de toile. Lui « se promène sur la piste » en pantalon de Tergal et chemisette blanche.

### Ni ceinture, ni double débrayage

Au volant, c'est un démenti vibrant que l'on attend du vainqueur 1971 de l'épreuve.

Pas de ceinture de sécurité, pas de double débrayage, même pour accrocher la seconde à 70 km/h, pratiquement pas de note pour l'itinéraire.

L'épreuve spéciale du Tizi n'Test est à jamais gravée dans sa mémoire : « Du temps où j'avais une exploitation forestière au sommet du col, j'ai fait le trajet des milliers de fois au volant de mon camion ».

Il lâche cela sans enflure. Au contraire.

Pour s'excuser des prouesses qu'il réalise sans navigateur dans les lacets de la route de terre battue.

« La ceinture, vous êtes contre ? »

Monument de courtoisie, il ne se cabre, ni ne se dérobe. Il explique :

– « Nnnnnnon. Je suis même pour. Mais personnellement je fais de la claustrophobie là dedans. Et puis, elle n'est reconnue utile que jusqu'à 100 km/h, non ? »

### « Je ne sais même pas ouvrir le capot »

Il y a plus renversant. En plein essai de vitesse, au sortir de Tata, voici que s'allument au tableau de bord l'elliptique

rouge « STOP » et le thermomètre d'eau. Deschaseaux coupe les gaz, se gare sur le bord de la piste et laisse tomber ces mots historiques :

« Et dire que je ne sais même pas comment on ouvre le capot de cette voiture. »

« ?????? »

« Eh bien non, je n'ai jamais eu à le faire... »

Que pense-t-il de Waldegaard ?

« Il a l'air surpris par la terre marocaine. Il a couru le Safari, mais vous savez, il y a terre et terre. Ici, vraiment, on roule sur la lune. »

Monument aussi de simplicité, il ne met aucune affectation dans ses mots et attitudes. Il ne joue pas au « rallyeman pas comme les autres ». Il est différent...

NDLR : Jean Deschaseaux remporta par deux fois le Rallye du Maroc, son épreuve fétiche dont il connaissait le moindre kilomètre et toutes les subtilités : en 1955 au volant d'une Peugeot 203 et en 1971 avec la Citroën SM et son fidèle équipier, Jean Plassard. Et on ne compte pas les nombreuses places d'honneur les autres années...



**Le Maroc 1971 était la première sortie en course de la Citroën SM à moteur Maserati. Il y avait deux voitures, pratiquement de série, au départ. Si Jean Deschaseaux brilla, Jean Vinatier renonça après des problèmes de transmission.**

Rallye  
du Maroc  
Historique  
2013



# LA FRENCH CONNECTION

L'une des facettes de Fred Daunat est de maintenir en état les voitures du Patrimoine Citroën. Il a ainsi pu reconstruire à l'identique SM «Bandamax» et la DS Coupé de Jean-Jacques Julien.

Pour Fred Daunat, Citroën, c'est bien plus qu'une très longue histoire. A son sujet, on peut parler d'une véritable vénération pour la marque aux chevrons ! En quelques années, le « *Daunat Classique* » s'est forgé une réputation sans faille, en compétition historique comme dans la restauration de... Citroën anciennes !





Pour Fred Daunat, les activités du «Daunat Classique» ont pris le pas sur les activités habituelles du garage. Sauf pour les clients les plus fidèles.



Tout commence à la période où l'on porte encore des culottes courtes. Nous sommes à la fin des années soixante et Papa Daunat vient d'ouvrir un garage (1967) à quelques dizaines de kilomètres de la capitale, vers l'ouest. « Mon père travaillait chez Simca jusqu'alors. Et comme il quittait l'entreprise, Simca n'a pas voulu lui donner le panneau de la marque. Et il s'est alors tourné vers Citroën. Il a commencé tout seul, avec ma mère pour tout l'aspect administratif. Et comme il était excellent mécanicien, sa clientèle a grossi et il a pu grandir avec d'autres mécaniciens. Et puis je suis arrivé... Mes parents m'avaient poussé à faire une école de gestion alors que c'est la mécanique qui m'intéressait et que j'avais apprise à ses côtés. Aujourd'hui, je leur dis merci... »

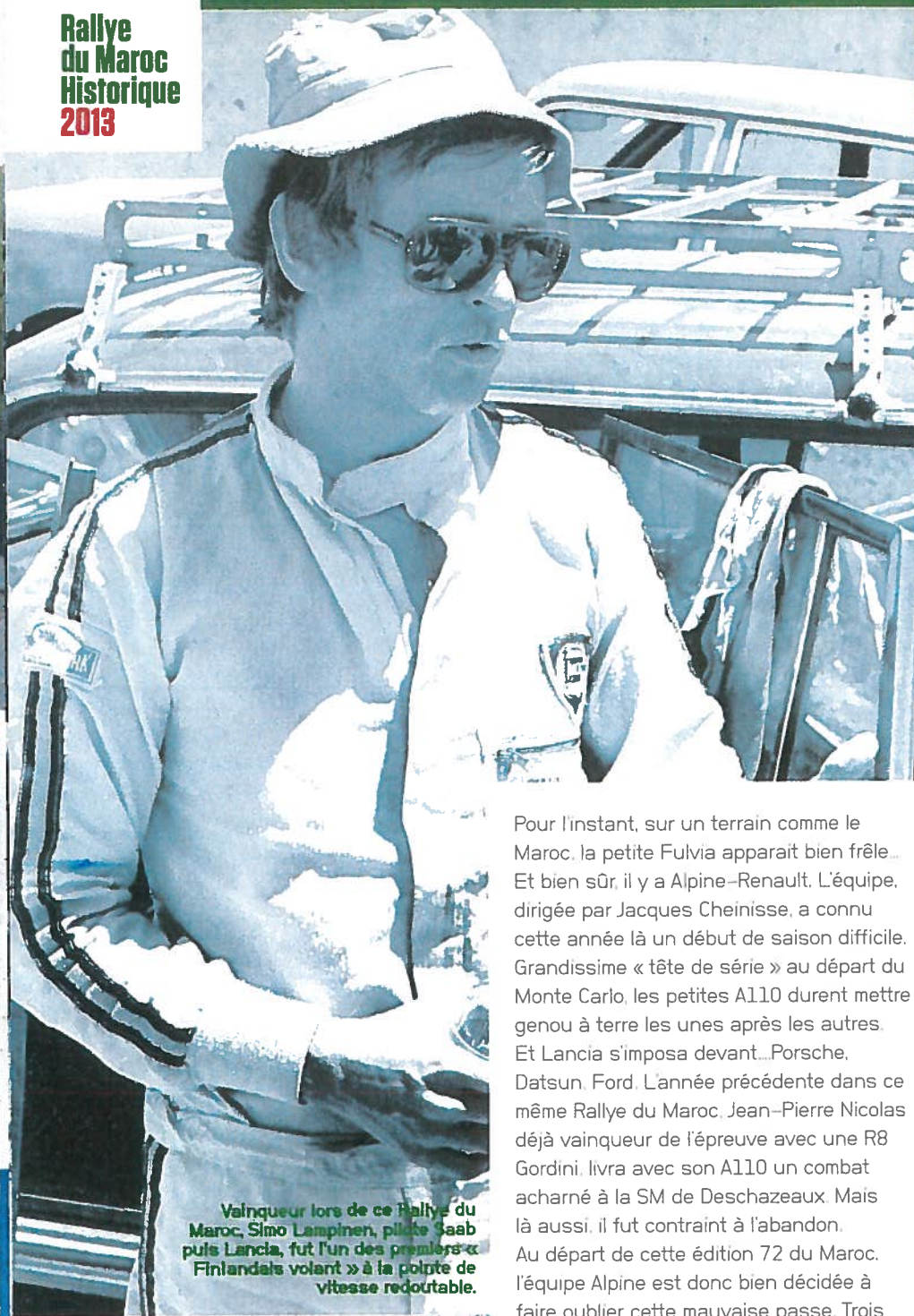
Très vite, donc, le virus contamina le jeune Frédéric. « J'épluchais toutes les revues qui sortaient à l'époque et notamment celles qui vantaient les exploits de la marque aux chevrons en compétition. » Les DS avaient fait de certains rallyes une spécialité.

**Beaucoup plus puissante qu'à l'époque (180 ch minimum !), agile, efficace, la DS Coupé est devenue une voiture de course redoutable.**

une chasse gardée, presque. Des rallyes, souvent africains, où la difficulté du terrain était à même de mettre en avant les qualités de suspension de la berline française, de sa traction avant encore peu répandue à l'époque notamment sur la neige comme au Monte Carlo ou les pistes de terre. « Dans ma chambre, je refaisais les courses. La compétition me passionnait, évidemment. Ado, avec un copain, on s'était remonté de vieux karts et le week-end, quand le garage et la station service étaient fermés, on se traçait un slalom devant le garage. A l'armée, à Orléans, j'étais évidemment mécanicien et c'est moi qui allais chercher les pièces nécessaires, notamment chez le concessionnaire Citroën Franck Delaroche. Et là, il y avait une Dyane Cross. Je me suis mis en tête de construire une 2CV pour les courses de 2CV Cross. J'ai épluché la réglementation et j'ai construit une voiture tout seul. Elle respectait à la lettre la réglementation. A ma première course à Vannes, ma voiture ne suscitait

que des rires moqueurs. Tous m'ont vexé et je me suis juré de tous les n... un jour. Cela a mis quatre ans mais j'ai réussi et je suis devenu champion de France. C'est là que j'ai connu Jean-Jacques Julien qui courait également. C'est là que j'ai connu Eric aussi qui s'occupe des voitures de course aujourd'hui. Eric a été aussi champion de France par deux fois. Jean-Jacques, lui, a été vice-champion de France. Lui m'a appris à faire de belles voitures. D'un dimanche à l'autre, sa 2CV était toujours impeccable bien peinte. C'était une école formidable. Une fois champion de France, j'ai arrêté la compétition. Jusqu'en 93, je crois, où je suis parti en Espagne faire une Baja avec un Toyota. Ça m'a bien plus mais je n'avais pas les moyens de poursuivre plus loin. Et puis en 2006, j'avais un ami voisin dont l'épouse connaissait bien Patrick Peter. Il m'a emmené voir le départ du Tour Au'ô au Trocadéro. Il se trouve que j'avais également





Vainqueur lors de ce Rallye du Maroc, Simo Lampinen, pilote Saab puis Lancia, fut l'un des premiers « Finlandais volant » à la pointe de vitesse redoutable.



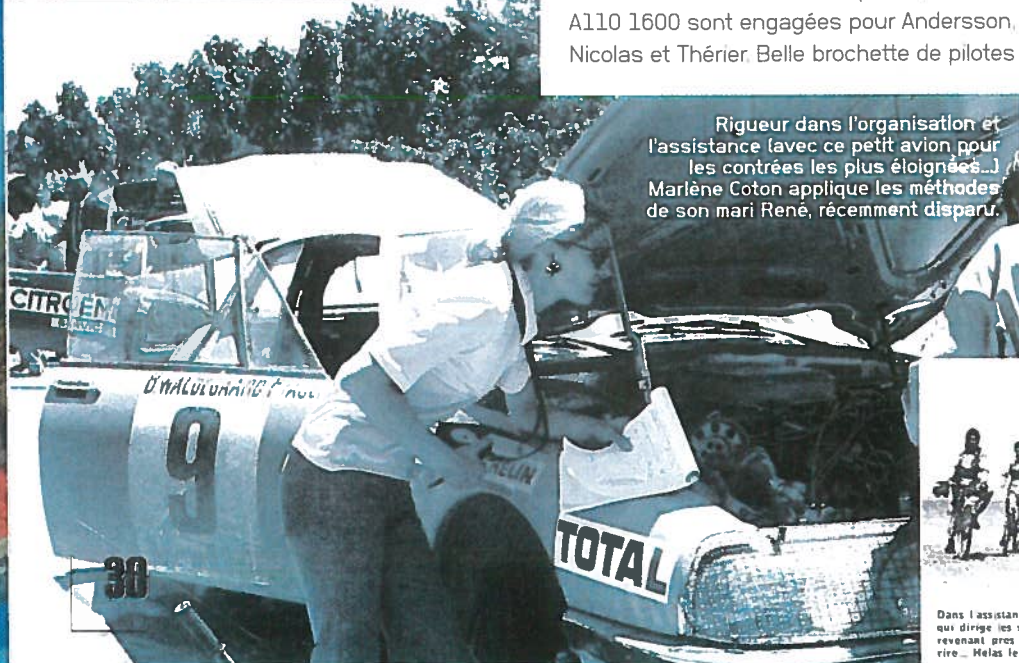
L'équipe Alpine de Jacques Cheinisse est venue en force avec trois A 110 1600 pour Ove Andersson, Jean-Luc Thérier et Jean-Pierre Nicolas.

Pour l'instant, sur un terrain comme le Maroc, la petite Fulvia apparaît bien frêle... Et bien sûr, il y a Alpine-Renault. L'équipe, dirigée par Jacques Cheinisse, a connu cette année là un début de saison difficile. Grandissime « tête de série » au départ du Monte Carlo, les petites A110 durent mettre genou à terre les unes après les autres. Et Lancia s'imposa devant...Porsche, Datsun, Ford. L'année précédente dans ce même Rallye du Maroc, Jean-Pierre Nicolas déjà vainqueur de l'épreuve avec une R8 Gordini, livra avec son A110 un combat acharné à la SM de Deschazeaux. Mais là aussi, il fut contraint à l'abandon. Au départ de cette édition 72 du Maroc, l'équipe Alpine est donc bien décidée à faire oublier cette mauvaise passe. Trois A110 1600 sont engagées pour Andersson, Nicolas et Thérier. Belle brochette de pilotes

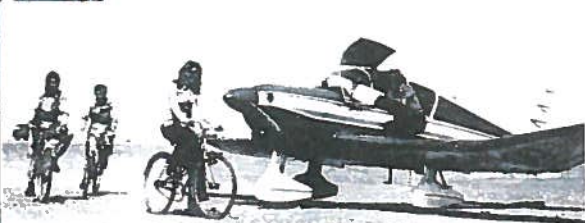
à succès, peut être la plus belle affiche du plateau ! Il y a au départ du rallye plus de vingt voitures d'usine et avec les pilotes privés, voir même semi-privés et très affûtés, il y a 52 équipages au départ et cela constitue presque un vrai record pour le Rallye du Maroc.

### Un véritable marathon !

Le parcours au départ de Rabat s'annonce redoutable. Plus de 4500 km au total dont plus de 1500 km chronométrés. La première étape (Rabat-Fès-Marrakech), à elle seule, comptabilise déjà plus de 2200 km dont près de 700 chronométrés. Le départ de cette seule première étape se fait un mercredi en début d'après-midi pour une arrivée fixée au lendemain vers 20h00 ! Trente heures derrière un volant sans souffler ! Et quels kilomètres, de ceux qui comptent triples facilement. Au menu, des routes goudronnées parfois très sinueuses, de la piste, des pierres, du sable, des oueds parfois en crû, de la montagne. Une difficulté supplémentaire : la circulation locale qui contribue aussi à faire du Maroc une épreuve unique. Et dans ce type d'épreuve, particulièrement éprouvante, c'est très souvent la mécanique qui décide. Elle doit se montrer inflexible quitte à sacrifier la pointe de vitesse...



Rigueur dans l'organisation et l'assistance (avec ce petit avion pour les contrées les plus éloignées...) Marlène Coton applique les méthodes de son mari René, récemment disparu.



Dans l'assistance prévue par Citroën l'avion de Robert Lacaze avait été requisitionné. Voici Marlène qui dirige les services sportifs de Citroën depuis la disparition de son regretté mari, le fameux René revenant près de l'avion posé dans le Sud marocain avec deux mécaniciens. Marlène avait encore tiré... Hélas le destin ne lui a pas été favorable.