

Rallye du Maroc / Shamrock 2009

Par Alain "Rarebird" Rossignol



1 Sur sa Mégane aux couleurs MD Sport conçue par Michel Gambillon et re-motorisée par un gros V8 Chevrolet, Jean-Noël Julien et Christophe Crespo n'ont pas laissé leur part aux chiens. Ils montent sur la 3^e place du podium final, loin derrière les deux inaccessibles BMW, mais devant tous les autres.

2 Le bel automne de Jean-Marie Davoy ! En septembre, il remporte les 24 Heures de France avec le Team Vincendeau et en octobre, il s'offre la victoire en deux roues motrices au Shamrock navigué par Marc Jourdan, sur un Buggy MD Sport, à la 4^e place du général...

3 Smule, la hargne ! Inaltérable et inusable, Étienne Smulevici, après tant et tant d'années passées à écurer les pistes est toujours capable de nous étonner. Il ne lâche rien,

il n'abdique jamais et il croit toujours à sa chance. Il a raison, ça marche ! En dépit d'un gros problème de boîte bloquée dans les dunes lors de la 3^e étape qui lui a coûté beaucoup de temps, il termine 6^e et second des deux roues motrices... Une belle carrière s'annonce !

4 Très belle performance pour le Wildcat de LH Assistante de Lachaume et Brucy. Un véhicule fiable et performant, un pilote doté d'un beau coup de volant et un navigateur ex-motard d'usine, à l'expérience incomparable, c'est le cocktail gagnant sur ce type de rallye. Ils terminent à une très flatteuse 5^e place finale en se payant le luxe de s'offrir un magnifique 2^e temps, intercalé entre les BMW, lors de la 5^e étape, aussi difficile en franchissements qu'en navigation.

Une nouvelle race de rallyes

On préférerait nettement se consacrer au sport et rien qu'au sport... Ce Shamrock organisé pour la première fois dans la région de Zagora au Sud du Maroc était une sorte de prototype des épreuves formatées "Desert Trophy" voulue par NPO. Le choix de Zagora, plutôt que Laayoune précédemment, est plutôt une bonne idée : la région est nettement plus belle et aussi beaucoup plus accessible quand on vient d'Europe. Les pistes y sont beaucoup plus variées et il y est relativement facile d'y tracer les

fameuses boucles quotidiennes à parcourir deux fois, principe du Shamrock, sans trop s'éloigner de Zagora, épice d'un rallye qui se veut sédentaire. Ça rend la vie plus facile aux assistances, ça diminue les coûts et ça permet à ceux qui ne viennent courir "que pour le fun" de ne faire que la moitié des étapes si elles suffisaient à les rassasier. Certaines des étapes, tracées sur des boucles nettement plus longues que celles du Shamrock original, étaient d'ailleurs fort roboratives, un peu trop même pour les amateurs qui pensaient trouver, comme d'habitude à

tous et même pour l'organisation qui dans la troisième étape disputée dans les copieuses dunes de Chegaga, a dû empêcher la quasi-totalité des volontaires de prendre le départ de la deuxième boucle de peur qu'ils n'y passent la nuit.

En intégrant le défunt Rallye du Maroc, le Shamrock est devenu un rallye plus difficile où les pros trouvent leur compte sur un échantillonnage de pistes au profil varié, des dunes aux pistes caillouteuses et (parfois très) cassantes en passant par un peu de hors piste et où la navigation tient une place importante. Cela fait de ce rallye une épreuve très

sélective où il est d'autant plus dommage que Peterhansel, faute de concurrence, ait fait un cavalier seul, parce que le terrain se prêtait parfaitement à un match au sommet entre virtuoses du coup de volant. Il convient juste, de l'aveu de Stéphane Clair lui-même, de trouver une formule de découpage des doubles boucles qui le rende plus praticable aux purs amateurs.

On peut aussi regretter que le centre névralgique de l'épreuve ait été situé dans un hôtel dans le centre de Zagora, qui n'a pas convaincu grand monde surtout au chapitre de la restauration (tout le monde ou