



LE SYSTÈME
STOP/START
À L'ESSAI

OFFRE
EXCEPTIONNELLE
DEUX MAGS
POUR LE PRIX D'UN

40 PAGES INDISPENSABLES

SPÉCIAL NEIGE

De 21 600 à 47 200 €

RENAULT KOLEOS / VOLKSWAGEN TIGUAN
NISSAN QASHQAI +2 / SUZUKI GRAND VITARA
MITSUBISHI PAJERO LONG // JEEP WRANGLER UNLIMITED

6 BEST-SELLERS
ENTRE LES MAINS DE BRUNO SABY



**ENTRETIEN, CONDUITE,
CENTRES TOUT TERRAIN...**
TOUS LES CONSEILS DES PROS
POUR BIEN PROFITER DE L'HIVER

TESTS : PNEUS HIVER « SUV »
- CONTINENTAL 4x4 WINTER CONTACT
- BRIDGESTONE LM-18
TOUT POUR LA SÉCURITÉ...

CALENDRIER 2009 : PLUS DE 220 BALADES ET RAIDS



TRANSAFRICAINE
C'est ça l'Afrique !



PRÉPARATION
Une Wrangler TJ polyvalente



ÉGYPTE
Sur les traces des pharaons

M 01424 - 234 - F. 5,50 € - RD 784

TEXTE ET PHOTOS: YOHAN GENOUVRIER

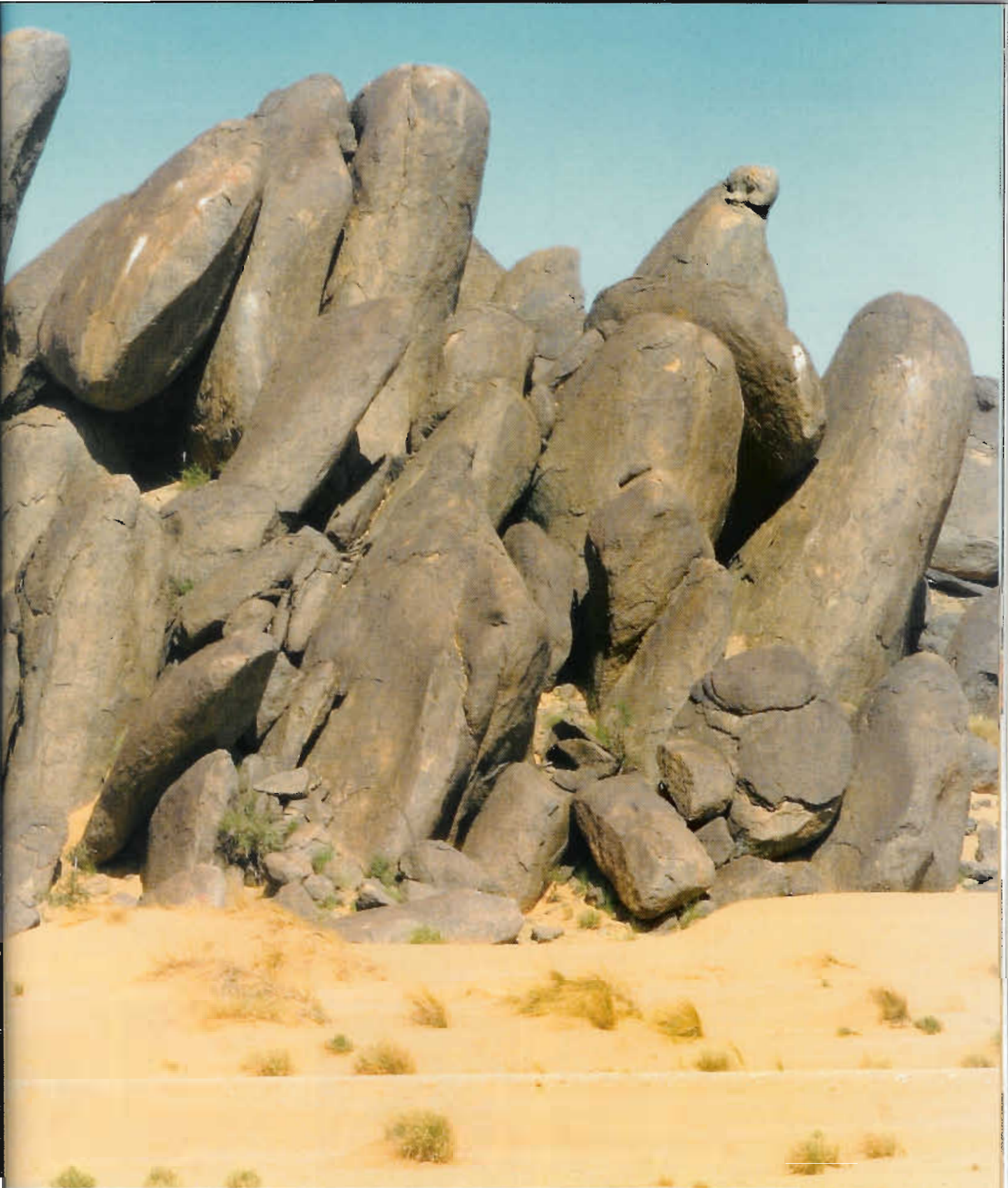
L'AVENTURE AUTHENTIQUE

95 ÉQUIPAGES ONT PARTICIPÉ CETTE ANNÉE À LA TROISIÈME ÉDITION DE LA TRANSAFRICAINE CLASSIC, LE RALLYE-RAID DE RÉGULARITÉ ORGANISÉ PAR PATRICK ZANIROLI DE PARIS À DAKAR. ILS SE SONT ÉLANCÉS DE LA DÉFENSE, COMME L'ANNÉE PASSÉE, EN VUE DE REJOINDRE LES RIVES DU LAC ROSE SANS ENCOMBRE ET SURTOUT D'EN PRENDRE PLEIN LES YEUX.

La TransAfricaine Classic, premier rallye-raid de régularité dont la réputation n'est plus à faire, a cette année encore remporté un franc succès. Avec 95 équipages inscrits, la course a une fois de plus offert son lot de surprises, d'émotions et de

rebondissements spectaculaires. Pour les douze équipages belges, le coup d'envoi a été donné depuis Bruxelles par Ari Vatanen, ancien champion du monde des rallyes et quadruple vainqueur du Dakar, avant de rejoindre les participants français sur le parvis de la Défense pour un départ

général de la course donné par Jean Sarkozy. Grande nouveauté pour cette édition, les concurrents ont été rejoints à Alès, au troisième jour de course, par 17 équipages au volant de Citroën 2CV et Mehari. Partis de Cassis, les «2 pattes» s'étaient fixé pour objectif d'atteindre Dakar en parallèle



de la TransAfricaine, empruntant tantôt le bitume, tantôt les pistes lorsque les conditions de pilotage le permettaient. La course a pris cette année le bateau au départ de Sète pour Tanger, au Maroc. Le bateau affichant un retard de 12 h a contraint les organisateurs à neutraliser la première

étape marocaine et les concurrents ont effectué la liaison de nuit, par grand froid, en passant par des cols enneigés jusqu'au bivouac de Rich. Peu reposés, tous se sont lancés dans la seconde étape marocaine, liant Rich à Tagounite en passant par les magnifiques zones désertiques et sa-

bleuses de Merzouga. Les températures glaciales ont vite été oubliées face aux 40°C régnant dans l'erg Chebbi. Difficile pour la plupart des équipages d'apprécier la beauté du site au vu de la concentration nécessaire à la navigation au cœur de ces dunes majestueuses.

ÉVÉNEMENT

TRANSAFRICAIN CLASSIC 2008

IGNACIO LIVINGSTONE EN SOLO

Baptisé «Livingstone» par la plupart des concurrents, eu égard à son chapeau original, l'Espagnol Ignacio Corcuera, n°207, a remporté la TransAfricaine en partant seul au volant de son Mitsubishi Pajero de 1992. Seul à la navigation et au pilotage, sans assistance, inutile de dire qu'ignacio avait peu de chances d'arriver à Dakar sans encombre. Mais la force de caractère du Basque lui a permis de tenir tête aux pièges africains, et ignacio était bel et bien présent au lac Rose, se classant 23^e en catégorie Classic. Homme de cœur, il est intéressant de noter qu'il n'a pas hésité à rendre service à de nombreux concurrents, comme ce fut le cas pour Antoine Sanchez. Il a joué les taxis, le ramenant de 120 km du bivouac de Tan-Tan, puis de nouveau jusqu'à sa voiture avec la pièce réparée, avant de jouer les guides pour regagner le bivouac vers 1h30 du matin. Chapeau Livingstone !

QU'EST-CE QU'UN RALLYE-RAID DE RÉGULARITÉ ?

PASCAL LABOUREAU ET ÉRIC LUANS, ÉQUIPAGE N°111, NOUS EN EXPLIQUENT LE PRINCIPE...

Éric : «La course de régularité a pour principe d'imposer des moyennes de vitesse aux concurrents. Le contrôle s'effectue par Intrack, un instrument capable de calculer la position et la vitesse du véhicule par satellite. Les participants suivent un road-book et ont pour obligation de passer par les points GPS indiqués au risque d'être sanctionnés.»

Pascal : «On donne souvent le beau rôle au pilote, mais la victoire en rallye-raid de régularité est entre les mains du co-pilote. C'est lui qui gère le timing, le cap et les trajectoires du véhicule, se référant aux calculs qu'il a effectué la veille.»

Les Volkswagen Ittis, légères, ont su monter le chemin, et cette journée s'est déroulée sans véritable encombre. La troisième étape, entre Tagounite et Tan Tan, s'est résumée par un point d'orgue, le passage dans les dunes ocre de l'erg de Chegaga, avec une pointe de vitesse sur le lac Iriki et un ultime secteur de régularité sur les pistes empierrées entre Tata et Aït Ouabelli, un village enclavé au bord de la frontière algérienne. Victimes d'un bris de rotule de direction lors de l'étape menant à Tagounite, Antoine Sanchez et Philippe Morille ont heureusement pu réparer leur «Orange Mécanique 2» avec l'aide du team d'assistance Raid 23 de Pascal Patureau. Leurs mécaniciens ayant décidé de s'arrêter dans un hôtel à Ouarzazate, l'équipage s'est retrouvé sans couchage ni rechange dans la froideur de la nuit. La quatrième étape marocaine, faisant la part belle au pilotage, a débuté au bord de l'océan Atlantique, en faisant un crochet non loin de l'Atlas, pour revenir en

bord de mer sur le site grandiose de la Plage Blanche. Certains équipages en ont profité pour établir des records, à l'instar de Alain Christiaens et Benoît Lievens sur Volkswagen Ittis, qui ont remporté le record du nombre de crevaisons, six au total. L'étape Tan Tan - Laâyoune, véritable exercice de navigation au cœur de l'ancien Sahara espagnol, s'est déroulée sous le signe de l'entraide. Depuis le départ de Paris, Michel Blanc dans son buggy Ginomoto et Dominique Richaume sur son quad Yamaha Raptor 700 ont roulé ensemble. La plupart du temps, c'est le buggy a qui effectué l'essentiel de la navigation pour le quad. Une leçon qui a donné des idées au team LMT (n°242, 243 et 250) et à celui des Zèbres (n°236, 237 et 238) qui ont décidé d'unir leurs efforts lors de cette course. Dans ce même esprit, William Hua Wang, professeur de langues originaire de Shanghai (Chine) organisant des échanges académiques avec une université de Marseille, a découvert des



3 QUESTIONS À PATRICK ZANIROLI AU LENDEMAIN DE L'ARRIVÉE DE LA COURSE

Quel est votre sentiment sur cette troisième édition ?

«Notre bilan est particulièrement positif, car cette année encore la preuve a été faite que le rallye-raid de régularité est une véritable course

sportive à dimension humaine. Notre satisfaction est d'autant plus grande que les rallyes africains sortent d'une année difficile. Depuis l'annulation du Dakar en janvier dernier, on nous attendait au tournant. Nous avons travaillé d'arrache-pied, en collaboration étroite avec toutes les autorités compétentes, pour mener à bien notre projet.»

Quels sont pour vous les temps forts de cette édition 2008 ?

«L'étape reliant Aït Ouabelli et Tan-Tan demeure impressionnante à tous points de vue. C'est aussi la preuve qu'en cherchant un peu, il est possible d'innover dans un pays comme le Maroc, qui a été visité par de nombreux rallyes depuis près de trente ans. Je retiendrai aussi le passage en Mauritanie, qui aurait pu s'avérer problématique si tout n'avait été parfaitement préparé, tant de notre part que de celle des autorités mauritanienne, qui ont tout mis en œuvre pour que notre passage se déroule sans le moindre problème. Et puis la traversée du bac à Rosso. Là, les souvenirs de trente ans jaillissent. On repense aux premiers rallyes avec Thierry, lorsque le Sénégal était en vue...»

Au terme des trois premières TransAfricaine Classic, le rallye-raid de régularité est-il selon vous une bonne alternative ?

«Je le pense sincèrement. Cette année, 40% des équipages en étaient à leur deuxième participation et cela s'est ressenti sur le terrain. Depuis la première édition, en 2006, chaque année a apporté ses enseignements et nous n'avons cessé d'améliorer toutes les composantes de cette nouvelle discipline. La prise des temps avec le GPS a été une innovation déterminante. De plus, il n'est jamais facile de faire cohabiter six catégories de véhicules parfois très différents en termes de capacités sur un seul et même parcours. Cette année, la présence de la 2CV/Melari Cup sur la TransAfricaine a ouvert une nouvelle réflexion sur cette question. Dans le même ordre d'idées, nous songeons déjà à de nouvelles solutions pour mieux équilibrer le parcours de nos véhicules les plus anciens, engagés en catégorie Historic.»



LES VAINQUEURS

Contre toute attente, l'équipage n°238, composé de Sylvain Mautret et de Gabriel Roy au volant d'un Nissan Patrol GR Y60, a été sacré dans la catégorie la plus disputée, la Classic. Il s'en est fallu de peu, une petite erreur de navigation de la part de l'équipage vainqueur l'an dernier, le n°213, composé de Yvan Pierre Dard et Christel Paris, lors de la dernière étape, pour que le n°238 l'emporte. «Il faut arrêter de jouer avec nos nerfs !», s'exprimait Sylvain Mautret à l'arrivée de la dernière étape. Heureux, ce dernier compte s'inscrire l'année prochaine en catégorie Historic au volant d'une Citroën CX.

paysages jusque-là totalement inconnus grâce à son pilote Jean-Paul Leonardi (Mercedes ML), pour qui il a effectué la navigation entre deux photos souvenir. La dernière étape 100 % marocaine a été marquée par l'abandon de Dominique Richaume, victime d'une chute de son quad juste avant l'arrivée et rapatrié au bivouac par hélicoptère médicalisé. Les Marseillais Franck Rubio et Jean-François Vautier ont quant à eux fait une arrivée remarquée à Dakhla, à la suite d'une casquette de leur Mitsubishi Pajero. Plus de peur que de mal heureusement, et la journée de repos a suffi pour réparer l'essentiel. Sous le signe de la mécanique, la journée de repos à Dakhla a été la bienvenue pour la majorité des concurrents. L'étape reliant Dakhla à Bou-Lanouar a été celle du passage en Mauritanie, toujours difficile. Cela s'est avéré être un franc succès. Aucun retard n'a été à déplorer le soir au bivouac du bord de la voie ferrée reliant Nouadhibou à Zouerat, hormis les

Citroën 2CV et autres Mehari, victimes de nombreuses crevaisons. Après une bonne nuit de sommeil, quelque peu dérangée par un train chargé de minerais d'une longueur de 2 km et dont le passage s'apparentait à un tremblement de terre, les concurrents ont repris le départ de la course en direction de Akjoujt, à 615 km du bivouac. C'est à travers des paysages à couper le souffle, entre sable, poussière, et roches noires, que le Toyota HDJ 80 de Dominique Janneau et Patricia Chevalier a effectué des tonneaux, ne provoquant que des dommages matériels. La seconde étape 100 % mauritanienne a eu pour destination Idini, et pour passage obligé la passe de Tizéguine, plantée au sein d'un cordon de dunes. Sous un soleil de plomb, les équipages ont effectué les quelque 400 km de piste les plus piégeux de cette TransAfricaine. Depuis Idini, au cœur des dunes de sable couleur ocre, la course s'est enfoncée dans la savane lors de la dernière étape mauritanienne, direction Richard Toll



- 1 La solidarité est une valeur impérissable sur la Transafricaine, preuve en est ce sauvetage à la sanglée de la petite Ilitis par le Range Rover n°212.
- 2 Le basque Ignacio "Livingstone" Cocuera a gagné le respect de tous, réalisant l'exploit d'arriver jusqu'à Dakar au volant de son Mitsubishi Pajero sans co-pilote.
- 3 L'équipage n°213 composé d'Yvan-Pierre Dard et Christel Paro a été accueilli en chanson au Lac Rose par une cinquantaine d'enfants de la fondation Fomeco de Mbourg.

- 4 Quels que soient les véhicules, chacun partage les mêmes joies, mais aussi les mêmes galères à l'instar de l'équipage 607, ici s'afférant sur le train avant de la 2CV.
- 5 Chaque épreuve possède son lot de surprises. L'équipage n°242 en fait ici les frais après avoir suivi de mauvaises traces lors de la seconde étape mauritanienne.
- 6 Lors de la journée de repos à Dakhla, chacun s'est détendu comme il pouvait. Patrick Zaniroli a accepté avec plaisir d'effectuer une partie de pétanque avec l'organisation.

LE PETIT LULU À LA FÊTE

L'an dernier, en arrivant à Lompoul, Dominique Eliot, ambulancier au SMUR d'Alençon dans l'Orne, mais aussi l'un des membres de l'organisation, avait aidé une femme à accoucher, sous un arbre en bord de route. En échange, le nouveau-né a été prénommé Dominique, et «Lulu» a accepté d'en devenir le parrain, héritant par là même d'une parcelle de terre dans la région. Après une année d'échanges de courriers, «Lulu» est repassé voir son filleul pour lequel il a créé l'association «Petit Dom».

UNE MAIN TENDUE VERS L'AFRIQUE...

La TransAfricaine est l'occasion, depuis trois ans, d'effectuer de nombreuses opérations humanitaires, notamment en faveur des enfants, dans les pays traversés. Outre une remorque transportant plus de 25 m³ de matériel (chaussures, baskets, ordinateurs...) pour l'association Africa Run chargée derrière le PC course, un semi-remorque complet de l'association TransAfricaine Amitié Afrique empruntait la route en parallèle de l'événement. Il contenait entre autres 10 m³ de marchandises, soit onze palettes de patchs antimoustiques (235 000 patchs) récoltés par l'association l'Allumeur De Réves, ainsi qu'un grand nombre de livres, fournitures, vélos, cerceaux collectés par l'association ETC conjointement avec le collège Jules Verne de Rueil Malmaison, fournitures servant à aménager un centre de petite enfance au Sénégal construit par les jeunes de l'association en août dernier.



LES DEUCHES AU CASSIS-DAKAR

Grande nouveauté cette année, la TransAfricaine Classic a intégré la 2CV/Mehari Cup en coopération avec le Mehari Club de Cassis. En tout, ce sont dix-sept 2CV et Mehari regroupées en deux catégories, Touring et Rallye, qui ont pris le départ de la course depuis Cassis. Malgré une version allégée de la TransAfricaine, les véhicules ont souffert de nombreuses casses et l'on a même assisté à un tonneau de la part de la Mehari n°615. Parmi les concurrents, on retiendra François Dupin, président d'Escapa/Deuches, qui aura fourni une partie des «2 pattes», le pilote émérite Pierre Lartigue, vainqueur de l'épreuve avec son copilote René Lombart, et les frères Frank et Eric Weissner, créateurs de «Moustick», un prototype impressionnant. Les 2CV et Mehari étaient assistées d'un camion, de trois C-Crosser et d'une équipe de mécaniciens du team Citroën Sport fournis par Citroën France.



par la traversée du fleuve Sénégal via le bac à Rosso. Adieu les dunes majestueuses, bonjour la savane et les baobabs. La plupart des concurrents sont arrivés sereins au Sénégal, heureux d'avoir conduit leur véhicule à bon port. L'accueil de la population locale était comme d'habitude chaleureux et il n'était pas rare de voir des villages entiers saluer la caravane tout au long du parcours. Tracée entre les rives du fleuve Sénégal et la plage de l'Atlantique, l'avant-dernière étape de la TransAfricaine Classic a été l'une des plus difficiles pour les navigateurs. Un véritable jeu de pistes serpentant entre les baobabs géants d'un village à l'autre. Fort heureusement, la plupart des concurrents s'en sont sortis facilement, même si certains ont dépassé les limites, à l'instar de la Mehari n°615 qui a effectué plusieurs tonneaux sans trop de bobos. L'arrivée au magnifique bivouac de Lompoul, niché dans de splendides dunes,

a marqué la presque-fin de l'aventure. Les concurrents ont fêté dignement l'événement, même si deux équipages redoutaient l'épreuve finale du lendemain, les n°213 et 238, à quelques points seulement de la victoire en catégorie reine, la catégorie Classic. L'épreuve ultime s'est déroulée sur le lieu mythique des anciens Dakar, la liaison Lompoul-Dakar, avec un passage sur la plage de Kayar et une arrivée sur les rives du lac Rose. La victoire en catégorie Classic est revenue in-extremis à l'équipage n°238, Sylvain Mautret et Gabriel Roy, à bord d'un Nissan Patrol GR, qui ont tiré leur épingle du jeu lors de la toute dernière étape. La TransAfricaine Classic a pris fin sous le soleil de Dakar dans un air de fête. La plupart des concurrents sont repartis chez eux, dans le froid, la tête pleine de souvenirs chauds, espérant pouvoir participer à l'édition 2009, qui aura lieu cette fois en Égypte. ■

1 Le bivouac de Lompoul a offert sa part de rêve, avec des dunes à perte de vue et un sable aux couleurs enchanteuses.

2 Dans la catégorie "Recent", les Isuzu D-Max ont triché le haut du classement à l'instar de l'équipage n°302, composé de Didier et Jean-Pascal Villechalane et Jean-Pierre Rogeon, qui termine second, à 40 petits points du premier, le n°308, un Isuzu D-Max bien sûr.

3 L'arrivée au bord du Lac Rose est riche en émotions, et de nombreux sénégalais viennent féliciter les participants avec des moyens de locomotion plus ou moins communs.



HISTORIQUES, LES VOLKSWAGEN ILTIS

Un team belge, constitué de deux Volkswagen Iltis, d'une assistance rapide en Mercedes Unimog, et d'une assistance en Toyota Hilux, a rendu hommage à cet ancien véhicule militaire avec lequel Patrick Zanardi avait terminé second au Dakar en 1981. L'une des deux Iltis correspond à 100% au modèle mythique, jusqu'au numéro de course, le n°136. Elle s'est classée 10^e de la catégorie Historique. L'équipage n°136 s'est classé 11^e dans la même catégorie.

L'ÉGYPTE EN 2009

Pour sa quatrième édition, la TransAfricaine Classic changera d'air et quittera le parcours rodé depuis trois ans pour découvrir un nouveau pays, l'Égypte. «Les concurrents demandaient plus de sable», explique Patrick Zanardi, conscient aussi du temps et du budget conséquent que représente la version actuelle de la course. L'épreuve se déroulera dorénavant dans un seul pays et sur une période plus courte, du 8 au 18 octobre 2009. La TransAfricaine Classic 2009 partira du Caire pour dix jours de course complets, sans liaisons routières et avec embarquement des véhicules huit jours plus tôt. Patrick Zanardi s'est associé à JVD, organisateur depuis onze ans du prestigieux Rallye des Pharaons, afin de mettre en place cette nouvelle version de la Transaf. Avec cette nouvelle épreuve, Patrick Zanardi insiste sur le fait que la course de Paris à Dakar n'est pas abandonnée, mais seulement en sommeil, le temps de réfléchir à une nouvelle organisation.

