

SPORT

SCHLESSER, LA SIXIÈME DER !

6^e SONANGOL AFRICA ECO RACE

EN GAGNANT POUR LA SIXIÈME FOIS L'AFRICA ECO RACE, LE RALLYE RAID AFRICAIN HÉRITIER DES DATES ET TRADITIONS DU VRAI DAKAR, JEAN-LOUIS SCHLESSER A ANNONCÉ SA DÉCISION DE PASSER LA MAIN. À DÉFAUT DE RACCROCHER LE CASQUE DÉFINITIVEMENT À 66 ANS PASSÉS, LE MULTIPLE CHAMPION DU MONDE A CHOISI DE NE PLUS PARTICIPER EN TANT QUE CONCURRENT À CETTE COURSE QU'IL A SUPPORTÉ DEPUIS LE DÉBUT DE SA NOTORIÉTÉ INTERNATIONALE, POUR MIEUX SE CONSACRER À SON ORGANISATION. UNE PAGE SE TOURNE, L'AFRICA RACE ARRIVE À MATURITÉ ET IL EST DÉSORMAIS TEMPS POUR SON PROMOTEUR DE LA LASSER PRENDRE SON AUTONOMIE SPORTIVE. AVIS AUX AMATEURS, DÈS L'AN PROCHAIN, LA SEULE GRANDE CLASSIQUE AFRICAINE DE JANVIER JOUERA "COURSE OUVERTE" SUR LE CINÉMASCOPE MYTHIQUE DES PLUS BELLES PISTES DU SAHARA !

Par Alain "Rarebird" Rossignol

Jean-Louis Schlesser, qui emporte sa sixième victoire d'affilée sur l'Africa Eco Race, face cette année à une opposition plus coriace que les années précédentes, a donc annoncé au Lac Rose qu'il allait cesser de courir cette course qui lui tient plus que tout à cœur et qu'il a fait maître et sorcier depuis le début. Il va désormais se consacrer entièrement à son organisation, avec tout de même l'ambition de faire courir son buggy confié aux mains expertes de Thierry Magnati, son copilote surprise de cette année, dans les éditions à venir. "Magnat" nous a prouvé depuis longtemps déjà qu'il était largement à la hauteur de l'enjeu, même si la concurrence s'effrite notablement... Et au-delà encore, le jeune Anthony Schlesser, prêtant sur le rallye l'âme amée et qui brûle d'envie de s'essayer au pilotage d'un buggy dans les dunes, affiche clairement son ambition de mettre ses pas dans ceux de son père. Bon sang ne saurait mentir !



Très malchanceux les années précédentes, le Belge Jacky Loomans, navigué par Frits Diekmans, a enfin imposé son Hilux Overdrive à la seconde place. Schlesser était intouchable, mais personnellement les autres protagonistes n'ont pu simplement approcher le très rapide Loomans et son pick-up V6.



Sur son Hilux rallye, le Producteur arrive à Dakar, il est le dernier de par l'absence d'un moteur par un VW Touareg. Stéphane Henrard et Bruno Barillet ont travaillé avec précision pour faire fonctionner leur "Hilux Rallye" marche au podium. Soomix a la torture par la puissance et le couple supplémentaire du moteur alimenté par le pilotage de haut niveau du Belge. Wessonne avec ses entrées d'arrivée à Dakar, il est le dernier de par l'absence d'un moteur par un VW Touareg.



L'adversaire le plus coriace du Schlesier est le Buggy Afrique conçu par le ingénieur Francis Luyet, amélioré avec maestria par Jean-Antoine Soudier et Denis Ryzand. Avec à l'assaut les accrochages qui sur ses pistes d'essai, les sensations à la bagatelle de quatre victoires d'affilée, c'est le très difficile essai de Akjoujt, dans le désert mauritanien, qui a permis de juger le buggie. Une grande multitude d'hommes acheminaux qui font travailler pendant des heures des serviteurs de juge de paix.

IL a été suffisamment reproché à Jean-Louis Schlesier de s'être saisi de sa propre course, par le refus de comprendre le sens de sa démarche vis-à-vis de l'Africa Race pour qu'il ne soit pas nécessaire de le expliquer les choses exposant lui.

Cette course, n'ayant du refus d'abandonner l'Afrique quand ASO a décidé de partir en Amérique du Sud après l'annulation de 2008, que du désir de perpétuer les valeurs d'un vrai grand rallye africain tel que l'avait imaginé Thierry Sabine et ceux qui ont longtemps porté la flamme après sa disparition, avait un besoin vital d'une figure de proue sportive et médiatique, la moins au début, pour lui permettre de s'ancrer dans le paysage, de faire venir sponsors et médiatisation sans lesquels rien n'est jamais possible.

Jean-Louis, personnalité de premier plan du sport automobile, multiple vainqueur du Dakar et doté d'un palmarès dont bien peu de pilotes pourraient s'enorgueillir, à tenu jusqu'ici, ce rôle, essentiel mais pas forcément confortable quand on est aussi le promoteur de l'épreuve et que l'on s'expose aux reproches d'être à la fois juge et partie.

ON TOURNE LA PAGE...

Évidemment, surtout lors des premières éditions, la concurrence n'était pas encore très virulente, ses victoires ont semblé faciles, trop faciles même aux yeux des détracteurs qui le suspectaient de disposer d'un statut privilégié vis-à-vis des road books très exigeants établis par René Metge et son équipe.

La réalité du terrain a prouvé à plusieurs reprises qu'il n'en était rien, mais le niveau de Schlesier et de son team, que seule une petite poignée de pilotes aujourd'hui encore pourraient seulement envisager de battre à la régulière est tel que face à un plateau contesté pour l'essentiel d'arrivés, même très avertis, la victoire à l'épreuve semble trop facile.

C'était le prix à payer pour que l'épreuve vive, et aujourd'hui, alors qu'elle arrive à



Incroyablement, de l'épreuve de France et du Maroc, sur un buggy construit par ce fabricant, déjà exceptionnellement fiable et d'une efficacité toute épreuve dans les juges mauritanien s'attribuent, avec le savoir et sans faire de bruit, il s'agit de la 10^e place du classement auto. Ces deux-là ont tout compris, depuis longtemps déjà, aux vrais rallyes marocains.

Fromont père et fils, Yves et Jean, ont connu quelques déboires sur cette 4^e édition qui les ont empêché de se battre pour le podium, une conquête dans les dunes du Maroc a en particulier un peu chifflonné le silhouette élégante du VW Tarek ex-usine. Mais ils se sont consolés en remportant de belle manière la spéciale inférieure dans les dunes géantes entre Akjoujt et Toulela en Mauritanie, la plus coriace de tout le rallye. Ils terminent à la 10^e place. L'autre buggy Tarek du team, celui de Patrick Martin et Jean Marc, victime de problèmes moteur en fin de parcours, doit se contenter de 30^e rang à Dakar.



... d'assemblages à répétition pour beaucoup de monde en Mauritanie. Le sable était bien mou et les pentes souvent délicates à improviser. Le buggy Sotangara de Philippe Porcheron et de Cedric Fromont, comme tant d'autres, va y payer de lourdes addictions qui lui enlèveront toute chance de podium.



... remporte de belle manière une étape au Maroc, Michel Turan Barrère et Guillaume Fromont ont eu à subir des casses de transmission à répétition qui les empêcheront de conclure l'épreuve par une place sur le podium. Ils auront néanmoins prouvé le gros potentiel du buggy MTE construit par un maître VW, assurément capable de rivaliser avec les meilleures autos du plateau une fois les problèmes résolus. Le talent du pilote basque n'est, lui, plus à démontrer depuis longtemps.



... traditionnels ne furent pas vraiment à la fête. Philippe Thiantat et Jean-Louis Juchault hissent leur Land Cruiser au 25^e rang et remportent ainsi leur duel en T2 avec le second KD3120 engagé, celui de Marc Arzevan et Eric Lamm [37].

maturité, que la machine est désormais bien rodée, que sa notoriété publique commence à s'installer face à un Dakar délocalisé qui ne suscite plus de notre côté de l'Atlantique qu'un intérêt pâle et distant, l'Africa Eco Race peut se permettre de se passer de tuteur, Jean-Louis Schlesier va donc enfin désormais son costume d'organisateur et se contenter, en outre, de faire courir ses fameux buggies bleus avec d'autres pilotes au volant.

Au-delà de ce qu'il refuse quand même d'appeler une "retraite sportive" : « Je continuerai à courir sur d'autres épreuves pendant la saison » assure-t-il, l'Africa Eco Race a tourné à Dakar une page décisive de sa jeune histoire. Elle est maintenant une course comme une autre.

Les ambiguïtés, pour la plupart sans fondements, qui retenaient encore nombre de pilotes et de teams de premier plan de revenir courir en Afrique en dépit de leur avers, sont maintenant livrés à place au sport ! La 7^e édition, en 2015 sera la véritable An 1 de l'Africa Eco Race.

DU BEAU MONDE
Pour la 6^e édition qui vient de se terminer au Lac Rose, la victoire du buggy Schlesier, copiloté cette année par un "maître du saquet de droite" de luxe nommé Thierry Magnaldi lui fait une sorte de passage de relais entre le "maître" et "l'élève", car en 2015 Magnaldi devrait prendre le volant du buggy, si elle était encore largement probable, n'était pourtant pas acquise d'avance.

Au fil des années, le plateau de l'Africa Race a défilé de s'élever en nombre haute à la stagnation économique générale qui rend les sponsors frileux, a pris très nettement du muscle et les très belles autos, bien pilotées et maintenues dans des contextes d'assistance très professionnels ne manquent pas.

Entre le Hongrois Szalay et son Opel Mokka officielle, le Belge Loomans et son Hilux Overdrive, le Basque Turan Barrère et ses deux buggies MTE, les VW Tarek ex-usine des Français Fromont et Martin, le gros buggy VW Sotangara de Porcheron et celui Buggy Afrique du Marocain d'adoption Sobatier, la Mégane V6 MD Sport du Français

Julien, le Dubois Civ du Belge Herrard, le Prots & Forcé du Rasse Mepenskiy, sans même parler des Bowler, Springbok et autres Predator ou RMA à la finition impeccable, les vérifications à Saint-Cyprien avaient fort belle allure. Et le public venu en masse y assister par une fin décembre méditerranéenne douce et ensoleillée, ne s'y est pas trompé. L'appât du public pour les grands rallyes africains est toujours bien là et il suffirait d'un mercredi à être d'un prologue en France, pour que le feu reparte des épreuves encore chaudes.

Longue liaison vers le Sud de l'Espagne, traversée nocturne de la Mare Nostrum sur un bateau neuf, d'une qualité irréprochable, premières étapes glaciales dans le Moyen Atlas et brouillards congelés autour d'un grand feu de bois... On est bien dans la pure tradition des épreuves Dakar avec un rythme en berne d'assommer les premiers jours, mais bien sûr les leçons que sur les spéciales longues et exigeantes.

Sébastien se porte au premier plan en gagnant une spéciale, Tunis-Berbers aussi, Lormans, Szalay et Herrard pointent dans les hauts de tableau, mais Schlessar surveille (à du coin de l'œil et sur du Maroc, après une longue plongée vers le Sud et une journée de repos au bord de l'océan à Dakhla, en tête mais avec une avance qui n'a rien d'exagérément confortable.

UN VRAI RALLYE EXTRÊME

La Mauritanie, pour laquelle René Matgé annonçait de très grosses étapes de dunes (personne n'a été déçu, certains passages d'ergs, dont celui du kilomètre 40 dans l'étape Akjoujt-Tiouta qui restera dans la légende avec respect, étaient de loin les plus arides jamais vus en rallye raid) avait calmé les ardeurs de Sébastien qui pensa beaucoup de temps passé dans l'herbe à chameaux et permettre à Schlessar de respirer un peu et de gérer au mieux sa petite avance.

Les spéciales de la seconde semaine auront été toutes des gros morceaux, et même si la météo nous a évité le vent de sable et les habituelles séries de nuits dans les dunes pour les dizaines de concurrents bloqués, le ton est vraiment monté d'un cran sur l'Africa Race. La fatigue et le manque de sommeil a mis les nerfs de beaucoup à rude épreuve et on a même commencé à retrouver des ambitions "extrêmes" comme on n'en avait pas connues depuis bien longtemps... Chacun y a trouvé ce qu'il cherchait en Afrique, une vraie course un peu déraisonnable, une confrontation avec soi-même et avec les autres au cœur de l'Afrique, un vrai Dakar...

La réputation de l'Africa Race commence à faire bien au-delà de la sphère Ouest européenne. Les Kazakhs de Mobilix, déjà présents l'an passé, venant cette année avec deux Hummer H2 et une équipe de tourisme Vialto Hi Tech, sont désormais des habitués de l'épreuve...



"Prise de guerre" d'importance faite sur "l'autre Dakar", la venue sur l'Africa de team Opel Mongrie et de son Mikko piloté par l'expérimenté Balazs Szalay et copiloté par le non moins expérimenté Laszlo Bunkóczy. Un gros problème moteur sur la fin de parcours briser à leur élan avant qu'ils ne puissent même gagner une étape.



Xavier Lormand et Guillaume Jorda, les deux stars de Saint-Cyprien n'ont pas pu réaliser leur exploit de l'an passé ou ils avaient sidéré tout le monde de leur maestria. Les capteurs de l'électronique du BMW Biturbo 3,0L de leur buggy RMA leur ont coûté beaucoup trop de temps pour assurer un résultat final à la hauteur de leurs ambitions. Realtime quelques très jolis temps en spéciales, surtout dans les dunes, où le poids plume de leur monture surmotorisée a fait des merveilles.



L'Africa Race est le seul rallye qui décerne un trophée spécifique pour les véhicules à deux roues rigides. Il faut dire que dans les sables mauritaniens, Bowler ou Springhills se régalaient dans un environnement où ils excellent. Le victoire de la catégorie a été attribuée au Bowler de Remy Chapat et Michaël Piquet, à la 14^e place du général, devant le Springbok d'Herve Toscani et Thibaut Sans, 17^e scratch.

LE CLASSEMENT

1	Nikolay Mayskiy	Opel Insignia	à 21:00
2	Lormans-Ducrocq	Opel Insignia	à 21:02
3	Herrard-Berbers	Opel Insignia	à 21:03
4	Schlessar	Opel Insignia	à 21:04
5	Szalay-Bunkóczy	Opel Insignia	à 21:05
6	Kovács-Czifj	Opel Insignia	à 21:06
7	Jorda-Lormand	Opel Insignia	à 21:07
8	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:08
9	Toscani-Sans	Springbok	à 21:09
10	Matgé	Opel Insignia	à 21:10
11	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:11
12	Toscani-Sans	Springbok	à 21:12
13	Jorda-Lormand	Opel Insignia	à 21:13
14	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:14
15	Toscani-Sans	Springbok	à 21:15
16	Matgé	Opel Insignia	à 21:16
17	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:17
18	Toscani-Sans	Springbok	à 21:18
19	Jorda-Lormand	Opel Insignia	à 21:19
20	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:20
21	Toscani-Sans	Springbok	à 21:21
22	Matgé	Opel Insignia	à 21:22
23	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:23
24	Toscani-Sans	Springbok	à 21:24
25	Jorda-Lormand	Opel Insignia	à 21:25
26	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:26
27	Toscani-Sans	Springbok	à 21:27
28	Matgé	Opel Insignia	à 21:28
29	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:29
30	Toscani-Sans	Springbok	à 21:30
31	Jorda-Lormand	Opel Insignia	à 21:31
32	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:32
33	Toscani-Sans	Springbok	à 21:33
34	Matgé	Opel Insignia	à 21:34
35	Chapat-Piquet	Bowler	à 21:35
36	Toscani-Sans	Springbok	à 21:36

