

RALLY'REGIONS®

www.rallyregion.com

Numéro spécial bilan 2010,
rallye Monte-Carlo 2011,
+ le dossier Historique

Photo : Vincent Voeghtin (DR)



LE MAGAZINE GRATUIT DU RALLYE



Languedoc-Roussillon 2010

Spécial bilan 2010

Les photos, les classements

Championnat IRC 2011

Rallye MONTE-CARLO

Le reportage, les photos



Nouveauté 2011

**Dossier spécial
Historique**

Chroniques

**D. Mézy, Jeff Boyer,
S. Rouquette**

MIK6

PERFORMANCE

PRODUITS ET SOLUTIONS
POUR LA COMPETITION
ET LA PERFORMANCE
AUTOMOBILE.

MONTAGE ET PREPARATION

PIECES AUTO DE COMPETITION:

- MOTEUR
- GESTION
- BOITE DE VITESSE
- TRAIN ROULANT
- FREIN
- ELECTRIQUE
- INSTRUMENTATION
- COMPOSITE



WWW.MK6.FR

04 67 64 75 37
AUTO@MK6.FR



CASTEL-RADIA

Radiateurs pour Véhicules de Tourisme & de Compétitions

A CASTELNAU LE LEZ

Tél. : 04 67 72 26 52



AIR



Huile

Stock important, réparations de tous modèles
de radiateurs, fabrications radiateurs sur mesures



EAU



Tourisme

Tous modèles

Compétition



Véhicules anciens



Fabrications sur mesure
et réparations tous types
de radiateurs

eau / Air / Huile

Tous travaux de soudures
Alu. / Inox

Patrick Mesnier : 06 13 30 47 46

Echappements / Réservoirs

Castel Radia 2, Av. A. Ampère

ZA La Garrigue 34170 Castelnau Le Lez

Tel: 04 67 72 26 52 - Fax: 04 67 72 25 64

castelradia34@gmail.com

Numéro spécial Bilan !

Avec 6 pages de bilans en Languedoc-Roussillon, ce numéro sera à garder encore plus que les autres. Celui-ci vous permettra, en 2011, de vous replonger dans l'année passée, puisque nous sommes passés à 6 numéros par an. C'est donc avec plaisir que nous profitons de ce tirage supplémentaire pour vous proposer cette rétrospection. En plus du bilan en Languedoc-Roussillon, nous vous proposons un reportage complet sur le rallye Monte-Carlo 2011. Celui-ci a vu la victoire de Bryan Bouffier, après des rebondissements comme on les aime, cela même qui font les lettres de noblesse de cette épreuve. François Delecour nous a régalié. Il signe un temps scratch, en vieux renard qui l'est, profitant de son expérience du rallye. Le pilote rencontré est David Julia. David est généreux dans l'effort comme diraient certains confrères. Cela lui permet de se hisser en haut des classements, sur la terre, sa surface de prédilection, mais pas seulement. Il réalise aussi de belles choses sur l'asphalte. Vous saurez tout sur lui. Enfin, et c'est un vrai plaisir, nous vous présentons le premier Cahier Rally'Régions historique. Retrouvez vite ce dernier de la page 22 à 26. En attendant le prochain numéro, en avril, n'hésitez pas à naviguer sur nos sites Internet dédiés aux rallyes. www.rallyregion.com et www.laboutiquedurallye.com

Patrice Marin

RALLY'RÉGIONS est édité par
les Editions de la Cerise N° siret : 405 331 489 00014
Bureaux Édition & Rédaction :
355, Chemin du mas de l'huile 34980 Montferrier.
Tel. : 06 12 42 07 61 / Fax. 04 67 60 69 76
E-mail : redaction@rallyregion.com
Directeur de la publication & Rédacteur en Chef :
Patrice Marin / Les Editions De la Cerise
Correcteur : Chez Kate écrivain Tél. : 04 67 92 46 19
Créateur du titre & réalisation maquette :
Patrice Marin / Les Editions De la Cerise

Correspondants permanents : Daniel Triaire, Patrick Chaudesaigues, Bernard Lloret & Jacques Ribard, (textes & photos).
D. Mézy, S. Rouquette, L. Clutier & J.F. Boyer (chroniques)

Correspondants Championnats de France :
Lionel Currat reportage & Vincent Voegtlin photos.

Remerciements : Véronique Léotard, Nicole & Rémy Reymond, Marion Manenq, Bernard Lloret, Daniel Triaire, Claude Marin, David Boisson, Eric Pintard, Patrick Chaudesaigues, Bertrand Fassio, Cerise ma belle & tous ceux que l'on n'a pu citer.

Impression : Imp'act Imprimerie 34980 St. Gély du Fesc / Tel : 04 67 02 99 89

reflexion



Prochaine parution N°42 : Avril 2011
Les premiers résultats de l'année 2011, Rallyes Cathare, Vins du Gard, Vallespir, Touquet, Causses...

Publicité : M. Patrice Marin
redaction@rallyregion.com / Tél. : 06 12 42 07 61

Reproduction totale ou partielle interdite, Textes, Photos et Publicités "copyright 2002-2011"

SOMMAIRE N°41

p. 3 : Edito & abonnement à Rally'Régions

L'actualités et les news :

p. 4 : News en Languedoc-Roussillon

p. 4 : Présentation Citroën-Racing 2011

Bilans 2010 :

P. 5, 6, 7, 8, 9, 10 & 11 :

Bilan Comité Languedoc-Roussillon

Le Reportage :

P. 17, 18 & 19 :

Rallye Monte-Carlo 2011, IRC

Le Pilote du mois :

P. 20 & 21 :

Pilote : David Julia

Les chroniques :

P. 12 : J-F. Boyer / P. 13 : S. Rouquette

P. 16 : D. Mézy

Rally'Régions Historique :

P. 22 : Présentation épreuves à venir

p. 23 : Dossier, : pourquoi l'Historique

P. 24 : Arboras, Lyon-Charbonnières et Mont-Blanc en photos

P. 25 & 26 : GT2I CLASSIC 2010 et Monte-Carlo 2011 en photos



Recevez Rally'Régions Directement chez vous tous les deux mois !

Participation au port et à l'emballage de 29,90 Euros par an pour 6 numéros

Inscription en ligne sur www.laboutiquedurallye.com / livres & revues (paiement sécurisé https "paypal, CB...")

Renvoyez le bon avec votre règlement par chèque ou mandat à l'ordre d' E-D-C - à Rally'Régions : 355 Chemin du Mas de l'huile 34980 Montferrier / Lez

Oui je désire recevoir Rally'Régions pendant 1 an (6 Numéros) contre 29,90 Euros de participation au port :

Nom.....Prénom..... date & Signature

Adresse.....

CP.....Ville.....

Tél.....E-mail.....

Paiement CB / Cryptogramme Exp :

Le Catalogue BPS-Racing est disponible !

Le catalogue BPS Général BPS 2011 est disponible depuis fin janvier. Ce catalogue de 400 pages sera cette année encore le précieux allié des passionnés et pratiquants de sports motorisés.

Un incroyable panel d'équipements pour la performance et la sécurité automobile compose ce nouvel opus de l'accessoiriste Montpelliérain. En bonus cette année, l'interview croisée en 4 pages de 4 illustres copilotes : Fauchille, Ocelli, Elena, Ingrassia !

BPS Racing, commande Catalogue, 385 rue Ettore Bugatti ZAC Garosud 34070 MONTPELLIER

Tél. : 04 67 20 22 28

3ème salon des sports mécaniques de Juvignac

C'est les 23 & 24 avril 2011 que ce déroulera le 3ème salon des sports mécaniques de Juvignac. Le complexe de Courpouyran en sera le lieu principal, où, tous les véhicules à caractères sportifs, de compétition, historiques ou de prestige sont les bienvenues. Entrée 3 euros par adulte, gratuite pour les moins de 12 ans. Pour plus de renseignements, contacter :

Brice au 06 - 19 - 85 - 41 - 52

Alexia au 06 - 32 - 01 - 67 - 47

E-mail. salon-sports-mecaniques@hotmail.fr

Adresse : Complexe de Courpouyran, Chemin du Grand Chêne Blanc Juvignac

- Présentation Citroën-Racing saison 2011 -

Photos : Vincent Voegtlin



Les équipages Citroën-Sport 2011



Sébastien Loeb

décrocher un huitième titre mondial consécutif, et Sébastien Ogier / Julien Ingrassia, promu à temps plein au sein de l'équipe officielle après avoir remporté deux victoires en 2010. Trois autres Citroën DS3 WRC seront confiées à des pilotes privés : Petter Solberg, Kimi Räikkönen et Peter van Merksteijn. Engagé au plus haut niveau des rallyes mondiaux depuis dix ans, Citroën Racing s'apprête à faire débiter en compétition sa troisième World Rally Car : Après la Xsara et la C4, couronnées de trois titres mondiaux chacune, la DS3 WRC fera son entrée en scène lors du Rallye de Suède (10-13 février). L'équipe dirigée par Olivier Quesnel s'est fixée un objectif aussi simple qu'ambitieux pour cette saison charnière : Conserver les titres mondiaux Constructeurs et Pilotes ! Véritable concentré de Créative Technologie, la

Citroën DS3 WRC répond à la nouvelle réglementation édictée par la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). Le changement le plus visible concerne le gabarit : la DS3 est nettement plus compacte que la C4, ce qui lui confère un comportement plus spectaculaire. La révolution s'effectue également sous le capot, puisque la DS3 WRC est motorisée par un quatre cylindres 1.6 turbo à injection directe intégralement conçu par Citroën Racing. Il est accouplé à une transmission à quatre roues motrices, avec une commande de boîte de vitesses mécanique et une répartition de la puissance constante entre les trains avant et arrière. Révélée lors du Mondial de l'Automobile de Paris, en octobre dernier, la Citroën DS3 WRC a multiplié les séances d'essais afin de préparer une saison qui s'étire sur neuf mois et treize rallyes plus spécifiques les uns que les autres. Du froid polaire de la Suède à la chaleur du désert de Jordanie, le Championnat du Monde des Rallyes est un véritable défi pour les hommes et les machines. Placée sous la responsabilité de Xavier Mestelan-Pinon, l'équipe technique a donc cherché à reproduire les conditions les plus extrêmes lors des séances destinées à vérifier la fiabilité et développer les performances de la voiture. Représentant les couleurs officielles de la marque, la Citroën Total World Rally Team engage deux DS3 WRC pour des équipages issus de sa propre filière, aujourd'hui constitués par les

Citroën Racing Trophy organisés à travers l'Europe. Septuples Champions du Monde en titre, Sébastien Loeb et Daniel Elena se lancent avec enthousiasme dans ce nouveau défi. Détenteurs de quasiment tous les records en WRC, 'Seb' et 'Danos' prendront le départ de chaque manche avec l'objectif de s'imposer et d'agrémenter un peu plus leur incroyable palmarès. Après avoir disputé trois rallyes au sein de l'équipe officielle en 2010, Sébastien Ogier et Julien Ingrassia se voient confier la DS3 WRC n°2, déjà détenteurs de deux victoires mondiales. Les Français doivent maintenant confirmer en alliant vitesse et régularité. Au côté de Citroën depuis toujours, Total poursuit son implication en tant que partenaire titre de l'équipe officielle. Les DS3 WRC porteront également les célèbres couleurs de Red Bull, qui poursuit l'implication initiée en 2008. Trois marques font leur retour parmi les partenaires de Citroën Racing : Michelin, qui chaussera les DS3 WRC, ainsi que Facom et Alcon. Exploitées par Citroën Racing Technologies, trois DS3 WRC supplémentaires seront engagées pour des équipages privés au cours de cette saison 2011. Petter Solberg / Chris Patterson seront au départ des treize manches. Kimi Räikkönen / Kaj Lindström participeront à dix rallyes et Peter van Merksteijn / Eddy Chevallier débiteront la saison au Rallye du Portugal.

**Communiqué de presse
Citroën Sport (DR)**

Citroën Racing entre dans la troisième dimension !

Citroën Racing entame un nouveau chapitre de son histoire en engageant la DS3 WRC dans le Championnat du Monde des Rallyes 2011. Avec l'objectif de conquérir un septième titre de Champion du Monde des Constructeurs, la Citroën Total World Rally Team aligne deux équipages : Sébastien Loeb / Daniel Elena, qui tenteront de

CAR A BOSSSES
CASSE AUTOMOBILE
 Tél et Fax : 04 67 48 24 40
 car.a.bosses@orange.fr



Jérôme
 et Frédéric

Dans
 la Course



DEBARASSE TOUS TYPES DE VEHICULES



VENTE DE VEHICULES D'OCCASIONS



VENTE DE PIECES NEUVES ET D'OCCASIONS



ACHAT DE VEHICULES ACCIDENTES

Tél & Fax 04 67 48 24 40

www.carabosses.fr

16, rue d'Ingril - Zone des Eaux Blanches - 34200 SETE

Bilan Languedoc-Roussillon 2010

Rallye des Vins du Gard 2010



Romain Dumas enlève la première manche !



Carminati gagne le GR



Très belle course de Malta !

Classement final rallye des Vins du Gard 2010

1er. Dumas-Zazurca Porsche 996 GT en 15'44"1 1er GT & GT10 ; 2. Succi-Vitrani Mégane KC à 18"2 1er GA & GA7k ; 3. Virazel-Obrecht Lancer E8 à 30'7 1er GN & N4 ; 4. Carminati-Nicolet Clio R3 à 33'5 1er GR & R3 ; 5. Vivens-Valibouze 106 Maxi à 36'3 1er F2000 et F2/13 ; 6. Liron-Maurin 206 S 1600 à 43"1 1er A6k ; 7. Boschetti-Strinna Clio à 43"4 ; 8. Jouines-Mahéo 207 RC à 53"3 ; 9. Margarot-Loumy Mégane KC à 54"6 ; 10. Péliissier-Ranchard M3 à 56"3 1er GZ15 ; 11. Janel-Villegas Clio R3 à 58"8 ; 12. Consani-Levratti Clio R3 à 1'00"5 ; 13. Vaclare-Lafitte C2 R2 à 1'02"6 1er R2 ; 14. Malta-Portales 206 RC à 1'08"7 1er A7 ; 15. Costeraste-Périer BMW à 1'12"4 1er F2/14 ; 16. Combernoux-Delaigue Clio R3 à 1'15"0 ; 17. Taffin-Vidal Clio R3 à 1'16"8 ; 18. Bergogne-Trébuchon Impréza à 1'17"8 ; 19. Rizo-Bonicef BMW 135i à 1'23"0 ; 20. Abric-Coquard Clio R3 à 1'25"7 ; 21. Frondas-Fleury Impréza à 1'26"7 ; 22. Villard-Ferrier Saxo à 1'30"5 ; 23. Rizo-Fulcrand Ibiza à 1'33"5 1er A8 ; 24. Chamard-Villani Clio R à 1'37"7 1er N3 ; 25. Ména-Ména Clio RS à 1'41"1 ; 26. Solanet-Gimenes 306 à 1'43"1 ; 27. Garcia-Lasne 206 à 1'45"0 ; 28. Monge-Tempier 106 à 1'45"7 ; 29. Salinas-Micheli 106 à 1'46"8 1er A6 ; 30. Cozza-Pages Clio R3 à 1'46"9 ; 31. Cartheyrade-Devèze R11 à 1'49"5 ; 32. Trivano-Fournier Clio à 1'53"0 ; 33. Coste-Drevet Clio RS à 1'58"7 ; 34. Benne-Ségui Saxo à 2'01"9 ; 35. Gomez-Cambus 106 à 2'04"4 1er A5k ; 36. Jouanen-Baldit Clio RS à 2'04"7 ; 37. Enjalbert-Combat Impréza à 2'05"7 ; 38. Ibanez-Compan Clio R3 à 2'09"7 ; 39. Chamard-Tronc Clio W. à 2'13"8 ; 40. Orlandi-Pradeilles C2 à 2'15"3 ; 41. Fromental-Cercus Clio W. à 2'17"4 ; 42. Brunet-Aubert Xsara à 2'22"3 ; 43. Baille-Ruiz Clio W. à 2'23"5 ; 44. Coste-Ruiz 106 à 2'24"8 ; 45. Rouquette-Schlienger Clio à 2'25"1 ; 46. Gonzales-Bret 309 à 2'26"6 ; 47. Ralite-Vaille 106 à 2'28"1 ; 48. Cabanon-Emery Clio W. à 2'29"9 ; 49. Canut-Borne 306 à 2'30"7 ; 50. Péliissier-Ponce 106 à 2'31"2 ; 51. Larguier-Fantini Saxo à 2'31"4 ; 52. Albert-Duchamp 106 à 2'44"1 1er N2 ; 53. Quintane-Dubois R5 GT à 2'48"6 ; 54. Denizou-Denizou 309 Gti à 2'54"3 ; 55. Campoy-Duhamelle 206 RCC à 3'02"2 ; 56. Pérez-Viennot Clio à 3'10"6 ; 57. Coulomb-Coulomb R5 GT à 3'10"6 ; 58. Vialla-Paupière 205 à 3'12"8 1er F2/12 ; 59. Turco-Mayol 205 Gti à 3'13"4 ; 60. Périer-Bourgade 106 à 3'13"7 ; 61. Gaubert-Potier Civic à 3'18"9 ; 62. Delmas-Delmas 306 à 3'22"2 ; 63. Gouirand-Roché AX à 3'26"3 ; 64. Ferrari-Ferrari Saxo à 3'26"9 ; 65. Valentin-Valentin R5 GT à 3'30"1 ; 66. Dorat-Edouard Clio à 3'31"7 ; 67. Carrétéro-Lantermino Clio à 3'31"8 ; 68. Roturier-Roturier 205 à 3'33"0 ; 69. Nègre-Chauvet 306 à 3'37"3 ; 70. Melchisedec-Cherpin 106 à 3'44"9 ; 71. Mila-Artéro 106 à 3'53"2 ; 72. Dulmas-Dumas Civic à 3'56"4 ; 73. Allilaire-Allilaire 205 Gti à 4'18"7 ; 74. Cerdelli-Cerdelli R5 GT à 4'27"9 ; 75. Pradeilles-Lapierre 106 à 4'46"8 1er N1 ; 76. Campana-Campana C2 à 4'50"1 ; 77. Morillas-Pluchart 306 à 4'53"1 ; 78. Aiglon-Granier 106 à 4'54"3 ; 79. Saumade-Veuillet 205 à 4'58"2 ; 80. Rocheblave-Rocheblave 309 à 5'01"3 ; 81. André-André 106 à 5'02"0 ; 82. Barbosa-Cornubet 309 à 5'05"4 ; 83. Boyer-Manen 205 à 5'14"2 ; 84. Paitre-Maurel 205 à 5'15"9 ; 85. Delaère-Hubert Swift à 5'22"3 ; 86. Fleury-Agnel 205 à 5'33"0 ; 87. Ceugnet-Le Gratiet AX Gti à 5'40"1 ; 88. Domino-Dedieu R11 à 5'45"0 ; 89. Donnée-Graffant AX à 6'21"7 ; 90. Guillon-Guillon 205 à 6'47"7 ; 91. Sérafino-Pinchart 206 à 7'09"2 ; 92. Bérenguer-Bérenguer AX à 7'31"4 ; 93. Buisson-Rouvière 205 à 8'05"3 ; 94. Sanchez-Margaria 4L Maxi à 8'52"6 1er F2/11 ; 95. Raoux-Campillo Visa à 8'55"7 ; 96. Padilla-Leborne 106 à 9'17"6 ; 97. Guiraud-Guiraud 205 à 10'47"1.

Les 6 & 7 mars 2010 / Asa Gard-Cévennes / 11ème Édition / Engagés : 137 / Partants : 128 / Classés : 97

Rallye de Lozère 2010



Germain Bonnefis 2ème au scratch



Boutin gagne la classe A6k



Couchet 1er en groupe Z

Les 1er & 2 mai 2010 / Asa Lozère / 2ème manche L.R. / 42ème Édition / Engagés : 142 / Partants : 132 / Classés : 73

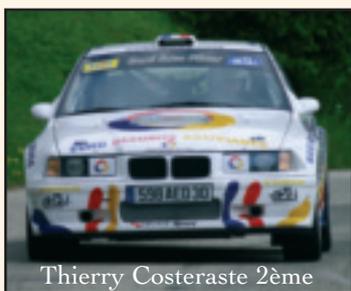
Classement final rallye de Lozère 2010

1er. Salanon-Degout 306 Maxi en 1h28'23"6 **1. GA & A7k** ; 2. Bonnefis-Fournier C2 R2 Max à 2'06"1 **1. GR & R2** ; 3. André-André Mégane Maxi à 2'50"3 ; 4. Boutin-Delmas Saxo KC à 3'03"4 **1. A6k** ; 5. Costeraste-Asnatat BMW Compact à 3'42"3 **1. F2000 & F2/14** ; 6. Vauclare-Vauclare C2 R2 Max à 3'57"5 ; 7. Saint-Léger-Dou 205 à 5'10"6 **1. F2/13** ; 8. Monteil-Monteil 205 à 5'27"5 ; 9. Janel-Villegas Clio R3 à 5'18"8 **1. R3** ; 10. Mackerer-Risser C2 R2 Max à 6'31"0 ; 11. Philpott-Ploton Saxo à 7'02"5 ; 12. Bergogne-Trébuchon Impreza à 7'04"3 **1. GN & N4** ; 13. Ciaramitaro-Boniceil C2 R2 Mlax à 7'11"5 ; 14. Loustalniau-Redon C2 R2 Max à 7'22"9 ; 15. Salinas-Micheli 106 à 7'24"6 **1. A5** ; 16. Rizzoli-Fulerand Clio Rs à 7'26"8 **1. N3** ; 17. Mrat-Gres Clio Rs à 7'34"3 ; 18. Coste-Corrochano Clio Rs à 7'43"2 ; 19. Coeugnez-Delpuech Clio R5 à 8'23"9 ; 20. Pineau-Beal Clio Rs à 8'26"3 ; 21. Besson-Barrau R11 T à 8'40"7 ; 22. Rizo-Larguier BMW 135i à 8'44"2 **1. GT & GT10** ; 23. Périer-Périer Clio R3 à 8'47"4 ; 24. Combernon-Delaigue Clio R3 à 8'51"0 ; 25. Couchet-Muller BMW M3 à 9'11"3 **1. Z15** ; 26. Frondas-Rascalou Impreza à 9'39"4 ; 27. Rodrigues-Gerbail Clio Rs à 9'39"7 ; 28. Larguier-Fantini Saxo à 9'57"8 ; 29. Trévis-Saida Clio Rs à 10'28"2 ; 30. Vidal-Bonzi Clio W. à 10'29"5 **1. A7** ; 31. Gomez-Cambus 106 à 10'33"9 **1. A5k** ; 32. Duprat-Gresin 106 à 11'06"4 **1. N2** ; 33. Campoy-Pin Saxo à 11'14"6 ; 34. Ralite-Vaille 106 Xsi à 11'17"8 ; 35. Bertrand-Bascoul 206 Xs à 11'23"1 ; 36. Solanet-Gimenes 306 à 11'26"0 ; 37. Saillat-Cabrol Saxo à 11'38"4 ; 38. Coste-Hamza 106 à 11'40"5 ; 39. Rizo-Baldit Séat Ibiza à 11'53"1 **1. A8** ; 40. Rdoalez-Marty 106 à 11'50"4 ; 41. Royo-Soria Impreza à 12'09"6 ; 42. Soulier-Pradier Mégane à 12'14"8 ; 43. Schaub-Garcia 106 à 12'32"5 **1. F2/12** ; 44. Fraise-Jean 205 à 13'33"3 ; 45. Lamolle-Baizan Clio Rs à 13'34"7 ; 46. Buhler-Allies 106 à 13'35"0 **1. A5** ; 47. Soulenq-Acosta 106 à 13'46"1 ; 48. Malhautier-Chapelle 106 à 13'58"0 ; 49. Hot-Massol Clio à 14'10"0 ; 50. Fleury-Agnel 205 à 14'12"0 ; 51. Breuil-Chantelauze 106 à 14'29"5 ; 52. Depeyre-Batista 206 à 14'39"9 ; 53. Santarelli-Tondut 106 à 14'49"2 ; 54. André-André 106 à 15'02"5 ; 55. Vailhé-Causse Impreza à 15'05"0 ; 56. Brossy-Gomez 106 à 15'18"6 **1. N1** ; 57. Buhler-Couderc 106 à 15'32"1 ; 58. De Pellegri-Marchon 106 à 15'46"3 ; 59. Donzel-Beaulieu AX s. à 16'01"9 ; 60. Cuguillère-Amblard 106 à 16'17"7 ; 61. Chabot-Freyssac Clio à 16'18"3 ; 62. Sellier-Bertazzo Saxo à 16'52"2 ; 63. Turlan-Puel 106 à 18'30"2 ; 64. Boyer-Villani 106 à 18'46"9 ; 65. Buisson-Rouvière 205 à 21'40"4 ; 66. Costanzo-Aulagnon 206 à 22'10"1 ; 67. Cellier-Ponce Cinquenco à 22'11"8 **1. F2/11** ; 68. Crépin-Nicolet Saxo à 24'30"9 ; 69. Péretti-Carosso 20 à 25'00"7 ; 70. Lauze-Lauze 205 à 27'47"8 ; 71. Deriemont-Pomares Ibiza à 31'36"6 ; 72. Garcia-Marquier 205 à 34'21"3 ; 73. Rauzier-Moulin 106 à 34'46"3.

Rallye du Gard 2010



Belle victoire pour Michel Gioffre ! photo en guise d'hommage



Thierry Costeraste 2ème



"Loule" Pélissier 4ème scratch

Classement final rallye du Gard 2010

1er. Gioffre-Cavéréro 206 Wrc en 1h16'38"4 **1. A8W** ; 2. Costeraste-Fromental BMW 318 C à 1'07"7 **1. F2000 & F2/14** ; 3. Vauclare-Vauclare C2 R2 Max à 1'45"2 **1. GR & R2** ; 4. Péliissier-Ranchard BMW M3 à 2'05"0 **1. GZ & Z15** ; 5. Margarot-Margarot Porsche 911 à 2'34"1 ; 6. Florés-Fontenelle BMW M3 à 2'46"7 ; 7. Germain-Codémo 306 Maxi à 2'52"4 **1. A7k** ; 8. Brunet-Garcia Xsara Maxi à 3'11"5 ; 9. Coste-Drevet Clio Ragnotti à 3'30"0 **1. GN & N3** ; 10. Ancian-Mézy 207 Rc à 3'35"7 **1er R3T** ; 11. Balestra-Groulier Lancer à 3'19"7 **1. N4** ; 12. Védrières-Dezan Clio Rs à 3'55"2 ; 13. Loustalniau-Catterini C2 R2 Max à 3'58"8 ; 14. Margarot-Loumy Mégane Maxi à 4'11"6 ; 15. Fraise-Gaussett Célia à 4'22"5 **1. A8** ; 16. Grandordy-Vincent Honda Civic à 4'23"0 **1. A6** ; 17. Morel-Ayessé 106 R. à 4'24"7 **1. F2/13** ; 18. Périer-Fombaron Clio R3 à 4'29"4 **1. R3c** ; 19. Salinas-Micheli 106 s16 à 4'35"2 ; 20. Rizo-Ollie BMW 135i à 4'27"5 **1. GT & GT10** ; 21. Hourcade-Rosières C2 R2 Max à 4'39"0 ; 22. Payan-Reynoldr 205 à 4'42"8 ; 23. Vallat-Vialleton Clio à 5'11"7 **1. A7** ; 24. Fayolle-Suc BMW C à 5'14"1 ; 25. Costanzo-Siewierski 206 à 5'15"7 ; 26. Cozza-Pages Clio Ragnotti à 6'03"6 ; 27. Masclaux-Cayreyre 206 Rc à 6'08"2 ; 28. Solanet-Peyre 205 Gti à 6'09"2 ; 29. Nicolas-Nicolas Clio Ragnotti à 6'17"8 ; 30. Rouquette-Schlienger Clio Ragnotti à 6'26"3 ; 31. Coste-Ruiz 106 à 6'29"7 ; 32. Langon-Pot Saxo à 6'40"4 ; 33. Viougeas-Larguier Clio Ragnotti à 6'43"9 ; 34. Veyrun-Martin C2 à 6'51"6 ; 35. Martin-Igel 106 à 6'57"8 ; 36. Vigouroux-Bouvier Clio Rs à 7'07"7 ; 37. Trivino-Fournier Clio Ragnotti à 7'15"8 ; 38. Abric-Coquard Clio R3 à 7'19"3 ; 39. Prat-Molines 106 s16 à 7'25"3 **1. N2** ; 40. Merle-Merle 205 à 7'34"3 ; 41. Fleury-Agnel 205 Gti à 7'42"6 **1. F2/12** ; 42. Burnens-Gulino 206 à 8'03"3 ; 43. Janel-Villegas Clio R3 à 8'14"4 ; 44. Campoy-Pin Saxo Vts à 8'26"0 ; 45. Maiano-Kolbe Saxo KC à 8'50"0 **1. A6k** ; 46. Donzel-Beaulieu Ax Sport à 9'01"1 ; 47. Cabanon-Émery Clio W. à 9'35"5 ; 48. Campoy-Duhamele 206 Rec à 9'36"1 ; 49. Fabrégat-Sarraud Clio R3 à 9'11"9 ; 50. Boyer-Villani 106 R. à 9'59"0 **1. N1** ; 51. Exbrayat-Exbrayat Saxo à 10'16"0 ; 52. Depeyre-Engelmann 205 à 10'21"4 ; 53. Périer-Bourgade 106 à 10'37"0 ; 54. Malhautier-Chapelle 106 R. à 10'59"4 **1. A5** ; 55. Pradilles-Lapierre 106 Xsi à 12'29"3 ; 56. Ravel-Pantel Xsara à 12'32"9 ; 57. Leroy-De Montredon Clio Rs à 12'48"6 ; 58. Julien-Égret 106 à 12'54"5 ; 59. Barbosa-Cornubet 309 Gti à 13'25"8 ; 60. Zappacosta-Terme 205 à 13'40"6 ; 61. Valentin-Valentin R5 GT T à 13'58"0 ; 62. Bernard-Salel 205 à 14'05"5 ; 63. Deriemont-Pomares Séat Ibiza à 14'28"3 ; 64. Saumade-Fayet 205 à 14'39"5 ; 65. Turlan-Puel 106 Xsi à 14'52"9 ; 66. Delmas-Delmas 306 à 15'55"5 ; 67. Gas-Alignan Clio 16s à 17'55"0 ; 68. Dumas-Jallet 205 Gti à 19'29"4.

Les 15 & 16 mai 2010 / Asa d'Alès / 3ème manche L.R. / 39ème Édition / Engagés : 122 / Partants : 106 / Classés : 68

Bilan Languedoc-Roussillon 2010

Rallye du Printemps 2010



Patrick Artru victoire en trombe !



Victoire en GR pour Pascal Janel



Belle 2ème place pour J-P Guedj

Classement final rallye du Printemps 2010

1 Artru-Virieux 306 KC en 24'01"1 **1A/7K** ; 2 Guedj-Caumes 306 KC à 15"2 ; 3 Champeau-Cambriels Toyota Célia à 27"6 **1A/8** ; 4 Margarot-Margarot Mégane à 35"3 ; 5 Fernandes-Rouquairol Saxo KC à 37"6 **1A/6K** ; 6 Kubica-Bellet Mégane à 51"6 ; 7 Janel-Villegas Clio R3 à 1'02"3 **1R/3C** ; 8 Carminati-Carminati Clio à 1'02"4 ; 9 Bonneton-Combe Opel Astra KC à 1'07"2 ; 10 Rebound-Monteil Clio R3 à 1'10"8 ; 11 Rizo-Navarro BMW 165i à 1'11"2 **1GT/10** ; 12 Clier-Clier BMW Compact Maxi à 1'12"6 **1F2/14** ; 13 Coste-Corrochano Clio à 1'15"4 **1N/3** ; 14 Tête-Tête 205 à 1'35"2 ; 15 Védrières-Portales Clio Rs à 1'36"6 ; 16 Royer-Ollie BMW Compact à 1'41"9 ; 17 Roca-Matas Impréza à 1'42"5 ; 18 Arcimbaud-Avinens Saxo KC à 1'47"0 ; 19 Coste-Marquier 106 à 1'50"6 **1F2/13** ; 20 Lara-Casteil 106 à 1'53"1 ; 21 Rouquette-Schlienger Clio Rs à 1'54"0 ; 22 Hoarau-Goury Mitsu Evo à 1'58"00 **1N/4** ; 23 Rizo-Rizo BMW 318is à 2'03"2 ; 24 Schaub-Garcia 106 à 2'10"5 **1F2/12** ; 25 Redon-Redon C2 à 2'13"7 **1R/2B** ; 26 Vialla-Paupière 25 à 2'15"0 ; 27 Carretéro-Lantermino Clio à 2'18"9 ; 28 Descouens-Combes Saxo à 2'35"9 **1A/6** ; 29 Larguier-Légrand Saxo à 2'42"5 ; 30 Gomez-Cambus 106 à 2'43"5 **1A/5K** ; 31 Burnens-Gulino 206 à 2'47"5 **1A/7** ; 32 Azalbert-Dalman Clio à 2'51"1 ; 33 Bouchard-Moulins 25 à 2'54"5 ; 34 Depondt-Depondt Hommel RS2 à 2'55"7 **1GT/9** ; 35 Laget-Alexandre 205 à 2'56"4 ; 36 Perez-Perez 106 à 3'04"9 **1N/1** ; 37 Courrière-Loulou R5 GT T à 3'10"1 ; 38 Bouqsuet-Bousquet Clio R3 à 3'11"5 ; 39 Gonzales-Bret 309 à 3'11"6 ; 40 Gouirand-Dauphin AX à 3'12"4 ; 41 Dumas-Secher Clio à 3'15"0 ; 42 Garcia-Villani 106 à 3'18"2 ; 43 Sieriesy-Quillet 106 à 3'20"5 **1N/2** ; 44 Louette-Auque Saxo à 3'21"9 ; 45 Chabbert-Chabbert 306 à 3'25"9 ; 46 Balester-Boschetto 106 à 3'45"3 ; 47 Delmas-Zavarsky Clio à 3'34"2 ; 48 Melchisedec-Cherpin 106 à 3'45"3 ; 49 Tortorici-Anthérieu Saxo à 3'48"8 ; 50 Cambon-Cambon Clio à 3'51"4 ; 51 Vailhé-Causse Impréza GT à 4'02"3 ; 52 Amoureux-Maille 106 à 4'05"8 ; 53 Ralite-Bertrand 106 à 4'05"9 **1A/5** ; 54 Gulino-Frontier Saxo à 4'06"3 ; 55 Paire-Ségarra 25 à 4'11"8 ; 56 Dorat-Édouard Clio à 4'14"0 ; 57 Sanchez-Forgues 26 à 4'14"8 ; 58 Berlendis-Segondy R5 GT T à 4'15"6 ; 59 Gaubert-Potier Honda Civic à 4'31"8 ; 60 Authébon-Domergue 309 à 4'48"2 ; 61 Morillas-Pluchart 306 à 5'05"5 ; 62 Magnan-Hermet Saxo à 5'17"7 ; 63 Bonniol-Massies 106 à 5'21"6 ; 64 Gout-Martorell Visa à 5'29"0 ; 65 Villaret-Villaret 205 à 5'31"6 **1F2/11** ; 66 Thomasson-Thomasson R5 GT T à 5'33"5 ; 67 Bardéra-Koller 205 à 5'47"4 ; 68 Hermant-Martinez R19 16s à 5'42"1 ; 69 Bernard-Micalet 106 à 5'47"3 ; 70 Leborne-Diaz 205 à 5'47"4 ; 71 Bétrancourt-Bétrancourt 106 à 5'52"5 ; 72 Padilla-Palaysi 106 à 5'56"1 ; 73 Morillas-Tachat 205 à 6'00"1 ; 74 Vialettes-Affre 205 à 6'02"0 ; 75 Bérenguer-Bérenguer Ax à 6'05"1 ; 76 Kasprzak-Pomares 205 à 6'16"8 ; 77 Guiraud-Guiraud 205 à 7'32"9 ; 78 Marquier-Livolsi 106 à 7'39"8 ; 79 Campoy-Duhamelle 206 CC à 10'21"5

Les 29 & 30 mai 2010 / Asa Montpellier-Pic-St.Loup / 4ème manche L.R. / 27ème Édition / Engagés : 118 / Partants : 108 / Classés : 79

Rallye Cathare 2010



Belle première victoire absolue pour Sébastien Virazel !



Olivier Azéma termine 2ème



Belle course de Julien Malta 1er A7

Classement final rallye Cathare Corbières-Maritimes 2010

1er Virazel-De Montredon Clio R3 en 24'22"7 **1. GR & R3** ; 2. Azéma-Gandou 306 Maxi à 00'3 **1. GA & A7k** ; 3. Champeau-Cambriels Célia à 17"3 **1. A8** ; 4. Malta-Portales 206 Rc à 37"9 **1. A7** ; 5. Janel-Villegas Clio R3 à 40"3 ; 6. Rizo-Corrochano BMW 135i à 55"1 **1. GT & GT10** ; 7. Ména-Ména Clio à 1'01"4 **1. GN & N3** ; 8. Védrières-Dezan Clio Rs à 1'10"7 ; 9. Mahieu-Marti Clio à 1'13"7 **1. GF2000 & F2/14** ; 10. Cornil-Soutoul Saxo à 1'23"2 **1. A6k** ; 11. Riso-Machi Clio à 1'25"6 ; 12. Carrétéro-Sol Clio à 1'33"3 **1. F2/12** ; 13. Rouquette-Schlienger Clio à 1'33"4 ; 14. Lamolle-Baizan Clio à 1'35"9 ; 15. Carminati-Carminati Clio Maxi à 1'39"5 ; 16. Rizo-Fleury Ibiza à 1'45"2 ; 17. Cozza-Pages Clio à 1'52"6 ; 18. Roca-Matas Impreza à 1'56"6 ; 19. André-Houlgatte 206 M. à 2'05"6 ; 20. Constanty-Oziol Clio à 2'08"2 ; 21. Azalbert-Dalman Clio à 2'08"2 ; 22. Coste-Ruiz 106 à 2'11"0 **1. F2/13** ; 23. Gonzales-Bret 309 à 2'18"3 ; 24. Gomez-Cambus 106 KC à 2'20"4 **1. A5k** ; 25. Terral-Borne Lancer Ev. 4 à 2'24"9 **1. N4** ; 26. Barral-Barral Clio Rs à 2'32"9 ; 27. Larguier-Fantini Saxo à 2'38"4 **1. A6** ; 28. Garcia-Bourrier 106 à 2'41"5 **1. N1** ; 29. Campoy-Duhamelle 206 Rec à 2'44"9 ; 30. Ralite-Vaille 106 à 2'49"9 ; 31. Maynadier-Serres Clio à 3'08"4 ; 32. Paire-Ségarra 205 à 3'08"6 ; 33. Depondt-Bouzat Hommel RS 2 à 3'09"8 **1. GT9** ; 34. Bouchard-Moulins 205 à 3'08"6 ; 35. Saquer-Lafitte 306 à 3'15"6 ; 36. Guillouf-Guillouf Clio à 3'15"9 ; 37. Torrado-Becerra AX à 3'17"1 ; 38. Amoureux-Pelat 106 à 3'32"3 **1. N2** ; 39. Clenet-Clenet 205 à 3'39"1 ; 40. Ladrass-Ladrass 205 à 3'39"6 ; 41. Santarelli-Tondut 106 à 3'44"6 **1. A5** ; 42. Gonzalez-Vieil 106 à 3'48"7 ; 43. Saboureaux-Cambasses R5 GT T à 3'58"4 ; 44. Mourier-Donoro 106 à 4'01"5 ; 45. Sanchez-Sanchez C2 à 4'11"7 **1. R2** ; 46. Bugiani-Cruz 106 à 4'20"9 ; 47. Denizou-Denizou 309 à 4'21"4 ; 48. Navarete-Delforge Subaru Sti à 4'23"0 ; 49. Raynaud-Rathqueber 205 à 4'25"5 ; 50. Gastou-Pellegrini Saxo à 4'30"8 ; 51. Barbéra-Cardot R5 GT T à 4'47"4 ; 52. Authébon-Domergue 309 à 4'52"0 ; 53. Poncet-Richaud Hommel RS 2 à 4'52"6 ; 54. Baranger-Florane 106 à 5'08"2 ; 55. Péres-Casanova 306 à 5'44"4 ; 56. Vila-Albitre 205 à 5'45"4 ; 57. Garcia-Marquier 205 à 6'05"3 ; 58. Delagnes-Bruguier 205 à 6'19"6 ; 59. Bérenguer-Bérenguer AX à 6'51"9 ; 60. Padilla-Bessière 106 à 7'05"9 ; 61. Sanchez-Forgues 206 à 9'59"4 ; 62. Innocenti-Sirico 4L SMC7 à 10'17"4 **1. F2/11**.

Les 10 & 11 avril 2010 / Asa Corbière / 5ème manche L.R. / 5ème Édition / Engagés : 100 / Partants : 90 / Classés : 62

Bilan Languedoc-Roussillon 2010

Rallye du Pays Viganais 2010



Salanon 1er au scratch



Cédric Coste 1er GN



Yannick Vivens 2ème scratch

Classement final rallye Pays-Viganais 2010

1 Salanon-Fargier 306 Maxi en 1h09'08"9 **1A & A/7K**; 2 Vivens-Valibouze 106 à 1'11"1 **1F & F2/13**; 3 Guedj-Kuenemann 306 Maxi à 1'52"5; 4 Fernandes-Rouquairol 206 KC à 2'05"5 **1A6k**; 5 Janel-Villegas Clio à 2'46"5 **1R & R/3**; 6 Bagard-Labatut Porsche 964 RS à 3'12"1 **1GT/10**; 7 Virazel-De Montredon Mégane à 3'33"7 **1F2/14**; 8 Malta-Portales 206 RC à 3'39"1 **1A/7**; 9 Coste-Machi Clio Ragnotti à 3'54"3 **1N & N/3**; 10 Perier-Perier Clio R3 à 4'00"5; 12 Bergogne-Trebuchon Subaru Impreza à 4'29"0 **1N/4**; 13 Pelissier-Ranchard BMW M3 à 4'45"4 **1Z/15**; 14 Chamard-Josse Clio Rs à 5'08"8; 15 Liron-Maurin 26 à 5'42"9; 16 Rizo-Rizo BMW 320 IS à 6'01"0; 17 Bordonado-Pla 205 à 6'16"8; 18 Solant-Solant 205 à 6'27"2; 19 Coste-Sarreaud 106 à 6'34"1; 20 Chibaudel-Cauvy Clio à 6'35"2; 21 Trivino-Coquard Clio R3 à 6'35"8; 22 Combernoux-Delaigue Clio R3 à 6'46"1; 23 Causse-Voisin Clio W à 6'55"0; 24 Laurin-Laurin Clio R3 à 7'08"1; 25 Schaub-Garcia 106 S16 à 7'19"1 **1F2/12**; 26 Jouanen-Urzedowski Clio Rs à 7'28"0; 27 Fleury-Agnel 25 à 7'47"8; 28 Trévis-Sadia Clio Rs à 7'54"7; 29 Crespín-Laurans Golf Gti à 8'04"4; 30 Auzeby-Fombaron Clio Rs à 8'06"8; 31 Grandordy-Vincent Honda Civic à 8'14"3 **1A/6**; 32 Landry-Fournier Clio Rs à 8'17"5; 33 Hubert-Hubert Saxo à 8'19"8; 34 Gomez-Cambus 106 KC à 8'29"6 **1A/5K**; 35 Villard-Ariston 106 à 8'31"2; 36 Ferrari-Ferrari Saxo à 8'40"4; 37 Garcia-Marquier 205 à 9'05"6; 38 Garcia-Munoz AX GTI à 9'16"3 **1N/1**; 39 Boyer-Villani 106 à 9'32"3; 40 Port-Rodriguez BMW 325i à 9'35"9; 41 Donzel-Beaulieu AX à 9'41"0; 42 Rouquette-Schlinger Clio Rs à 9'47"4; 43 Malhautier-Chapelle 106 rallye à 9'50"0 **1A/5**; 44 Santarelli-Marquier 106 à 10'13"9; 45 Maurel-Cusin 25 à 10'13"9; 46 Pérez-Chabbert Clio W à 10'36"7; 47 Donnée-Graffant AX à 10'47"9; 48 Larguier-Légrand Saxo à 10'56"4; 49 Tortorici-Gimenes Saxo 16S à 10'56"7 **1N/2**; 50 Sanchez-Forgues 206 à 11'02"1; 51 Brunet-Garcia Xsara à 11'02"5; 52 Sonnerat-Bianchi AX à 11'08"0; 53 Lafond-Lafond R5 GT T à 11'11"1; 54 Balester-Boschetto 106 à 11'15"7; 55 Cuguillière-Arcuri 106 à 11'25"1; 56 Enjalbert-Enjalbert Impréza GT à 11'49"2; 57 Legrand-Toubert 206 Rc à 12'04"6; 58 Vidal-Monier R 5GT T à 12'18"0; 59 Amoureux-Maille 106 à 12'20"8; 60 Crépin-Pérez Saxo à 12'29"1; 61 Pigeys-Sassi 106 à 12'35"3; 62 Plan-Plan Saxo à 12'45"0; 63 Sabatier-Axonnot Saxo à 12'47"6 dont 2'20 dénivelité; 64 Nègre-Chauvet 306 à 12'49"0; 65 Bernard-Bénoni 205 à 13'24"2; 66 Vignal-Vignal 205 à 13'38"0; 67 Leborne-Roux 205 à 13'42"0; 68 Breuil-Allé 106 à 13'58"6; 69 Coquelet-Deville 106 à 14'12"9; 70 Journet-Reilhan 205 à 14'56"7; 71 Cellier-Pons Fiat Cinquecento à 15'46"6 **1F2/11**; 72 Berlendis-Segondy R5 GT T à 16'02"2; 73 Padilla-Bessière 106 à 16'22"6; 74 Nondedeu-Combat Saxo à 18'13"4; 75 Frontier-Abadie 205 à 20'28"8; 76 Maurin-Landry 206 CC à 25'46"1; 77 Massal-Cambon 205 à 29'02"7; 78 Albin-Martin 205 à 34'27"8.

Les 12 & 13 juin 2010 / Asa Gard-Cévennes / 6ème manche L.R. / 9ème Édition / Engagés : 138 / Partants : 133 / Classés : 78

Rallye Esculape 2010



Margarot 1er au scratch



André 2ème au général



Sagnes gagne le GF

Classement final rallye Esculape 2010

1 Margarot-Margarot Mégane KC en 22'04"6 **1A/7K**; 2 Guedj-Assena 306 Maxi à 12"3; 3 André-André Mégane Maxi à 34"8; 4 Vivens-Louvrier 106 à 51"2 **1F2/13**; 5 Sagnes-François 306 Maxi à 56"9 **1F2/14**; 6 Chivaydel-Capoulade Escort à 57"6 **1A/8**; 7 Costeraste-Obrecht BMW Compact à 1'15"2; 8 Balestra-Groulier lancer à 1'18"3 **1N/4**; 9 Masclaux-Cayreyre 206 à 1'18"6; 10 Jacques-Deruem R11 Turbo à 1'22"4; 11 Masclaux-Liogier Clio RS à 1'23"2 **1N/3**; 12 Fraisse-Cervera Clio R3 à 1'24"1 **1R/3**; 13 Brunet-Artéro Xsara à 1'27"8; 14 Casabianca-Saulnier 206 à 1'31"5; 15 Payan-Reynold 205 Gti à 1'34"9; 16 Vallat-Bouthéon Clio à 1'42"2 **1A/7**; 17 Pineau-Carret Clio R à 1'45"9; 18 André-André R11 T à 1'49"2; 19 Forces-Lorillon Hommel RS2 à 2'08"8 **1GT/9**; 20 Nicolas-Ressouche Clio R. 2'09"0; 21 Ména-Ména Clio RS à 2'09"9; 22 Soleillant-Mathias 106 à 2'12"0; 23 Dassaud-Dassaud BMW M3 à 2'14"3 **1Z/15**; 24 Habouzit-Habouzit 306 à 2'15"8; 25 Prat-Molines 106 S16 à 2'16"3 **1N/2**; 26 André-Bres 106 à 2'20"2; 27 Cornil-Oziol Clio Rs à 2'20"8; 28 Coste-Corrochano Clio Rs à 2'24"1; 29 Fres-Gineste 306 à 2'25"8; 30 Jouanen-Sassi Clio Rs à 2'31"5; 31 Lévêque-Lévêque 106 à 2'35"9; 32. Rodrigués-Gerbail Clio Rs à 2'37"1; 33 Vidal-Stoch 205 à 2'40"1; 34 Sériey-Quillet 106 à 2'43"3; 35 Lacroix-Semete 106 à 2'45"9; 36 Hoarau-Goury Lancer 8 à 2'46"3; 37 Giry-Guittard Honda Civic à 2'47"9; 38 Fleury-Agnel 205 à 2'53"9 **1F2/12**; 39 Roux-Mége Clio Rs à 2'55"2; 40 Crespín-Gosset 106 à 2'57"3; 41 Seguin-Viala 106 à 3'06"1; 42 Garcia-Villani 106 XSI à 3'08"6 **1N/1**; 43 Ralite-Vaile 106 XSI à 3'10"1 **1A/5**; 44 Doneda-Chaffin R11 à 3'11"0; 45 Fromental-Cercus Clio W. à 3'19"2; 46 Abrial-Abrial 106 à 3'24"0; 47 Buhler-Allies 106 à 3'35"8; 48 Delorme-Delorme 205 à 3'40"0; 49 Tisserand-Sartre Visa Gti à 3'40"4; 50 Malhautier-Chapelle 106 à 3'42"6; 51 Veyrun-Martin C2 à 3'43"0 **1A/6**; 52 Zappacosta-Terme 20 à 3'44"5; 53 Royo-Soria Subaru à 3'46"3; 54 Sellier-Bertoza Saxo à 3'48"1; 55 Garcia-Marquier 205 à 3'48"2; 56 Chaudergue-Bouvier AX à 3'51"8; 57 Turlan-Puel 106 à 3'54"3; 58 Roturier-Roturier 205 à 3'57"2; 59 Ginesty-Ginesty 205 à 4'03"1; 60 Aiglon-Granier 106 à 4'04"4; 61 Philippot-audigier 106 à 4'05"1; 62 Coulomb-Vuillet 205 à 4'05"6; 63 Rency-Boutleux Xsara à 4'22"9; 64 Issanchou-Raynal Clio W à 4'24"8; 65 Pitt-Pitt 205 à 4'34"9; 66 Toulouse-Viala AX à 4'41"4; 67 Poncet-Richaud Hommel RS2 à 4'42"5; 68 Saumade-Fayet 205 à 4'48"2; 69 Charles-Collas-Pradel Escort Cosw. à 4'58"1; 70 Buhler-Couderc 106 à 4'58"6; 71 Guittard-Béloti Clio Rs à 5'11"1; 72 Sube-Sube 205 à 5'12"3; 73 Moneyron-Bouvier 205 à 5'14"3 **1F2/11**; 74 Mondanel-Mondanel R5 GT T à 5'14"6; 75 Rauzier-Moulin 106 à 5'18"4; 76 Hermantier-Paloc Opel Manta à 5'25"7; 77 Roume-Roume 106 à 5'28"5; 78 Clément-Clément 106 à 5'29"9; 79 Pialot-Pialot 206 Xs à 5'32"5; 80 André-Estour 106 à 5'36"7; 81 Labrouve-Nadeau AX à 5'40"6; 82 Bourgade-Tavarés Clio à 6'20"7; 83 Folcher-Seguin 106 à 6'29"0; 84 Lassalle-Cuenot Saxo à 6'39"6; 85 Reynoard-Reynoard 206 Rc à 6'56"1; 86 Ginier-Lauraire 309 à 6'59"6; 87 Hébrard-Lauraire Clio W à 7'21"3; 88 Gautier-Érard 205 à 7'42"5; 89 Dumas-Jallet 205 à 7'55"2; 90 Buisson-Rouvière 205 à 11'38"1.

Les 26 & 27 juin 2010 / Asa Lozère / 7ème manche L.R. / 44ème Édition / Engagés : 128 / Partants : 110 / Classés : 90



IMPACT IMPRIMERIE

le spécialiste de la communication du sport automobile

Brochures, dépliants, affiches...



Tél. : 04 67 02 99 89

Fax : 04 67 02 99 90

N°483 ZAC des Vautes - 34980 Saint-Gély-du-Fesc

www.impactimprimerie.com

Rallye de Bagnols les Bains 2010



Artru deuxième acte !



Jean Paul Guedj 3ème



Nantet doit se contenter du GF

Classement final rallye Bagnols les Bains 2010

1 Artru-Virieux (306 Maxi) en 26'26"3 **1A/7K** ; 2 Nantet-Degout (BMW compact) à 3"4 **1F2/14** ; 3 Guedj-Fulcrand (306 Maxi) à 26"8 ; 4 Jezequel-Pic (207S2000) à 33"5 **1A/7S** ; 5 Sagnes-François (306 Maxi) à 1'00"0 ; 6 Costeraste-Obrecht (BMW compact) à 1'09"9 ; 7 Balestra-Groulier (Mitsu EVO 9) à 1'20"6 **1N/4** ; 8 Sagnes-Pontet (Ford Escort) à 1'21"1 **1A/8** ; 9 Duigou-Elicevry (Mitsu EVO 9) à 1'27"9 ; 10 André-André (R11 Turbo) à 1'31"2 ; 11 Coste-Drevet (Clio Ragnotti) à 1'33"4 **1N/3** ; 12 Vigouroux-Bouvier (Clio R Ragnotti) à 1'34"4 ; 13 Ibanez-Ibanez (Clio R5) à 1'44"5 **1R/3C** ; 14 Villard-Neto (Saxo) à 2'11" **1F2/13** ; 15 Chamard-Vitrani (Clio) à 2'18"0 ; 16 Virazel-De Montredon (Clio R5) à 2'21"1 ; 17 Coste-Ruiz (106) à 2'25"2 ; 18 Rouquette-Schlienger (Clio Ragnotti) à 2'25"9 ; 19 Bordonado-Bordonado (205) à 2'30"6 ; 20 Crozat-Montaron (205) à 2'35"6 ; 21 Cornil-Oziol (Clio Rs) à 2'36"9 ; 22 Prat-Molines (106) à 2'50" **1N/2** ; 23 Perier-Bourgade (106) à 3'00"8 **1A/6** ; 24 Favreau-Vella (106) à 3'01"1 ; 25 Marty-Alazard (Mégane) à 3'02"7 ; 26 Solanet-Sael (205) à 3'06"2 ; 27 Rodrigues-Assenat (ClioRs) à 3'07"9 28 Samuel-Moulin (Clio Ragnotti) à 3'14"1 ; 29 Benazech-Furlano (Clio 16S) à 3'14"4 **1A/7** ; 30 Solanet-Gimenes 306 à 3'17"2 ; 31 Lapiere-Mallet (309) à 3'34"0 ; 32 Coulomb-Veuillet (205) à 3'34"6 ; 33 Bénoni-Berhard (205) à 3'44"9 ; 34 Veyrun-Martin (C2) à 3'49"8 35 Sauce-Alle (106) à 3'54"4 ; 36 Reynaud-Crouzet R5 GT à 3'55"6 ; 37 Sériey-Quillet 106 à 4'05"9 ; 38 Lacroix-Semete 106 à 4'00"2 ; 39 Ralite-Petit Jean 106 à 4'04"2 ; 40 Louette-Auque Saxo à 4'05"2 ; 41 Malhautier-Chapelle 106 à 4'05"9 ; 42 Seguin-Soulier 106 à 4'08"8 ; 43 Chambron-Astier Saxo à 4'09"8 ; 44 Fromental-Cercus Clio à 4'14"6 ; 45 Turco-Magne 205 à 4'14"7 ; 46 Hébrard-Lauraire Clio à 4'30"7 ; 47 Soulenq-Deruem (206 XS) à 4'34 **1A/6K** ; 48 Sabatier-Marsaud (BMW M3) à 4'36"4 **1Z/15** ; 49 Larguier-Fantini Saxo à 4'58"0 ; 50 Pigeire-Sassi (106) à 4'40"8 **1F2/12** ; 51 Vey-Mirmand 205 à 4'42"5 ; 52 Garcia-Villani (106) à 4'42"8 **1N/1** ; 53 Teisseyre-Tirbois Clio à 4'43"3 ; 54 Di Iorio-Di Iorio 206 à 4'51"1 ; 55 Aiglon-Granier 106 à 4'55"5 ; 56 Crozat-Valentin 106 à 5'08"7 ; 57 Zappacosta-Terme 205 à 5'16"2 ; 58 Gulino-Bessière Saxo à 5'16"5 ; 59 Quintane-Leborne 5R GT à 5'31"4 ; 60 Vivat-Argaud AX à 5'33"8 ; 61 Crespion-Gosset 106 à 5'47"4 ; 62 Philippot-Rivet 106 à 5'55"5 ; 63 Bonhomme-Bonhomme 106 à 5'56"4 ; 64 Guyot-Croc 106 à 5'58"2 ; 65 Pradilles-Lapiere 106 à 6'02"0 ; 66 Vassel-Vassel AX à 6'08"5 ; 67 Saumade-Fayet 205 à 6'10"5 ; 68 Serre-Sichi 106 à 6'15"3 ; 69 Pialot-Pialot 206 à 6'20"9 ; 70 Perrachon-Jamet 205 à 6'23"1 ; 71 Moisset-Philippe Saxo à 6'24"9 ; 72 Barbos-Mallet 309 à 6'31"0 ; 73 Fayet-Pascal 106 à 6'32"2 ; 74 Morillas-Pluchart 306 à 6'42"5 ; 75 Toulouse-Viala AX à 6'52"7 ; 76 Aubert-Lafont BMW 320i à 7'06"8 ; 77 Pellegri-Lanni 106 à 7'06"9 ; 78 Raynal-Raynal 309 à 7'26"9 ; 79 Buisson-Rouvière 205 à 7'28"0 ; 80 Clément-Clément 106 à 7'43"7 ; 81 Jouanen-Urzedowski Clio à 7'57"4 ; 82 Bourgade-Jouve Clio à 7'59"3 ; 83 Capdevielle-Piteu Golf à 8'01"2 ; 84 Terranova-Condry R5 GT à 8'06"2 ; 85 Folcher-Seguini 106 à 8'20"6 ; 86 Cellier-Ponce (Fiat cinquecento) à 8'26"2 **1F2/11** ; 87 André-André Mégane à 8'48"4 ; 88 Ginier-Lauraire 309 à 8'58"9 ; 89 Dornier-Leydier Twingo à 10'23"9.

Les 31 juillet & 1er août 2010 / Asa Lozère / 8ème manche L.R. / 27ème édition / Engagés : 126 / Partants : 121 / Classés : 89

Rallye des Camisards 2010



Pas de détail pour Cazalta !



Superbe Golf Maxi pour Liron



Sagnes toujours très rapide !

Classement final rallye des Camisards 2010

1 Cazalta Compact en 23'57"7 **1er F2000 & 1er F2/14** ; 2 Costeraste Compact à 5"1 ; 3 Sagnes 306 Maxi à 7"2 ; 4 Sagnes Escort Cosw. à 9"0 **1er GA & 1er A8** ; 5 Vivens 106 Maxi à 10"4 **1er F2/13** ; 6 Liron Golf Maxi à 11"8 **1er A7k** ; 7 Guedj 306 Maxi à 19"1 ; 8 Constanty Mégane Maxi à 23"7 ; 9 Brunet Xsara à 29"4 ; 10 Janel Clio R3 à 32"7 **1er GR & R3** ; 11 Fassio Porsche GT3 à 37"5 **1er GT & 1er GT 10** ; 12 Fernandes Saxo KC à 43"1 **1er A6k** ; 13 Nicolas 206 Maxi à 45"1 ; 14 Nicolas 206 Rc à 48"4 **1er A7** ; 15 Césari 206 Rc à 49"9 ; 16 Lanfranchi Saxo à 58"0 ; 17 Pelissier BMW M3 à 1'01"5 **1er Z15** ; 18 Monteil 205 à 2'50"2"3 ; 19 Malta 206 Rc à 1'13"0 ; 20 Nicolas Clio à 1'18"0 ; 21 Coste Clio à 1'31"9 **1er GN & 1er N3** ; 22 Salinas C2 R2 à 1'35"8 **1er R2** ; 23 Védrines Clio Rs à 1'37"7 ; 24 Guedj 206 à 1'39"5 ; 25 Viougeas Clio Rs à 1'44"9 ; 26 Balcou Clio à 1'48"0 ; 27 Campoy Saxo à 1'49"4 **1er A6** ; 28 Viceconte Clio R3 à 1'52"5 ; 29 Trivino Clio Rs à 1'55"5 ; 30 Cornil Clio à 1'58"0 ; 31 Denis 106 1'58"9 **1 F2/12** ; 32 Pognant Clio à 1'59"0 ; 33 Coste 106 à 2'01"6 ; 34 Dufour à 2'03"2 ; 35 Jouanen Clio Ragnotti à 2'04"9 ; 36 Rizo BMW 320 is à 2'06"3 ; 37 Bernard 205 à 2'20"0 ; 38 Forte Clio Rs à 2'12"2 ; 39 Bénoni 205 Gti à 2'20"0 ; 40 Martin 106 à 2'23"7 ; 42 Bergogne Subaru à 2'30"7 **1er N4** ; 43 Ralite 106 Xsi à 2'35"8 **1er A5** ; 44 Fleury 205 Gti à 2'39"6 ; 45 Malhautier 106 à 2'43"7 ; 46 Landry Clio à 2'45"2 ; 47 Mahieu Clio à 2'47"6 ; 48 Ména Clio à 2'48"7 ; 49 Grandordy Civic à 2'49"9 ; 50 Messeant Clio Williams à 3'00"9 ; 51 Combernoux Clio R3 à 3'01"5 ; 52 Guittard Clio Rs à 3'02"1 ; 53 Dumas Clio à 3'05"0 ; 54 Volle 106 à 3'05"2 **1er N1** ; 55 Rouquayrol Saxo à 3'06"0 ; 56 Garcia 106 à 3'15"7 ; 57 Bonicel 206 à 3'15"8 ; 58 Zappacosta 205 à 3'16"5 ; 59 Daudé 206 à 3'19"7 ; 60 Dorat Clio à 3'21"7 ; 61 Buhler 106 Xsi à 3'31"5 ; 62 Bouchindhomme Honda Intégra à 3'32"4 ; 63 Boyer 205 Gti à 3'38"6 ; 64 Poncet Hommell Rs 2 à 3'36" **1er GT 9** ; 65 Comas 206 à 3'36"9 ; 66 Gauthier 205 Gti à 3'38"6 ; 67 Enjalbert Subaru GT T à 3'39"6 ; 68 Amouroux 106 à 3'39"9 **1er N2** ; 69 Bouchard 205 à 3'40"2 ; 70 Donnée AX Sport à 3'44"1 ; 71 Campoy 206 RCC à 3'45"9 ; 72 Breuil 106 Xsi à 3'48"3 ; 73 Llabres Clio à 3'48"7 ; 74 Pellet 205 à 3'49"9 ; 75 Péretti Clio à 3'51"1 ; 76 Tondut 206 à 3'59"5 ; 77 Giovannageli BMW 325 I à 4'00"8 ; 78 Aubert BMW 320 I à 4'10"1 ; 79 Serre 106 Xsi à 4'12"0 ; 80 Canut 306 s16 à 4'16"1 ; 81 Torres Clio Rs à 4'16"1 ; 82 Chambon Saxo à 4'19"7 ; 83 Aiglon 106 à 4'20"6 ; 84 Ruiz BMW 320 I à 4'22"9 ; 85 Sabatier Saxo à 4'24"4 ; 86 Cméménçon Swift à 4'32"8 ; 87 Nègre 306 à 4'45"4 ; 88 Buisson 205 à 4'59"0 ; 89 Dieudonné R5 GT à 5'03"4 ; 90 Théron Saxo à 5'08"9 ; 91 Chambon 106 à 5'15"4 ; 92 Plan Saxo à 5'21"4 ; 93 Gaubert Honda Civic à 5'26"7 ; 94 Nadal 106 à 5'31"3 ; 95 Frontier 205 Gti à 5'33"1 ; 96 Tortorici Saxo à 5'35"3 ; 97 Berlendis R5 GT à 5'40"5 ; 98 Clément 106 à 5'42"3 ; 99 Martel 106 à 5'44"0 ; 100 Jonquet 106 à 5'49"3 ; 101 Dumas 205 à 5'49"0 ; 102 Diaz 205 à 6'07"3 ; 103 Lquette 106 à 6'16"4 ; 104 Bruccoléri Clio à 6'23"2 ; 105 Durand 205 à 6'40"3 ; 106 Lafitte 205 à 6'42"8 ; 107 Rocheblave 309 à 7'08"0 ; 108 Melchisedec 106 à 7'28"3 ; 109 Desmytter 205 à 7'31"4 ; 110 Filippelli Clio à 8'06"1 ; 111 Arcuri 106 Rallye à 10'45"1.

Les 24 & 25 septembre 2010 / Asa d'Ales / 9ème manche L.R. / 9ème édition / Engagés : 163 / Partants : 148 / Classés : 111

Critérium des Cévennes 2010



Loïc Margarot a été le plus vite des pilotes du Comité sur les Cévennes



Garcia, l'exploit du rallye !



Costeraste gagne le Comité, ici !

Classement final du Critérium des Cévennes 2010

1er. Bouffier-Panseri 270 S2000 en 2h10'45"6 **1 GA & A7S** ; 2. Robert-Duval 307 Wrc à 1'12"0 **1 A8W** ; 3. Gascou-Chapus 207 S2000 à 5'11"0 ; 4. Maurin-Ural Fiesta S2000 à 5'52"9 ; 5. Roché-Roché Impreza Wrc à 6'48"9 ; 6. Guigou-Marty Clio R3 à 8'19"1 **1 GR & R3** ; 7. Margarot-Margarot Mégane KC à 10'56"2 **1 A7K** 8. Sarrazin-Rénucci DS3 R5 à 11'15"3 dont 1' de pénalité ; 9. Costeraste-Frmental BMW Compact à 12'08"1 **1 GF200 & F2/14** ; 10. Garcia-Lasne 206 Maxi à 12'33"7 **1 F2/13** ; 11. Marchal-Moreau C2 R2 à 12'48"3 dont 1' de pénalité **1 R2** ; 12. Salinas-Micheli C2 R2 à 13'06"2 ; 13. Pueyo-Rouche Cécilia GT à 13'50"1 **1 A8** ; 14. Michal-Michal C2 R2 à 13'58"8 ; 15. Malta-Portales 206 RC à 14'09"7 **1 A7** ; 16. Biasion-Coquard Clio R3 à 16'54"8 ; 17. Bergogne-Trébuchon Impreza à 18'49"3 **1 GN & N4** ; 18. Verdier-Bertrand Fiesta R2 à 19'02"4 ; 19. Balcou-Ollier Clio W. à 19'08"2 ; 20. Coste-Hamza 106 à 19'14"8 ; 21. Coria-Marquez Saxo KC à 20'27"0 **1 A6K** ; 22. Gonon-Gonon Twingo R2 à 20'28"6 ; 23. Lafont-Lafont C2 R2 à 21'49"6 ; 24. Viougeas-Larguier Clio RS à 22'18"8 **1 N3** ; 25. Anthérieu-Léonard Clio RS à 22'26"7 dont 40" de pénalité ; 26. Redoulez-Marty 106 s16 à 22'35"2 **1 N2** ; 27. Tanci-Martini C2 R2 Max à 22'37"1 ; 28. Cozza-Pages Clio RS à 22'45"4 ; 29. Tortorici-Anthérieu Saxo Vts à 22'53"9 ; 30. Lacruz-Michel 206 à 23'23"4 ; 31. Campoy-Molinier 206 RC à 23'27"4 ; 32. Humeau-Vattier Hommell RS2 à 23'35"5 **1 GT & GT9** ; 33. Redon-Redon C2 R2 à 23'42"1 ; 34. Vinel-Lieffroy 206 Xs à 24'06"3 ; 35. Causse-Voisin Clio à 24'27"5 ; 36. Vayssettes-Eustaquio Porsche 996 CS à 24'58"4 **1 GT 10** ; 37. Rouquayrol-Lugrand Saxo à 25'01"6 **1 A6** ; 38. Varnakiotis-Impokaris Clio R3 à 25'05"1 ; 39. Clutier-Brun Swift à 25'14"9 **1 Super Coupe** ; 40. Cabanon-Emercy- Clio à 25'35"7 41. Rizo-Sael BMW 135 à 26'45"9 ; 42. Ciaramitaro-Bonice C2 R2 à 26'46"3 ; 43. Albert-Duchamp 106 à 26'47"8 ; 44. Romiguière-Nègre Swift à 27'38"9 ; 45. Berton-Pages Swift à 27'40"3 ; 46. Campoy-Delrieu Saxo à 27'51"9 ; 47. Garcia-Marquier 106 à 28'24"9 **1 N1** ; 48. Monnin-Gilliot Swift à 28'25"7 ; 49. Malhautier-Chapelle 106 à 28'45"3 **1 A5** ; 50. Périer-Bourgade 106 à 28'47"4 ; 51. Serre-Granier 106 à 29'50"7 ; 52. Zazurca-Maille Saxo à 30'31"6 ; 53. Cuguillere-Arcuri 106 à 30'34"6 ; 54. Genty-Genty Saxo à 30'57"1 ; 55. Maurel-Cusin 205 à 31'01"5 ; 56. Plan-Plan Saxo à 31'41"6 ; 57. Vailhé-Causse Impreza à 32'01"7 ; 58. Canut-Amblard 306 à 32'15"5 ; 59. Ferrari-Villani Saxo à 32'40"0 ; 60. Breuil-Chantelauze 106 à 32'41"4 ; 61. Saquer-Lafitte 306 à 32'54"3 ; 62. Santiago-Valour Clio Rs à 32'21"2 ; 63. Gandou-Gandou Clio R3 à 33'29"7 ; 64. Burgos-Kint 206 à 33'32"8 ; 65. Hot-Théveny Impreza N15 à 33'37"0 ; 66. Hauswald-Schilchter Swift à 33'52"2 dont 2'30 de pénalité ; 67. Guibert-Robinet Swift à 34'34"0 ; 68. Chambon-Giraud 106 à 34'49"4 ; 69. Crepin-Perez Saxo à 35'12"8 ; 70. Jaussaud-Jaussaud Clio à 35'45"2 ; 71. Pigeyre-Sassi 106 à 35'50"7 ; 72. Authébon-Perrier 309 36'07"0 ; 73. Amouroux-Pelat 106 à 36'08"9 ; 74. Nègre-Chauvet 306 à 36'44"3 ; 75. Robion-Hureau Golf GTI à 37'20"1 ; 76. Deiemont-Pomares Ibiza à 38'08"2 ; 77. Dubanchet-Farlay 106 à 40'34"9 ; 78. Favre-Breynat Swift à 42'46"6 79. Rizzoli-Fulcrand Clio à 45'14"6 ; 80. Cuenin-Louis Porsche 968 CS à 46'46"5 81. Mostrag-Lelarge 205 à 50'25"8 ; 82. Bourgade-Hermand Clio à 53'52"4 ; 83. Portal-Pégou Swift à 1h00'53"5.

Les 21, 22 & 23 octobre 2010 / Asa Hérault / 10ème manche L.R. / 53ème édition / Engagés : 178 / Partants : 158 / Classés : 83

Rallye du Fenouillèdes 2010



Cédric Coste était proche du but dans le Comité, il gagne ici le GR !



Fernandes, victoire en A6k !



Dessens enlève la A7k !

Classement final du rallye du Fenouillèdes 2010

1er. Génesca-Tessier Impreza Wrc en 1h13'49"4 **1 GA & A8W** ; 2. Vivens-Valibouze 106 Maxi à 37'6 **1 GF & F2/13** ; 3. Fernandes-Rouquairol Saxo KC à 1'12"7 **1 A6K** ; 4. Dessens-Fulcrand Clio à 1'30"1 **1 A7** ; 5. Bahihaut-Corrochano Clio KC à 1'36"9 **1 A7K** ; 6. Mottard-Zambetti 306 Maxi à 2'03"1 ; 7. Guedj-George 206 à 2'24"7 **1 F2/14** ; 8. Coste-Devret Clio R3 à 2'53"7 **1 GR & R3** ; 9. Janel-Villegas Clio R3 à 2'57"0 ; 10. Coste-Sarraud Clio RS à 3'33"3 **1 GN & N3** ; 11. Bergogne-Trébuchon Impreza à 3'48"1 **1 N4** ; 12. Salinas-Micheli 106 à 3'59"4 **1 A6** ; 13. Carrétéro-Sol Clio à 4'30"2 **1 F2/12** ; 14. Cornil-Obrecht Clio à 5'37"2 ; 15. Ortholan-Rancon Clio RS à 5'38"2 ; 16. Dufour-Robert BMW Compact à 5'41"8 ; 17. Denis-Ferrari 106 à 6'33"6 ; 18. Guillouf-Guillouf Clio à 6'47"0 ; 19. Schaub-Garcia 106 à 6'58"8 ; 20. Rouquayrol-Lugrand Saxo à 6'59"9 ; 21. Cribellet-Cribellet Opel Manta à 7'04"7 ; 22. Genre-Daniel Impreza à 7'07"6 ; 23. Armangau-Lantermino Clio à 7'09"9 ; 24. Gandou-Gandou Clio R3 à 7'14"7 ; 25. Gomez-Cambus 106 à 7'22"0 **1 A5K** ; 26. Caussat-Cartillac Sierra Cosw. à 7'29"4 **1 A8** ; 27. Dewerd-Ferrier 206 Rc à 7'31"5 ; 28. Saquer-Lafitte 306 à 7'34"8 ; 29. Bourhis-Guérin 206 Xs à 7'39"7 ; 30. Azalbert-Dalman Clio à 7'42"7 ; 31. Tavares-Hornung 206 Rc à 7'44"2 ; 32. Dumazert-Lopez Clio à 7'51"4 ; 33. Llabres-Llabres Clio à 8'03"7 ; 34. Ralite-Vaille 106 à 8'16"7 **1 A5** ; 35. Depondt-Depondt Hommell RS2 à 8'18"2 **1 GT & GT9** ; 36. Martin-Gel 106 à 8'34"9 ; 37. Campoy-Villaret 206 RCC à 8'37"0 ; 38. Gabrielle-Rascalou Clio Rs à 8'51"8 ; 39. Marty-Pluvinage Saxo à 8'54"9 ; 40. Bouchard-Moullins 205 à 9'35"1 ; 41. Turco-Paitre 205 à 10'03"6 ; 42. Bourcereau-Berlanger Clio à 10'35"2 ; 43. Pigeyre-Bernard 106 à 10'47"9 ; 44. Pellegrini-Pellegrini Clio à 10'48"0 ; 45. Torrado-Becerra 106 à 10'51"5 **1 N1** ; 46. Malhautier-Breuil 106 à 10'58"7 ; 47. Zappacosta-Terne 205 à 11'11"2 ; 48. Leborne-Skierski 205 à 11'14"5 ; 49. Sanchez-Sanchez C2 à 11'35"5 ; 50. Bouchindhomme-Vann Mengsel Honda Intégra à 11'39"5 ; 51. Caseilles-Bobin Clio à 11'49"6 ; 52. Paitre-Segarra Clio à 11'51"7 ; 53. Legrand-Verne 206 à 12'13"0 ; 54. Wallaert-Escloupé Escort à 12'14"3 ; 55. Prat-Combes Clio à 12'20"2 ; 56. Pellet-Le Roux 205 à 12'27"1 ; 57. Hamelin-Bordonado Clio à 13'23"8 ; 58. Schuster-Calvet Clio à 13'35"2 ; 59. Bugiani-Cruz 106 Xsi à 13'37"3 ; 60. Sanchez-Forgues 206 Rc à 14'10"1 ; 61. Authébon-Domergue 309 à 14'20"0 ; 62. Ribes-Taupin 106 à 14'29"8 **1 N2** ; 63. Sauze-Flavien Cécilia à 15'12"8 ; 64. Tresserres-Munoz 205 à 15'26"7 ; 65. Caron-Vignals 309 à 16'17"1 ; 66. Gastou-Pellegrini Saxo à 16'42"8 ; 67. Jenvrain-Jenvrain 205 à 17'31"3 ; 68. Schiano-Fligeat 206 à 22'50"1.

Les 27 & 28 novembre 2010 / Asac Roussillon / 11ème manche L.R. / 28ème édition / Engagés : 135 / Partants : 119 / Classés : 68.

La chronique de Jean-François Boyer

Salut à tous !

Tout d'abord, je vous souhaite à toutes et à tous une très bonne année (un peu en retard), remplie de bonnes choses et de beaucoup de beaux rallyes.

Notre saison 2010 a été écourtée à la suite d'une grosse sortie au Rouergue : Caisse à remplacer, mais heureusement pas de bobos pour nous.

Je me suis également essayé sur la terre avec une 205 N3. Bonnes sensations : A refaire ! Après des mois de travail, voilà la 106 qui renaît. **Un grand merci à toute l'équipe pour leur aide (Jérémie, Willy, Minou, Roro, Jojo et Jacky).**

La 106 devrait être prête pour le Charbo où nous attaquerons la saison comme à notre habitude, avec le cousin Jean René VILLANI à mes côtés. Ensuite Gard, Viganais, et Rouergue si tout va bien d'ici là...

Merci à tous mes partenaires

WILLY'S CAR

JUVENAL AUTO
BORRAS TRUCKS
GARAGE ESTEVE ;
RENAULT MTP ET
MOTRIO ;
ENJOLRAS
MOTEUR ;

RALLY'REGIONS & enfin le LYCEE MENDES FRANCE et JEREMIE pour l'assistance.



Photos : sport-meca-passion-sud-ouest.fr.nf (DR)

Formules repas à partir de 5,50 € Salades Repas Viandes... Pizzas		Pizzeria Restaurant Plat du jour (le midi) Sandwiches
23 rue de la Calade - 34980 Montferrier sur Lez ☎ 04 67 60 70 86		
	Fermé le dimanche midi OUVERT midi et soir	 Lez' calade

CASINO

FUMADES
Les Bains



Le Casino soutient " Le Team Rouquette Sport "

MACHINES A SOUS - TEXAS HOLD'EM POKER

BOULE - RESTAURANT - DANCING

Tel : 04 66 24 82 05 - 30500 ALLEGRE LES FUMADES

*" Jouer comporte des risques : endettement, dépendance...
Appelez le 09-74-75-13-13 (appel non surtaxé)."*



La Chronique de Sylvain Rouquette

Bonjour à tous. Pendant l'inter-saison, nous avons essayé de réunir le budget pour participer au nouveau Championnat de France Junior avec Twingo R1, mais cela n'a pas été possible... Nous repartons donc pour une saison avec la Clio Ragnotti N3. Notre première course, quand vous lirez ces lignes, se sera déjà déroulée. Il s'agit du rallye Cathare qui entame la saison en Languedoc-Roussillon. Nous tenons encore une fois à remercier l'ensemble de nos partenaires pour la confiance qu'ils nous témoignent à nouveau, cette année. Nous essayerons d'être à la hauteur de leur espérance. À bientôt dans ces colonnes pour de nouvelles aventures. Sylvain





Tentes pliables - Flags - Arches gonflables

Fabien SOLIGNAC - 06 89 44 70 74
contact@easytent.fr

XPRESS TENT® le Original **eXpotent**

LOCATION de KARTING

Au cœur d'un complexe unique en Europe, piste de 1,208 km

Ouvert à tous
Open public



FR
ALES RACING SYSTEM

au PÔLE MÉCANIQUE d'ALES

www.alesracingsystem.com **04.66.30.87.72**

Contrôle Technique Automobile
Véhicule contrôlé selon la législation en vigueur

AUTO CONTROL

L'INSPECTION TECHNIQUE

Jean - Louis TREMOULET
cct-jeanlouistremoulet@orange.fr
 30260 QUISSAC
Tél. : 04 66 80 40 22

Contrôle Technique Automobile
Véhicule contrôlé selon la législation en vigueur

AUTO CONTROL

L'INSPECTION TECHNIQUE

Jean - Louis TREMOULET
cct-jeanlouistremoulet@orange.fr
 30260 QUISSAC
Tél. : 04 66 80 40 22



J.COM Sport

NOUVELLE ADRESSE : Préparation | Compétition | Montage & entretien

17 Avenue de la gare | 21910 SAULON la CHAPELLE | FRANCE
 06 63 90 21 35 - j.com.sport@wanadoo.fr - www.jcomsport.eu

2010 Vainqueur coupe 207
 IRC Champion
 2008 Vainqueur coupe 206
 RALLYE - J VAR

BROUM

FOURNITURES AUTOMOBILES

-20% -40% -60%

De remise sur la carrosserie, le freinage,
les suspensions, les embrayages, les distributions...



Phare longue portée
chromé avec H3 100 W 24 E. ttc pièce



KIT XÉNON
H1, H3, H4, H7, H9
96 E. ttc kit complet



Comme
Manu Guigou
choisissez **BROUM**
pour toutes vos
pièces d'origine

Le N°1 de l'attelage !
à partir de 88 E TTC
pour tous types de véhicules



www.broum.fr

Parc Marcel Dassault
SAINT JEAN de VEDAS
Tel. 04 67 22 44 44

UNE ÉQUIPE
À VOTRE SERVICE

FLUVIA

assistance

www.fluviassistance.fr

0 467 200 333
E-mail : fluvia@wanadoo.fr



exact

FRANCE

2011

COLLECTION

*Choisissez la qualité
pour la performance*

Le nouveau catalogue
est disponible



- TUYAUX ET RACCORDS
- AUXILIAIRES
- ADAPTATEURS
- HUILE
- FREINAGE
- ATELIER/STAND/LEVAGE
- ESSENCE
- EAU/AIR

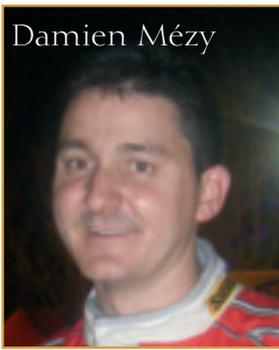


tél.: 04 67 47 03 83
fax : 04 67 47 06 14

contact@exactfrance.com

www.exactfrance.com

LA CONNECTIQUE HYDRAULIQUE EST UNE SCIENCE, EXACT



Damien Mézy

Unique !!!

C'est pour vivre ces moments que je fais du rallye !! Il ne faut pas oublier les fondamentaux !! Le résultat final ne fut pas à la hauteur de nos espérances, mais nous avons vécu un rallye exceptionnel. Déjà finir le Monte Carlo est à mon sens un exploit.

Tout a commencé fin novembre quand Julien QUINONERO nous a présenté le concept «I had a dream». Il s'agissait de permettre à notre rêve de voir le jour : Participer au centenaire du mythique rallye de Monte Carlo.

Le principe de Julien était de nous mettre en relation avec des partenaires pour réussir à réaliser ce rêve de gosse. Le budget fut réuni grâce à l'association de tous nos sponsors et sans eux bien sûr rien n'aurait été possible. Pour boucler ce tour de table des soutiens, le constructeur Peugeot présent sur place pour soutenir ses S2000 nous apporta conseils et aide logistique avec la présence du camion boutique Peugeot Sport durant toute la semaine. Le vrai sens de la compétition client.

Mais «I had a dream» a été plus qu'une mise en relation. Des dispositifs de communication très développés ont été déployés : La presse nationale, locale, spécialisée et même les réseaux sociaux comme «Facebook»... Rien ne fut laissé au hasard !

L'objectif était pour nous sportivement de ne pas décevoir. Nous avions à cœur d'accrocher un beau résultat, mais ce rallye n'était vraiment pas comme les autres...

Les reconnaissances du premier jour sont interminables ; On commence dans la Drôme tôt le matin pour se diriger vers le haut pays niçois et remonter dans la nuit en Ardèche. Le rythme des prochains jours est moins soutenu. Nous effectuons la pause obligatoire dans un temple du rallye : La Remise à Antraigues !!! Une tarte aux pommes et un café offerts par le couple Jouanny nous attend ! Il ne reste plus grands passionnés comme ces gens-là, si peut-être l'hôtel Maurice tenu par la famille Pratlong dans les Cévennes.

La structure «I had a dream» a pris place au sein du parc d'assistance de Valence le lundi. Les moyens mis en œuvre sont dignes des équipes professionnelles. Tout le team reçoit son package vestimentaire. La couleur orange vif se remarque dans tout le parc, l'identification est très réussie.

On commence le rallye par les spéciales ardéchoises. Le gravier a envahi les premiers kilomètres et nous ne devons pas sortir des rails. La route devient plus propre mais nous rattrapons Harry HUNT parti deux véhicules devant. Il nous laisse passer seulement 3 kilomètres plus tard. La fin de spéciale est compliquée pour nous. Nous avons surchauffé les pneumatiques choisis trop tendres et Jérémie doit composer pour éviter les dérives. La seconde spéciale plus rapide est plus appropriée à notre choix pneumatique. Le plateau de Burzet est magnifique et le son du rupteur est souvent atteint ! Nous occupons la 3ème place des deux roues motrices et sommes en tête de notre catégorie. Nous confirmons dans le secteur chronométré suivant de Saint Bonnet le froid en nous classant second à seulement 2 secondes du temps de référence.

La première journée se termine sur une bonne note. Les objectifs sont atteints : Un écart de 40 secondes avec le leader de la catégorie 2 roues motrices nous laisse espérer !! Tout est possible !

Le lendemain, le Vercors nous accueille. Le rythme est élevé et les temps tombent. Nous remontons à la seconde position et maintenant 23 secondes nous séparent du leader.

Et puis... Il y a la neige ... Et nous avons choisi des pneumatiques qui ne sont pas adaptés. Plusieurs explications à notre erreur : L'assistance se trouve à Valence (à 70 kilomètres des spéciales). Il a neigé au dernier moment et une couche de glace s'est formée sous la neige.

Par mesure de sécurité, nous avons embarqué deux pneumatiques clous en secours. La voiture ne pouvant plus gravir la pente, c'est en spéciale que nous équipons la 207 des pneumatiques clous à l'avant. Les minutes défilent et cette erreur nous coûte 5 minutes. Mais ce n'est pas fini. Un montage pneumatiques clous à l'avant et mixtes à l'arrière est loin d'être le choix optimum pour ces conditions. La 207 est très compliquée à piloter et nous voyons bon nombres de virages par les portes. Nous effectuons 2 têtes à queue sur la liaison et pointons dans la minute pour la dernière spéciale de la journée. Cela reste un des moments les plus forts du rallye. Nous perdons pas moins de 12 minutes par rapport au premier passage : un calvaire ! Il faut rester sur la route et ce n'est pas évident. Pour pimenter, nous rencontrons un épais brouillard sur l'arrivée : du brouillard sur la neige, je vous laisse imaginer !

On ne baisse pas les bras et nous allons essayer de remonter le dernier jour. Après une spéciale drômoise nous rejoignons Monaco après 250 kilomètres de routier. Encore un moment unique, la montée sur le Turini et le passage au col avec de la neige jetée par les spectateurs. Il faut être prudent et très réactif pour ne pas se faire piéger par ces conditions changeantes de route. Dans la voiture, nous avons la sensation d'être sur un bon rythme mais le temps réalisé n'est pas satisfaisant. Les clios nous relèguent à une vingtaine de secondes. L'analyse est simple : nous avons opté pour un réglage trop souple. Et là Monsieur Ancian, sans me le dire, a pris une décision. Sur la spéciale suivante de Lucéram plus sinueuse (encore moins adaptée à notre réglage), il a décidé de tenter d'augmenter le rythme pour vérifier notre analyse.

Résultat : 3 sorties de route et un rythme endiable ! Notre réglage était trop souple !

Il nous restait 2 spéciales. Une durité d'essence se décroche à 1 kilomètre du départ et de nuit nous réparons perdant encore 15 minutes. C'est heureux comme des gamins que nous rejoignons l'arrivée. Toute la pression descend, l'équipe est crevée mais tout le monde reste souriant.

Ce rallye a été pour nous une aventure sportive et humaine hors norme. Nous avons ressenti ce soutien unique de tout le team «I had a dream». Nous avons eu la chance de profiter de la première de ce nouveau concept. Nous souhaitons que d'autres rêves voient le jour grâce à cette association de compétences.

Merci à tous : À Amélie, Sophie et Mathilde pour m'avoir aidé dans la gestion des notes ; À Maurice et Julien pour leur travail irréprochable en tant qu'ouvriers ; À Audrey pour l'organisation sans faille, À Jérôme, Julien, Jean Marie pour nous avoir donné une Peugeot 207 des plus performantes ; À Jean Charles pour tous ses conseils (on aurait dû l'écouter pour la neige) ; À Thomas pour ses massages réparateurs ; À Fabrice pour les photos ; À Frédéric et Fabien pour la logistique ; À Maxime pour sa gestion à Saint Bonnet (dans le froid...) ; À l'équipe traiteur pour leur travail de qualité et merci à Julien l'instigateur du projet et merci que ce rêve soit devenu réalité...



Reportage : Rallye Monte-Carlo 2011

Cette édition restera dans les mémoires comme une excellente année, le 100ème anniversaire n'a pas déçu. Avec des rebondissements que seul ce rallye peut apporter, la météo et la neige en particulier sont venues perturber les débats. Dans ce conteste, Bryan Bouffier a tiré son épingle du jeu et confirmé le titre de Champion de France conquis deux mois plus tôt sur les routes Varoise. Un revenant a surpris aussi son monde, les uns l'imaginaient presque à la retraite, les autres le voyaient déjà Vainqueur, François Delecour réalise un Monte-Carlo 2011 haut en couleur, signant un temps de référence. Le bon choix de pneus l'a beaucoup aidé, il était le seul à partir en pneus cloutés pour le deuxième tour, jeudi du parc d'assistance de Valence !



Reportage : Rallye Monte-Carlo 2011



Frédéric Loix, toujours aux avant-postes, rentre à Monaco à la deuxième place. Il sauve l'honneur des Skoda après les déconvenues de Hänninen et Kopecký, celui-ci réalise un rallye en demie teinte !

Stéphane Sarrazin signe le premier temps scratch, chaussé de pneus médium, des SA20 précisément, il se plaint du comportement de sa 207. Hänninen et Wilks sont deuxième et troisième avec la même monte pneumatique. Bryan Bouffier, quatrième a sûrement la meilleure monte, mais les réglages ne sont pas la hauteur des pneus, il est quatrième. Loix, Solberg et Delecour prennent les accessits. Petter Solberg pour sa part est heureux d'être à l'arrivée de ce premier chrono, il s'est fait surprendre et tape un muret. Deuxième spéciale, un monument, le Burzet-St. Martial long de 41,06 klm. Hänninen Le champion IRC en titre, réalise une belle performance, laissant Solberg à 15'1 et Loix à 17'9. Sarrazin, Wilks et Bouffier sont dans les six premiers. Après ce premier tour, Hänninen a pris le commandement de l'épreuve devant Loix. C'est d'ailleurs eux qui sont premier et second du troisième chrono,

profitant des soucis de Radio pour Sarrazin et de Différentiel arrière pour Bouffier qui ne pourra être réparé qu'en fin de première étape. Loix signe le dernier scratch du jour devant Hänninen et Solberg et au soir de la première étape, le classement est le suivant : Hänninen, 44,5 devant Loix et 55,3 sur Solberg, qui malgré tout est le premier pilote Peugeot. Sarrazin et Wilks prennent les accessits. Bouffier a bien limité les dégâts, il pointe à la 7ème place derrière Kopecký et devant Delecour qui a fait une belle première étape malgré le fait qu'il ne dispose pas du même matériel. En 2 roues motrices, c'est Pierre Campana (Clio R3) qui est en tête devant Crugnola (Clio R3) et Jérémy Ancian (207 RC), alors que les fils de Burry et Tambay sont dans les cinq premiers, tous les deux roulent sur des DS3 R3. Deuxième jour: Changement de décors et de paysage. Toutes les Peugeot ont

adapté des réglages plus propices, ce qui n'empêche pas Hänninen de faire le scratch dans le premier chrono du jour. 2 dixièmes de mieux que Solberg, alors que Kopecký pointe à 6'7 secondes. Bouffier, Wouilloz et Sarrazin prennent les accessits. Bouffier signe le scratch dans la suivante avant de rentrer au parc d'assistance. Il y devance dans cet ordre, Solberg, Hänninen et Sarrazin. Le tournant du rallye va avoir lieu dans le deuxième tour de cette étape. En effet très mal renseigné car très soudaine, des chutes de neige

vont bouleverser la donne. Bouffier prend la tête de l'épreuve après avoir réalisé le scratch dans St. Jean en Royans. Delecour, seul pilote à être équipé de pneus cloutés, est second. Il devance Wilks, Sarrazin et Loix. Ces trois pilotes étaient partis en neige (non cloutés). Bouffier monte ses pneus cloutés pour la 8ème spéciale et finit second de celle-ci où, François Delecour, le mieux chaussé, réalise le scratch. Gonon y signe le troisième temps avec son Impreza N12B GN. C'est donc Bouffier qui, au soir de la deuxième journée



Wilks peut remercier Stéphane Sarrazin qui va le laisser passer en fin de rallye, il finit troisième !



Dommage pour Nicolas Wouilloz qui perd beaucoup de temps au début du rallye !



Le jeune Burri, rentre à une probante 15^e place finale avec la classe R3T en poche !

de course, tient la tête. Il est suivi par François Delecour. Ces deux hommes ont réalisé le hold-up du siècle. Loix, troisième, est déjà à 1'05"5. Wilks, Sarrazin et Hanninen suivent. Bouffier est sixième mais, toujours devant, au scratch. Même s'il ne signe aucun autre scratch, Bryan Bouffier remporte le 79^{ème} rallye Monte-Carlo, se laissant porter lors de cette dernière journée de course. Il confirme donc son bon niveau parmi les pilotes de l'IRC. François Delecour, après avoir brillé la veille, s'incline peu à peu face à Loix au début, puis c'est au tour de Sarrazin de le passer pour le gain de la troisième place, par manque de délicatesse envers son moteur qui n'avait sûrement pas les dernières évolutions. Il finit cinquième. En revanche, le podium qui était acquis pour Sarrazin va revenir à Wilks, (histoire de points), Wilks

faire un festival au cours de cette dernière ligne droite. Il signe le scratch dans la 10 Moulinet-La Bollène Vésubie, Loix et Hanninen suivent. Bouffier est sixième mais, toujours devant, au scratch. Même s'il ne signe aucun autre scratch, Bryan Bouffier remporte le 79^{ème} rallye Monte-Carlo, se laissant porter lors de cette dernière journée de course. Il confirme donc son bon niveau parmi les pilotes de l'IRC. François Delecour, après avoir brillé la veille, s'incline peu à peu face à Loix au début, puis c'est au tour de Sarrazin de le passer pour le gain de la troisième place, par manque de délicatesse envers son moteur qui n'avait sûrement pas les dernières évolutions. Il finit cinquième. En revanche, le podium qui était acquis pour Sarrazin va revenir à Wilks, (histoire de points), Wilks

faisant l'intégralité du championnat, Peugeot-Sport a tranché. Hanninen, Wouilloz, Kopecky Basso, qui a signé un temps scratch dans la 11 et Gardemeister rentrent dans les dix premiers. Après de multiples changements, c'est Pierre Campana qui gagne le classement deux roues motrices devant Burri et Poutot. A noter la malchance de Jérémy Ancian et Damien Mézy, qui ont subi les affres de la neige le deuxième jour.

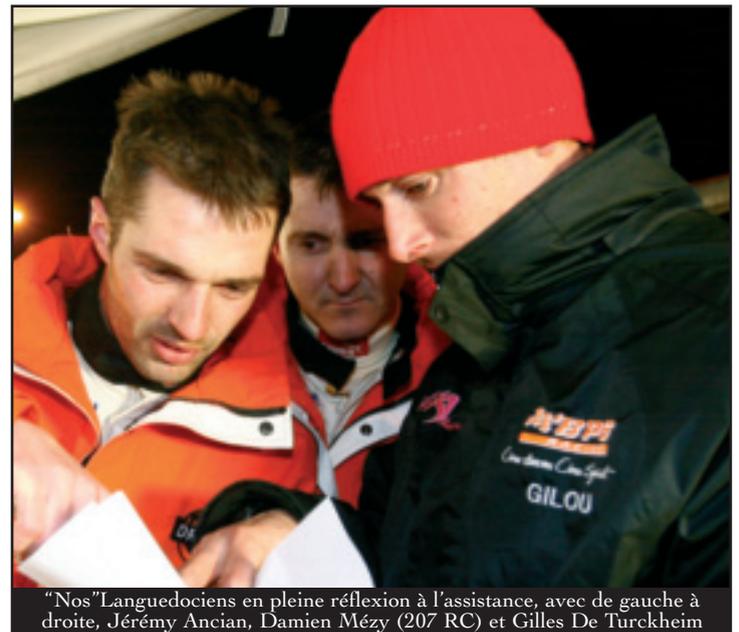
(voir chronique, Damien Mézy page 16)



Gonon reporte le GN, après avoir signé un troisième temps dans la 8 !



Pierre Campana réalise une belle course qui le mène 1er en 2 RM



"Nos" Languedociens en pleine réflexion à l'assistance, avec de gauche à droite, Jérémy Ancian, Damien Mézy (207 RC) et Gilles De Turckheim

79^{ème} édition, organisé par l'Automobile Club de Monaco Troisième participation dans le cadre du Championnat IRC Première manche du Championnat IRC 2011.

Engagés : 120 / Partants : 110 / Classés : 54.

Texte : Patrice Marin / Photos : Vincent Voegtlin

Classement final du rallye Monte-Carlo 2011

1er Bouffier-Panseri 2307 S2000 en 3h32'55"6 ; 2. Loix-Miclott Fabia S2000 à 32"5 ; 3. Wilks-Pugh 207 S2000 à 1'19"7 ; 4. Sarrazin-Renucci 207 S2000 à 1'21"9 ; 5. Delecour-Savignoni 207 S2000 à 1'22"4 ; 6. Hanninen-Markkula Fabia S2000 à 1'29"3 ; 7. Vouilloz-Veillas Fabia S2000 à 4'47"8 ; 8. Kopecky-Stary Fabia S2000 à 7'45"9 ; 9. Basso-Dotta 207 S2000 à 8'46"0 ; 10. Gardemeister-Tuominen 207 S2000 à 9'09"0...



Bryan Bouffier





Comment es-tu entré en contact avec le monde du rallye ?

J'ai toujours eu la passion, cette passion pour la mécanique. Tout petit déjà, il me fallait tout démonter et comprendre comment cela fonctionnait. Par la suite j'en ai fait mon métier...

En habitant sur Montpellier, j'ai été bercé par le Critérium des Cévennes, course à laquelle mes parents ne manquaient pas de m'emmener chaque année. Un ami de mon père y participait et il était coutume que nous logions une partie de son équipe pour la course à la maison. J'étais dans l'ambiance à «plein tube». Quel ne fut pas mon bonheur quand une année (1991 je crois ?) j'ai pu prendre la place du copilote pendant quelques kms. Juste le temps de rallier le Parc fermé d'Antigone depuis les vérifs à St Jean de Védas à bord d'une véritable R5 turbo II. Mais quel plaisir de se retrouver au milieu des BALLET, BEUZELIN, BEGUIN, SABY.... Là je me suis dit : un jour il te faudra être dans le baquet de gauche...

Par la suite quand j'ai eu le permis, j'ai participé à Rallyes Jeunes (3 fois) avec à la clé 2 finales régionales remportées, me donnant accès à la Finale Nationale : 1 au Pôle mécanique et 1 à Lédenon. Là, j'ai fait la connaissance de Manu GASCOU après l'avoir brillamment battu en finale régionale sous la pluie avec près d'1 sec d'avance. Lui usait déjà ses com-

bis au sein des formules de promotion PEUGEOT mais il avait toujours sa 1ère 205 GTI N2 au fond d'une grange en ARDECHE... Il n'en fallait pas plus pour me lancer dans le grand bain. On tombe vite d'accord et début 2001 l'affaire est conclue, la 205 est rapatriée sur Montpellier. Nous serons au départ du 1er rallye terre de la saison, où sur le conseil de Manu nous avons opté pour la terre.

Sur quelle auto as-tu commencé et en quelle année ?

J'ai commencé en 2001 sur une PEUGEOT 205GTI N2 en participant à 5 manches du Championnat de France des rallyes terre : Auvergne, Diois, Causses Rouergats, Cardabelles, Vaucluse. Ce fut une super saison marquée de 5 arrivées toujours sur le podium de la classe. Le résultat était d'autant plus satisfaisant que je n'avais jamais piloté une auto de course et encore moins sur la terre... Heureusement que j'ai pu m'appuyer sur Olivier CAZALET, mon copilote (et ami) de l'époque qui lui roulait déjà avec d'autres pilotes du comité sur asphalté.

J'ai entièrement suivi cette auto durant toute la saison avec l'aide des copains pour les assistances. Un grand merci à eux car certains sont encore présents aujourd'hui.

Tu as été de suite dans le coup ou tes moyens ne te

le permettaient pas ?

Avec très peu de moyens, quelques pneus d'occase de la coupe 106 rachetés à Manu, 2 casques de prêt, le camion de mon beau-père (plombier), une remorque bricolée et une voiture de prêt pour tracter, nous voici partis pour la saison 2001 dans une classe N2 très fournie avec notamment la présence des 106 rallye de la coupe. Ce fut une super saison avec «Caza» dans le baquet de droite et les pots à l'assistance. Nous avons été assez vite dans le coup avec notamment une bagarre pour le groupe N dès le rallye des Causses Rouergats avec Henri DEVIN et sa 1900 qui s'est terminée dans un fossé à cause d'un concurrent ne voulant pas nous laisser doubler !!! Rien de grave mais beaucoup de temps de perdu et un rêve de 1ère victoire qui s'envole...

Nous avons été assez vite dans le coup malgré le très faible niveau d'investissement et nous décidons de franchir le cap en 2002 en nous lançant dans la Coupe 106 Terre pour sa dernière édition. Aujourd'hui tout ça ne serait plus possible car 10 ans plus tard les coûts ont vraiment augmentés de manière très significative.

Pourquoi la terre plus que l'asphalte, d'où vient ce choix ?

Au départ, j'ai fait ce choix sur les conseils de Manu (Gascou ndlr) pour des raisons financières évidentes : Pas de reco, pas de vacances pour les rallyes et la possibilité de se faire plaisir et de réaliser de bons résultats avec des autos beaucoup moins affûtées que sur l'asphalte.

Cerise sur le gâteau : En faisant le choix de la terre nous participons à des manches du Championnat de France avec une organisation au top et des retombées médiatiques intéressantes.

Aujourd'hui même si toutes ces raisons restent valables, nous faisons partie des fidèles de ce Championnat et nous aimons l'ambiance qui y règne. Il y a encore une solidarité entre les équipages qui n'existe plus à mon sens sur l'asphalte. Les petits côtoient plus facilement les gros. «Les terriens» ont encore les valeurs qui m'ont fait aimé ce sport. Aujourd'hui je peux dire que j'ai de vrais amis sur le Championnat de France terre. Enfin le pilotage et l'improvisation priment encore énormément avec le système de reconnaissance adopté. Parcours secret et 1 seul passage de reco.

Racontes nous un peu tes débuts !

Peugeot 205 GTI N2 en 2001

5 rallyes, 5 arrivées, 5 podium de classe.

Une superbe année de découverte couronnée de bons résultats pendant laquelle nous avons pu accumuler les kms et acquérir de l'expérience.

Coupe 106 en 2002 :

3ème au cumul des points, 6ème après décompte de fin d'année.

Une super expérience dans ma vie de pilote. Une année en formule de promotion vaut le coup d'être vécue.

Nous avons été dans le coup tout de suite avec un scratch dès la 1ère manche en Auvergne où nous avons été sacrés meilleur ROOKIE !

Par contre, nous manquions cruellement de moyens par rapport à nos concurrents directs et le manque de pneus neufs s'est fait sentir en fin de saison lors des décomptes car nous étions très réguliers mais pas assez «performants». Avec cette auto, j'ai pris le départ de mon 1er rallye asphalté : Le Critérium des Cévennes. Belle surprise car nous sommes tout de suite dans le coup dans les 20 premiers au scratch devant des références comme mon ami Yannick VIVENS !!!

Malheureusement, la mécanique en a voulu autrement et nous n'avons pas vu la ligne d'arrivée.

Coupe SAXO T4 en 2003 :

C'est une voiture que j'ai complètement montée de A à Z (avec l'aide des





copains toujours), certainement la meilleure auto que j'ai pilotée. Un vrai jouet avec un coup d'entretien élevé par contre. Elle m'a permis de monter dans le classement scratch des rallyes et de côtoyer les meilleurs toujours en formule de promotion.

Construction Peugeot 206 F2000/14 en 2005 :

Après un break d'1 an pour me consacrer à 100% à ma famille je remets le doigt dans l'engrenage en construisant ma 1ère auto à 100%. Je l'ai faite évoluer au fil du temps de manière à gérer au mieux le budget consacré aux rallyes. A ce jour, c'est une auto assez évoluée à mon goût pour viser le haut du classement tant sur la terre que sur l'asphalte. Je prends énormément de plaisir à son volant.

Comment s'est passée ta saison 2010 ?

9ème au Rallye hivernal (4ème 2roues motrices)

8ème du Championnat de France des rallyes terre

4ème du trophée 2 roues motrices

4 Podiums de groupe sur 4 arrivées sur la terre

En clair, c'est une super saison qui me rappelle un peu notre année 2002 en 106.

Notre abandon à Auxerre (casse de la BV) où nous occupions largement la tête du Groupe F2000 a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase.

Maintenant que j'ai investi dans une «vraie» Boite de vitesse, l'auto est devenue très fiable et les résultats sont là. A présent, je suis heureux de voir les yeux pétillants de mes 3 garçons quand je leur ramène une belle coupe synonyme de victoire pour eux aussi...

Qu'envisages-tu de faire en 2011 ?

Elle a débuté de la meilleure des façons avec une victoire de classe au Rallye Neige Hautes Alpes assortie d'une belle 2ème place de Groupe, 9ème au scratch !

Préparer le Monte Carlo 2012 car nous avons tout préparé pour y parti-

ciper cette année mais nous n'avons pas été retenus.

Etre «Champion de France F2000» des rallyes sur terre avec ma 206.

Pourquoi ne pas faire une incursion dans un Championnat étranger sur terre : Italie, Espagne, Portugal...??? Enfin essayer de participer à quelques rallyes sur asphalte dans la ligue quand les dates sont compatibles avec notre calendrier en Championnat : Viganais, Cigalois, Gard, Critérium des Cévennes. Cela serait sympa de se faire un peu voir chez nous pour nos fidèles partenaires et aussi nos supporters !

Parles-nous de tes copilotes !

Il y a surtout eu l'ère du grand «Caza» qui a connu toutes nos épopées et qui a pris place à mes cotés dans toutes mes autos. Nous avions fait les 400 coups ensemble déjà au Lycée et c'est tout naturellement que notre passion pour le sport auto nous a amenés à courir ensemble.

Je n'ai que de d'excellents souvenirs de toutes ces années de complicité passées ensemble et je ne manque pas de faire appel à Caza pour une pige si besoin est même si lui, de son côté, a raccroché la combinaison ... Caza est avant tout un ami en plus d'être un très bon navigateur.

A noter aussi la pige assurée par Sylvie BRESSON (pilote en son temps) sur le terre de Provence 2002 en formule de promo.

Malheureusement, après un excellent début de course, une rotule de direction a lâché, ce fut notre seul abandon en coupe... J'ai toujours promis à Sylvie qu'il ne faudrait pas rester sur cette «déception» et qu'il faudrait remettre ça. Mais nous n'en avons pas encore eu l'occasion !

Par la suite, j'ai été copiloté par Jonathan, Sébastien, Patrick tous des mecs bien mais avec qui on n'a pas pu poursuivre pour diverses raisons.

Tous ces gars sont restés des amis et ont fait du bon boulot dans le baquet de droite... Nous pourrions, pourquoi pas, être associé une nouvelle fois avec plaisir !

Le plus malchanceux, Cédric VILLARET avec qui nous devons prendre

le départ du terre de Vaucluse 2008 avant que la boîte de vitesse ne lâche lors de la séance d'essai avant rallye... Aujourd'hui, j'ai trouvé une certaine osmose avec Ludovic AUBERTIN qui a pris place à mes cotés depuis 2 saisons maintenant. Ludo est aussi un collègue de promo qui venait assurer l'assistance au début et à qui j'ai tout naturellement proposé la place fin 2008 quand il m'a fait sentir son intérêt. Il a lui aussi été bercé par le monde des rallyes durant son enfance avec son père motoriste PORSCHE de renom. Ludo a tout appris sur le tas car il était novice mais il a su très vite s'imposer dans son rôle. Avec lui nous avons réalisé quelques résultats sympas depuis ses débuts, notre association fonctionne ! Je pense qu'avec Ludo nous avons encore de beaux jours devant nous...

Un mot sur tes partenaires.

Tout d'abord un grand merci à tous ceux qui nous suivent. Il sont nombreux à nous aider à leur manière et à donner de leur temps pour les préparations de course ou pour l'assistance par exemple : Roland, Guilhem, Christophe et Brice pour ne citer qu'eux parmi les «aficionados» ! Par ailleurs nous n'avons pas un gros partenaire mais quelques «petits», fidèles qui chacun avec leurs moyens nous permettent d'assouvir notre passion. C'est bien ça le plus important

non ?

Certains de nos partenaires nous donnent un coup de main matériel et non financier mais ô combien important. Il est certain que l'arrivée de quelques nouveaux partenaires en 2011 permettrait de mettre du beurre dans les épinards comme l'on dit. Nous y travaillons en faisant beaucoup de communication externe. A bon entendeur...

Je tiens donc à remercier vivement nos plus fidèles partenaires que sont dans le désordre:

DUQUENNE MOTEURS, Carrosserie Max VIDAL, AXA assurance à St Ambroix, GOUIRAN, COTE ROUTE Ayme à Alès, Le Moulin de Delph, 2EIB électricité, MENUISUD, FLUVIA ASSISTANCE

Un dernier mot ?

Je suis fier de monter et d'entretenir mes autos tout seul, ça fait aussi parti du plaisir quand on fait un bon résultat.

Enfin, un grand merci à Flore, Bastien, Maxime et Tom toute ma petite famille de me laisser vivre pleinement cette passion si prenante qui est le sport auto.

Et merci à Patrice, Rally'Régions pour cet interview.



RALLY'REGIONS[®]

HISTORIQUE

News, information épreuve à venir



L'association Rallye Sport Découverte de Montarnaud organise la première balade de véhicules historiques de compétition le samedi 18 juin 2011, avec l'appui et l'aide de la Municipalité de Montarnaud et la participation des commerçants du village. Cette concentration débutera par les vérifications administratives sous la terrasse de la Brasserie du Commerce à Montarnaud, les véhicules seront ensuite vérifiés sur l'Esplanade Jean Moulin, puis, mis en parc fermé sur le parking de la salle des fêtes à partir de 8h30. Le buffet, avant le départ, sera servi à la salle des fêtes, à partir de 10h30 jusqu'à 11h45. Le départ du premier véhicule sera donné de la place de la Fontaine à 12h, devant la Brasserie du Commerce, et de minute en minute jusqu'au dernier (60 véhicules maximum).

Les participants auront à parcourir et apprécier les 213,5 kms sur les routes Cévenoles, très prisées par des centaines d'amateurs de sport automobile.

Le retour du premier véhicule est prévu vers 18h. A partir de 19h, un apéritif sera servi à la salle des fêtes pour tous les participants. Par la suite, vers 20h, le repas de clôture sera composé et servi par le Restaurant Le Sanglier de Cabrières. Le prix de l'engagement s'élève à 100,00 Euros.

Les véhicules admis sont les voitures sportives historiques immatriculées avant le 31/12/1980 ainsi que les véhicules d'exceptions immatriculés avant le 31/12/1986. Pour plus de renseignements, contact :

rsd.montarnaud@gmail.com

Formules repas à partir de 5,50 €
Salades Repas
Viandes...
Pizzas



Pizzeria Restaurant
Plat du jour (le midi)
Sandwiches



23 rue de la Calade - 34980 Montferrier sur Lez ☎ **04 67 60 70 86**

Pizzas à emporter

Fermé le dimanche midi
OUVERT
midi et soir



Lez'calade



Alexandre Dimou Photographe

26 rue Lamartine
34130 MAUGUIO
00 33 (0)6.64.35.60.01.

alexandre.dimou@orange.fr

Dossier : Pourquoi l'historique et le VHC ?



Stéphane Brun

Pour ce premier dossier historique, nous sommes allés à la rencontre de trois passionnés de la région Languedoc-Roussillon, Michel Aguilar, Stéphane Brun et Pierre Chabanon, pour savoir pourquoi ils avaient choisi de vivre leur passion à travers le VHC et les véhicules historiques. Les uns en régularité, les autres en VHC pur et dur restant en mode compétition. Voici notre premier dossier.

Michel Aguilar :
Longtemps en rallye moderne, pourquoi as-tu décidé de passer au VHC et à l'historique ?

L'histoire est un peu longue, mais je vais emprunter des raccourcis. Par goût esthétique, d'abord. L'idée de pouvoir courir avec des voitures qui m'ont fait rêver tout gamin me tentait beaucoup. Amoureux de l'histoire de l'automobile, j'ai fait mes armes sur la vieille 2CV maternelle, avant de rouler longtemps en Caravelle. Puis, au hasard des rencontres, j'ai pu acquérir plusieurs véhicules de collection. Le pas était franchi, il suffisait d'associer mes deux passions. La course à l'armement des voitures modernes m'a également largement conforté dans ce choix ! Qui aujourd'hui a les moyens d'investir 50 ou 80000 euros dans une auto qui va perdre plus de la moitié de sa valeur dès que ses roues toucheront le sol ?

Pourquoi ce choix pour l'auto, (Une Ford Escort MK1 GR 2) ?

En fait, pas vraiment ! Je me suis d'abord fait les dents sur une BMW 2002 Ti groupe 1 sur plusieurs rallyes du Championnat de France. C'était une auto fabuleuse pour qui aime la

glisse ! Ultra fiable, bon marché, j'ai fait 4 saisons avant de la revendre quasiment le double de son prix de revient du départ.. J'ai découvert une ambiance bon enfant, des pilotes qui ne se prenaient pas la tête. Je cherchais donc une voiture performante, fiable et.... belle ! Mes amis du Farigoulette avait une Escort Mk1 qui traînait. Tout le reste est une question de temps et de travail... J'ai compris pourquoi l'Escort gagnait à l'époque les rallyes du Championnat du monde : quel avion !

Sur quelle épreuve te retrouvons-nous cette année ?

C'est un peu là que le bât blesse... La création de ma société me laisse peu de temps ! Mais la vraie raison n'est pas là. Je tiens à dénoncer les tracas administratifs inhérents à l'homologation par la FFSA d'un véhicule en VHC ! Un vrai parcours du combattant ! Je dois reconnaître avoir baissé un peu les bras...

Mais je ne renonce jamais, et je pense que 2011 devrait voir quelques sorties de l'Escort, en plus des montées historiques que j'affectionne particulièrement.

Stéphane Brun :
Pourquoi as-tu décidé de Rouler en régularité ?

Les rallyes de régularité permettent de rouler dans son ancienne auto dans des conditions bien particulières, très différentes de la simple balade.

La régularité est à considérer comme un jeu : On ne doit pas arriver le plus vite possible, comme en moderne, mais arriver à un horaire précis et un point précis, tout en découvrant le road-book au fur et à mesure et en roulant à une moyenne imposée. Cela peut paraître simple, mais, les pièges à déjouer sont nombreux et le challenge est déjà d'arriver le moins en retard possible !

Les paysages traversés, les personnes rencontrées et les véhicules participants partagent pour beaucoup le

plaisir que procure cette discipline, sans parler de la gastronomie...

Les montées historiques permettent elles aussi de passer de bons moments entre amateurs de belles et vieilles mécaniques, avec là aussi un maître mot : Le plaisir.

Pourquoi ce choix pour l'auto, (Une Ferrari) ?

Quand on aime le sport auto, c'est qu'on a souvent été marqué très jeune par des images, des sons et des odeurs : Qui au bord d'un circuit, qui au départ d'une spéciale. Les hasards de la vie et des rencontres font souvent qu'on ne choisit pas une auto ancienne, mais qu'elle vient à vous par un concours de circonstances. Pas vraiment d'histoire d'amour là dedans, mais plutôt le sentiment d'être le dépositaire attentionné d'un "petit morceau" de l'histoire de l'automobile. J'en veux pour preuve : Je suis fan de Renault sportives (5 Turbo entre autres) mais je roule en Anglaise ou en Italienne.

Sur quelle épreuve te retrouvons-nous cette année ?

La formule de la montée historique me plaît beaucoup car elle n'implique pas de gros moyens et se déroule sur une seule journée, tout en permettant de bien s'amuser en toute sécurité. Pour ce qui est de la régularité, la Nuit des Longs Capots à Perpignan est une épreuve à laquelle j'aime participer : C'est un des plus anciens rallyes de régularité en France. Les organisateurs sont rodés à l'exercice et savent très bien nous faire redécouvrir leurs belles routes.

Pierre Chabanon :
Pourquoi as-tu décidé de Rouler en VHC ?

J'étais copilote, il y a trente ans et le travail, la famille, les enfants... J'ai donc réa-

lisé ma passion d'enfance à 50 ans en participant à des rallyes VHC.

Sur quelles autos roules-tu ?

Je roule sur une Alpine A110 1300 S GR4 de 1972 et sur une Porsche 911 SC GR4 de 1974. Des autos que j'ai entièrement re-construites de A à Z avec environ 2500 heures sur plus de trois ans par auto...

Sur quelle épreuve te retrouvons-nous cette année ?

Je compte participer aux championnats de France de la montagne VHC, les mêmes épreuves que le moderne.

Dans le prochain numéro, dans cette rubrique, nous partirons à la rencontre de passionnés et d'autos anciennes



Michel Aguilar



Pierre Chabanon

Album Photos, Course de Côte d'Arboras (Démonstration)



Organisé par : Racing-Vaunage-
Organisation RVO
le 26 septembre 2010.
Pas de classement.
86 autos, démonstration sur route
fermée, sur 5,3 km.
Lieu : Après Arboras, sur la D9.
Adresse organisation : RVO
Alain Thomazeau.
2 T -, chemin de la Carrière
BP15, 30420 Calvaissou
Tél. 04 66 68 03 93
Internet : www.racingvo.fr
E-mail : racingvo@free.fr

Le Lyon-Charbonnières & le Mont-Blanc-Morzine 2010 VHC



Victoire sans contestation pour Pauget et sa magnifique porsche 930



Victoire pour Alféro et sa R5 T.



Pilloux finit 2ème du scratch



Belle 3è place pour Dominique



Grobot, 4ème au général



L'une des plus petite autos du plateau



Très belle Alpine 1600 pour Petit



Philippon était en tête du classic, mais il abandonne en cours de route !



Dufossé termine à la 6ème place



Triniane monte sur la 2è. marche !



Rapellin rentre au pied du podium

Classement final Lyon-Charbo vhc
1er. Pauget-Monnet Porsche 938
en 1h48'44"3 ; 2. Triniane-Tailler
Porsche 911 à 2'33"7 ; 3. Godie-
Godie Porsche 911 à 4'39"7 ; 4.
Répellin-Répellin Escort à 7'00"6 ;
5. Gélin-buys Porsche 911 à
9'21"1...

Classement final Mont-Blanc vhc
1er. Alféro-Rick-Place R5 Turbo
en 2h11'58"6 ; 2. Pilloux-Pintout
Porsche 911 à 5'51"2 ; 3.
Dominique-Lourenco Rallye III à
5'55"8 ; 4. Grobot-Therr Porsche
911 à 8'27"4 ; 5. Lajournade-
Baron Porsche 911 à 14'10"1...



Les pilotes étrangers devant !

Lors de la quatrième édition, le podium est constitué d'un italien Fiorito et deux belges Horgnies devant Lux. Preuve est faite que cet événement est de plus en plus prisé hors de nos frontières !

Une semaine après le Critérium, épreuve phare des Cévennes s'il en est, Ganges était la plaque tournante de ce rallye de régularité. Cette édition était inscrite au calendrier européen de régularité et a vu son nombre d'engagés croître à nouveau. Il faut dire sans être trop chauvin que la région offre un terrain de jeu des plus magnifiques. Deux boucles étaient au programme pour un total de 330 Kms dont 237 de régularité (72%). La première étape est partie en milieu d'après-midi pour finir en début de soirée. Une pause bien méritée avec un repas entrecoupait parfaitement le parcours. La seconde s'est déroulée entièrement de nuit pour emmener cette note supplémentaire de nostalgie. L'arrivée était prévue en plein milieu de nuit, le pre-



Carlo Fiorita a joué la gagne, alors que beaucoup de pilotes étaient là pour le pur plaisir de retrouver les spéciales du Critérium des Cévennes de la belle époque

mier concurrent arrivait à 1h30. Tous les grands noms de spéciales qui ont fait la légende des Cévennes étaient aux rendez-vous. Peyregrosse, Mandagout, Cognac pour ne pas tous les citer. Même le public s'était déplacé pour l'évènement. On ne compte pas le nombre de feux allumés par des amoureux de mécaniques.

Coté course, les belges et les italiens qui avaient fait le déplacement ne sont pas venus en touriste. Leur savoir-faire en régularité n'est plus à démontrer, le podium en atteste. La quatrième place revient au premier français Mazauric. Au prix d'une énorme deuxième étape qu'il emportait, il passait de la neuvième place à la quatrième à égalité avec Lux. Le vainqueur sortant Carbonnel Guy finissait quant à lui à la dixième place. Claude Laurent qui avait fait une très bonne première étape en prenant une troisième place s'est malheureusement perdu dans le classement de la seconde. Le plateau d'autos était cette année encore magni-

fique, des Porsche à pleine poignée, des Alpines qui font toujours leur effet, des BMW, des Alpha Roméo... Sans oublier une Stratos de l'italien Giffoni, une SAAB Sonett 3 de Minard, une Fiat X1/9, une Morgan, et une Trabant P 601 (2 temps).

Pour rajouter une touche de nostalgie supplémentaire, quelques grands noms du rallye étaient revenus vivre les Cévennes, Edmond Simon ou Jean Claude Ogier. On trouvait même un double vainqueur, dont le dernier en 2009, régional de la course, Jean François Mourgues venu avec son fils

Julien comme copilote. L'Association «Auto-Rétro Cévennes» et son partenaire GT2I nous ont refait vivre un merveilleux moment de nostalgie, se fut un très bon millésime. L'organisation, le dessin du parcours et le pays cévennois font penser que la prochaine édition devrait être encore une bonne cuvée.



J.F. Mourgues



Edmon Simon Opel Kadett GTE

L'album photos du Monte-Carlo Historique 2011



Photos : Mireille Puhu (DR)



ELEMENTS POLYESTER

Marques Françaises et étrangères
 GF2000 - Rallycross - T3 - Auto Cross...
 Kit Vitrage Polycarbonate
 Rampe de phares et antibrouillards
 pour tous modèles !

**DOCUMENTATION
 GRATUITE
 SUR SIMPLE DEMANDE**



GT Maxi



306 Maxi



Clio 2 RS1



911 G4

PIECES CARBONE

PLAQUES CARBONE

Panneaux de porte - Repose-pieds Pilote
 Repose pieds Copilote
 Tube cache arceaux - boîte de dégazage
 Rétros obus : 205 / 309 / 206 / 306 / Clio 1 et 2, etc.



**AUTRES PIECES,
 Nous Consulter**



MC RACING

2500 Route de Jonquières - 30840 MEYNES
 Tél. : 04 66 57 24 57 - Fax : 04 67 57 51 69

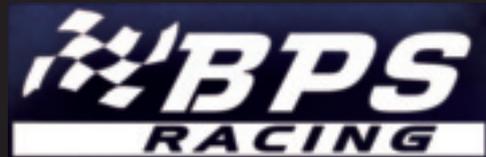
www.mcracingsa.com - e-mail : mcracingsa@aol.com

BOUTIQUE BPS RACING FRANCE

Zac Garosud, 385 rue Ettore Bugatti, 34070 MONTPELLIER
Du Lundi au Vendredi 9h-12h30 / 14h00-18h30
et le Samedi 9h-12h / 14h-18h30.

BOUTIQUE BPS RACING LYON

3078, route de Strasbourg, 69140 RILLIEUX LA PAPE
Tél. 04 78 88 12 13. (vente sur place uniquement)
Mardi au Vendredi 9h-12h / 14h-19h.
Le Samedi 9h-16h.



POUR COMMANDER, 1 COUP DE FIL SUFFIT

04 67 20 22 28



-10%

DE REMISE pour l'achat de 3 instruments de contrôle de la Gamme VDO Viewline...

VDO Viewline

sparco

REV 5 PLUS

FIA 8855-1999



7.2 kg

369[€]

Sabelt

GT 30

FIA 8855-1999



NEW

8.9 kg

356[€]

FILTRES GREEN

À PARTIR DE 48[€]



ARBRES À CAMES

À PARTIR DE 225[€]



Tarif pour RENAULT 5 GT TURBO



EVO Corse FOND METAL

SAN REMO

À PARTIR DE 179[€] en 15"



COUPELLES AMORTISSEUR ALUMINIUM



à partir de 212[€]

EMBRAYAGES GR.N



DISQUE FRITTÉ RIGIDE

à partir de 281[€]



DISQUE FRITTÉ AMORTI

à partir de 257[€]

à partir de 231[€]

MÉCANISME



FREIN À MAIN BPS PRO VERTICAL

159[€]



56cm

NOUVELLES PLAQUETTES

FERODO DSUNO

SPÉCIALES RALLYE : DEMANDEZ VOTRE MODÈLE !



NEW

AP 600

500 ML - DOT 4
Non miscible
312°C/204°C

27[€]



SÉLECTION OUTILLAGE...

LAMPE STROBOSCOPIQUE

65[€]



ALÈSOIR avec pierres en 180

35[€]

Pierres en 280 **14[€]**

Pierres en 180 **14[€]**

Pierres en 120 **14[€]**



KIT RODAGE DE SOUPAPES

9.50[€]



MANOMÈTRE DIGITAL

18.90[€]



CENTREUR D'EMBRAYAGE

9.50[€]



KIT PURGE AUTOMATIQUE

69[€]

MAITRE CYLINDRE GIRLING INCLUS !
Connectique sur demande...

Consultez aussi notre rubrique déstockage sur internet pour profiter de bonnes affaires sur les fins de série !

Promotions valables pendant le mois de sortie du magazine. Prix TTC en Euros sans réserve d'erreurs typographiques. Photos non contractuelles.