

À l'assaut des sommets



Brigitte et Philippe Domet roulaient sur la doyenne du plateau, une Jaguar XK 120 de 1952. Quelque 90 équipages étaient présents à cette 31^e édition.

PRATIQUE

Date : 10-13 septembre

Chiffre : 90 équipages

Tarif : 4 550 €/équipage, tout compris

Contact : RALLYSTORY,
214, rue de Courcelles, 75017 Paris,
tél. 01 42 12 07 08, www.rallystory.com

Chaque année depuis près de trente ans, la ville d'Évian est envahie d'anciennes prêtées à attaquer les plus grands cols des Alpes. L'un des plus anciens rallyes, devenu aujourd'hui historique, se transforme en balade, mais quelle balade !

Bien entendu, la Coupe des Alpes n'échappe pas au virus qui impacte la vie de chacun. Reportée de juin à septembre, elle enregistre une nette baisse de fréquentation, de 150 équipages l'an dernier à 90 cette année. De plus, un

nouvel itinéraire a été tracé, conséquence des protocoles mis en place par les préfets des six départements traversés et des plannings des villes qui devaient accueillir le rallye. « Exit Serre Chevalier et Cannes, ville emblématique de l'arrivée de la Coupe des Alpes, place

aujourd'hui à Monaco où nous n'étions plus arrivés depuis plus de quinze ans », souligne Stéphane Giraud, qui prend le flambeau transmis l'an passé par Hervé Charbonneaux, le créateur de la version historique. À l'origine, la Coupe des Alpes était l'un des rallyes les plus disputés, jusqu'à sa disparition en 1971. Aujourd'hui, la balade, qui exclut toute notion de compétition,

reste une belle aventure sportive avec une moyenne de plus de 300 km par jour, ponctués par le passage quotidien d'une dizaine de cols ! Cette année, le mois de septembre ainsi que l'arrivée en principauté offrent des options peu envisageables en temps normal : « En juin, nous ne pouvons nous permettre de franchir certains cols qui risquent d'être encore fermés car enneigés. Là,



▲ Alfa Romeo était à l'honneur. Les équipages ont fait des efforts pour présenter des autos remarquables, comme Céline et Marie-Lou Bugnon qui prennent le départ depuis Évian à bord d'une SZ coda tronca de 1961. La plus rare des Giulietta ne pèse que 750 kg grâce à sa carrosserie en aluminium et ses vitres en Perspex. La coda tronca fait partie des derniers des 200 exemplaires construits, connue aussi sous le sigle SZ 2.



Organisateur

Stéphane Giraud

« Une situation difficile à gérer »

« Le changement de date nous a obligés à modifier notre tracé. Impossible de s'arrêter à Serre Chevalier, et surtout impossible de terminer à Cannes. Ça n'a pas été simple à gérer. Nous avons choisi de finir le rallye en principauté de Monaco dans le cadre prestigieux de l'hôtel Hermitage ; les participants ont apprécié. Sauf pour les équipages suisses, car Monaco est depuis quelques jours en zone rouge pour eux ! Nous avons dû les loger à Saint-Jean-Cap-Ferrat à la dernière minute. Un des points positifs de septembre est que nous avons pu envoyer les participants sur des cols très hauts comme ceux de l'Iseran et de la Bonette, sans crainte qu'ils soient fermés par la neige. »

Retrouvez
d'autres photos sur
[www.facebook.com/
LVA.auto](http://www.facebook.com/LVA.auto)

En délicatesse avec un câble d'embrayage au sommet du col de l'Iseran, Xavier Lucien va se glisser sous sa Jaguar XK 150 de 1958 pour remédier au problème, entouré de ses amis venus eux aussi en Jaguar.



▲ Le très imposant contingent suisse totalisait plus de 30 équipages. Maria et Cyrille Bagnoud viennent de quitter Évian à bord de leur Lancia Stratos 1976, laissant derrière eux le lac Léman et Genève.



◀ Anya et Philippe Jollivet posent au sommet du col du Cormet de Roselend, à 1 968 m, à bord de leur Austin-Healey 3000 Mk III de 1963. Habités des organisations de Rallystory, ils participent à leur 2^e Coupe des Alpes. Philippe est aussi amateur de Facel Véga et en possède cinq.



▲ Grand collectionneur de GT sportives, le Suisse Pierre-Alain Folliet est venu avec son agile et performante Porsche 914/6 de 1970, avec laquelle il a découvert le plaisir de rouler en "vraie" ancienne.

nous avons mis à notre programme le col de la Bonette, avec la possibilité d'en faire le tour pour rouler sur ce que l'on appelle la cime de la Bonette (à 2 802 m, c'est l'une des routes bitumées les plus hautes d'Europe, NDLR), mais aussi le col du Turini que les équipages ont fait en totalité, montée et descente », explique Stéphane Giraud. D'Évian, les équipages bichonnés par l'équipe

organisatrice rallient Monaco en trois étapes en passant par Megève et Alpe d'Huez. Au programme, l'ascension des plus grands cols de la route des grandes Alpes, comme l'Aravis, le Cormet de Roselend, l'Iseran, le Galibier, Vars, la Bonette... soit un total de 28 450 m de dénivelé ! De quoi satisfaire les plus exigeants amateurs de conduite sur route de montagne. ■

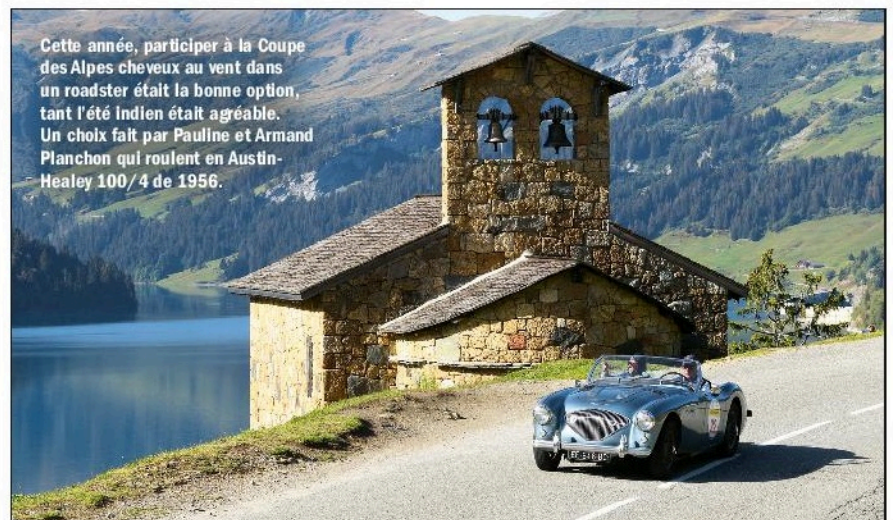
Portrait

José (à g.) et Thomas Menon,
Alfa Romeo 1300 GT Junior 1970

« J'ai acheté cette auto il y a quatre ans pour l'offrir à mon fils. Elle appartenait à un ami iranien qui l'avait récupérée en Italie. L'auto est strictement d'origine. Thomas m'a offert ma Coupe des Alpes que nous découvrons. C'est une bonne occasion de passer une semaine entre père et fils, car le reste de l'année nous avons peu d'occasions de passer autant de temps ensemble. Je navigue pour la première fois, d'habitude lorsque nous sortons je conduis, mais là pour cette épreuve mythique je lui laisse le volant et j'en profite pour lui donner des conseils sur la conduite particulière sur les routes de montagne. »



▲ Jean-Claude Bernard effectue la montée de la Bonette à bord de sa Porsche 653 BTS de 1960.



Cette année, participer à la Coupe des Alpes cheveux au vent dans un roadster était la bonne option, tant l'été indien était agréable. Un choix fait par Pauline et Armand Planchon qui roulent en Austin-Healey 100/4 de 1956.