

PLUS DUR QUE PRÉVU

Pendant dix-sept jours, les participants à la Transorientale ont souffert, sué, transpiré. Ils ont découvert des contrées inédites, ils se sont battus contre les éléments, ils ont vécu de grandes aventures. La Transorientale n'était vraiment pas une promenade de santé...

PAR PHILIPPE CARLES - PHOTOS : D.R.

Depuis 2001, René Metzge n'avait plus proposé de rallye-raid traversant plusieurs pays. Les trois éditions du rallye d'Orient s'étaient contentées des belles pistes turques, puis Metzge avait momentanément effectué une poutte. Sous l'impulsion de Gilles Martineau, l'idée d'un grand rallye transcontinental a refait surface il y a deux ans, et bien sûr, nul autre que René n'était aussi qualifié pour tracer un fabuleux parcours sportif de dix-sept jours, reliant Saint-Petersbourg à Pékin, via Astana, la capitale du Kazakhstan. En signant un accord avec le groupe Lagardère, la société « René Metzge Concept » se garantissait les capitaux nécessaires à la mise sur pied d'une telle épreuve (dont la logistique est lourde et complexe), tandis

qu'elle s'appuyait sur les membres médias-épaves certifiés, via ses filiales Lagardère Sports et Sportive Marketing. Sur cette première Transorientale, on a donc retrouvé ce qui fait le charme des épreuves de René Metzge : la découverte de nouvelles contrées (la Chine et le Kazakhstan n'avaient plus accueilli de rallye-raid internationaux depuis au moins douze ans), l'aventure au sens large, avec des spéciales difficiles et originales, ainsi qu'une belle bagarre sportive entre des concurrents de niveau équivalent, en l'absence d'équipes d'élites officielles.

Des imprévus : il y en eut quelques uns, certains pour des raisons qui échappent à la volonté des organisateurs, comme des pluies incessantes en Russie lors du départ. Elles ont entraîné l'annulation d'une



✓ Ce point de bois ne résista pas au passage des premiers concurrents.



✓ Le Toyota de Chabot-Pillot arrive à Aïxa Youqut, en Mongolie intérieure.

4x4

MAGAZINE

✓ José-Luis Monterde et Jean-Marie Lurquin, victorieux au pied de la Grande Muraille de Chine.



✓ Hans Metzger, infatigable "grand timonier".



✓ L'accueil en Chine fut extraordinaire.

PERSONNE NE S'ATTENDAIT A DES ETAPES DE SABLE AUSSI DURES.

Allemand Matthias Köhler, qui terminait sur la troisième marche du podium, ainsi que le « novice », François Delacour. Ancien pilote officiel Peugeot, Ford et Mitsubishi en champion du monde des rallyes, Köhler sortit de sa retraite grâce à un générique mécano qui finançaient la participation de deux buggys SMG. En Russie, Delacour prenait d'abord ses marques, atterrant au Kazakhstan où il remporta deux spéciales, et avisa la deuxième étape en ligne de mire en Chine, lorsqu'il était tiré par la transmission de son engin à deux étapes du but. Mais l'expérience lui a plu, et il a promis de revenir. Face à ces trois buggys, la principale opposition est venue des Bowler de Gibson et Felichet, vainqueur du Trophy Truck d'Eric Vignaroux, et de la Honda de la grande spéciale, gagnant de roue cassée. Le patron du Pro-System Racing effectuait par la suite quelques coups d'éclat, remportant deux étapes, mais payait cher l'absence d'une remise en état complète de son véhicule après le rallye de Tunisie. C'est donc le jeune

Nicolas Giban (26 ans) qui terminait au second rang après une course de toute beauté, tandis que Jérôme Felichet perdait sa troisième place dans l'avant-dernière spéciale, après un tonneau, deux roues décollées et quatre plantages !

Enfin, en catégorie Production, celles des 4x4 de série, tirons un coup de chapeau à Franck Chabot, le vainqueur de la « Coupe du Monde des rallye-raid Production 2005 » gagné précédemment, avant de laisser progressivement le ton. Et plus les spéciales devenaient difficiles, plus Chabot était à l'aise ! Le patron de Toys Motors, premier en Production et sixième au scratch, est le mot de la fin.

« Parmi le tandem de rallye-raid que j'ai découverts avec mon fidèle Gilles Pélissier c'était l'un des plus durs, avec notamment deux étapes de dunes d'orthologie. Cette première édition de la Trans-orientale a été une magnifique épreuve, une belle réussite. Souhaitons lui de devenir une référence dans le monde du rallye-raid. »



✓ Que ce soit en compétition ou en raid-découverte, tous en ont pris plein les yeux...



Classement final

1. MONTERDE-LURQUIN (Buggy Schmeiser) en 25 h 35'35" (1^{re} catégorie T1) et 20M
2. GIBAN-CHABOT (Bowler Wildcat) à 4h05'45" <
3. KÄHLER-SCHREIBER (Buggy Fast & Speed) à 4h15'56"
4. PELICHET-CHABOT (Bowler Wildcat) à 4h27'30"
5. METZGER-METZ (Bowler Wildcat) à 4h39'59"
6. CHABOT-PELLISSIER (Toyota Land Cruiser) à 4h01'41" (1^{re} catégorie T2)
7. VIGNAROUX-PELLISSIER (Nissan Patrol) à 11h02'06"
8. SALVANI-ZARINI (Dakar-Chevrolet) à 13h21'54"
9. SHALIMOV-TAVROV (Buggy SMG-Porsche) à 14h29'00"
10. DURON-DE FRANCE (Nissan Pathfinder) à 17h09'04"
11. FROMONT-FROMONT (Bowler Wildcat) à 20h28'30"
12. MOUROUX-WILCOX (Trophy Truck Chevrolet) à 25h30'24" etc. (29 classés)