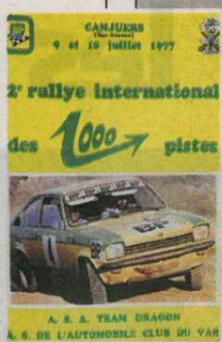


AUTO 1^{ER} RALLYE TERRE DU HAUT-VAR

« Comme une course africaine »

Vainqueur du 1^{er} Rallye des 1000 Pistes au volant d'une Opel Kadett GTE presque de série, en 1976, dix ans avant de prendre racine à Hyères, **Jean-Louis Clarr** remonte le temps. Un régal !

La mise en route du Terre du Haut-Var ce week-end constituait une occasion en or. On l'a saisie à toute vitesse. Et on ne le regrette pas un instant. Boire les mots de Jean-Louis Clarr quand le vainqueur de l'édition inaugurale du Rallye des 1000 Pistes tient les commandes de sa machine à remonter le temps, croyez-nous, ça décoiffe ! À 74 printemps, l'emblématique pilote Opel des seventies, discret voisin installé à Hyères depuis 1986, se réjouit de voir le camp militaire de Canjuers vibrer à nouveau pour le sport auto. Une question et le voilà qui démarre au quart de tour. Marche arrière enclenchée, on le retrouve dans le baquet de cette inoubliable Kadett GTE groupe 1, en compagnie du regretté Jean-François Fauchille, l'ami copilote. Savoureuse histoire !



Jean-Louis Clarr (ici à gauche, en compagnie du maquettiste cévenol Jean-Luc Chassaing) a ouvert le palmarès du Rallye des 1000 Pistes. (Photo Adeline Lebel)

Jean-Louis, ce 1^{er} Rallye des 1000 Pistes disputé les 10 et 11 juillet 1976, il vous paraît loin ou c'était hier ?

Les deux ! Quand il m'arrive de revoir des images, je m'aperçois que ça date d'un autre siècle. Mais là, dans ma tête, je conserve un souvenir très précis du déroulement de l'épreuve. Avant, pendant, après... Je pourrais tout vous raconter, de A à Z. Sans doute parce qu'elle figure parmi les quatre ou cinq courses qui m'ont vraiment marqué, qui m'ont apporté une énorme satisfaction.

Pourquoi avoir tenté une telle aventure hors de votre champ d'action asphalté habituel ?

En 76, je disputais le championnat de France au volant d'une Kadett GTE groupe 4 semi-officielle. Je venais d'ailleurs de remporter le Critérium Alpin. En fait, c'est Marc Sernau, le patron de BP France, notre sponsor principal soutenant aussi le Rallye des 1000 Pistes, qui a lancé l'idée. Moi, ça me tentait. Mais chez Vimont-Vicary (le team course d'Opel Marseille, en charge de son programme, ndr), en revanche, personne ne voulait tâter de la terre. Ils traînaient des pieds, alors Sernau a insisté, jusqu'à avoir le dernier mot. Mais pas question d'utiliser la groupe 4. Ils ont pris une GTE de série dans le parc de la concession, laquelle a été équipée un protège-carter blindé, d'amortisseurs durs, de plaquettes de freins racing et c'est tout. Service minimum.

Quel était l'objectif au départ ?

Compte tenu du matériel mis à notre disposition, impossible d'imaginer qu'on allait briller. A fortiori après le tour de reconnaissance que je n'ai pas terminé.

Vraiment ?

Ah oui ! On s'est arrêté dans le fameux gué de l'Artuby, moteur noyé. L'équipe avait enlevé un cache de protection devant le filtre à air. L'eau s'est engouffrée dans les cylindres et on a tordu une bielle, voilà.

Comment êtes-vous sorti de l'ornière, alors ?

Dans l'urgence, une seule solution : transplanter le moteur de ma Kadett GTE personnelle dans la caisse de course. Bien sûr, nous ne possédions pas le matériel nécessaire sur place. Ce sont donc les militaires qui, très gentiment sont venus à la rescousse avec un engin de grutage immense, totalement disproportionné. Incroyable mais vrai : ils ont réussi l'échange standard avec une précision millimétrique. Je me souviens de tout, vous voyez !

« Une dimension exotique »

Racontez-nous la suite...

Malgré nos notes incomplètes, je me suis senti à l'aise dès le premier tour. À la fin, on occupait déjà le 4^e ou le 5^e rang. Jean-Luc (Therier) s'est échappé en tête, mais la transmission de sa Toyota a cassé. À l'entame de l'ultime boucle, nous étions trois en lutte pour la

victoire : Jean-Claude Andruet (Alpine A110 1800), Raymond Touroul (Porsche 911 Carrera RS 2.7) et nous. Ironie du sport, Jean-Claude a perdu du temps dans le gué. Moi, j'ai cassé un flexible de frein avant. Il ne me restait donc que les freins arrière. La fin fut assez rock'n'roll. Bon, on a quand même gagné avec plus de deux minutes d'avance...

Où se situe cette victoire sur votre échelle de valeurs ?

Concernant la performance pure, je ne sais pas trop quoi penser car il s'agissait d'une totale découverte.

Mais question résultat, retombées et notoriété, là, sûr qu'on la met en tête. Opel s'est jeté dessus comme sur du bon pain : campagne de pub, bande dessinée...

On peut quand même parler d'une prouesse unique avec une groupe 1, non ?

Pas tout à fait. Je conserve un souvenir tout aussi fort du Tour de France auto 78. Manche du championnat d'Europe, donc plateau de

folie, avec Darniche, Andruet, Nicolas, Mouton, Sclater, Ragnotti, Beguin, entre autres. D'un bout à l'autre du parcours (6 étapes, 46 spéciales, 4200 km de Biarritz à Nice !), je m'étais défoncé à 200 % pour hisser notre Kadett groupe 1 à une 2^e place inespérée. Figurez-vous que personne n'en a parlé.

« Il fallait adapter son pilotage »

Pourquoi ?

Parce que Michèle (Mouton) a gagné. Tout le monde n'avait d'yeux que pour elle. Normal. Moi, je venais seulement de décrocher la coupe des hommes...

Revenons en terre varoise : selon vous, pour quelles raisons le Rallye des 1000 Pistes a acquis une telle renommée aussi vite ?

Je ne connaissais pas les autres épreuves sur terre, alors difficile de comparer. Pour moi, à vrai dire, il y avait une dimension exotique, nouvelle, que je trouvais très chouette. C'était un dépaysement

total. Comme une course africaine. Piloter là-haut, ça me plaisait. J'adorais déjà glisser sur l'asphalte... Et puis, par ailleurs, je pense que tous les participants se souviennent de l'accueil remarquable que nous réservaient les militaires. Le colonel dirigeant le camp de Canjuers à l'époque nous déroulait le

tapis rouge. Un gars adorable. On les sentait tous heureux de partager cette expérience avec

nous. Engagés mais aussi appelés. Tenez, en 76, j'ai fait la connaissance d'un militaire du rang qui effectuait son service national. C'est devenu un très bon copain. Il avait refusé de partir en perm' pour suivre la course.

Le terrain constituait la seule ombre au tableau. Un vrai champ de mines ?

Le parcours comprenait en effet quelques tronçons extrêmement cassants. Certains pilotes rouspétaient. Moi, je parlais du principe qu'il fallait toujours adapter son état d'esprit et son pilotage aux conditions rencontrées.

Le rallye, c'est ça ! En tout cas, c'est ma philosophie. Parfois, il ne faut pas passer à fond, accepter cette frustration.

La victoire ne s'est jamais plus offerte à vous lors des éditions suivantes...

En 77, avec une Kadett plus élaborée, le week-end a tourné court : fuite d'huile éliminatoire dans l'ES 1. Et en 82, avec l'Ascona groupe 4, j'étais encore 2^e derrière Jean-Luc Therier (Renault 5 Turbo). Autre motif, même punition : tirant de pont arrière cassé. Dommage parce que ça allait très vite. Cherchez une vieille vidéo sur Internet, vous comprendrez...

Si votre trajectoire était à refaire, vous changeriez quelque chose ?

Oui, sans doute que je resterais moins longtemps fidèle à des gens qui n'ont pas payé ma confiance en retour. Dans ce milieu, je n'ai pas été... Euh, comment dire ? Sinon tueur... J'avais trop de principes dans les relations humaines, voilà.

Après avoir rattrapé le casque assez tôt, à 38 ans, vous n'êtes jamais revenu sur votre décision...

Les saisons 82, ma dernière chez Opel, et 83, au volant d'une Lancia 037, furent deux fiascos. Pour des raisons identiques, par manque de moyens techniques et financiers. Dans ces cas-là, vous savez, le pilote endosse toujours le costume de bouc émissaire. Donc, j'étais déçu. Aigri, avouons-le. Complètement dégoûté. J'ai tourné le dos au sport auto. Je m'en suis désintéressé. Longtemps, jusqu'à ce que le web me rattrape. Recevoir les témoignages de tous ces gens marqués par mes passages, si longtemps après, ça m'a mis du baume au cœur.

Pour conclure, dites-nous, avec quelle voiture auriez-vous aimé tutoyer la limite au moins une fois ?

Une auto mythique : la Lancia Stratos. En groupe 4, je me suis souvent battu contre elle. Rivale redoutable autant que belle...

PROPOS RECUEILLIS
PAR GIL LÉON