

Pédérivage

Par Laurent Chevalier Photos Greg

Un nouvel événement à marquer dans le calendrier des passionnés : **le Mornay Festival vient de tenir sa première édition, dans la Creuse.** Nous ne pouvons manquer ce rendez-vous sous aucun prétexte.



Départ au petit matin, depuis Paris, en direction du circuit de Mornay, dans la Creuse. La deuxième bonne nouvelle, c'est de faire le trajet au volant d'une BMW Z1, histoire de ne pas dépareiller en arrivant dans cette cérémonie de passionnés.



Ci-dessus, l'un des clous du spectacle : des tours de chant des Renault F1 RS01 et RS10 de la fin des années 70. Jean-Pierre Jabouille est au volant de la RS10 avec laquelle il a remporté le grand prix de Dijon en 1979.



A droite, Jean Ragnotti, entouré de Pierre Petit et son fils, Paul, pilote LMP2 et GT. Sur la piste, Cobra et Ford GT s'en donnent à cœur joie, au milieu d'un défilé dédié à la performance sur circuit et, surtout, au plaisir qu'elle apporte.



A gauche, Jean-Pierre Jabouille, parrain du festival, et Pierre Petit, maître des lieux. L'autre guest star, c'est Jean Ragnotti, à droite, le sourire aux lèvres et la passion toujours intacte.



CERISE SUR LE GÂTEAU, LA MAXI 5 TURBO, EN CONTREBRAQUAGE, JUSTE CE QU'IL FAUT, AUX MAINS DE JEANNOT. Y'A PAS À DIRE, C'EST BEAU !

P

our avoir la chance de traîner nos guêtres dans les plus beaux événements automobiles de la planète, nous pouvons en témoigner : il y a une place à prendre. Quelque part entre Goodwood, en plus accessible, Pebble Beach, en moins loin, et Le Mans Classic, à taille humaine. Reste à trouver l'endroit et l'énergie pour déplacer des montagnes. Ça tombe bien, Pierre et Sylvie Petit cochent les deux cases. L'écrin, vous le connaissez. Il s'agit du circuit de Mornay, dans la Creuse, le théâtre régulier de nos essais depuis de nombreuses années. Trois kilomètres de piste vallonnée qui serpentent dans un splendide parc paysagé de 40 hectares. L'idée ? « Rassembler les acteurs du sport automobile autour d'une même passion avec des pilotes, des constructeurs, des amateurs et des collectionneurs de belles mécaniques, explique Pierre Petit, pour permettre à chacun de toucher du doigt ce qui nous fait rêver. » Inutile de dire que nous ne pouvions manquer ce rendez-vous sous aucun prétexte. Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, c'est au volant d'une BMW Z1 que nous ferons le déplacement. Cap sur la Creuse.

Escadrille de Bugatti

Samedi 22 septembre. Il est 5 heures, Paris s'éveille et le 6 cylindres en ligne monte gentiment en température. Au volant du Z1 que je conduis pour la première fois, je replonge en 1988, dans l'émission de M6,

Turbo. Je m'en souviens comme si c'était hier. Je n'avais pas le permis mais déjà un avis, et je levais les yeux au ciel quand Dominique Chapatte critiquait la transmission du Z1. Bon, en réalité, c'est vrai, l'étagement de boîte n'est pas terrible. Mais je vois le verre à moitié plein : 30 ans et pas une ride, une belle rondeur moteur et des portes escamotables qui font encore écarquiller les yeux. Direction le Centre. A10, A71 puis D920, juste le temps de refaire le monde avec l'ami Greg, et la pancarte Bonnat se profile dans le pare-brise. Première surprise : Pierre Petit a mis les petits plats dans les grands. Comités de réception, parkings délimités façon Goodwood et écran géant, rien ne manque. L'inscription est proposée à tous les propriétaires d'autos sportives ou de collection. Elle comprend l'accès au festival, avec son lot de (bonnes) surprises et du roulage sur le circuit, le samedi, ainsi qu'une balade touristique sur les routes du coin le dimanche. Et des journées track days à caser, plus tard dans l'année, en prime. En clair, bienvenue aux passionnés ! Comme Stéphane, qui a fait le déplacement les yeux fermés : « Je connaissais l'endroit, c'est magnifique, mais avec tout ça, c'est encore plus spectaculaire ! » Et ça part en fanfare avec l'escadrille du club Bugatti, qui s'élance sur le circuit comme un essaim d'abeilles. De la Type 35 à la Type 51, les célèbres radiateurs en fer à cheval défilent sous les yeux émerveillés des spectateurs. Il y en a même qui n'amusent pas le terrain, en



Renault est à l'honneur, mais pas seulement. Une douzaine de Bugatti se sont engagées dans la balade du dimanche, au gré des virages de la Creuse. Malgré la pluie qui s'invite au beau milieu du parcours, l'enthousiasme est au beau fixe.

Du gros V8 culbuté au flat-6 de course en passant par le 4 cylindres, tous les genres sont représentés. Le temps d'un week-end, la grande kermesse du sport automobile transcende les générations au nom de la passion.



contrebraquage dans le gauche serré qui remonte en direction des stands. La suite va crescendo, quand apparaissent les compères Jean Ragnotti et Jean-Pierre Jabouille, le parrain du festival, en chair et en os. Au beau milieu d'un parterre des Renault qui ont forgé la réputation sportive de la régie nationale et bercé des générations de fans du sifflement de la wastegate. Depuis la R5 Turbo Europa jusqu'à la Maxi 5 Turbo en passant par la R21 Turbo de Superproduction. Sans parler de la Riffard Tank de 1956, fraîchement sortie des ateliers de Renault Classic, ni de l'Alpine A110 groupe 4 de 1972 dont le gabarit détonne avec celui de l'actuelle A110.

Communion

L'occasion est trop belle pour demander à Jean Ragnotti ce qu'il pense de la nouvelle Alpine : « J'ai roulé assez fort sur les petites routes et elle est très équilibrée, confie-t-il. Si on veut la faire glisser, on la fait glisser, si on veut être propre, elle fonctionne très bien pour ça aussi. J'ai fait un peu de circuit, c'est pareil. Les metteurs au point ont fait un travail remarquable. » Quant à la question de savoir si la nouvelle A110 lui rappelle l'originale, monsieur Ragnotti enchaîne : « En plus neutre ! Sur l'ancienne, l'arrière était plus lourd et avait tendance à décrocher plus violemment. » Il poursuit : « Maintenant, ils sont en train de la faire monter en gamme en circuit et en rallye. La voiture de rallye, c'est Manu Guigou qui la développe. Il va la rendre moins spectaculaire que l'ancienne Alpine, mais très efficace. » Jean-Pierre Jabouille confirme ces impressions : « Parfois, il y a des voitures qui viennent de l'avant ou de l'arrière. Celle-là, elle dérive des quatre roues et on ne s'en rend même pas compte. Elle est parfaite. Son équilibre est dingue ! » Quant à Philippe et Martine, croisés sur les abords du circuit, ils sont tout aussi dithyrambiques à propos de leur A110 gris tonnerre. Ils ajoutent : « La cote d'amour de cette voiture auprès des gens la rend très sympathique à vivre. » Bref, si vous hésitez encore pour une Alpine, c'est mieux qu'un dépliant. Direction les stands, où résonne comme un roulement de tambour. Les mécaniciens s'agitent pour donner vie aux deux Renault F1 (RS01 et RS10 de la fin des années 70) sous les yeux ébahis d'un public conquis. Pour mémoire, la RS10 est la première formule 1 à moteur turbo à avoir gagné un grand prix, aux mains de Jean-Pierre Jabouille, à Dijon en 1979, devant la Ferrari de Gilles Villeneuve et l'autre Renault de René Arnoux. Autant dire qu'entendre le V6 craquer, quarante ans plus tard, sous l'action du même pied droit, est un moment chargé d'émotion. En duo et en stéréo, avec Pierre Petit au volant de la F1

LE CONCEPT EST FÉDÉRATEUR : RASSEMBLER, AUTOUR D'UNE MÊME PASSION, DES PILOTES, DES AMATEURS, DES CONSTRUCTEURS ET DES COLLECTIONNEURS.

RS01 ! Autant dire qu'il y a de quoi se rincer les yeux et les tympans. Une pause déjeuner, et puis c'est au tour d'une escadrille de Porsche 911 RS de faire vrombir les flat-6 et d'enchaîner les tours en faisant défiler les queues de canards devant un public ravi. Avant de vérifier si la R21 de Superproduction allume toujours ses flammes à l'échappement. La réponse est oui. Sans oublier une autre cerise sur le gâteau, la Maxi 5 Turbo, en contrebraquage, juste ce qu'il faut, entre les mains de Jeannot. C'est beau, d'autant que la météo est de la partie. Mais la journée touche déjà à sa fin. Direction le concert, dans une ambiance bon enfant, entre la bande d'amis et la garden-party. Une nuit de sommeil et un réveil aux aurores, pour ouvrir le deuxième chapitre du week-end : un rallye découverte sur le chemin des écoliers au fil des plus beaux virages de la Creuse. Voir débouler la horde des Bugatti à travers la campagne creusoise a quelque chose de magique. La pluie s'invite à la fête et ça tourne à la douche générale. Pas grave. « Si on va assez vite, on est protégé par le p'tit carreau, c'est impeccable », ajoute l'heureux propriétaire d'une Type 35. Dans les cockpits des biplaces d'Ettore Bugatti, rien ne refroidit l'enthousiasme que suscite ce premier Festival de Mornay. Décidément prometteur, pour un coup d'essai. Vivement l'an prochain ! ●