

Pour réussir un rallye, il faut des souvenirs forts. Pour cette deuxième édition, on a

Pour cette deuxième édition du Rallye-Raid Africa Gazoline, nous avons choisi d'emmener 72 équipages et 145 personnes en Tunisie. Hors des sentiers touristiques habituels (Djerba, Sousse, Sfax...), à la découverte d'un pays contrasté. Entre le nord au climat tempéré et de plus en plus occidentalisé, et le sud qui reste encore une terre attachée à ses traditions et à son mode de vie. Le pays a été victime, tout au long de son existence, d'invasions multiples. Romains ou arabes ont tenté de mettre au pas une population qui a toujours résisté sans jamais trahir ses valeurs. L'étranger est accueilli à bras ouverts, même si on n'échappera pas au caillassage, dû à une minorité désapprouvée par l'ensemble.

Comme lors de l'édition marocaine, deux circuits étaient proposés. La route, éminemment touristique avec visite de lieux majestueux (les ruines de Sbeitla, le site archéologique d'Oudna, l'aqueduc de Zaghouan), voyage avec le train du Léopard rouge à travers les gorges de Selja... Et la piste, mélange de tôle ondulée, de sablon, de pierres et de dunes. Chacun se retrouvant le soir à l'hôtel ou au campement pour échanger impressions et moments forts.

Il était dit que cette première session devait nous réserver quelques belles histoires car, dès le départ, on a senti que tout n'allait pas être aussi simple que l'an passé. Certains véhicules ont ainsi été terminés à quelques jours du départ, d'autres avaient dû troquer leur voiture contre une autre (une Jaguar XJ6 à la place d'une Fiat 500) pour de bêtes problèmes administratifs, le mal de crâne des organisateurs a été soigné à la... Coccoline (contre le mal de mer c'est efficace, mais pour la migraine...). Et ne parlons pas des tracasseries douanières, sur le bateau, parce que quelques participants ne savent pas lire une carte grise et ont traité les formalités par dessus la jambe. Il a fallu se battre jusqu'à deux heures du matin pour obtenir les bons de sortie, pas cool.

Plus amusant, sur le bateau, ça discute ferme. Et les équipages 38 et 39 découvrent qu'ils sont du même village et qu'ils se sont inscrits le même jour. Jusqu'ici, ils s'étaient croisés sans jamais s'adresser la parole. Depuis, ils ne se quittent plus. On apprend dans le même temps que Gérard Heude (Jeep n° 70) revient sur les terres de sa jeunesse, tout comme Gérard Veyrier (Fiat 500 n° 43). Gérard Dusailly (notre Gégemobile n° 102) se rend compte que lorsqu'il était trouffion en Algérie, il a tiré au canon sur... Gérard Heude (« heureusement que je t'ai loupé, tu te rends compte ? »), bref on lie connaissance entre anciens du Maroc et nouveaux venus.

Comme dans un rêve

Le débarquement à Tunis est donc empreint d'émotions pour quelques-uns de nos raiders. Il se déroule comme dans un rêve, et on se retrouve vite dans les bouchons tunisiens pour sortir du port de la Goulette et filer sur Tabarka. Le temps est vite changeant. Grand soleil à l'arrivée, orage africain une heure plus tard. Pour pique-niquer, c'est évidemment peu engageant, mais la faim tenaille les plus courageux qui improvisent des abris de fortune pour goûter aux traditionnelles salades. Les essuie-glaces de certains rechignent à évacuer le déluge, mais tout le monde arrive sans souci à Tabarka, dans un petit hôtel au charme familial qui a été créé en 1896 et a accueilli, en 1926, une Vivastella. La photo de l'événement trône dans le hall d'accueil et, avec le directeur de l'hôtel, on décide de refaire le même cliché, à 80 ans d'écart, avec la Renault KZ 1926 de Jean-Pierre et Martine Risbec. Sous l'œil amusé de Gérard Ledère qui, tout en tétant langoureusement sur sa pipe, note que « finalement, ce sont les voitures des années 20 et 30 qui sont le mieux adaptées à ces routes. Tu verras qu'elles ne connaîtront pas le moindre problème. » Prémonitoire sentence. La KZ et sa 402 rallieront le terme du rallye sans être jamais passées entre les mains de l'assistance. Ce n'est pas le cas de la Fiat 500 blanche de Gérard qui, quelques kilomètres seulement après le départ vers Gafsa, se retrouve sans embrayage. Et donc sans vitesse. Elle finira donc l'étape dans le... Berliet. Début d'une longue série de galères pour une auto qui fera les 2/3 du rallye sur plateau.

Les soucis mécaniques vont se multiplier sur cette étape marathon (457 km) qui ne présentait pourtant pas de difficulté : le Land Rover de Daniel (n° 100) est victime d'un problème d'alimentation en essence



2^e Rallye-Raid Africa Gazoline [1]

Les rescap

RALLYE-RAID

AFRICA GAZOLINE

été gâtés. Avec une étape particulièrement éprouvante pour les mécaniques dans le désert du sud tunisien.

Un cordon de dunes ! Il va être fatal aux deux roues motrices, pas du tout adaptées à ce genre de terrain. Pourtant, il va bien falloir qu'elles franchissent l'obstacle !



és du désert

RALLYE-RAID

AFRICA GAZOLINE

(sans doute des impuretés dans le carburant), la TR6 de Denis et Aurore Burlaud (n° 37) grimpe sur le plateau, les longerons AR venant de s'ouvrir au niveau des fixations d'amortisseurs, la Spitfire de Jean et Françoise Salliot (n° 29) a des soucis avec un roulement de roue AV mal serré, l'Océane d'Hervé et Claire (n° 26) casse une dernière lame de ressort AR (les trois autres étaient manifestement brisées depuis longtemps !)... Bref, on remplit les plateaux et l'équipe d'assistance va devoir faire des miracles une partie de la nuit, ne pouvant profiter des charmes surannés de l'Hôtel Jugurtha.

Au petit matin, ce ne sont pas un mais trois miracles qui ont été accomplis et tout le monde peut repartir. Nos mécanos (le monde entier nous les envie à juste raison) ont réparé la Fiat 500 (la vis de maintien de la commande de l'axe de fourchette n'avait pas été serrée !), la TR6 (châssis ressoudé et renforcé) et l'Océane (lames ressoudées). Les chemins se séparent ici. Les participants au circuit route partent découvrir les gorges de Selja avec le petit train du Lézard rouge, alors que la piste va composer avec les charmes et dangers de la tôle ondulée. Puis du caillou et du sablon. Ça s'ensable joyeusement et les premiers anneaux de remorquage, pas assez costauds, cèdent. La Rancho de Louis et Cyril (n° 58) y perd au passage un demi pare-chocs. Les deux 2 CV fourgonnettes, trop lourdement chargées (l'une d'elles, la Popomobile de Pierre et Sylvie Zurita, transportait même des toilettes chimiques !), tentent de se tracter l'une l'autre. Du coup, elles s'enlisent copieusement et il faut les "arracher" du sable, sans ménagement.

Après les cailloux, la poussière

Les cailloux et la tôle ondulée qui se trouvent un peu plus loin font revenir les sourires. Ça roule effectivement mieux, mais à voir les 2 CV et Renault 4 sauter, on comprend qu'ils ne doivent pas trop rigoler dans leurs autos. Et la montée dans les gorges de Selja n'arrange rien. Car aux cailloux et aux trous s'ajoute la poussière soulevée par celui qui vous précède. Vous empêchant d'admirer le désert que vous quittez et qui s'étend à perte de vue. Heureusement, le soir, il y aura la douche, malgré quelques problèmes d'intendance vite réglés par l'organisation, le Tamerza Palace ayant "oublié" de prévenir le camping de notre intention de bivouaquer. Pas très professionnel.

Le lendemain matin, certains ont de petits yeux. Car le bivouac improvisé l'a été sur un terrain de tennis bordant une route passante. Et le vent a soufflé une grande partie de la nuit. La route a du temps pour baguenauder jusqu'à Douz (ils seront pris en charge par des 4x4 qui les mèneront au campement dressé en plein désert), la piste ne doit pas chômer. Des pannes stupides émaillent la matinée : un condensateur puis une courroie sur la Renault 4 de Marianne et Carméla (n° 63), un roulement d'alternateur sur la 2 CV n° 72... Des bricoles comparées à ce qui nous attend l'après-midi, après avoir lanterné autour du site qui a servi de décor au film *La guerre des étoiles*. On va, en effet, assister à une épidémie d'amortisseurs. C'est d'abord la Renault 18 break 4x4 qui explose un support d'amortisseur AR et doit monter dans le Berliet. C'est, ensuite, la VW 181 de Damien Boulan et Fabrice Daviaud (n° 68) qui explose ses deux amortos AV après un saut de 15 mètres (ils en avaient heureusement prévu dans leur cantine). C'est, enfin, la 2 CV Popomobile qui a cassé deux boulons de fixation du bras de suspension AR gauche et repart en claudiquant, grâce à des sangles... L'assistance va donc encore avoir du boulot, d'autant qu'en arrivant au campement, on apprend que la Fiat 500 a fait toute l'étape sur plateau (plus d'allumage), qu'une Rancho doit changer ses amortisseurs AR, que le Toy de Dominique et Annie Kaus (n° 51) a cassé une patte de maintien de radiateur et deux boulons de fixation...

L'étape marathon

Avant le départ de la grande étape de piste entre Douz et Matmata, et qui doit nous emmener à Ksar Guilane, il va donc y avoir de longues séances de mécanique. Du coup, on prend du retard. Beaucoup trop. 220 km de piste sont au programme, avec un passage dans les dunes dont on ne se doute pas encore qu'il va entrer dans les annales. La Gégémobile (n° 102) guide les trois rescapées que sont la R18



11 octobre - Contrôles techniques à Saint-Cyr-sur-Mer

Pascal va être largement mis à contribution durant tout le rallye. Pour l'heure, il fait mumuse. « Un petit piercing ? »



La plus ancienne voiture inscrite est une Renault KZ de 1926. Elle ralliera l'arrivée sans le moindre incident technique.

La 402 de Gérard et Brigitte Leclère est toujours fidèle au rendez-vous. « Les routes que nous allons rencontrer sont quasiment celles que l'on avait dans les années 30. Ma voiture est donc parfaitement adaptée au terrain. » Bien vu.



13 octobre - Tunis • Tabarka

Toujours le premier à sortir : Maxou et son Fiatou rose, la mascotte du rallye.



14 octobre - Tabarka • Gafsa

Jean Salliot est content. Il a trouvé un petit garage pour resserrer son roulement de roue AVG.



La 203 de nos amis belges Laurent et Marthe était équipée d'un gyrophares Touring Secours. « Ralliez-vous à ma lanterne ! »



La Juju de Jérôme et la Traction de Michel et Fabrice ont beaucoup roulé ensemble. S'échangeant même leurs passagers...



L'Ariane de Gaëlle et Grégoire prend son premier panier repas. Celui-ci a été préparé par l'organisation et il contient les désormais célèbres saladettes.



Sur le bord des routes, près de la frontière algérienne, de l'essence de contrebande est en vente libre. Sous les yeux des autorités qui se voilent la face, et à côté des stations service officielles !

RALLYE-RAID

AFRICA GAZOLINE



12 octobre - Embarquement à Marseille

En attendant l'embarquement, ça papote sévère sur les quais.



Gérard prend toujours les choses du bon côté. Et il est bien équipé...



La KZ pose en compagnie du directeur et du chef de l'Hôtel des Mimosas. 80 ans après une Vivastella...



Déjà une grosse panne pour la Fiat 500. Plus d'embrayage. Monique (à gauche) en a pris son parti... Ça ne va pas être facile.



Aïe, lames de ressorts cassées pour l'Océane d'Hervé et Claire. Tant pis, vous finirez sur le plateau...



Grosse partie de mécanique le soir, avec notamment la dépose de la boîte de la Fiat 500.

RALLYE-RAID

AFRICA GAZOLINE

break, le Toy et la 2 CV. On mène un train d'enfer pour découvrir, sur le bord de la piste, les deux Rancho arrêtées. Apparemment un problème de boîte (en fait, juste une crise d'angoisse comme le noteront les camions d'assistance alertés et dépêchés sur les lieux). Plus loin, nous rejoignons le groupe des 4x4 au Café du Désert, lieu mythique qui affiche des plaques de rallyes par dizaines. On y apposera la nôtre après l'avoir signée et juste avant de repartir pour rejoindre le groupe des deux roues motrices et déjeuner avec lui.

Les agapes sont frugales. Nous voulons rattraper le premier groupe qui doit avoir encore une petite heure d'avance sur nous. La Gégémobile s'élance à travers le sablon et les premières dunettes qui vont commencer à poser souci aux deux roues motrices, trop gonflées et trop chargées. Il faudra que les 4x4 les tractent pour les sortir de la mouise. Nous, nous fonçons, suivis par le Toy n° 51. On suit le cap au GPS, en coupant au plus court. Quand, soudain, devant nous, il n'y a plus de traces, plus de piste. Rien que des dunes, à perte de vue. On commence à jardiner pour tenter de trouver un chemin. Très vite, on comprend que les deux roues motrices ne franchiront pas le premier cordon de dunes. Le sable est mou, très mou. On se regarde. Et on décide d'oublier le groupe qui nous précède pour rester sur place et aider ceux qui nous suivent.

En haut de la dune

Pour prendre un peu de hauteur, on grimpe sur une magnifique dune qui domine le paysage et nous permet de surveiller l'arrivée des troupes. Elles arrivent une heure plus tard. Par CB, on a déjà prévenu que ça n'allait pas être du gâteau et qu'il allait falloir tracter les deux roues motrices. Mais, une fois encore, certains sont trop optimistes et décident de suivre les 4x4, se collant dans leurs traces. Grosse erreur. Ils ne font pas dix mètres et s'enlisent. Le cordon de dunettes est court, à peine 200 mètres, et il faut slalomer entre les monticules, chercher du sable plus dur pour les 2 CV et R4. On perd du temps à les sortir du sable, à les tracter, détacher, tracter. On aurait carrément mieux fait de les prendre en laisse dès le début ! Il faudra plus d'une heure pour passer l'obstacle et repartir. Mais pas bien loin. Face à nous se dresse un second cordon, nettement plus impressionnant, avec des dénivelés importants et un sable carrément mouvant. Avec la Gégémobile, nous partons en éclaireur, histoire de retrouver les traces du groupe précédent. En tirant des bords, comme sur l'océan, on finit par tomber dessus et par dessiner un chemin plus ou moins praticable et qui mouline entre les dunes. Mais il reste un ultime passage. A peine une cinquantaine de mètres. Un vrai cauchemar avec un sable tellement fuyant que même les 4x4 s'enlisent, incapables de tracter qui que ce soit, à peine capables de passer sans aide. Il faut de véritables engins de franchissement et la Gégémobile va faire des merveilles, jouant les bulldozers pour tirer toutes les autos, une à une, de ce borborygme. Leur faisant franchir, en force, ces 50 m. Epiques ! Les autos sautent, glissent, ripent, dévalent, hoquent, balancent. On y laissera un pare-chocs (la R4 des Marseillais), un bras de suspension de 2 CV (il est vrillé), des attaches en pagaille. Mais tout le monde passe. Il est alors 18 h et on sait n'avoir plus que 3/4 d'heure de jour avant d'assister à un magistral coucher de soleil dans le désert. Il ne faut donc pas mollir.

Ça tracte partout

Mais la piste en a décidé autrement. Les cordons de sable, absents lors des reconnaissances, se multiplient. On doit s'arrêter pour raccrocher les deux roues motrices, François Beauvais perce son radiateur, la R18 perd son attache de pont (il s'avèrera qu'un boulon a sauté) et son train AR se balade ! On prend donc la décision de supprimer la dernière partie de piste prévue et de filer sur Ksar Guilane pour reprendre la route du pipeline. Mais ça ne veut pas rigoler aujourd'hui. Les petites casses se multiplient et les pannes aussi. Il faut dire qu'on a sérieusement maltraité les mécaniques, et la fin de l'étape voit la 2 CV de Pierre Zurita rendre les armes. Accélérateur coincé plus du vapor-lock... On décide de la tracter avec la Gégémobile. La Rodéo des Auvolat subit le même sort quelques kilomètres plus loin sur problème électrique (au passage, le conducteur aura



15 octobre - Gafsa • Tamerza



Une Aro 4x4, voiture roumaine à moteur Renault 12. Pascal et Mimi n'ont pas toujours été à la fête sur la piste, mais qu'est-ce qu'ils peuvent rigoler !



Le Berliet Gazelle est vraiment fait pour la piste. On croirait une image toute droite sortie de 100.000 dollars au soleil.

Le VW Syncro, vous connaissez ? Un quatre roues motrices avec transmission par visco-coupleur. Du coup, ça passe partout...



16 octobre - Tamerza • Douz



Aie, la tôle ondulée, ça ne fait vraiment pas de bien à la colonne vertébrale. Raymond et Marie Zurita n'en ont cure. Leur 2 CV fourgonnette, trop pleine (« et pourtant, j'ai lutté contre le poids, mais tu sais ce que c'est, avec les femmes... »), danse pourtant la Saint-Guy.

C'était trop tentant cette dune ! Le TP3 de Christian et Paul-André l'a montée et descendue plusieurs fois. Pour le fun.



Gérard et Samuel Heude ont capoté pour se protéger du soleil qui tapait fort. 44° C à l'ombre. Oui, mais elle est où l'ombre ?



Un seul équipage 100 % féminin : Carméla et Marianne. Jusqu'ici, tout va bien, malgré quelques problèmes de courroie et d'alumage.



Michel Walter et Patrick Keller ont roulé cheveux au vent avec leur Willys. La poussière, ils aiment manifestement.

RALLYE-RAID

AFRICA GAZOLINE

La Rodéo des Auvolat ensablée dès le premier sablon ! La faute à pas de chance ?



Les Ittis ont gagné le Dakar. Deux fois. On a vite compris pourquoi : elles passent partout. Ici, celle de Pascal et Fouad.



Notre unique motard, Patrick Beggs, n'a pas été à la fête avec sa moto trop lourde, une BMW R80GS.

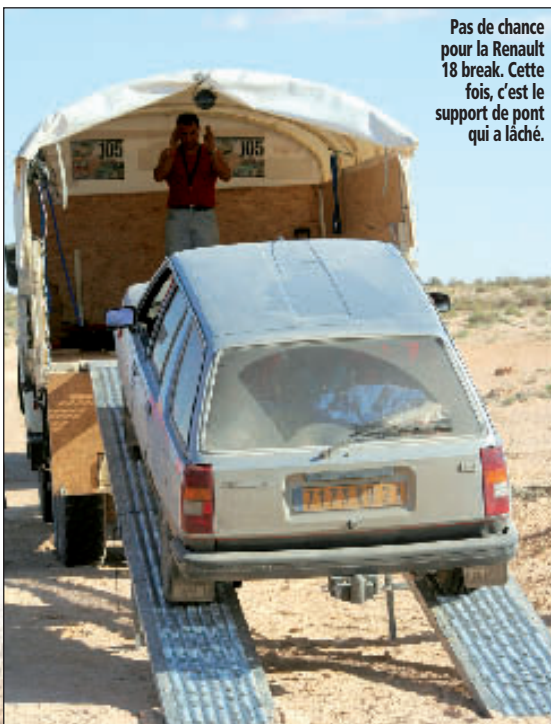


Damien et Fabrice aiment le sable et la boue. La glissade de leur VW 181, deux roues motrices mais aussi efficace qu'un 4x4, en apporte la preuve.



Le Land de Gabriel et Marie-Ange Heude était venu en soutien de la Jeep. Et il a dû la sortir plus d'une fois du sable.

Pas de chance pour la Renault 18 break. Cette fois, c'est le support de pont qui a lâché.



Daniel et Jean-Pierre ont décidé de rallier le campement Méhari avec la KZ. Quand on vous dit que c'était l'engin le mieux adapté au terrain avec la 402...

RALLYE-RAID

AFRICA GAZOLINE

oublie son épouse, la pauvre Yvette, laissée seule dans le désert et dans la nuit, une bonne demi-heure avant qu'on aille la récupérer !). On tire, on pousse, on franchit les difficultés les unes après les autres. La CB appelle au secours dans tous les sens. Même Yves s'y met, levier de vitesses cassé sur le Land Rover d'assistance. On lui greffera un tournevis jusqu'à la fin de l'étape.

La nuit, elle, est tombée. Vite, très vite. L'angoisse est montée d'un cran. Le désert c'est impressionnant de jour, terrifiant de nuit. La Gégémobile fait alors figure d'ange descendu du ciel. Nous remontons la colonne d'éclipsés et passons en tête pour guider tout le monde sur la bonne piste. Derrière nous, la 2 CV des Zurita explose son capot. Ils sont couverts de poussière, leurs portes ne ferment plus, mais ils trouvent encore le moyen de se marrer. Nous, on compatit. Mais on fonce dans la nuit noire, suivis par le long ruban des survivants qui doivent slalomer entre les congères de sable, composer avec de la tôle ondulée, affronter la caillasse, puis de nouveau le sablon... Ça n'en finit pas. 50 km de ce régime, à une moyenne de 30 km/h, ça paraît une éternité. Et lorsqu'enfin on touche le goudron, la CB vomit des cris de joie : « on est sauvés ! ». Quelques kilomètres plus loin, on croise les camions d'assistance venus à notre rencontre. On est d'autant plus soulagés qu'on redoutait qu'ils aient suivis la même piste que nous. Ils avaient heureusement fait demi-tour avec les deux Rancho. Il est 22 h lorsque nous arrivons à Matmata, crottés, sablés, épuisés, mais heureux comme vous ne pouvez pas l'imaginer. Malgré les tracasseries, les angoisses, les problèmes techniques. Ce n'est que du bonheur. La famille Zurita avait expliqué à ses enfants que le rallye-raid, c'était un mini Dakar. « C'est faux ! C'est un vrai Dakar ! »

Les vis "gratinées"

Après ce trop-plein d'émotions que certains partageront jusqu'à la trente-deuxième génération, l'étape Matmata-Kairouan est comme une récréation malgré le fort kilométrage. Les 20 km de piste prévus sont annulés et l'assistance passe la matinée à travailler sur la Renault 18 break, sur les 2 CV (deux cardans changés, une pompe à essence remplacée, un gros nettoyage pour cause de sable ayant pénétré partout, y compris dans le moteur !), les deux Renault 4, la Rodéo (gros problèmes électriques), l'inévitable Fiat 500 de Gégé (toujours un souci d'allumage mais le bougre avait perdu le clips de maintien de l'axe des vis "gratinées" comme il dit, forcément, ça marchait moins bien !)... Tout le monde repartira, sauf la Fiat 500 qu'on finira de réparer plus tard. Pour une partie de musardage entre ruines et sites archéologiques, et en prenant garde à ne pas se laisser aller au fatalisme ambiant qui voit les conducteurs doubler "inch allah", à la grâce de Dieu !

Le soir, à l'Hôtel La Kasbah, on pouvait croiser l'ombre tutélaire de Jean Gabin qui y a tourné deux films. Et, dans la Médina, l'ambiance avait changé. Le Ramadan touchant à sa fin, tout le monde a retrouvé le sourire et les artisans ouvriront leurs ateliers tard dans la nuit. Pas seulement pour les touristes que nous devenons, l'espace d'une halte.

L'étape Kairouan-Hammamet accentue le côté "vacancier" qu'a pris notre caravane. Nous avançons tous au rythme du dromadaire, et malgré le faible kilométrage, beaucoup arriveront tard à l'Hôtel Lella Baya, une sorte d'hommage à Las Vegas et à Disneyworld, un édifice totalement décalé mais bien dans l'esprit délétaire qui imprègne la station balnéaire Hammamet, le Marrakech local. Ça ne vous étonnera pas, la Fiat 500 était encore en panne au petit matin. Mais elle finira exceptionnellement l'étape. Il fallait bien ça pour fêter les 30 ans de mariage de Gégé et Monique qui poursuivront leur commémoration avec nous, pour une soirée spectacle mémorable...

Bizarrement, le lendemain matin pas la moindre panne. Pas d'intervention mécanique. Toutes les autos repartent sur Tunis par leurs propres moyens. Même la Fiat 500 qui est finalement en meilleur état à la fin qu'au début du rallye ! Sacré Gégé, va... L'embarquement va durer des heures, l'occasion de traîner encore un peu, de retarder le moment du départ. Pour nous, ce n'est pas terminé. La deuxième session part quelques jours plus tard. Chouette !

PETER FUCHS



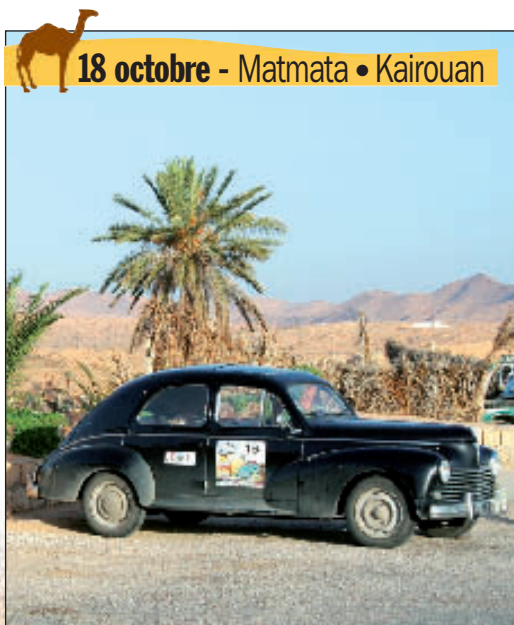
Tiens une Panpan aurait-elle des soucis ? Et oui, un problème d'échappement pour Frédéric... euh non, pour sa PL 17. Quoi que la position...



L'Iltis de Jef tracte la Renault 4 de Fabien et Agnès qui aura bien souffert, la caisse s'étant ouverte à l'arrière.



Le Land de François et Laurence vient au secours de la Renault 18 bien mal en point avec ses amortisseurs en sucette.



RAS pour les 203 et notamment pour celle de Jean-Pierre et Joël.



La deuxième Panpan, celle de Jacques et Maryvonne, s'est offerte une vraie promenade de santé. Sans le moindre souci.



Photo souvenir avec un groupe d'écoliers et la Triumph de Michel et Christine.



Grosse séance de mécanique pour remettre en place le bras de suspension de la 2 CV de Raymond.



Dès les premiers kilomètres de piste, les Rancho sont en difficulté. Contrairement aux apparences, ces voitures (sur base de Simca 1100, rappelons-le) ne sont absolument pas adaptées au tout terrain.

RALLYE-RAID

AFRICA GAZOLINE



Sur la route, et avec un beau break de chasse Volvo P1800 ES, c'était quand même plus tranquille, pas vrai Serge ?



Malgré quelques petits soucis de radiateur (pattes d'attache cassées), le Toy de Dominique et Annie a fait des merveilles.



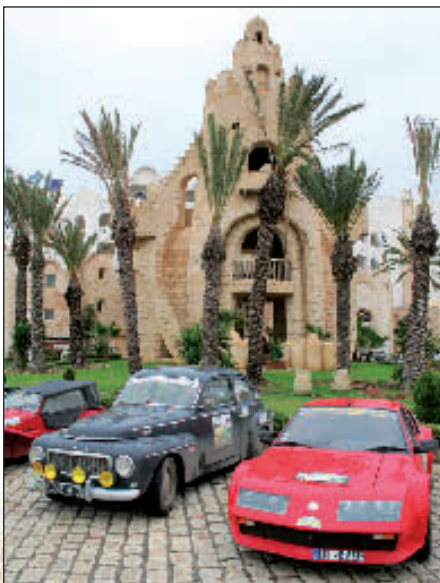
Certains s'étonnaient de voir un véhicule aussi moderne dans l'assistance. Après l'épisode des dunes, plus personne ne se pose la question : le Toy HDJ 80 de Gégé a sorti tout le monde de la misère... Même les 2 CV qui ont dû renoncer à se débrouiller seules.



Le Toy des Fayolle sort de la mouise la Renault 4 marseillaise de Francis et Alex.



La Rodéo des Ducourneau a franchi tous les obstacles sans effort ou presque. Respect.



Une A 310 et une Volvo PV 544 devant l'entrée de l'étonnant hôtel d'Hammamet qui nous accueillait.



Et voilà, c'est terminé. Le Type HY de Maximilien et Aude a rallié l'arrivée sans connaître la moindre avarie. Bravo à eux !



Même en Lotus Seven, on pouvait faire la route, pas vrai Jean-Marc et Martine ?