

RÉTRO CLASSIC PÉGOMAS TANNERON 2016

# Vingtième !



PIONNIÈRE DES MONTÉES HISTORIQUES DE DÉMONSTRATION, LA MANIFESTATION ORGANISÉE PAR JEAN-LUC GAMBINA ET TOUTE L'ÉQUIPE D'EVENT CLASSIC CAR CÉLÉBRAIT CETTE ANNÉE SA VINGTIÈME ÉDITION. CET ANNIVERSAIRE SE DOUBLAIT DE L'INAUGURATION D'UN PARVIS JEAN ORTELLI, EN PLEIN CŒUR DE PÉGOMAS, EN SOUVENIR DE L'ANCIEN VAINQUEUR – ET FIDÈLE ANIMATEUR – DE LA COURSE DE CÔTE DE TANNERON.

Texte William Pac – Photos Thierry Mouchet

Sur la place du Logis de Pégomas, en plein centre-ville de cette commune de 8000 habitants située entre Cannes et Grasse, une rangée d'Abarth multicolores accueille les spectateurs. Présentes chaque année avec les voitures de la collection Michel Pont (voir encadré), les voitures frappées du Scorpion sont une quinzaine pour cette vingtième édition de la montée historique. « Il y a une empreinte très forte de la marque dans l'histoire de cette course de côte, explique Jean-Luc Gambina, créateur de la Rétro Classic. A l'époque, il y avait les ténors nationaux mais aussi les pilotes d'usine, comme Ortnier ou Merzario. Le thème Abarth s'est donc imposé naturellement. »

Pour l'occasion, l'organisateur a fait appel aux collectionneurs de la région, mais aussi à l'un des grands spécialistes de la marque : le Belge Guy Moerenhout, dont le musée réunissant plus de 130 voitures est basé près d'Anvers. Celui-ci est venu avec une rare Fiat Abarth 750 Monza Zagato ayant

notamment participé aux 12 Heures de Sebring 1959. Plus récentes, l'Autobianchi A112 Abarth Groupe 2 et la jolie Scorpione SS de 1971, pilotées par des amis, contribuent à faire de cette délégation lointaine une véritable attraction. Alpine A110, Mini Marcos, Porsche 911, R5 Turbo ou coupé Ghia côtoient pour leur part un panel de sportives des années 70 et 80, les Youngtimers constituant une bonne moitié des engagés. « Un plateau très éclectique, constate Jean-Luc Gambina, très heureux de pouvoir bénéficier, en ce dimanche 1<sup>er</sup> mai, d'une zone centrale réservée à l'épreuve, avec rue barrée et parking de supermarché à disposition des concurrents, en plus de la place du Logis. Les propriétaires de Youngtimers forment aujourd'hui une bonne partie de notre clientèle. Ce sont les collectionneurs de demain, qu'il faut bien encadrer pour éviter tout débordement. Nous avons dû en calmer certains, mais tout se passe bien aujourd'hui. Dans cet esprit, nous ne prenons pas de voitures « coursi-fées », façon Groupe F. Nous voulons que les autos soient



Stéphane Orтели a ouvert la montée au volant de l'Alpine A110 1800 Groupe 5 de son père.



Ce Spider Fiat 124 Abarth a été recréé avec soin par Marc Verzini.

Pilotée par Sébastien Capanna, cette Fiat Cinquecento a animé le Trophée du même nom, dans les années 90, aux mains du regretté Richard Bartolini.



Christophe Pont, le fils de Michel, aux commandes de l'Osella-Abarth 2 litres de 1972. Même millésime pour la barquette Abarth SE 014 pilotée par Claude Calvel (ci-contre).



William Pac

Grand spécialiste de la marque, le Belge Guy Moerenhout avait amené cette Fiat Abarth 750 Monza Zagato ayant participé aux 12 Heures de Sebring 1959.



William Pac

Les Abarth alignées au centre de Pégomas. Derrière la 1000 TC de Claude Celeschi, on distingue les deux autres voitures venues de Belgique : l'Autobianchi A112 Abarth Gr. 2 (Filip De Munck) et la Scorpione SS (Bruno van Ballart).



## Michel Pont 48 ANS APRÈS

Pour cette vingtième édition, Michel Pont, qui fut l'un des animateurs de la course de côte de Tanneron à partir de 1968, avait fait le déplacement, accompagné de son fils Christophe et de Claude Calvel, ami fidèle et restaurateur des Abarth de la collection familiale. Celles-ci sont traditionnellement de la partie dans l'épreuve organisée par Jean-Luc Gambina. Cette année, deux barquettes de 1972 étaient au départ, pilotées par Christophe et Claude : une Osella-Abarth PA1 ayant participé au Championnat d'Europe des Sports 2 Litres aux mains des frères Rolando et Silvio Vaglio-Giors, et une rare Abarth SE 014 1600 cm<sup>3</sup>, vue à l'époque en Championnat de France de la Montagne. Troisième, en 1970, au volant d'une Abarth 2000, Michel Pont se souvient bien de cette course atypique, avec sa portion en descente et une partie finale « sans doute plus compliquée que le bas, avec le précipice à côté » (non empruntée par la rétrospective historique, Ndlr). « C'était l'une des plus agréables à disputer car elle avait le charme du Midi avec l'accueil chaleureux, la soupe de poisson et le petit rosé du pays », poursuit le viticulteur bourguignon, aujourd'hui âgé de 84 ans, qui a conservé les 168 coupes glanées tout au long de sa carrière. A Pégomas, un couple de spectateurs de l'époque a tenu à lui offrir la liste des engagés de l'édition 1970, qui rejoindra la galerie aux souvenirs du musée du Château de Savigny-les-Beaune, où Michel Pont propose aux yeux du public ses 36 Abarth, sa centaine d'avions, ses motos et ses parcelles de fleurs auxquels il tient beaucoup... « Je suis toujours en activité, pas à la retraite », tient-il à préciser. Mais ça, nous le savions déjà !

proches de leur état d'origine. » Dans le parc concurrents, on compte ainsi bon nombre de 205 GTI, R5 GT Turbo, Golf GTI ou BMW 323i, qui trouvent leur place à côté des Opel Kadett GT/E, Ford Sierra Cosworth ou Talbot Sumbeam Lotus. « Nous avons été la première montée historique organisée en France, poursuit Jean-Luc Gambina. Aujourd'hui, nous travaillons en synergie avec la FFVE, à laquelle nous sommes affiliés, et la FFSa, dont nous appliquons le code du sport, en appliquant toutes les règles de sécurité. Nous voulons allier rigueur et convivialité, ce qu'apprécient nos participants. »

Par une météo un peu fraîche, avec quelques gouttes de pluie, la centaine de concurrents, à laquelle s'ajoutait une brochette de motos anciennes, a pu apprécier une nouvelle fois les quatre montées prévues au programme. Quatre kilomètres au rythme varié, enchaînant virages serrés et portions plus rapides. De quoi approcher, sur la moitié du parcours de l'époque, ce que vivaient alors les pilotes. Comme Michel Pont, ravi d'être de la partie, arborant fièrement sur son pull et sa casquette ce scorpion qu'il a si bien représenté hier (et toujours aujourd'hui !). Pour Jean-Luc Gambina et son équipe, cette vingtième édition sera suivie d'une « première », avec la création du Critérium Jean Rolland (11-12 juin), un rallye historique reliant Mouans-Sartoux, à quelques kilomètres de Pégomas, à Digne-les-Bains, la ville natale du grand champion disparu en 1967. La légende, toujours ! ■



Faute de pouvoir engager sa Fournier Marcadier, Eric Comba est venu avec cette splendide et rare Ghia 1500 GT.

Parmi les Youngtimers, on notait cette jolie réplique de la R5 GT Turbo Groupe N de Jean Ragnotti en 1990, alignée par Franck Morin.



C'est toujours un plaisir de voir évoluer une Mini Marcos : ici la MK IV 1978 de Clément Teulon.



## INAUGURATION Un Parvis Jean Ortelli

« Parvis Jean Ortelli, pilote automobile » : telle est l'inscription qui figure sur la plaque de l'esplanade bordant la toute nouvelle mairie de Pégomas. Depuis la disparition, fin 2010, de celui qui remporta la course de côte de Pégomas-Tanneron en 1972 et 1975, la rétrospective historique a ajouté la mention « Souvenir Jean Ortelli » à son appellation. De son côté, le maire, Gilbert Pibou, avait fait la promesse de baptiser une rue ou un lieu de la commune du nom du champion. C'est désormais chose faite depuis le samedi 30 avril, veille de la montée historique, qui vit se dérouler la cérémonie



Christiane Ortelli, son fils Stéphane et Gilbert Pibou, maire de Pégomas, dévoilent la plaque à la mémoire de Jean Ortelli.

d'inauguration en présence de Christiane Ortelli, l'épouse du champion, et de Stéphane Ortelli, son fils, dont le palmarès très étoffé peut s'enorgueillir d'une victoire aux 24 Heures du Mans 1998, avec Porsche. Pour l'occasion, la foule était nombreuse, et l'on pouvait reconnaître, parmi l'assistance,

les anciens amis et rivaux comme Georges Buzzi et Pierre Agostini, ou bien encore Pierre Lartigue. Avec Buzzi, Agostini et Roland Biancone, également disparu, Jean Ortelli formait cette équipe des « Mousquetaires », sur Alpine, bien connue des amateurs de la région. Très ému, Stéphane s'est souvenu de cette époque où, jeune pilote de karting, sa grande fierté était qu'on l'appelle « le fils de Jean ». « J'ai passé toute mon enfance dans les paddocks des courses de côte à ses côtés et mon rêve était alors de devenir son mécano... » Le grand pilote qu'il est devenu

(aujourd'hui engagé en Blancpain Endurance Series et en championnat VLN au sein du team Emil Frey, sur Jaguar) a pris le volant de la fameuse Alpine 1800 Groupe 5 de son père (caisse usine légère ex-Jean-Luc Thérier), précieusement conservée, pour ouvrir la montée historique le lendemain.