

Il est 7h30 et déjà le réveil sonne. Trop tôt pour un samedi, mais déjà bien tard pour le programme qui nous attend. L'excitation du départ nous stimule, ma fille et moi sommes sur le pont, enfin, le café nous donne un dernier coup de pouce : le départ est prévu pour 8h22, pas une seconde à perdre.

Dans la cour, le véhicule n'attend que nous : une BMW de 1979, et plus précisément une série 3 code e21. Le système de numérotage est commun à la marque : chaque modèle possède un code qui lui est propre. A la manière d'un numéro de matricule, celui-ci permet d'identifier rapidement chaque modèle de chez BMW.

C'est un moteur six cylindres, 2 litres de cylindrée pour 130 CV. La vitesse n'est pas sa force première, mais elle a de quoi surprendre par son agilité et son hardiesse. Une partenaire de jeu à prendre au sérieux donc et ce n'est pas son moteur qui viendra contredire cela : d'une douceur apparente, sa nervosité est pourtant sans appel. Cette voiture oscille entre ces deux pôles de manière rare et encore aujourd'hui, elle arrive à me surprendre.

Aujourd'hui perçu comme un bijou mécanique que l'on bichonne, il y a encore quelques années son avenir aurait dû être tout autre : cette auto est une survivante des fameuses primes à la casse de l'époque. Pour elle comme pour ces consœurs, ces voitures étaient destinés au marché africain en voie de développement. Une politique douteuse s'il est question d'écologie soit dite en passant...

En état de dégradation avancée, le constat était clair : plus de plancher, les baies de pare-brise et de lunettes arrière trouées, sans parler du bas de caisse inexistant tout comme le tablier moteur et les trains roulants. La liste était encore longue et rapidement la casse semblait en effet incontournable. Toutefois, comment s'y résigner lorsque l'on connaît son histoire automobile si singulière. En effet, sous-estimée cette BMW série 3 serait une erreur : elle a connu ces heures de gloire et il est ici question d'un véritable palmarès. 1979 marque un temps fort pour cette voiture car elle a été engagée pour la toute première fois sur le rallye de Monte-Carlo. Au-delà de cette période illustrant son apogée, c'est aussi de manière plus générale, une auto à l'esthétique variée et une vraie figure de proue pour les modèles qui lui ont succédé.

La BMW E21 est la première génération de la série 3 et marque une étape importante dans l'histoire de la marque. Elle succède

à la 2002 et se distingue par un design signé Paul Bracq, caractérisé par des lignes nettes et une silhouette compacte. Disponible en versions deux portes, elle a été proposée avec des moteurs quatre cylindres à son lancement, suivis en 1977 par des moteurs six cylindres plus puissants. L'E21 a été produite jusqu'en 1983, totalisant plus de 1,3 million d'unités, dont des versions cabriolet Baur.

Cette voiture se distingue non seulement par ses performances, mais aussi par ses différences esthétiques selon les versions, avec des phares et des équipements variés selon les motorisations. La version 323i, par exemple, est un modèle haut de gamme avec une injection Bosch K-Jetronic et un design affiné. L'E21 a aussi vu l'apparition de diverses éditions spéciales, comme l'Edition S, sportive, et l'Edition E, plus luxueuse, illustrant sa polyvalence.

Vous l'aurez compris, la particularité de cette BMW ne peut-être nié : c'est un modèle iconique alliant design moderne, innovation technique et surtout, le plaisir de la conduite.

Un plaisir de conduire que je vous propose donc de découvrir avec moi sur cette belle matinée qui commence. Vous vous souvenez, il est 8h22 et nous sommes fin prêt, la voiture également. J'entends le doux bruit de son échappement et mélangé à cette odeur d'essence, je devine que la voiture trépigne d'impatience de rouler et qu'elle n'est pas la seule. Je lui ai préparé un programme à la hauteur de sa légende : le tracé historique du Monte-Carlo de 2025. Avec ces zones de régularité, l'exigence réside dans la gestion des pièges et des espaces de danger présents sur le chemin. De la neige, des cailloux, quelques routes endommagées... Ai-je besoin d'en dire davantage pour comprendre le plaisir que va être cette journée de route ? Sans parler des paysages sublimes qui borderont notre voyage au cœur de l'Ardèche...

Nous passons sur le barrage de Reventin vaugris puis roulons en direction du Vignoble côte rôtie Condrieu et Saint Joseph. C'est un terroir d'exception, situé sur les collines de la vallée du Rhône, et dont sa renommée est sans équivoque. Ces appellations viticoles sont un gage de qualité supérieur et la promesse d'une viticulture méticuleuse. Très convoitée, La Côte-Rôtie est une des appellations les plus prestigieuses du Rhône Nord. Le mode de culture et de fabrication de ces vins rouges s'effectuent dans des pentes abruptes, souvent difficiles d'accès, où les vignes sont cultivées en terrasses. Ces pentes orientées au sud bénéficient d'un ensoleillement exceptionnel, parfait pour

les cépages Syrah et Viognier, qui composent ces vins. Un processus qui traduit la singularité du produit et qui par la même occasion explique son prix élevé, mais qui vaut le détour !

De son côté, Condrieu est une appellation blanche située sur des coteaux ensoleillés. Ces vins mettent le Viognier à l'honneur : ce type de raisin crée des vins riches et aromatiques. Finissons avec l'appellation Saint-Joseph qui s'étend le long de la rive droite du Rhône. Les vins sont à la fois des rouges, principalement à base de Syrah comme la Côte-rôtie, et des blancs, principalement à base de Marsanne et de Roussanne. Ces vins se démarquent par leurs rapports qualité/prix en étant plus abordables que ceux de la Côte-Rôtie, mais tout en justifiant d'une qualité et d'un raffinement sans pareil.

À travers chaque verre de vin, c'est l'histoire du terroir qui se dévoile. Pour en saisir toute la richesse, des visites de caves sont possibles. Un temps durant lequel, amateurs ou consommateurs accomplis, peuvent plonger dans l'âme de ces vins. Une découverte incontournable si vous voulez mon avis...

A présent, notre parcours se prolonge par la traversée du massif du Pilat. La fenêtre de la voiture nous permet d'observer, nichée parmi les arbres, la fameuse antenne blanche : l'émetteur de radiodiffusion du mont Pilat, ancrée sur le crêt de l'Œillon. Installé depuis 1955 à 1 361 mètres d'altitude, c'est l'un des sites de diffusion les plus puissants de France, derrière la Tour Eiffel.

Cette zone géographique que nous traversons est propice aux randonnées, du Sentier des Crêts du Pilat en passant par le sentier de randonnée des trois Becs, le dépaysement est au rendez-vous. Et c'est sans doute ici que vous pourrez capturer une vue imprenable sur la vallée. Une échappée verdoyante qui laisse admirer une infime partie des merveilles que la nature Ardéchoise nous offre. Ce décor nous inspire et nous ouvre l'appétit : une pause casse-croûte avec une vue imprenable s'impose. Nous nous arrêtons donc un moment sur l'esplanade du Pilat, un grand parking qui a également l'avantage d'être un départ de randonnée.

Substantés et bien calés dans nos sièges, nous allons entamer la descente du col afin d'arriver au barrage du Ternay, construit en 1858 pour alimenter Annonay en eau potable. Nous bordons le lac entourant le barrage : un cadre bucolique et intimiste qui en fait un lieu

agréable dont on ne se lasse jamais de redécouvrir .

Si le thème des barrages vous intéresse : sachez que vous êtes au bon endroit ! Dans cette région du massif du Pilat , la quantité de barrages peut surprendre puisqu'on ne dénombre pas moins de 10 barrages !

Après la descente du Ternay, nous atteignons Annonay, ville que nous contourmons pour arriver à la 1er spéciale du monté Carlo. Au même moment, notre conduite calme vient se heurter à trois conducteurs. Joueurs, ils veulent en découdre : une Alfa Romeo dernier cri, une seconde dont le modèle m'échappe et enfin une MG 4 Xpower (que j'ai googlisé sans attendre en rentrant) défient la BMW : j'accepte le défi et la voiture aussi, c'est l'occasion de mettre à l'épreuve ses capacités. La petite électrique me talonne, impossible de lui mettre plus de 3 courbes d'avance... Je ne vous cache pas ma rage sur le moment. Je persévère et sort le grand jeu : des courbes propres, un passage des vitesses au cordeau, une rigueur de freinage et beaucoup de douceur pour maîtriser la glisse. Finalement, la BMW est restée leadeuse de ce jeu même si, en toute transparence, cette électrique de 435 CH tout de même s'est montrée tenace.

J'espérais tomber sur d'autres conducteurs joueurs, hélas le reste de la route s'est affecté sans presque personne à l'horizon à l'exception de quelques animaux.

Nous quittons Annonay pour longer le ruisseau de l'Ecoutay. La tension monte alors que le départ de la spéciale approche. Nous nous retrouvons sur la spéciale de régularité, une atmosphère particulière aujourd'hui, marquée par beaucoup de vent et de branches au sol qui cassent sous nos passages, éclatant dans un bruit tonitruant. À la fin de l'hiver, de nombreuses feuilles jonchent encore le sol, laissant apparaître un paysage magnifique. L'arrivée à Lalouvesc est glorieuse après ces 15 km de spéciale. Enfin, nous y sommes, nous l'avons fait !

Nous attaquons des routes plus roulantes.

Arrivée à Lamastre, célèbre pour son chemin de fer du Mastrou, je vous invite à lire son histoire. Nous faisons une pause bucolique comme je sais faire pour satisfaire notre gourmandise. Cela nous permet aussi de partager nos sensations et de profiter d'un moment convivial.

Après cette petite mise en bouche, direction le nord, en longeant le Mastrou, ce train touristique emblématique qui enchante petits et grands par son tracé et son histoire. C'est incontournable à découvrir.

Nous continuons vers la vallée de l'eyrieux. La route, large, sinueuse et fluide, est un vrai plaisir : rapide, sans pièges, comme on les aime en Ardèche. 20 kilomètres de pur bonheur sans contraintes. Nous attaquons un nouveau col, avec une montée à 12 % et des épingles à négocier en première. Les pneus crissent, les freins n'ont pas le temps de refroidir tant la pente est rude. Le paysage, enveloppé de sapins, laisse entrevoir des vallons à perte de vue. Nous sommes à environ 1000 m d'altitude, la nature a modelé ce décor en volutes harmonieuses. Passé le col, la route reste excellente, comme un billard.

Notre ravitaillement de midi se trouve à Antraigues-sur-Volane, dans un petit bistrot réservé aux initiés (Yves et sa femme). Amoureux du Monte-Carlo, ils ont voué un culte à cette course. Leur restaurant, décoré de souvenirs de course, est un endroit que j'affectionne particulièrement. Nous prendrons le temps de déguster leurs plats, et peut-être parler du canyoning à proximité.

Ensuite, direction Vals-les-Bains, où le casino nous attend. Mais nous préférons nous réfugier au spa resort pour une détente de 2 heures. Le lieu est charmant, les soins excellents, une pause bien méritée après ces semaines chargées.

Vals-les-Bains : ses eaux minérales naturelles, sa source intermittente, le casino, et ses thermes réputés. Un lieu emblématique.

Nous poursuivons notre route vers les Gorges de l'Ardèche, sur une route sinueuse offrant un décor à couper le souffle. Il est 20h, le ciel est beau, et nous avons encore en tête cette journée incroyable. Impossible de se rappeler précisément tout ce que nous avons fait ce matin, c'est ça que j'aime tant.

Il est temps de se poser au gîte, avec un spa pour une nouvelle relaxation. Une véritable bénédiction, même si ce n'est pas de l'eau thermale. Je me prépare un apéritif avec des vins d'Ardèche soigneusement sélectionnés (certains sont excellents, d'autres moins), accompagnés de charcuterie et de fromages.

Pour le dîner, ce sera une délicieuse salade lyonnaise, garnie d'œufs fermiers, de lard fumé au bois de hêtre, de croûtons à l'ail, de cœurs d'artichauts, et de rubans de carottes. En dessert, une tarte au citron meringuée pour satisfaire les plus affamés,

suivie d'un café gourmand et d'un digestif au bord de la piscine.

Le lendemain, à vous désormais de le découvrir...

