

TOUJOURS LE MÊME SUCCÈS

L'Éifel Rallye Festival célèbre cette année son 5ème anniversaire en tant qu'événement entièrement consacré aux voitures historiques. "Das beste Festival aller Zeiten" claironnait d'ailleurs sans gêne de modestie ses organisateurs

Il faut bien le reconnaître: cette année encore, les organisateurs du MSC Daun n'avaient rien lâché au hasard. Leur musée roulant retraçant 50 ans d'histoire du rallye accueillait quelque 150 participants en provenance de 4 continents et 15 pays. Avec parmi eux une pléiade de pilotes VIP, dont l'ambassadeur de l'Éifel, Walter Rohrl, mais aussi Timo Salonen, Hannu Mikkilä, Sandra Munari, Yves Loubet, Harold Barthel, Andrew Cowan, Mike Kirkland, mais également nos compatriotes Robert Droogmans et

Guy Caboul. S'il est cependant un paramètre que les organisateurs ne pouvaient contrôler, c'est bien évidemment le météo. Alors que le climat était plutôt tropical sur le Shakedown, la pluie faisait son apparition le vendredi, gâchant une bonne partie de la fête durant tout le week-end. Pour la première fois, on a aussi entendu plouffer quelques critiques. Notamment à propos du timing, tiré en longueur avec un Shakedown et le contrôle technique le jeudi, puis seulement 8 spéciales représentant 113,5 km réparties sur trois jours. Pour les spectateurs aussi, la fête fut moins belle cette année. Ceux qui ne sont venus dans l'Éifel que le samedi ont dû se contenter d'un palanquin détrempé par la pluie. Après l'arrivée, vers 16h, le public ne put aussi que constater que l'ambiance n'était pas vraiment de la partie dans un parc d'assistance bien clairsemé et détrempé.



Voiture de la Coupe FIA. Sandra Munari a pu prendre à Daun le volant de la Lancia Stratos G4 originale, avec laquelle il remporta en 1977 le Monte Carlo. L'Éifel fut surprise par l'absence de public et l'enthousiasme des spectateurs: "Je pensais que plus personne ne me connaissait, mais même les jeunes qui n'ont pas encore 18 ans ont fait plus de cette voiture semblait partager son amour de la course".
À Daun, Munari a tiré en fin de carrière en 1977 et 1978. Piero Sotano, qui fut par la suite l'équipier de l'un des responsables de l'équipe H.F. Gilson. Le duo Harold Sotano a remporté en 1977 le Lancia Stratos le South Africa Rally et le San Marino di Costanza (ERC) et Satoru Ueda a gagné l'épreuve Termin'36me.



Mike Big Attack a offert dans l'Éifel une nouvelle démonstration de sa maîtrise de la gâse. "Nous avons pris un plaisir énorme" sourit Robert Droogmans. "Merci à Franck Janssens pour l'invitation. Cette Ford a 40 ans et est une superbe auto".
Les Limbourgeois participent pour la 2ème fois à l'Éifel Rallye Festival. Travail plus de 20 ans de passion avec des Escort Balga de Christophe Jacob. Cette année, il était parmi les pilotes VIP. "Les places d'organisateur et les appartements sur le podium me sont passés inaperçus, mais il faut faire avec. C'était tout de même assez spécial de se retrouver sur la même photo que deux Champions du Monde (NORIS RS1 et Mikkilä, Benoit et Monard)".



Propriétaire de la voiture qui pilotait Robert Droogmans Franck Janssens a vécu un cas d'amour dans l'Éifel. En route vers le Shakedown, le moteur tout juste révisé de l'Escort 400 se fit entendre dans l'air et après quelques kilomètres "une forte vibration" persistait. Franck: "C'est une énorme déception. Nous attendons ce moment d'après de nous et nous n'avons rien laissé à hasard avec un nouveau moteur et nouvelle boîte et un nouveau pont arrière. Et puis, j'en ai eu malade pendant plusieurs jours. L'Escort n'est pas nouvelle chez le propriétaire et c'est une occasion manquée".

A NEVER ENDING SUCCES STORY

Het Eifel Rallye Festival vierde anno 2015 zijn 5de verjaardag als full oldtimer event. Het moest 'Das beste Festival aller Zeiten' worden. Blokkletterden de organisatoren niet zonder enige bescheidenheid in hun voorstelling.

We moeten toegeven dat de MSC Daun organisatoren hadden ook dit jaar niets aan het toeval overgelaten: zo'n 150 deelnemers afkomstig uit 4 continenten & 15 verschillende landen fungeerden als rijdend museum van 50 jaar rallygeschiedenis. Een pleiade aan VIP rijders met voorop Eifel-ambassadeur Walter Röhrl, maar ook Timo Salonen, Hannu Mikkola, Sandro Munari, Yves Loubet, Harold Demuth, Andrew Cowan, Mika Kirkland en ook 'force' Robert Droogmans en Guy Caboul waren aanwezig.

ken om het spektakel te verzekeren. Een ding hadden de organisatoren echter niet zelf in de hand: de weergoden. Na een tropische shakedown opendend vrijdagmiddag de harnasblazen en hun deuren en viel de rest van het weekend letterlijk en figuurlijk in het water. Jammer, maar helaas. Voor het eerst noteerden we ook enkele kritische noten. De uitgerakte timing met shakedown en technische controle op donderdag en nog ander 8 proeven over een totale afstand van 113,5 km verspreid over drie dagen zorgde voor de nodige omroede. Ook voor de toeschouwers was het allemaal wat minder 'leuk'. Wie enkel zaterdag naar de Eifel kwam zag nog slechts een door regen en ontrij gedomineerd peloton en kon na de finish om 15u nog amper de sfeer opdrufen in een inpakkende 'Rallye Melle' en een doorweekt en uitgewaaid servicepark.



Sandro Munari

Piero Sodano

RA Cup winner Sandro Munari in de Daun het 4de van een van de originele Lancia Stratos. Gra was mee bij de 1977 de Monte Carlo van. De Italianen verspreiden van de publieke belangstelling en het enthousiasme van de toeschouwers. "Ik dacht dat ik nooit meer zou zien en, maar zelfs de jongeren, die nog niet geboren waren toen ik met deze wagen reed, bleken verspreid geerd op de hoogte van onze evenementen van de Alitalia." Munari werd in Daun herenigd met één van z'n belangrijkste winstrijts (1977-78). Piero Sodano, ex z'n olieve carrière als een de bronchiën van H.F. Gilman. Het duo Munari-Sodano zagen ook in 1977 met de Lancia Stratos in de South Africa Rally en in San Marino di Caserta (EAC), in de Safari editie van de 36e.

Hilar Big Attack voerde in de Eifel onder meer een samen artikel op van het belan "Lip and sliding" werk. "We hebben ons geweldig geamuseerd" aldus Robert Droogmans. "Het dank om Frank Jorissen voor de uitnodiging. Deze Monte 400 is heel een leuke auto." Voor de Limburger was het z'n 2de deelname in de Eifel Twee. Het geladen stroomde hij in de hals van het peloton één van de Belg-Escort, maar dit jaar werd hij door de organisatoren opgevoerd als één van de VIP-rijders. De laatste lezingen en z'n als en podium optredens zijn minder mijn ding maar moet je er dan ook bij komen. Het was wel een op art gevoel om in vijf van helen plannen (and: Röhrl, Mikkola, Manquid, Salonen en Munari) samen op de foto te gaan.



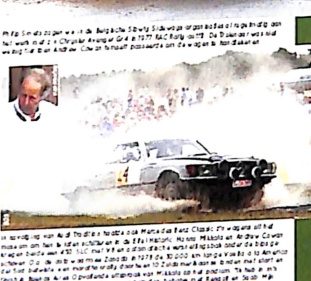
De hilt bleef en er van het Droogmans project en vogens tenaar Frank Jorissen beklafte in Daun een ware nachtmerrie. Op weg naar de shakedown gaf de wagen de motor van de Nissan Accra 400 na twee kilometer de goet. "Een foutje van de tuner" ook kade Frank. "Een zwart ontgoudeling wij hadden hier een half jaar naar ons kijken en niets aan het found overgebleven. Slechts motor want elfing stak en ochtend. En dan dit. Het ik ben er droeg met goet van goet. De Accra na shad remd als al optrouw bij de tuner voor de stelling, maar dit is een gemiste kans."



Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team. Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team. Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team.

De Audi Quattro is een van de meest succesvolle rallyauto's van de jaren tachtig. Het werd ontwikkeld door Audi en werd gebruikt door verschillende teams, waaronder de Audi Sport Team Quattro. Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team.

Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team. Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team.



Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team. Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team.

Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team. Het was de laatste keer dat de Opel Corsa 1000 zijn oorspronkelijke naam draagt. De auto werd in 1987 ontwikkeld door de Opel Corsa 1000 team.



It's hard to find an event as exciting as the Rally of the...
The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...

The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...



The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...



The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...



The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...

The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...
The rally is a...



Il primo rally italiano si tenne nel 1911, con la partecipazione di 1000 concorrenti. La gara si svolse in 11 tappe, con un percorso che toccò le regioni del Piemonte, della Liguria, della Toscana, della Campania e della Sicilia. La gara fu vinta da un'automobile di tipo "Ford", con un motore di 10 CV e una velocità massima di 100 km/h.



Il primo rally italiano si tenne nel 1911, con la partecipazione di 1000 concorrenti. La gara si svolse in 11 tappe, con un percorso che toccò le regioni del Piemonte, della Liguria, della Toscana, della Campania e della Sicilia. La gara fu vinta da un'automobile di tipo "Ford", con un motore di 10 CV e una velocità massima di 100 km/h.



Il primo rally italiano si tenne nel 1911, con la partecipazione di 1000 concorrenti. La gara si svolse in 11 tappe, con un percorso che toccò le regioni del Piemonte, della Liguria, della Toscana, della Campania e della Sicilia. La gara fu vinta da un'automobile di tipo "Ford", con un motore di 10 CV e una velocità massima di 100 km/h.



Il primo rally italiano si tenne nel 1911, con la partecipazione di 1000 concorrenti. La gara si svolse in 11 tappe, con un percorso che toccò le regioni del Piemonte, della Liguria, della Toscana, della Campania e della Sicilia. La gara fu vinta da un'automobile di tipo "Ford", con un motore di 10 CV e una velocità massima di 100 km/h.



Il primo rally italiano si tenne nel 1911, con la partecipazione di 1000 concorrenti. La gara si svolse in 11 tappe, con un percorso che toccò le regioni del Piemonte, della Liguria, della Toscana, della Campania e della Sicilia. La gara fu vinta da un'automobile di tipo "Ford", con un motore di 10 CV e una velocità massima di 100 km/h.



Il primo rally italiano si tenne nel 1911, con la partecipazione di 1000 concorrenti. La gara si svolse in 11 tappe, con un percorso che toccò le regioni del Piemonte, della Liguria, della Toscana, della Campania e della Sicilia. La gara fu vinta da un'automobile di tipo "Ford", con un motore di 10 CV e una velocità massima di 100 km/h.



Una foto di un'auto di rally che sta attraversando un terreno accidentato. La vettura è bianca con decorazioni gialle e nere. Sul cofano anteriore sono visibili i loghi di Coca-Cola e Castrol. Sul fianco della vettura è visibile il numero 1. La porta del lato guidatore è aperta.



Una foto di un'auto di rally che sta attraversando un terreno accidentato. La vettura è bianca con decorazioni rosse e nere. Sul cofano anteriore sono visibili i loghi di Coca-Cola e Castrol. Sul fianco della vettura è visibile il numero 1. La porta del lato guidatore è aperta. Sullo sfondo si vedono alcuni spettatori.