

## EIFEL RALLYE FESTIVAL 2015

POUR SA CINQUIÈME ÉDITION, DISPUTÉE FIN JUILLET, L'ÉPREUVE DE DÉMONSTRATION ALLEMANDE AVAIT CONVIE CINQ STARS DU RALLYE : SANDRO MUNARI, VAINQUEUR DE LA COUPE FIA 1977, WALTER RÖHRL, HANNU MIKKOLA,

STIG BLOMQUIST ET TIMO SALONEN, SACRÉS CHAMPIONS DU MONDE DANS LES ANNÉES 80. DE QUOI DÉCERNER CINQ ÉTOILES

# 5 étoiles

À L'EIFEL RALLYE FESTIVAL QUI S'IMPOSE UN PEU PLUS, CHAQUE ANNÉE, COMME L'ÉPREUVE DE RÉFÉRENCE EN LA MATIÈRE.

*Texte William Fac - Photos Photoclassicracing.com*





Stig Blomqvist, Christian Geistdörfer, Arne Hertz, Walter Röhrl, Hannu Mikkola, Sandro Munari, Piero Sodano (ceux deux derniers en action avec la Stratos G-Boxton) et Timo Salonen : les champions et leurs coéquipiers de l'époque réunis sur la scène de Damm.







Préparer le Financement et l'entretien des véhicules rallye. Au poste, Walter était particulièrement apprécié pour sa connaissance technique, mais aussi pour son caractère. 911 RSR et une Ford Fiesta RS1600. En 1979 participait à deux rallyes avec Tony Schumacher. Coordinateur du Rallye de la Côte d'Azur (Rallye Sport) pendant 10 ans, Walter a remporté la plus de la moitié des rallyes.



CHAMPIONS en or

- M. M. (75 ans), vainqueur de la FIA 1977 (Lancie)
- M. (68 ans), champion du monde Fiat (1982) (Opel)
- M. (73 ans), champion du monde Audi
- M. (81 ans), champion du monde Audi
- M. (63 ans), champion du monde Peugeot



Équipe officielle Mercedes en 1979 et 1980, Hannu Mikkola et Arne Hertz évoluaient sur commandes d'un coupé 450 SL. Le modèle original de 1979 ayant participé au Tour d'Amérique du Sud avec Sebastian Zaucha. Lors de la Parade (une manifestation destinée à quelques heures exceptionnelles de disputer la spéciale du vendredi soir en prélogne), la Fiat était retrouvée la Toyota Celica 2000 GT de RAC 1977.

Impossible d'éviter le champion du monde 1985 sans lui permettre de piloter une Peugeot 205 T16 : ce fut chose faite grâce à Jean-Christophe Duby, qui mit son auto à disposition de Timo Salonen (ci-

dessous à droite en discussion avec Andrew Cowan) pour quelques spéciales, lorsque le Finlandais s'était posé à bord de la 131 Abarth, en alternance avec Rikard. Duby accomplissait les autres épreuves

en compagnie de Jean-Paul Colinet, ancien d'Échappement. Seule différence par rapport à l'époque, pour cours qui ne provoquèrent de son côté pour la sigarilla : Timo ne fuma plus depuis huit ans...



**Régulateur de l'Éifel Rallye Festival, 2007. Élémentaire et décapotable, cette Peugeot 205 T16 de la Peugeot Sport Group est la Peugeot 205 T16 Rallye du Portugal 1988. Elle est la voiture de la Peugeot, et est l'élémentaire de prendre le volant d'une auto de son époque. Les voitures : Peugeot 205 T16 Rallye du Portugal 1988, Groupe B de RAC 1982.**

## SANDRO MUNARI « La Stratos est toujours aussi impressionnante »



A 75 ans, le champion italien dispute régulièrement des rallyes historiques, en Italie et dans d'autres pays européens, la plupart du temps aux commandes d'une Lancia Stratos, parfois d'une Fulvia. Pour sa première participation à l'Éifel Rallye Festival, il ne cachait pas son plaisir. Associé à Piero Sodano, qui fut l'un de ses coéquipiers, il pilotait la Stratos qui lui permit de remporter le Rallye Monte-Carlo 1977 (avec Silvio Maigni), sa quatrième et dernière victoire dans

l'épreuve après ses succès de 1972 (Lancia Fulvia), 1975 et 1976 (Stratos). La voiture appartient aujourd'hui à Guido Arandero, qui avait amené à Duno deux anciens mécaniciens de l'équipe Lancia. « La Stratos est toujours aussi impressionnante, confiait Sandro. C'est une auto rapide sur tous les terrains, avec un équilibre parfait. Et avec le moteur 24 soupapes, elle est encore plus réjouissante à piloter. C'est la cinquième fois que je prends son volant cette année et je ne m'en lasse pas. Je découvre l'Éifel Rallye, et je trouve l'épreuve fantastique, autant par la qualité du plateau, vraiment exceptionnel, que par l'organisation et le public... Je ne m'attendais pas à ce que les jeunes rencontrés connaissent autant de choses sur ma carrière ! »





John Bullman était également de la partie pour cette fois quelques A2 Groupe B : Pando de sa victoire à la course du club de Pando Pando en 1982 ! La même année, Phénixien disputa le RAC Rally

à son volant, Wolf-Dieter Hüb, Pando propriétaire de Pando, officiait dans le temps de droit pour la première sortie de Pando après restauration.



Victimeur du Tour d'Alsace de fin 1978 au volant d'une Mercedes 450 SLC, André Couron s'entraîna, sur ce même rallye, de son épouse d'origine, Substrat Zurbale. Un accident survint au kilomètre de 24000 km, la Pando sortit de la route pour un temps dans le village après une succession de, notamment, Pando de son épouse. A FEF, Couron était accompagné de son ami et ancien coéquipier, Klaus Kriener.



Les voitures de Safari sont toujours à l'honneur à FEF Rallye : le Ryan M&L Kirkland pilotait sa Nissan 240 RS de 1983 dans le cadre de la Parade du vendredi soir



Après une participation au volant d'une Escort Mk2 en 2012, Robert Drougman regardait le public avec cette Opel Manta 400 Groupe B de Wolfgang Nollner (Rallye d'Indonésie 1967).







Présent à chaque fois depuis 2011, année de la première édition 100% historique de l'Edel Rallye, Harald Demuth avait le plaisir de faire évoluer la Sport quattro Groupe B d'Andi Tradition. Un modèle original qui s'est autre que l'auto pilotée par Walter Röhrl au Monte-Carlo 1985.

Guy Celsoul était présent avec l'Opel Astra GTC qu'il a construite en 1986. En plus de la participation au championnat de France, il a participé à la compétition de l'Edel Rallye. Celsoul a construit sa propre Astra GTC pour participer à la compétition. Celsoul remporta l'Edel Rallye en Juin 1987. A noter que cette Astra GTC est l'une des trois machines à disposition d'une dizaine d'équipes, pour les rallyes européens.

## VÉCU La Super Spéciale avec Matthias Kahle

L'an dernier, l'expérience avait tourné court en raison d'un bris de boîte de vitesses : invité à disputer la dernière spéciale aux côtés de Matthias Kahle à bord du coupé 130 RS de Skoda Allemande, j'étais resté sur le bord de la route... Cette année, il y avait de la «revanche» dans l'air et me laisser vivre la Super Spéciale, en ouverture du rallye, dans le baquet de droite ! Inaugurée en 2012, à l'occasion d'un thème spécial Safari, la spéciale spectacle sur terre fut ensuite maintenue, avec le soutien de Bosch. La boucle, à parcourir deux fois et demie, propose plusieurs difficultés typiques comme un « jump » à haute vitesse et un passage dans un gne artificiel. Le bonheur pour les spectateurs... et les photographes ! On accède au départ par un petit chemin forestier. Dans un balai avamment orchestré avec les voitures déjà lancées dans la spéciale, le commissaire libère la petite Skoda Groupe 2. Le pilote allemand, qui connaît la voiture sur le bout des doigts, tire les rapports avec conviction. Les quatre cylindres 1300 cm<sup>3</sup> de 130 ch monte avec vivacité dans les tours. Au premier freinage, au sortir d'un sous-bois, nous projeté directement sur un droite-gauche qui débouche sur une étendue dégagée d'où l'on peut percevoir le tracé bordé d'immenses étiennes. C'est le premier contact direct, également, avec les très nombreux spectateurs, massés sur la droite. Une longue ligne droite qui suit permet à Matthias de passer tous les rapports. Au quatrième, à environ 140 km/h, je vois arriver à toute allure la boucle du sump. Le septuple champion d'Allemagne des rallyes aborde le sump sans



souffrir. A l'atterrissage, la voiture reste stable. Un grand virage à droite se profile alors : Matthias place l'auto énergiquement dans une large dérive. De grosses pierres martèlent la coque de l'auto. Une nouvelle partie en sous-bois, à fond absolu, nous amène sur un changement de direction, à droite. Gros freinage, nouvelle glisse, une descente nous conduit sur un chemin au milieu des champs, pour un gauche à 90 degrés. La poissière dégage par l'Opel de Guy Celsoul, que nous rattrapons, nous plonge dans un épais nuage où l'on n'y voit plus rien. Matthias temporise, le temps de retrouver un peu de visibilité. Il ne tarde pas à réaccélérer : le prochain bout droit débouche sur un léger gauche et le fameux « splash ». Le nombre de photographes, de mon côté, est impressionnant ! Le passage du gne s'accompagne d'une belle gerbe d'eau et nous plonge ensuite dans un virage à droite accompagné d'une belle glisse sur la terre humide. La dernière portion, sans difficulté, nous conduit vers la zone de départ. Matthias freine sèchement pour prendre le droite serré qui nous ramène sur la ligne droite du départ. Une dernière boucle, puis une dernière demi-boucle avec passage sur la borne (prise de plus en plus vite !) me permettent de profiter du spectacle en prenant mes repères. Dernier freinage, virage à gauche là où nous tournions à droite : nous empruntons la sortie de la spéciale pour rentrer à Damm. « C'est la plus belle spéciale du rallye », me confie Matthias, le regard pétillant. Pour l'avoir vu piloter de l'intérieur, de son style si énergique et spectaculaire, je veux bien le croire : ces huit kilomètres ont été un pur plaisir...

## AU FIL des engagés

L'Allemand Stephan Götzsch alignait pour la première fois la réplique d'Andi Sport quatre E2 «Pikes Peak», faite avec laquelle Walter Röhrl remporta la célèbre course américaine en 1967.



L'une des voitures les plus étonnantes de cette édition 2015 était sans aucun doute cette Lada RS 160 MTX. Il s'agit de l'un des trois prototypes construits en 1964 dans l'après du Groupe II, avec un moteur 1600 cm<sup>3</sup> Lada, le constructeur tchèque n'ayant pas de bloc de cylindres à l'époque. L'auto, qui aurait dû succéder à la 120 RS, ne fut jamais homologuée...



Parmi les autres les plus récentes, on trouvait dans l'édition 2015 aussi celle de l'équipage norvégien-Monster-Göteborg, champion du Rallye d'Argentine 2009 par Marcus Grönholm, elle fut ensuite pilotée par Göran Persson, Simon Jean-Jacques et Alexandre Baudouin, champion de France 2002 à son volant.



Les doyens du rallye, qui a connu un peu plus de 150 équipes, étaient cette Austin Healey 3000 et cette Volvo P122, toutes deux de 1961.

# DU CÔTÉ des Français



A Paris, Yves Lebeuf (ci-dessus en compagnie de Jig Elmerviel) devait piloter l'une des Mazda RX-7 de Philippe Gache. Ayant accidenté son auto au Maroc, ce dernier se rabat sur l'auto normalement devant au pilote curie, qui se fit un plaisir de partir au volant de l'Opel Kadett GTE Group 4 courue par Jean-Luc Bolla. « Nous continuons le développement de cette auto, qui a été arrivée à l'Appoq, par Opel pour être place à l'Alconat, explique Yves, manufacturier ravi des limitations procurées par le moteur 16 soupapes.



Victimes d'une grosse panne, l'un après l'autre, les deux voitures de Christian Jannet, présentées pour représenter cette année à bord de leur Club Groupe A en Portugal et de l'Alconat.



La nouvelle de l'arrivée d'un nouveau modèle de Peugeot de France est de nature à faire de la Mazda RX-7 Groupe B de Philippe Gache l'une des attractions de rallye.

Son coupé Audi 52 Groupe A de 1003 n'étant pas prêt, Claude Giral aligne à la fois comme Sport quatre Groupe B.



L'équipe des Franco-Comtois était une nouvelle fois de la partie, emmenée par le fidèle Rami Arnold (Opel Kadett GTE) et Christian Jannet, son coéquipier. Autres habitués, Bernard Schreiber (Audi quatre A2) et Christophe Favre-Pierret (Mini Cooper S) avaient également fait le déplacement, portant à 15 le nombre d'équipages tricolores, Christophe Vazson (Lancia 037) ayant déclaré forfait.



Tout comme Frédéric Besson était sur de son succès, Christian Jannet, présent sur l'un des 22 prototypes de l'Opel Kadett GTE Group 4, a été victime d'une panne de moteur à l'Alconat, ce qui a empêché sa participation à la compétition.

