



ECHAPPEMENT CLASSIC N°71 • OCTOBRE 2016

L'UNIVERS DU VHC ET DE LA REGULARITE

L'univers du VHC et de la régularité

# echappement classic

N°71 octobre 2016 mensuel

Vosges Rallye Festival  
**Pari réussi!**



Loeb, Salonen, DUBY, Vaucard, Vaison en démonstration

Interview



**PATRICK GAILLARD**  
L'anticonformiste



**Souvenirs** MAX COHEN OLIVAR



**Essai** FORMCAR MK1 FORMULA VEE 1963



**Rallye** Mont-Blanc, Autun, Terre de Lozère

M 03306 - 71 - F: 7,90 € - RD

**ET AUSSI** Historic Tour de Nogaro, Montée du Ballon d'Alsace, Rétrospective Raymond Sommer (Cadours)...

echappement

Bel: 8,40€ / Suisse: 11,40€ / Lux: 8,70€ / DOM: 8,90€ / Esp: 8,90€ / Italic: 8,90€ / Port Cont: 8,90€ / And: 8,90€ / TOM: 11,90€ / Maroc: 8,90€ / MAD



REPORTAGE

VOSGES RALLYE FESTIVAL

DANS LE CONCERT DES GRANDS RALLYES INTERNATIONAUX DE DEMONSTRATION, LA FRANCE VIENT DE FAIRE UNE ENTREE REMARQUEE AVEC LE VOSGES RALLYE FESTIVAL, DONT LA PREMIERE EDITION A ETE UNE REUSSITE.

Texte : *William Pac*

**A** Epinal et, plus tard, dans le cadre plus intimiste de La Bresse, il était comme un parfum d'Étial Rallye Festival. Pour un peu, en croisant certains villages et certaines vallées, on se serait cru à Oden, en Allemagne. Il n'y avait pas de hasard à cela : une de la rencontre entre Reinhard Klein, co-organisateur de l'épreuve de démonstration allemande, et Jacky Jung, qui fut aux commandes de rallyes comme l'Alsace-Vosges ou la manche WRC en Alsace, l'épreuve vosgienne s'en inspire directement (voir notre présentation dans EC 69 et notre reportage sur l'Étial Rallye Festival dans EC 70). D'une discussion amicale entre les deux hommes et leur association, Slowly Sideways France, branche indépendante de l'organisation regroupant les propriétaires de voitures de rallye d'époque initiée par Reinhard Klein et qui trouve aujourd'hui sa déclinaison dans plusieurs pays européens. « Nous sommes partis dans plusieurs pays européens. « Nous sommes partis d'une famille allemande, explique Jacky Jung, président de l'association française. Nous étions une petite équipe de neuf personnes, plus ou moins à la retraite, sans structure permanente. Nous avons eu des succès localement, mais la grande difficulté était de recevoir dans l'organisation actuelle. Sans des conseils des organisateurs de l'Étial Rallye Festival et de Slowly Sideways, nous n'aurions pas atteint ce niveau de manifestation ». Première difficulté : faire passer l'idée auprès des automobilistes. « Il s'agissait d'une épreuve nouvelle, pourrait Jacky Jung. La FISA n'est pas du tout favorable à ce genre d'événement et a tout fait pour le rendre impossible, au niveau de la commission de sécurité en préfecture, en prédisant qu'il s'agissait d'une compétition... alors que ce n'en est pas une. En démonstration, hors de tout chrono, les gens roulent pour leur plaisir. La meilleure preuve, c'est qu'on n'a pas eu à déplorer de sortes de route, avec des spectacles qui étaient parfois piègeux... Il n'y a pas beaucoup de rallyes qui peuvent prétendre à cela ». Pour appuyer cette première édition, les chevilles ouvrières de l'Étial Rallye Festival avaient fait le déplacement en tant que concurrents : ainsi retrouvait-on Reinhard Klein au volant de sa MG Metro B18 Groupe B et Peter Schlimmer, du MSC Daun, le club organisateur, sur une Lotus Sunkon Lotus Groupe 2. Cette solidarité et cette collaboration entre organisateurs d'événements de ce type se traduisent également par la présence de la dynamique équipe du Rallye Festival Transcénica espagnol, occupée à retrouver les amis et à recruter pour son édition 2017...



Au volant de la réplique de 2005 T16 Evo2 construite dans les ateliers de l'association, l'espagnol est le premier à franchir la ligne d'arrivée lors de la première fois le pilotage d'une Groupe B.



**R**EPORTAGE VOSGES RALLYE FESTIVAL

Timo Salonen, ici lors de la super spéciale d'Epinal. Le champion du monde des rallyes 1985 retrouvait la monture de sa victoire au Portugal, alignée par l'équipe de Jean-Christian Duby.



Photo: Jean-Christophe Duby



Robin Heuser



Robin Heuser

Tout comme Peter Schlömer (MSC Daun), avec qui il organise l'Eifel Rallye Festival, Reinhard Klein (Slowly Sideways) a disputé l'épreuve en tant que concurrent, au volant de sa MG Metro 6R4.



Andreas Bianco

Les engagés étrangers, dont beaucoup participent chaque année à l'Eifel Rallye Festival, avaient fait le déplacement dans les Vosges, à l'instar des Britanniques Steven Rockingham et Fiona Scarret (Triumph TR7 VS).



Wlform Pic

Un podium et une assistance au cœur de La Bresse : le cadre était des plus agréables.

**L'ESPRIT SLOWLY SIDEWAYS**

Comme à l'Eifel Rallye Festival, la catégorie principale devait respecter l'esprit *Slowly Sideways* (que l'on peut traduire par « doucement en travers ») : des voitures originales ou des répliques proches reprenant les décorations de l'époque. Une deuxième catégorie était ouverte aux autos ne remplissant pas complètement ces critères. « Notre objectif était de faire du spectacle et de montrer les voitures de rallye d'époque, explique Jacky Jung. Ce qui a été un peu difficile à faire comprendre, c'était le concept de *Slowly Sideways* : il ne suffit pas d'avoir une voiture de rallye ancienne, encore faut-il qu'elle soit en conformité avec le modèle de l'époque. Les spectateurs

s'identifient à leurs rêves, aux souvenirs qu'ils ont conservés, et c'est très important qu'ils puissent retrouver cela quand il s'agit d'une voiture pilotée par Timo Salonen ou Michèle Mouton à l'époque. En catégorie 2, certaines autos n'étaient pas très loin de réunir toutes les conditions, et cela a donné des idées à quelques concurrents qui envisagent de mettre leurs voitures en conformité pour l'année prochaine. » Très international, le plateau s'étendait du début des années 60 aux années 90, de l'Austin Healey 3000 à la Peugeot 306 Maxi ! La diversité propre

à ce genre d'épreuve permettait de voir évoluer aussi bien une Trabant à moteur 2 temps, des Daf ou Volkswagen

Comme à l'Eifel Rallye Festival, les autos du Groupe B occupaient le haut de l'affiche

1303 Groupe 2 que le panel plus habituel des « classiques » des années 70 et 80 : Ford Escort, Alpine A110 et A310, Porsche 911, Opel Ascona ou Lancia Stratos. Comme à l'Eifel Rallye Festival, les autos du Groupe B occupaient le haut de l'affiche, avec plusieurs Peugeot 205 T16, dont les authentiques voitures d'usine de Jean-Christian Duby, lui-même au volant de son Evo2 ex-Mouton et Kankkunen, en compagnie de Denis





Andrés Bueno

**Christophe Vaison a regalé le public de ses figures, au volant de sa Lancia Rally 037.**

Giraudet. L'Évo1 du Savoyard était quant à elle pilotée par Timo Salonen, qui retrouvait ainsi (comme à l'Eifel 2015) l'auto qui lui permit de remporter la victoire au Rallye du Portugal 1985. Le Finlandais était copiloté par Jean Duby, l'ancien toubib de l'équipe Peugeot Talbot Sport. Parrain de l'événement et grande vedette de cette édition inaugurale, Sébastien Loeb, navigué par Séverine, son épouse, découvrait pour sa part la réplique d'Évo2 fraîchement construite par Christophe Vaison (lire encadré). Le pilote-préparateur officiait avec son habituelle Lancia Rally 037, dans le sillage de son prestigieux poulain. Champion de France des rallyes de 2<sup>e</sup> Division en 1981 au volant d'une voiture similaire, Jean-Claude Vaucard, qui deviendra



Photobob/ST/REPORT/2016

**Le nombreux public d'Épinal a eu droit à un résumé accéléré de l'histoire du rallye. L'Austin Healey 3000 des Néerlandais Nootboom-Slats était la plus ancienne voiture du plateau (1962).**



Robin Heiser

**On doit l'existence de l'épreuve à Jacky Jung et à sa petite équipe, qui a remué ciel et terre en quelques mois...**

## SÉBASTIEN LOEB « Rien à voir avec une WRC »

Entre le Silk Way Rally et le Rallycross de Lobéac, le nœuple champion du monde des rallyes, parrain de l'épreuve, a contribué pour beaucoup au succès de cette première édition du Vosges Rallye Festival. C'était également sa première expérience dans une épreuve historique et son premier contact avec une auto du Groupe B... « Cela n'a rien à voir avec les WRC que j'ai connues, expliquait-il. La 205 T16 Évo2 est très difficile à conduire en raison de sa plage d'utilisation très réduite. La puissance vient assez tard : le moteur pousse très fort, mais entre 5000 et 7000 tours seulement. Une WRC offre une plage d'utilisation plus large, entre 2000 et 7000 tr/min. Le problème, c'est qu'on a pris de mauvaises habitudes avec les WRC, qui sont faciles et précises ! Là, il faut descendre d'un



Jo Lebray

ton et faire avec ce que l'on a : du côté du châssis, notamment, c'est plus compliqué, surtout sur le bosselé. Je

ne m'attendais pas que ce soit à ce point-là aujourd'hui (lors de la dernière étape, Ndlr). Avec une

WRC, on ne calculerait pas trop sur ce type de routes... Événement est cool, avec du public et beaucoup de belles autos. Cela permet aux gens de sortir leurs voitures. Je suis venu par amitié pour Jacky Jung qui m'a demandé d'être le parrain du rallye. A la base, je ne suis pas passionné de voitures anciennes mais j'ai trouvé que le concept était sympa et il me semble important d'aider les gens qui se bougent pour le sport auto. De plus, je compte de nombreux supporters dans la région. Comme les dates étaient compatibles avec mon programme et que j'avais cette possibilité de rouler au volant d'une 205 T16, pour le plaisir, les choses se sont faites naturellement. Mais je préfère tout de même faire la course avec une voiture d'aujourd'hui. Pour l'historique, je vais attendre de vieillir un peu (rires) ! »



## REPORTAGE *VOSGES RALLYE FESTIVAL*

Pour l'occasion, Jean-Christian Duby (en haut) était navigué par Denis Giraudet (en bas) à bord de sa 205 T16 Evo2 ex-Mouton et Kankkunen.



Photo: anisracing.com



André Buer

Pascal Pflieger



Photo: anisracing.com

Convalescent, suite à une opération chirurgicale, Jean Conreau étrennait la réplique d'Audi quattro S1 E2 qu'il vient de construire.



Photo: anisracing.com

Christian Jacquot (Peugeot 205 T16 Evo1) a remporté le « prix des Champions », décerné par Jean-Christian Duby, Denis Giraudet, Timo Salonen, Christophe Vaison et Sébastien Loeb.

ensuite l'ingénieur de tous les succès de Peugeot et Citroën, disposait de son côté d'une Talbot Sunbeam Lotus Groupe 2 ex-Henri Toivonen. Celle-ci était mise à disposition par Michel Civate, qui avait sorti pour lui-même une autre « pépite » de sa collection sur le thème, pilotée par Guy Fréguelin en 1981. D'autres Groupe B étaient au départ, comme l'Opel Manita 400 ex-Guy Fréguelin et Jimmy McRae d'Alain Michoulier ou la Peugeot 205 T16 Evo1 de François Jacquot. Dans la catégorie, on retrouvait par ailleurs les Peugeot Evo1 de Patrick Petit Prost et Evo2 d'Enich Müller, de même que les Audi quattro de Claude Girod, Bernard Schreiber, Claude Millet et Jean Conreau, rangées dans les catégories S101 (répliques conformes à l'origine) ou S102 (répliques légèrement différentes).

### SPÉCIALES EN BOUCLES

Avec 87 partants, le plateau avait fière allure, soigneusement aligné aux abords de la Super Spéciale du Champs de Mars d'Épinal, en ce jeudi 25 août. Aménagé pour

l'occasion, le grand parking alternant surfaces bitumées et parties en terre reprenait le tracé de la spéciale du Rallye Alsace-Vosges inaugurée au milieu des années 80 par un certain... Jacky Jung. « Celle-ci a fait les heures de gloire du rallye à l'époque, se souvient l'intéressé. Le but est d'amener le rallye aux gens de la ville qui n'iront pas suivre les spéciales dans la montagne. » Force est de reconnaître qu'une fois les autos en action, les éventuels doutes s'effacèrent : le spectacle était bien là, facilité par les glisses autorisées par les portions en terre, avec une visibilité permettant de suivre les évolutions des autos en piste (jusqu'à quatre en même temps). Pour faire monter la pression (et pour permettre aussi au nonuple champion du monde d'effectuer une petite séance d'essai au volant de la 205 T16), les voitures de la catégorie 2

ouvraient le bal, avant l'arrivée des monstres sacrés. Inutile de préciser que l'entrée en lice de Loeb fut le moment fort de cette première journée : l'ancien pilote Citroën, passé aujourd'hui sous la bannière de Peugeot, est une véritable star, surtout à deux pas de son Alsace natale... On a beau le savoir, les mouvements de foule, de caméras, de micros et d'appareils photo déclenchés par son passage

constituent un moment toujours aussi impressionnant. Programmée en toute fin d'après-midi (18h30), avec un accès payant aux tribunes (2 000 personnes) et une partie en entrée libre, la super spéciale s'acheva sous une lumière rasante, chacun devant rapidement « plier » le matériel pour rejoindre La Bresse, à une soixantaine de kilomètres, épice de la rallye pour les deux journées suivantes.

« Les participants, les spectateurs et les municipalités ne demandent qu'à recommencer »

(Jacky Jung, organisateur)





La «vraie» et la réplique roues dans roues : la Lancia Beta Coupé Groupe 4 1975 ex-Pregliasco des Italiens Pellegrin-Pesavento devance ici la version Slo1 (réplique conforme à la voiture d'origine) des Allemands Peter et Sigrid Arndt.

Photoclassicracing.com



CLAUDE GIROD  
« Bravo pour cette première ! »



Photoclassicracing.com

Photoclassicracing.com

Habitué des rallyes de démonstration en Europe, le pilote de l'Ain a logiquement répondu à l'appel de cette édition inaugurale du Vosges Rallye Festival, au volant de

sa réplique d'Audi quattro S1 Groupe B, construite avec des pièces d'origine. Il nous a livré ses commentaires.

« C'est une première en France, de cette envergure, pour ce type de rallye. Déjà, bravo de l'avoir fait ! Nous sommes un pays de rallye, avec un nomple champion du monde, qui était présent, et nous avons un parc de voitures de premier ordre. Cela devrait inciter davantage de propriétaires à sortir leurs autos. J'ai beaucoup apprécié les shows en ville, en particulier Epinal, car il y avait de la glisse, avec les parties terre, ce qui est parfait pour les quatre roues motrices et le spectacle. Le tracé manquait toutefois d'allonge - j'étais toujours en seconde - et on ne pouvait pas vraiment exprimer la puissance de nos voitures. A La Bresse, le choix du parcours n'était pas bon : du pif-paf sans arrêt avec deux ronds-points. Cela méritait un parcours beaucoup plus technique, avec un peu de glisse. Pour les spéciales routières, cela dépendait de la voiture, en raison des routes extrêmement bosselées de l'étape du samedi. Pour ma part, j'ai dû lever le pied sur 20% du tracé. C'est frustrant, surtout pour le public, qui n'a pas le spectacle attendu... Il faudrait des spéciales un peu plus larges, plus roulantes. C'est à mon sens le point le plus important à améliorer. Concernant l'environnement, j'ai trouvé l'ambiance de La Bresse très sympa, avec le côté convivial de l'assistance en centre-ville. Evidemment, entre Epinal et La Bresse, la logistique était un peu compliquée le premier jour, notamment avec les 60 km à effectuer tard le soir, après la super spéciale. En historique, on est dans une logique de plaisir, et on apprécie d'avoir une certaine qualité de vie... En même temps, je comprends qu'il est important d'amener le show au cœur d'une grande ville comme Epinal. Dans les spéciales routières en boucle, le fléchage était correct à certains endroits et inexistant à d'autres. Moi qui ne suis pas un spécialiste des recos, j'ai loupé une sortie comme ça... D'une manière générale, je pense qu'il est important de s'inspirer encore davantage de ce qui existe à l'Eifel Rallye, où les spectateurs payent, mais disposent d'un véritable service. A Epinal, par exemple, j'ai trouvé qu'il manquait de buvettes et de restauration, surtout par cette chaleur. Pour une première édition, il est normal d'avoir des points à améliorer : bravo, donc, et à l'année prochaine ! »



Robin Haesser

Jean-Claude Vaucard retrouvait avec plaisir le volant d'une Talbot Lotus Sunbeam, une ex-Toivonen appartenant à la collection de Michel Civadé.



Andreas Buzaro

Les Britanniques James Calvert et Neil Ellis sont de tous les rallyes de démonstration. Ils n'ont pas manqué cette première vosgienne à bord de leur VW 1303 Groupe 2 ex-Källström de 1973.



Photoclassicracing.com

Avec son style toujours aussi spectaculaire, Christophe Faivre-Pierret (Mini Cooper S) a rallié tous les suffrages, et même la «une» de Vosges-Matin.





## REPORTAGE VOSGES RALLYE FESTIVAL

Deux spéciales à disputer deux fois étaient au programme des étapes du vendredi 26 et du samedi 27 août, chacune adaptant un parcours en boucle : entrée, deux boucles, puis sortie, un principe que l'on retrouve également à l'Eifel ou au Trasmiera. Si la première journée était plutôt roulante, avec des routes assez larges (Trou de l'Enfer et Col de Grosse Pierre), la dernière étape, autour de la commune de Le Thillot (qui accueillait un regroupement), proposait des spéciales plus étroites et bosselées (Le Thillot et Col de Morbieux). L'épreuve fut parfois un peu rude pour les équipages et les mécaniques... « Il faut sans doute améliorer le parcours, analysait a posteriori Jacky Jung. Les petites routes bosselées en forêt ne se prêtent pas forcément au spectacle, d'autant plus que ce sont des zones où l'on compte peu de public. On a quelques pistes. Nous souhaitons toutefois rester sur un parcours concentré, avec la formule des deux ES à effectuer deux fois chaque jour. Le choix des spéciales se fera en fonction du spectacle que l'on peut offrir mais aussi des difficultés d'accès : nous sommes dans une région de montagne et, entre deux vallées, il n'y a pas 36 itinéraires possibles. »

### L'EFFET LOEB

A chaque retour à l'assistance, disposée en plein centre-ville de La Bresse, le long de la rivière, les concurrents pouvaient profiter des terrasses des cafés, une aubaine pour se rafraîchir sous des températures tournant autour des 35 degrés ! Pour cette première édition, le Vosges Rallye Festival fut particulièrement gâté de ce côté-là, le « grand bleu » restant de mise tout au long de l'épreuve. Même la brève averse orageuse survenue en fin d'après-midi, le samedi, ne troubla pas le « road show » (une autre super spéciale), tracé en bordure du complexe La Belle Montagne, au pied des pistes de ski de La Bresse. Le soleil revint pour saluer Sébastien Loeb, qui inaugura le tracé au volant de la 205T16 Evo2... de Jean-Christian Duby. En

**Les Belges Olivier et Marc Hermans à bord de leur Trabant RS 800 à moteur 2 temps de 1963 : l'une des « mascottes » de l'Eifel Rallye, et maintenant des Vosges !**

panne d'embrayage, l'auto de Vaison Sport ne pouvait effectivement repartir pour ce dernier exercice. Conscient de l'immense déception que l'absence de Loeb aurait causée, le champion de France de la Montagne 1980 décida avec beaucoup d'élégance de confier son auto à l'Alsacien. L'émotion de Duby fut bien palpable, et celle du public aussi, à entendre les montées en régime rageuses du moteur « évolution Pikes Peak », reprises en écho par la montagne. Et que dire de l'heureux gagnant du baptême aux côtés du nonuple champion du monde ? Dans un ultime au-revoir, le public salua ensuite ce dernier, reparti aux commandes de son hélicoptère... Sur un parcours un peu moins convaincant qu'à Epinal (lire le témoignage de Claude Girod), les rescapés achevèrent la journée avant de se retrouver pour un dîner de clôture en musique. « Cela a été un franc succès, analysait Jacky Jung. Unanimement, les participants, les spectateurs et les municipalités ne demandent qu'à recommencer. Tout s'est bien passé, nous n'avons connu aucun incident. Il y a eu beaucoup de monde partout, les gens restent jusqu'au dernier concurrent, quelle que soit la voiture... Pour 2017, l'objectif sera de drainer davantage de voitures dans l'esprit Slowly Sideways : on s'était fixé 100 voitures, on était à près de 90. » Et l'effet Loeb ? « Sébastien fait bouger les gens, c'est un bel ambassadeur et un catalyseur, un soutien incontestable pour l'épreuve. On peut le remercier d'avoir joué le jeu. » Un bonheur ne venant jamais seul, le champion a annoncé qu'il reviendrait l'année prochaine, si son emploi du temps le lui permettait ! ■

**La Peugeot 306 Maxi 1995 d'Alexandre Doney et Karine Dunand était l'auto la plus récente du plateau.**



Photo:bestofracing.com



Photo:bestofracing.com

**Bernard Peuplier était aux commandes de sa Toyota Celica ST 185 Groupe A de 1990, une auto qui servit notamment de « chase car » au Safari, dans le sillage des voitures d'usine.**



Photo:bestofracing.com



Joël Lefini

### En bref

**Jean-Paul Pierrat.** L'ancien champion de ski de fond était présent en catégorie 2 au volant de son Alpine A110 mue par un moteur de RS Alpine. Le Vosgien, qui était navigué par son fils Erik, envisage de disputer davantage de compétitions historiques au volant d'une berline 1600 avec PTH...

**Spectateurs.** Après réservation sur le site Internet du rallye, les spectateurs retraient leur pass au point d'accueil qui leur était réservé, ici à La Bresse. Il leur en coûtait 11 € à la journée ou 16 € pour le week-end (10 et 15 € pour les achats sur place).

**Audi France.** L'importateur de la marque aux anneaux a soutenu financièrement la participation du ROC Racing Historic (Claude Girod, Bernard Schreiber, etc.). Un geste à souligner... et à encourager !

**Patrick Henry.** Dans l'impossibilité d'utiliser l'une des Alpine A110 basées sur le circuit de Chenevières (toutes étant retenues pour une opération dans le courant de la semaine suivante), le fils de Jacques, que l'on a pu également apercevoir, officiait finalement en voiture « zéro » au volant d'une Renault Mégane RS en compagnie de Magali Lombard, sa compagne. Le champion de France des rallyes 2007 s'élance juste derrière Jürgen Barth (sur une Porsche Macan).



William Pac



ROC



Robert Hieser





Jo Lebr

Les Lancia Stratos de Frédéric Daunat ayant déclaré forfait, seul l'exemplaire des Allemands Walter-Hucke représentait la reine du rallye des années 70.



Robis Metzger

Toujours en compagnie de Benoît Juif, Jean-Jacques Julien avait délaissé le volant de son habituelle Citroën CX pour celui de sa Ford Escort Groupe 2 de 1975, photographiée ici lors du «road show» de La Bresse.



Photo: rthmens.com

Alain Michoulier pilotait l'une des voitures les plus authentiques du plateau, restée «dans son jus» mécaniquement depuis le milieu des années 80 : l'Opel Manta 400 Groupe B ayant remporté le Tour Auto et les 1000 Pistes 1983 aux mains de Guy Fréquelin.

## Concours photo LES LAURÉATS

Partenaire de l'événement, *Echappement Classic* publie les photos des trois lauréats du concours récompensant les meilleures images réalisées par les spectateurs. Ceux-ci gagnent 2 Packs VIP chacun pour l'édition 2017.



**Christophe Roser** (67190 Grendelbruch) :  
Christophe Vaison-Philippe Jehlen  
(Lancia Rally 037).



**Fabien Aiguier** (88380 Archettes) :  
Andreas Stegemann-Paul Hunsperger  
(Renault 5 Turbo).



**Florian Morlot** (88440 Frizon) :  
Michael Spletstösser-Hartmut Papenbaum  
(Alpine-Renault A110).

## Concours Internet

Un concours destiné à faire gagner des packs VIP, des pass spectateurs, des abonnements numériques et un baptême avec un pilote de renom était également organisé sur notre site Internet. L'heureux vainqueur du baptême, Ludovic Sassary, a eu la joie de parcourir la super spéciale d'Épinal aux côtés de Timo Salonen, à bord de la Peugeot 205 T16 Evo1 !

Les bonnes réponses étaient les suivantes :  
Question 1 : B (ES2)  
Question 2 : B (MG)  
Question 3 : C (Guy Deybach)  
Question 4 : A (Jean-Pierre Jarier)