



Vintage Racers

Novembre 2016

VOSGES RALLYE FESTIVAL  
25-26-27 Août 2016  
RALLYE MILEY JACQUES

Vosges Rallye Festival

# VÉHICULES HISTORIQUES de COMPÉTITION

Certes, les rallyes VHC permettent à de nombreux amateurs de vivre leur passion du sport automobile, teintée de nostalgie. Mais les règlements actuels permettent d'optimiser des machines anciennes faisant sans doute perdre une certaine authenticité. Retrouver les Groupe 4 ou B de la grande époque sans les faire passer par la case « lifting », voilà la gageure de l'équipe de Slowly Sideways France, avec une première dans les Vosges cet été qui est déjà un coup de maître...

GROS CUBE

TEXTES: THOMAS JAVET - PHOTOS: THOMAS JAVET



Vintage Racers 84

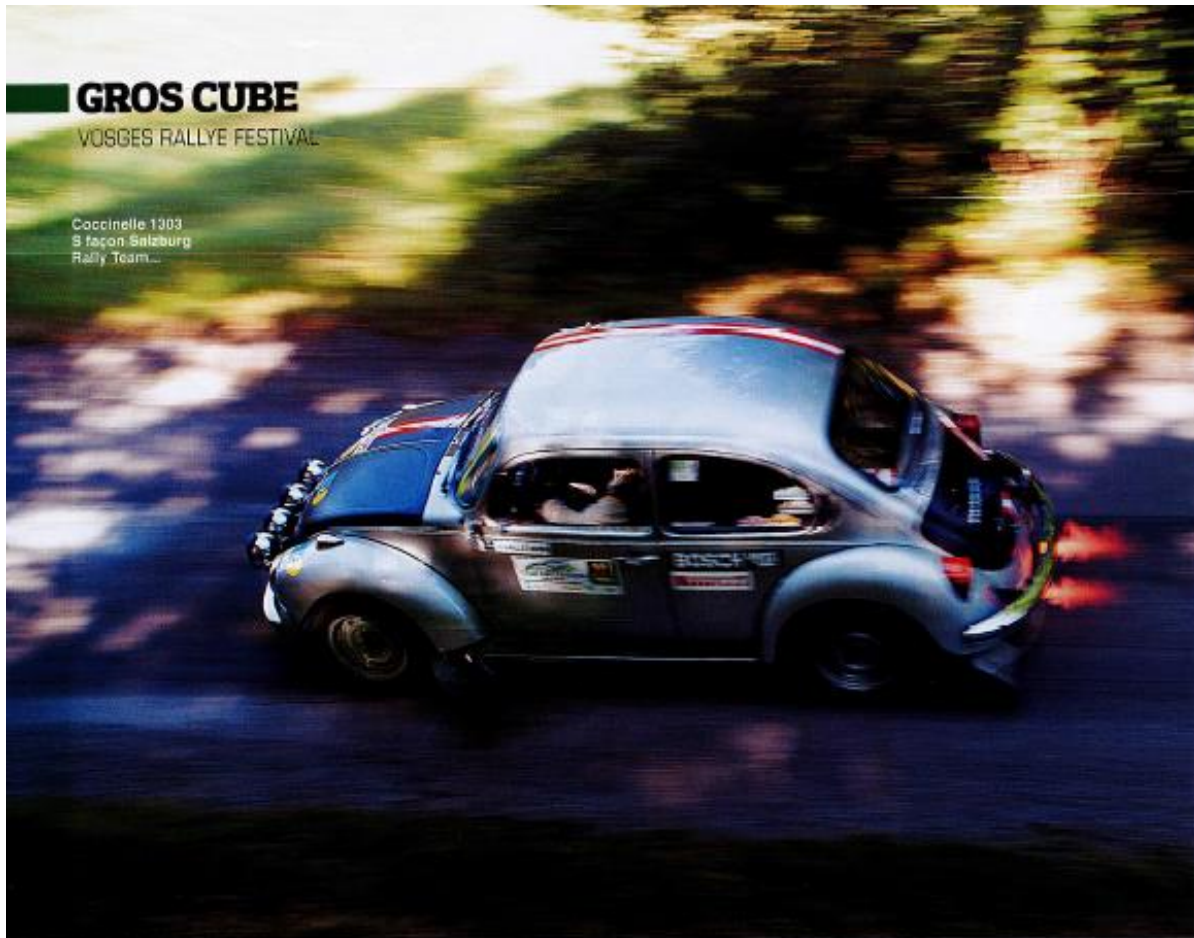
Vintage Racers 85



## GROS CUBE

VOSGES RALLYE FESTIVAL

Coccinelle 1303  
 8 façon Salzburg  
 Rally Team...



**V**ivré de l'intérieur de la voiture, comme du bord du parcours, un rallye des années 70/80, sans perte de saveur, mais sans vitres makrolon pour alléger, sans préparation moteur fraîchement sortie d'atelier... Bref, authentique. Une aventure que l'on ne pouvait jusque-là vivre qu'en Allemagne, une fois par an, avec le fameux Rallye de l'Eifel, ou, dans une moindre mesure, on dit « autrement », au Festival of Speed de Goodwood en Angleterre. Désormais, il faudra aussi compter avec la France, grâce à l'équipe de Slowly Sideways qui a monté le Vosges

Rallye Festival fin août dernier...

### CAHIER DES CHARGES

L'équipe de Slowly Sideways France est un petit groupe d'amis, passionnés de rallyes, et nostalgiques de la grande époque des Groupes 4 et B. Ils ont tous un long passé d'organisateur dans l'Est de la France, mais se sont retirés des rallyes modernes. Sollicités pour organiser une manche française selon une organisation similaire au « Eifel Rallye Festival », ils ont reproduit la même recette : présenter « in situ » les plus belles voitures ayant participé aux plus grands rallyes dans les années 70 et 80. Mais avec un credo qui fait toute la différence avec les rallyes historiques habituels : le respect le plus total de l'authenticité des

modèles inscrits ! L'explication sur le site web de l'organisateur est tout à fait parlante : « Les rallyes historiques sont à la mode. La compétition régnait. Autrement dit, le véhicule doit être aussi rapide que possible. Ainsi, les pièces d'origine sont généralement remplacées lors de la restauration par des pièces modernes, plus performantes. Les vitres en makrolon avec ouvertures coulissantes remplacent celles en verre que l'on ferme à la manivelle. Les performances moteur sont améliorées, les trains roulants revus avec des amortisseurs qui n'ont rien à envier aux WRC. Tout cela ne correspond pas à notre esprit. Si sur une Mini Cooper les vitres étaient en verre, elles doivent le rester. Si l'intérieur était noir mat, il ne doit

pas être gris. Une démarche primordiale s'impose déjà avant la restauration : la recherche. Comment était la voiture à l'époque ? Vieilles photos, articles de journaux ou films sont autant d'indices précieux, quand ce ne sont pas directement des contacts avec des pilotes ou mécaniciens ayant œuvré sur l'auto. Avant de serrer la première vis, il faut donc aller à la chasse aux documents d'époque. Et sur la base de ces éléments, essayer de recréer l'original le plus fidèlement possible. Le dessin ou la taille des jantes par exemple joue un rôle crucial dans l'aspect général. Le respect de la décoration est un autre point important. Une vieille Saab des années 80 avec un autocollant faisant la promotion du dernier smartphone à la mode serait





Lancia 037 Martini, Ascona Gr.4 dans ses couleurs d'époque, RS Turbo Phillips ou Lancia Stratos Allitalia - pas de décoration et de sponsors modernes ici ! C'est ainsi qu'on se rend compte combien certaines autos sont indissociables de certaines robes... Le Vosges Festival c'est aussi le retour des Groupe B, comme la Metro 6R4, et des meilleures Groupe A, comme la Delta Intégrale... Ci-contre, deux des Turbo 16 largement présentes sur cette première édition.



*lulakunni ikunigun.* Cela n'est pas en adéquation avec notre philosophie. Le respect de l'origine s'applique également à la mécanique. Une Ford Escort avec un moteur V8 ne serait pas acceptée. Il est évident que certains points peuvent être modifiés. Un arbre à cames moins pointu permettra d'accroître la longévité du moteur. Ou si une transmission par exemple devient introuvable, elle pourra bien évidemment être remplacée par un autre modèle. Nous laissons plus de liberté pour les organes de sécurité. Arceaux, sièges, hamacs peuvent être remplacés par des équipements plus récents. Il serait irresponsable de privilégier l'authenticité à la sécurité. Pour chaque







## GROS CUBE

VOSGES RALLYE FESTIVAL

Sans notion de compétition, le spectacle est tout de même garanti ! Et les originalités d'époque aussi, comme le Skoda RS (euh, c'est quoi cet autocollant de Peugeot à l'avant ?) ou la Triumph TR7. En haut, les quatre Gr4 ou Sport quattro Gr.B faisaient rajouter leur beau 5 cylindres. Ci-dessus, François Jacquot est une vieille connaissance qu'on a eu plaisir à voir sur sa 205 T16 ex-usine ! Ci-dessous, pas un rallye historique sans une Alpine A110 bien sûr...



type de voiture, nous avons des spécialistes qui connaissent parfaitement tous les détails du modèle original. Ce sont eux qui évaluent les voitures. » Car la sélection est rude compte tenu du nombre de places limitées : une certaine, avec une éligibilité jusqu'à 1996 pour les voitures ayant participé et été actrices de l'histoire du rallye international. Après 1986, seules les voitures du Gr.A présentant un intérêt historique sont admises. Contrairement à d'autres épreuves historiques huppées, l'engagement demeure très raisonnable à 550 € par équipage... Reste qu'il faut la bonne auto !

### CÉLÉBRITÉS

Les « répliques » sont acceptées, si elles respectent à la lettre le modèle original (technique, esthétique). « Nous évaluons très



précisément ces reconstructions et si elles se rapprochent très près de l'original, elles sont admises. Il vaut mieux une réplique presque parfaite qu'une pièce manquante dans l'histoire des rallyes. Dermott Simpson est un bel exemple. Il possède la vraie Audi Sport Quattro que Michèle Mouton a conduite au RAC 1984. Elle est chez lui, dans son garage. Mais il s'est fait reconstruire la même auto pour rouler avec nous, en se disant : « Si je tape avec cette voiture, cela me fera de la peine, mais au moins, je n'aurai pas abîmé l'originale de 1984 ». Evidemment, les experts chargés d'accepter ou refuser tel ou tel modèle doivent à la fois être véritablement connaisseurs et surtout non influençables, l'avenir nous le dira. Mais cette première édition fut aussi belle qu'on pouvait l'espérer...



Avec le département des Vosges, les villes d'Épinal et de La Bresse ont apporté leur immense soutien à la création du Vosges Rallye Festival. L'endroit ne pouvait ainsi se passer d'un grand champion local, aussi Sébastien Loeb a accepté spontanément de parrainer l'événement. Rappelons que le parcours se passe de tout chronomètre : plaisir des yeux pour les spectateurs et du pilotage pour les pilotes sont les uniques moteurs ! Une pure démonstration qui nécessite pourtant de fermer certaines portions de routes : environ 358 km au total dont 149 km d'épreuves spéciales entièrement sur asphalte ! Cette première édition aura donc été un beau succès et un début très prometteur. Au départ, on retrouvait donc Sébastien Loeb – copiloté par sa femme



Séverine - sur une 205 Turbo 16, mais aussi Timo Salonen sur une autre T16 (Evo 1), Christophe Vaizon (Lancia 037), Jean-Claude Vaucard (Sunbeam Lotus), Jacques Aimeras (Porsche 911 RSR évidemment...) étaient également de la fête, tout comme des habitués passionnés de ces grands rendez-vous, bien connus du monde du rallye historique : Frédéric Daunat (qui troquait ses SM chéries contre une Lancia Stratos), Christophe Faivre-Pierret (qui ne pouvait rouler sur autre chose qu'une Cooper S), François Jacquot (en bon local, avec évidemment sa 205 T16 qu'il manie comme un pilote d'usine d'époque !), ou encore Michel Clivade (dont la Sunbeam Lotus d'époque est bien connue). On attend avec impatience, évidemment, la prochaine édition...