

Le 1er magazine 100% Véhicules Historiques

N° 127 - Juillet 2014

RETRO
COURSE

Retro COURSE

Rallye - Circuit - Course de côte

L'ACTUALITÉ DES COURSES DE VOITURES HISTORIQUES

Rallye du Maroc Historique

Le marché des
voitures historiques



Renault 17 Gordini



● Circuits



Charade - Pau - Spa

● Présentation



Audi Quattro S1

● Régularité

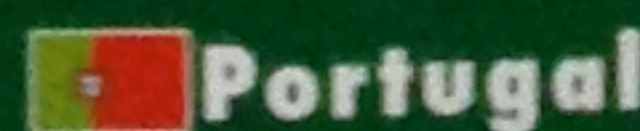


Routes du Vexin

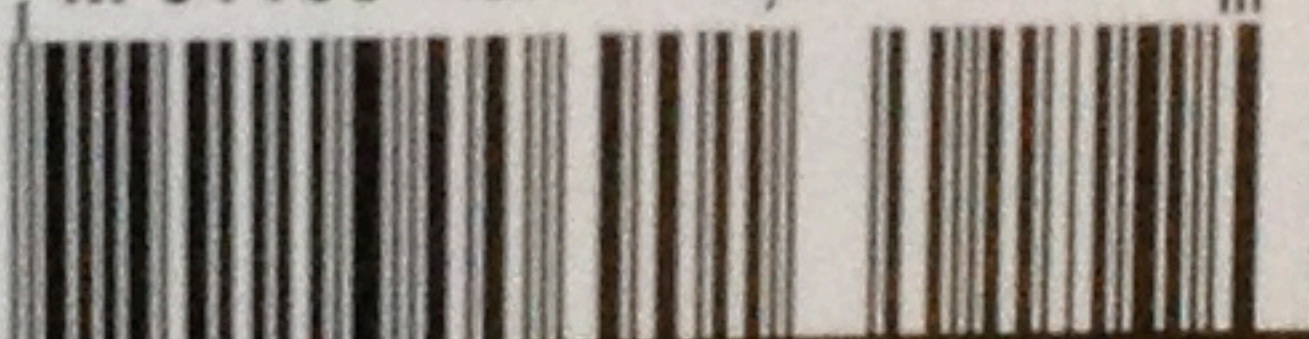
Fiche technique : Howmet TX - Hommage : Sir Jack Brabham
Rallyes VHC - Montagne VHC - L'actualité de la régularité

6,5€ - Belgique: 7,50€ - Espagne 7,90€ - DOM 7,90€ - 12FS - Luxembourg: 7,50€ - 12S CAN Port cont. 8,50€

Actu



M 01160 - 127 - F: 6,90 € - RD



www.retro-course.com



Rallye VHC

Rallye du Maroc Historique

Le rallye sur grand écran

L'essentiel

- Tracé magnifique, œuvre de Yves Loubet, sur les traces des anciens rallyes du Maroc (depuis 1934...)
- Ambiance des rallyes « à l'ancienne »
- Accueil chaleureux des Marocains
- Internationalisation du plateau
- Domination sportive de Jean Fr. et Aline Berenguer

La 5^e édition du Rallye du Maroc Historique a tenu toutes ses promesses, avec 91 autos au départ, et quelles autos ! Le long et difficile travail de Yves Loubet, José Andréani et leurs précieux collaborateurs, porte ses fruits : leur épreuve est désormais un événement majeur au sein du calendrier international, auquel les compétiteurs se préparent pendant de longs mois. Cette magnifique épreuve, tracée dans l'esprit des anciens rallyes, a une fois encore tenu toutes ses promesses du point de vue sportif. Si cette année l'équipage victorieux a contrôlé la course, les places d'honneur ont été âprement disputées, l'ultime spéciale, une fois encore, étant le théâtre d'un incroyable suspense.



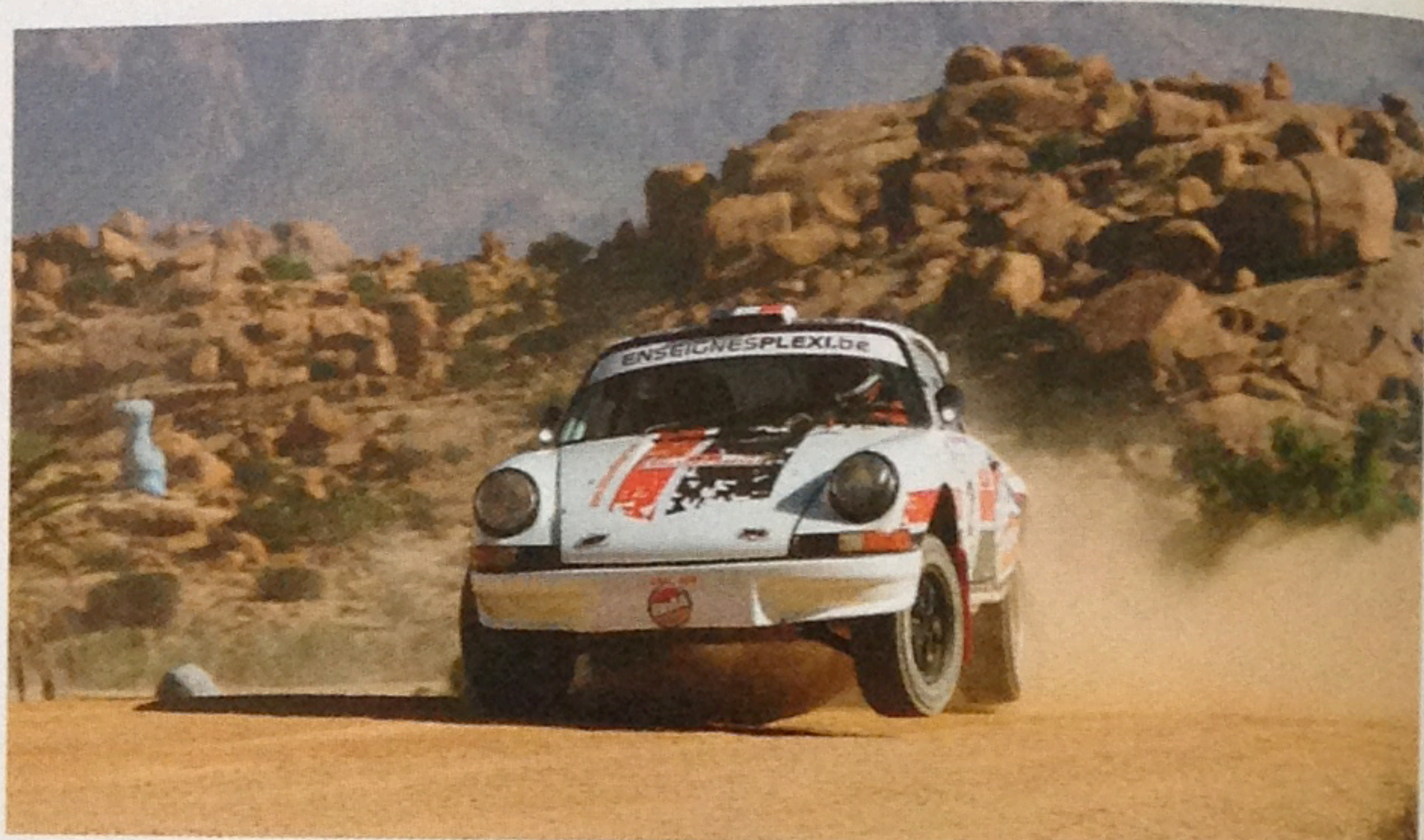
Philippe Gache a surmonté quelques petits problèmes, mais a réussi, au terme d'un final haletant, à contenir (pour 4 sec !) les assauts de l'ancien vainqueur. Pour la première place, le couple Berenguer était bien trop devant !

Le Rallye du Maroc Historique a grandi, et bien grandi. N'oublions pas les deux petites douzaines de téméraires d'il y a cinq ans, et saluons la presque centaine d'engagés de cette année. Edition après édition, grâce au travail opiniâtre des organisateurs, mais aussi de l'incroyable bouche à oreille orchestré par ceux qui en reviennent ravis, l'épreuve est un des événements de course historique dont on parle le plus le soir dans les chaumières, comprenez au fond des ateliers. La plupart des voitures au départ ont été préparées ou construites spécialement pour ce rallye, avec souvent de gros moyens, et toujours une très grande passion. Remarquons tout de même, et ça fait chaud au cœur, qu'à côté des équipes professionnelles très structurées qui louent leurs autos, il existe encore de purs amateurs qui tentent – et réussissent – l'aventure avec des moyens bien plus limités, totalement dans l'esprit des anciens rallyes, où la débrouillardise et la camaraderie triomphaient de bien des embûches. Mais ne boudons surtout pas notre plaisir devant cet incroyable alignement de superbes autos dans le parc fermé de départ. Bien peu de rallyes peuvent se vanter d'une telle variété et d'une telle qualité d'autos souvent mythiques. Voir au départ une Lancia 037 est tout de même très étonnant, mais chacune des voitures présentes offre un grand intérêt. Confirmant une tendance remarquée sur d'autres terrains, les Ford Escort ont le vent en poupe, avec près d'une vingtaine d'exemplaires, dans différentes configurations. La domination sans partage des Porsche 911 est totalement remise en cause. Mais il ne faut pas oublier les « glorieuses individualités », comme la Lancia déjà citée : Mazda RX7, Nissan 240 RS, Citroën SM « Bandama », Mercedes 450 SLC, Talbot Sunbeam Lotus, Opel Manta 400, R5 turbo, R 17 Gordini, et bien d'autres encore. Oui, décidément, le plateau du Rallye du Maroc Historique n'a guère (aucun !?) équivalent, et l'évocation des anciens championnats du monde des rallyes est évidente. Il faut également remarquer que beaucoup de ces autos ne pourraient pas rouler dans des épreuves historiques, disons plus traditionnelles, pour ne pas dire conservatrices. Là aussi, Yves Loubet a fait preuve d'esprit novateur, comme le démontre

ce règlement un peu particulier qui fait le succès de l'épreuve. Un règlement qui permet avant tout au plus grand nombre de participer et de voir l'arrivée. C'est indéniable : quand un pilote (et pas n'importe lequel !) est à la barre de l'organisation d'un rallye, cela change beaucoup de choses. Agréables surprises également du côté des équipages : naturellement, tous les spécialistes de la terre sont présents, et parmi eux on a le plaisir de retrouver quelques anciennes pointures, déjà vues lors des précédentes éditions, comme Philippe Gache, Jean Pierre Manzagol, Grégoire de Mévius, Alain Oreille, Eric Van de Poele, mais aussi de nouveaux adeptes comme Gilles Panizzi, engagé par le team Fyl Racing, Cyril Desprès, quintuple vainqueur du Dakar à moto, cette fois dans le siège de droite avant de prendre le volant d'une Peugeot 5008 au prochain Dakar, ou encore le très charismatique Denis Giraudet, dont la passion débordante est omniprésente, tous types d'épreuves ou d'autos confondus ! Il faut aussi remarquer la venue massive de pilotes en activité, ou « jeunes retraités » en moderne, comme Christophe Vaison, vainqueur 2013, Alain Deveza (qui a failli l'être, lui aussi) et bien sûr de Jean-François Berenguer qui fera la démonstration que l'on sait. Parmi les nouveautés de cette édition 2014, le rallye comportait une petite étape supplémentaire, tracée le dimanche, un prologue de 10 km pour déterminer les ordres de départ. Un prologue à la fois varié dans ses difficultés et musclé, qui a malheureusement sonné le glas de quelques espoirs légitimes. Dure réalité de la course, où quelquefois un petit grain de sable (ici, c'est souvent le cas !) ruine de longs mois de préparation. Une des particularités du Rallye du Maroc Historique, outre naturellement le fait qu'il s'agit du seul rallye historique en compétition véritable proposé sur le sol marocain, est d'allier la notion du voyage à celle de la course. La devise du rallye (« Depuis 1934, la course continue ») en résume bien l'esprit. Yves Loubet cherche à tracer un parcours qui reprend un maximum de pistes utilisées autrefois (et c'est un beau casse-tête car les routes ne cessent d'évoluer), légitimant ainsi véritablement la notion « d'historique », si souvent galvaudée par ailleurs. Un parcours qui dans cette tradition



La Lancia 037 de Christophe Vaison/Pascal Duffour a fait sensation au départ d'un rallye de plus en plus étoffé dans sa présentation. Malheureusement, un problème de courroie de pompe à eau a beaucoup retardé la belle italienne. Christophe a préféré jeter l'éponge.



Belle course d'Alain Deveza (qui aurait pu en douter ?) qui, retardé par une crevaison, remontait très fort jusqu'à ... une sortie de route définitive.



Changement de monture, mais pas de performances pour Antoine Vandromme, qui a vite pris la mesure de sa Ford Escort pour terminer en 5^e position, malgré quelques petits problèmes de boîte.



Les Irlandais Franck Cunningham/Ross Forde, une nouvelle fois ravis de l'aventure. Ils terminent 8^e.



Grâce à C... duré jusqu... de la 3^e m... Gache. M...



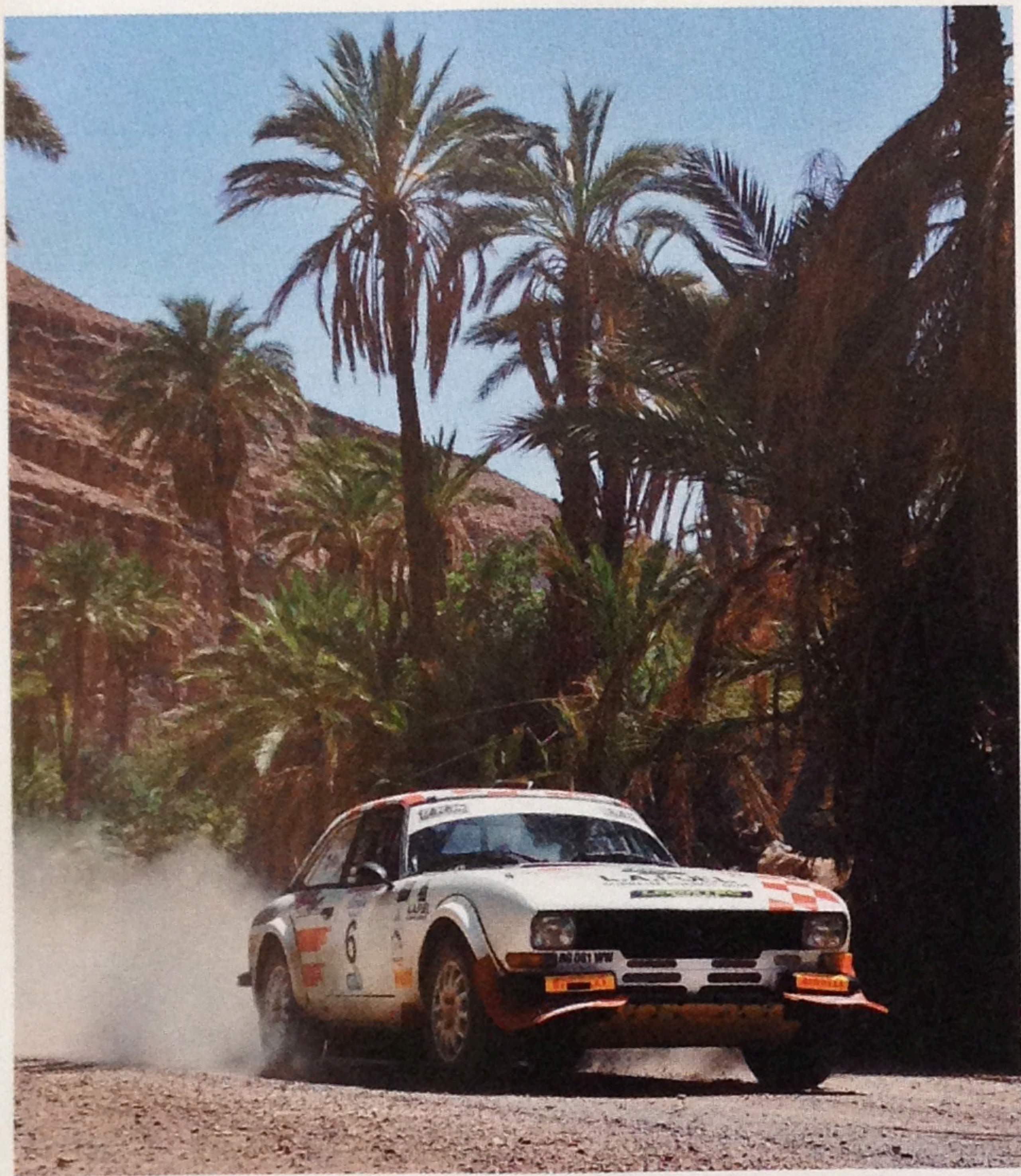
La participo... FYL racing... ment, après... entraîné l'a...



Commissaire... dans la bon...



Grâce à Grégoire de Mévius et sa Nissan 240 RS, le suspense aura duré jusqu'à l'issue de l'ultime spéciale : le Belge doit se contenter de la 3^e marche du podium, 4 petites secondes derrière Philippe Gache. Mais quelle bagarre !



La participation des frères Panizzi sur un coupé 504 V6 du Team FYL racing était une des attractions de l'épreuve. Malheureusement, après des problèmes de pont, la casse de goujons de roue a entraîné l'abandon. Certaines pièces ont fait défaut à l'assistance.



Commissaires français et marocains ont appris à travailler ensemble dans la bonne humeur.

24^{ème} RALLYE
TERRE DE VAUCLUSE
 Manche Finale du Championnat de France
 des Rallyes Terre

14, 15 et 16
 Novembre 2014

TEAM Trévois
 COURTHEZON

2^{ème} RALLYE
VHC TERRE
RETROCOURSE

www.teamtrevois.org

Fédération Française du Sport Automobile

FFSAV

RETRO COURSE

ne se contente pas de tracer des boucles autour d'un point central (ça, tout le monde sait faire), mais de faire découvrir un grand nombre d'aspects différents de ce magnifique pays qu'est le Maroc. Du départ à Agadir à l'arrivée à Marrakech, les étapes à Tiznit, Tafraoute, Ouarzazate, Bin El Ouidane, Ifrane et Lac Massira ne manquent pas d'offrir des plaisirs variés. Mais c'est bien connu : le meilleur moyen de découvrir un pays est d'y faire un rallye !

N'oublions pas non plus l'accueil des Marocains, qui sont pour certains d'entre eux partie prenante dans l'organisation. On citera notamment – il n'est pas le seul - Khalid Kabbaga, le propriétaire de Paradis-Plage, qui a vraiment tout fait pour accueillir le départ du rallye dans son établissement, renonçant même à participer lui-même comme les années précédentes. Les Marocains ont un sens inné de l'hospitalité et se montrent d'une grande bienveillance envers le rallye, qui devient un des plus importants événements se déroulant dans leur pays. D'ailleurs la coïncidence du passage du rallye et d'un déplacement officiel royal a montré combien

un pays pouvait être soudé derrière son Roi, dans un incroyable déploiement de drapeaux, de fleurs et de musique ; ça aussi, c'est un dépaysement ! Quant à l'ambiance, c'est à la fois celle des grandes aventures, et celle des anciens rallyes. Mais au fond, n'est-ce pas la même ? Il faut faire face aux mêmes difficultés, parfois aux mêmes galères. Et l'esprit d'entraide joue à fond. On partage les mêmes surprises, les mêmes plaisirs, les mêmes instants magiques comme un petit déjeuner au bivouac au bord d'un lac. Certes la rivalité sportive est présente, mais l'esprit de la course à l'ancienne est bien présent et partagé par la majorité des équipes, même si parfois, ça et là, quelques individualités ont laissé voir une mauvaise préparation ou une mauvaise adaptation à ce type d'événement. Mais qu'importe, de cette 5^e édition on retiendra l'immense plaisir des équipages, et surtout, surtout, leur grand désir de revenir l'an prochain ... en entraînant avec eux de nouveaux passionnés.



**Spécialiste Ford Escort, réalisation de A à Z
Restauration et Préparation sur tout type de VHC**



Equipage BERENGUER vainqueur du Rallye du Maroc Historique

Photo: Manu Joffe

Europe Racing remercie les équipages qui lui ont fait confiance pour le Rallye du Maroc Historique :

- N.11 : François PADRONA / Christian FARINACCI
- N.12 : Paul CHIEUSSE / Philippe GUELLERIN
- N.17 : Jean-François BERENGUER / Aline BERENGUER
- N.36 : Christian CHIARAVITA / Christian MOREL
- N.47 : Benoît LEGRAS / Stéphane CORNU
- N.73 : Loïc FARACO / Norbert FARACO

Ainsi que Nicolas KLINGER et LOGIRACE pour son soutien et la logistique du rallye

À la location (compétition ou régularité) :

- | | |
|------------------|-------------------|
| 3 Escort MK2 GR4 | 1 Escort MK1 GR2 |
| 1 Escort MK2 GR1 | 1 Porsche 911 GR4 |

**58 chemin des Maraichers - 34110 Vic la Gardiole
(tout près de Montpellier)
Tel : 06 99 87 34 01 - manu@europe-racing.fr**



Tous Ensemble

Le Rallye du Maroc 2014, à la demande des organisateurs José Andréani et Yves Loubet, a été l'occasion pour l'association Handi Rally Passion de mener plusieurs projets solidaires.

Le premier, en partenariat avec l'association marocaine La Vie en Bleu, était de sensibiliser la société marocaine à l'avenir des jeunes autistes du royaume afin de créer des structures d'accueil. Une vingtaine de jeunes à Agadir et Marrakech ont pu vivre chacun l'expérience de copilote pendant ½ heure afin de démontrer leur potentiels et leurs capacités à acquérir des connaissances, se sociabiliser, communiquer et prendre des responsabilités.

L'expérience pédagogique a été convaincante, la presse a largement fait écho de cette initiative, reste désormais à obtenir la création des structures d'accueil.

Le second projet, en partenariat avec la jeune association corse Sport et Culture était de récolter du matériel sportif et pédagogique et de l'offrir aux écoles de Taroudant afin de créer un lien entre les deux communautés. Un camion de matériel a été acheminé sur place.

La prochaine étape sera de favoriser des échanges sportifs et culturels entre les jeunes corses et jeunes marocains afin de partager des moments de vie et de complicité ensemble pour se découvrir, se connaître et se rapprocher.

Enfin, Youness, un jeune bachelier orphelin de Taroudant a vécu pendant une semaine le rôle de copilote de rallye. Et ce avec succès puisque les derniers jours il lisait les notes de Yves Loubet virage par virage à son pilote sans se tromper et sans la moindre hésitation.

Un grand merci à Roland Streit et son équipe pour la mise à disposition de la 504 n°99, l'accueil au sein de la famille et d'avoir contribué à mettre 500 millions d'étoiles dans les yeux du Petit Prince.



Les expérimentés Paul Chieusse/Philippe Guellerin (Ford Escort RS mk2) finissent à une belle 10^e place.



Au départ, on ne d... de Roland et Mirun... page parviendra p...



Serge et Anita Zele... résultat de leur team... le boss !

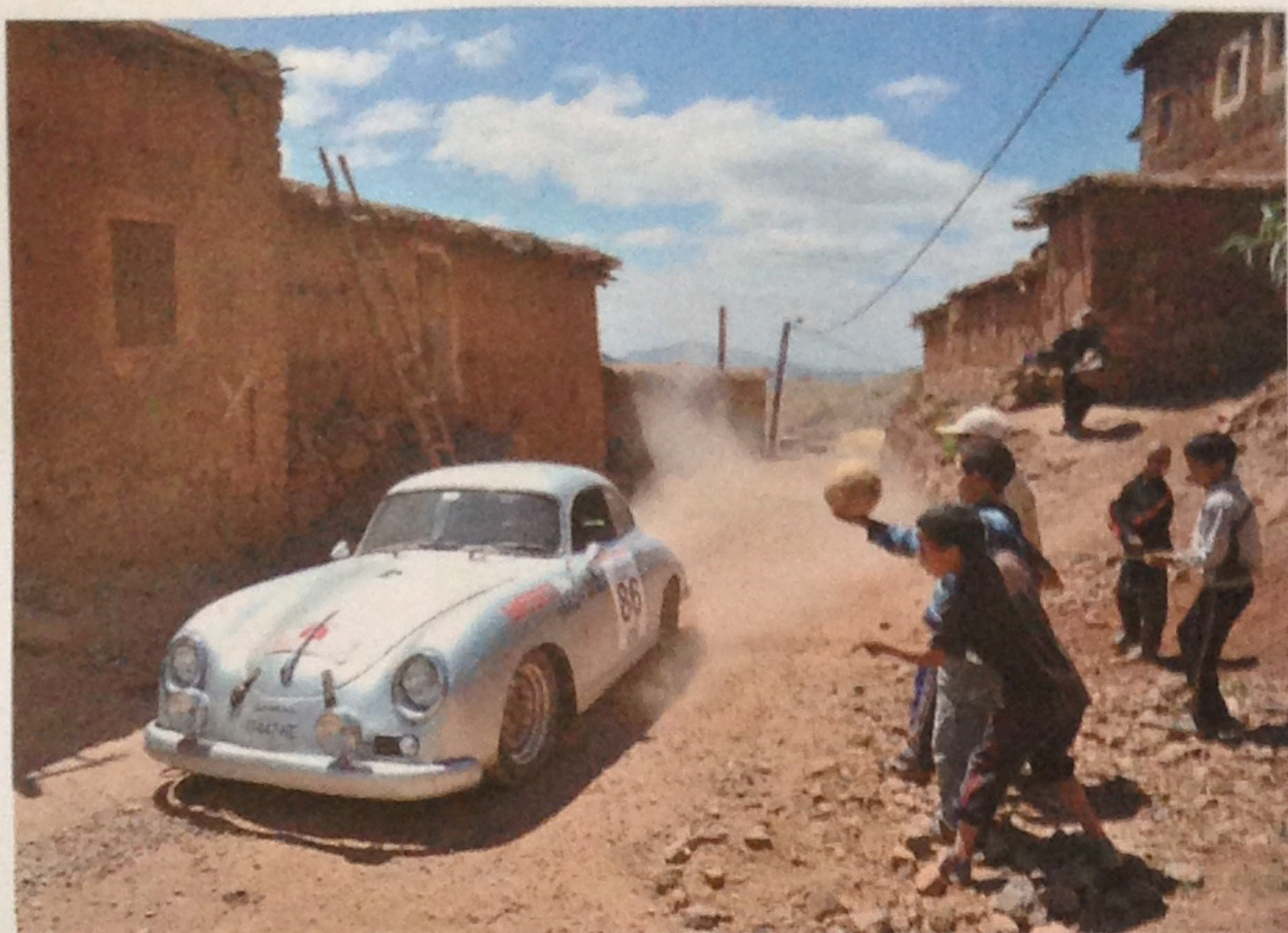
**DAU
CLASS**

Le Team DA... passionnés... CITRO... Vous sou... Contac... La form...



SM reconstructi...

Contact : v... DAU...



Au départ, on ne donnait pas cher des chances de la petite 356 A de Roland et Miruna Medeci, avec peu de garde au sol. L'équipage parviendra pourtant à rallier l'arrivée, félicité par tous.



Quand les spécialistes de la régularité font du VHC, ça va pas mal non plus : Jean-Louis Royer/Berthault Doyen sont à l'arrivée avec leur Ford Escort RS 2000.



Serge et Anita Zele (Peugeot 505 turbo) obtiennent le meilleur résultat de leur team, juste devant la voiture sœur de Roland Streit, le boss !



Le rallye s'internationalise de plus en plus. En action, l'équipage espagnol Jorge Perez-Companc/José Volta ((Ford Escort RS mk2), 12è.

DAUNAT
CLASSIQUE

SPÉCIALISTE
CITROËN DS, SM et CX



CITROËN CX GTi

Le Team **DAUNAT CLASSIQUE** met à la disposition de tous les passionnés du sport historique de Compétition des véhicules **CITROËN** de renom qui ont marqué les années 70 et 80.

Vous souhaitez participer à un rallye, rien de plus simple !

Contactez **DAUNAT CLASSIQUE**, vous aurez la possibilité de piloter **DS, SM, CX, VISA 1000 PISTES...**

La formule **LOCATION** comprend la préparation complète de la voiture et l'assistance pendant la course.



SM reconstruction

L'équipe **DAUNAT CLASSIQUE** réunit toutes les compétences pour assurer la **RESTAURATION** et l'**ENTRETIEN SM et DS**, tout type, tout modèle.

Photos Haase Foto Classic

Contact : www.daunatclassique.com - Tél : + 33 (0)1 30 54 47 86 - garagedaunat@wanadoo.fr
DAUNAT CLASSIQUE - 27, Route Départementale 307 - 78121 CRESPIÈRES - France



La 14^e place finale reflète mal le potentiel de Frédéric Daunat et de sa Citroën SM « Bandama ». Le proto n'a connu qu'une seule (petite) défaillance (une vis mal serrée dans la boîte), mais au plus mauvais moment : en plein prologue. D'où un ordre de départ pénalisant. Frédéric peut tout de même se féliciter de voir ses trois autos à l'arrivée, le seul problème ayant affecté la marche des toutes nouvelles CX, qui débutaient ici, étant une banale et stupide panne d'essence !



Michel Crespel/Régis Pomares ont dû renoncer, moteur cassé sur la R5 turbo. Vraiment dommage, d'autant qu'ils ont très largement partagé leur belle aventure sur les réseaux sociaux.



Course régulière de Christian Chiaravita/Christian Morel ((Ford Escort RS mk2).



Il faut saluer la performance de Jean Paul Villa/Dominique Savignoni, qui placent leur modeste VW Golf Gti à la 30^e place.

Un rallye royal !

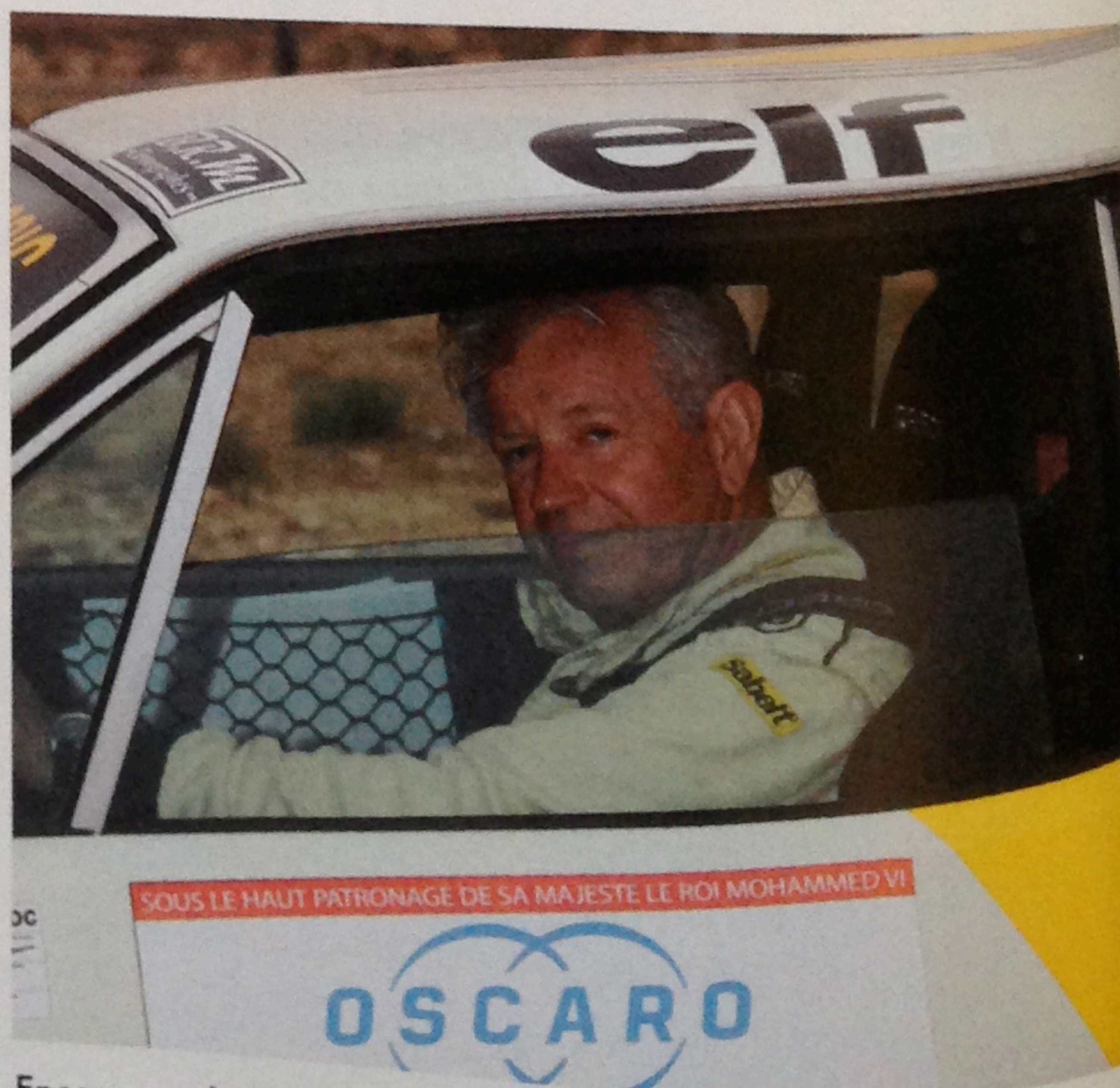
Le parcours du rallye du Maroc historique croisant celui d'un déplacement royal de Sa Majesté le Roi Mohamed VI, les gardiens du parc fermé de Bin El Ouidane ont eu la surprise de voir un cortège de trois Range Rover venir leur rendre visite. L'alignement des autos a impressionné les passagers des 4x4, à tel point que le Ministre des Sports est venu assister à la remise des prix en fin d'épreuve. Une reconnaissance royale pour les organisateurs.

Yves Loubet

Six mois sur le terrain 40000 km (oui, quarante mille) de reconnaissance, cela force le respect. En face, 91 magnifiques autos au départ et 17 nationalités représentées. Pour Yves, c'est la récompense.



« C'est hyper fatigant, hyper-stressant, d'autant que les routes évoluent à une vitesse incroyable. La preuve : toute l'étape de la traversée de l'Atlas a dû être remodelée, des orages ont défoncé la piste prévue. J'aurais tant voulu que les pilotes roulent sur cette piste d'Ez Zhiliga, tu comprends, c'était la fin de la fameuse spéciale de Khatouat, 90 km à l'époque ! Mais on sait que le terrain est comme ça, il faut faire avec. Le bonheur absolu c'est l'incroyable communion avec les gens, ces lieux mythiques, les bivouacs, cette ambiance exceptionnelle avec tous les participants. Des étoiles qui brillent dans les yeux des équipages, pour un organisateur, c'est vraiment magique. Notre rallye s'internationalise de plus en plus, le niveau de préparation des autos, tout comme le niveau sportif sont incroyablement élevés. Encore une fin de rallye de rêve. 4 sec, tu te rends compte, 4 secondes entre les 2^e et 3^e ! Et puis, cerise sur le gâteau, le passage de Sa Majesté le Roi Mohamed VI, à Bin El Ouidane et le Ministre des Sports à la remise des prix à Marrakech. C'est une reconnaissance officielle, pour nous c'est très important, car malgré tout le contexte reste très difficile, cette année nous n'avons pas pu renouveler nos accords avec deux de nos principaux sponsors. » Il faut savoir aussi que deux semaines après l'arrivée, Yves était encore sur le terrain, pour préparer la 6^e édition « encore plus belle, encore plus intense ».



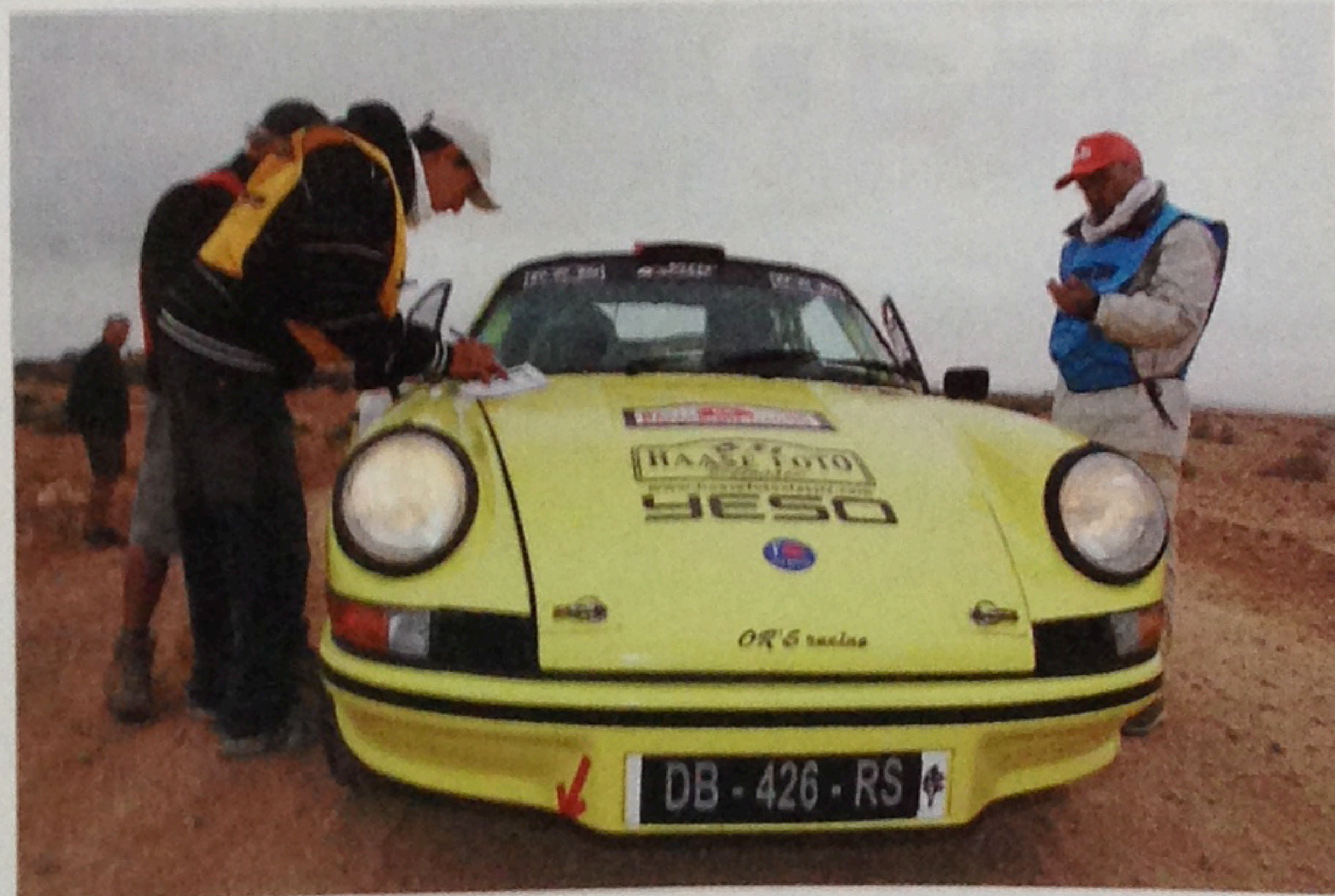
Encore une belle histoire : pour la première fois, Jean Pierre Prevost pilotait en spéciale, partageant le volant de la R17 Gordini avec Christian Chambord, qu'il s'était jusqu'ici contenté de copiloter.



Premier rallye en VHC, premier rallye sur terre pour le Cheikh Al Thani qui disposait d'une Citroën CX du team Daunat. Si la voiture, dont c'était pourtant la première sortie, n'a pas montré la plus petite défaillance, le pilote lui-même n'y a pas fait la moindre éraflure. Et confiait à l'arrivée : « sans le rallye, je ne serais sans doute jamais venu au Maroc, pays que j'ai découvert. » Une petite phrase qui n'est certainement pas tombée dans l'oreille d'un malentendant.



Pilotes ou copilotes, les (nombreuses) féminines ont constitué un très apprécié bataillon de charme.



Changement d'auto pour « Jack Russel » et Nathalie Galmiche, qui ont le bonheur de ramener la Porsche à l'arrivée.

Le Prince qatari Cheikh Altani en compagnie du Gouverneur d'Ifrane et de José Andréani.



Avec les vainqueurs

Jean François et Aline Berenguer

Puisatier de métier, « Jeff » Berenguer n'est pas un bavard. C'est même le moins que l'on puisse dire. Mais derrière un volant, il sait parfaitement s'exprimer. Il a commencé à le montrer dès 1987 dans les rallyes nationaux et du championnat de France en Opel Manta. Il a beaucoup roulé sur terre en Visa 1000 Pistes, mais aussi sur goudron en Saxo Kit-car, Clio super 1600, Megane kit-car. Le Rallye du Maroc Historique était une première... historique, avec une suite, prévue... au Tour de Corse. Du point de vue sportif, la démonstration a été claire : mis à part la courte étape du prologue, il a toujours contrôlé le rallye, se constituant un petit capital qu'il a augmenté au fil des étapes. Et tandis que ses poursuivants se battaient entre eux, il est resté serein, avec sa copilote Aline, son épouse. Il faut dire aussi que sa voiture ne lui a pas causé le moindre souci. C'est une Ford Escort RS Mk2 qui sort des ateliers d'Europe Racing, à Frontignan (34). Une auto performante et fiable. « Mises à part 2 ou 3 spéciales, mais je ne le reproche pas, j'ai trouvé le parcours magnifique. Il n'y a absolument rien à redire sur l'organisation, bien au contraire. Pourtant, ça ne doit pas être facile à mettre en œuvre... Je lève mon chapeau. Bravo à eux tous ! Il y avait une très bonne ambiance entre les équipages, notamment dans les deux bivouacs. Le parcours est très étiré, avec de longues liaisons dans des paysages superbes. Cela laisse le temps de découvrir le pays, d'apprécier la gentillesse des gens. C'est vrai qu'il faut avoir foi dans le road-book, car parfois on a l'impression d'aller nulle part ! Je ne connaissais du Maroc qu'une semaine de vacances à Marrakech. Là, c'est une toute autre chose. A refaire si on peut ! »



De belles autos, très variées, avec par exemple cette belle Opel Ascona SR Gr 2, engagée par Michel Closmenil/Jean-Pierre Blaser qui verront l'arrivée à la 35^e place. On notait aussi une Opel Kadett Rallye (Jean Marie/Christophe Blin) à la 60^e place. Ce qui démontre que ce rallye est à la portée de vrais amateurs, sans forcément de grosses structures derrière eux.



YESO

haase.francois@wanadoo.fr - 04.50.25.41.19

POUR TOUTES VOS PHOTOS DE LA COURSE

* * *

77 Allée du Torrent - 74130 BONNEVILLE - FRANCE



François Padrona et Seraphin Farinacci ne verront malheureusement pas l'arrivée.



L'infatigable (voire stakhanoviste) Denis Giraudet est de tous les combats, toutes les belles histoires. Ici, il faisait profiter de son immense expérience le Suédois Jan Hagman.



Une Coupe des Dames amplement méritée par les Italiennes Luisa Zumelli/Paola Valmassoi (Opel Kadett GT/E)



Malgré quelques petits soucis, Alain et Sylvie Oreille se sont attachés à ramener à bon port leur belle Opel Ascona 400 du team Bolla. Ce qu'ils ont fait, à la 6è place !

Classement

1er Jean-François et Aline Berenguer (Ford Escort RS Mk2), 2. Philippe Gache/Nicolas Rivière (Mazda RX7), 3. Grégoire de Mevius/Alain Guehenne (Nissan 240 RS), 4. Lionel Hansen/André Toubon (Porsche 911 SC), 5. « Anto-wan »/Yoann Raffaelli (Ford Escort RS mk2), 6. Alain et Sylvie Oreille (Opel Ascona 400), 7. Geoff Bell/FredMiclote (Ford Escort RS Mk2), 8. Franck Cunningham/Ross Forde (Ford Escort RS mk2), 9. Andrew Siddall/Adrien Cavenagh (Ford Escort mk1), 10. Paul Chieusse/Philippe Guellerin (Ford Escort RS mk2), 11. Patrick Borne/Andree Hansen (Porsche 911), 12. Jorge Perez-Companc/José Volta ((Ford Escort RS mk2), 13. Philippe Vandromme/Frédéric Vivier (Porsche 911), 14. Frédéric Daunat/Thibault de Wazieres (Citroën SM), 15. Christian Kelders/Christophe Kerkhove (Porsche 911), 16. Bernard Munster/Johan Gitsels (Porsche 911), 17. Serge et Anita Zele (Peugeot 505 turbo), 18. Roland Streit/Cyril Picoche (Peugeot 505 turbo), 19. Gérard Brianti/Olivier Campana (Porsche Proto), 20. Franck Servais/Martine Rick-Place (Porsche 911 SC), 21. Luc Lagier/Jean-Charles Foerster (Porsche 911 SC), 22. Pierre Bonnardel/Bruno Ceccarelli (Porsche 911 SC), 23. Alain et Pascal Lopes (Opel Ascona), 24. Eric Van de Poele/Emmanuel Eggermont (Porsche 911), 25. Bernard Barrile/Patrick Chiappe (Talbot Sunbeam Lotus), 26. Christian Chiaravita/Christian Morel ((Ford Escort RS mk2), 27. Serge Cazaux/Vincent Clavier (Opel Kadett GT/E), 28. Bernard André/Jean-Michel Gerome (Ford Escort RS mk2), 29. Jan Hagman/Denis Giraudet (Ford Escort RS mk2), 30. Jean Paul Villa/Dominique Savignoni (VW Golf Gti), 31. Henry et Nicolas Cochin (Mercedes 500 SLC), 32. Yvan Mirand/Jean-Toussaint de Gentili (BMW 323i), 33. Romain Decamps/Ludovic Bonnan (BMW 325i), 34. Pascal Lopez/Mohamed Haddadou (Ford Escort RS mk2), 35. Michel Closmenil/Jean-Pierre Blaser (Opel Ascona), 36. Benat Errandonea/Cyril Despres (Ford Escort RS mk2), 37. Jean-Yves Cagnac/Robert Bernard (BMW 323i), 38. Jean-Pierre Mondron/Eric Werner (Porsche 911), 39. Jean-Louis Thizy/Serge Mollar (Ford Escort RS 2000), 40. André Lausberg/Jean André (Opel Kadett GT/E), 41. Jean-Jacques Julien/Benoît Juif (Citroën CX GTi), 42. Jacques Cochin/Anne-Marie Pomares (Mercedes 450 SLC), 43. Roland et Nicolas Therond (Peugeot 504 coupé), 44. Didier Villechalane/Loïc Lagane (Porsche 911 SC), 45. Philippe Gervoson/Bernard Lagane (Opel Ascona 400), 46. Claude Ruiz-Picasso/Benoît Couturier (Porsche 911), 47. Benoit Callewaert/ Ioan Mihaila (Porsche 911 SC), 48. Luisa Zumelli/Paola Valmassoi (Opel Kadett GT/E), 49. Jean Verchere/Eric Berthier (Porsche 911 SC), 50. Henri Guyonnet-Duperat/Jean François Demay (Talbot Sunbeam Lotus), 51. Michel et Thierry Audibert (Peugeot 504 V6), 52. Abdulla Al Thani/Patrick Roux (Citroën CX GTi), 53. Gabriel Balthazard/Didier maris (Citroën DS21), 54. Laurent et Benjamin Battut (Ferrari 308 GT4), 55. Jacques Poulain/Fabien Manni (Peugeot 504 V6), 56. Grégory Driot/Edouard Chatin (Porsche 911 SC), 57. Christian Chambord/Jean-Pierre Prevost (Renault 17 Gordini), 58. Jérôme Foubert/Luc Margogne (BMW 323i), 59. Jean-Louis Royer/Berthault Doyen (Ford Escort RS 2000), 60. Jean Marie/Christophe Blin (Opel Kadett Rally), 61. Camille Bogliari/Zuzanna Wioszczynska (Lancia Beta), 62. « Jack Russel »/Nathalie Galmiche (Porsche 911), 63. Roland et Miruna Medeci (Porsche 356A), 64. Pierre Maquet/Patrick Capel (Peugeot 504 V6)