

Académie Octane ST : Une expérience unique !



PAR PHILIPPE LAPRISE - COLLABORATION SPÉCIALE POLEPOSITION.CA

Si le vendeur m'avait fait miroiter cette opportunité lorsque j'étais dans la salle de montre, j'aurais peut-être signé plus rapidement et moins négocié... Imaginez : Une journée en piste avec une voiture identique à la mienne, à faire des acrobaties et à en tirer le maximum, sans mettre à risque ma propre auto et en plus, dans un cadre légal et sécuritaire, le tout jumelé à la visite des ateliers de Hoonigan Racing, le quartier général de l'équipe de course de Ken Block.

Mais la réalité est toute autre. Le représentant du concessionnaire Ford n'est malheureusement pas au courant de l'existence de l'Académie Octane ST. Pour ma part, c'est en fouillant sur les forums de Fiesta ST que j'ai découvert ce programme. Au début, je croyais qu'il était réservé aux acheteurs résidant aux États-Unis... mais non! Ça semblait trop beau pour être vrai, surtout que c'est gratuit!

L'achat

J'ai toujours aimé les sous compactes. Toutes ces années de course sur glace, en rallye et en solosprint en Suzuki Swift GT à talonner (et souvent dépasser) des Subaru STi, Porsche 944, Camaro SS et autres Integra Type R m'ont appris une chose : la puissance est importante, mais le faible poids et la maniabilité le sont au moins autant. Que ce soit au freinage, en courbe ou à l'accélération, chaque kilo de trop

est un élément qui joue en la défaveur d'une voiture de performance. Je n'avais pas vraiment besoin d'une nouvelle auto, mais est-ce que je pouvais laisser passer cette opportunité?

C'est cette dualité qui m'a fait choisir entre la Focus et la Fiesta. Pour moi, la Fiesta ST est l'incarnation de 2015 de la Swift GT : une voiture simple, petite et légère, capable de recevoir 5 personnes et consommant peu d'essence lorsque conduite « normalement ». Mais en conduite plus inspirée, cette petite puce peut surprendre plusieurs voitures beaucoup plus puissantes, plus chères, ou les 2! À preuve, le magazine britannique Top Gear l'a nommée voiture de l'année en 2013 (année où elle a été introduite en Europe) devant la McLaren P1! Ces 2 voitures ne sont certes pas dans la même catégorie – c'est donc tout à l'honneur de Ford d'avoir réalisé cet exploit.

Pendant quelques mois j'ai analysé la Fiesta ST, écouté des vidéos d'évaluation sur internet ou encore des comparatifs dans lesquels elle se classait toujours très bien face à de féroces compétiteurs comme la Subaru BRZ, VW Polo GTI ou encore la Clio RS ou la Peugeot 208 GTI. La Fiesta ST était vraiment la reine de la catégorie des sous-compactes de performance partout sur la planète mais pourtant il me manquait un petit quelque chose pour passer à l'action.

À l'automne 2014, les rabais de fin d'année de Ford et la disponibilité des modèles 2015 ont subitement fait changer le « business case » : à environ 5,000\$ sous son PDSF, la Fiesta ST 2014 me semblait soudainement plus accessible, même pour une voiture que je n'utiliserais que l'été. Le but serait de la conserver très longtemps – et d'éventuellement l'utiliser aussi sur piste une fois la garantie expirée.

J'ai donc « fait feu » sur mon petit rêve en septembre 2014, sachant très bien qu'il ne me restait qu'environ un mois pour en profiter avant que la neige et le sel n'apparaissent sur les routes du Québec.



Prêt à prendre la piste au Miller Motorsport Park !

Équipement

Contrairement au reste de la planète où plus d'options peuvent être ajoutées, seulement 3 options sont disponibles sur la Fiesta ST au Canada : le système de navigation, le toit ouvrant et les jantes peintes gris foncés, inclus avec les étriers peints rouges. Je me serais contenté d'un modèle sans option (moins cher) mais la voiture en inventaire chez le concessionnaire de ma région était équipée des deux dernières options.

Par le passé, j'ai dû mettre tellement d'efforts, de temps et d'argent pour réparer les ravages faits par la rouille sur mes voitures précédentes qui avaient connu l'hiver (même avec traitement antirouille) qu'il est hors de question d'exposer ma Fiesta à la neige et surtout au calcium et aux projections des charrues. Pourtant, la petite bête a des caractéristiques qui impressionnent et qui se révèlent très intéressantes même entre 2 bancs de neige :

non seulement développe-t-elle 197 chevaux et 202 lb-pi de couple pour environ 1100kg, elle est également dotée d'une transmission manuelle 6 vitesses (quelle précision dans les changements de rapports!), d'un différentiel actif limitant le sous-virage, de freins et d'une direction exclusifs à la version ST et surtout, une suspension abaissée de 15mm avec amortisseurs de performance. Pour couronner le tout, la Fiesta ST est équipée de sièges Recaro chauffants en cuir et tissus qui vous retiennent en place avec autant de conviction qu'un bébé qui tient sa suce! La voiture est aussi livrée d'origine avec des pneus d'été haute performance de 17 pouces, rien de moins.

J'ai profité du mois d'octobre pour m'habituer à cette petite boule d'énergie, et j'ai même profité des sièges chauffants lors de quelques matins plus frisquets. À la fin octobre, après environ 2500km, je l'ai remisee en lui disant : « on reprend ça au printemps ».

L'Académie Octane ST : seulement pour les Américains?

Suite à mon achat, mes recherches s'étaient intensifiées pour savoir si les acheteurs Canadiens avaient accès ou non au programme de Ford à l'Académie Octane ST (STOA pour les intimes). Rapidement, un collègue me confirme que son ami, heureux propriétaire d'une Fiesta ST depuis quelques mois, s'est rendu en Utah afin de vivre cette expérience. Il semble bien que c'est mon jour de chance.

Alors que le site web de l'académie Octane ST (www.stoctaneacademy.com) dissipe un dernier doute quant à mon admissibilité, je réalise qu'à ce moment de l'année, les inscriptions sont fermées pour l'hiver et reprendront au printemps 2015. L'Utah a aussi un hiver avec de la neige alors la piste asphaltée n'est pas accessible pendant quelques mois; il me faudra donc patienter encore un peu.

L'expérience Octane ST

Au début du mois de mars, quand les rayons du soleil commencent à être un peu plus chauds au Québec, c'est la même chose en Utah. Après les derniers mois d'un hiver historiquement des plus glacials, le soleil emmenait aussi l'ouverture des inscriptions pour la nouvelle saison à la STOA. Je n'ai donc pas tardé et j'ai

choisi ma date en réservant directement sur le site. Et c'est vraiment vrai, il n'y a rien à payer!

En plus de la portion gratuite, l'académie offre plusieurs options pour quiconque veut se faire encore plus plaisir. Par exemple, une journée supplémentaire en F150 Raptor sur une piste hors-route (495\$), une journée de piste en Mustang GT (850\$), ou encore amener un invité avec soi pour 450\$ comme passager durant certaines séances en piste. Une option pour limiter la responsabilité en cas d'accident à un montant d'argent maximal, pour un supplément de 135\$, est aussi disponible mais je choisis de m'en tenir à l'offre de base, sachant que je ne roulerais pas totalement à 100% de toutes façons afin de limiter les risques.

Quelques jours après mon inscription en ligne, je reçois un courriel de Diva Hadley de l'école de pilotage Ford installée au Miller Motorsport Park (MMP) à Tooele, qui me confirme que ma place est réservée. Youppi! Le service offert par la STOA est impressionnant : l'échange de courriel est courtois et me donne encore plus le goût; ils fournissent même une liste des choses à penser et à réserver d'ici le grand jour (prise de vacances, location d'auto, hôtel, ...). Le transport et l'hébergement sont aux frais du participant alors je ne tarde pas à réserver mon vol, ma chambre d'hôtel et une auto... Ne reste plus qu'à attendre le mois de mai pour vivre chaque minute de l'expérience qui m'est promise.



Hâte d'être en action avec pour décor les montagnes de l'Utah...

Jour 0

Me voici enfin à Dorval, valises en mains, prêt à passer quelques jours à vivre des moments passionnants dans un environnement que

j'adore. En arrivant à l'aéroport de Salt Lake, je prends ma voiture de location et je file à l'hôtel, à environ 15 minutes de l'aéroport. J'établis mon camp de base à West Valley City – point central entre les 2 endroits que j'aurai à visiter pour l'expérience Octane ST. De ma chambre d'hôtel, je vois de magnifiques montagnes dont le sommet est enneigé, même à la fin mai. J'irai faire un tour demain, après une bonne nuit de sommeil.



Casque de rallye de Ken Block, avec des poignées de frein à main à côté !

Le repaire de Ken Block

Le lendemain, premier arrêt : Park City pour une soirée chez Hoonigan Racing, le fief de Ken Block. C'est à une quarantaine de minutes de Salt Lake, au beau milieu des montagnes, les mêmes que je voyais de l'hôtel. J'en profite dans la journée pour visiter le centre-ville et quelques routes qui serpentent les montagnes, dont la fameuse Guardsman pass qui monte jusqu'à 9700 pieds d'altitude. Il y a encore un peu de neige en haut, et aussi des motoneiges laissées là, sans doutes en attendant que l'hiver revienne... Le fondateur de DC Shoes, qui est aussi un professionnel de rallye, de rallye-cross et de gymkhana, a bâti son QG en 2 sections : une lounge pour recevoir des invités, et la portion atelier mécanique (où les photos sont interdites). Le bâtiment n'est pas identifié de l'extérieur, afin d'éviter d'attirer les curieux. En arrivant, je rencontre quelques autres proprios de ST excités de vivre ce moment. La réception, qui débute à 18h, commence dans le lounge, qui regorge de pièces de Fiesta qui ont 'souffert' ou travaillé (dépendamment du point de vue), pendant les différentes épreuves auxquelles a participé Ken Block.



Les locaux de l'équipe Hoonigan Racing

Pneus éclatés, disques de frein cassés, ailes bossées, les blessures de guerres ne manquent pas. Il y a évidemment des frigos remplis de la boisson énergisante du commanditaire de l'équipe, à volonté s'il vous plaît. Parfait pour une soirée de travail qui s'étire... Il y a aussi une section qui montre un échantillon des items promo-tionnels qui ont été vendus au fil des ans. Pas de doute, Ken Block a le marketing dans le sang, et sait bien s'entourer! Et maintenant qu'il pilote pour Ford, les chanceux qui participent à la STOA peuvent visiter ses installations, qui ne sont autrement pas accessibles au public, comme en témoigne le mot sur la porte...



Pas de visiteurs : Si vous ne venez pas livrer de pièces de course, vous n'êtes pas le bienvenu chez Hoonigan Racing, l'équipe de Ken Block...

On passe ensuite du côté atelier, pour une visite rapide et le souper. L'atelier est très propre, mais il n'y a pas de voiture de course en vue. Dans la grande enceinte, on retrouve par contre le F150 modifié avec des chenilles et supports

de planche à neiges. C'est ce fameux camion qui a servi à faire des vidéos de promo, vous pouvez les voir sur YouTube avec Ken et ses amis planchistes dans les Rocheuses canadiennes. On y jette tous un coup d'œil, puis on se regroupe pour manger. On avale quelques bouchées, en regardant un vidéo de Ken Block qui nous souhaite la bienvenue et nous propose de bien nous amuser au volant des ST le lendemain. Sur une soixantaine de journées faites à cette date, il y en a eu deux où Ken Block a fait honneur de sa présence aux participants. Il faut dire qu'il est très occupé entre les journées de tournage, la préparation pour les courses et la participation à toutes ces épreuves. Après avoir mangé, on se dit à demain et chacun retourne de son côté, avec le sentiment d'avoir vu un endroit inaccessible à la plupart des mortels... Je veux me coucher tôt afin d'être en forme pour la journée de demain.



Une Focus et une Fiesta chez Ken Block.

Au réveil, j'avale un muffin à l'hôtel, sachant qu'un déjeuner nous sera servi à la piste. La ville de Tooele est à une trentaine de minutes à l'ouest de Salt Lake. C'est bien situé, loin des habitations et entouré de montagnes. On peut faire du bruit, il n'y a pas de voisins à déranger! J'arrive avec quelques minutes d'avance, et après signature des papiers d'usage (la fameuse renonciation), je passe faire une petite visite au musée, qui est adjacent à la salle de classe. J'avais entendu parler de la collection de voitures de la famille Miller, mais la voir en personne me laisse sans mot : pas moins de 5 Ford GT40 trônent au centre de la pièce. Il y a aussi plusieurs AC Cobra avec différentes motorisations, dont une avec le fabuleux 427. Et il y a aussi cette fameuse version coupé de ce modèle, ainsi que plusieurs Mustang. Bien sûr, une Ford GT moderne (2006) fait aussi partie du lot. C'est vraiment excitant de penser

à toutes les courses auxquelles ont participé ces voitures. Elles sont toutes en excellente condition, avec leur historique de course et de propriétaires bien détaillé. On y déclare d'ailleurs que ces GT40 ont très bien performé dans les années 60 au Mont Tremblant, et aussi à Mosport, en plus des 24 Heures du Mans.



Les élèves écoutent attentivement...

À 8h, il est temps de se rendre à la salle de classe où je rencontre tout le groupe avec lequel je passerai la journée. Nous sommes 17 pilotes, et 2 invités. Le ratio est environ de 5 propriétaires de Focus ST pour un de Fiesta ST, et c'est aussi ce que j'ai remarqué sur les routes du Québec. L'âge des participants de la journée se situe entre 17 et 60 ans, ce qui représente un bassin de clientèle très large. Les instructeurs se présentent et nous tendent chacun une combinaison de pilote en Nomex, des Sparco flambant neufs. Les casques sont aussi fournis. Je n'ai vraiment pas l'impression d'enfiler du matériel désuet ou mal entretenu : tout est très propre et en bon état.

Le ratio classe-piste est environ 20-80. Nous passerons donc la majeure partie du temps au volant, à vivre ces exercices éclatés que l'équipe de l'Académie a imaginés pour nous. Après nous avoir expliqué le programme de la journée et nous avoir informés que des breuvages sont disponibles sur tout le site tout au long de la journée, nous nous dirigeons vers le premier exercice. Mais avant, parlons un peu des bolides qui nous attendent...

Les voitures

Les Fiesta et Focus ST qu'on utilisera au cours de la journée sont pratiquement d'origine : le moteur, la transmission et les suspensions sont les mêmes que ceux qu'on retrouve dans la

salle de montre des concessionnaires Ford. Une cage de sécurité complète a été ajoutée afin de pouvoir rouler en piste en sécurité, mais surtout un frein à main hydraulique a été installé, et il est relié à 2 étriers Wilwood ajoutés aux roues arrière. Le levier pour actionner ces freins est très long, et parfaitement accessible juste à droite du volant, comme dans les voitures de championnat du monde de rallye (WRC) : un beau levier en aluminium usiné, léger et ergonomique. Des pneus et plaquettes de freins mieux adaptées aux rigueurs de l'utilisation sur piste complètent le portrait. Même les sièges d'origine sont conservés, signe de la qualité de leur maintien.

Les activités en piste

Le matin : pratique et glissage

Le programme de la journée est monté en 2 temps : le matin, on pratique des exercices distincts sur différentes pistes. En après-midi, on met tout ça ensemble pour bien performer sur 2 pistes complètes : un tracé d'autocross et la piste 'EST' du MMP. Pour le premier exercice, il s'agit de rouler en ligne droite pour ensuite aller 'stationner' la voiture dans une boîte délimitée par des cônes, avec un angle de 90 degrés en utilisant le frein à main. Cet exercice se fait avec la Focus.



Philippe Laprise entre deux séances en piste.

Après quelques coups de pratique, il est facile de répéter la séquence avec succès et d'immobiliser l'auto précisément. La surface mouillée artificiellement aide beaucoup à briser l'adhérence des roues arrière. Ensuite, on passe au 2^{ème} exercice : faire pivoter la voiture sur 180 degrés en utilisant le frein à main, sans

étouffer le moteur, pour ensuite repartir en direction opposée. C'est la façon la plus rapide de faire un virage en U! La puissance de freinage fournie par le long levier et le système hydraulique est impressionnante, et permet de bien moduler le freinage, en contrôlant à volonté la glissade du train arrière. Rien à voir avec le frein à main à câble d'origine sur la plupart des autos.



Le 'skid car' en action.

On prend ensuite le volant des Fiesta, afin de faire des exercices de 'skid pad'. Le but est de tourner autour d'un cercle à vitesse constante, et de sentir l'avant ou l'arrière de la voiture qui décroche afin de bien en sentir les limites d'adhérence. Finalement, afin de simuler le sous-virage et le survirage, une voiture spéciale est utilisée. Appellée 'skid car', la voiture de base est une Fusion à laquelle on a ajouté un système qui permet de soulever l'avant ou l'arrière avec des roues pivotantes, afin de démarrer une glissade. L'instructeur, assis sur le siège passager, utilise une télécommande afin d'initier le dérapage de l'auto. L'élève doit faire un parcours sinueux, tout en gardant le contrôle de la voiture. Disons simplement que ça m'a rappelé mes années de course sur glace, et de rallye sur neige. C'est le genre d'exercice où la voiture roule de travers, et le pilote doit regarder par la vitre de côté pour voir où il va!

En après-midi : piste et hot laps

Après ces amuse-bouche, nous nous sommes attaqués à une étape très intéressante : la reconnaissance de la piste de course. Le circuit de MMP est constitué de 2 pistes de 2.2 Milles chacune, qui peuvent être utilisées indépendamment ou réunies pour former une piste longue de 4.5 milles. Nous utilisons la section est, la partie ouest étant utilisée ce

jour-là pour un 'track day' de motos. On commence par un tour de reconnaissance de la piste, avec l'instructeur au volant de la fourgonnette qui suit la ligne de course, et nous explique les repères qu'il utilise. Il y va très en détail, nous expliquant chaque tache sur l'asphalte, chaque différence dans les vibreurs et chaque inclinaison de la piste afin qu'on puisse rapidement être 'en mode course' quand on sera à notre tour au volant. On répète le tout à basse vitesse une dernière fois dans la fourgonnette, afin d'assimiler le maximum de détails pour pouvoir les mettre en pratique. Nous prenons ensuite place dans les Fiesta, et l'instructeur est dans une Mustang devant nous. Le cortège suit l'instructeur à vitesse moyenne, afin de mettre en pratique les gestes qu'il nous a montrés. Finalement, la Mustang entre dans les puits et on nous laisse nous exprimer sur la piste, avec les instructeurs qui passent quelques tours de piste avec chacun de nous. C'est vraiment un des moments forts de la journée. Pouvoir pousser l'auto (et soi-même) dans ses derniers retranchements, travailler sa ligne de course, essayer de retarder un peu le freinage, c'est magique. Les instructeurs sont vraiment compétents et nous laissent nous amuser en fonction de notre expérience en piste et de notre niveau de confort. C'est une des marques de commerce de l'école de pilotage Ford : les instructeurs proposent des façons d'aller plus vite, mais ne demandent jamais à un pilote d'aller au-delà du seuil où il est à l'aise.



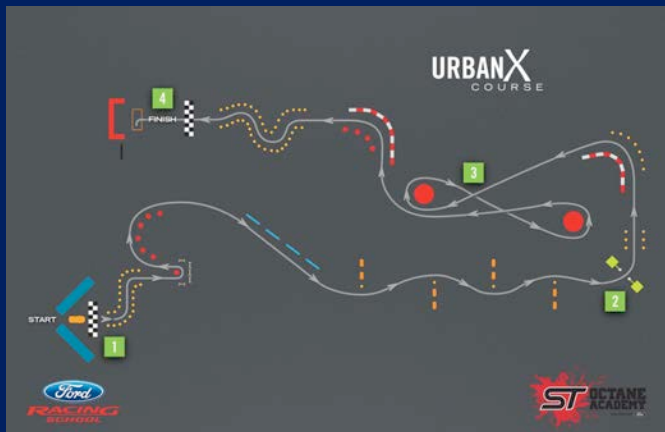
Deux Fiesta en action au Miller Motorsports Park, un circuit aux multiples dénivelés.

Comme dessert, les instructeurs nous offrent des 'hot laps' : des tours de piste avec eux au volant et un élève comme passager. C'est très instructif, et ça nous donne aussi une bonne dose d'humilité, surtout après s'être imaginé qu'on était devenus de grands pilotes! En effet,

ces pilotes de carrière, qui connaissent parfaitement la piste, enfilent les tours rapides sans forcer. C'est le moment de prendre des notes, de voir où je peux gagner un peu de temps dans certains virages.

Le gâteau : parcours chronométré

Le dernier exercice à bord des ST en est un autre qui m'a aussi beaucoup plu. L'équipe de l'académie a imaginé un parcours qui permet de mettre en pratique toutes les notions apprises au cours de la journée.



On a droit à 3 tours de pratique en Fiesta, 2 en Focus, puis finalement un tour chronométré en Focus. Les 3 pilotes auteurs des temps les plus rapides sont nommés à la fin de la journée. Le parcours comporte un virage à 180 degrés qui doit être fait au frein à main, des slaloms, des virages serrés et des portions un peu plus rapides. Le secret pour être rapide : ne pas débalancer l'auto, et être le plus 'smooth' possible. Après la ligne d'arrivée, il faut aller stationner la voiture avec le frein à main, dans une 'boîte' délimitée par 4 cônes, avec un angle de 90 degrés. Cette portion n'est pas arrosée, pour ajouter au niveau de difficulté. Point important à retenir, chaque fois qu'un pilote touche un obstacle ou qu'une des roues de l'auto n'est pas dans la surface à la fin, une seconde est ajoutée à son temps réel.

Une fois qu'on a tous fait notre tour chronométré, on rentre à la salle de classe pour terminer la journée. L'instructeur en chef nomme ensuite les 3 pilotes ayant réalisé les meilleurs temps. En prononçant mon nom avec un accent du sud des États-Unis, j'apprends que j'ai finalement fait le 3^{ème} temps et je suis satisfait de ma performance. Évidemment, on veut toujours aller plus vite,

mais compte tenu du peu d'expérience que j'ai avec la Focus, je suis très content. Ensuite, chaque participant reçoit des souvenirs de sa journée : un t-shirt de l'académie, mais surtout un trophée à l'effigie du fameux levier de frein à main. Quelle bonne idée, et quel belle façon d'immortaliser le tout dans nos mémoires. On nous remet aussi des 'badges ST' noirs et rouges, afin de remplacer celles qui se trouvent sur nos propres voitures. Une autre façon unique de se souvenir de cette journée! Au lieu d'être complètement rouge comme les badges d'origine, celles de l'académie sont noire et rouge. Un signe distinctif discret, mais que l'œil aiguisé saura reconnaître!



Les participants ne repartent pas les mains vides : un trophée et des badges exclusives sont remis à chacun.

J'ai ensuite pris quelques minutes pour remercier les instructeurs, qui nous ont fait vivre des moments incroyables, dans un décor tout aussi charmant. Le côté sombre de l'histoire, c'est que le Miller Motorsport Park, qui a reçu ses premiers bolides en 2006, cessera ses opérations à la fin de cette année. Harry Miller, qui a fondé le groupe qui réunit plusieurs concessionnaires, le MMP, une équipe de la NBA, des cinémas et d'autres entreprises, est décédé en 2009. Le seul de ses fils qui était amateur de courses est aussi décédé en août 2013. La famille Miller, qui n'est pas intéressée à continuer à perdre de l'argent avec cette piste, a décidé de cesser les opérations. Ça fait mal au cœur de penser que la piste, ses multiples installations neuves, la piste de motocross, le circuit de karting, la piste de 'rock crawling', les garages et tout seront à l'abandon après le mois d'octobre... Enfin, je salue mes coéquipiers de la journée, et reprend la route vers l'hôtel, afin de passer une nuit de repos

bien méritée. Après une escapade de vélo de montagne à Moab, il est temps pour moi de retourner à SLC, mon vol de retour pour Montréal est demain matin...



Le groupe de pilotes ce jour là...

Je savais qu'on pouvait aller voir sa propre Corvette se faire assembler sur la ligne de production, ou encore avoir accès à des journées en piste lors de l'achat de voitures exotiques, et encore, ces offres ne sont pas gratuites. Mais que le programme de l'académie Octane ST s'adresse aux acheteurs de voitures dont le prix entre 22000\$ et 35000\$ est vraiment impressionnant. Pour moi, ça montre bien que Ford est le constructeur parmi les 3 Grands de Detroit qui s'est le mieux tiré d'affaires de la récession, et ce constructeur est maintenant solidement tourné vers l'avenir, et prêt à faire vivre des aventures exaltantes à ses clients. Le lancement de la Focus RS en est un autre exemple éloquent. Espérons simplement que Ford au Canada arrive à offrir à ce programme la visibilité qu'il mérite auprès des acheteurs Canadiens. Afin que vous aussi, vous puissiez en profiter!

(En date du 18 août, le constructeur Chinois Geely a annoncé s'être porté acquéreur du complexe Miller Motorsport Park. Ford n'a pas donné d'indication si l'Académie se poursuivra à cette piste ou à un autre endroit, mais la deuxième option semble la plus plausible.)

Caractéristiques de la Fiesta ST :

197 HP à 6000 RPM

202 lb-pi de couple à 4200 RPM

Consommation réelle : 7.6L aux 100km

Caractéristiques intéressantes : possible de désactiver le système de stabilité, pneus d'été de 17po, transmission Getrag 6 vitesses, sièges en cuir et tissus Recaro, différentiel actif.

Âge des acheteurs de Fiesta ST, tiré d'un sondage du site www.fiestastforum.com

16-24 ans : 17%

25-34 ans : 44%

35-44 ans : 21%

45-54 ans : 9%

55-64 ans : 7%

65+ ans : 2%

SOUVENIRS DU MUSÉE FORD...



*** Crédits photos de cet article :

Ford Performance Racing School & Philippe Laprise.