

# Sport Flash

## CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES (CONDUCTEURS) « JAROS » ENCORE MAIS AUSSI ZANINI !



Sixième victoire de Championnat pour la Stratos, la 2<sup>e</sup> pour « Jaros ».



Avec 210 points contre 230 au leader et 200 à Darniche, Zanini s'accroche.



Vatanen ! Les meilleurs devraient se méfier dans 3 mois au R.A.C. !

Voir Jaroszewicz, qui dispose d'une Lancia Stratos — il en possède même trois ! — enlever le Rallye de... Pologne n'a certes rien d'étonnant. Le Champion local n'allait pas perdre l'occasion de distancer Bernard Darniche avant la pause estivale. Ce qui, par contre pourrait surprendre est bien la présence puis la performance de l'espagnol Zanini, dauphin de « Jaros » dans ce rallye comme d'ailleurs au classement provisoire du Championnat.

Déjà « montés » jusqu'à Ypres, Zanini et son ami Canellas, attirés par le gros coefficient (4) de l'épreuve polonaise avaient décidé de pousser jusqu'à Varsovie. Darniche absent, le calcul était bon, restait à savoir si les deux SEAT officielles, simplement révisées entre les deux épreuves tiendraient la distance. A Ypres, Canellas s'était classé second, ce fut cette fois au tour de Zanini ! Outre les deux SEAT 1800, pour contrer la Lancia rouge et blanche on trouvait tout un lot de... Fiat, allant du Coupé 124 R (ex « Jaros ») conduit par Stavowiack, aux Polski 125 officielles de Ciecierzinski, Komornicki, Bien, en passant par les « cousines » type Lada 1600. Intéressé par la « Coupe des Pays Socialistes », Renault sous la houlette de Patrick Landon présentait les trois R 17 Gordini de sa légion étrangère », Krupa le Polonais, Feriancz le Hongrois et Tchoubrikov le Bulgare, ainsi que la R 5 « kitée » du Polonais et acrobate Landsberg. Parmi les quelques 74 engagements — dont 59 équipages étrangers ! — on comptait aussi quelques Wartburg, Skoda, BMW voire même des Français audacieux comme Colin sur Ascona, Toussaint au volant d'une Kadett GTE ou encore Dulcy sur Porsche Groupe III.

Disputée en 2 nuits — avec une pause de 10 heures — et sur un parcours long de 1 589 km (dont près de 400 en « spéciales ») l'épreuve, avec départ et arrivée à Wroclaw, connut une première mi-temps des plus animées car, si Jaroszewicz prit bien les devants à la fin de la première épreuve, la Stratos, trahie par une plaque de gravillon sortait de la route dès le second sprint et plongeait loin au classement.

Zanini, qui n'en demandait pas tant, assurait aussitôt le relais suivi de Canellas. Les deux Espagnols changeaient même leur place jusqu'au moment où Canellas privé de ses freins (servo bloqué) devait baisser pavillon devant la 124 R de Stavowiack. Le Polonais de... rechange ne profitait guère de sa position puisque, gêné lui aussi par ses freins, il abandonnait peu après sur rupture d'une conduite d'huile. Zanini, très attentif à la « glissance » de cette première nuit, refaisait

aussitôt surface. Quant à la menace Renault, elle avait déjà perdu de sa virulence. Dès la 7<sup>e</sup> spéciale Feriancz avait dû abandonner (transmission) et dans la 13<sup>e</sup> épreuve, c'est Krupa qui, après avoir dû changer son pont, fracassait sa suspension avant lors d'une (seconde) sortie de route. Esseulé, Illia Tchoubrikov ne connaissait qu'un court sursis. Il allait s'arrêter (27<sup>e</sup> épreuve) : pont cassé.

Profitant d'un ciel clément, Jaroszewicz revenait à la cravache et sur des routes pratiquement sèches à 90 %, la Stratos résorbait vite son retard. Dès la 21<sup>e</sup> épreuve — il y en avait presque le double au programme — le Polonais avait repris la première place. Rien que sur la longue (48 km) et rapide (21 à 23' pour les meilleurs) « spéciale » constituée d'une double boucle en montagne, la Stratos récupérait une minute pleine sur la SEAT. En bon tacticien et en parfait comptable, Zanini manifestement se contentait des 60 points de la seconde place. Jaroszewicz, lui, avait raison de maintenir son rythme car une erreur de lecture de son carnet de bord lui coûtait 3 minutes à un contrôle. C'est avec 1'53" d'avance sur la SEAT que la Lancia passait quand même la ligne. Troisième, la Polski de Kormonicki — à plus de 20' — précédait la Lada de Giraukas venu pallier la défaillance de son leader Brundzawa, en panne d'alternateur. Ciecierzinsky (Polski) prenait la 5<sup>e</sup> place devant la première voiture n'appartenant pas au groupe Fiat, l'Opel Kadett GTE de Spiro. Le Français Dulcy, assez loin au Scratch, se consolait avec la victoire en Groupe III.

En encadrant la Skoda S de Hame, les « Renault-Est » avec Tchoubrikov et Krupa au 3<sup>e</sup> rang prenaient une petite revanche dans le rallye roumain du Danube, mais si ce résultat est important dans le contexte de la Coupe des Pays de l'Est, il ne devait avoir aucune incidence directe sur la hiérarchie actuelle du Championnat d'Europe.

Un mot enfin pour signaler — hors Championnat s'entend — le bel allant des Ford Escort RS 1800 et la forme des principaux leaders. C'est Makinen qui, devançant Clark, enlevait le difficile Rallye Sud Africain Total (5 arrivants pour 87 partants !) alors qu'« at home » le jeune Vatanen enlevait dans la foulée le « Jim Clark Rally » (2<sup>e</sup> Russel-Brookes) et le Tour de Grande-Bretagne qui avait vu les efforts — vains cette année — d'un certain James Hunt et aussi la rentrée d'un certain Denny Hulme !

Martin HOLMES.