

CHAMPIONNAT  
DU MONDE  
DES RALLYES  
III<sup>e</sup> manche



SAFARI RALLY  
23-27 mars

# «JUMBÔ» A MANGÉ DU LION

par Jean  
Etchegarry

\* Sobriquet donné par Jean Todt à Jean-Pierre Nicolas.



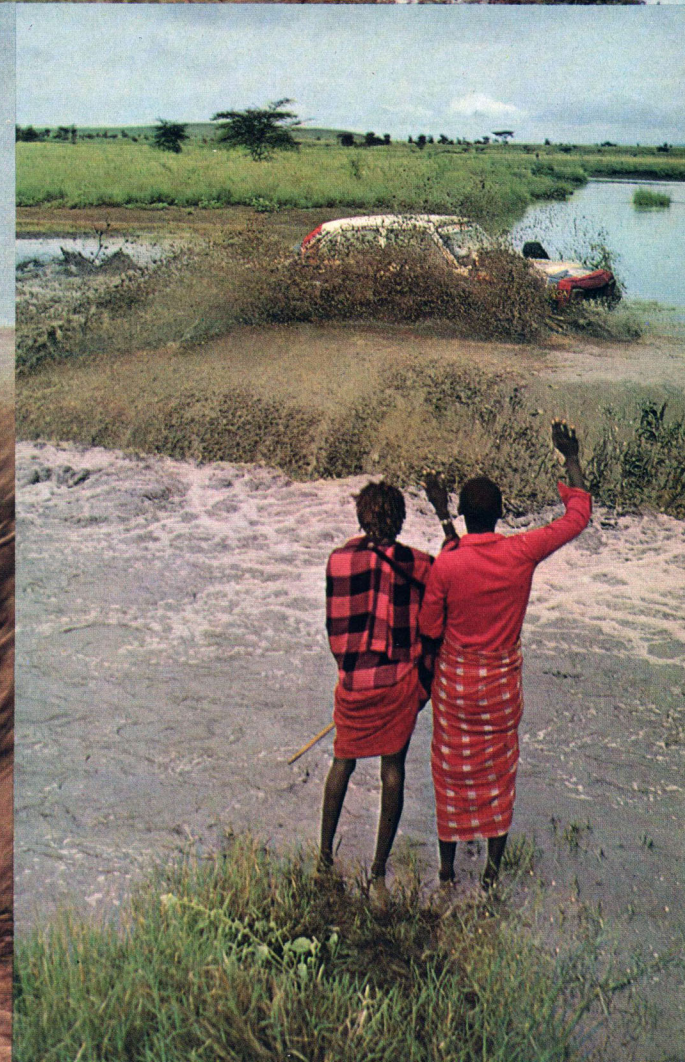
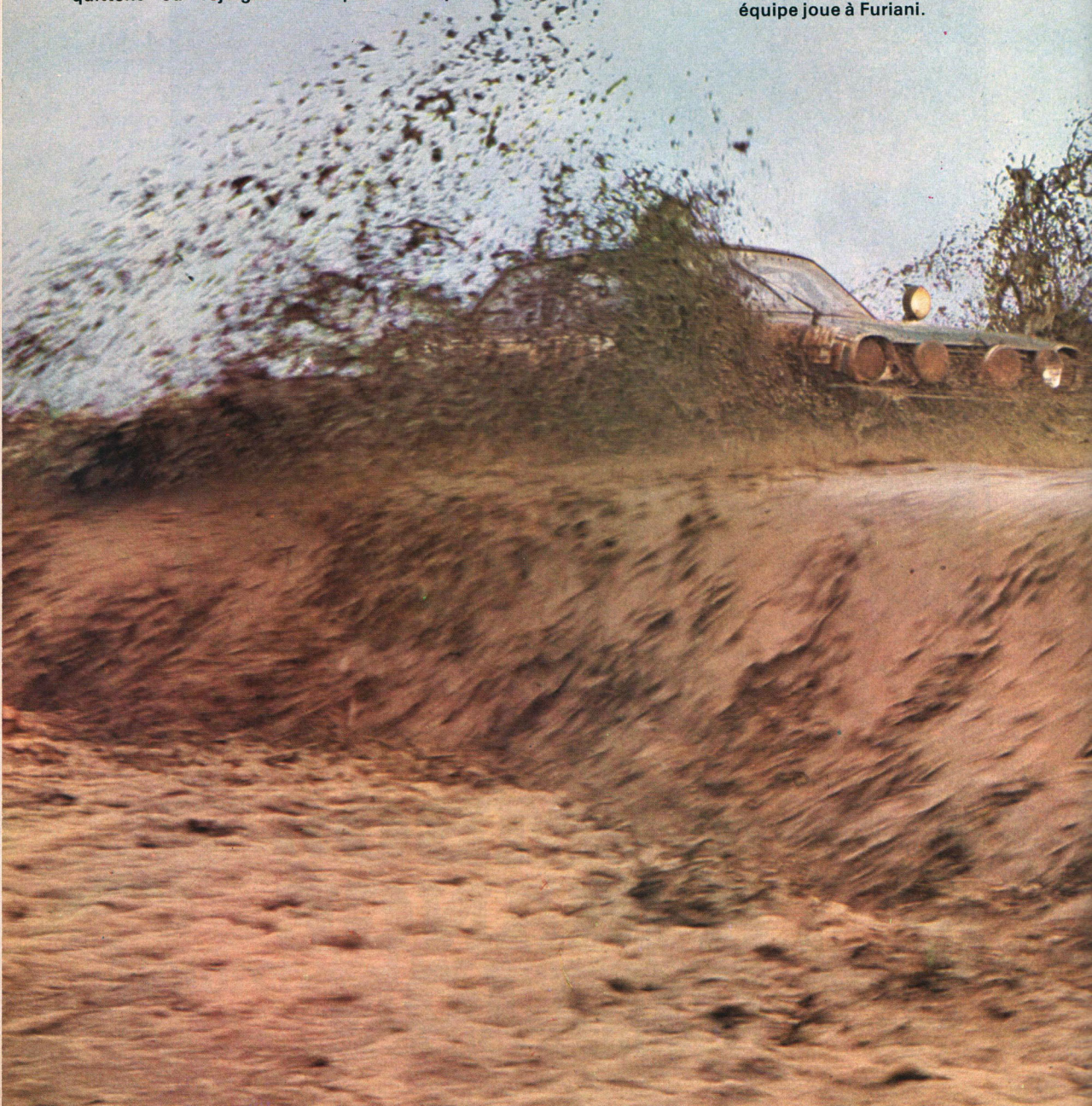
L'immense immeuble de Marshalls Limited, importateur Peugeot au Kenya, n'est guère éloigné du centre nerveux du Safari Rally, au cœur de Nairobi. Quelques centaines de mètres tout au plus. Si ce n'était la formidable hauteur du Kenyatta Conference Center, tour dont les multiples étages sont autant de pagodes renversées, on pourrait apercevoir depuis l'ambassade de Sochoux la longue bande de pelouse cramoisie, par laquelle les concurrents du Safari quittent ou rejoignent le parc

fermé. Celui-ci est délimité par une esplanade dallée, qui s'étend au pied de la tour qui porte le nom du premier personnage du Kenya, le Président Mzee Jomo Kenyatta. Tout autour de cette ligne de départ et d'arrivée, ce genre de campus ombragé grouillera quelques jours avant et après le « Happy Easter » (les fêtes de Pâques) d'une foule bigarrée: des visages d'ébène, comme des têtes d'épingle émergeant de taches de couleurs vives. Il y a trois jours, lorsque le départ du 26<sup>e</sup> Safari a

été donné au pied du Kenyatta Center, les représentants de l'ordre, armés de leur traditionnel mais néanmoins inquiétant gourdin, sorte de manche de pioche évasé dans sa partie inférieure, ont eu bien du mal à contenir cette foule enthousiaste à l'intérieur des barrières qui les séparaient de leurs idoles. Il faut savoir que pour la population de Nairobi, le Safari revêt une importance au moins égale à celle qu'attachent les Bastiais à une demi finale de Coupe de l'UEFA de football, lorsque leur équipe joue à Furiani.



*Kallstrom (Datsun) deuxième à l'issue de la seconde étape (en haut); en bas, le Tanzanien Bert Shankland, traditionnel animateur du Safari, fut trahi par le moteur de sa Peugeot.*







Au début de cette nuit du dimanche 26 au lundi 27 mars, Nairobi est calme. Demain vers midi, on connaîtra le nom du vainqueur du Safari. Dans la rue, au pied des bâtiments de la société Marshalls, des flaques d'eau miroitent dans la lueur des lampadaires. De grosses gouttes s'écrasent sur le bitume. Un gardien, son inévitable baton pressé sur sa poitrine, fait les cent pas sur le trottoir. Une porte dérobée crache un rai de lumière. Six étages plus haut, une cuisine improvisée laisse échapper des odeurs de bacon et d'œufs frits. Un garçon, les bras chargés de verres vides, pousse une porte à double battants.

### Dans la moiteur du « boardroom »

Dans une grande salle de réunions, nous reconnaissons Gerald Allegret, le Directeur du service compétition Peugeot, qui fait les cent pas, les mains croisées derrière le dos, profondément plongé dans d'indéchiffrables pensées. Des dizaines de personnes sont assises autour d'une grande table, suspendues aux nouvelles que dispense de temps à autre la voix nasillarde d'un poste émetteur-récepteur. Près de la radio, Paddy Cliff, aujourd'hui responsable de Marshalls, ancien équipier de Nowicki, ce Polonais qui a gagné deux fois, en sa compagnie, le Safari au volant d'une 404 en 1963 et 1968. Et aussi beaucoup de bénévoles.

Une immense carte d'état-major, qui figure le parcours du Safari, est fixée au mur. Ce soir, les épingles de couleur qui désignent les équipes d'assistance, les avions et bien sûr les pilotes de la marque de Sochaux encore en course, sont fichées au niveau du Contrôle Horaire n° 64 d'Isiolo, à environ 60 % du tracé de la troisième et dernière étape. Si Gerald Allegret transpire, ce n'est pas seulement parce que les portefenêtres largement ouvertes sur la terrasse de l'immeuble laissent entrer un air moite. C'est aussi parce qu'il sait que Jean-Pierre Nicolas, pour l'instant deuxième à 11 minutes de la Datsun Violet d'Harry Kallstrom, peut encore apporter la victoire à Peugeot. Tout à l'heure, vers 16 h 30, au départ de cette dernière et décisive étape, Jean-Pierre était classé troisième ex-aequo avec Preston (Porsche 911 SC), à 19' d'Aaltonen alors leader, et à 16' de Kallstrom deuxième. Aaltonen, d'abord pris au piège de la boue, puis retardé lorsque des camions eux aussi embourbés bloquaient la piste, avait cédé du terrain. Nicolas et Preston étaient alors revenus à 13' de la Datsun de tête. Le Marseillais était plus tard débarrassé de la menace du jeune Kenyan lorsque ce dernier cassait, comme Waldegaard d'ailleurs, un demi-arbre de transmission. Alors que le Safari n'avait plus que 500 km à vivre, on allait sans doute assister à un final digne d'un Grand Prix. La Peugeot avait en effet à Isiolo grignoté encore deux petites minutes à la Dat-un.

Dans le « Boardroom » Peugeot, Gerald Allegret a empoigné le micro. « Dites à Jean-Pierre de mettre toute la gomme », commande-t-il à une équipe d'assistance perdue quelque part au pied du Mont Kenya.

La plupart des témoins ne comprend pas le Français, mais sent, au ton autoritaire de la voix, qu'il se passe quelque chose. « — Des nouvelles de Timo? » (Makinen) reprend M. Allegret. — « Non, aucune », reprend en français une voix mystérieuse dans la radio. Il y a une heure environ, nous avions appris que le Coupé 504 V6 de Makinen, alors sixième, avait été réduit au silence du côté de Thomson's Falls, amortisseur et demi-arbre de roue cassés. Le grand Timo et son coéquipier Jean Todt ne devaient pas être à la fête, en attendant la voiture d'assistance partie les dépanner. On ne saura que plus tard que la piste étant dans cette zone couverte de boubiers, le Saint-Bernard, qui s'était perdu maintes fois, n'avait rejoint que très difficilement les deux hommes en panne. Une fois sur place, on avait tenté de démonter un demi-arbre sur la voiture d'assistance, mais cela s'était avéré impossible : les boulons étaient rouillés. Ainsi, après sept heures d'efforts dans une solitude hostile, Makinen et Todt avaient-ils fini par renoncer : ils avaient dépassé le délai de mise hors-course.

Une fin que l'équipage du Coupé n° 1 ne méritait certainement pas, après avoir été les héros de la deuxième étape, lorsque Timo avait réalisé un véritable festival dans les montagnes voisines du Kilimandjaro, les fameuses Taita Hills où Bjorn Waldegaard, alors leader avec rien moins que 43' d'avance sur deux Datsun, avait perdu le Safari lorsqu'il avait cassé sa suspension arrière. Le pauvre Makinen, remonté en troisième position à portée de tir des Datsun, avait dû faire échanger son pont arrière, puis avait cassé dans la fange une bielette de direction, ce qui l'avait rejeté à la septième place au terme de la deuxième étape, puis à la sixième après l'abandon de la Datsun de Mehta, moteur cassé, au début de la troisième.

— « Comment va Simo ? » reprend Gerald Allegret, s'inquiétant du sort de Lampinen qui pilote le troisième Coupé V6.

— « Tout va bien pour lui maintenant : ses ennuis de carburateur sont réparés. » Le crachotement de la radio succède à cette bonne nouvelle. Mais le patron est tout de même contrarié : « Il est à craindre que Timo doive abandonner, lâcheté. Cela va nous priver du prix par équipe. C'est très important au Safari... »

Quelques mots crachés par la radio vont redonner le sourire à M. Allegret. « Kallstrom is stopped between Isiolo and Meru, with rear diff broken », entend-on. (1).

— Ça y est, dit quelqu'un, Jumbo est passé devant ! »

— M... dit sobrement M. Allegret. Il se reprend, et empoigne vivement le micro.

« Ici Gerald Allegret. Pouvez-vous me confirmer cette information ? »

— Oui, oui, répond précipitamment une voix en français. Kallstrom a arraché toute sa suspension arrière. C'est fini pour lui. Jumbo a pris la tête. Nous venons de le voir à l'assistance. Par contre, nous ne savons pas quelle est maintenant son avance sur Aaltonen...

Le patron se tourne vers nous. Un coup de fil à la salle de presse nous informa aussitôt : Nicolas compte à Meru (CH 65) 396 pts de pénalisation (c'est-à-dire 6 heures 36 minutes), Aaltonen 405 et Preston 426. La Peugeot précède donc la Datsun de 9' et la Porsche de 30'.

« Pour Preston, commente M. Allegret, je ne m'inquiète pas trop. Mais gare à Aaltonen. Quant à Jean-Pierre, il va devoir en mettre un sacré coup de manivelle ! »

Il est préoccupé, à mi-chemin entre la satisfaction qu'il éprouve de voir l'une de ses voitures en tête, et franchement il ne s'y attendait guère, et la crainte de la menace Datsun. Sur cette piste grasse, collante, où la moindre flaque d'eau peut dissimuler une pointe de rocher aussi affûtée que la lame d'un couteau, tout peut encore arriver. 9 minutes d'avance dans les derniers 400 kilomètres, ce n'est rien du tout. Raunon Aaltonen, qui n'a pas perdu espoir, bien au contraire, le sait bien lui aussi. Ce vieux renard de Finlandais qui a pris part à son premier Safari en 1962, a frôlé de peu la victoire l'an dernier, se contentant de la deuxième place derrière Bjorn Waldegaard.

### Pérette et le pot-au-lait

Cette année, il n'a dû qu'à la malchance de ne pas être en tête. Embourbé deux fois, puis cette stupide histoire avec un camion, du côté de Molo (CH 60). Sans cela, il serait devant, confortablement. Mais il sait également que c'est cela le Safari. Comme disait Jean Todt : « Il faut être celui qui connaît le moins d'ennuis. »

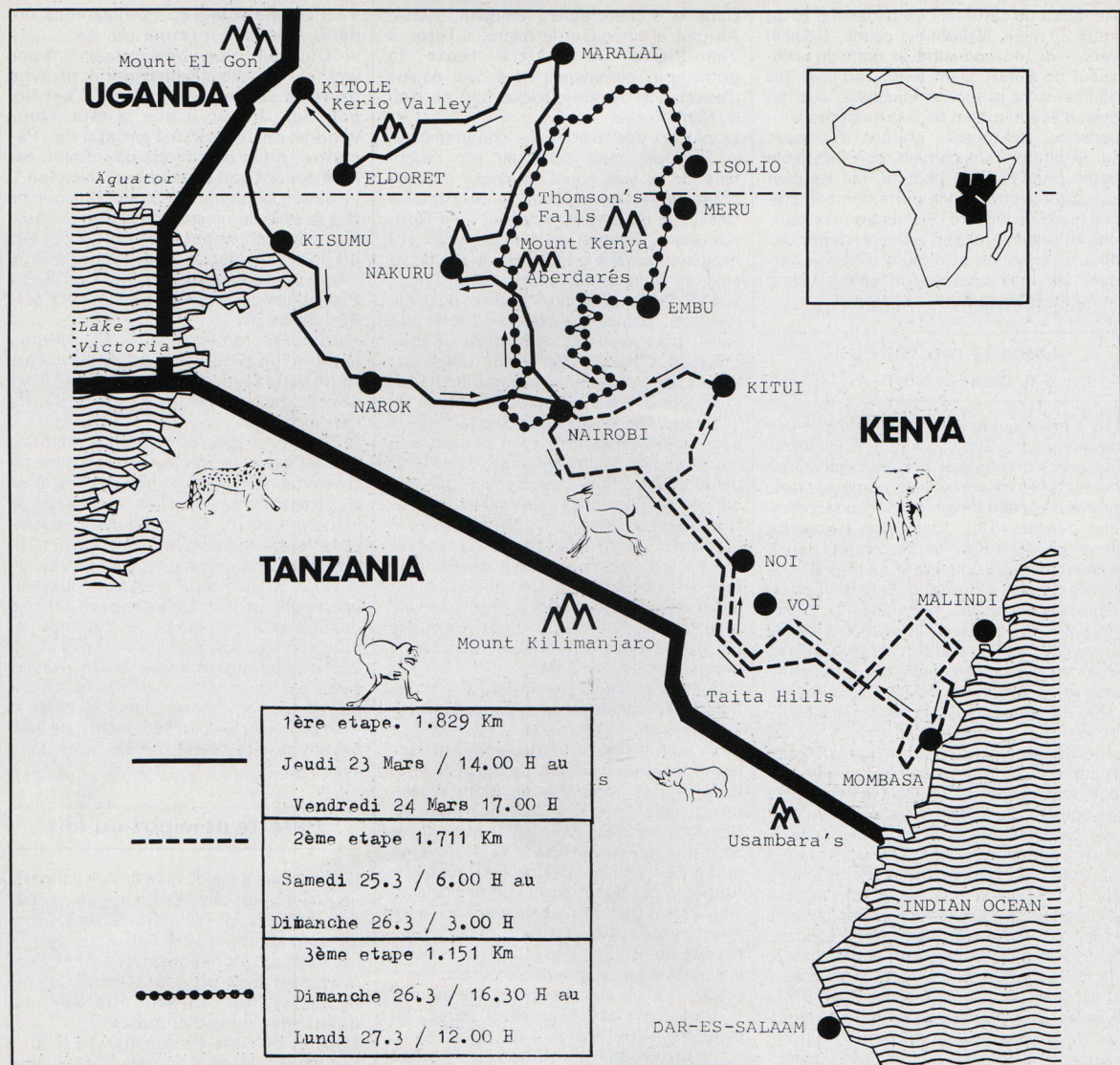
Dans sa nouvelle Datsun 160 J-PA 10, à laquelle il a donné le baptême de la course cette année, Rauno croit en ses chances. La japonaise encaisse merveilleusement les chocs entre les pierres, s'extrait désormais avec la plus grande facilité des chausse-trappes de la boue. Rien ne peut plus l'arrêter. Nicolas va être une proie facile. La preuve ? à Nyeri, contrôle horaire n° 70, le retard d'Aaltonen sur la Peugeot est descendu de 9 à 6 minutes. S'il accuse encore un maigre retard sur Jean-Pierre à ce stade de la course (on n'est plus qu'à trois heures de l'arrivée), Rauno l'a rejoint sur la route. Jean-Claude Lefebvre et Lofty Drews, les coéquipiers respectifs des deux hommes qui ont désormais jeté toutes leurs dernières forces dans la bataille, pointent ensemble à Nyeri. Nicolas ignore encore le montant de son crédit sur la Datsun. La voyant à ses côtés, il sait que son avance ne doit pas peser bien lourd.

Aaltonen aperçoit le regard inquiet du Français. Lui, il est confiant au contraire. Il sait qu'il va gagner. Il décide de porter un

(1) Kallstrom est arrêté entre Isiolo et Meru, pont arrière cassé.

Waldegaard comptait 43 minutes d'avance à la fin de la première étape. Une erreur de navigation puis une crevasse ont mis fin aux espoirs d'Aaltonen (Datsun).





nouveau coup au moral de « Jumbo ». Il embraye sans ménagements, arrache sa Datsun et attaque les premiers lacets de la piste boueuse devant la 504. Nicolas se lance à ses trousses. Il ne pourra pas tenir la cadence de Rauno.

« On venait de me changer les plaquettes de l'assistance, expliquera-t-il plus tard. J'ai dû attendre une trentaine de kilomètres qu'elles veuillent bien se roder... »

Dans la Datsun, c'est l'euphorie. « Ces dix minutes, on va les reprendre d'ici à Makuyu » (CH 72) dit Aaltonen à Drews. Ce dernier, qui connaît le Kenya comme sa poche, coéquipier d'une expérience exceptionnelle au Safari, sourit à son tour. Un changement de route en Y se présente. « A droite ! » crie le Kenyan. Aaltonen fonce. Mais soudain les abords de la piste sont déserts. Plus de specta-

teurs, si nombreux depuis le départ du rallye sur le parcours. Drews est inquiet. Il vérifie ses notes.

« M..., aboie-t-il. Je me suis trompé. » Aaltonen fait un demi tour au frein à main. Il a déjà couvert six ou sept kilomètres sur le mauvais itinéraire. Nicolas a pris la bonne route, lui. « On a dû perdre six ou sept minutes », estime Drews.

Aaltonen serre les dents. L'attaque comme un forcené, au maximum de ses possibilités et de celles de sa voiture. L'inévitable va se produire au détour d'un virage. Une crevasse happe la roue avant droite de la Datsun. A cette allure, cela ne pardonne pas. La roue se bloque dans le trou, et l'auto part en tonneaux mais retombe sur ses roues.

Aaltonen remet la première, accélère, et fonce de plus belle. Mais la direction n'obéit plus à son pilote, et le pont arrière

émet des bruits inquiétants. Il faudra changer le boîtier de direction et le différentiel à la prochaine assistance. Maintenant, c'est fini. Rauno ne gagnera pas cette année, d'autant que Preston, du coup, s'est emparé de la troisième place.

Nicolas ignore tout de la mésaventure d'Aaltonen. Mais au fur et à mesure que le but se rapproche, il commence à croire à sa bonne étoile. Et il a raison : lorsqu'il heurte sur la route qui le ramène à Nairobi une voiture qui fait demi-tour sur la nationale, cette bonne étoile va encore, une dernière fois, veiller sur lui. Il pourra repartir aussitôt, et cueillir une demi heure plus tard sa deuxième victoire en championnat du monde en deux participations. Le roi des neiges de Monte-Carlo était aussi celui de la boue du Kenya.

Cette année, « Jumbo » a dû manger du lion !

#### Classement à l'issue de la première étape

1. Waldegaard-Thorszelius (Porsche 911 SC), 153 minutes de pénalisation ; 2. Aaltonen-Drews (Datsun 160 J-PA 10) et Kallstrom-Billstam (Datsun Violet), à 43' ; 4. Makinen-Todt (Peugeot 504 V6), à 45' ; 5. Mehta-Doughty (Datsun 160 J-PA 10), à 48' ; 6. Nicolas-Lefebvre (Peugeot 504 V6), à 51' ; 7. Preston Jr-Lyall (Porsche 911 SC), à 57' ; 8. Lampinen-Liddon (Peugeot 504 V6), à 1 h 02' ; 9. Remtulla-Jivani (Datsun Violet), à 1 h 19' ; 10. Fowkes-Kaiser (Mercedes 280 E), à 2 h 21' ; 11. Shankland-Barton (Peugeot 504 injection), à 2 h 29' ; 12. Kirkland-Bates (Datsun Violet), à 2 h 46' ; 13. Iwashita-Nakahara (Datsun Violet) ; 14. Zasada-Krupa (Mercedes 280 E) ; 15. H.P. Ruedin-Ender (Mitsubishi Colt Lancer) ; etc.

#### Classement à l'issue de la deuxième étape :

1. Aaltonen-Drews (Datsun 160 J-PA 10), 4 h 40' de pénalisation ; 2. Kallstrom-Billstam (Datsun Violet), à 3' ; 3. Nicolas-Lefebvre (Peugeot 504 V6), et Preston Jr-Lyall (Porsche 911 SC), à 19' ; 5. Mehta-Doughty (Datsun 160 J-PA 10), à 30' ; 6. Waldegaard-Thorszelius (Porsche 911 SC), à 47' ; 7. Makinen-Todt (Peugeot 504 V6), à 1 h 02' ; 8. Zasada-Krupa (Mercedes 280 E), à 3 h 39' ; 9. Lampinen-Liddon (Peugeot 504 V6), à 3 h 55' ; 10. Hellier-Shah (Datsun Violet), à 6 h 11' ; 11. H.P. Ruedin-Ender (Mitsubishi Colt Lancer), à 6 h 34' ; 12. Tundo-Haworth (Ford Escort RS 1800), à 6 h 41' ; 13. Shah-Eisha (Datsun Violet), à 7 h 21' ; 14. Patel-Patel (Mitsubishi Colt Lancer), à 8 h 49' ; 15. Rai-Lochab (Datsun), à 9 h 12' ; etc.

#### Classement final :

1. Jean-Pierre NICOLAS - Jean-Claude LEFEBVRE (Peugeot 504 Coupé V6, pneus Michelin, huile et carburant Esso), 498 pts de pénalisation ; 2. Vic Preston Junior-J.S. Lyall (Porsche 911 SC), 535 pts ; 3. Rauno Aaltonen-« Lofly » Drews (Datsun 160 J-PA 10), 550 pts ; 4. Bjorn Waldegaard-Hans Thorszelius (Porsche 911 SC), 588 pts ; 5. Simo Lampinen-Henry Liddon (Peugeot 504 Coupé V6), 817 pts ; 6. Zasada-Krupa (Mercedes 280 E), 930 pts ; 7. Hellier-Shah (Datsun Violet), 1106 pts ; 8. Tundo-Haworth (Ford Escort RS 1800), 1134 pts ; 9. Shah-Eisha (Datsun 710), 1244 pts ; 10. H.P. Ruedin-Ender (Mitsubishi Colt Lancer), 1250 pts ; 11. Ruedin-Khan (Mitsubishi Colt Lancer), 1598 pts ; 12. P.S. Choda-Mrs P. Choda (Mitsubishi Colt Lancer), 1601 pts ; 13. Denis-Tilbury (Toyota Carina), 1712 pts.

**Groupe 2 (Tourisme) :** 1. Aaltonen ; 2. Zasada ; 3. Hellier ; 4. Shah ; 5. H.P. Ruedin ; 6. R. Ruedin ; 7. P.S. Choda ; 8. Denis.

**Groupe 4 (G.T.) :** 1. Nicolas ; 2. Preston ; 3. Waldegaard ; 4. Lampinen ; 5. Tundo.

**Groupe 2 classe 1 :** 1. H.P. Ruedin

**Groupe 2 classe 2 :** 1. Aaltonen

**Groupe 4 :** Nicolas

Le prix par équipes (3 voitures officielles désignées à l'avance) n'a pas été attribué.

#### Les principaux abandons

- 1ère étape :**
- Collinge (Peugeot 504 gr.1), accident.
  - Joginder (Mercedes 280 E), moteur cassé, de l'eau ayant pénétré dans les cylindres.
  - Cowan (Mercedes 280 E), moteur cassé, de l'eau ayant pénétré dans les cylindres.
  - Barbour (Ford Escort RS 1800), moteur cassé.
  - Popineau (Citroën CX), moteur cassé (segmentation).
  - Dulcy (Porsche Carrera 2,7 l), embourbé, puis hors course.
  - Herrmann (Opel Kadett GTE), surchauffe.

#### 2<sup>e</sup> étape :

- Fowkes (Mercedes 280 E), moteur cassé, de l'eau ayant pénétré dans les cylindres.
- Remtulla (Datsun Violet), allumage électronique déréglé.
- Kirkland (Datsun Violet), bielle coulée.
- Iwashita (Datsun Violet), collision avec une voiture TV.
- Davinder (Opel Kadett GTE), collision avec un camion.
- Shankland (Peugeot 504 injection), moteur cassé.

#### 3<sup>e</sup> étape :

- Mehta (Datsun 160 J-PA 10), moteur cassé.
- Makinen (Peugeot 504 V6), demi-arbre de roue, puis hors course.
- Kallstrom (Datsun Violet), train arrière arraché.

(68 voitures au départ, 13 à l'arrivée.)



#### CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES POUR MARQUES

MARQUES	Monte-Carlo 21-28/1	Suède 10-12/2	Safari 23-27/3	Portugal 18-23/4	Acropole 27/5-2/6	1000 Lacs 25-27/8	Québec 14-17/9	San Remo 4-7/10	Bandama 18-23/10	Corse 4-5/11	RAC 19-23/11	TOTAL PROVISoire
Porsche	18	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Fiat	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
Ford	—	18	7	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Opel	10	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
Lancia	8	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Peugeot	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Renault	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
Datsun	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Mercedes	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Volvo	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Volkswagen	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Saab	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Mitsubishi	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5

Le barème des points est le suivant :

— au scratch : 10-9-8-7-6-5-4-3-2-1

— au groupe : 8-7-6-5-4-3-2-1

Ces points sont cumulables. Mais seules les voitures classées dans les dix premiers marquent des points pour le championnat. Pour chaque marque, seule la voiture la mieux classée au classement général est prise en considération.

#### COUPE F.I.A. DES CONDUCTEURS DE RALLYE

CONDUCTEURS	Monte-Carlo	Marlboro Arctic	Suède	Safari	Portugal	Acropole	Scottish	Total	Pologne	1000 Lacs	Québec	San Remo	Southern Cross	Giro d'Italia	Bandama	Corse	RAC	TOTAL PROVISoire
1. Nicolas	9	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
2. Waldegaard	—	—	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
3. Vatanen	—	9	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
4. Alen	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
5. Ragnotti	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Toivonen	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Mikkola	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Preston	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
9. Aaltonen	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Fréquelin	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
11. Rohrl	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Saari	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Blomqvist	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Lampinen	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
15. Darniche	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Vaananen	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
17. Andruet	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Geitel	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Zasada	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

• La Coupe FIA des conducteurs de rallye retient les résultats des épreuves du championnat du monde des marques, ceux des rallyes de championnat d'Europe à coefficient 4 (Marlboro Arctic, Scottish et Pologne) et enfin ceux de rallyes dits de « grande notoriété », au maximum 5, en 78, il s'agira du Total Rallye (Afrique du Sud), Southern Cross Rally en Australie et du Giro d'Italia.

• Seuls les cinq meilleurs résultats des rallyes du premier groupe, les deux meilleurs du second et le meilleur du troisième groupe seront pris en considération lors de l'établissement du classement.

• A noter que la participation à une épreuve du championnat d'Europe à coefficient 4 est nécessaire. Si ce n'était pas le cas, le pilote devrait déduire son MEILLEUR résultat dans une épreuve du championnat du monde.



# **SAFARI RALLY 78**

# **NOUVELLE**

# **VICTOIRE**


# **PEUGEOT 504**



© EFFIVENTE

## **PALMARES**

- 1<sup>er</sup> Nicolas-Lefebvre (Peugeot 504 coupé V6).**
- 2<sup>e</sup> Preston - Jr. Lyall (Porsche).**
- 3<sup>e</sup> Aaltonen-Drews (Datsun).**
- 4<sup>e</sup> Waldegaard-Thorszelius (Porsche).**
- 5<sup>e</sup> Lampinen-Liddon (Peugeot 504 coupé V6).**

Peugeot fait confiance à 

**504 PEUGEOT**



*Jean Etchegaray*

RAJDOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA III RUNDA

RAJD SAFARI

23-27 marca 1978

## „JUMBO”\* WALCZYŁ JAK LEW

\*Przezwisko nadane Jean-Pierre’owi Nicolasowi przez - Jeana Todta.

Okazały budynek Marshalls Limited, importera marki Peugeot w Kenii, znajduje się w centrum Nairobi, niedaleko rozgorączkowanego centrum Rajdu Safari. Co najwyżej kilkaset metrów. Gdyby nie Kenyatta Conference Center, imponujący wieżowiec o licznych piętrach przypominających odwrócone pagody, można by dostrzec z siedziby Peugeota długą linię poczerwieniałych trawników, którymi zawodnicy wjeżdżają i wyjeżdżają z parku zamkniętego. Teren ten jest ograniczony placem, nad którym góruje pomnik najważniejszej osoby w Kenii – Prezydenta Mzee Jomo Kenyatty.

Teren wokół linii startu i mety, rodzaj ocienionego dziedzińca, kilka dni przed i po „Happy Easter” (Święta Wielkanocne) będzie się roić od różnobarwnego tłumu – hebanowe twarze, jak główki od szpilek wystające z kolorowych plam. Trzy dni temu, kiedy 26 Rajd Safari wystartował spod Kenyatta Center, strażnicy uzbrojeni w swoje tradycyjne pałki (rodzaj trzonka od kilofa szerszego u nasady) mieli spore kłopoty, by utrzymać rozentuzjasmowany tłum za barierkami dzielącymi go od swoich idoli. Warto wiedzieć, że dla mieszkańców Nairobi rajd ma podobne znaczenie jak dla Korsykan półfinał Pucharu UEFA, rozgrywany przez ich drużynę w Furiani.

Początek nocy z niedzieli 26 na poniedziałek 27 marca - w Nairobi panuje spokój. Jutro koło południa poznamy nazwisko zwycięzcy Rajdu Safari. Na ulicy, u stóp budynków Marshalls Limited, kałuże lśnią w blasku latarni. Ciężkie krople rozbijają się o asfalt. Strażnik, ściskając mocno swoją nieodłączną pałkę, przemierza chodnik tam i z powrotem. Przez tajemnicze drzwi wydostaje się promyk światła. Sześć pięter wyżej, z prowizorycznej kuchni roznosi się zapach bekonu i smażonych jaj. Jakiś chłopak obładowany pustymi szklankami popycha dwuskrzydłowe drzwi.

### **Wilgoć sali posiedzeń**

W dużej sali posiedzeń rozpoznajemy Geralda Allegreta, Dyrektora Peugeot Sport. Głęboko zamyślony, chodzi tam i z powrotem z dłońmi splecionymi za plecami. Kilkadziesiąt osób siedzi przy dużym stole nasłuchując wiadomości, które od czasu do czasu podaje przez radiostację nosowy głos. Obok aparatu Paddy Cliff, dziś menedżer w Marshallsie, a dawniej pilot z załogi Nowickiego - tego Polaka, który dwukrotnie wygrał Rajd Safari, w 1963 i 1968 r., za kierownicą Peugeota 404. Poza nimi siedzą tam również liczni wolontariusze.

Wielka mapa sztabowa z trasą rajdu wisi na ścianie. Dziś wieczorem kolorowe pinezki, które oznaczają ekipy serwisowe, samoloty i oczywiście załogi Peugeota na trasie, są przypięte na wysokości Punktu Kontroli Czasu nr 64 w Isiolo. Jest to około 60% trasy trzeciego, a zarazem ostatniego etapu. Gerald Allegret się poci, ale powodem tego nie są tylko szeroko otwarte drzwi na



taras, przez które wpada wilgotne powietrze. Allegret wie, że Jean-Pierre Nicolas, na razie drugi - 11 minut za Datsunem Violet Harry'ego Kallstroma - może jeszcze zapewnić zwycięstwo Peugeotowi. Wcześniej, koło 16:30, przy wyjeździe na ten ostatni, decydujący etap, Jean-Pierre był klasyfikowany na trzecim miejscu ex-aequo z Prestonem (Porsche 911 S.C.), ze stratą 19 minut do lidera Aaltonena i 16 do Kallstroma. Ale Aaltonen najpierw zakopał się w błocie, a następnie opóźniony przez ciężarówkę, które również ugrzęzły blokując drogę, ustąpił pola. Nicolas i Preston odrobili stratę do 13 minut do prowadzącego Datsuna. Marsylczyk pozbył się później zagrożenia również ze strony młodego Kenijczyka, kiedy ten złamał półoś napędową, podobnie zresztą jak Waldegaard. Zostało już tylko 500 km rajdu do pokonania i bez wątpliwości mieliśmy być świadkami finału godnego wyścigu Grand Prix. W Isiolo Peugeot nadrobił kolejne 2 minuty w stosunku do Datsuna.

W sali posiedzeń Peugeota Gerald Allegret złapał mikrofon. **„Powiedzcie Jean-Pierre'owi, żeby docisnął gaz do dechy”**, polecił ekipie serwisowej znajdującej się gdzieś u stóp masywu Mount Kenia. Większość osób na sali nie zna francuskiego, ale czują po władcym tonie, że coś się dzieje. – **„Jakieś wieści o Timo?”** (Makinenie), pyta Allegret. – **„Nie, żadnych”**, odpowiada po francusku tajemniczy głos przez radio. Mniej więcej godzinę temu dowiedzieliśmy się, że Peugeot Coupé 506 V6 Makinena, wtedy na szóstej pozycji, zostało zatrzymane w okolicy Thomson's Falls przez złamane: amortyzator i półoś napędową. Wielki Timo i jego pilot Jean Todt, oczekując na samochód serwisowy, nie dotrą na uroczystą metę rajdu. Dopiero później dowiemy się, że trasa w tym rejonie była pokryta bagnami, a ekipa niosąca im pomoc wielokrotnie się zgubiła, nim dotarła do czekających mężczyzn. Zawodnicy sami próbowali zdemontować półoś, ale okazało się to niemożliwe – śruby były zardzewiałe. To dlatego, po siedmiu godzinach wysiłków na pustkowiu, Makinen i Todt zrezygnowali z rajdu – przekroczyli dopuszczalny limit spóźnienia w rajdzie.

Był to koniec, na który załoga Coupé nr 1 na pewno nie zasłużyła. Byli bohaterami drugiego etapu, w trakcie którego Timo dał prawdziwy popis w słynnych, sąsiadujących z Kilimandżaro, górach Taita Hills. Tam też Björn Waldegaard, wtedy lider rajdu z przewagą 43 minut nad obydwoma Datsunami, odpadł z walki o zwycięstwo, po tym jak połamał tylne zawieszenie. Biedny Makinen, wróciwszy na trzecią pozycję, tuż za Datsunami, najpierw musiał wymienić tylny most, a następnie złamał w błocie sworznię drążka kierowniczego, przez co spadł na siódme miejsce na koniec drugiego etapu. Na początku trzeciego wskoczył jednak na szóstą pozycję, po awarii silnika w Datsunie Mehty.

- **„Jak się trzyma Simo?”**, pyta ponownie Gerald Allegret, martwiący się o los Lampinena prowadzącego trzecie Coupé V6.

- **„Już wszystko w porządku, jego kłopoty z gaźnikiem zostały rozwiązane.”**

Po tej dobrej nowinie następują trzaski w radiu. Szef zespołu się jednak niepokoi: **„Nie wykluczam, że Timo będzie musiał zrezygnować, rzuca. To nas pozbawi nagrody zespołowej. A to bardzo ważne w rajdzie Safari ...”**.

Kilka słów wycharczanych przez radio przywrócić uśmiech na twarzy Allegreta. **„Kallstrom został zmuszony do zatrzymania się między Isiolo i Meru, rozwalony tylny most, słyhać.(1).**

- **„Świetnie, mówi ktoś, Jumbo przesunął się naprzód!”**

- **Cholera**, stwierdza powściągliwie Allegret. Zaraz łapie za mikrofon: **„Tu Gerald Allegret. Czy możecie potwierdzić tę informację?”**

- **Owszem**, szybko pada odpowiedź po francusku. **Kallstrom urwał całe tylne zawieszenie. To dla niego koniec. Jumbo wyszedł na prowadzenie. Przed chwilą widzieliśmy go w serwisie. Nie wiemy natomiast jaką ma teraz przewagę nad Aaltonenem...”**.



Szef odwraca się do nas. Szybki telefon do biura prasowego dostarcza nam informacje: na wysokości Meru (PKC 65) Nicolas ma 396 punktów karnych (co oznacza 6 godzin 36 minut spóźnienia), Aaltonen 405, a Preston 426. A więc Peugeot wyprzedza Datsuna o 9 minut i Porsche o 30.

**„Prestonem się zanadto nie martwię, mówi Allegret. Ale uwaga na Aaltonena. A Jean-Pierre będzie musiał się nieźle postarać.”**

Jest zatroskany - z jednej strony czuje satysfakcję widząc jeden ze swoich samochodów na czele rajdu, a nie spodziewał się tego, z drugiej zaś strony obawia zagrażającego Datsuna. Na tej śliskiej, lepkiej trasie, gdzie każda kałuża może skrywać fragmenty skał ostrych jak brzytwa, wszystko może się jeszcze zdarzyć. 9 minut przewagi na ostatnich 400 kilometrach ścigania to nic. Rauno Aaltonen również to wie i nie stracił jeszcze nadziei, wręcz przeciwnie. Ten szczywany lis, Fin, który pierwszy raz wziął udział w Rajdzie Safari w 1962 r., w zeszłym roku był bliski zwycięstwa, ale musiał zadowolić się drugim miejscem, za Björnem Waldegaardem.

### **Już był w ogródku**

W tym roku tylko pech sprawił, że Fin nie jest na prowadzeniu. Dwa razy się zakopał, potem ta idiotyczna sprawa z ciężarówką niedaleko Molo (PKC 60). Bez tego spokojnie jechałby na czele zawodów. Ale on dobrze wie, że taki jest właśnie Rajd Safari. Jak mówił Jean Todt: **"Należy być tym, który ma najmniej kłopotów."**

Rauno wierzy w swoją szansę, jadąc swoim nowym Datsunem 160 J-PA 10, któremu zapewnił chrzest bojowy w tym roku. Ten japoński samochód świetnie znosi wstrząsy na kamieniach i z niezwykłą łatwością wydobywa się z pułapek błotnych. Nic nie może go już zatrzymać. Nicolas będzie łatwą ofiarą. Dowód? W Nyeri (PKC nr 70) strata Aaltonena w stosunku do Peugeota zmalała z 9 do 6 minut. Jeśli Rauno miał jeszcze niewielkie opóźnienie w stosunku do Jean-Pierre'a w tym punkcie rajdu (zostało tylko 3 godziny do mety), to dogonił go potem po drodze. Jean-Claude Lefebvre i Lofty Drews, piloci obu kierowców wkładają resztę sił w ten ostatni odcinek. Nicolas nie zna swojej przewagi nad Datsunem, ale widząc go u swego boku rozumie, że przewaga nie jest zbyt duża.

Aaltonen zauważa zmartwiony wzrok Francuza. Sam jest bardzo pewny siebie. Wie, że wygra. Postanawia zadać kolejny cios morale "Jumba". Dociska gaz, jego Datsun wyrывa do przodu i wjeżdża na pierwsze zakosy błotnistej trasy przed Peugeotem 504. Nicolas rusza jego śladem. Nie daje rady utrzymać tempa Rauno.

**„Dopiero mi zmieniono klocki hamulcowe, wyjaśni później. Minęło ze trzydzieści kilometrów nim się dotarli...”**

W Datsunie euforia. **„Do Makuyu nadrobimy te sześć minut”** (PKC 72), mówi Aaltonen do Drewsa. Ten znający Kenię jak własną kieszeń pilot, o dużym doświadczeniu w Rajdach Safari, uśmiecha się. Dojeżdżają do rozwidlenia. **„W prawo!”**, krzyczy Kenijczyk.

Aaltonen pruje. Ale nagle okolice drogi robią się opustoszałe. Nie ma już widzów, tak licznych na całej trasie rajdu. Drews jest zaniepokojony, sprawdza swoje notatki.

**„Szlag !, wrzeszczy. Pomyliłem się!”** Aaltonen zawraca auto na ręcznym. Przejechał już sześć lub siedem kilometrów złą drogą. Nicolas natomiast wybrał właściwy skręt. **„Straciliśmy z sześć lub siedem minut”**, ocenia Drews.

Aaltonen zaciska zęby. Jedzie jak szalony, wyciskając maksimum możliwości z siebie i z auta. Na zakręcie wydarzy się nieuniknione. Przednie prawe koło Datsuna wpada w rozpadlinę w drodze. Przy tej prędkości nie ujdzie im to na sucho. Koło blokuje się w dziurze, auto koziołkuje, ale spada na koła.



Aaltonen wrzuca pierwszy bieg i dociska gaz. Ale kierownica nie jest mu posłuszna, most tylny wydaje niepokojące dźwięki. Na następnym serwisie trzeba będzie wymienić obudowę przekładni kierowniczej i przekładnię różnicową w tylnym moście. Teraz to już koniec. Rauno nie wygra w tym roku, a w dodatku, Preston dobrał się do niego i zepchnął go na trzecie miejsce.

Nicolas nic nie wie o pechu Aaltonena. Ale im bliżej jest celu, tym bardziej zaczyna wierzyć w swoją szczęśliwą gwiazdę. Ma rację – kiedy na drodze do Nairobi uderzy w zawracający samochód, ta gwiazda po raz kolejny nad nim czuwa. Będzie mógł od razu odjechać i pół godziny później odnieść swoje drugie zwycięstwo w tegorocznych mistrzostwach świata (przy drugim starcie). Król śniegu z Monte-Carlo okazał się również królem błota w Kenii.

W tym roku „Jumbo” walczył jak lew.

Str. 82

1 Etap - 1 829 km Czwartek 23 marca / godz. 14:00 do Piątek 24 marca / godz. 17:00
2 Etap - 1 711 km Sobota 25 marca / godz. 6:00 do Niedziela 26 marca / godz. 3:00
3 Etap - 1 151 km Niedziela 26 marca / godz. 16:30 do Poniedziałek 27 marca / godz. 12:00

Str. 83

#### **Klasyfikacja po zakończeniu pierwszego etapu:**

1. Waldegaard – Thorszelius (Porsche 911 SC), 153 minuty karne;
  2. Aaltonen – Drews (Datsun 160 J-PA 10) i Kallstrom – Billstam (Datsun Violet), + 43 min.;
  4. Makinen – Todt (Peugeot 504 V6), +45 min.;
  5. Mehta – Doughty (Datsun 160 J-PA 10), + 48 min.;
  6. Nicolas – Lefebvre (Peugeot 504 V6), +51 min.;
  7. Preston Jr – Lyall (Porsche 911 SC), +57 min.;
  8. Lampinen – Liddon (Peugeot 504 V6), + 1 godz. 2 min.;
  9. Remtulla – Jivani (Datsun Violet), +1 godz. 19 min.;
  10. Fowkes – Kaiser (Mercedes 280 E), +2 godz. 21 min.;
  11. Shankland – Barton (Peugeot 504 injection), + 2 godz. 29 min.;
  12. Kirkland – Bates (Datsun Violet), +2 godz. 46 min.;
  13. Iwashita – Nakahara (Datsun Violet);
  14. Zasada – Krupa (Mercedes 280 E);
  15. H.P. Ruedin – Ender (Mitsubishi Colt Lancer);
- ltd.

#### **Klasyfikacja po zakończeniu drugiego etapu:**

1. Aaltonen – Drews (Datsun 160 J-PA 10), 4 godz. 40 min. karne;
2. Kallstrom – Billstam (Datsun Violet), +3 min.;
3. Nicolas – Lefebvre (Peugeot 504 V6) i Preston Jr – Lyall (Porsche 911 SC), + 19 min.;
5. Mehta – Doughty (Datsun 160 J-PA 10), +30 min.;



6. Waldegaard – Thorszelius (Porsche 911 SC), +47 min.;
  7. Makinen – Todt (Peugeot 504 V6), +1 godz. 2 min.;
  8. Zasada – Krupa (Mercedes 280 E), +3 godz. 39 min.;
  9. Lampinen – Liddon (Peugeot 504 V6), +3 godz. 55 min.;
  10. Hellier – Shah (Datsun Violet), +6 godz. 11 min.;
  11. H.P. Ruedin – Ender (Mitsubishi Colt Lancer), +6 godz. 34 min.;
  12. Tundo – Haworth (Ford Escort RS 1800), +6 godz. 41 min.;
  13. Shah – Eisa (Datsun Violet), +7 godz. 21 min.;
  14. Patel – Patel (Mitsubishi Colt Lancer), +8 godz. 49 min.;
  15. Rai – Lochab (Datsun), +9 godz. 12 min.;
- ltd.

#### **Klasyfikacja końcowa:**

1. Jean-Pierre NICOLAS – Jean-Claude LEFEBVRE (Peugeot 504 Coupé V6, opony Michelin, olej i paliwo silnikowe Esso), 498 punktów karnych;
2. Vic Preston Junior – J.S. Lyall (Porsche 911 SC), 535 pkt.;
3. Rauno Aaltonen – „Lofty” Drews (Datsun 160 J-PA 10), 550 pkt.;
4. Björn Waldegaard – Hans Thorszelius (Porsche 911 SC), 588 pkt.;
5. Simo Lampinen – Henry Liddon (Peugeot 504 Coupé V6), 817 pkt.;
6. Zasada – Krupa (Mercedes 280 E), 930 pkt.;
7. Hellier – Shah (Datsun Violet), 1106 pkt.;
8. Tundo – Haworth (Ford Escort RS 1800), 1134 pkt.;
9. Shah – Eisa (Datsun 710), 1244 pkt.;
10. H.P. Ruedin – Ender (Mitsubishi Colt Lancer), 1250 pkt.;
11. Ruedin – Khan (Mitsubishi Colt Lancer), 1598 pkt.;
12. P.S. Choda – Pani P. Choda (Mitsubishi Colt Lancer), 1601 pkt.;
13. Denis – Tilbury (Toyota Carina), 1712 pkt.;

#### **Grupa 2 (Turystyczne):**

1. Aaltonen; 2. Zasada; 3. Hellier; 4. Shah; 5. H.P. Ruedin; 6. R. Ruedin; 7. P.S. Choda; 8. Denis

#### **Grupa 4 (G.T):**

1. Nicolas; 2. Preston; 3. Waldegaard; 4. Lampinen; 5. Tundo

**Grupa 2 klasa 1:** 1. H.P. Ruedin

**Grupa 2 klasa 2:** 1. Aaltonen

**Grupa 4:** Nicolas

Nagroda zespołowa (3 oficjalne samochody wyznaczone z góry) nie została przyznana.

#### **Najważniejsi zawodnicy, którzy odpadli:**

##### **1-szy etap:**

- Collinge (Peugeot 504 gr. 1), wypadek.
- Joginder (Mercedes 280 E), awaria silnika, woda dostała się do cylindrów.
- Cowan (Mercedes 280 E), awaria silnika, woda dostała się do cylindrów.
- Barbour (Ford Escort RS 1800), awaria silnika.
- Popineau (Citroen CX), awaria silnika (pierścienie tłokowe).
- Dulcy (Porsche Carrera 2,7 l), utknął w błocie, następnie zdyskwalifikowany.
- Herrmann (Opel Kadett GTE), przegrzanie silnika.

##### **2-gi etap:**

- Fowkes (Mercedes 280 E), awaria silnika, woda dostała się do cylindrów. ( *w rzeczywistości rozbita miska olejowa i zatarty silnik – Błazej Krupa*)
- Remtulla (Datsun Violet), rozregulowany zapłon elektroniczny.



- Kirkland (Datsun Violet), zatarte łożyska korbowodu.
- Iwashita (Datsun Violet), zderzenie z wozem TV.
- Davinder (Opel Kadett GTE), zderzenie z ciężarówką.
- Shankland (Peugeot 504 injection), awaria silnika.

### 3-ci etap:

- Mehta (Datsun 160 J-PA 10), awaria silnika.
- Makinen (Peugeot 504 V6), półoś napędowa, następnie zdyskwalifikowany.
- Kallstrom (Datsun Violet), urwane tylne zawieszenie.

(68 samochodów wystartowało, 13 dojechało do mety).

RAJDOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA MAREK												
MARKI	Monte-Carlo 21-28/1	Suède 10-12/2	Safari 23-27/3	Portugal 18-23/4	Acropole 27/5-2/6	1000 Lacs 25-27/8	Québec 14-17/9	San Remo 4-7/10	Bandama 18-23/10	Corse 4-5/11	RAC 19-23/11	SUMA PROWIZOR YCZNA
Porsche	18	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Fiat	14	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
Ford	—	18	7	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Opel	10	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
Lancia	8	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Peugeot	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Renault	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
Datsun	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Mercédès	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Volvo	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Volkswagen	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Saab	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Mitsubishi	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5

Tabela punktacji jest następująca:  
 - klasyfikacja generalna: 10-9-8-7-6-5-4-3-2-1;  
 - grupa: 8-7-6-5-4-3-2-1.  
 Punkty można łączyć, ale tylko samochody klasyfikowane w pierwszej dziesiątce zdobywają punkty w mistrzostwach. Dla każdej marki, tylko samochód z najwyższą pozycją w klasyfikacji generalnej jest uwzględniany.



## RAJDOWY PUCHAR KIEROWCÓW F.I.A.

KIEROWCY	Monte-Carlo	Marlboro Arctic	Suède	Safari	Portugal	Acropole	Scottish	Total	Pologne	1000 Lacs	Québec	San Remo	Southern Cross	Giro d'Italia	Bandama	Corse	RAC	SUMA PROWI ZORYC ZNA
1. Nicolas	9	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
2. Waldegaard	—	—	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
3. Vatanen	—	9	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
4. Alen	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
5. Ragnotti	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Toivonen	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Mikkola	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Preston	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
9. Aaltonen	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Fréguelin	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
11. Rohrl	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Saari	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Blomqvist	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Lampinen	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
15. Darniche	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Vaananen	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
17. Andruet	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Geitel	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Zasada	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

- Puchar FIA kierowców rajdowych uwzględnia wyniki z mistrzostw świata marek, z rajdów mistrzostw Europy o współczynniku 4 (Marlboro Arctic, Scottish i Polski), a także najgłośniejszych rajdów, maksimum 5; w 1978 r. są to Total Rallye (Afryka Południowa), Southern Cross Rally w Australii i Giro d'Italia.
- Tylko pięć najlepszych wyników rajdu pierwszej grupy, dwa najlepsze z drugiej grupy i najlepszy z trzeciej zostaną uwzględnione przy klasyfikacji.
- Udział w zawodach mistrzostw Europy o współczynniku 4 jest obowiązkowy. Jeśli nie, kierowca musi odjąć swój NAJLEPSZY wynik z zawodów na mistrzostwach świata.

Str 81

(podpis)

Waldegaard miał 43 minutową przewagę po 1 etapie. Błąd pilota, a następnie rozpadlina w drodze położyły kres nadziejom Aaltonena (Datsun).

Tłumaczenie z francuskiego Hanna Cholewa