

RALLYE DE LA COSTA BRAVA

« Tony » sur les terres de Zanini

De notre envoyé spécial Bernard GAUTIER

LLORET DE MAR. — C'est trop peu dire qu'à la Costa Brava Antonio Zanini se trouve dans son fief. Sa maison se trouve sur le parcours de l'une des épreuves spéciales. Le tracer, il le connaît mètre par mètre, il en suit les évolutions tout au long de l'année et est sans doute le plus apte à évaluer les conséquences des variations météorologiques. Vainqueur durant deux ans après l'abandon de Béguin, Zanini eut l'an dernier l'amertume de devoir suivre la course en spectateur... faute de voiture. Il était en effet passé chez Talbot-Espagne et la Lotus qu'il espérait n'était pas prête. Il en fut ainsi, malheureusement pour lui, une bonne partie de la saison, et le plus souvent il dut se rabattre sur des Horizon groupe V. La Talbot Lotus qu'il pilote ici cette année a été préparée en Angleterre et se trouve dans une version proche des Talbot les plus compétitives.

La polyvalence de la voiture et la parfaite connaissance du terrain du pilote seront des atouts de premier ordre dans les conditions où la course se déroule cette année. Pas de panique due à la neige comme l'an dernier, mais depuis une semaine de violentes pluies se sont abattues sur la Catalogne et ont profondément dégradé le revêtement... quand celui-ci ne s'est pas purement et simplement effondré.

Sur les spéciales en terre, les engins de travaux publics ont paré au plus pressé, mais il est évident que ces conditions ne sont pas pour déplaire à Zanini, sa Talbot pouvant s'en accommoder mieux qu'une Opel ou qu'une Porsche. Autant d'éléments qui le classent lui et sa voiture parmi les favoris. Dans les rangs de ces derniers on aurait aimé

compter Bernard Béguin qui avait quelques revanches à prendre à la Costa Brava, mais on connaît la mésaventure du Français, le vol de quatre-vingts roues spéciales montées en pneus de course qu'il comptait utiliser ici, ce qui a entraîné son forfait.

A défaut de Béguin, la tâche de Zanini même avec des éléments favorables n'est pourtant pas de tout repos face à ses compatriotes souvent mieux armés sur le plan de la puissance et à une équipe italienne dont le plus brillant représentant est « Tony » au volant d'une Opel Ascona 400-Conrero. La saison dernière, les Ascona 400, préparées par Conrero pour General Motors-Italie, ont particulièrement brillé ; « Tony » a enlevé le titre national considéré comme une chasse gardée du groupe Fiat. « Tony » a reconnu la Costa Brava pendant une semaine, est passé trois ou quatre fois dans chaque épreuve entre les averses et son opinion rejoint celle de Zanini : « C'est sur les spéciales en terre que se fera la décision, c'est-à-dire dans la seconde partie du Rallye, la première n'utilisant que des routes goudronnées.

Par rapport à l'an dernier, les Ascona-Conrero n'ont pas été modifiées, tout au moins sur le plan du châssis : « Ce n'est pas la peine, dit Virgilio Conrero, puisqu'il faut désormais travailler sur la Manta ». Cependant, Conrero a continué à travailler sur le moteur (qui sera également celui de la Manta) et un obtenu une meilleure courbe de puissance à bas régime. Le seul point qui peut poser problème à l'Ascona c'est sa moindre faculté d'adaptation entre deux types de

terrain. Un atout pour les Ascona : elles disposent sur la terre des pneus Michelin TRX. Une seconde Ascona Conrero a été prêtée à G.-M. Espagne pour Lacasa, très brillant l'an dernier sur une Ascona groupe I. Il s'agit de la voiture dont Kleint disposait au Rallye de San Marino.

Le troisième larron

Dans le peloton des favoris on ajoutera la Porsche 911 SC (300 ch) de Beny Fernandez engagée par l'écurie Rothmans.

Si le terrain doit convenir aux Fiat 131 Abarth, il paraît difficile à leurs pilotes de viser la victoire. Le Jolly Club a engagé deux voitures pour Zanussi qui s'était remarquablement comporté ici la saison dernière mais dont les autres prestations ont été moins probantes et pour la championne d'Europe, Antonella Mandelli.

Sous les couleurs de Rothmans également de Sousa a hérité de l'ancienne 131 de Zanini bien préparée mais dont le châssis a vécu de nombreux rallyes. Quant à la Stratos de Balcazar, pas toute jeune elle non plus, elle doit figurer en bon rang dans la partie goudron.

R 5 turbo : Ortiz et Krupa

Trois Renault 5 turbo sont engagées dont deux surtout retiennent l'attention : celle d'Ortiz engagé par Renault-Espagne (dont Bernard Tramont dirige le service compétition) que ce pilote a menée à la victoire au dernier rallye de Catalogne. Le châssis est identique mais grâce à un travail de la culasse, le

moteur a gagné une bonne dizaine de chevaux. Il atteint ainsi 190/195 chevaux sans disposer cependant du Kit 200 chevaux. Seule modification de suspension : des barres de torsion plus grosses. Inconvénient pour l'écurie qui vise le Championnat national : le « Costa Brava » est le seul rallye comportant de la terre, ce qui a nécessité des réglages particuliers. La seconde voiture est aux mains de Krupa dont le programme ne semble pas perturbé par les événements que l'on sait. Il a dû sérieusement réviser son châssis qui avait beaucoup souffert l'an dernier et son moteur développe 185 chevaux. Krupa a un important programme cette saison mais est encore à la recherche d'un soutien financier. Un qui ne se plaint certes pas des dégâts provoqués par la pluie, c'est Servia dont la Ford Fiesta groupe II s'exprimera mieux sur la terre catalane que sur le goudron du dernier Monte-Carlo. On peut être assuré de le trouver en excellent rang à l'arrivée.

Terminer, et à un rang honorable, c'est l'ambition de Jean Pallanòa au volant de sa Porsche groupe « B » (ex-groupe trois). Dans cette catégorie on ne compte pas moins de sept Citroën Visa dont celles de Dorche, Kat, Hubert qui doivent faire un festival sur la terre. En groupe « N », si les VW Golf GTI sont favorites, on suivra la course des trois Peugeot 104 ZS aux mains d'équipages français.

Le Rallye de la Costa Brava, dont le départ a été donné hier soir à 71 équipages, se dispute en deux étapes comportant chacune deux tronçons. La première étape se déroule uniquement sur goudron (305,5 km) et la seconde sur terre (164,6 km).