

« Tony » et encore l'Ascona!

De notre envoyé spécial Bernard GAUTIER

LL'ORET DE MAR. — « Tony »-« Rudy » et l'équipe de Conrero (GM Italie) n'ont pas manqué l'occasion qui leur était offerte de participer au festival Opel Ascona 400 en enlevant le Rallye de la Costa Brava. En tête dès la seconde spéciale, l'équipage italien a d'abord consolidé sa position puis l'a assurée jusqu'à l'arrivée d'une longue course, rendue plus difficile par la pluie qui sévit surtout la première nuit.

Sans doute le champ des rivaux potentiels de « Tony » était-il assez limité au départ et se restreignit-il encore rapidement. Mais une fois encore l'Ascona 400 se montra d'une extraordinaire fiabilité. Autre atout primordial : Tony disposa partout d'un choix de pneus Michelin éclectiques et fut assez perspicace pour faire les bons choix aux bons moments. Certains de ses rivaux n'eurent pas toujours la même chance.

Au départ trois pilotes paraissaient en mesure de contester la victoire à l'Opel : Zanini (Talbot Lotus), Fernandez (Porsche) et Zanussi (Fiat 131 Abarth). Les Renault 5 turbo (Ortiz, Krupa) semblaient moins menaçantes car moins puissantes et l'on ignorait quel serait leur comportement sur les mauvaises épreuves en terre.

Fernandez disparut dès la première spéciale, moteur cassé, et si Zanussi remportait cette épreuve, « Tony » s'installait au commandement dès la suivante pour ne plus le quitter. Une série de temps scratch permettait au leader de creuser l'écart : après six spéciales, son avance atteignait plus de cinquante secondes sur Zanussi et Zanini au coude à coude, la R 5 turbo d'Ortiz étant très près.

Dès la quatrième E.S., la pluie avait fait son apparition. Alors que Tony effectuait toutes les spéciales

mouillées en Michelin TB, les mariant parfois avec d'autres gommes à l'arrière, Zanussi connut quelques problèmes : ses pneus pluie n'étaient efficaces que par grosse averse ; sinon ils ne montaient pas suffisamment en température et, sur routes simplement humides, il dut parfois utiliser des pneus lisses, les mixtes ne lui donnant pas satisfaction.

Dans la septième E.S., Zanini, qui ne se trouvait pas en mesure d'inquiéter l'Opel, abandonnait (rupture du raccord d'huile). La Renault 5 turbo d'Ortiz prenait la deuxième place. Sur route mouillée, Tony et Ortiz allaient se partager une série de spéciales. Ce n'est que sur les routes quasi sèches que Zanussi réapparut aux avant-postes où l'étonnant Servia, victime d'une crevaison en début de course, tenait aussi sa place. Lacasa, sur la deuxième Opel Conrero, avait connu des ennuis d'alternateur (pas de projecteur dans deux épreuves) et avait de plus dû courir plusieurs spéciales sous la pluie en pneus lisses. Couret, sur la deuxième Fiesta officielle, avait été victime d'une crevaison, tout comme Dorche, ce dernier perdant près de quatre minutes dans l'incident.

« Tony » s'avérait le meilleur performer mais à la fin de la première boucle son avance sur Ortiz n'était que de 1'32". Il semble que dans une épreuve le leader ait été victime d'une erreur de chronométrage. Zanussi était à 3'38" et Servia à plus de six. En repartant du parc pour la deuxième partie sur goudron, Zanussi devait faire changer le pont. L'opération ne se passait pas très bien et le pilote prenait huit minutes de pénalisation, tombant à la sixième place devant Krupa. Cat, auteur de très bons chronos, était onzième et Dorche treizième.

Les deux Ascona Conrero avaient

aussi changé leur pont par sécurité mais avant d'entrer au parc. Zanussi parut plus à son avantage dans la seconde partie de l'étape beaucoup plus courte, mais « Tony » et Ortiz n'étaient jamais très loin. Si bien qu'à la fin, Tony avait porté son avance à plus de trois minutes sur la Renault. Servia, troisième, était évidemment beaucoup plus loin, menacé par l'Opel de Lacasa. Zanussi, cinquième, était encore à plus de deux minutes de ce dernier. Cat occupait une avantageuse neuvième place devant Mandelli et comptait quatre minutes d'avance sur Dorche qui se ressentait de ses efforts des courses précédentes et n'avait en outre pas reconnu le terrain.

Plus de trois minutes d'avance, c'était confortable mais sans doute pas suffisant pour mettre le leader à l'abri d'un incident. Et surtout quel allait être le comportement de l'Ascona sur la terre ? En fait, « Tony » allait contrôler la course jusqu'au bout et si, dans cette deuxième étape où la pluie sévit moins que la nuit précédente, Zanini remporta sept épreuves sur quinze, c'est cependant « Tony » qui s'imposa à deux reprises dans la longue et décisive épreuve de la Subira, à chaque fois devant Ortiz. Le troisième Subira était trop proche de l'arrivée pour que le leader y prenne le moindre risque et c'est Ortiz qui l'emporta alors.

Le Subira allait cependant être fatal à Lacasa qui occupait toujours la quatrième place (une fusée cassait

net provoquant une sortie de route) ainsi qu'à Christian Dorche, l'une des vedettes de la deuxième étape. Sur la terre, le Français se retrouvait dans un cadre plus familier et y réussit un vrai festival, reprenant à Cat une trentaine de secondes par épreuve pendant quatre spéciales.

Au premier passage à Subira, il réussissait le sixième temps scratch et, dans l'épreuve suivante, il passait Cat et prenait la tête du groupe B. Malheureusement, il crevait à sept kilomètres de la fin du deuxième Subira. Il tentait de terminer avec le pneu à plat mais, dans un virage, il mettait une roue dans une ornière et ne pouvait l'en sortir.

Derrière l'intouchable « Tony » qui avait baissé de rythme en fin de course, la deuxième place allait à Ortiz qui s'était aussi bien comporté sur la terre que sur le goudron. Précieux encouragement pour l'équipe de Renault-Espagne.

Grâce à ses performances sur la terre et à une pénalisation de trois minutes subie par Servia (rupture de la commande d'embrayage), Zanussi réussissait à récupérer la troisième place devant la Ford Fiesta vainqueur de son groupe et qui précédait Krupa bien plus à l'aise sur la terre lui aussi.

Malgré son manque d'expérience de la Visa sur la terre (première course au volant de cette voiture) et un coup de fatigue dans le brouillard, Cat prenait la huitième place et enlevait le groupe B, nouvelle démonstration du potentiel de la voiture.

● 30^e RALLYE DE LA COSTA BRAVA, Championnat d'Europe (coefficient 4). Routes glissantes, pluie une grande partie de la première nuit, plus rare au cours de la seconde ; brouillards locaux. Soixante et onze équipages au départ, quarante-cinq à la fin de la première étape, vingt-cinq classés. Trente-neuf épreuves spéciales, vingt-quatre sur goudron, quinze sur terre, la dernière, disputée, ayant été annulée.

● VAINQUEURS DES SPECIALES : Tony (19), Zanussi (11), Ortiz (6), Servia (2).

● LES LEADERS : Zanussi, 1^{er} ES ; Tony, 2^e à 38^e ES.

● PRINCIPAUX ABANDONS : première étape : Fernandez (Porsche), moteur cassé (1^{er} ES) ; Mme Grandvinet (Visa), moteur cassé après la 1^{re} ES ; Fournier (104 ZS), 2^e ES ; Babier (RS Alpine), 3^e ES ; De Sousa (Fiat 131 Abarth), tête-à-queue et échappement cassé (5^e ES) ; Zanini (Talbot), fuite d'huile (7^e ES) ; Oliveira (Porsche), 8^e ES ; Roger (Escort), moteur (12^e ES) ; Balcazar (Stratos), moteur. Deuxième étape : Lacasa (Ascona 400), fusée cassée (33^e ES) ; Dorche (Visa), crevaison et sortie de route (33^e ES) ; Couret (Fiesta), demi-arbre de route cassé (38^e ES).

● CLASSEMENT A LA FIN DE LA PREMIERE ETAPE : 1. Tony ; 2. à 3'23", Ortiz ; 3. à 8'39", Servia ; 4. à 8'59", Lacasa ; 5. à 11'8", Zanussi ; 6. à 14'36", Krupa ; 7. à 16'5", Hali ; 8. à 23'31", Santacreu ; 9. à 26'45", Cat ; 10. à 26'50", Mlle Mandelli ; ... 13. à 30'53", Dorche.

● CLASSEMENT FINAL : 1. « Tony »-« Rudy » (Opel Ascona 400), 6 h 21'40", premiers du groupe 4 ; 2. à 2'42", Ortiz-Barreras (Renault 5 turbo) ; 3. à 10'10", Zanussi-Bernarcchini (Fiat 131 Abarth) ; 4. à 11'49", Servia-Sabater (Ford Fiesta), premiers du groupe 2 ; 5. à 23'41", Krupa-Mistkowski (Renault 5 turbo) ; 6. à 36'19", Santacreu-Santacreu (Opel Ascona 2000, groupe 2) ; 7. à 38'15", Mlle Mandelli-Maggi (Fiat 131 Abarth) ; 8. à 44'38", Cat-Flores (Citroën Visa), premiers du groupe B ; 9. à 48'8", Hali-Rudaz (Renault 5 turbo) ; 10. Franesca-Alonso (Opel Ascona groupe 2) ; 11. Candela-Arbo (Opel Kadett), premiers du groupe A ; ... 13. Ragueau-Masueyrand (Citroën Visa) ; 14. Pallanca-Audibert (Porsche) ; 15. Paus-Gaud (Opel Ascona groupe 2) ; ... 21. Mucherie-Longueras (Citroën Visa) ; ... 23. Vrillac-Bonnet (Peugeot 504 groupe A) ; etc.

● SACHS RALLY : UNE AUTRE ASCONA

WOLFSBURG (R. Nieborg). — Jochi Kleint et Gunter Wanger ont réussi le sans-faute avec leur Opel Ascona dans la première épreuve du Championnat d'Allemagne des rallyes, le Sachs-Winter Rally qu'ils ont mené de bout en bout.

Dans les deux premières épreuves spéciales, Demuth, au volant d'une Audi Quattro officielle, connaissait de graves ennuis de turbo qui lui faisaient perdre dix-sept minutes. Après réparation, le pilote allemand remontait de la 67^e à la 7^e place. Kleint, assuré d'une avance confortable, ne faisait aucun forcing et ne s'imposait que dans trois spéciales, les seize autres revenant à Demuth. Mais il était trop tard.

Une épreuve fut annulée à cause d'un grave accident. Une VW privée de freins renversait des spectateurs imprudents stationnant dans une zone interdite. L'un d'entre eux fut tué, deux autres furent grièvement blessés.

● Classement : 1. Kleint-Wanger (Opel Ascona 400), 2 h 25'35" ; 2. à 2'15", Hero-Müller (Porsche 911) ; 3. à 5'7", Kristiansen-Hartwigsen (Opel Ascona 400) ; 4. à 7'27", Petersen-Bockelmann (Ford Escort) ; 5. à 9'5", Werner-Meurer (Ford Cortina 3 l) ; 6. à 9'22", Weber-Berg (Opel Ascona) ; 7. à 12'49", Demuth-Fischer (Audi Quattro), etc., 52 voitures à l'arrivée pour 82 au départ.