UN AN DEJA

''C'est vraiment un bel anniversaire pour ma Ford Escort''. Gilbert Staepelaere déjà vainqueur ici même l'an passé étrennait en effet son Escort JJN974N. Depuis elle a totalisé de nombreuses victoires cette première saison se terminant par un nouveau succès après les deux premiers échecs des ''Tulipes'' et de ''Ypres''.
Le Belge mena de bout en bout devançant le héros local Attila Ferjancz et sa Renault 17 Gordini qu'il battait officiellement de 2'28''. Marge qui selon ''Vaillant'', l'équipier vainqueur, se solderait en réalité par un total de près de 4'30''. Ferjancz a déjà remporté cinq fois l'épreuve et l'enthousiasme local s'est sans doute étendu aux chronométreurs !

par Martin HOLMES

28e épreuve championnat d'Europe
Coefficient 1
Date : **13-15 août 1976**
Itinéraire : **1207 km**
Epreuves spéciales : **16 dont 3 annulées soit 216 km**
Départ : **Budapest le 13 à 16h**
Arrivée : **Budapest le 14 à 15 h**
Repos : **2 h à Sumeg**
Terrain : **2 épreuves sur goudron et terre battue pour le reste**
Conditions : **sec avec léger brouillard matinal**
Engagés : **92** Partants : **83** Classés : **51**

Disputé en Hongrie ce rallye est du type classique. Il compte quatre épreuves spéciales au nord du lac Balaton dans une région très pittoresque. Durant la première nuit les concurrents empruntaient à deux reprises ces épreuves avant de rallier la petite cité de Sumeg pour un repos de deux heures.
On reprenait alors le même itinéraire mais dans le sens contraire. Ces épreuves sont généralement utilisées dans la plupart des rallies dont le ''Volan'' et offrent un terrain variable. Certaines portions de goudron sont relativement bonnes, exceptés pour quelques trous. Quelques autres alternent goudron et graviers une seule étant totalement disputée sur terre.
La Hongrie borde l'Autriche et comme dans cette région les rallyes importants sont rares, cette épreuve comptait en plus du Championnat d'Europe pour le championnat d'Autriche, les Autrichiens et quelques Allemands étant là pour donner à ce rallye un caractère international. A part la Ford Escort de Staepelaere, on comptait au départ neuf équipages ouest allemands, trois est allemands (sur des Wartburg officielles) et même un Français sur une Opel Kadett GTE. En revanche, et ce fut un peu une surprise, pas de Skoda officielles vues au Danube ni de Tchèques ni de Polonais, Bulgares ou Russes. 66 équipages étaient Hongrois ce qui est beaucoup compte tenu que le pays ne totalise pas plus de 120 licenciés internationaux !
La Kadett française, aux couleurs Gitanes, était pilotée par le Rouennais Hervé Malbert secondé par Yvan Berthon. Il s'agissait d'une GTE à boîte cinq inscrite en Gr.2. L'équipage n'eut guère l'occasion de travailler les reconnaissances car il fallut réparer la camionnette d'assistance après le long voyage depuis la Normandie.
Trois Kadett GTE en tête du contingent autrichien pour K. Russling, G. Fischer et F. Wittman. Toutes des Gr.4, Russling disposant de l'ancienne voiture de Smolej équipée d'un 8 soupapes et dont le pilote n'a pas voulu dévoiler la puissance! Fischer utilise un Irmscher déjà ancien qui donne 180-190 cg et Wittmann une version 208 ch, tous ces moteurs utilisant la culasse crossflow et les carburateurs. Josef Haider, Autrichien également, utilisait une Ascona Gr.2 à culasse normale et Josef Sulc disposait d'une Porsche Carrera. Sulc disputa l'Acropole sur une VW Golf et Russling termina second l'an dernier derrière Staepelaere profitant alors de l'abandon de Ferjancz. Pour ces pilotes, la connaissance du terrain était un avantage car le routier dans l'ensemble était identique.

LA COURSE

Quelques surprises au moment du départ donné dans la banlieue de Budapest. Pas mal de voilures bricolées arborant qui des radiateurs d'huile additionnels qui des roues spéciales qui n'ont jamais été homologués ! La police aussi était sur le pied de guerre avec ses voitures radars prêtent à entrer en action dès les premiers kilomètres. L'on assista alors aux inévitables ''discriminations'' les pilotes étrangers étant bien souvent les seuls à se faire ''piéger'' les autres étant généralement prévenus du danger ! A ce sujet,

Ferjancz dut se contenter de la seconde place.

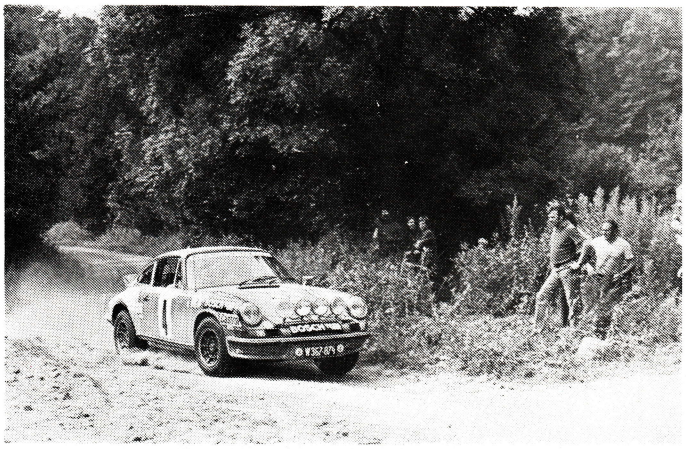
la mésaventure qui arriva à V. Dietmayer et O. Schwek est assez sympthomatique. Ils sont arrêtés par un officiel en dehors d'un contrôle et en présence d'un policier. *"Votre carnet de route".*
Pourquoi ?
Votre rallye est terminé, vous êtes hors course, vous avez été chronométré à 70 km/h dans une zone à 60.
Pas de problème, pénalisez moi si vous le voulez mais le réglement autorise un dépassement de 30 % ce qui m'autorise jusqu'à 78 km/h.
Cela ne change rien, je dirai que vous rouliez à 90 km/h. Donnez moi votre carnet et rentrez à Budapest".
Même mésaventure arriva à l'équipage féminin autrichien Gaby Husar et E. Adamec sur leur Fiat 125 S : *"Vous pouvez rentrer".*

Hervé Malbert le Rouennais fut plus ferme : *"La vitesse que vous m'annoncez n'est pas la mienne. Je continue et vous ne m'arrêterez pas".* Effectivement, il ne fut pas arrêté mais fut finalement disqualifié. Hormis ce problème et celui du chronométrage ("Vaillant" nous confia que dans une spéciale l'heure d'arrivée, l'heure du départ de l'épreuve et celle de l'arrivée ne coïncidaient pas !) ce fut un beau rallye !
Avec seulement deux heures de pause à Sumeg, il n'était pas possible de donner le départ dans l'ordre du classement et seuls les Autrichiens qui avaient fait prendre leurs temps au départ et aux arrivées des épreuves connaissaient leurs totaux. Et chez Ford où l'on jugeait Ferjancz essentiellement menaçant on dut attendre aux fins d'épreuves pour connaître les temps des concurrents les plus en vue.

La Ford Escort fut la plus rapide du départ à l'arrivée. Elle utilisa des Dunlop A2 sur la terre et des Michelin TB5 sur le goudron. Staepalere disposait aussi du numéro 1 et ne connut pas de problème de visibilité avec la poussière contrairement à Ferjancz. Dans la première épreuve, la plus longue, on vit des voitures se doubler et c'est miraculeux qu'il n'y eut pas d'accidents. Staepelaere y réalisa le meilleur temps avec 16" d'avance sur Ferjancz et 21" sur Wittman. Wittman abandonna d'ailleurs très tôt sûrement à la suite de la défaillance d'un segment... A Sumeg, les Autrichiens pointaient l'Escort en tête avec 1'26" d'avance sur la R17, laquelle possédait 1'36" d'avance sur l'Ascona de Haider, Sulc étant quatrième à 38" derrière avec Russling. Fischer avait été ralenti par des problèmes mineurs qui le reléguaient pourtant en sixième position. Ces temps n'étaient pourtant que provisoires car la deuxième épreuve était annulée et il était très difficile de s'y retrouver. Le parc fermé fut supprimé et chacun put travailler sur sa voiture, Staepelaere en profitant pour se reposer dans sa caravane. Au moment du départ le jour qui se levait laissa apparaître un énorme château qui émergeait de la brume dominait la petite cité de Sumeg. L'épreuve suivante, disputée sur le goudron, se courut au Sud de la ville, Fischer endommageait une roue et Gunther avec **sa Ford Escort** RS2000 crevait. Dans la treizième épreuve le leader crevait l'ARG après 1 km mais heureusement pour lui la Renault subissait le même sort au même endroit. "Vaillant" s'aperçut alors que mystérieusement Ferjancz venait de leurs reprendre une trentaine de secondes : *"que voulez-vous faire, impossible de s'expliquer, ils parlent tous hongrois".* L'incident n'eut aucune importance quant au résultat final mais Sulc crédité de la troisième place ne saura jamais quel temps le Hongrois a réellement réalisé (au général il est battu pour 46" !).
Haider perdit une demi-minute et une possible quatrième place en quittant la route dans la treizième épreuve et continua sans autres dommages terminant avec 20" d'avance sur la Gr.2 suivante la Kadett des Rouennais bien mal récompensés. J. Toth accidenta sa BMW dans la dixième épreuve et son équipier transporté à l'hôpital avec le bras cassé.
Prochaine épreuve du championnat d'Europe le "San Martino di Castrozza" en Italie où les Italiens seront là nombreux pour disputer l'un des plus importants rallyes de leur calendrier.

Malbert-Berthon deux Rouennais en Hongrie.

« Vaillant » surveilla les temps de Ferjancz.



Sulc (Porsche) troisième ou second ?

LES HOMMES DE TETE

Staepelaere : 1re à 13e SP

ABANDONS

Wittman (Opel Kadett GTE) : Moteur 6e Sp.
Toth (BMW 2002) sortie de route 10e Sp.

CLASSEMENT GENERAL

1.	**Staepelaere-"Vaillant"**	**Ford Escort RS 1800**	**5759"**
2.	Ferjancz-Iriczfalvi	Renault 17 Gordini	5907"
3.	Sulc-Weixelbraum	Porsche Carrera	5953"
4.	Russling-Neuberger	Opel Kadett GTE	6011"
5.	**Haider-Pattermann**	**Opel Ascona**	**6047" 1. Gr.2**
6.	**Gunther-Luther**	**Ford Escort RS 2000**	**6319" 1. Gr.1**
7.	Fischer-Gottlieb	Opel Kadett GTE	6330"
8.	Antalffy-Tandari	Renault 12 Gordini	6386"
9.	Stohl-Svanda	BMW 2002	6464"
10.	Foldes-Dakay	Polski Fiat 125 P	6703"

LES MEILLEURS PERFORMERS

	1e	2e	3e	4e	5e	6e
Staepelaere	9	3	0	0	0	1
Sulc	3	1	4	2	1	1
Ferjancz	1	7	2	0	2	1
Russling	0	2	1	3	4	2
Fischer	0	1	3	0	3	3
Haider	0	0	1	6	4	1