

Béguin devant Zanini malgré... les chronos

MARBELLA. — La Costa del Sol, cette magnifique côte méditerranéenne de l'extrême sud espagnol, malheureusement défigurée par un immobilier touristique anarchique, avait presque retrouvé un ciel digne de son patronyme au moment du départ du vingt-huitième rallye du Royal Automobile Club d'Espagne. Jeudi, de violents orages avaient éclaté mais le vent soutenu qui leur succéda permit aux épreuves spéciales sur terre qui inauguraient le rallye de n'être pas trop affectées par la pluie.

Cinquante-trois équipages avaient pris le départ hier à 13 heures pour un hors-d'œuvre de quatre-vingt-dix kilomètres divisé en cinq épreuves au travers des montagnes brûlées par le soleil, avant une neutralisation mise à profit pour changer la configuration des voitures. Le goudron deviendra en effet, ensuite, le terrain exclusif.

Avant de voir quelle hiérarchie s'est dégagée au terme de cette première demi-étape qui s'est achevée hier en fin d'après-midi, voyons comment se présentait cette dernière épreuve à gros coefficient (3) du Championnat d'Europe des rallyes, décisive pour l'attribution du titre entre Bernard Béguin, actuel leader, et son dauphin Antonio Zanini dont le principal sponsor n'est autre que le RACE, organisateur de l'épreuve. L'Espagne avait le privilège d'ouvrir une route qu'il connaît parfaitement. Qui plus est, soutenu par un public inconditionnel, Zanini bénéficiait d'un évident avantage psychologique sur son rival français. Une ombre venait toutefois ternir cette relative quiétude, la Lancia Stratos de Jorge de Bagration. Une rivalité sportive et extra-sportive oppose les deux Espagnols et elle pourrait — pourquoi pas ? — profiter au Français.

Le vainqueur devrait logiquement se trouver parmi ces trois hommes car on voit mal un autre Espagnol, en l'occurrence Balcazar, imposer sa Lancia Stratos, ou Pregliasco son Alfa Romeo turbo. A l'origine, l'équipe Anadolita devait engager une seconde voiture pour Verini mais la sortie catastrophique du rallye de San Remo a réduit cette présence à une seule unité. L'ambition de Mauro est d'assurer une cinquième place au Championnat européen, afin de préserver sa présence sur la liste A des pilotes de rallye de la FISA.

Derrière, la lutte ne devrait pas non plus manquer d'intérêt avec quatre postulants à la victoire en tourisme (groupe 2). Servia, dont on n'a pas oublié la prestation au dernier Rallye Monte-Carlo (neuvième au classement général) sur sa petite Ford Fiesta, évoluera sous les yeux attentifs d'un « touriste de passage », Peter Ashcroft lui-même. Le directeur sportif de Ford Angleterre, après une réunion avec les responsables de Ford Espagne, a prolongé son séjour pour assister à l'épreuve : une façon de garder le contact avant la grande reprise de 1982.

Surprenants écarts

Une seconde Fiesta du groupement des concessionnaires espagnols est engagée pour Canela. Derrière les Fiesta, la Renault 5 Alpine de Krupa ne devrait pas être loin car le Polonais avait terminé cinquième l'an dernier. Mais Servia devra aussi se méfier de la Talbot Horizon officielle d'Ortiz, un pilote qui connaît le terrain aussi bien que lui. Signalons enfin dans ce groupe la présence de l'usine Lada avec deux voitures.

En tourisme de série (groupe 1), sauf incident, la situation devrait être plus claire, le

Portugais Carlos Torres (Ford Escort ES 2000) semblant à l'abri de toute menace sérieuse.

A quelques centaines de mètres de l'arrivée de la première épreuve spéciale que l'on pouvait voir se dérouler sur la route nationale en surplomb, trois chronométrateurs amateurs, dont un de nos confrères espagnols, lurent 2'22". Ce temps arrêté au passage de Béguin signifiait donc que le Français avait concédé deux secondes à l'Espagnol puisque entre eux deux était passé Pregliasco. Or le verdict officiel donna 22", soit vingt secondes de perdues on ne sait où puisque, après l'arrêt du chrono, on pouvait voir la Porsche rallier sans encombre la ligne d'arrivée. Devant Bernard figuraient même Pregliasco et Servia alors que Bagration, suite à un tête-à-queue, avait concédé quarante secondes.

Sur les 16,2 km suivants, le verdict était encore beaucoup plus lourd puisque cette fois Zanini devançait Béguin, sur une Porsche identique équipée des mêmes pneus Michelin de trente secondes. Après deux spéciales l'Espagnol n'était donc pas loin d'avoir une minute d'avance alors que Béguin n'avait pas connu le moindre ennui et n'avait certes, comme il en a l'habitude, pas réellement attaqué, mais tout de même la note était salée.

La pluie avait refait son apparition et au terme des cinq épreuves en terre, elle redoublait d'intensité. A ce moment-là, il n'était pas possible d'en savoir plus sur le classement que celui que nous communiquons ci-dessous alors que le rallye avait pris un retard considérable.

« J'ai attaqué un peu plus sur la fin pour essayer de compenser mais je suis assez

écœuré, commentais Béguin en sortant de sa Porsche au terme de ce premier parcours. Quinze secondes sans attaquer dans la seconde épreuve, je veux bien mais trente... »

Lenne, son coéquipier portait refaire les comptes. Entre-temps, on apprit que Zanini avait écopé de trois minutes de pénalisation à un contrôle, ce qui plaçait Béguin en tête avec un petit capital d'environ une minute d'avance.

Dans le peloton de tête, on remarquait l'excellente prestation de la Ford Fiesta de Servia et de la Ford Escort de Torres : plutôt des confirmations que des surprises.

ÉPREUVES SPÉCIALES. — ES 1 (El Viria, 20,750 km) : 1. Zanini-Sabater (Porsche 911 SC), 17'4"; 2. Pregliasco-Reisoli (Alfetta turbo), 17'24"; 3. Servia-Brustenga (Ford Fiesta, gr. 2), 17'25"; 4. Béguin-Lenne (Porsche 911 SC), 17'26"; 5. Bagration-Llopis (Lancia Stratos), 17'44", etc.

ES 2 (Ferrallio, 16,200 km) : 1. Zanini, 16'3"; 2. Servia, 16'25"; 3. Béguin, 16'33"; 4. Bagration, 16'45"; 5. Pregliasco, 16'50"; 6. Torres-Morais (Ford Escort, gr. 1), 17'; 7. Balcazar-Martin (Lancia Stratos), 17'3"; 8. Krupa-Miskowsky (Renault 5 Alpine), 17'14"; 9. Canela-Villalba (Ford Fiesta), 17'22", etc.

ES 3-4 : temps non communiqués à l'heure où nous transmettons.

ES 5 (Marin, 13,100 km) : 1. Béguin, 13'1"; 2. Bagration, 13'4"; 3. Pregliasco, 13'5"; 4. Balcazar, 13'7"; 5. Servia, 13'9"; 6. Villar-Diaz, 13'18"; 7. Torres, 13'22"; 8. Zanini, 13'24".

CLASSEMENT OFFICIEL (après cinq spéciales sur terre, et avant le goudron) : 1. Béguin-Lenne (Porsche 911 SC) ; 2. à l', Zanini-Sabater (Porsche 911 SC) ; 3. Servia-Brustenga (Ford Fiesta, gr. 2) ; 4. Pregliasco-Reisoli (Alfetta Turbo) ; 5. Bagration-Llopis (Lancia Stratos), etc.