

RALLYE D'ESPAGNE

Béguin vainqueur... mais déclassé

● VINGT-HUITIÈME RALLYE DU R.A.C.E.E., quarante-troisième épreuve du Championnat d'Europe des pilotes de rallyes, coefficient 3. Mille kilomètres dont trois cent trente d'épreuves spéciales; deux étapes (douze et dix-huit épreuves spéciales, une annulée pour manque d'ambulance). Cinquante et une voitures au départ, vingt à l'arrivée plus cinq nationaux sur la deuxième étape seulement. Temps variable avec averse le premier jour, beau le second. Deuxième nuit froide, mais sèche.

● PRINCIPAUX INCIDENTS ET ABANDONS. — E.S. 3: Canela-Villalba (Ford Fiesta), sortie de route; E.S. 4: Ortiz-Cabal (Talbot Horizon), moteur; entre E.S. 4 et E.S. 5: pénalisation routière de trois minutes pour Zanini et d'une minute pour Servia; après E.S. 5: pénalisation routière de quatre minutes pour Bagration; E.S. 6: Oliveras-Arnella (Ford Escort R.S. 1800), joint de culasse;

MARBELLA. — Malchanceux au Rallye de la Costa Brava en début de saison, Bernard Béguin croyait avoir pris sa revanche sur le mauvais sort ibérique en gagnant le Rallye d'Espagne. Si, au Costa Brava, sa mécanique ne l'avait pas trahi à proximité de l'arrivée, alors qu'il avait course gagnée, Béguin serait aujourd'hui champion d'Europe des Rallyes.

Alors que l'arrivée du Rallye était jugée depuis plusieurs heures, un bruit concernant le possible déclassement de Béguin commençait à circuler. Les commissaires techniques auraient découvert plusieurs points inférieurs sur la Porsche du vainqueur.

Finalement, à 17 h 43, les organisateurs espagnols après d'interminables discussions entraînèrent le déclassement de Français pour les motifs suivants: points d'ancrage de la barre stabilisatrice non conformes; modification de la fixation de l'étrier de frein sur le bras arrière de la suspension; panneaux de portes intérieurs supprimés; tableau de bord non conforme.

Bernard Béguin faisait immédiatement appel, laissant donc en suspens le classement du Rallye et par voie de conséquence celui du Championnat qui, quoi qu'il en soit, restera terni par ce triste incident, alors que jusqu'à maintenant seule la rivalité sportive avait joué.

On peut aussi se demander pourquoi les commissaires de tous les autres rallyes européens n'ont jamais rien

contrôlé d'anormal puisque, depuis le début de la saison, dans cette même conformité, la Porsche était jugée conforme. Ces techniciens sont-ils tous des incapables?

Voilà un épilogue bien navrant et l'on souhaite vivement que l'impartialité du tribunal d'appel de la FISA rende un jugement sévère.

Le classement de ce Rallye va donc se jouer sur le tapis vert. En attendant, suivons son déroulement sur le seul terrain qui nous intéresse. Dès les premières étapes, les jeux étaient faits et la suite a consisté pour Béguin à tenir son adversaire à distance. Mais, déchaîné, Zanini imposa un rythme très élevé pendant toute la dernière nuit.

Après la confusion qui régna pour la transmission des temps des premières épreuves chronométrées, il est indispensable de reprendre le déroulement, dès son origine, afin de clarifier l'exposé du début de ce vingt-huitième Rallye du R.A.C.E.E. tel qu'il a été transcrit samedi dans nos colonnes. Avant toute chose, il faut dire qu'après le doute des premiers résultats, alors que les tensions n'étaient pas encore assagies, les organisateurs se sont montrés parfaitement à la hauteur et qu'aucune irrégularité flagrante ne put être réellement prouvée.

entre E.S. 6 et 7: pénalisation de trois minutes pour Krupa; E.S. 24: Balcazar-Martin (Lancia Stratos), sortie de route.

● CLASSEMENT DE LA PREMIÈRE ÉTAPE: 1. Béguin, 2 h 24'10"; 2. à 2'22", Zanini; 3. à 2'44", Pregliasco; 4. à 3'45", Balcazar; 5. à 5'14", Servia; 6. à 6'45", Bagration; 7. à 9'17", R. Villar; 8. à 9'31", E. Villar; 9. à 12'1", Moutinho; 10. à 12'10", Torres; 11. à 12'19", Gonçalves; 12. à 18'13", Krupa, etc. Vingt-sept voitures encore en course.

● CLASSEMENT PROVISOIRE (sous réserve de la confirmation du déclassement de Béguin): 1. Béguin-Leone (Porsche 911 SC), 4 h 11'13"; premier du groupe 4; 2. à 1'33", Zanini-Sabater (Porsche 911 SC); 3. à 5'29", Pregliasco-Reisoli (Alfa Romeo Alfetta turbo); 4. à 6'15", Bagration-Lloplis (Lancia Stratos); 5. à 15'44", Servia-Brustegna (Ford Fiesta), premiers du groupe 2; 6. à 21'11",

De notre envoyé spécial FRANCIS MONSENERGUE

Zanini partait donc en « lièvre », annonçant d'entrée ses ambitions: battre Béguin. Après deux échecs successifs, il était retardé dans la troisième épreuve à cause d'une durite de frein cassée, et rendait 36" à Béguin. Il conservait néanmoins la tête avec seulement 7" d'avance sur Servia et 13" sur le Français, qui allait être le plus rapide dans les deux dernières spéciales sur terre.

Au total des temps, Bernard n'était que troisième derrière Servia et Zanini, mais les deux Espagnols étaient victimes de pénalisations routières: 1" pour Servia qui l'était trop longtemps arrêté pour vérifier sa suspension, et 2" pour Zanini qui avait eu maille à partir avec un camion sur le parcours de liaison. De ce fait, Béguin devançait Servia, Pregliasco, Balcazar, Zanini à 2'59".

Sur le goujon, un trio dominant allait faire la différence: Béguin, Zanini et Bagration. Les écarts variaient peu, mais Zanini passait rapidement Servia, évidemment handicapé par sa Ford Fiesta groupe 2, beaucoup moins puissante, et se rapprochait de Pregliasco. L'Italien n'avait pratiquement pas reconnu et son Alfetta souffrait d'un problème de turbo qui enregistrait un temps de réponse encore plus prononcé que d'habitude.

Dans le parcours routier précédant une spéciale, Krupa avait sérieusement endommagé sa RS Alpine. Conversant avec son assistance par radio, il manqua un virage et tomba dix mètres plus bas. Une fois remise sur la route, la RS était bien bosselée et avait perdu presque toutes ses vitres, donc le pare-brise. Les Polonais étaient pénalisés de trois minutes et allaient vivre une nuit très fraîche. Bagration avait gagné six places et Torres, au volant d'une Ford Escort préparée pour la terre, avait perdu sa position de leader du groupe 1, au bénéfice de son compatriote Moutinho sur Opel Ascona.

Après quelques heures de repos, les vingt-sept rescapés retrouvaient une Andalousie sous le soleil et allaient pouvoir, sur les très longues liaisons, admirer des paysages d'une grande beauté rappelant les westerns à l'italienne de Sergio Leone. Comme lors de la nuit les écarts en spéciales étaient faibles et les deux leaders étaient séparés par un écart variant peu autour de 2'20", Servia (victime d'une rupture de rotule de suspension) avait encore perdu une place au profit de Bagration, alors que l'Alfetta se maintenait en troisième position. Le jeune Balcazar se comportait fort bien au volant de la Lancia Stratos et résistait à Bagration. Sauf incident majeur, l'issue de l'épreuve semblait donc con-

R. Villar-Diaz (Porsche 911 SC); 7. à 22'50", E. Villar-Gatret (Porsche 911 SC); 8. à 26'7", Moutinho-de Morais (Opel Ascona), premiers du groupe 1; 9. à 30'38", Torres-Morais (Ford Escort RS 2000); 10. à 35'30", Krupa-Miskowski (Renault 5 Alpine); 11. à 36'43", Roger-Alban (Ford Escort RS 2000); 12. à 37'3", Helge-Hansen (Opel Ascona); 13. à 41'21", Ralde-Valeck (Lada); 14. à 1 h 0'55", Palomo-Palao (Seat 124-1600), etc.

● Nombre d'épreuves spéciales remportées par pilote: Zanini, 16 (sept dont deux sur terre, plus neuf, une ex aequo avec Bagration); Béguin, 8 (trois dont deux sur terre, plus cinq); Bagration, 6 (une plus cinq); Servia, 1 sur terre.

● Leaders successifs: Zanini, de ES 1 à ES 4; Béguin, de ES 4 à l'arrivée.

nue. Zanini concédait bien 23" à Béguin dans la treizième spéciale, mais cela ne changeait pas grand-chose puisqu'il regagnait quelques secondes dans les suivantes.

Avant la neutralisation nocturne de trois heures, et alors qu'il ne restait que neuf kilomètres chronométrés, Béguin trouvait des pierres sur la route. Il devait décaler le passage et perdre de précieuses secondes. Zanini qui arrivait derrière hormis des pierres restantes mais terminait néanmoins avec 16" d'avance sur Béguin, tant et si bien que l'écart qui se situait à 2'22" avant le début de la deuxième étape était maintenant de 2'37". Les deux pilotes étaient perdus.

Sept quarts restèrent à déplier un petit jour et Béguin, quelque peu traumatisé par la mésaventure des pierres, se trouva à l'arrivée à 2'37" devant Zanini qui avait perdu 16" sur Béguin.

Après l'annonce à l'arrivée, Béguin aurait pu prendre une revanche sur le mauvais sort en Espagne, mais son déclassement inattendu, s'il était confirmé après appel, laisserait la victoire et le titre à Antonio Zanini à l'issue d'un final que l'on eût souhaité plus sportif.