

Jaroszewicz-Darniche : la bataille des "privés"

De notre envoyé spécial Bernard GAUTIER

LES SABLES-D'OR. — Le Championnat d'Europe des rallyes suscite d'habitude peu d'intérêt, en raison du grand nombre d'épreuves qui y sont inscrites et qui obligent les constructeurs intéressés à ne choisir qu'un nombre restreint d'entre elles, sur les terrains les plus proches, ou les plus favorables à la voiture que conduit leur pilote.

S'y ajoutent des impératifs nationaux ou régionaux qui expliquent que certains constructeurs, sans viser spécialement le Championnat, alignent des voitures dans telle ou telle épreuve. Si l'on excepte les arguments de promotion sans rien enlever à la valeur des pilotes, le Championnat d'Europe ne suscite pas un intérêt passionné.

Pourtant cette année, le piquant de l'affaire c'est que l'on voit deux pilotes d'écuries privées se disputer le titre au volant d'une voiture de même marque : Bernard Darniche pour le compte d'André Chardonnet, et Andrzej Jaroszewicz pour Fiat-Polski (dont Chardonnet est l'importateur en France !) tous deux au volant de Lancia Stratos.

Darniche avait pris l'avantage au Championnat au Rallye des

Quatre-Régions. Jaroszewicz vient de le reprendre après sa victoire au Rallye des Sables-d'Or.

La prochaine manche interviendra dimanche au Rallye d'Antibes où Darniche s'alignera mais d'où sera absent son rival polonais. Par contre, ce dernier disputera début juillet le Rallye de Pologne où il n'est pas certain que Darniche soit présent. On verra ensuite Darniche au Rallye San Martino.

La suite de la saison des deux pilotes sera fonction de leurs résultats dans ces prochaines épreuves, étant bien entendu que l'engagement d'écuries privées, mêmes importantes, représente à ce niveau un effort financier très lourd. Il faut cependant souligner que pour la première fois Lancia apporte une aide aux clients privés.

Pour gagner aux Sables-d'Or, Jaroszewicz n'avait rien négligé. Il était venu reconnaître le terrain une semaine avant le déroulement de l'épreuve, avec un « mulot » Stratos, terrain qu'il connaît bien pourtant, puisqu'il s'était classé troisième l'an dernier. Pour la course, Jaroszewicz disposait d'une Stratos toute neuve qui n'avait encore disputé aucune course. La voiture avait été préparée par Maglioli.

Mais même une bonne voiture client n'est jamais exactement préparée comme une voiture d'usine. Pour Jaroszewicz, le pro-

blème aux Sables-d'Or fut que la Stratos n'était pas équipée d'amortisseurs convenables. Il s'agissait d'amortisseurs non réglables et trop souples, ce qui posa au pilote de sérieux problèmes de tenue de route, la suspension fatiguant au fur et à mesure que le rallye progressait. Aux assistances, on voyait les mécanos de Fiat-Polski désosser progressivement le « mulot » pour en monter les pièces sur la voiture de course.

Heureusement pour lui, Jaroszewicz avait pris suffisamment d'avance au début du rallye pour se permettre de doser son effort par la suite.

« Mais, nous dit-il, si Darniche veut gagner à Antibes, je lui conseille de bien choisir ses amortisseurs. »

Renault en évidence

C'est en tout cas un beau succès que les Polonais ont signé en Bulgarie, Stawowiak prenant la deuxième place au volant d'une Fiat 124 Abarth à moteur 1800 à quatre soupapes par cylindre. La bataille entre Stawowiak et la Renault 17 de Ferjancz fut l'un des hauts moments de l'épreuve. Les deux voitures se comportaient bien sur mauvaises routes avec un léger avantage à la Renault, par contre, la Renault 17 est plus lourde et surtout le moteur à quatre soupapes par cy-

lindre de la Fiat développe 220 chevaux contre 170 au Renault. Malgré ce handicap, ce n'est que tout en fin d'épreuve que Ferjancz s'inclina, mais les deux voitures sont appelées à s'affronter à nouveau sur d'autres terrains et la Renault a déjà prouvé qu'elle pouvait s'y imposer.

Avec Ferjancz, Krupa et Tchoubrikov, Renault dispose d'une excellente équipe, sans oublier « Scirocco », qui, comme à l'Acropole, était parti pour être l'un des principaux animateurs de la course. Les R 12 Gordini des pilotes bulgares se mirent elles aussi en évidence mais on n'oubliera pas de souligner l'étonnante performance de Landsberg qui place sa Renault 5 groupe 2 à la huitième place devant toutes les Jigoul, Lada, Moskvitch, etc.

Ce résultat est d'autant plus intéressant qu'à l'avenir, Renault fidèle à sa politique à l'Est qui est d'aligner le plus possible des « Silhouettes », proches des modèles de grande série, aimerait voir ses couleurs défendues par des Renault 5 Alpine.

Cela dit, il convient de souligner l'excellente organisation de l'épreuve et son immense succès populaire.

Engouement pour le sport automobile qui pourrait dans l'avenir se concrétiser, outre les rallyes bien sûr, par la création d'un circuit près de Sofia.

Rajdowe Mistrzostwa Europy

Jaroszewicz-Darniche: pojedynek „prywatnych”

Autor: Bernard GAUTIER

ZŁOTE PIASKI - Rajdowe Mistrzostwa Europy wzbudzają zazwyczaj ograniczone zainteresowanie. Wynika to z faktu, że składa się na mistrzostwa bardzo dużo eliminacji i zainteresowani konstruktorzy samochodów zmuszeni są do wybrania tylko kilku z nich - tych rozgrywanych najbliżej lub odbywających się na nawierzchniach najbardziej sprzyjających ich autom.

Dokładają się do tego uwarunkowania narodowe lub regionalne, które powodują, że fabryki wystawiają auta w poszczególnych rajdach, niekoniecznie celując w same Mistrzostwa. Poza względami promocyjnymi - nie ujmując niczego kierowcom – Rajdowe Mistrzostwa Europy nie budzą szczególnego zainteresowania.

W tym roku jednak ciekawość wzbudzają dwaj kierowcy z prywatnych stajni, walczący o tytuł w autach tej samej marki – Bernard Darniche w barwach Andre Chardonnet i Andrzej Jaroszewicz w barwach Polskiego Fiata (którego Chardonnet jest zresztą importerem we Francji). Obaj startują na Lanciach Stratos.

Darniche zyskał przewagę w mistrzostwach dzięki Rajdzie 4 Regioni. Jaroszewicz ją odzyskał po zwycięstwie w Rajdzie Złote Piaski.

Następna runda odbędzie się w niedzielę na Rajdzie Antibes, gdzie wystartuje Darniche, ale nie będzie jego polskiego rywala. Ten natomiast zawalczy na początku lipca w Rajdzie Polski, gdzie nie ma pewności co do obecności Darniche’a. Ale na pewno zobaczymy go w Rajdzie San Marino.

Dalszy ciąg sezonu obu rajdowców zależy od ich wyników w tych najbliższych imprezach. Jest to dość oczywiste, biorąc pod uwagę fakt, że na tym poziomie współzawodnictwa zaangażowanie prywatnych stajni – nawet dużych – pociąga za sobą ogromne nakłady finansowe. Trzeba jednak podkreślić, że po raz pierwszy Lancia wspiera „prywatnych” klientów.

Jaroszewicz starannie się przygotował do wygrania Rajdu Złote Piaski. Tydzień przed zawodami przyjechał zbadać teren treningówką, „mułem testowym” - Lancią Stratos. Teren, który dość dobrze zna – w zeszłym roku zajął tu trzecie miejsce. Na sam rajd, Jaroszewicz miał nowiutką Lancię Stratos, która nigdzie jeszcze nie jechała. Auto zostało przygotowane przez firmę Maglioliiego.

Niestety jednak dobry samochód dla klienta nigdy nie jest tak przygotowany jak auto fabryczne. Problemem Jaroszewicza na Rajdzie Złote Piaski był fakt, że jego Lancia Stratos nie była wyposażona w odpowiednie amortyzatory. Jego amortyzatory były nieregulowane i zbyt miękkie, co poważnie utrudniało mu utrzymanie się na drodze, a zawieszenie odkształcało się z każdym kilometrem. W trakcie serwisów widać było tylko jak mechanicy Polskiego Fiata stopniowo rozbierali treningówkę - „muła” i montowali jej części w rajdówce.

Na szczęście Jaroszewicz bardzo dobrze wystartował, tak że miał zapas czasu, co pozwoliło mu później dawkować tempo jazdy..

„Ale jeśli Darniche chce wygrać w Antibes, to radzę mu dobrze wybrać amortyzatory” – mówił później.

Renault na widoku

Drugie miejsce Macieja Stawowiaka za kierownicą Fiata 124 Abarth z silnikiem 1800 z czterema zaworami na cylinder było dużym sukcesem Polaków w Bułgarii. Walka między Stawowiakiem, a Renault 17 Attili Ferjancza była jednym z ciekawszych momentów tych zawodów. Oba auta dobrze się sprawowały na złych drogach. Fiat był odrobinę lepszy, natomiast Renault 17 jest trochę cięższe. Ale silnik z czterema zaworami na cylinder Fiata rozwija moc 220 koni, a Renault ma ich tylko 170. Mimo tej ułomności, Ferjancz poddał się dopiero na końcu zawodów. Oba auta jeszcze się zmierzają na innych trasach, a Renault już nieraz udowodniło, że potrafi walczyć.

Ferjancz, Krupa i Czubrikow to doskonała ekipa Renault. Nie można też zapominać o „Siroco”, który podobnie jak na Akropolu i tym razem zapowiadał się na jednego z ważniejszych rozgrywających w tym rajdzie. Renault 12 Gordini bułgarskich kierowców również były bardzo dobre. Natomiast trzeba zauważyć zaskakujący wyczyn Landsberga, który uplasował swoje Renault 5 gr.2 na ósmej pozycji, przed wszystkimi Žiguli, Ładami, Moskwiczami, itd.

Te wyniki są o tyle ważne, że Renault - wierne swojej wschodniej polityce, by wystawiać jak największą liczbę "silhouettes" (*sylwetek - BK*) -aut seryjnych - chętnie widzi obronę swoich barw przez Renault 5 Alpine.

Należy również podkreślić doskonałe przygotowanie zawodów i ich ogromny sukces frekwencyjny. Popularność sportów motorowych (w *Bułgarii –BK*) mogłaby się rozwinąć w przyszłości, nie licząc oczywiście rajdów, jeśli zostanie stworzony tor w pobliżu Sofii.

Tłumaczenie: Hanka Cholewa