

DARNICHE-MAHE

acte 2. scène 3...

Après un début de saison malchanceux (accident à Monte-Carlo et à la Costa Brava, échec à la Giraglia) Bernard Darniche et sa Lancia Stratos Chardonnet semblent avoir bien renoué avec leur longue série de succès de l'an passé. Avec le critérium Alpin, Bernard et Alain Mahé ont enlevé leur 3^e succès consécutif en 3 semaines, les 2 précédents étant le rallye de l'île d'Elbe où la Stratos dut faire face à une concurrence internationale très relevée, et le rallye Firestone en Espagne. Avec ces 3 succès, Darniche est bien parti pour enlever un second titre européen !

Si à l'Elbe et en Espagne, Darniche dut faire face à une rude concurrence, à l'Alpin les choses furent plus faciles pour lui. Le plateau de l'Alpin manquait d'étoffe, de nombreux amateurs préférant se réserver pour Antibes, un mois plus tard. Les seuls adversaires sérieux de Darniche étaient Francis Vincent avec la Fiat 131 groupe 4 (220 chevaux) de Fiat France, Francis Bondil sur sa Porsche Carrera groupe 4 (330 chevaux), Christian Lunel avec sa Carrera groupe 3 (250 chevaux) et Francis Serpaggi sur une Stratos injection aux performances sensiblement identiques à celles de la Lancia de Darniche (270 chevaux). Fréguelin, fort de ses 5 victoires et de son avance au championnat de France, et peut-être aussi parce que l'A310 V6 en version groupe 4 n'est pas encore tout à fait parfaitement au point (groupe 4, l'A310 doit se contenter de 2,6 litres de cylindrée et de 4 vitesses), n'était pas engagé. Béguin n'était pas là non plus, pas plus qu'Andruet qui le même jour enlevait les 600 km de Spa sur BMW.

Bondil puis Lunel puis Serpaggi disparaissent

La partie fut d'autant plus facile pour Darniche que Bondil qui avait réalisé le meilleur temps (1 seconde devant Darniche) dans la 1^{re} spéciale, cassa sa transmission au départ de la seconde ! Toutefois, Darniche n'était pas tranquille pour autant car le corse Serpaggi et Christian Lunel allaient le talonner très longtemps. Serpaggi surtout réalisait des temps extraordinaires, battant même par 2 fois la Stratos Chardonnet de Darniche qui, il est vrai n'était pas « à la défoncée ». Le premier Lunel renonçait, moteur explosé dans l'épreuve de Coaraze. Christian traverse une période de poisse très injuste. Au moment de son abandon, il était 3^e et très largement en tête du groupe 3. Comme d'habitude, il avait marché comme un avion. Peu après, Francis Serpaggi qui jusqu'alors avait talonné Darniche, se trouvait ralenti par sa boîte qui bientôt se bloquait en troisième. Très déçu de ne pouvoir défendre plus longtemps sa seconde place, Serpaggi préférait renoncer. Décidément le Corse n'est pas très chanceux non plus, mais il a

montré une nouvelle fois sa parfaite maîtrise du bolide italien.

Francis Vincent qui était resté en retrait, désireux, après sa sortie de route du Behra, de se réhabiliter aux yeux de Fiat France, et qui jusqu'alors se battait pour la 4^e place avec Gérard Swaton (Porsche Carrera) et l'excellent Gallo (Alpine 1800), gardant à distance Gardavot (Porsche) Pellegrin (Alpine) et Michelle Mouton (Porsche), Francis Vincent après l'abandon de Bondil, Lunel et Serpaggi, s'installait à la 2^e place et y restait. Michelle Mouton après un temps d'adaptation à la Carrera réalisait de bons temps et parvenait à prendre la 4^e place à 1 minute de l'excellent Swaton qui lui, fait mouche à chaque fois. Gallo sur Alpine 1800 termine 5^e à 22 petites secondes de la Porsche de Michelle Mouton.



Darniche et Mahé : la barre est redressée !

Après l'abandon de Lunel, Swaton n'eut plus qu'à préserver son avance sur Gardavot en groupe 3, et surtout sur Michelle Mouton qui revenait rapidement et qui fit une très belle fin de course. Rouby, et l'équipage féminin Cordesse-Luparia s'était parfois mêlé à la bagarre, mais leurs berlinettes 1600 manquaient de puissance face aux Carrera 2,7 litres et 3 litres. Rouby, comme Martine Cordesse

ont néanmoins la satisfaction de devancer les meilleurs du groupe 2 comme les meilleurs du groupe 1, catégories où l'on n'a pas particulièrement flané !

Chaperot en groupe 2

Le groupe 2 fut longtemps animé par la très vive bagarre entre les Opel Kadett GTE de Viano et Chaperot, ceux-ci restant toutefois légèrement en retrait de la meilleure groupe 1, en l'occurrence, encore une Kadett GTE ! Viano fut retardé et Chaperot n'eut plus de menace à craindre seul Brunasso (encore une Opel) parvenant à s'approcher après la mi-course. Pierre Pagani et sa petite Autobianchi A112 groupe 2 (90 chevaux) furent longtemps 3^e du groupe 2 derrière Chaperot et Viano, mais une panne d'essence dans la dernière spéciale leur fit perdre cette place au profit de l'Opel Kadett de Tirabassi, pour 3 secondes. L'Autobianchi remporte largement la classe 1300 où l'on remarqua également l'excellent Drevet sur une Peugeot 104 kitée préparée par Ortelli, Lapeyrie sur une Rallye 2, et Nay sur une R5 Alpine, sans oublier la Citroën GS de Garcin et Tassi.

Knapik... mais aussi Lassaude en groupe 1

Toute aussi vive fut la lutte qui, en groupe 1 opposa Christian Dorche (le héros du Monte-Carlo) à Knapik, l'homme de l'Ouest. Dorche, démoralisé par son déclassement du Monte-Carlo puis par son accident du Neige et Glace, n'avait pas la grosse forme. Sa BMW manquait de punch, sans doute à la suite d'un sursrégime et Dorche manquait de moral, sans doute à la suite de plusieurs sursrégimes (...). Knapik en revanche avait à cœur de montrer qu'il ne se contente pas de marcher très fort dans l'Ouest. Et il faut dire qu'il étonna tout le monde, non seulement en dominant le groupe 1, mais aussi en réalisant des temps exceptionnels au scratch (un 4^e temps scratch par exemple dans Pont des Miollans). De ce fait, les très bonnes performances que réalisaient Barbagiani, De Meyer et