

7^e RONDE DE LA GIRAGLIA Championnat de France des rallyes coeff. 5. Date : 7-8/2. Itinéraire : boucle à couvrir 10 fois (115 km). Epreuves spéciales : un sélectif (42,1 km) et une spéciale (20,3 km) par passage. Conditions : routes sèches, course arrêtée après cinq boucles. Partants : 84. Classés : 60.

DARNICHE :



LE CAP EN SOLITAIRE...

C'est sur une note morose, pour reprendre l'expression à la mode, que s'est terminée cette 7e Ronde de la Giraglia amputée de la moitié de ses tours. Seuls 5 tours ont donc été courus avant que ne surgissent des incidents entre un pilote et des sympathisants du mouvement autonomiste. Il ne nous appartient pas de faire la part des responsabilités dans cette affaire, ni de juger la décision des organisateurs. Il fallait éviter de toute façon l'affrontement entre deux communautés, possédant chacune des arguments pas toujours verbaux d'ailleurs... Signalons simplement que le Comité de Soutien de Luri à la cause autonomiste, mis en cause un moment, a démenti sa participation aux incidents, restant fidèle ainsi à ses promesses...

par Jean Lerust

Revenons au rallye proprement dit. On innovait cette année à la Giraglia. Une seule épreuve spéciale. Luri-Morsiglia (20.300 km) incluse dans un parcours sélectif : Luri-Macinaggio long de 42.100 km à effectuer en 30 minutes. Un seul contrôle horaire était en place au terme des 5 premiers tours avec un temps imparti de 8 h 30. On voit immédiatement l'avantage d'une telle formule. La possibilité de prendre 1 ou 2 heures pour réparer sans pour autant être pénalisé ou contraint à l'abandon. Les 5 autres tours devaient être effectués en 8 heures. Inconvénient par contre pour le pilote qui était victime d'un ennui sur le parcours de la spéciale, le temps perdu se trouvant automatiquement reporté sur le temps total du sélectif. Une double pénalisation en quelque sorte. Un petit détail qu'il faudra revoir pour les éditions futures car nous ne pouvons imaginer que la décision d'annuler toutes épreuves inscrites au calendrier de l'ASA Bastiaise sera maintenue et la démission des membres directeurs de l'ASA irrévocable...

Une demi-ronde, mais un succès complet pour Darniche

En signant sa première victoire de la saison, Bernard Darniche, toujours assisté de son fidèle Alain Mahé, a prouvé ce que l'on savait déjà, qu'il était et risque fort d'être toute la saison l'homme à battre dans le Championnat de France des Rallyes nouvelle formule. La Stratos est actuellement imbattable, elle est de surcroît solide et Darniche bénéficiera dans la plupart des cas de l'assistance de l'usine de Turin et d'un mulet. Des cartes maîtresses dans la course au titre dont il paraît difficile en ce début de saison d'évaluer les joueurs. Jacques Henry, tenant du titre, connaît quelques problèmes de financement après l'abandon officiel de la compétition de son sponsor principal Christine Laure. De plus Jacques vient d'être opéré du coude et il risque fort d'être légèrement handicapé pour les prochaines épreuves. De toute façon, même avec une très bonne Alpine A 310, il ne pourra que se battre pour être le dauphin de Darniche. L'Alpine rend tout de même entre 40 et 60 cv à la Stratos. Il est probable qu'il faudra chercher les meilleurs groupés 2 et 3 pour compléter les classements scratch comme c'était déjà le cas l'année dernière.

Pour l'heure, à la Giraglia, le plateau présenté souffrait un peu d'un manque d'opposition à Darniche. Seul Manzagol pouvait prétendre à ce rôle, bien que l'Alpine 1800 du Bastiais accuse déjà 6 ans d'âge, même si elle est complètement rénovée après chaque saison. Heureusement, à un niveau légèrement en dessous, il existe en Corse d'excellentes individualités comme Rognoni, Soriano, « Scarpu » (Jean-Pierre Morsau), Aguzzi, Enjalbert, qui disposent de très bonnes Alpine 1800. Sans oublier non plus Eugène Paoli, déjà victorieux de l'épreuve qui dispose toujours de très belles Porches, ici en l'occurrence une 3 litres groupe 4. Panciatucci et son Alpine 1800 renforçait la coalition des Alpine contre Darniche.

Makinen semi-incognito

Peugeot était là discrètement pour tester une petite 104 2S confiée à Timo Makinen,



manifesté avec insistance. Notons au passage que Timo rentrait du Maroc où durant une semaine il a pu effectuer toute une série d'essais avec la nouvelle Peugeot coupé V 6 de 220 cv. Voiture que pilotera Mikkola au Safari. Selon Makinen, ce sera la voiture à battre cette saison dans tous les rallyes africains...

Darniche, Manzagol et les autres...

Victorieux, Bernard n'a jamais donné son maximum. « J'ai réalisé mon meilleur chrono sur la spéciale en 13'16"7 au 4e tour. En cas de besoin j'aurais pu tourner en dessous de 13 minutes. J'étais lassé dans le sélectif car en fait si le temps apparaît à zéro, je mettais plus de 40 secondes par tour à Manzagol. » La Stratos est vraiment une voiture sans problème, l'assistance n'eut à intervenir qu'une seule fois, pour changer une transmission, et encore par précaution après la détérioration d'un soufflet de protection.



Francis Serpaggi et la Kadett GTE.

L'association idéale...

110 cv obtenus grâce à une culasse retravaillée, alimentée par deux gros Weber, sur la base du moteur 1 100 cc de série, voilà un résultat très honorable, à l'image de l'aspect extérieur de cette nouvelle mini-bombe, qui est sans doute autre chose qu'un effet de style dans l'esprit des gens de la firme Sochallienne. En tout cas à la Giraglia, on n'envisageait même pas que cette auto puisse terminer les 10 boucles. Coquetterie de technicien, superstition? Difficile à dire. En tout cas la démonstration fut brève, puisque après 11 minutes de course, le grand Timo levait le pied et rentrait au parc d'assistance, le voyant rouge de pression d'huile s'étant

Jean-Pierre Manzagol s'acheminait vers une seconde place, quand, au 4e tour, la boîte de vitesses refusa tout service. C'était l'abandon. Il était à ce moment à une minute de Darniche. De la riposte Alpine, après un excellent début de course d'Aguzzi, d'Enjalbert, Rognoni et Soriano, il ne resta bientôt plus que « Scarpu », rapide et régulier, pour sauver l'honneur. Aguzzi bloqua sa boîte au 3e tour et renonça. Rognoni, bien parti, fut victime d'un court-circuit qui lui coûta 7 minutes

36 RONDE DE LA GIRAGLIA

dans le premier sélectif, il se ressaisit par la suite et, malgré un embrayage défaillant, réalisa toutefois quelques chronos honorables. L'amât de la course lui permettra de figurer au classement alors qu'il venait de décider d'abandonner. Soriano sera dans ce cas. Une sortie de route lui fit perdre plus de 15 minutes dans la seconde boucle et ses chances de bien se placer. Erjalbert, brillant au début, renonça sur rupture d'un cultivateur au début du 3e tour. Ce fut finalement Panciatucci qui avec « Scarpu » animèrent la course derrière Darniche en groupe 4. Des problèmes d'embrayage dès le 3e tour vint ralentir sa très belle prestation du début de course, où il faisait jeu égal avec Aguzzi et « Scarpu ».

Bondil à l'aise

Bondil en groupe 3 sur une Porsche 2,7 ne fut guère inquiet pour la victoire de groupe. Ses adversaires sur Porsche : Audouard (2,7) et « Cobra », par qui le scandale arriva (3,0), ne lui opposant aucune résistance. Plus passionnante fut la lutte entre les Alpine 1600 SC pour la victoire de classe. On attendait beaucoup de l'affrontement « Gomme »-Picone, on ne fut pas déçu. Si Gomme l'emporta, on peut regretter toutefois la perte de temps enregistrée par Picone dans le premier sélectif, plus d'une minute pour une durite percée et un moteur en ébullition. On retrouve cet écart à l'arrivée. Bravo messieurs... Charles Alberti éternait, lui, une Alpine A 310 de série groupe 3 bien sûr, et en découvrait la... lourdeur et le manque de « patate ». Il attaqua sans relâche pour compenser ce handicap et finit par sortir de la route dans le 5e passage perdant ainsi le bénéfice de ses précédents efforts.

Mattel double

Même clarté pour la victoire de Mattel sur BMW Turbo qui confirma ainsi celle de l'année dernière. Il survola le groupe 2, surtout que son principal adversaire, Istria sur Ascona dut procéder au remplacement de sa boîte de vitesse après le premier tour et boucla les autres avec une boîte inadaptée. Second du groupe, Moretti eut bon nez de partir en groupe 2 avec une Dolomite groupe 1. Il s'intercala entre Mattel et Braide sur sa virulente Rallye 2 qui ne sut qu'après l'arrivée que Moretti était en groupe 2.

Francis Serpaggi impérial

Francis Serpaggi n'a pas fait de détail en groupe 1. Il venait de réceptionner son Opel Kadett GTÉ quand il prit le départ de la Giraglia. Améliorant ses chronos, au fur et à mesure des tours, il laissa Robini (Ascona)



Panciatucci. Une alpine et de l'Ajax... pour l'embrayage.



Darnin une 104 ZS plus musclée, grâce à un kit moteur et des éléments de carrosserie...

à 8 minutes. Il est vrai que Robini ne déposait pas de pneus slicks. « Bagheera » toujours très efficace sur ce terrain au volant de son Audi 80 GT se retrouva sur le toit, avec une traverse arrière cassée. Il abandonna au 2e tour alors qu'il était second du groupe au terme du 1er. Des 11 Rallye 2 assistés presque maternellement pour le SRT Bastia; ce fut Féraud qui fut le plus rapide sur un tour. Mais, 3 crevaisons et une rotule cassée réduisirent à néant ses efforts. Bacchelli dont c'était le premier Rallye avec une voiture achetée en commun avec son coéquipier glaña la victoire de classe.

Une Ronde limpide en somme. Il est même probable qu'après 10 tours, les noms des vainqueurs de groupe auraient été les mêmes. Souhaitons qu'il n'en soit pas de même tout au long de la saison en rallye. On en prend pourtant bien le chemin...

CLASSEMENT GENERAL

1er DARNICHE-MAHE	Lancia Stratos	1h09'03"	1er Gr. 4
2e Bondil-Brunel	Porsche Carrera 2,71	1h17'43"	1er Gr. 3
3e Scapu-Baron	Alpine 1800	1h18'25"	
4e Panciatucci-Mancini	Alpine 1800	1h18'39"	
5e E. Paoli-Vatéry	Porsche Carrera 31,	1h24'02"	
6e « Gomme »-Castellano	Alpine 1600 SC	1h25'53"	
7e Audouard-Lion	Porsche Carrera 2,71,	1h26'55"	
8e Picone-Caneli	Alpine 1600 SC	1h27'01"	
9e « Cobra »-Reggioni	Porsche Carrera 31,	1h27'30"	
10e Rognoni-Moretti	Alpine 1800	1h27'54"	
11e J.-P. Paoli-« Ajax »	Alpine 1800	1h28'51"	
12e Simonetti-Baldricchi	Alpine 1600 SC	1h29'40"	
13e Caneli-Broner	Alpine 1800	1h33'37"	
14e Micheli-Agostini	Alpine 1800	1h34'03"	
15e F. Serpaggi-Subrini	Opel Kadett GTE	1h33'09"	1er Gr. 1
16e Paoli-Chian	Alpine 1800	1h37'43"	
17e Mattel-Raffali	BMW Turbo	1h38'09"	1er Gr. 2
18e Venturini-Simonetti	Alpine 1800	1h38'56"	
19e Allerini-Canali	Alpine 1600 S	1h38'45"	
20e Pol-Pitalis	Alpine 1800	1h39'15"	
Etc...			

Spéciale Lori-Mareglia 25,3 km	Sélectif Lori-Mareglia 142,1 km en 30'
1er passage	1er passage
Darniche 13'37"8	Darniche 02"
Manzagol 13'46"5	Manzagol 27"
Scorpi 14'06"3	Aguzzi 1'10"
Rognon 14'26"8	Scorpi 1'13"
Panciatucci 14'28"1	Panciatucci 1'18"
E. Paoli 14'30"2	Bondil 1'29"
Mattel 15'09"7	Serpaggi 3'24"
Serpaggi 15'16"2	Mattel 3'26"
2e passage	2e passage
Darniche 13'26"4	Darniche 00"
Manzagol 13'35"4	Manzagol 00"
Panciatucci 13'51"9	Panciatucci 33"
Rognon 13'58"9	Sorpi 52"
Sorpi 14'05"4	Aguzzi 57"
E. Paoli 14'08"9	Bondil 57"
Mattel 15'03"8	Serpaggi 3'19"
Serpaggi 15'10"3	Mattel 3'44"
3e passage	3e passage
Darniche 13'26"4	Darniche 00"
Manzagol 13'35"5	Manzagol 00"
Bondil 14'18"4	Bondil 1'04"
Rognon 14'20"	Rognon 1'30"
Panciatucci 14'21"8	Panciatucci 1'32"8
Scorpi 14'25"1	Sorpi 1'52"
Serpaggi 15'10"6	Cobra 2'22"
Mattel 15'23"9	Serpaggi 3'32"8
	Mattel 4'11"
4e passage	4e passage
Darniche 13'16"1	Darniche 00"
E. Paoli 14'08"2	Sorpi 1'16"
Rognon 14'14"7	Scorpi 1'40"
Bondil 14'17"4	Panciatucci 1'41"
Sorpi 14'17"5	E. Paoli 1'44"
Panciatucci 14'18"3	Bondil 2'21"
Serpaggi 15'09"8	Serpaggi 3'32"
Mattel 15'19"8	Mattel 3'58"
5e passage	5e passage
Darniche 14'05"1	Darniche 1'12"
Bondil 14'07"3	Scorpi 1'31"
E. Paoli 14'17"5	E. Paoli 1'41"
Scorpi 14'19"3	Bondil 1'46"
Panciatucci 14'22"	Panciatucci 2'21"
Picone 14'25"8	Simonetti 2'22"
Serpaggi 15'06"1	Serpaggi 3'29"
Mattel 15'37"	Mattel 4'23"