



WALDEGAARD à l'arrivée : solide comme un roc

## Porsche et Waldegaard dominant une fois de plus au 39<sup>e</sup> rallye de Monte-Carlo

de notre envoyé spécial Dominique Fabiani

**I** L n'y a pas eu de neige et pourtant, ce 39<sup>me</sup> Rallye de Monte-Carlo mérite d'être retenu au palmarès. Comme l'an passé, le Suédois Waldegaard s'est installé en tête du classement général au volant de sa Porsche. Il y est resté du début jusqu'à la fin.

Comme l'an passé également, une autre Porsche, celle de Gérard Larrousse, occupe la seconde place.

Cette année aussi, il y a eu beaucoup d'émotions. Et un duel ! Ce furent d'abord les abandons de nos deux grands nationaux, Andruet et Vinatier, tous deux sur Alpine. Puis la lutte entre Larrousse et Nicolas.

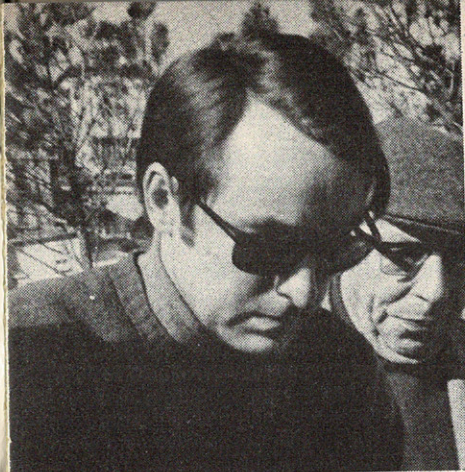
Si le premier fut un puissant Goliath, le second se comporta en courageux David.

Lancia et Ford, en l'absence de neige, n'ont pas participé à la lutte au sommet.

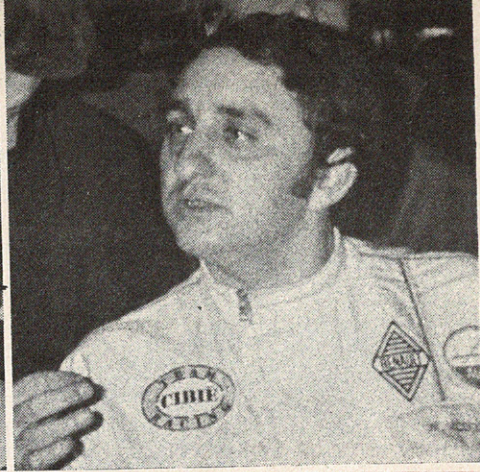
Pourtant, chez ces deux firmes, des pilotes ont manifesté un éblouissant talent. Lampinen et Ballestrieri chez Lancia, Clark et Makinen pour Ford.

Seulement voilà : il y avait les Porsche. Et Porsche, c'est une « auto » à part : pensée et conçue pour la compétition. Elle est l'image du sérieux. Tout le monde sait que le sérieux mène inévitablement à la réussite.

Face aux Porsche, certaines autres voitures paraissent un bricolage — même s'il s'agit d'un bricolage génial. —



▲ LARROUSSE au contrôle technique : pas de problème.



▲ NICOLAS : enfin un beau succès !



▼ RAGNOTTI, l'amateur-vedette du rallye

◀ MAKINEN : un grand champion au style impressionnant

▼ SALOMON : un accident ternit l'éblouissante démonstration



En face, il y avait donc Alpine Renault, seule firme qui pouvait vraiment avoir l'espoir de jouer les trouble-fête.

Le plan d'Alpine reposait sur deux « 1600 » bien au point depuis la saison dernière.

Mais les événements devaient en décider autrement et, ce fut rapidement à la moins puissante des « berlinettes » qu'il revint d'épargner à Alpine Renault une cuisante défaite.

Une fois encore, la chance était avec eux. A Monte Carlo, elle s'appelait Jean-Pierre Nicolas.

## Le film du rallye

Il y avait 184, partis au gré de leur fantaisie sur les huit itinéraires du rallye de Monte Carlo 1970 : Oslo, Varsovie, Francfort, Douvres, Athènes, Lisbonne, Reims et Monte Carlo. Chacun avait entre 3.300 et 3.500 km à effectuer à 60 km/h de moyenne.

Oslo et Varsovie furent naturellement les moins favorisés, à cause de la neige qui, ironie du sort, devait tant faire défaut deux jours plus tard.

Pour la majorité, ce fut une promenade, fatigante certes, mais sans incidents notoires. Peu ou pas de mécanique à effectuer, à part Vic Elford, dont la Toyota souffrit d'un accident de la route et les trois reines de l'épreuve, les Porsche, qui durent en cours de route changer leur système d'échappement.

### PLUS QU'UNE SEULE ALPINÉ

St-Claude, dans le Jura, c'est le premier point où les absents se remarquent.

L'un d'eux est de taille : Jean-Claude Andruet, un des favoris, hors course depuis le départ ou presque. Son coéquipier, Patrice Ecot a, tout simplement, oublié de faire pointer sa feuille de route au premier contrôle.

Pour lutter contre les puissantes Porsche à moteur 2,2 litres, Alpine Renault ne dispose donc plus que d'une seule voiture (moteur 1600 : celle du champion de France Jean Vinatier, l'homme sûr, assisté par Jean-Luc Thérier et Jean-Pierre Nicolas, tous deux sur des « 1300 S ».

A l'issue du grand rassemblement de Monte Carlo, la malchance frappe à nouveau l'équipe « nationale ».

### UNE PANNE DE RADIO COUTE CHER A VINATIER

Dans la première épreuve de vitesse de ce rallye, au Pont des Miolans, Jacob, navigateur de Vinatier, communique les notes au pilote par l'intermédiaire d'un casque-radio.

A 800 mètres de l'arrivée, il annonce : « Droite 80, verglas ». Mais Jean Vinatier entend seulement « Droite 80 ». A ce moment précis, la radio tombe en panne.

Il passe sans lever le pied et l'Alpine, lancée comme un boulet, arrive sur la couche de glace et continue tout droit. Avec violence, le nez de la voiture heurte le rocher. C'est l'abandon. Deux cents kilomètres plus loin, sur rupture de transmission, Thérier disparaît à son tour.

Monte Carlo débute pourtant à peine. Nicolas reste seul en piste avec pour toute arme les 140 chevaux de son Alpine « 1300 S ». Les trois Porsche de Waldegaard, Larrousse et Andersson en ont chacune 240 !

### ENFIN LA NEIGE !

Dans les cinq premiers tronçons chronométrés, les deux Suédois et le Français réalisent les meilleurs temps sur de petites routes étroites, défoncées par le gel, bordées de précipices qui serpentent entre 800 et 1.200 mètres d'altitude.

Dans le Massif de la Chartreuse, les concurrents rencontrent enfin neige et verglas.



LARROUSSE (Porsche n° 2) dans La Roquette

NICOLAS : à la poursuite de LARROUSSE



Cette rencontre — pourtant prévue — va coûter plus d'une minute de retard aux trois Porsche : le cloutage de leurs pneus est inadapté aux routes empruntées.

Comble de malchance, dans l'épreuve suivante (la huitième), toutes trois crèvent.

Nicolas a profité de ces avatars pour effectuer le meilleur temps de la septième spéciale. Au classement général provisoire, il passe Andersson, puis Larrousse. Waldegaard, le leader, reste intouchable. En dépit de ses ennuis de pneus, il conserve une minute et demie d'avance sur son poursuivant.

Derrière ce quatuor, Lampinen (Lancia), Clark (Ford) et Ballestrieri (Lancia) se disputent la cinquième place.

### LARROUSSE SE FACHE

Nouvième et dernière épreuve avant la journée de repos : la côte de la Roquette.

Rapide par endroits, elle se termine par une série de lacets serrés. Le sol est toujours sec. Tant mieux, dit-on chez Porsche ; tant pis, disent Alpine, Lancia et Ford. Au départ, Nicolas possède 10 secondes d'avance sur Larrousse qui se déchaîne. En vain : il ne peut lui en reprendre que huit et le jeune pilote d'Alpine passe la ligne d'arrivée à Monaco en seconde position. Waldegaard, tranquillement, consolide sa place de premier.

### Les usines en course

**ALPINE RENAULT** : 6 voitures (2 Alpine 1600, 2 Alpine 1300 et 2 Renault Gordini). Arrivées : 2.  
**PORSCHE** : 3 voitures (Porsche 2,2 litres). Arrivées : 3.  
**FORD** : 4 voitures (Ford Escort TC). Arrivées : 2.  
**CITROEN** : 4 voitures (DS 21 à injection). Arrivées : 2.  
**LANCIA** : 6 voitures (Lancia Fulvia HF 1600). Arrivées : 2.  
**TOYOTA** : 2 voitures (Toyota Corona). Arrivées : 0.  
**DAF** : 1 voiture (Daf 55). Arrivée : 1.  
**OPEL** : 2 voitures (1 Opel GT et 1 Opel Commodore). Arrivée : 1.

### L'OBSESSION DES PNEUS A CLOUS

Pour le parcours complémentaire de la dernière nuit, les 60 rescapés (77 ont terminé le parcours commun, mais 60 seulement sont admis au départ), ont sept épreuves de vitesse à disputer :

Deux fois l'ascension du col de la Madone, deux fois celle de la Couillole et trois fois le célèbre Turini, enneigé et verglacé sur environ 8 km.

Gérard Larrousse dispose maintenant de pneus bien appropriés au terrain : toute la journée précédant le départ, mécaniciens de chez Porsche et techniciens de Dunlop se sont armés de pinces afin d'arracher un à un les clous inadaptés pour les remplacer par d'autres.

Rico Steinemann, directeur des courses de la firme de Stuttgart s'est enfermé dans sa chambre d'hôtel transformé en un P. C. où règne une odeur mélangée de bière, de vieux tabac et de sueur. Pour gagner de la place, on a entassé des lits dans la salle de bains. Il communique avec ses équipes volantes par deux téléphones et déplace au fur et à mesure des renseignements de petits drapeaux de couleurs sur une grande carte murale : rouges pour les pilotes, jaunes pour les techniciens de chez Dunlop, bleus pour les mécaniciens.

### NICOLAS PLUS FORT QUE JAMAIS

Le premier à quitter le port de Monaco est Gérard Larrousse. Vingt kilomètres plus loin, c'est déjà la première épreuve de vitesse.

Gérard est nerveux :

— Ce n'est jamais drôle d'ouvrir la route, vue l'imprudence des spectateurs. De plus, être poursuivi par un garçon comme Nicolas ne facilite pas la décontraction.

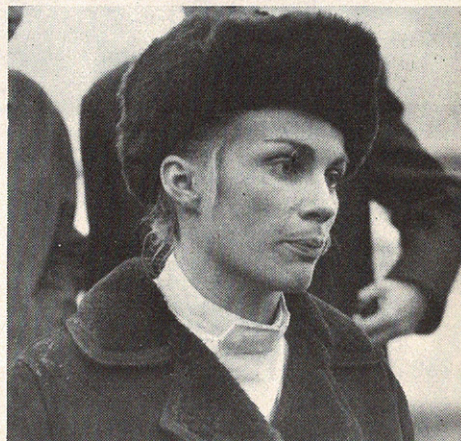
Lorsque parviennent les résultats de l'épreuve, c'est la stupeur :

Non seulement Nicolas n'a rien concédé à son rival, mais il a de plus réalisé le meilleur temps, battant Waldegaard de 10 secondes et Larrousse de 13.



En dérapage, la Porsche No 6 de WALDEGAARD au Pont des Miolans

Marie-Claude BEAUMONT,  
première Coupe des Dames 1970



### LA REVANCHE DE LARROUSSE

Dans la Couillole, première victime de marque de la nuit : Lampinen (Lancia) — qui grignotait peu à peu Andersson pour la quatrième place — sort et passe sur le toit. Il abandonne un peu plus loin. Mais cette fois-ci, Gérard Larrousse a retrouvé son calme. Il réalise le meilleur temps et reprend 35 secondes à Nicolas.

Dans la seconde ascension du Turini, il arrache encore 4 précieuses secondes au jeune pilote d'Alpine Renault.

Waldegaard, insaisissable, fait sa course tout seul. Mais c'est dans le second passage de la Couillole que Larrousse assène le coup de massue au pauvre Nicolas : 30 secondes de mieux d'un seul coup... et la seconde place.



HELMER, co-équipier de WALDEGAARD, a sauvé de justesse sa barbiche qu'il avait promis de couper en cas de victoire.