

FREQUELIN ET L'A310

... "super stratische"

A l'arrivée du 2^e passage à Uchon, noyé dans le brouillard et la nuit du Morvan, Guy Fréquelin entr'ouvre la porte de l'Alpine A 310 jaune et noire. Ruissellant de sueur et dégageant un halo de vapeur comme un pur-sang après l'effort —, il vient de reprendre d'un seul coup 23" d'avance sur l'invincible Stratos de Darniche, après avoir signé un beau 19'05". Sauf retournement extraordinaire, le rallye paraît joué et pour sa première sortie sur asphalte, avec la nouvelle A 310 V6 groupe 4, le probable champion de France est en train de prendre l'avantage sur le double champion d'Europe.

Depuis le début de la saison, les deux hommes avaient suivi des programmes parallèles sans jamais s'affronter, un peu comme des boxeurs de fédérations rivales, et leur rencontre dans le Morvan a pris une allure de super-finale avant la lettre. Après une longue période d'observation, c'est le puncheur qui venait de marquer un point décisif sur le technicien !

Darniche disposait de la Stratos victorieuse au Tour Auto, équipée d'un moteur un peu moins pointu, dont la puissance doit tourner autour des 260 CV. Face à lui, l'Alpine A 310 groupe 4 de Fréquelin, dont c'était la 2^e sortie après le Taurus Rallye en Hongrie. Elle apparaissait un peu moins puissante (environ 240 CV), pour un poids supérieur d'une dizaine de kilos, mais avait surtout le handicap de ne disposer que d'une boîte 4 vitesses dont la première, démesurément longue, rendait les démarrages et les sorties d'épingles assez mous. C'était aussi la 2^e rencontre entre les deux hommes, après la Giraglia en début de saison, que Fréquelin avait remporté avec l'A 310 groupe 5, suite aux ennuis de Darniche, mais surtout ceux de Manzagol et sa vieille berlinette. Cette nouvelle confrontation des deux croque-mitaine des rallies constituait donc l'intérêt principal de l'épreuve, mais aussi la relance du championnat de France puisque Darniche, après le Tour Auto, est revenu à seulement 45 points de Fréquelin.

Le reste du plateau ne manquait cependant pas d'allure. On retrouvait Francis Bondil très malchanceux cette année, au volant de la Carrera 3 L groupe 4 louée à Touroul grâce à Lanson, alors que le Vosgien Meny, dont la berlinette Alpine 1 800 s'était illustrée au Tour Auto, comptait aussi au rang des outsiders. On admirait également la Stratos que s'est offerte Ulmann, garagiste à Lure et gentleman-driver à ses heures, alors que Ch. Coeuille (Alpine A 110 1 800) devait déclarer forfait. Disposant d'une Carrera 3 L (ex-Ch. Verney), « Segolen », récent vainqueur de la ronde d'Alençon, était favori en groupe 3 face à Mouetron et à la

2,7 litres de Swaton. Ce dernier avait le handicap de partir avec une boîte de série, ayant cassé la sienne au rallye de San-Rémo. Une fois de plus, on voyait mal qui pourrait inquiéter en groupe 2 la puissante B.M.W. 30 CSL d'Hazard, encore sur sa lancée d'un brillant Tour Auto. A distance, la lutte entre l'intéressante B.M.W. 320 de Bever (pièces Eggenberger) et la Kadett GTE de Vivier s'annonçait comme indécise. L'animation devait sans doute venir de la lutte fratricide des Rallye 2 « kitées ». Attirés par les points et les primes du classement S.R.T., les pistards Bouquet et Kruger étaient venus se frotter à « Aceval » et aux locaux Bouland, Guillotin et Lucotte, nous promettant une bagarre au couteau. En groupe 1, Montriaux se présentait devant son public avec la même Ford Escort qu'il imposa l'an passé devant Clarr. Pourtant, sa tâche apparaissait cette fois écrasante face à la B.M.W. 530 US de Cudini, dont c'était le retour en rallye, et même à la Kadett GTE de « Knapick ». Ces derniers faisaient d'ailleurs l'objet d'attentions toutes particulières de la part des commissaires techniques : moteur et boîte de la Kadett étaient plombés en attendant le démontage consécutif à la réclamation du « Point d'Alençon » prévu pour le jeudi suivant, alors que la B.M.W. de Cudini était une auto conduite en début de saison par Andruet dans le championnat « Production », que Benoît avait ramenée aux normes du groupe 1. Quant à Vaucard, sa Rallye 2 à compresseur (groupe 5) étant écartée des rallies du championnat d'Europe (et peut-être bientôt de tous les autres... voir éditio), il s'alignait en groupe 1 sur une Rallye 2 d'emprunt.

Duel au soleil...

Disputé le samedi après-midi sous un soleil estival entre Aubun et Montceau-les-Mines, le prologue voyait dès le début s'ébaucher le duel royal attendu entre Darniche et Fréquelin. Le pilote de la Stratos était aux prises avec une instabilité au freinage qu'il ne parvenait pas à éliminer alors que Fréquelin découvrait une A 310 très survireuse, sans doute à cause de l'absence, sur la groupe 4, de l'énorme aileron AR dont il avait l'habitude sur la groupe 5. Pourtant, le pilote de l'Alpine parvenait à limiter les dégâts, ne concédant que 5" de retard à l'arrivée du prologue après sept épreuves spéciales, réussissant même à devancer la Stratos par deux fois, et concédant l'essentiel de son retard au 1^{er} passage à Lucenay qui terminait avec un pneu à plat. Pourtant, Darniche n'avait pas ménagé ses efforts puisque Bondil et sa Porsche se trouvaient déjà relégués à 41" alors que nous étions habitués à les voir garder le contact. Avant de se lancer à l'assaut des étapes nocturnes envahies de brouillard, Darniche ne disposait donc d'aucune marge d'avance et ne semblait pas très optimiste au départ de Montceau, alors que pour sa part, Bondil allait se contenter d'assurer sa place de 3^e, soucieux avant tout de terminer enfin une course. Caracolant en tête du groupe 2, Hazard avait déjà pris l'avantage sur toutes les autres Porsche, en tête desquelles on trouvait « Segolen », leader du groupe 3 devant Swaton. Ce dernier perdait du temps à cause de sa boîte dépourvue d'autobloquant, et affligée de plus d'une fuite d'huile importante. Toujours en groupe 2, Vivier et sa Kadett GTE se comportaient très bien et prenaient déjà une nette avance sur la B.M.W. 320 de Bever, apparemment dans un mauvais jour. Parmi Les Rallye 2 « kitées », Kruger avait assommé ses adversaires en réalisant un temps impossible dès la toute 1^{re} spéciale (ex-aequo avec Hazard !). Bien que rentrant un peu dans le rang par la suite, il ralliait Montceau-les-Mines avec 13" d'avance sur Bouquet et environ 1' sur les Bourguignons Bouland et Guillotin qui ne pouvaient suivre une telle cadence. Lucotte manquait déjà à l'appel : victime d'une sortie de route dans la Canche, il avait le malheur de voir brûler son auto qui communiquait d'ailleurs le feu à la forêt environnante.

En groupe 1, Cudini faisait un festival, réalisant des temps comparables à ceux de la 30 CSL d'Hazard dans les spéciales étroites. Il prouvait ainsi que malgré huit ans à l'écart des rallies, il n'avait pas perdu la main. Derrière lui, « Knapick » prenait régulièrement l'avantage sur l'Escort de Montriaux, alors qu'en 1 300 Vaucard avait déjà pris la tête devant « Achvé ».

... puis dans le brouillard

Redouté de la plupart, mais espéré par certains, le brouillard ne fit sa réelle appar-

*Vaucard, aussi bien qu'avec sa Simca « turbo »
Cudini, l'avenir en rallye lui est ouvert.*



RALLYE DE LA CHATAIGNE

tion que dans le 2e passage de la boucle d'Uchon. Fréguelin s'était habitué au comportement de la groupe 4 sur le goudron, et avait fait régler ses suspensions avant de repartir de Montceau. Cela lui valait de reprendre dès le 1er passage 10" à Darniche et du même coup de lui ravir le commandement pour 5 petites secondes. Alors qu'il pouvait tout remettre en question, le brouillard allait permettre à Fréguelin de charger littéralement comme un taureau, reprenant d'un coup 23" à la Stratos dont il avait aperçu les feux rouges au loin, devant lui, dans Uchon, à la faveur d'une brève éclaircie. Darniche éprouvait toujours ses petits ennuis de freinage, que les routes rendues grasses par le brouillard tendaient à accentuer, mais il s'apercevait surtout que l'Alpine le distançait lentement mais inexorablement. Et après les quatre passages à Uchon, son retard atteignait la minute. Vu le retard accumulé par le rallye, les quatre passages au Beuvray allaient se trouver à deux et rien, sauf incident, ne pouvait plus faire changer la victoire de camp. Pourtant, le second passage au Beuvray se faisait dans des conditions un peu meilleures, et tandis que Fréguelin améliorait son temps de 10", Darniche effectuait un furieux baroud d'honneur : se battant à la limite dans tous les freinages, il descendait le sien de plus de 30" et réduisait son retard final à moins de 40".

Pendant ce temps, le rallye avait vu disparaître Meny (Alpine berlinette) bien placé en groupe 4. Résigné à assurer, Bondil concédait beaucoup de temps aux leaders dans le brouillard, permettant à Hazard, toujours excellent 4e, de réduire un peu l'écart. Pourtant, ce dernier finissait par voir s'envoler une victoire de groupe certaine, dans une sortie de route en fin d'épreuve. Vivier héritait alors de la 1re place en groupe 2, Bever étant de plus en plus distancé et finissant par abandon-

ner sur rupture de boîte. En 1 300, Kruger perdait rapidement le bénéfice de ses exploits par la faute d'un court-circuit (coût : 4') alors que Guillotin cassait sa mécanique. Comme Bouquet se faisait larguer dans le brouillard, c'est Bouland qui renouvelait sa victoire de classe de 1976 malgré un remarquable retour de Kruger, qui n'échouait qu'à 1' du vainqueur !

Alors qu'il semblait avoir la situation bien en main en groupe 3, « Ségolen » sortait sèchement de la route dans Uchon 2, laissant Swaton dont la fuite d'huile avait été en partie colmatée, partir vers la victoire. Rapide en côte, Mouetron n'était jamais très menaçant et disposait en outre de mauvais pneus. Il se contentait de la seconde place alors que Dodane (Alpine 1 600), qui croyait assurer sa victoire de classe, était en fait battu de 10" par le Savoyard Gallin.

En groupe 1, le brouillard qu'il appré-

hendait n'empêchait pas Cudini de continuer sa démonstration en tête du groupe. Il n'allait pourtant pas tarder à renoncer, une consommation d'huile excessive faisant déjauger la pompe dans les virages et conduisant au coulage des bielles. Après avoir pris le meilleur sur Montriaux dans le prologue, « Knapick » se faisait remonter par l'Escort dans Uchon, mais devait à un final éblouissant de se mettre définitivement hors de portée de son adversaire, qui d'ailleurs perdait pied en fin d'épreuve. Pour ce qui allait devenir la 3e place, Morel et Straumann avaient bataillé toute la nuit à coup de secondes avant que l'Alsacien ne finisse par lâcher prise à la suite d'ennuis de pompe à essence. Sur un coupé Sirocco, Tkaczyk enlevait une honorable 5e place alors qu'en 1 300, la domination de Vaucard se transformait en cavalier seul après que « Achvé » fût sorti de la route dans le 2e passage d'Uchon.

Jean-Paul Calmus

Photos A. Conrath et J.-P. C.



Fréguelin et la groupe 4, aussi bien qu'avec la groupe 5.

10e édition. 14e épreuve du championnat de France 77 (coef. 5). Organisée par l'ASA du Morvan les 15 et 16 octobre 77. Compte aussi pour le Championnat d'Europe (coef. 1), le championnat fédéral, zone nord-est (9e épreuve) (coef. 5) et la SRT. Patronnée par les Assurances AGF. Ouverte aux groupes 1 à 4. Parcours long de 764 km, dont 366 km de spéciales (23 au total). Départ de Autun le 15 à 14 h. Arrivée à Autun le 16 à 7 h. Partants : 92. Classés : 52. Conditions atmosphériques : beau temps de jour, brouillard la nuit. Engagement : 1 200 F. Prix : 53 000 F environ au total. Palmarès : 1976 : Mme Dacremont-Emanueli (Alpine A310/1960). 1975 : Henry-Gélin (Alpine 1800). 1974 : Barailler-Pantalacci (Opel GSE). 1973 : Clair-Peyroux (Opel Ascona).

Classement scratch

1. Fréguelin-Delaval (Alpine A310 V6) 2 h 49'19"7 (1er groupe 4) - 2. Darniche-Mahé (Lancia Stratos) 2 h 49'56"4 - 3. Bondil-Brunel (Porsche Carrera 3L) 2 h 56'01"0 - 4. Vivier-Bourgoin (Opel Kadett GTE) 3 h 09'37"0 (1er groupe 2) - 5. « Knapick »-« Maryno » (Opel Kadett GTE) 3 h 10'04"9 (1er groupe 1) - 6. Swaton-Cordesse (Porsche Carrera 2,7L) 3 h 10'33"0 (1er groupe 3) - 7. Montriaux-Guinet (Ford Escort 2000 RS) 3 h 11'38"6 - 8. Mouetron-Gaçon (Porsche Carrera 3L) 3 h 12'58"0 - 9. Masquet-Breuil (Alpine A110/1800) 3 h 13'37"6 - 10. Bouland-Reboul (Rallye 2 kitée) 3 h 14'58"8, etc. * Voir classements complets des groupes p. 102

Temps des spéciales

1. Barnay (1) (6,2 km) : 1. Fréguelin (A310 V6) 3'52"9 - 2. Darniche (Stratos) 3'54"3 - 3. Hazard (BMW 30CSL) 4'00"6 - 4. Cudini (BMW 530 IUS) 4'02" - 5. Bondil (Carrera 3 L) 4'03", etc.
2. Lucenay (1) (9,1 km) : 1. Darniche 5'06"2 - 2. Fréguelin 5'11"8 - 3. Bondil 5'17" - 4. Cudini 5'26"2 - 5. Hazard 5'26"6, etc.
3. La Cauche (1) (8,8 km) : 1. Darniche 4'53" - 2. Fréguelin 4'55" - 3. Bondil 4'57" - 4. Hazard 5'13" - 5. Vivier (K GTE) 5'22", etc.
4. Barnay (2) (6,2 km) : 1. Darniche 3'48" - 2. Fréguelin 3'49" - 2. Bondil 3'53" - 4. Hazard 3'59" - 5. Cudini 4'02"8, etc.
5. Lucenay (2) (9,1 km) : 1. Darniche 5'04"01 - 2. Fréguelin 5'05" - 3. Bondil 5'08"2 - 4. Hazard 5'21"3 - 5. Cudini 5'27"5, etc.
6. La Cauche (2) (8,8 km) : 1. Darniche 4'48" - 2. Fréguelin 4'49" - 3. Bondil 4'50" - 4. Hazard 5'07" - 5. « Ségolen » (Carrera 3L) 5'13", etc.
7. Tagnières-Montcenis (17,1 km) : 1. Fréguelin 9'17" - 2. Darniche 9'20" - 3. Bondil 9'27"6 - 4. « Ségolen » 9'52" - 5. Hazard 9'58", etc.
8. Boulaye (1) (6,7 km) : 1. Fréguelin 4'10" - 2. Darniche 4'15" - 3. Bondil 4'19" - 4ex. Hazard et Cudini 4'27", etc.
9. Uchon (1) (33,4 km) : 1. Fréguelin 19'09" - 2. Darniche 19'13" - 3. Hazard 20'03" - 4. Bondil 20'09" - 5. Cudini 20'30", etc.
10. Boulaye (2) (6,7 km) : 1. Darniche 4'30 - 2.

Fréguelin 4'11" - 3. Bondil 4'23" - 4. Hazard 4'25" - 5. Cudini 4'27", etc.
11. Uchon (2) (33,4 km) : 1. Fréguelin 19'05" - 2. Darniche 19'28" - 3. Hazard 20'09" - 4. Bondil 20'21" - 5. Montriaux (RS2000) 21'25", etc.
12. Boulaye (3) (6,7 km) : 1. Fréguelin 4'14" - 2. Darniche 4'19" - 3. Hazard 4'31" - 4. Bondil 4'34" - 5. Vivier 4'40", etc.
13. Uchon (3) (33,4 km) : 1. Fréguelin 18'52" - 2. Darniche 19'09" - 3. Bondil 19'54" - 4. Hazard 20'08" - 5. Vivier 21'19", etc.
14. Boulaye (4) (6,7 km) : 1ex. Darniche et Fréguelin 4'14" - 3. Bondil 4'26" - 4. Vivier 4'36" - 5. Montriaux 4'39", etc.
15. Uchon (4) (33,4 km) : 1. Fréguelin 18'48" - 2. Darniche 18'55" - 3. Bondil 19'50" - 4. Swaton 21'31" - 5. « Knapick » (K. GTE) 21'34", etc.
16. La Croisette (1) (9,1 km) : 1. Fréguelin 5'06" - 2. Darniche 5'14" - 3. Bondil 5'29" - 4ex. Mouetron (Carrera 3L) et « Knapick » 5'43", etc.
17. Mt Beuvray (1) (26 km) : 1. Fréguelin 14'43" - 2. Darniche 14'45" - 3. Bondil 15'01" - 4. « Knapick » 16'24"8 - 5. Vivier 16'45", etc.
18. La Croisette (2) (9,1 km) : 1. Darniche 5'04" - 2. Fréguelin 5'14" - 3. Bondil 5'19" - 4. Mouetron 5'35" - 5. Montriaux 5'36", etc.
19. Mt Beuvray (2) (26 km) : 1. Darniche 14'13"8 - 2. Fréguelin 14'33"5 - 3. Bondil 14'48" - 4. Mouetron 15'35"3 - 5. Swaton 15'46"2, etc.
La Croisette (3) et (4) plus Mt Beuvray (3) et (4), annulés.