

Quelles courses et quel championnat ! La fantastique lutte qui dure depuis sept épreuves entre Guy Fréquelin et Bruno Saby donne un nouveau souffle aux rallyes français.

Document owned by la Belle Auto par Bernard MARTIN-DONDOZ

L'association des deux championnats goudron et terre en un championnat unique de rallyes mixtes ne s'est pas faite sans heurts, mais elle s'est faite ; et c'est là le plus important. Les écuries, les pilotes, les sponsors et les médias se sont regroupés, et les épreuves mixtes se sont transformées soit en rallye terre, soit en rallye goudron (avec une exception pour les Garrigues fidèles à leur vocation mixte) pour donner le championnat 83.

7 épreuves disputées, quatre victoires, deux secondes places pour **Fréquelin**, deux victoires, deux secondes places et une troisième pour **Saby**, voilà qui donne la physionomie du championnat. Les duellistes n'ont laissé que des miettes à leurs adversaires.

Ces adversaires se résument à trois noms : Béguin, Chatriot et Panciatici.

Bernard Béguin dispose, en la BMW M1, de l'auto la plus rapide sur le goudron, et il s'est même permis de suivre le rythme

alternant le très bon et le moins bon. Depuis trois courses, il semble avoir trouvé la mesure de sa R5 Turbo Diac et, comme il va disposer d'un gros moteur pour la fin de la saison, tous les espoirs lui sont permis.

Troisième larron, **Jacques Panciatici**. On attendait beaucoup de la prestation d'une Audi Quattro musclée en France. Malheureusement, ce ne fut qu'à partir de la cinquième participation, et la troisième sur la terre, que le Marseillais put s'extérioriser avec une seconde place à Bayonne malgré des problèmes. La Quattro aurait très bien pu remporter les 1 000 Pistes, mais le sort en a décidé autrement. Le bilan est négatif pour cette première partie de la saison, sinon pour le pilote qui a démontré qu'il pouvait parfaitement gagner des courses avec une auto compétitive. Pour les trois rallyes restants, Panciatici va (enfin) disposer d'une version plus musclée que son mulet reconditionné. 400 ch et tout ce qu'il faut ; mais

que les Lancia viennent jouer les trouble-fête en compagnie de la BMW M1. On parle même de Ragnotti sur une R5 Turbo officielle pour venir épauler Saby. Cela reste du domaine du possible lorsqu'on sait que le programme de championnat du monde prévu pour la fin de l'année a été annulé chez Renault Sport. La fin 83 s'annonce donc particulièrement animée et bien malin qui pourrait dire qui de Saby ou de Fréquelin l'emportera. Une seule chose est certaine : la lutte continuera à être très serrée et il faudra être aussi bon calculateur que pilote.

Pour une place d'honneur

Guy Fréquelin et Bruno Saby remporteront les deux premières places du championnat, par contre, la troisième place sur le podium promet de donner lieu à de belles empoignades. Chatriot et Panciatici pourraient encore mathématiquement s'approprier cette marche, mais il faudrait, pour cela, qu'un des deux remporte deux victoires et une place d'honneur. Possible, mais peu probable, si bien qu'ils sont trois principaux candidats à ce podium : Couloumies, Balas et Loubet.

L'homme en position de force est **Bertrand Balas**. Pour sa deuxième saison de rallye, le jeune Grenoblois a effectué un sans-faute en Gr. N sur son Alfetta GTV ou son Alfasud : six victoires et un abandon en sept courses, plus une deuxième place en Gr. A au Monte-Carlo, et voici Balas avec 75 pts sur un total possible de 77, c'est-à-dire sept fois les 11 points qui

Il reste à Panciatici trois épreuves (sur goudron) pour faire oublier les déboires de la première mi-saison.



des Lancia d'usine en Corse. Malheureusement, la fiabilité de ce monstre n'est pas encore irréprochable et le seul résultat pour Béguin a été une seconde place aux Charbonnières. Quant à l'expérience sur la terre avec la BMW 323i Gr. A, elle n'a pas été concluante avec seulement deux sorties trop courtes. Avec la fin du championnat 100 % goudron, Béguin se retrouvera sans doute très en verve.

François Chatriot a été l'interlocuteur le plus régulier face à Saby et Fréquelin. Disposant d'une voiture légèrement moins rapide que celle de Saby, Chatriot s'est pourtant permis, à plusieurs reprises, de se mêler à la lutte et d'approcher, voire même de battre les duellistes. Par contre, il a été assez irrégulier en début de saison,

les trois courses restantes se déroulent sur le goudron. Les Français feront-ils mieux que les Allemands sur l'asphalte ? Béguin, Chatriot et Panciatici n'ont plus aucune chance de remporter le championnat, pourtant ils peuvent jouer un rôle déterminant pour l'attribution du titre entre Saby et Fréquelin, ce dernier possédant une avance de 16 points alors qu'une victoire en rapporte 20. Plus déterminantes encore peuvent être les Lancia d'Andruet ou de Biasion au Tour auto et la participation attendue d'Andruet, également à l'Antibes et au Var.

Car la Manta 400 et la R5 Turbo règnent sur le Championnat de France alors qu'elles sont dépassées au niveau du Championnat du monde. Ce serait donc logique

récompenser la victoire de groupe et de classe. Seuls les sept meilleurs résultats étant pris en considération.

Une nouvelle victoire lui donnera donc le maximum des points qu'il peut espérer, et il ne faut pas être devin pour affirmer qu'il y arrivera sans problèmes tant sa domination a été écrasante en sept courses. Il n'a même pas eu à forcer son talent. Par contre, glaner un ou deux points au scratch en terminant dans les six premiers s'annonce comme une mission impossible. Bertrand Balas possédera donc 77 points et c'est ce total qu'il faudra battre pour accéder au podium.

Couloumies semble le mieux placé avec 66 points engrangés en six courses, d'autant plus qu'il n'a pas que des victoires à



Document owned by La Belle Auto

YVES LOUBET : le second départ

On se souvient d'Yves Loubet, l'espoir numéro 1 des années 79-80. Une saison rondement menée sur une Opel Kadett l'avait placé sous les feux de l'actualité, mais les événements tournèrent très mal pour lui. L'expérience de la Porsche Gr. 4 de « Publismo » s'avéra catastrophique pour le jeune Corse qui venait juste d'avoir vingt ans. Quelques courses au coup par coup sur des Escort ne firent même pas remonter sa cote.

L'espoir avait déçu ; on l'avait oublié. Celui que l'on qualifiait de « jeune chien fou » allait rejoindre la catégorie des jeunes pilotes talentueux qui auraient très bien pu faire carrière si...

Et puis tout a basculé. Une extraordinaire saison 1982 ponctuée de coups d'éclat et as-

sortie d'une véritable razzia de victoires du Gr. N ont permis à Yves Loubet de repartir du bon pied.

Cette année, il a pu disposer d'une aide d'Alfa Romeo France qui lui permet de disputer le Championnat de France sur un Coupé GTV-Gr. A. La saison a débuté par une victoire de groupe et du classement promotion au Monte-Carlo. Le bilan de cette première partie du championnat est limpide : ça gagne ou ça casse. Et ce sont simplement des problèmes au niveau de la cloche d'embrayage qui ont empêché Loubet de se retrouver en position plus flatteuse au championnat, tant sa domination au sein du Gr. A a été évidente.

A vingt-quatre ans (seulement !), Yves Loubet s'est repositionné au sein du groupe très

restreint des espoirs français du rallye. Avec quelques années de plus, il a acquis la maturité qui lui manquait. Il est devenu posé et réfléchi et mène ses courses avec une grande clairvoyance. Cette évolution, il la doit un peu à Gérard Mandréa, son ami qui fit longtemps partie des animateurs du Gr. 1, et qui a « profité » de difficultés dans la branche de la construction où il travaillait pour mettre en veilleuse son travail d'architecte, et se consacrer à défendre ses intérêts. Loubet ne tarit pas d'éloges sur son team-manager : « Je suis un peu dans la peau d'un pilote d'usine dans le sens où je ne fais rien d'autre que reconnaître et courir. Gérard s'occupe de tout le reste, tant pour la réservation des hôtels que pour les plans d'assistance, ou la préparation de la voiture. Il a mis sur pied une équipe de mécaniciens qui sont extraordinairement compétents et qui connaissent parfaitement bien le rallye ; lorsque je vois les problèmes que connaissent d'autres écuries qui disposent d'un bon matériel, mais qui n'arrivent pas à concrétiser, je me rends compte combien un manager compétent est primordial pour un pilote. Etre débarrassé de tous les problèmes extérieurs lorsqu'on se retrouve sur la ligne de départ d'une épreuve est déjà un gage de réussite. »

L'avenir pour Loubet ? Essayer de terminer troisième au Championnat de France, ce qui reste possible, tout en chatouillant les grosses autos.

Et, pour l'an prochain, il y a un projet dans l'air : une écurie indépendante faisant courir deux Alfetta GTV (Loubet et un autre petit jeune qui promet en la personne de Bertrand Balas). Et lorsqu'on voit travailler la « bande à Loubet » dans un rallye, on se demande effectivement pourquoi des écuries bien structurées comme le « Jolly Club » n'existeraient qu'en Italie.

son actif, mais des secondes places contrebalancées par des points acquis au scratch (1000 Pistes, Alpin, Terre de Provence). Couloumies peut donc logiquement dépasser le fameux cap des 77 points avec une victoire et une seconde place. Mais cela ne sera pas facile, car le Biterrois va retrouver Oreille sur sa route, l'éternel rival du Trophée Opel qui lui a toujours donné du fil à retordre et qui l'a souvent devancé. Il y aura aussi les deux Escort 1600i de Rançon et Baroni qui s'annoncent redoutables (sur le papier) et, surtout, il y aura Loubet. Tout cela se passera au sein du groupe A. L'Alfetta est supérieure aux Opel de Couloumies et d'Oreille, et en plus, Loubet sait parfaitement s'en servir. Le jeune Corse possède 50 pts en quatre résultats. Deux victoires plus une place d'honneur lui permettraient d'atteindre le podium. Mais il faudrait pour cela que Couloumies ne marque pas trop de points.



Chatriot disposera à la rentrée d'un gros moteur. La course d'équipe va s'organiser.

LES MEILLEURS PERFORMERS

147 épreuves spéciales ont été disputées dans cette première partie du championnat de France, 118 si l'on excepte le Tour de Corse qui tient un place à part à cause justement de son appartenance au championnat du monde et à la véritable razzia qu'ont effectuée les Lancia d'usine. Dans ce tableau, les performances dans les spéciales corses ne tiennent compte que des concurrents français ou qui disputent le championnat de France. Entre parenthèses, les chiffres ne tiennent pas compte de la Corse.

	Nbre d'ES disputées	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	Pourcentage 1 ^{re} place
Fréguelin	123 (118)	46 (46)	35 (35)	22 (20)	37,4 % (39 %)
Saby	147 (118)	55 (36)	36 (35)	24 (23)	37,4 % (30,5 %)
Béguin	40 (35)	19 (15)	3 (3)	7 (6)	47,5 % (42,8 %)
Chatriot	87	5	9	25	0,06 %
Panciatici	51	3	4	10	0,06 %
Thérier	29	10	9	4	34,5 %
Vincent	18	3	6	4	16,6 %

LE CHAMPIONNAT EN BREF

Epreuve	Scratch	Groupe A	Groupe N	Partants	Classés
Lyon-Charbonnières	1 ^{er} Fréquelin 2 ^e Béguin 3 ^e Saby	1 ^{er} Loubet 2 ^e Oreille 3 ^e Couloumies	1 ^{er} Balas 2 ^e Hazard 3 ^e Benoit	161	102
Critérium alpin	1 ^{er} Saby 2 ^e Fréquelin 3 ^e De Meyer	1 ^{er} Couloumies 2 ^e Revel 3 ^e Maraval	1 ^{er} Balas 2 ^e Boulenger 3 ^e Clugnac	147	67
Tour de Corse	1 ^{er} Alen 2 ^e Röhl 3 ^e Vudafieri	1 ^{er} Couloumies 2 ^e Métiffiot 3 ^e Tchine	1 ^{er} Deriu 2 ^e Desangles 3 ^e Farucci	180	57
Terre de Provence	1 ^{er} Saby 2 ^e Fréquelin 3 ^e Chatriot	1 ^{er} Couloumies 2 ^e Richelmi 3 ^e Rousseau	1 ^{er} Balas 2 ^e Clugnac 3 ^e Guillaume	124	51
Garrigues	1 ^{er} Fréquelin 2 ^e Saby 3 ^e Touren	1 ^{er} Loubet 2 ^e Couloumies 3 ^e Oreille	1 ^{er} Balas 2 ^e Bres 3 ^e Guillaume	111	50
Bayonne	1 ^{er} Fréquelin 2 ^e Panciatici 3 ^e Chatriot	1 ^{er} Loubet 2 ^e Heitzler 3 ^e Bruel	1 ^{er} Balas 2 ^e Rançon 3 ^e Renoux	65	40
1 000 Pistes	1 ^{er} Fréquelin 2 ^e Saby 3 ^e Thérier	1 ^{er} Couloumies 2 ^e Richelmi 3 ^e Cros	1 ^{er} Balas 2 ^e Guillaume 3 ^e Renoux	151	58

Couloumies et Thérier. L'un a des ambitions, l'autre non.



Et il reste encore une possibilité, c'est que Balas monte l'échelon en Gr. A pour venir seconder Loubet en contrant Couloumies. Messieurs, à vos ordinateurs !

Nouveau souffle ?

Le classement provisoire reflète assez bien la physionomie du championnat, et l'on a vite fait le tour de la douzaine de pilotes qui participent régulièrement. Il n'est d'ailleurs pas étonnant de retrouver dans les dix premiers de purs amateurs comme Guillaume et Clugnac qui glanent des points ici et là au groupe et à la classe.

Les autres pilotes ne se soucient guère du championnat et ils disputent un trophée, un des nombreux trophées grâce auxquels le rallye français peut vivre. Au gré des épreuves, Opel, Visa, Samba ou 104 viennent animer les courses. Oreille, Maraval, Rousseau, Egal et compagnie sur les Opel, Tabatoni, Raoux avec, de temps en temps, Chomat pour les Visa ; Defour, Pegoix, France, Le Dentu, Haumant et Sola chez les Samba, et Bruel, Wolff, Heitzler et Cros pour les 104 font qu'on

s'embête aussi peu dans les groupes que pour le scratch.

Et il ne faut pas oublier le GACP (les concessionnaires Peugeot) qui aligne un Samba pour Chauche et une 104 pour Dubert. La réussite n'est pas au rendez-vous, mais les temps sont là ; malheureusement pas longtemps. Le Trophées Visa, Samba et la Coupe 104 sont les seuls ballons d'oxygène qui permettent aux épreuves sur terre de survivre. La FFSA vient d'ailleurs de porter un rude coup à la terre en supprimant le rallye de Bayonne pour le remplacer par un rallye 100 % goudron, le mont Blanc. Quant au rallye du Quercy, qui aurait dû logiquement prétendre à la succession de Bayonne, il ne se retrouve même plus en deuxième division.

Mais les trophées ne sont pas les seuls catalyseurs du Championnat de France, car il y a également les sponsors. On ne soulignera jamais assez l'action de Rothmans pour le côté promotionnel des rallyes français qui ont la chance de bénéficier du label : « épreuve tabac ». Action promotionnelle certes, mais aussi sur le terrain, dont la presse et les concurrents sont

les bénéficiaires. Un grand merci également aux autoradios Philips pour le café du matin, l'apéro de 11 h ou le temps de la 14^e spéciale dont tout le monde profite. Le Championnat de France des rallyes prend de l'ampleur, ne serait-ce qu'à cause des budgets, de plus en plus conséquents, investis. Hélas, les médias suivent de trop loin et l'absence de la télévision se fait cruellement sentir. Pourtant un direct sur le rallye des 1 000 Pistes devait avoir lieu et tout avait été étudié pour (7 caméras en 2 km), mais des problèmes budgétaires ont renvoyé l'expérience ; on espère que ce sera à une date ultérieure et non pas aux oubliettes. Nous sommes pourtant déjà loin de la totale discrétion d'il y a quelques années, et nous ne pouvons qu'espérer que le renouveau sur le plan sportif et l'augmentation du nombre des pilotes postulant la victoire entraînera avec lui une croissance de la notoriété du championnat.

La lutte pour le titre 83 et les places d'honneur est tellement palpitante qu'il est vraiment dommage que seuls les privilégiés du Sud-Est puissent en profiter.

Et l'on touche là un autre grave problème du championnat ; il s'agit de la répartition géographique. Si l'on excepte feu le rallye de Bayonne et le Tour auto qui quitte bien vite la région parisienne pour se réfugier dans les Alpes, tout le championnat se déroule dans le Sud-Est. Et comme l'an prochain Bayonne est remplacé par le mont Blanc, tout le championnat se déroulera dans un triangle Lyon-Nîmes. De quoi vous déguster du rallye si vous habitez Nancy ou Brest, que vous soyez concurrent, spectateur, ou même journaliste !

M. Goutard nous a annoncé un championnat open pour 85, mais il devient urgent que la FFSA se penche plutôt sur la répartition géographique du calendrier. D'ici là, il reste trois rallyes à disputer pour clore le Championnat de France 83. L'an dernier, à pareille époque, Thérier, Saby et Béguin étaient en pleine bagarre, et Thérier avait été sacré dans l'ultime course de l'année. Là, la lutte est tout aussi passionnante. Fréquelin-Saby ou Saby-Fréquelin ? Réponse vraisemblablement dans la matinée du 27 novembre, à l'arrivée du rallye du Var.

LE CLASSEMENT A MI-SAISON

7 résultats sur les 10 épreuves que comporte le championnat sont pris en compte. Il est, en outre, possible de marquer des points dans une épreuve du championnat du monde ou du championnat d'Europe, coefficient 4.

1^{er} : Guy Gréquelin (Opel Manta 400), 110 pts (6 rés.) ; 2^e : Bruno Saby (Renault 5 Turbo), 93 pts (7 rés.) ; 3^e : Bertrand Balas (Alfetta et Alfasud Gr. N), 74 pts (7 rés.) ; 4^e : Jean-Sébastien Couloumies (Opel Ascona Gr. A), 65 pts (6 rés.) ; 5^e : Yves Loubet (Alfetta Gr. A), 49 pts (4 rés. dont M.-C.) ; 6^e : François Chatriot (Renault 5 Turbo), 30 pts (3 rés.) ; 7^e : Jacques Panciatici (Audi Quattro), 23 pts (3 rés.) ; 8^e ex : François Rousseau (Opel Kadett Gr. A) (3 rés. dont M.-C.), Gérard Guillaume (Golf GTI) (3 rés.), 18 pts ; 10^e : Jean Clugnac (Golf GTI), 17 pts (2 rés.).

Prochaines épreuves à disputer :

Tour Auto (17 au 23 septembre).
Rallye d'Antibes (14 au 16 octobre)
Rallye du Var (26-27 novembre).