

Pilotes et spectateurs

Comme en Formule 1, le public italien se montre enthousiaste, fanatique, mais surtout passionné.

par Michel LIZIN

De mémoire de suiveur, comme on dit au Tour de France cycliste, jamais le Rallye San Remo n'avait attiré une telle foule. Pourquoi ?

Le temps fut magnifique tout au long de l'épreuve et particulièrement en Toscane mais aussi, après deux années passées à laisser gagner les Audi Quattro, les voitures italiennes refaisaient surface grâce aux Lancia Rally, présentes en force sur leur territoire, où elles pouvaient définitivement conquérir le titre de champion du monde.

Fanatiques supporters, les spectateurs italiens sont aussi des connaisseurs qui apprécient le pilotage et le panache. Ils ont leurs préférences et les expriment.

Markku Alen, le vainqueur de l'épreuve, est apprécié pour sa gouaille, son contact facile, sa connaissance approximative et irrésistible de la langue italienne. Au parc d'assistance de Valdecrosin, à la fin de la 4^e étape, le Finlandais n'a cessé d'apostropher un à un des jeunes spectateurs qu'il rencontrait pour la première fois afin de leur expliquer encore et encore que lors de la deuxième journée de spéciales sur terre, il ne pouvait vraiment pas faire mieux, à cause de sa position en tête de la caravane.

Pauvre Markku, toujours la même obsession. Même en tête, faire savoir à tout prix qu'il est aussi rapide que Röhr, sur la terre tout au moins.

Et l'Allemand ? Les tifosi l'apprécient, puisqu'il gagne souvent, mais le personnage est trop réservé et les trajectoires trop fines pour déchaîner les passions. Et puis, il a signé chez l'adversaire.

Parmi les pilotes italiens de Lancia Rally,

Document owned by La Belle Auto



Massimo Biasion a atteint en un an un degré de popularité étonnant qui surpasse de loin celui d'Attilio Bettega, par exemple.

C'est normal. Le nouveau champion d'Europe est jeune et sympathique, bien qu'assez timide. Les spectateurs peuvent facilement s'identifier à lui. De plus, son pilotage possède le panache et le sens de la « glisse » qui manquent à un Vudafieri, par exemple.

Panache, glissades, dérapages, les Italiens sont fous de ce grain de folie ou de génie qui leur fait applaudir follement Keke Rosberg, par exemple. En rallye, les Ritals ont également fait leur choix : Stig Blomqvist, bien qu'il soit pilote de la Quattro « ennemie », et, surtout, Henri Toivonen. Ces deux équilibristes utilisent les bas-côtés, lèchent constamment les cordes, plongent dans les fossés et se servent plus spontanément d'un long travers que d'une pédale de freins pour ralentir une voiture.

Pour eux, pour ceux qui prennent le plus de place sur la route, le public italien ne s'éloigne pas, mais se rapproche, ferme l'horizon du pilote en ne lui livrant passage qu'au tout dernier moment, en un fol bond en arrière.

Dans les yeux du pilote se lit sinon l'agressivité, du moins une volonté irréductible de se créer son propre passage, sa propre voie, de respecter au millimètre « sa » trajectoire idéale.

Dans une certaine mesure, il les vise, ces spectateurs. A la fois adversaire et soutien du pilote, le spectateur se sent concerné par l'attention dont il est l'objet.

Est-il exagéré de suggérer que se crée progressivement une complicité entre ce pilote et le public ?

Opel et Ferrari

L'âpreté du duel que se sont livré Audi et Lancia, ainsi que la netteté du résultat, ont quelque peu éclipsé les performances réalisées au Rallye San Remo par quelques autres voitures et pilotes.

Ayant fait ses débuts en championnat du monde au mois de mai dernier seulement, l'Opel Manta se révèle de plus en plus efficace. Aux 1 000 Lacs, Toivonen a été près de créer la surprise à son volant. Au San Remo, pas question de lutter contre les Lancia, mais les Opel Manta se classent immédiatement derrière elles en 4^e (Toivonen), 6^e (Cerrato) et 8^e (Lucky) positions. Un beau tir groupé qui aurait pu être complété par Ari Vatanen si ce dernier n'était sorti de la route en fin de rallye.

Fiables, les Manta sont également rapides. Dans la plupart des spéciales sur goudron, les chronos réalisés par les pilotes Opel sont inférieurs aux anciens records des épreuves. Sur la terre, jamais Toivonen et Vatanen n'ont été ridicules vis-à-vis des possesseurs de Quattro ou de Lancia. Ils n'ont que très progressivement et très lentement cédé du terrain. Mais ils en ont cédé.

Selon Karl Heinz Goldstein lui-même, l'ingénieur chargé de la mise au point de la Manta 400, cette voiture arrive au bout

de son développement et le temps joue contre elle. C'est sans doute la raison pour laquelle Opel a l'intention de limiter ses participations en championnat du monde l'année prochaine.

Jusqu'à présent souvent épargnée par les ennuis, les Ferrari ont rapidement abandonné au Rallye San Remo puisque la plus endurante d'entre elles, celle de Waldegaard, n'a pas atteint la mi-parcours, son moteur la trahissant lors de la 25^e spéciale. Cette contre-performance des machines italiennes n'est qu'apparente. Sur le goudron, la 308 GTB est immanquablement handicapée par une carrosserie autorisant le montage de pneus de 9" de large seulement. Sur la terre, par contre, la Ferrari a surpris. On pensait que le débattement limité de la suspension pouvait la rendre difficile à conduire et sautillante sur les bosses des spéciales sur terre. Il n'en a rien été et Waldegaard s'est plu à vanter la souplesse de conduite de la voiture, due principalement aux caractéristiques du moteur 32 soupapes.

En dehors de Lancia, Opel et Audi, une seule marque classe une voiture parmi les 10 premiers. Il s'agit d'Alfa Romeo. Pilotée d'une manière très, sinon trop spectaculaire par Noberasco, l'Alfetta GTV 6 n'a été retardée que par l'une ou l'autre sortie de route. Puisque nous parlons des pilotes, n'oublions pas de noter la hargne de Caneva et Del Zoppo, pilotes des « traction » Visa et Samba et le courage de Christian Dorche qui a ramené à l'arrivée une Visa 1 219cc après avoir effectué l'ensemble du parcours sans la moindre note. Constamment aux basques de Caneva malgré un choix de pneus extrêmement limité, Alain Coppier n'a pu jouer sa dernière chance jusqu'à l'arrivée, étant arrêté par une sortie de route.



Malgré cette erreur, Noberasco dominera le Gr. A jusqu'à l'arrivée.

Blomqvist, le pilote le plus populaire, après Toivonen.

FICHE TECHNIQUE

- 25^e Rallye San Remo.
- 2 au 7 octobre 1983.
- 9^e manche du championnat du monde des rallyes pour marques.
- 10^e manche du championnat du monde des conducteurs.
- Parcours : 2 695,8 km divisés en 5 étapes.
- 58 spéciales totalisant 774,9 km dont 21 spéciales sur goudron (342,4 km) et 37 spéciales sur terre (432,5 km).
- 1^{re} étape : San Remo-San Remo, 254,4 km, 6 spéciales sur goudron (82,2 km).
- 2^e étape : San Remo-Sienne, 936,4 km, 19 spéciales sur terre (206,8 km).
- 3^e étape : Sienne-Pise, 606,8 km, 18 spéciales sur terre (225,7 km).
- 4^e étape : Pise-San Remo, 521 km, 7 spéciales sur goudron (96,5 km).
- 5^e étape : San Remo-San Remo, 377 km, 8 spéciales sur goudron (163,7 km).
- Engagés : 103, partants : 97 (dont 12 pilotes prioritaires A), arrivés et classés : 36.

NOUVEAUTES

- Parcours :**
 - Une spéciale sur goudron supplémentaire en début de rallye, afin de faire partir les concurrents dans l'ordre du classement au début de la 2^e étape.
- Voitures :**
 - Premiers points inscrits par Alfa.
 - Lancia champion du monde des marques.
- Divers :**
 - Apparition du pneu (terre) Pirelli NT.

LEADERS SUCCESSIFS

- ES 1 à 12 : Röhr.
- ES 13 à 58 : (arrivée) : Alen.

AU PALMARES

- (10 dernières éditions)
- 1973 : Thérier-Jaubert, Berlinette Alpine Renault.
 - 1974 : Munari-Manucci, Lancia Stratos.
 - 1975 : Waldegaard-Thorszelius, Lancia Stratos.
 - 1976 : Waldegaard-Thorszelius, Lancia Stratos.
 - 1977 : Andruet-Delferier, Fiat 131 Abarth.
 - 1978 : Alen-Kivimaki, Lancia Stratos.
 - 1979 : « Toni »-Mannini, Lancia Stratos.
 - 1980 : Röhr-Geistdorfer, Fiat 131 Abarth.
 - 1981 : Mouton-Pons, Audi Quattro.
 - 1982 : Blomqvist-Cederberg, Audi Quattro.

PRINCIPAUX ABANDONS

« Menes »-Radaelli, Ferrari 308 GTB, sortie de route, ES2. Ormezzano-Berro, Ferrari 308 GTB, demi-arbre de roue, ES4. Verini-Cotelli, Citroën Visa, alternateur, ES6. Pregliasco-Sghedoni, Ford Escort RS 1600i, transmission, ES14. Tognana-De Antoni, Lancia Rally, boîte de vitesses, ES16. Waldegaard-Billstam, Ferrari 308 GTB, moteur, ES25. Mikkola-Hertz, Audi Quattro, incendie, ES28. Tabaton-Tedeschini, Lancia Rally, sortie de route, ES28. Zanussi-Cresto, Lancia Rally, sortie de route, ES34. Grissmann-Pattermann, Audi 80 Quattro, sortie de route, ES43. Vudafieri-Pirollo, Lancia Rally, sortie de route, ES50. Vatanen-Harryman, sortie de route, ES50. Coppier-Lejeune, Citroën Visa, sortie de route, ES50. Blomqvist-Cederberg, Audi Quattro, sortie de route, ES53.

MEILLEURS PERFORMERS

	1	2	3	4	5	6	A	B
Röhr	33	4	7	3	2	2	51	58
Blomqvist	22	4	4	2	4	-	36	52
Bettega	4	6	8	5	3	5	31	58
Alen	3	9	14	11	8	3	48	58
Biasion	3	9	8	7	7	4	38	58
Mikkola	2	8	6	2	-	-	18	27
Mouton	2	8	12	4	4	1	31	58
Toivonen	1	1	3	7	15	12	39	58
Vatanen	-	1	3	3	-	4	11	50
Vudafieri	-	1	2	9	8	2	22	50
Tabaton	-	-	1	1	1	1	4	27
Waldegaard	-	-	-	2	2	-	4	24
Zanussi	-	-	-	1	4	3	8	33
Cerrato	-	-	-	1	3	7	11	58
Lucky	-	-	-	-	2	3	5	58
Darniche	-	-	-	-	-	1	1	58

(A = nombre de classements dans les 6 premiers. B = nombre de spéciales disputées.)

CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES.

(après 9 manches sur 10).

1. Lancia 118 (7 meilleurs résultats), 2. Audi 104 (7 résultats), 3. Opel 82 (7 résultats), 4. Nissan 52 (6 résultats), 5. Renault 27, 6. Toyota 1B, 7. Subaru 13, 8. BL 11, 9. Peugeot 10, 10. Citroën, Mazda et Alfa 9, 13. Talbot 8, 14. Mitsubishi 7.

CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS.

1. Hannu Mikkola (SF) 105 (6 résultats), 2. Walter Röhr (D) 102 (6 rés.), 3. Markku Alen (SF) 100 (7 rés.), 4. Stig Blomqvist (S) 69 (5 rés.), 5. Michèle Mouton (F) 53 (5 rés.), 6. Ari Vatanen (SF) 44, 7. Attilio Bettega (I) 42, 8. Shekhar Mehta (EAK) 26, 9. Adartico Vudafieri (I) 20, 10. Timo Salonen (SF) 18, 11. Henri Toivonen (SF) et Lasse Lampi (SF) 16, 13. Jayant Shah (EAK) et Per Eklund (S) 10, 15. Bruno Saby (F) 9, 16. Kalle Grundel (S), Johnny Hellier (EAK), Franz Wittmann (A), Reg Cook (NZ), Pentti Airikkala (SF) et Massimo Biasion (I), 8, 22. Antonio Zanini (E), Wolfgang Siller (D), Tony Pond (GB), Peter Bourne (NZ), Franz Würz (A), Juha Kankkunen (SF) et Dario Cerrato (I) 6, 29. Jean Ragnotti (F), Sören Nilsson (I), Manoj Shah (EAK), Jean-Sébastien Couloumiès (F), Michaël Bish (NZ) et Ernesto Soto (RA) 4, 35. Jean-Claude Andruet (F), Mikael Ericsson (S), Terry Kaby (GB), Paul De Voest (EAK), Alain Coppier (F), Jimmy McRae (GB), Peter Watt (NZ), Jorge Recalde (RA) et « Lucky » (I) 3, 44. Francis Serpaggi (F), Christian Dorche (F), Philippe Wambergue (F), Jean-Marie Guyot (F), Bernard Darniche (F), Lars-Erik Walfridsson (S), Mike Cameron (NZ), Erkki Pittkanen (SF) et Celis (RA) 2, 53. Ola Stromberg (S), Jean-Louis Ravenel (F), Maurice Chomat (F), Mikael Sundström (SF), Geraldo del Campo (RA) et Marc Duez (B) 1.

Document owned by La Belle Auto



CLASSEMENT FINAL

1. Alen-Kivimaki	Martini Lancia Rally	8 h 50'17"	1 ^{er} Gr. B
2. Röhr-Geistdorfer	Martini Lancia Rally	8 h 52'26"	
3. Bettega-Perissinot	Martini Lancia Rally	8 h 55'27"	
4. Toivonen-Gallagher	Opel Manta 400	8 h 59'49"	
5. Biasion-Siviero	Lancia Rally	9 h 00'42"	
6. Cerrato-Cerri	Opel Manta 400	9 h 08'04"	
7. Mouton-Pons	Audi Quattro	9 h 14'20"	
8. « Lucky »-« Rudy »	Opel Manta 400	9 h 17'17"	
9. Darniche-Mahé	Audi Quattro	9 h 28'35"	
10. Noberasco-Cianci	Alfetta GTV 6	9 h 58'39"	1 ^{er} Gr. A
11. Caneva-Roggia	Citroën Visa	10 h 08'09"	
12. Del Zoppo-Tognana	Talbot Samba	10 h 11'42"	
13. Bentivogli-Evangelis	Alfetta GTV 6	10 h 20'16"	
14. Cassinis-Necco	Opel Manta	10 h 35'45"	
15. Cattaneo-Carlotto	Opel Ascona	10 h 51'57"	1 ^{er} Gr. 2
16. Fabbri-Cecchini	Fiat Ritmo 125 Abarth	10 h 57'58"	1 ^{er} Gr. N
18. « Tchine »-« Quinquin »	Opel Manta	11 h 02'04"	
19. Dorche-Morin	Citroën Visa	11 h 13'40"	

etc. 36 équipages à l'arrivée.