

24 HEURES D'YPRES

SUPERBE TOIVONEN, PAUVRE ANDRUET

Comme le veut la tradition le plateau des 24 Heures d'Ypres, épreuve phare de la saison belge des rallyes comptant pour le championnat d'Europe avec le coefficient maximum (4), recelait quelques noms célèbres et susceptibles d'enthousiasmer les 200 000 spectateurs présents. Les routes étroites, glissantes, truffées de changements de direction et bordées de dangereux « waterings » (fossé profond souvent rempli d'eau ou de boue) conviennent à merveille aux maniables Lancia Rally. Massimo Biasion, vainqueur en 83, l'avait bien démontré. Son successeur Carlo Capone, leader du championnat d'Europe, se présentait comme un grand favori. Malgré tout, les faveurs des pronostics se concentraient tout autant sur Jean-Claude Andruet, un vieil habitué de l'épreuve belge, qui disposait pour l'occasion de la Lancia de l'écurie Chardonnet, et sur Henri Toivonen et sa Porsche Gr. B, déjà vus en France mais pour la première fois présents sur le plat pays. Derrière ces trois grands, plusieurs outsiders de valeur avec Touren et Mathon (R5 Turbo), Jimmy Mac Rae (Opel Manta) et Bernard Béguin et sa BMW M1. Tout ce beau monde amenait les espoirs des meilleurs Belges Snyers, Droogmans (Porsche Gr. B) et Colsoul.

Dès les premières spéciales, Andruet et Capone imposaient leur rythme. Seul Béguin fit un moment illusion avant de sortir de la route dans la 4^e spéciale. Le début du rallye fut d'ailleurs meurtrier car, outre Béguin, Droogmans (boîte de vitesses cassée), Noberasco (arbre de roue) et Stromberg — ces deux derniers étant favoris du Gr. A — devaient renoncer dans la première boucle.

Derrière les deux Lancia, la chasse s'organise avec Snyers et Toivonen en pointe. Le Finlandais est parti plutôt prudemment, se contentant de suivre le rythme et de bien apprendre la route, ce qui permet au p'tit Belge de devancer le « Flying Finn » pendant un moment.

La domination de Jean-Claude Andruet n'est pas totale : deux petites touchettes et des vapeurs d'échappement envahissantes l'empêchent de creuser



son avance. Un échappement cassé à la fin de la première nuit fera rétrograder le Français derrière l'Italien alors que Toivonen a pris la mesure de Snyers. Les Lancia souffrent quand même sur ce parcours fort éprouvant (ah ! ces cordes !). L'embrayage de la Lancia de l'écurie « Tre Gazelle » cassera bien vite, et Andruet se retrouve finalement leader de l'épreuve à la fin de la première nuit avec 9 petites secondes d'avance sur Capone et 1 grosse minute sur les deux Porsche de Toivonen et Snyers.

La seconde journée allait voir un Andruet défendant chèrement sa place et un Toivonen sortant le grand jeu. Profitant des petits ennuis de Capone (câble d'accélérateur et crevaison), Toivonen fondait sur son rival du championnat d'Europe et refaisait peu à peu son retard sur la Lancia bleue. Au départ de la dernière boucle, Toivonen comptait encore 1'24" de retard sur Andruet, alors que Capone, de nouveau en pleine possession de ses moyens, talonnait le pilote Rothmans. Malheureusement pour l'Italien, une crevaison lui coûtait 5 minutes et le plongeait à la 4^e place du classement, bien loin des leaders. Nouveau coup de théâtre à moins de deux heures de l'arrivée : Jean-Claude Andruet perd 18" sur le routier pour changer la boîte de vitesses de sa Lancia. Henri Toivonen voyait donc ses efforts récompensés alors qu'Andruet devait se contenter d'une deuxième place. Cette deuxième place est d'ailleurs en suspens puisque le team de Snyers a posé réclamation contre Andruet pour assistance en zone de contrôle. Jean-Claude a en effet fait appel à son assistance pour changer un pneu crevé au départ même d'une spéciale, donc en zone de contrôle. Jugée non recevable par les

commissaires sportifs, la plainte est passée en appel par le « Bastos Team ».

Toivonen remporte donc une splendide victoire même si Andruet la mérite tout autant que lui. Il faut saluer également l'excellente course du jeune Patrick Snyers, tout un moment en lutte directe avec Toivonen avant de lâcher petit à petit du lest puis de lâcher complètement prise après une crevaison. Il devance malgré tout Carlo Capone, pas très chanceux ce week-end. C'est l'Italien qui a remporté le plus d'étapes spéciales (20 contre 19 à Andruet).

Derrière ces 4 hommes, c'est le trou. Après l'abandon de Touren, c'est Mac Rae, Mathon et Colsoul qui se sont battus, l'Écossais prenant vite la mesure de ses adversaires. Il faut encore noter la belle course des cousins Dumoulin, les régionaux de l'étape, sur une Porsche Gr. 4.

En Gr. A, la lutte a été beaucoup plus limpide. Après les abandons des favoris Noberasco (Fiat Ritmo) et Stromberg (Saab 99), la victoire ne pouvait plus échapper à un Belge, en l'occurrence Lareppe (Opel Ascona) ou Goudezeune (Alfa Romeo GTV6). José Lareppe a encore une fois été excellent. Il a imposé sa puissante Ascona à l'Alfetta du spectaculaire Goudezeune. Therry Reginster et Jean-Claude Probst complètent le tableau final de ce groupe.

Jacques Pantiatici, présent pour la première fois à Ypres, n'a pas fait le détail et a imposé son Alfa Romeo GTV6 et sa classe aux favoris nationaux du Gr. N Vermeersch (Toyota Corolla) et Vandewauver (Audi 80 Quattro). Superbe d'aisance et d'efficacité, il n'a pas laissé la moindre chance à ses adversaires et termine même à une superbe 14^e place au général.

Benoît Galand

24 H YPRES (B)
30/1-7 - CH. EUROPE COEFF 4
1. TOIVONEN-GRINDORD (Porsche 911 RS) 1^{er} Gr. B en 5 h 16'24"; 2. Andruet-Biche (Lancia Rally) à 27"; 3. Snyers-Colebunders (Porsche 911 RS) à 5'09"; 4. Capone-Cresto (Lancia Rally) à 6'15"; 5. Mac Rae-Arthur (Opel Manta 400) à 13'12"; 6. Colsoul-Lopez (Opel Manta 400) à 18'18"; 7. Mathon-Hanocq (Renault 5 Turbo) à 19'46"; 8. Dumoulin-Dumoulin (Porsche 911 Carrera) à 29'57"; 9. **Lareppe-Lambert (Opel Ascona) 1^{er} Gr. A. à 33'11"**; 10. Goudezeune-Messine (Alfa Romeo GTV 6) à 35'46"; 11. Gulliker-Vandenbrink (Porsche 911) à 45'02"; 12. Reginster-Delmelle (Opel Kadett GTE) à 46'54"; 13. Malbert-Vaurin (Porsche 911) à 50'28"; 14. **Pantiatici-Sappey (Alfetta GTV6) 1^{er} Gr. N à 52'45"**; 15. Probst-Bozet (VW Golf GTI) à 55'12"; 16. Holon-Dehayin (Opel Ascona) à 55'41"; 17. Vermeersch-de Canck (Toyota Corolla) à 55'43"; 18. Verbiess-Nuytten (Talbot Lotus) à 59'11"; 19. Vandewauver-Borremans (Audi 80 Quattro) à 1 h 32"; 20. Lurquin-Boulanger (Toyota Corolla) 1 h 03'26".

RALLYE SANREMO : LA CONT

Le 26^e Rallye Sanremo se déroulera du 30 septembre au 5 octobre 1984, avec vérifications techniques le samedi 29 septembre. Par rapport aux dernières éditions, les modifications sont peu nombreuses. L'épreuve est toujours divisée en 5 étapes. Trois d'entre elles comprennent uniquement des spéciales sur goudron et les deux autres seulement des spéciales sur terre. Le parcours prévu est long de 2 632 km dont 819 km de spéciales. 58 % de celles-ci empruntent des chemins de terre et 42 % des routes goudronnées, soit une proportion identique à celle de l'année dernière. Le seul changement notable concerne le lieu d'arrivée de la

CHYPRE POUR PAS

Le Rallye de Chypre est prévu du 28 au 30 septembre 1984. Cette épreuve comptant pour le championnat d'Europe (coefficient 3) est longue de 1 300 km dont environ 650 km de spéciales tracées uniquement sur chemins de terre.

Comme chaque année, des conditions spéciales sont accordées aux concurrents en provenance d'outre-mer. Chaque équipage étranger bénéficie de huit jours de logement gratuit. Une prime de départ de 450 dollars US, soit environ 3 700 F, est accordée à chaque équipage. Des tarifs spéciaux sont mis sur pied concernant les transports, par avion ou par bateau, des équipages, des assistances et des voitures. Les accompagnants bénéficient également de tarifs spéciaux dans les hôtels chypriotes.

Renseignements auprès du 12^e Rothmans Rallye de Chypre, BP 2279, Nicosie, Chypre, Télax : 2183 Cyprrally.

M.L.

