

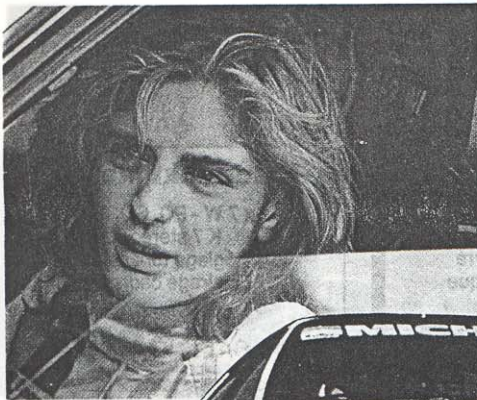
RALLYE CATALUNYA

Saby, le vent en poupe

Situation paradoxale, en ce début de saison pour Bruno Saby : alors qu'il n'est assuré d'aucun programme régulier pour le reste de la saison, le voilà en tête des championnats du Monde et d'Europe des rallyes. Puisse sa superbe prestation du rallye Catalunya, après celle non moins brillante du Monte Carlo, faire bouger un peu les constructeurs en sa faveur...

Née de la fusion des deux plus belles épreuves espagnoles qui se disputaient dans la même région, le 24^e rallye Catalunya-Costa Brava inaugurerait également un championnat d'Europe « new look ». Désormais, pour remporter le titre, plus besoin de glaner des points dans une multitude d'épreuves aux quatre coins du continent. Seuls les dix épreuves à coefficient 20 seront « rentables ».

Aussi, même si d'autres concurrents risquent de prendre le train en marche, ils étaient déjà nombreux à Lloret de Mar, ville de départ du Catalunya, à afficher leurs visées européennes. Pour la sixième fois consécutive, Lancia remettait son titre en jeu et a désigné Fabrizio Tabaton, déjà titré en 86, comme son leader. Sa Delta 4 WD prochainement remplacée par une Intégrale, est toujours préparée par la Scuderia Grifone, chaussée en Pirelli et soutenue par Esso. La Scuderia Grifone engageait également deux Delta groupe N pour les jeunes italiens Liatti et Deila, alors que sa rivale de toujours, la Scuderia Tre Gazelle, qui disputera encore quelques courses avec Snyers, présentait également des Lancia Delta groupe N pour Mario Panontin (vainqueur du trophée européen des groupe B 87) et Maggia, issu du championnat Fiat Uno Turbo. Les effectifs Lancia étaient complétés par la Delta de Servia (soutenue par Camel, avec pour objectif le championnat d'Espagne), celle du grec « Jigger » qui devrait disputer plusieurs manches européennes, et bien sûr la « Martini » officielle de Bruno Saby, venu à la demande de ce sponsor qui soutenait également l'épreuve. Autre marque qui ne cache pas son ambition, VW-Audi, par l'intermédiaire de l'Europa Team



L'Italienne Paola De Martini aimerait suivre les traces de Michèle Mouton. Le physique y est, le gros cœur aussi.

dirigé par Emilio Radaelli et basé à Saint Marin. Radaelli a recruté Michele Rayneri, le champion italien 87 qui n'a pas reçu le soutien de Lancia cette année après plusieurs saisons de semi-officiel, alors que Paola de Martini, une blonde dotée du même physique que Michèle Mouton, visera le titre féminin européen après avoir remporté l'italien en 87. De Martini disposait d'un Coupé Quattro, et Rayneri d'une Golf GTi 16 S. Autres pilotes officiels VW, les espagnols Rius et Arque qui disputeront le championnat d'Espagne avec des GTi 16 S aux couleurs... Seat Competicion ! Du beau matériel également pour les autres protagonistes du championnat espagnol : Carlos Sainz disposait d'une Sierra Cosworth aux couleurs Marlboro et préparée en Angleterre par Mike Little, Pep Bassas d'une BMW M3 « officielle » du team BMW-Telefunken, Capdevilla d'une M3 groupe N soutenue par Camel. Beny Fernandez restait fidèle à Opel et à la Kadett GSi directement entretenue en Allemagne. Puras, qui s'était distingué en 87 avec des R5 GT Turbo et R11 Turbo, a rejoint le clan Ford et misera sur la Sierra Cosworth groupe

Nostro servizio

Carlo Capone il viso c'è l'ha sempre serio. Vieppiu' in questo rigido inverno in cui ha da dimenticare una stagione '83 non proprio travolgente. Vieppiu' ora che ha letteralmente sciupato una occasione d'oro per puntare al titolo europeo che già fu dei suoi colleghi Vudafieri e Biasion. Aveva debuttato molto bene con la 037 della Tre Gazzelle, con i colori West, in Belgio andando a vincere di prepotenza il Boucles. Sembrava tornato serenamente sui livelli che gli competono (e che si merita) e invece ora si ritrova a ripensare ad una nuova disavventura che a null'altri è imputabile se non al solo pilota. Vediamo per filo e per segno come sono andate le cose. Capone e Cresto partono a piè spedito: vincono una speciale dietro l'altra (ben 13 di fila) incamerando un buon margine di vantaggio su Toivonen che era il favorito n. 1 alla vittoria. Succede però che il finlandese si ritrova a dover patire mali di gioventù sulla sua Porsche 911-Rothmans che prima gli frazionano la marcia e poi gli impediscono addirittura il proseguimento della corsa. Sembrerebbe tutto fatto per Carlo Capone: il locale scatenato Servia nulla può fare contro l'imprendibile italiano. Ha una bella macchina, preparate e curata dall'assistenza, appositamente intervenuta, di Conrero, ma il divario tecnico è troppo grande anche per lui che viene continuamente incitato da un tifo locale quasi calcistico. E Cinotto sta a guardare: lui saliva sull'Audi Quattro dopo tanti mesi di inattività per cui gli bastava portare a casa qualche punto in attesa di giorni migliori...

E invece accade il fattaccio. Capone esce leggermente di strada, non trova persone che riescono a rimmetterlo in careggiata e amaramente termina lì la sua corsa. Un colpo al cuore che potrebbe avere (non glielo auguriamo) ripercussioni sul pilota che conosciamo come personaggio molto sensibile. Servia: vince ben 11 PS (e non sono poche con 037 e Porsche in campo) finché una sospensione posteriore non cede e gli fa perdere tempo prezioso che pregiudica tutta la corsa. Resta Cinotto; il buon Cinotto, che si ritrova servito su un piatto d'argento la vittoria, e che vittoria! Adesso viene sbalzato di prepotenza alla vetta più alta dell'europeo, in compagnia di Blomqvist, con 80 punti. E si ritrova una carica interiore che speriamo non venga troppo accentuata come nello scorso anno con la 037. A proposito di Capone. La sua auto come si sa corre con i colori della Tre Gazzelle: però al Costa brava il piemontese aveva al seguito nientemeno che Bortoletto come DS e addirittura alcuni uomini dell'assistenza notoriamente impegnati dal Jolly Club. Il che non fa che confermare una collaborazione sportiva tra le due scuderie che promette molto di buono.

RALLY

REPORT

Al centro: Cinotto-Radaelli nel momento del trionfo con l'Audi Quattro. A destra: Servia con la Manta preparata da Conrero, in casa le ha tentate proprio tutte per vincere.

Al centro ancora Cinotto tornato immediatamente al successo non appena è salito sulla macchina già sua nel 1982. Sopra: l'altra R5 Turbo di Ferjanecz.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Cinotto-Radaelli	(Audi Quattro)	6.57'40"
2. Servia-Sabater	(Opel Manta 400)	α 9'59"
3. Frigola-Bou	(Renault 5 turbo)	α 25'41"
4. Ferjanecz-Tandari	(Renault 5 turbo)	α 26'02"
5. Santacreu-Santacreu	(Opel Ascona 2000)	α 35'33"
6. Candela-Villalba	(Golf GTI)	α 50'18"
7. Probst-Bozet	(Golf GTI)	α 54'15"
8. De Boey-Dierickx	(Opel Ascona 400)	α 59'19"
9. Hugot-Ozoux	(Opel Ascona 2000)	α 1.04'57"
10. Giraud-Faoro	(Audi 80 Quattro)	α 1.05'10"