



Groupe I

Sabine impérial, Barbara l'héritier

Pour leur première apparition, les deux Capri de l'écurie BP FORD ne sont pas passées inaperçues, non pas à cause de leurs belles couleurs, mais pour le spectacle qu'elles ont donné aux mains de Thierry Sabine et de José Barbara. Opposées aux BMW du bouillonnant Mordacq et du valeureux Martinache, elles livrèrent durant toute l'épreuve une lutte sans merci, au dixième de seconde près. En effet, les quatre autos se maintinrent jusqu'à la mi-course dans un écart ne dépassant pas deux secondes. Sabine se déchaîna et prit bientôt la tête du groupe. Dès Chimay, la course fut faussée par le fait que les deux Ford prirent le départ de l'épreuve dans la première série alors que Mordacq et Martinache durent attendre près d'une heure avant de courir. Résultat, ils firent les dernières spéciales à la tombée de la nuit dans un brouillard naissant, et furent gênés. Pour comble de malchance, Thierry Sabine qui était alors en tête, fut assailli par les gendarmes dès son arrivée au parc fermé, et lui aussi se vit pénalisé de 15 mn pour avoir dépassé la vitesse limite la veille au soir à la sortie de Lille. Sabine qui n'en savait rien, eut beau protester de sa bonne foi, rien n'y fit. Cette mesure le prive d'une magnifique victoire, mais il a démontré qu'il faudra compter avec lui pour le championnat de France des Rallyes. Ragnotti a fait école...

Ces considérations n'enlèvent rien à la performance de Barbara José dont c'était la première sortie avec cette auto qui totalisait au départ de Lille... 900 km, et qui fit un grand festival dans Chimay. Coup de chapeau aussi à Mordacq et Martinache malchanceux.

Simca CG et Fiorentino : un bel avenir

Depuis l'apparition de l'équipe officielle Simca en 1969, Bernard Fiorentino a été constamment à la limite de la victoire. Mais, le manque de puissance, en fonction du poids de la voiture, ne lui permettait pas de lutter à armes égales avec les Alpine d'usine, et, il cumula les places d'honneur. Vers la mi-saison 1970, l'association Matra Chrysler CG donnait le jour au prototype Simca MC, qui était doté du moteur Chrysler 1 800, réalésé à 2,2 l, développant 170 CV pour un poids de 750 kg. Placé au centre, ce moteur était accolé à une boîte Porsche. Dans le but de participer aux Rallyes la puissance fut volontairement limitée au bénéfice du couple et de la souplesse. Aux mains de Gérard Larrousse, elle remporta sa première victoire aux Cévennes. Il apparaît dès ce début de saison que Bernard Fiorentino qui connaît parfaitement son auto puisqu'il en est le metteur au point, est en mesure de faire cesser la suprématie des Alpine. On rêve à une commercialisation de 500 exemplaires qui permettrait une homologation en groupe 3 et 4, et de beaux jours en perspective.

Classement Général

1 - Fiorentino-Gélin (Simca CG) 1 h 31' 30"1/10 — 2 - Lepoutre-Dufosse (Alpine 1 600 S) 1 h 36'10"4 — 3 - Haxhe-Delférier (DAF 55) 1 h 37'20"6 — 4 - Zaganelli-Bellot (Alpine 1 600 S) 1 h 38'29"6 — 5 - Barbara José Verva (Ford Capri) 1 h 40'58"1 — 6 - Rouget-Mille Delaunay (Alpine 1 600 S) 1 h 41'22"6 — 7 - Mordacq-Groux (BMW 2 002 TI) 1 h 41'30"9 — 8 - Barbara Roger-Lemire (Alpine) 1 h 42'03"1 — 9 - Dekytspotter-Delannoy (Porsche 911 S) 1 h 44'15"3 — 10 - Butler-De Jong (Ford Capri) 1 h 44'57"4 — 11 - Martinache-Kluijtmans (BMW 2 002 TI) 1 h 45'27" — 12 - Sion-Moudart (Renault Gordini) 1 h 46'27"7 — 13 - Sanson-Arnaud (Porsche 911 S) 1 h 48'17"3 — 14 - Flament-Flament (Porsche 911 S) 1 h 49'05"8 — 15 - Bertorelli-Hilliard (Ford Escort) 1 h 49'09"1 — 16 - Laurent-Mme Laurent (DAF 55) 1 h 49'14"4 — 17 - Zasada-Bien (BMW 2 002 TI) 1 h 49'22"9 — 18 - Dubois-Buchman (Opel Manta) 1 h 50'22"8 — 19 - Chasseuil-Baron (Alfa Romeo) 1 h 51'04"3 — 20 - Develay-Develay (Renault Gordini) 1 h 51'06"1 — 21 - Hollebecq « Hisson » (NSU TT) 1 h 51'45" — 22 - Houel-Rechain (Porsche 911 S) 1 h 53'23"9 — 23 - Gendre-Pepy (Renault Gordini) 1 h 53'45"6 — 24 - Fernandez-Dinant (Renault R 1135) 1 h 54'31" — 25 - Britt-Reppling (Opel Kadett Rallye) 1 h 54'43"3 — 26 - Sabine-Surre (Ford Capri) 1 h 55'54"8 — 27 - Dutoit-Morel (Porsche 911 S) 1 h 56'03"8 — 28 - Degancq-Guil-laume (Datsun 1 600 SSS) 1 h 57'04"5 — 29 - Miroux-Beudin (Nissan Datsun) 1 h 58'27"3 — 30 - Gobert-Galli (Fiat 850 Coupé) 2 h 03'22"6 — 31 - Kroesemeijer-Buwald (DAF 55) 2 h 11'34"4 — 32 - Vanhaesebroucke « Jérónimo » (BLMC Cooper) 2 h 38'29"6.