

AUTO & SPORT

AUTO-INDUSTRIE EN AUTOSPORT - 4de JAAR - NUMMER 46 - JULI 1986 - 110 FR - FL 6,30

**24 U
IEPER
'86**



AIR FRANCE-DUEL



ke omstandigheden en hij kent zo een Peugeot nu door en door. Hij zal hier weliswaar moeten aantreden met de Evolutie 1 die hij van PTS Deutschland in bruikleen krijgt, nu Michèle Mouton dringend aan wat rust toe bleek, en dat maakt weer wel een verschil met het reuzemonster dat die Evolutie 2 toch is. Maar dat de 205 snel genoeg is, mag je eigenlijk uit de Hessen Rally konkluderen, waar de Française toch maar mooi voor Surer hing tot op het ogenblik dat de wedstrijd werd afgebroken omwille van het vreselijke ongeval dat de F1-rijder overkwam. Ik geloof dat de combinatie Saby-Peugeot voor mij zowat de wagen gaat worden waar ik mijn eigen race op moet afstemmen. Vergeet immers niet dat Saby hier al ooit is geweest met die Sodicam-Renault 5 Turbo, waar hij toendertijd het Franse kampioenschap mee reed. Na afloop van de eerste ronde zat hij voorop. Dan is hij van de baan gegaan, in een diepe gracht blijven liggen en het duurde vervolgens een eeuwigheid vooraleer hij daar weg kon. Out. Maar dat betekent wel dat hij de proeven kent en ook perfect op de hoogte is van de gevaren die de grachten inhouden...

Logischerwijze is ook de Lancia Delta S4 favoriet. Jammer dat Biasion er zelf niet mee komt rijden, maar dat zijn nu eenmaal politieke beslissingen die in de loop van een seizoen kunnen getroffen worden. Fabrizio Tabaton ken ik niet zo goed. Hij werd altijd afgeschilderd als snel, maar niet steeds even betrouwbaar en nogal ruw met de mechaniek. Nu hij echt voor het eerst in officiële dienst rijdt, en dus ook officieel wordt begeleid, kan dat natuurlijk anders liggen. Maar hij heeft natuurlijk elk punt nodig dat hij kan versieren indien hij Europees kampioen wil worden, en ik weet dus niet of hij die laatste seconde gaat zoeken als hij een zekere tweede plaats kan hebben. Afwachten.

En dan is er natuurlijk nog de Metro van Marc Duez. Of de wagen intussen voldoende betrouwbaar is gemaakt, weet ik natuurlijk niet, maar snel is Marc alleszins. Dat zagen we toch ook in de Haspengouw, al verliep daar niet alles even gesmeerd.

Wat de andere vierwielaandrijvers gaan doen, valt te bekijken. Ik weet dat die dames Bertapelle goed hebben getraind, en verwacht de Metro's van ondermeer Mike Stuart eigenlijk toch wel in strijd voor een plaatsje bij de eerste tien. Die Stuart was trouwens nog ooit de grote Britse groep 1-ster.

Maar tussen de "grote vier" en de net aangehaalde anderen, zitten natuurlijk nog de andere groep B-auto's. Straf eigenlijk dat we die in feite niet eens voor de overwinning in aanmerking meer nemen. Vorig jaar kon je met die auto's nog alle kanten uit. Neem nu de Lancia van Patrick Snijers. Was vorig jaar nog goed voor overwinning op overwinning, maar dit jaar zal Patrick in een bevestigde vorm moeten zijn om het tempo vooraan te volgen. Wat Pregliasco en die jonge Panontin nog moeilijker zal vallen. En vergeten we ook niet dat Philippe Touren en Bernard Mathon met R5 Maxi's aan de start staan. Per slot van zake is dat de auto waarmee Jean Ragnotti vorig jaar zo verrassend won. Waar Francis Vincent die Ferrari vandaan haalt, waarmee hem vermeldt, weet ik niet, maar ik geloof niet dat hij daarmee nog een rol van belang kan spelen. Ik geloof ook niet dat de Manta van bijvoorbeeld Colsoul en Lietaer zich ver vooraan kunnen mengen."



Dit is de man die het Robert Droogmans moeilijk moet maken: Bruno Saby, met de Duitse Peugeot Turbo 16 onderweg.

Meteen zijn we het rijtje favorieten afgelopen. En het is duidelijk dat we vuurwerk mogen verwachten. We hopen dat de heren rijders dat niet al te letterlijk nemen en die gevaarlijke "vuurbollen" – zoals Ronny Joosten ze noemt – op de baan houden. Dat ze ook zonder ongevallen snel in de fik gaan, weet men bij Ford al te goed; vraag dat maar aan Kalle Grundel.

Het omlijstend programma

Winnaar '85, Jean Ragnotti is opnieuw van de partij in leper en hij brengt opnieuw een fabrieks-Renault mee. Ditmaal zijn zijn zekansen evenwel beperkt tot nihil. Hij bestuurt namelijk de groep A-11 Turbo, een krachtige voortrekker weliswaar, maar een auto die het in leper eigenlijk moeilijk moet krijgen. Ragnotti beseft dat evenwel volkomen en was al heel vroeg in leper om te trainen en af te stellen. Een man die zijn job ernstig opvat dus en die zonder twijfel een aardige deun zal meezingen in het groep A-

leper-gebeustukje ontmeelijkelijk zeven, maar laatste insvast niet l een tijdje | Dat maakt makkelijke notti én St het moest wacht vee mee ze de

gen. Talent zit er immers in, maar de jongens rijden nog niet zo vaak uit. Vandermaesen zou in leper toch iets moeten kunnen doen. Een overwinning kan het hele ronduit slecht verlopen eerste seizoen-deel goedmaken. Maar een auto in de ontwikkelingsfase, zeker een kompleks iets als de Mercedes 16 klepper, is onberekenbaar. Dat geldt trouwens ook nog altijd voor de Kadett GSi van José Lareppe. Die zal het in leper zeker niet onder de markt hebben met zijn voortrekker, mét of zonder adekwate sper. De groep N wordt wellicht een close gevecht tussen de Sierra XR4 x 4 van Jean-Claude Probst en de R5 GT Turbo van Vitazl Budo. In die strijd kunnen zich nog anderen mengen, zo mochten we toch in Jambes al meemaken. Indien de BMW's een remedie vinden voor hun sperprobleem, moeten zij, zeker in leper, tot grote dingen in staat geacht worden. Veel buitenlandse inmenging is er in deze groep niet.

Toch nog even onze Belgische junioren aanhalen. Zij moeten het tegen de Skandinavens, de Duitsers en de Britten normaal gezien goed doen. Alleen is onze Belgische aanbieder nu niet direct een homogeen pakket. Je hebt er de Porsche RS van Pascal Gaban, de Audi Coupé van Olivier Tanghe, de Peugeot van Grégoire de Mevius en de BMW van Bernard Munster. Een groep B, twee groep A's en een groep N. Het is in elk geval niet in de ware geest van wat de FISA van die juniorenteams wilde maken. Het is overigens maar een start in mineur. Budgetten zijn er niet, en wat teamverantwoordelijke Lejeune in de toekomst van plan is, is voorlopig nog een raadsel.



Nieuw gezicht in groep N

De groep N krijgt er weer wat aanhang bij. Guy Moerenhout, al vele jaren een bekend gezicht in de Antwerpse automobielmiddens, en de jongste jaren vooral bekend om zijn Lada-uitstappen en -preparaties, is de eerste Belg die met een Fiat Uno Turbo in groep N wil aanzetten. Meteen het grote werk: debuteert in leper. Aan de motor werd voorlopig nog niet geraakt, maar voor de rest wordt deze Uno een full-groep N.