

# CHAMPIONNAT D'EUROPE

6 épreuves se sont déroulées pendant ce mois dans la côte dont celle d'Ampus, la plus grande du début de saison, en France comme en Europe.

À Échappement, il n'est pas dans nos habitudes de parler de sport international mais pour une fois nous avons deux bonnes raisons de le faire. Deux épreuves françaises comptent cette année pour ce championnat d'Europe : Ampus dont vous trouverez le reportage ci-après et le

## 1<sup>ER</sup> ROUND

Mont-Dore qui se déroulera le 27 juillet prochain. Il faut aussi dire que ce championnat, après avoir été le règne des voitures de sport de 1957 — année de sa restructuration — à 1971, avec notamment

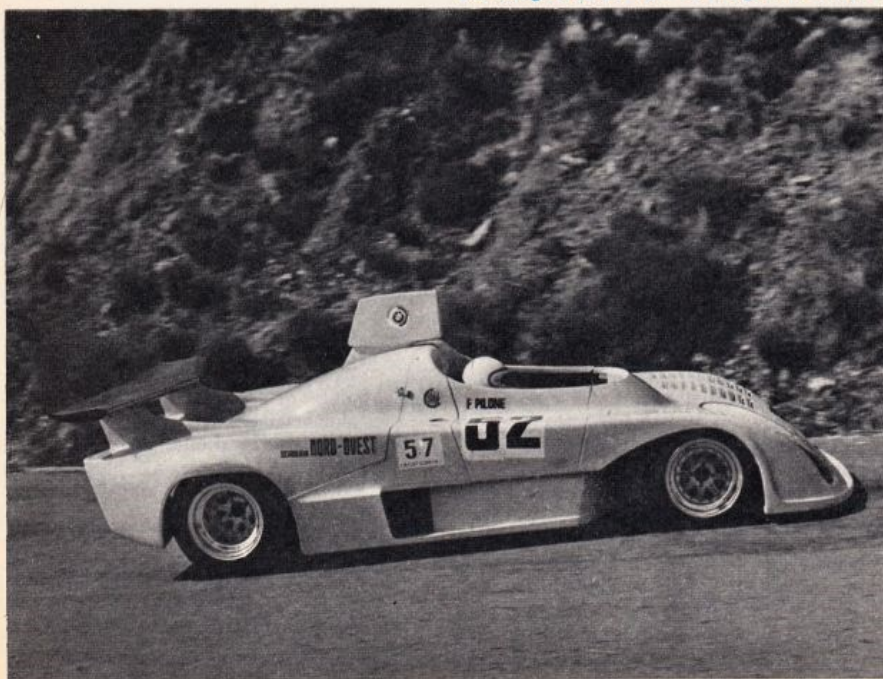
d'homériques batailles entre les Porsche, Ferrari et Abarth pilotées par Scarfiotti, Barth, Mitter, Schetty ou autres Ortner, avait admis les monoplaces qui sont maintenant rejetées.

Le temps à Jimmy Mieusset de s'être illustré pendant deux saisons (1973 et 1974) ! Cette année les monoplaces pourront y participer mais sans marquer de points. On imagine la confusion qui risque de se produire au niveau des spectateurs qui ne vont plus comprendre : les monoplaces, les reines de la spécialité, vont certainement gagner mais ils ne verront pas le nom de leurs pilotes sur les tablettes... De plus, pour la première fois on aura deux champions d'Europe de la Montagne, celui des voitures de Production (Groupes 1 à 4) et celui des voitures de Sport (Groupes 5 et 7). Cette petite mise au point faite, il sera tout de même

intéressant de suivre les principales phases de ce championnat dans lequel nos couleurs sont déjà en bonne place avec les frères Alméras et Marc Pozet.

Et souhaitons une chose, que dans les années à venir il redore son blason du temps passé.

Reverrons-nous les équipes d'usine dans le Championnat d'Europe ? Il le faudrait pour relever le niveau dominé ces dernières années par de bonnes individualités. Abarth a posé un jalon avec la splendide Osella PA3 à moteur BMW pilotée par Franco Pilone.



Par Jean-Claude Lamorlette

Avec la collaboration de Pouillot, Bataille, Bhat, Serge, Mary et Bully pour le texte, de Saulnier, Photo Actualité, Bhat, Alzera, F'Autodelta et Bully pour les photos

# Ampus

## MIEUSSET MAIS... NESTI ET ALMÉRAS RÉCOLTENT LES POINTS

L'édition 1975 de la course de côte d'Ampus n'a pas failli à sa réputation de première grande épreuve de la saison. Comptant pour le championnat d'Europe (4<sup>e</sup> année consécutive), les organisateurs avaient une fois encore réuni un fort joli plateau. Surtout avec les voitures de sport (5/7) où l'on remarquait Franco Pilone au volant de la nouvelle (Abarth) Osella PA3, caractérisée par des lignes plus arrondies que la PA2 de 1974 et par un aileron en forme de V, animée par un moteur BMW 16 soupapes. Considérée comme semi-officielle cette voiture était engagée par l'Écurie Nord-Ouest. Il y avait également Mauro Nesti (Lola-BMW), un des animateurs du championnat d'Europe 74 derrière... Miesusset, Eris Tondelli, l'importateur Chevron pour toute l'Italie, avec une Chevron B26S équipée d'un moteur Ford Cosworth de Formule 1 ! Rolf Fischer sur Porsche 908/2 ex. Larrousse, Sepp Greger, le vétérinaire (60 ans), sept fois champion d'Allemagne, sur une Porsche 910, Juan Fernandès (Osella PA2-BMW) et Marc Pozet, le champion de France en titre, avec sa Chevron B23 dans laquelle il a mis le moteur Ford Hart 2 l de Malun, en remplacement du 1800 de l'an passé. Herbé Bayard qui va à nouveau tenter sa chance dans le championnat d'Europe avait connu des problèmes d'injection sur le circuit du Luc, avec sa BBM à moteur ROC, et n'était pas là.

### Un nouveau visage

Ces prototypes tous rutilants faisaient oublier un peu les monoplaces exclues pour le titre européen cette année, au grand mécontentement de Miesusset, deux fois champion d'Europe en 1973 et 1974. Le Lyonnais était tout de même au départ avec sa March 742 à moteur BMW, après avoir eu le secret espoir de pouvoir partir avec une barquette Alpine A 440. Mais en vain et l'on peut regretter qu'Alpine n'ait pas fait un petit effort qui, avec Miesusset, aurait bien pu se concrétiser par un nouveau titre. La firme

française est sans doute trop préoccupée par le turbo et les épreuves du championnat du Monde des Marques ! Si R. Damaisin était également là avec sa Chevron B25 dans laquelle il étreignait un moteur ROC tout nouvellement homologué en F2, on notait une certaine désaffection des autres pilotes de monoplace comme Maublanc et Rivoire, allés ailleurs glaner des lauriers (Hébecrevon et Montmarquet), Yves Martin qui se remet peu à peu de son grave accident de l'an passé, Lapierre et Péchaire qui s'étaient abstenus de courir.

### Du beau monde dans les groupes également

À côté de ces têtes d'affiche pour la victoire au scratch, il ne fallait pas non plus mésestimer les frères Alméras, chacun avec une Porsche Carrera 3 l groupe 4, qui retrouvaient l'Allemand Willy Bartels, toujours là, avec une Carrera lui aussi, et un équipement digne d'un professionnel : il avait une tente en amiante pour chauffer les pneus afin d'avoir les gommes à bonne température dès le départ ! Roland Biancone (Porsche 3 l, louée à Alméras) et Jean Ortelli (fidèle à son Alpine 1800), les « inséparables », pouvaient jouer les trouble-fête.

Dans le groupe 3, le Suisse J.-C. Bering qui venait de faire l'acquisition de la Carrera 3 l orange et bleu du célèbre chef d'orchestre Von Karajan, était le favori ; un pronostic peu difficile à faire quand on se souvient de ses prouesses avec sa Cooper et plus récemment avec sa Carrera 2,7 l. Lucien Bec (Carrera 3 l ex. J.-M. Alméras) et P. Favolini (Carrera 2,7 l) étaient les outsiders. Le groupe 2 était un peu l'inconnu avec le Suisse Walter Brun, venu lui aussi pour le championnat d'Europe au volant d'une BMW 3.0 CSL du team Schnitzer. Une voiture plus proche d'un prototype que d'une voiture de série améliorée, qui vaut la bagatelle de plus de 300 000 F ! Avec également l'Autrichien Willy Siller

### FICHE TECHNIQUE

11<sup>e</sup> édition les 15 et 16 mars 1975. **Organisée** par l'ASA Draguignan Verdon, bd des Fleurs 83000 Draguignan. Tél. : 94/68-19-16. **Coefficient** 7. **Longueur** : 6,8 km. **Dénivellation** : 377,22 m. **Pente moyenne** : 5,55 %. **Parcours** rapide dans l'ensemble et très technique. Chaussée en enrobé. **Départ** sur le CD 49,200 m après le carrefour D 555/D 49. **Arrivée** 100 m avant le sommet de la côte. **Situation géographique** : à 3 km de Draguignan (83000). **Partants**. 123 classés. **Montées officielles** : 3 aux essais, 2 en course avec addition des temps (championnat d'Europe). **Conditions atmosphériques** : Temps nuageux et pluie aux essais. Beau temps pour la course. **Vainqueur 1974** : Jimmy Miesusset (March 742-BMW) en 3'16"2 (1 montée annulée). **Record précédent** : Jimmy Miesusset (March 722), 6'40"6 (avec 3'17"6 à la meilleure montée) en 1973. **Engagement** : 350 F. **Prix** : 32 300 F en tout dont 1 000 F, 600 F et 400 F aux 3 premiers du scratch, 400 F, 300 F et 200 F aux 3 premiers des groupes 1, 2, 3 et 4, de 1 800 F à 300 F aux 7 premiers du groupe 8/9 et de nombreux prix pour les divisions A, B et C du championnat d'Europe. **Entrée des spectateurs** : 15 F. Environ 15 000 spectateurs.

(BMW 2002-16 soupapes), Helmut Mander et son « increvable » Opel Kadett psychadélic 2 l, Heintz Martin sur une Opel Commodore 3 l et même le sympathique « Docteur X » (BMW 2002 TI-8 soupapes), un jeune médecin allemand. Rouget, Lefèbvre, Riche, les meilleurs Français du groupe 2 l'an passé, n'étant pas là, seuls J. Dumas (Capri 3 l) et J.-P. Frimat (Capri 3 l préparée par Vinatier) étaient suffisamment équipés pour leur donner la réplique ; le Lyonnais Marion ayant cassé son moteur au cours d'un essai privé. Le groupe 1, où l'on ne relevait aucun nom de la saison passée (Montmeyer, Mas...) allait quant à lui se

Suite page 128

### L'HISTOIRE D'AMPUS

La course de côte d'Ampus a débuté en 1923 mais l'épreuve que nous connaissons date de 1965, année de sa reprise à l'initiative de M<sup>e</sup> Boquis et de la section dracénoise de l'AC. du Var qui allait devenir plus tard l'ASA Draguignan-Verdon. Avec son inscription au championnat d'Europe de la montagne en 1972 elle a acquis ses lettres de noblesse. Voici son histoire, avec des différents vainqueurs et ses records.

Ils sont 90 licenciés nationaux à s'élancer le 11 avril 1965 sur les 7 km du parcours, devant 8 000 spectateurs. Jean Rolland est accidenté avec son Alfa Tubolare et c'est Jean Clément qui l'emporte en 5'05"8 devant Christiane Petit (Alfa GTZ) en 5'17"7.

L'édition 1966 est à nouveau placée sous le duel Clément (Porsche 904), Rolland, venu avec la nouvelle Alfa GTA. Le parcours a été ramené à 6,9 km et un orage éclate après que les 10 premiers concurrents aient franchi la ligne d'arrivée. La chaussée est très glissante et les favoris laissent la victoire... à Mequetounif (Cooper 1300) en 5'31"4.

En 1967, le parcours réduit à 6,8 km (le même qu'actuellement) a été refait en partie et l'épreuve, pour la 1<sup>re</sup> fois, peut accueillir des pilotes étrangers. L'Écurie Abarth qui a trouvé là un terrain d'essai au début de saison, pour le championnat d'Europe, gagne avec Ortner devant... Clément (Porsche Carréra 6). Ortner a pulvérisé le record en faisant un temps de 4'14"1.

Le 7 avril 1968, Maître Boquis, devenu Président de l'ASA Draguignan-Verdon, réussit à réunir 150 concurrents dont l'équipe Abarth revenue au grand complet avec 6 voitures. L'ingénieur Peter Schetty qui avait le tout dernier prototype : une 2 l avec un nouveau moteur de 240 CV (210 CV auparavant) ne laisse à personne le soin de l'emporter : 4'00 tout juste. Pierre Maublanc (Abarth 2000) est second (4'14"3) devant Eris Tondelli (Abarth 2000) en 4'18"9.

C'est encore un plateau à l'italienne en 1969 avec cette fois le duel Abarth-Ferrari. Abarth a quatre voitures dont une 3 l aux mains de Ortner, Ferrari une seule 212E pilotée par... Schetty qui tombe le record (3'56"7)

devant Ortner (4'00"8).

Les organisateurs font un gros effort pour l'édition de 1970 avec la pose d'un nouveau revêtement sur les 3/4 du parcours et l'amélioration de plusieurs virages. Ortner, favori logique, après son excellent chrono des essais heurte un rocher. Et c'est Casoni qui sauve l'honneur de l'Écurie Abarth en gagnant (3'50"2) devant Rouveyrand, le champion de France 69, sur sa grosse Lola F 5000. Pour la 1<sup>re</sup> fois les monoplaces ont inquiété les prototypes. Daniel Richard remporte l'épreuve nationale avec sa Pygmée.

En 1971, le nombre des engagés approche les 200, sans doute attirés par le coefficient 9. Abarth est encore là et pour la 4<sup>e</sup> fois remporte la victoire avec Franco Pilone (Alfa 3'41"8, soit 110 km/h de moyenne) auquel on avait confié une version 3 l à moteur V8 de quelques 350 CV, doté d'un très bon couple. Les monoplaces s'approchent encore avec J. Miesusset (Pygmée F2) 3'48" et H. Bayard (Tecno F2) 3'49"8.

1972 : pour la 1<sup>re</sup> fois la côte d'Ampus compte pour le titre européen. C'est un tour... double puisque, pour la 1<sup>re</sup> fois également, une monoplace l'emporte, pilotée par le Suisse Xavier Perrot. Avec sa March 722 il réalise 6'48"1 (3'22"5 et 3'25"6) ; le temps des deux montées étant additionné à cause des 10 km de course minimum imposé par le championnat d'Europe. Miesusset casse son moteur et Bayard est second avec sa Surtess F 5000. Denis Rua (Tecno F2) remporte l'épreuve nationale (3'38"3).

Les éditions de 1973 et de 1974 sont presque une répétition avec la double victoire de Jimmy Miesusset, devenu le roi de la montagne. En 1973, avec sa March 722-Ford, il réalise 6'40"6 (3'17"6 et 3'23") et devance Yves Martin sur sa Mac Laren M21 (6'55"1). Les Formule 2 sont devenues imbattables et les protos sont loin ! Roger Damaisin (Chevron B20) remporte l'épreuve nationale (3'46"4) En 1974 l'épreuve, qui fête son 10<sup>e</sup> anniversaire, est perturbée par un violent orage et les pilotes ne font qu'une montée. Miesusset sur sa Marche 742-BMW, abaisse son propre record : 3'16"2. Bayard (March 742-BMW) est à nouveau second devant Yves Martin (Mac Laren M21-Ford).

J.-C. L.

# UN MOIS DANS LA COTE

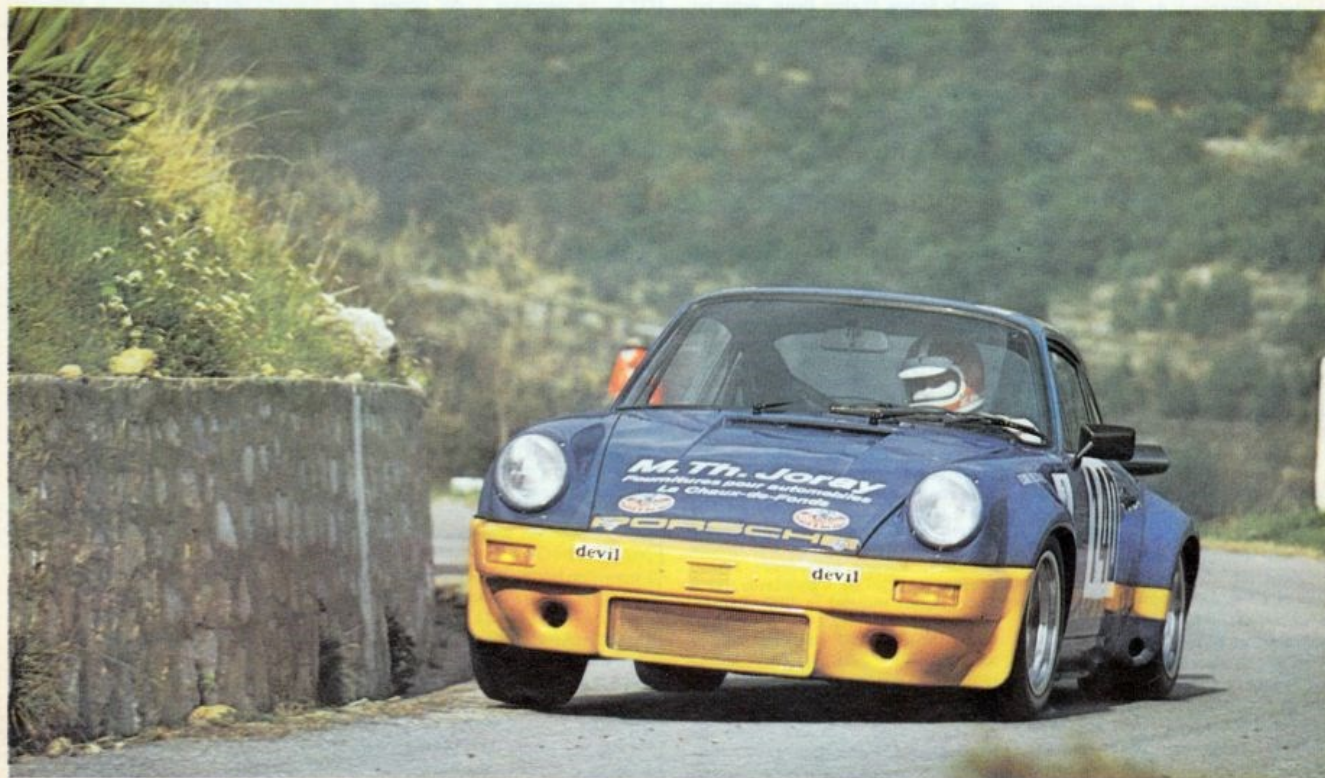


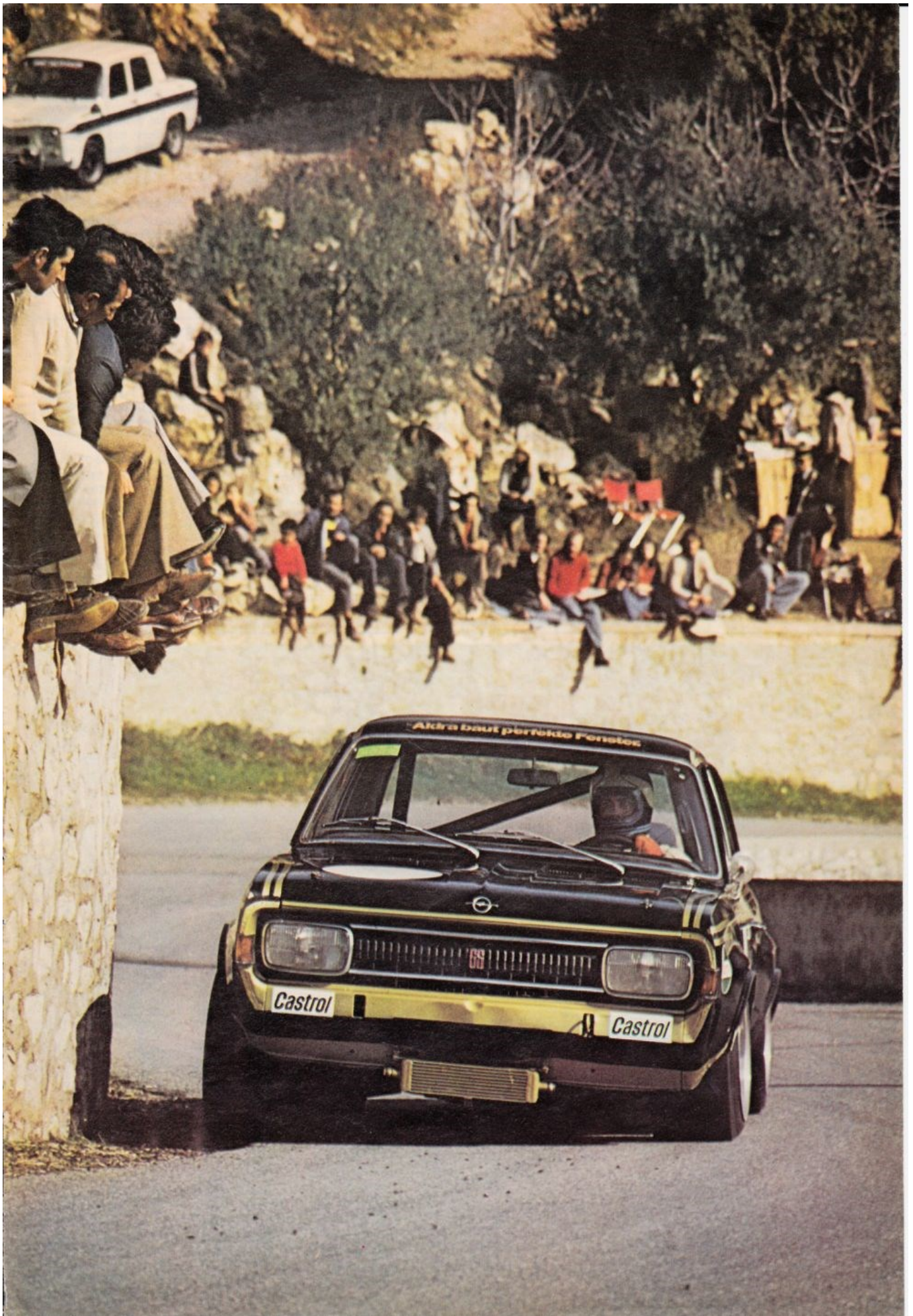
J.-André Bertet sera à suivre cette saison avec sa Lola T212 dans laquelle il a mis un moteur plus puissant.

Pierre Belgrano, un des nombreux pilotes de Rallye 2, qui, chaque dimanche, font une course dans la course. ▶

L'Allemand Heintz Martin (un nom bien français pourtant !) avait une Opel Commodore 3L vieille de 5 ans mais quelle Commodore ! ▶▶

J.-Claude Bering, c'est tout un style ! ▼





# UN MOIS DANS LA CÔTE

Suite de la page 125

résumer à une explication entre Français avec quatre BMW 3.OCSI (Albertini, Bever, Bos, Delaloye), une Commodore GSE (Paulin) et une Mustang déjà très ancienne (Bitard).

## Les essais perturbés

Les essais, le samedi, permettaient aux pilotes de monter deux ou trois fois. Ils furent très vite perturbés par une forte pluie qui rafraîchissait l'atmosphère, détrempeait les différents parcs prévus dans les champs pour les concurrents, et finalement ne permettait pas à tous de monter dans

les mêmes conditions. Aussi, les temps n'avaient pas grande signification. Cependant Mieuisset, rejeté du championnat d'Europe, réalisait 3'21''21 sur la route encore sèche. Parti peu après Nesti ne pouvait faire mieux que 3'27''91 et Damaisin, 3'39''16. Pilone (4'00''04) avait des ennuis avec sa boîte à transistors. Pozet, qui avait trop de chevaux ! cassait un cardan et passait le reste de la journée à réparer avec l'aide de Guimelli. Si pour J.-M. Alméras tout allait bien sur la voiture qu'il a reconditionnée pour cette saison, Jac-

ques, par contre, sur celle qu'il avait l'an passé, se plaignait d'une mauvaise tenue de route, sans doute à cause des roues trop larges. Au second essai, avec des roues étroites et sous la pluie, il abaissait son temps de 10'' !

## Mieuisset sans forcer

Avant la course on se demandait si Nesti avait caché son jeu et si, avec lui, les prototypes qui vont maintenant dominer le championnat d'Europe allaient pour la première fois battre les monoplaces. Mais dès

## CLASSEMENT SCRATCH

1 - Mieuisset Jimmy (March 742 - BMW) 6'42''23 (1<sup>er</sup> groupe 8/9) - 2 - Nesti Mauro (Lola T 294 - BMW) 6'53''43 (1<sup>er</sup> groupe 5/7) - 3 - Damaisin Roger (Chevron B 25 - Roc) 6'58''03 - 4 - Pozet Marc (Chevron B 23 - Ford Hart) 7'11''54 - 5 - Pilone Franco (Abarth Osella PA 3 - BMW) 7'12''80 - 6 - Varese Gianni (Abarth Osella 1600) 7'15''68 - 7 - Soria Achille (Abarth Osella PA 2) 7'22''94 - 8 - Alméras J.-Marie (Porsche Carrera 3 l) 7'27''91 (1<sup>er</sup> groupe 4) - 9 - Brun Walter (BMW 30 CSL - Schnitzer) 7'30''02 (1<sup>er</sup> groupe 2) - 10 - Berthet J.-André (Lola T 212 - Ford) 7'32''08 - 11 - Tondelli Eris (Chevron B 265 - Ford Cosworth) 7'35''81 - 12 - Pascale Anastasio (Chevron 1300) 7'36''09 - 13 - Bering J.-Claude (Porsche Carrera 3 l) 7'39''56 (1<sup>er</sup> groupe 3) - 14 - Alméras Jacques (Porsche Carrera 3 l) 7'41''34 - 15 - Mander Helmut (Opel Kadett) 7'45''05 - 16 - Parlamento A. (March F 2) 7'45''53 - 17 - Bartels W. (Porsche Carrera 3 l) 7'45''87 - 18 - Abt Johan (Lola T 290 - Audi 2 l) 7'48''66 - 19 - Docteur X\* (BMW 2002 TI) 7'48''86 - 20 - Utz Claus (Porsche Carrera 3 l) 7'51''05, etc.

Voir classements des groupes p. 136-137.

## QUELQUES CHIFFRES SIGNIFICATIFS...

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'organisation d'une course de côte demande beaucoup de temps et de moyens, surtout une épreuve qui compte pour le championnat d'Europe. Voici quelques chiffres qui parlent d'eux-mêmes, concernant Ampus 1975 : 10 mois de préparation - 160 000 F de budget - 2 km de grillage - 350 m de rails - 15 km de fil de sonorisation - 80 commissaires - 60 secouristes - 100 gendarmes - 4 ambulances et 1 fourgon de réanimation - 1 hélicoptère - 1 poste de chronométrage électronique... Presque aussi difficile que de gérer une entreprise !! **Serge**

## AMPUS : CHAMPIONNAT D'EUROPE

### 1<sup>er</sup> épreuve

#### Division A (Groupes 1 et 3)

1 - Bering J.-Claude (Porsche Carrera 3 l) 7'39''56 - 2 - Utz Claus (Porsche Carrera 3 l) 7'51''05 - 3 - Favolini Pierre (Porsche Carrera 2,7 l) 8'00''17 - 4 - Schmid Dieter (Porsche Carrera 3 l) 8'03''41 - 5 - Bec Lucien (Porsche Carrera 3 l) 8'05''56 - 6 - Ramok\* (De Tomaso Pantera) 8'14''43 - 7 - Arzone Denis (Porsche Carrera 3 l) 8'20''66 - 8 - Bever Georges (BMW 30 CSI) 8'20''95 - 9 - Tauzia José (Alpine 1600 SC) 8'22''64 - 10 - Paulin René (Opel Commodore GSE) 8'23''76 - etc.

#### Division B (Groupes 2 et 4)

1 - Alméras J.-Marie (Porsche Carrera 3 l) 7'27''91 - 2 - Brun Walter (BMW 30 CSL Schnitzer) 7'30''02 - 3 - Alméras Jacques (Porsche Carrera 3 l) 7'41''34 - 4 - Mander Helmut (Opel Kadett 2 l) 7'45''05 - 5 - Bartels Wilhelm (Porsche Carrera 3 l)

7'45''87 - 6 - Docteur X\* (BMW 2002 TI) 7'48''86 - 7 - Schimpf Eckard (Porsche Carrera 3 l) 7'57''06 - 8 - Gnuva Bernard (Porsche Carrera 3 l) 7'58''82 - 9 - Dumas Jean (Ford Capri 3 l) 8'00''43 - 10 - Brouchier Gérard (Porsche Carrera 2,8 l) 8'01''29 - etc.

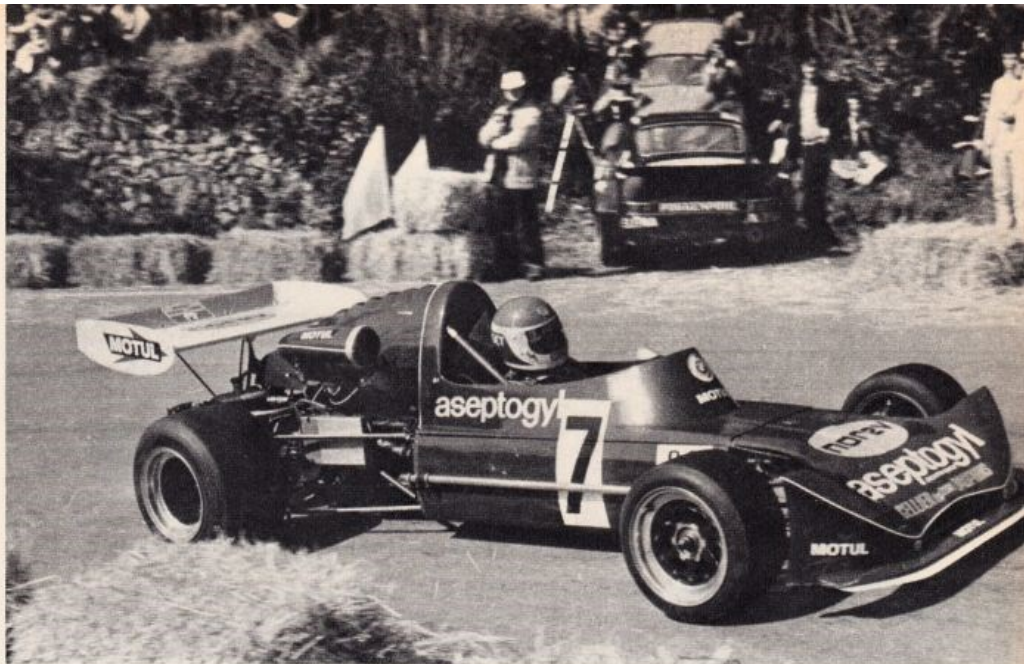
#### Division C (Groupe 5/7)

1 - Nesti Mauro (Lola T 294 - BMW) 6'53''43 - 2 - Pozet Marc (Chevron B23 - Hart) 7'11''54 - 3 - Pilone Franco (Abarth Osella PA3 - BMW) 7'12''80 - 4 - Varese Gianni (Abarth Osella 1600) 7'15''68 - 5 - Soria Achille (Abarth PA2) 7'22''94 - 6 - Bertet Jean-André (Lola T212 - Ford) 7'32''08 - 7 - Tondelli Eris (Chevron B27 S - Ford Cosworth F 1) 7'35''81 - 8 - Pascale Anastasio (Chevron 1300) 7'36''09 - 9 - Abt Johan (Lola T290 - Audi 2L) 7'48''66 - 10 - Fischer Rolf (Porsche 908/2 - 3L) 7'51''25 - etc.



Jimmy Miesusset, sous ses nouvelles couleurs. ►

la fin de matinée, Jimmy Miesusset montra qu'il ne fallait pas si vite l'oublier. Sans forcer son talent il signait le meilleur temps, performance qu'il renouvelait en fin de journée. S'il n'avait pas réussi à tomber son meilleur temps sur une montée (3'16"8 en 1974) il venait par contre d'établir un nouveau record, celui de remporter 3 fois consécutivement l'épreuve d'Ampus après avoir été à égalité en 1974 avec Peter Schetty, vainqueur en 1968 et 1969. Mauro Nesti, second (meilleure montée en 3'24"33) était à plus de 11" au total, soit près d'une seconde par kilomètre. Les protos sont donc encore loin des Formule 2 en côte. R. Damaisin, 3<sup>e</sup> avec sa Chevron F2, n'était pas entièrement satisfait de son moteur ROC et se reprochait quelques fautes. Franco Piloni qui faisait figure de favori et même de vainqueur possible avec sa nouvelle Osella partait en tête-à-queue dans la seconde montée et perdait de précieuses secondes. Greger était moins chanceux et tapait un rocher. Sans pour autant battre Nesti, Marc Pozet, 4<sup>e</sup> au scratch, réalisait une belle performance compte tenu qu'il n'avait pratiquement pas fait d'essais. Une nouvelle fois il sera l'un de nos meilleurs représentants en prototype cette saison. Il est possible que Michel Pignard, après avoir fait une belle saison dans le Challenge Simca en 1974, vienne le rejoindre dans cette catégorie au volant d'une Marci. qu'il devrait avoir avec l'aide de Pierre Maublanc. Attendons pour confirmation l'épreuve de Dobratsch en Autriche, le 27 avril, seconde du championnat d'Europe cette saison. Tondelli qui impressionnait un peu avec son moteur F1 de quelques 480 cv ne réussissait finalement pas à exploiter toute la puissance de sa cavalerie à cause d'une suspension trop dure, et était talonné par la révélation des prototypes, l'italien Pascale Anastasio, auteur d'un excellent temps (7'36"09 soit 3'46"18 et 3'49"91) avec sa Chevron 1300. Pour situer sa performance, il faut signaler que Guy Baria, vainqueur de la classe en 74 avec sa 4 CV — dont nous vous présentons l'essai p. 48 de ce numéro — n'avait réussi que 4'03"1 à la seule montée de course. Dans ce groupe 5/7, riche en concurrence étrangère,



les autres Français comme J.-A. Bertet et sa Lola T 212 déjà ancienne, G. Cancade et sa Grac MT 14 ou le barbu J. Oberti (Sib 1440) se comportent fort honorablement. **Bever, Brun, Bering et J.-M. Alméras à l'honneur.**

Dans le groupe 1, après que nous ayons suivi une belle bagarre entre les Rallye 2 — d'autant plus ouverte que « Gomme » participait ce jour-là à la Giraglia — remportée par M. Mattei devant Raoul Poutot, la lutte intéressante avait lieu au sommet, d'autant plus que Augias alias « Bamby » dominait facilement la classe 2 litres. Donc, parmi les « grosses » Paulin réalisait le meilleur temps de la 1<sup>re</sup> montée mais commettait plusieurs fautes dans la seconde et Georges Bever s'imposait avec sa BMW 3.0 CSI. Rallyman confirmé, il avait mieux en main sa voiture que Bos et Delaloye qui venaient de racher respectivement celles de Montmayer et de Maublanc. Dans les courses à venir, la revanche risque d'être intéressante à suivre. Albertini, quant à lui, n'avait pas un moteur très bien préparé. Dès la 1<sup>re</sup> montée, Walter Brun levait l'inconnue du groupe 2 en réalisant, et de loin, le meilleur temps; Heintz Martin second et sa très belle Commodore était à plus de 6" ! Mander était derrière Siller qui était disqualifié à la

fin de la montée, de même que « la Torche » (BMW 2002 TI), pour un capot avant non conforme (il manquait... un renfort), à la suite d'une réclamation de Lubert qui n'avait pas été acceptée par les commissaires car sa BMW avait des vitres en plexiglas. Et le sport dans tout cela ! Walter Brun confirmait à la 2<sup>e</sup> montée, en améliorant son temps, ce qui lui permettait d'inquiéter J.-M. Alméras pour le championnat d'Europe des voitures de production. Martin perdait le bénéfice de sa 1<sup>re</sup> montée en cassant le moteur de sa Commodore dans la seconde. J. Dumas, le meilleur Français, était 5<sup>e</sup>, à plus de 30" de Brun. « Comment lutter contre une telle cavalerie... » devait-il nous dire. Dans la classe 1300, Demartis confirmait sa victoire de la Roquette après quelques ennuis de pression d'huile vite réparés par M. Condriller, son préparateur.

Favori du groupe 3, J.-C. Bering faisait un spectaculaire démonstration avec sa nouvelle Carrera. Utz et Favolini ne pouvaient que prendre les places d'honneur alors que Bec, qui court avant tout pour son plaisir, était dépassé par Schmid.

Qui de J.-Marie ou de Jacques Alméras allait l'emporter en groupe 4 ? Très bien équipés avec leurs deux Carrera, ce ne pouvait être qu'une affaire de famille. Finalement l'aîné ne laissait aucune chance à son cadet, d'autant que ce dernier n'avait pas entièrement résolu ses problèmes de tenue de route. Les frères Alméras, après avoir dominé le championnat de France des groupes 3 et 4 en 1974 sont bien partis pour le titre de champion d'Europe des voitures de production. Une affaire à suivre... Willy Bartels terminait 3<sup>e</sup> mais assez loin. Ortelli et Biancone, « inséparables » avaient tous deux renoncé, l'un sur panne mécanique peu après le départ, l'autre sur légère sortie de route. Dans ce groupe on notait aussi la belle victoire en 1300 de « Mike » sur son Alpine; il devançait Martin (l'autre !) le vainqueur de la classe 2.

**Un spectacle, oui, mais...**

Finalement il avait fait beau, très beau même pour cette 11<sup>e</sup> édition

d'Ampus et les spectateurs étaient venus nombreux sur les versants de la côte, au milieu des pins et de la végétation méditerranéenne pour applaudir et encourager tous les pilotes présents. Ils avaient eu raison de venir car le spectacle avait été de toute beauté, de Jimmy Miesusset le grand vainqueur, au 1<sup>er</sup> pilote des Rallye 2, mais il faut regretter une chose, le manque d'un speaker compétent qui aurait pu donner des informations précises et animer cette course. Celui d'Ampus n'a pas hésité à nous dire que Damaisin courait sur... Damaisin alors qu'il avait une Chevron B 25 Formule 2 animée par le tout nouveau moteur ROC... En ce début de saison, il est utile de rappeler qu'une course de côte n'est pas une vraie course si elle n'est pas animée par quelqu'un qui connaît le sport automobile. C'est la moindre des choses. **J.-C. Lamorlette**

## CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS DE FRANCE

Classement donné après le week-end du 29/30 mars sous réserves d'approbation des rapports de clôture.

### Groupe 1

1. René Paulin 130 pts - 2. Georges Bever 105 pts - 3. Jan Auverdin 60 pts - 4. J.-Louis Bos 49 pts - 5. Pierre Lartigue 48 pts - etc.

### Groupe 2

1. Yves Demartis 102 pts - 2. Jean Dumas 61 pts - 3 ex. Yves Sarrazin et « Tolloiac » 48 pts - 5. Claude Buchet 45 pts - etc.

### Groupe 3

1. José Tauzia 70 pts - 2. Lucien Bec 62 pts - 3. Pierre Favolini 61 pts - 4 ex. Pierre Lelong et Pierre Riche 48 pts - etc.

### Groupe 4

1. J.-Marie Alméras 105 pts - 2. Jacques Alméras 82 pts - 3. J.-Louis Douillet 60 pts - 4. Jean Ortelli 48 pts - 5. « Cochise » 45 pts - etc.

### Groupe 5/7

1. Marc Pozet 56 pts - 2 ex. Claude Clément et Pascal Moisson 48 pts - 4. J.-Pierre Lecomte 44 pts - 5. R. Rasse 32 pts - etc.

### Groupe 8/9

1. Jimmy Miesusset 84 pts - 2. Roger Rivoire 60 pts - 3. Roger Damaisin 56 pts - 4. Gérard Speiss 42 pts - 5. Pierre Maublanc 36 pts - etc.

## PORTRAIT FLASH : M<sup>e</sup> BOQUIS

Les lunettes sombres, les cheveux blancs séparés par une large raie, le visage bronzé, Maître Hubert Boquis s'exprime facilement avec un accent qui fleurit bon le midi. N'est-il pas avocat ? 55 ans, grand-père (le temps passe vite !), il préside aux destinées de l'AS. Draguignan-Verdon depuis 1968. La course de côte d'Ampus, c'est sa course. Il l'a reprise — pour ainsi dire créée — en 1965 et d'années en années, avec l'aide de tous les membres dévoués de l'association et de la municipalité, mais aussi avec le soutien de son ami

Louis Gravier, il a réussi à en faire l'une des plus grandes épreuves des championnats d'Europe et de France. C'est pourtant par hasard qu'il est venu à la compétition automobile. Président du Ski Club d'Aix-en-Provence, quand il habitait cette ville, il dut aussi s'occuper de l'Auto Moto Club, source d'idées nouvelles qu'il mit bien vite en pratique en venant s'installer à Draguignan. Membre du comité directeur et de la sous-commission des courses de côte à la FFSA, vice-président de l'ASA Paul Ricard, le sport automobile est pour lui le plus beau de tous les sports, même s'il ne l'a jamais pratiqué.

J.-C. L.

J.-Marie Alméras, très spectaculaire, a pris un bon départ dans le championnat d'Europe des voitures de production.



Il faudra compter avec René Paulin en groupe 1 dans le Sud-Est. Vainqueur à la Roquette, 2<sup>e</sup> à Ampus, il a encore gagné à Bagnols.

# CLASSEMENTS

## AMPUS

15 et 16 mars

### Groupe 1

1 - Bever Georges (BMW 30 CSI) 8'20''95 (1<sup>re</sup> classe 3) — 2 - Paulin René (Opel Commodore) 8'23''76 — 3 - Bos Jean-Louis (BMW 30 CSI) 8'24''10 — 4 - Albertini José (BMW 30 CSI) 8'29''47 — 5 - Delaloye Patrick (BMW 30 CSI) 8'31''41 — 6 - « Bamby » (BMW 2002 TI) 8'39''59 (1<sup>re</sup> classe 2) — 7 - Bachmaier L. (BMW 2002 TI) 8'43''16 — 8 - Fishaber T. (Alfa 2000) 8'49''35 — 9 - Bitard F. (Ford Mustang) 8'53''32 — 10 - Rainero J.-M. (BMW 2002 TI) 8'55''25 — 11 - Guigou R. (Alfa 2000) 8'55''87 — 12 - Zamponi (BMW 2002 TI) 8'56''50 — 13 - **Matié M. (Rallye 2) 8'58''06 (1<sup>re</sup> classe 1)** — 14 - Poutot R. (Rallye 2) 8'59''64 — 15 - Couilliot H. (Rallye 2) 9'00''53 — 16 - Accabbo J.-C. (Alfa 2000) 9'01''81 — 17 - Herault J.-D. (Rallye 2) 9'04''75 — 18 - Ricord J. (Rallye 2) 9'05''18 — 19 - Aiguier J.-N. (Ford Escort) 9'05''30 — 20 - Aycard G. (Opel Ascona) 9'06''02 — 21 - Blanc R. (BMW 2002 TI) 9'09''75 — 22 - Magnan H.-P. (Rallye 2) 9'12''73 — 23 - Belgrano P. (Rallye 2) 9'14''14 — 24 - Girard A. (BMW 2002 TI) 9'14''32 — 25 - George M. (Rallye 2) 9'17''86 — 26 - Brouillet J. (Opel Kadett) 9'20''86 — 27 - Groppi P. (Rallye 2) 9'24''24 — 28 - Henry M. (Rallye 2) 9'25''28 — 29 - Mannucci B. (Rallye 2) 9'27''47 — 30 - Rocca M. (Rallye 2) 9'30''61 — 31 - Sanchez G. (Alfa 2000) 9'35''91 — 32 - Pougner R. (Rallye 2) 9'46''04 — 33 - Coutant R. (Opel Ascona) 9'48''60 — 34 - « Guinsby » (Alfa 2000) 9'50''49 — 35 - Franco B. (Alfa 2000) 9'51''62 — 36 - Aurelli J. (Austin Cooper) 9'54''56 — 37 - Paria A. (Fiat 128c) 10'02''29 — 38 - Rocca A. (Fiat 128c) 10'03''38 — 39 - Perache G. (Opel Ascona) 10'10''81 — 40 - Barbero S. (Autobianchi A112) 10'12''09 — 41 - Nobili G. (Rallye 2) 10'28''78 — 42 - Arata A. (Rallye 2) 11'24''90 — 43 - Petitcolin G. (Rallye 2) 20'51''50.

### Groupe 2

1 - Brun Walter (BMW 30 CSL) 7'30''02 (1<sup>re</sup> classe 3) — 2 - Mander Helmut (Opel Kadett) 7'45''05 (1<sup>re</sup> classe 2) — 3 - « Docteur X » (BMW 2002 TI) 7'48''86 — 4 - Dumas Jean (Capri 3 l) 8'00''43 — 5 - Frimat J.-Pierre (Capri 3 l) 8'05''84 — 6 - Servel J.-P. (Capri 2,8 l) 8'23''29 — 7 - **Demartis Y. (Rallye 2) 8'26''81 (1<sup>re</sup> classe 1)** — 8 - Manuguerra J.-J. (Capri 2,8 l) 8'27''87 — 9 - Sermatinger H. (Opel Ascona) 8'32''78 — 10 - Degout B. (Rallye 2) 8'35''94 — 11 - Auguste C. (Austin Cooper) 8'38''98 — 12 - Berth M. (Rallye 2) 8'46''14 — 13 - Morlat J.-C. (Austin Cooper) 8'57''20 — 14 - Rafflegeau J.-L. (Capri 2,8 l) 8'58''71 — 15 - Siboulotte Y. (Opel Manta) 9'13''30 — 16 - Vova R. (Alfa 2000) 9'17''78 — 17 - Romagnoli R. (R8 G) 9'27''18 — 18 - Grillot J.-C. (Morris Cooper) 10'17''49 — 19 - Napolitano R. (A112) 10'22''34.

### Groupe 3

1 - Bering J.-Claude (Porsche Carrera 3 l) 7'39''56 (1<sup>re</sup> classe 3) — 2 - Utz Clauss (Porsche Carrera 3 l) 7'51''05 — 3 - Favolini Pierre (Porsche Carrera 2,7 l) 8'00''17 — 4 - Schmid Dieter (Porsche Carrera 3 l) 8'03''41 — 5 - Bec Lucien (Porsche Carrera 3 l) 8'05''56 — 6 - Ramok « De Tomaso Pantera » 8'14''43 — 7 - Arzone D. (Porsche Carrera 3 l) 8'20''66 — 8 - **Tauzia J. (Alpine 1600 SC) 8'22''64 (1<sup>re</sup> classe 2)** — 9 - Du Castel X (Alpine 1600 SC) 8'31''83 — 10 - Jacqueline R. (Alpine 1600 S) 8'34''47 — 11 - Giordano G.-C. 8'40''28 — 12 - Pallavicini A. (De Tomaso Pantera) 8'40''50 — 13 - Froissard A. (Alpine 1600 S) 8'43''86 — 14 - Petit B. (Alpine 1600 S) 8'47''70 — 15 - Vouillon J.-L. (Alpine 1600 S) 8'48''29 — 16 - Mezzasoma G. (Porsche 911 S) 8'54''75 — 17 - « Janay » (Alpine 1600 S) 9'03''84 — 18 - Rey P. (Alpine 1600 S) 9'30''39 — 19 - **Grasso R. (Lancia 1300 HF) 9'55''79 (1<sup>re</sup> classe 1)** — 20 - Riva J. (Lancia 1600 HF) 10'12''73.

### Groupe 4

1 - **Almeras J.-Marie (Porsche Carrera 3 l) 7'27''91 (1<sup>re</sup> classe 3)** — 2 - Almeras Jacques (Porsche Carrera 3 l) 7'41''34 — 3 - Bartels Wilhelm (Porsche Carrera 3 l) 7'45''87 — 4 - Schimpf Eckard (Porsche Carrera 3 l) 7'57''06 — 5 - Gnuva B. (Porsche Carrera 3 l) 7'58''82 — 6 - Brouchier G. (Porsche Carrera 2,8 l) 8'01''29 — 7 - Cortnay J.-R. (Porsche Carrera 3 l) 8'06''28 — 8 - **Autrie M. (Alpine 1300 S) 8'10''29 (1<sup>re</sup> classe 1)** — 9 - Bielli B. (Porsche Carrera 2,8 l) 8'16''57 — 10 - **Martin M. (Alpine 1800) 8'19''87 (1<sup>re</sup> classe 2)** — 11 - Kreuzinger H. (Alpine 1300 S) 8'30''12 — 12 - Arbant A. (Alpine 1300 S) 8'34''82 — 13 - Brémond J.-M. (Alpine 1800) 8'41''09 — 14 - Rua P.-L. (Alpine 1600) 9'44''90.

### Groupe 5/7

1 - **Nesti Mauro (Lola - BMW) 6'53''43 (1<sup>re</sup> classe 3)** — 2 - Pozet Marc (Chevron B23 - Hart 2 l) 7'11''54 — 3 - Pilon Franco (Abarth Osella PA 3 - BMW) 7'12''80 — 4 - **Varese Gianni (Abarth Osella 1600) 7'15''68 (1<sup>re</sup> classe 2)** — 5 - Soria Achille (Abarth PA 2) 7'22''94 — 6 - Bertet J. (Lola T212 - Ford) 7'32''08 — 7 - Tondelli E. (Chevron B27 S - Ford F1) 7'35''81 — 8 - **Pascale A. (Chevron 1300) 7'36''09 (1<sup>re</sup> classe 1)** — 9 - Abt J. (Lola T290 - Audi 2 l) 7'48''66 — 10 - Fischer R. (Porsche 908/2) 7'51''25 — 11 - Canade G. (Grac MT 14) 8'00''55 — 12 - Oberli J.-P. (Sib 1440) 8'00''77 — 13 - Schobert L. (KMW Porsche 3 l) 8'04''22 — 14 - Rosstaud L. (Barquette 1300) 8'09''67 — 15 - « Schulmeister » (Sib Motul 1300) 8'18''37 — 16 - Danadio R. (Sib 1300) 8'31''51 — 17 - Peyret M. (BBM C1) 8'35''72 — 18 - Mercandante A. (Chevron B23 - Ford) 8'58''75 — 19 - Loumi G. (Marcadier Barzof 1300) 9'38''15 — 20 - Clerdouet M. (FDA 1300) 10'02''07.

### Groupe 8/9

1 - **Mleusset Jimmy (March 742 - BMW) 6'42''23 (1<sup>re</sup> classe 3)** — 2 - Damaisin Roger (Chevron B25 - Roc) 6'58''03 — 3 - Parlamento Adriano (March F 2) 7'45''53 — 4 - **Spiess Gérard (Martini MK 4 - 1300) 8'07''60 (1<sup>re</sup> classe 1)** — 5 - Challut Charles (Martini MK 4 - 1300) 8'08''48 — 6 - Tassistro Gérard (Dam Mono 1300) 8'44''48 — 7 - Almanza Sauveur (Martini 1300) 8'54''48.