

Course de côte autom

Maublanc

Pas de chance décidément pour les organisateurs de la course de côte d'Ampus. Le mauvais temps était encore de la partie, ce qui a nui au succès populaire de l'épreuve et aux performances. La pluie fine qui est tombée pratiquement sans discontinuer dans l'après-midi a considérablement refroidi l'ardeur des pilotes, visiblement habités pour la plupart par la crainte de casser la voiture.

Ils étaient néanmoins quelques milliers sur les pentes d'Ampus pour suivre les évolutions des concurrents. Et en particulier le duel Maublanc-Mieusset car il était apparu bien vite, dès le matin, lors de la première des deux manches, sur une route déjà glissante, que la douzième édition de la célèbre course varoise allait se jouer entre ces deux hommes.

L'ardeur de Nesti se ressentit des conditions météo, quant à Rivoire il ne prit pas le départ n'ayant pu trouver un triangle de suspension pour remplacer celui qu'il avait cassé, le samedi soir juste à la fin des essais après une « touchette ».

Maublanc et Mieusset furent nettement au-dessus des autres. Un professionnel va vite même sous la pluie. Avec eux on peut citer : Bering, Ortelli, Pohlmann, Biancone, Pozet, Bos, Ciuti, ... bref tous ceux qui n'ont pas été paralysés par le mauvais temps. Evidemment, dira-t-on, c'est facile de juger de l'extérieur mais on pourra rétorquer qu'il ne suffit pas toujours d'avoir l'habit pour être moine.

Maublanc s'est donc imposé de fort peu devant Mieusset, triple vainqueur sur ce parcours au volant d'une monoplace et qui pilotait cette fois une Alpine A 441 de 2 litres, 84 centimètres de secondes séparaient les deux hommes à l'issue des deux manches. C'est au cours de celle de la matinée que Maublanc fit la décision (3'37"19) contre 3'39"95 à Mieusset). Celle de l'après-midi revenant à l'ex-champion d'Europe qui devança son rival d'un peu moins de deux secondes. Ce n'était pas suffisant.

Nesti, pour sa part nous l'avons dit, n'a guère aimé la pluie. Avec un temps de 3'47"3 le matin, la cause était déjà entendue pour lui. Mieusset

semble en tout cas bien parti pour reprendre son titre de champion d'Europe avec l'Alpine. (Cette voiture n'étant pas tout à fait réglée, précisons-le, à la petite taille de son pilote, possédant toujours les aménagements effectués pour son ex-titulaire le grand Jabouille; Mieusset a dû mettre des cales sur les pédales pour arriver à les manœuvrer).

En Groupe V (dérivées de la production) où ont été classées finalement plusieurs voitures appartenant aux groupes IV et II (1), Jean Ortelli a réalisé dans un style très pur et efficace, un festival devant la belle Ford Escort de Pohlmann et l'Alpine 16 soupapes de Biancone. L'Allemand Mander a été déçu. Il nous avait habitué à mieux. Sa Kadett doit commencer à accuser le poids des ans. En groupe IV (à noter le forfait des frères Almeras qui ont préféré plier bagages faute de pneus pluie), c'est l'Alpine 1300 du Varois Autric qui l'a emporté devant la Porsche 3 litres de Bec passée du Groupe III en Groupe IV. Cependant une réclamation de « Gomme » affirmant avoir été classé dans cette catégorie où la concurrence était moins vive qu'en groupe III, était examinée avec sa Porsche 2 litres sept née hier soir. Si elle était admise, « Gomme » serait alors déclaré vainqueur du groupe.

En Groupe III, l'intouchable Bering, un monsieur qui n'a vraiment pas peur d'appuyer, a

relégué à 16 secondes la Carrera 3 litres de Goering. Premier Français: le Dr Bonne-maison ou... « Gomme » s'il est maintenu dans ce groupe.

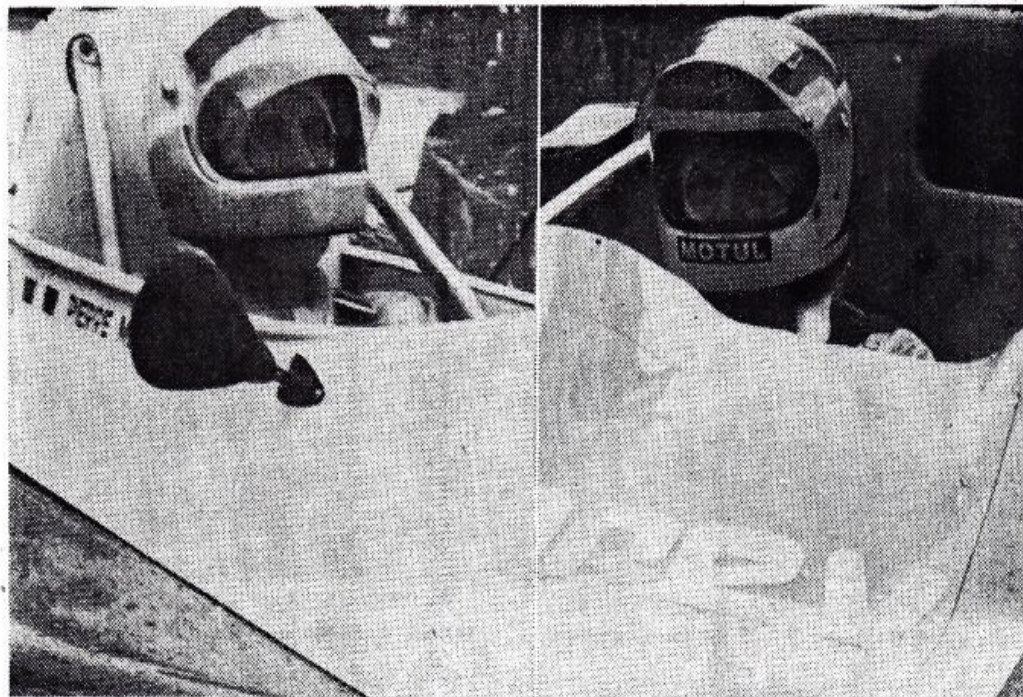
En Groupe II, Evrard s'est imposé avec sa B.M.W. devant l'Alpina de l'Allemand Grund. Puppo sur sa petite B.M.C. s'est encore manifesté à l'attention en enlevant la quatrième place du groupe et la première de sa classe.

Enfin, en Groupe I, première victoire pour Jean-Max Rainero qui, en course de côte, a toujours placé sa B.M.W. 2 litres aux places d'honneur. Certes, lorsqu'il est monté, la route était un peu moins glissante que celle qu'affronta un peu plus tard Albertini mais cela n'enlève rien à la valeur de la performance du sociétaire de l'A.S.A. Vence. Mentionnons encore les temps des Simca Rallye II de Vuillermoz, Dieblod, Hérault et Pellegrin lesquels bien que partis sur un revêtement relativement sec (la pluie s'est mise à tomber juste après le passage des premières voitures) n'en ont pas moins effectué des temps que bien des prototypes et autres véhicules plus puissants n'ont pu réussir.

1) Le règlement n'autorise plus en 1976 certaines améliorations mécaniques ou de carrosserie qu'il admettait jusqu'à l'an dernier en Groupes II et IV. D'où le déclassement de certains véhicules. On ne peut dire avec tous ces changements que le public s'y retrouve.

obile d'Ampus

d'extrême justesse



Pierre Maublanc (à gauche) et Robert Mieusset: un duel très serré.

(Téléphotos Perla)