

# AMPUS

## Maublanc-Mieusset au " hit parade ".

« Bravo, bravo... », les spectateurs massés le long de la route acclamaient une dernière fois les vainqueurs qui redescendaient vers le parc fermé :

**Pierre Maublanc, auteur d'une grande performance avec sa March 762 blanche et bleue, aux couleurs Esso, puis Jimmy Mieusset, second au volant de son nouveau prototype Alpine mais premier au championnat d'Europe, et Marc Pozet (Lola T294). Le tiercé qu'il fallait jouer gagnant pour cette douzième édition d'Ampus devant les Italiens en dérouté sous la pluie.**

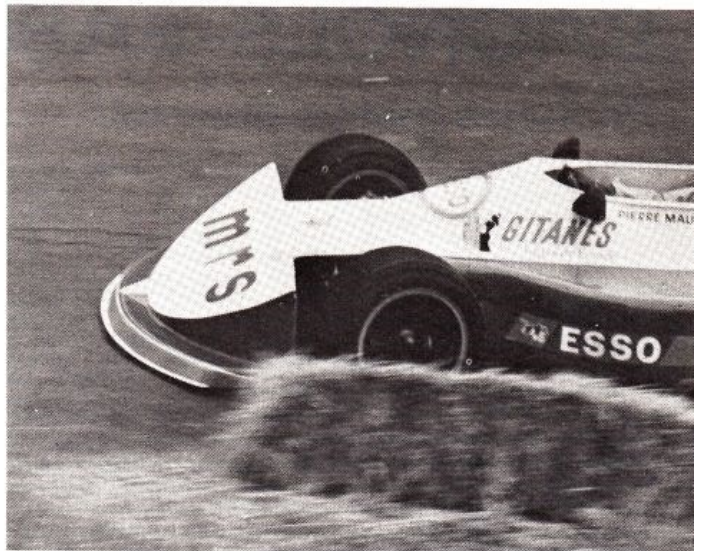
Pour la cinquième année consécutive, la course d'Ampus comparait pour le championnat d'Europe, les organisateurs avaient une nouvelle fois réuni un fort joli plateau composé en grande partie de prototypes puisque les monoplaces ne sont toujours pas admises à concourir pour le titre. Malgré tout, comme l'épreuve comptait également pour le nouveau championnat de France, cinq Formule 2 étaient au départ avec Pierre Maublanc et sa nouvelle March 762-BMW, Roger Rivoire et la Chevron B29-Roc prêtée par Fred Stalder, Roger Damaisin et sa March 752-BMW ex-Maublanc, Marc Montmayeur et sa March 752-BMW rachetée en Angleterre (voiture de réserve de l'équipe Elf), et enfin l'Italien Parlamento sur une vieille March 722. Parmi les autres Français en vue, manquaient Jean Lapierre et Régis Péchaire allés glaner des lauriers à Tonnerre, Michel Pignard encore en convalescence, et Yves Courage qui avait préféré ne pas courir...

Parmi les prototypes, la vedette allait incontestablement à Jimmy Mieusset venu avec l'Alpine A441 ex-Jabouille, à moteur V6 Renault qu'il a rachetée grâce à l'aide de deux nouveaux sponsors : les Jean's Gallice et le désodorisant Feu Orange qui viennent compléter les « anciens » toujours fidèles au poste : le Cellier des Dauphins, Norev, Motul et Facom. Un grand début car Jimmy n'avait reçu la voiture que trois jours auparavant, le temps de tourner suffisamment sur le circuit du Luc tout proche, pour s'apercevoir que si le moteur avait « l'air extra », les rapports étaient par contre encore beaucoup trop longs et la position de conduite peu bien adaptée. Jean-Pierre Jabouille est un grand Monsieur ! Débuts également pour Jean-Louis Bos avec une Lola T390 équipée d'un Ford 2L Racing Service, rachetée à Raymond Martin en Angleterre par l'intermédiaire du MRS. Jean-Louis avait lui aussi fait quelques tours au Lédon puis au Luc pour adapter sa haute stature

au pédalier et s'habituer aux poussées du moteur qui changeaient quelque peu de celles de la BMW 30 CSI de l'an passé ! Débuts encore pour Antoine Puigdelivol, « M. le Maire » d'Andorre, sur une Lola T294-Roc de Fred Stalder. Pour lui qui n'avait fait que du rallye jusqu'à présent, il y avait aussi du changement. Par contre, pour Marc Pozet et sa Lola T294-Roc, c'était déjà la quatrième course de la saison après Montmarquet, Bagnols et le Luxembourg où il avait signé une victoire scratch. Côté italien, du beau matériel également avec les Osella PA 4 (modèle 76) de G. Vazeze, F. Pilone et G. Boeris, les PA 3 (modèle 75) de G. Ciuti et P. Giulio Ratiglio ou la toute nouvelle Chevron B36 de D. Scola. Mauro Nesti, le champion d'Europe Sport sortant, annoncé lui aussi avec une Chevron, avait encore sa Lola T294-BMW de l'an passé. Il aura effectivement une Chevron mais à partir de Dobratsch en Autriche. Deux Toj SCO3 (modèle 76) aux mains de M. Ketterer et H. Deutch complétaient ce riche plateau.

Dans les groupes, aux côtés des habitués de l'épreuve que sont les Allemands Willi Bartels (Porsche Carrera Groupe 5) et Helmut Mander (Opel Kadett), le Suisse Jean-Claude Bering (Porsche Carrera Groupe 3) ou Jean Ortelli et Rolland Biancone (Alpine A110/1800), c'était aussi le grand début pour la Porsche Carrera Turbo 3L RSR Groupe 4 de l'équipe Alméras Frères (voir essai dans ce numéro), pilotée par Jacques, le plus jeune.

Les deux montées d'essai, parfois trois ou quatre pour les plus débrouillards, permirent de situer les valeurs, d'autant plus que les conditions atmosphériques (chaud soleil) furent les mêmes pour tout le monde. Et à l'issue de la séance, Maublanc avait fait le meilleur temps en 3'20''09 (à près de 4'' du record de Mieusset en 74) devant Nesti (3'22''95), Mieusset (3'24''88), Montmayeur (3'30''38) et Pozet (3'30''67). Les essais furent mouvementés pour quelques pilotes, à commencer par Mieusset qui cassa un cardan peu avant l'arrivée de la deuxième montée et dut réparer par la suite. Puis Rivoire, à la suite d'un tête-à-queue, heurta une murette et endommagea le berceau AV de la Chevron B29, Ratiglia accidenta son Osella PA3 dans le « virage à tonneaux », Damaisin fit lui aussi un tête-à-queue qui se termina avec l'aile-roue seulement abîmé et Jean-Marie Alméras sortit durement dans un arbre avec sa Porsche Groupe 5 au premier virage, après avoir changé les pneus AV à l'issue de la montée précédente. Les nouveaux pneus plus étroits, étant froids, il ne put prendre le virage, comme s'il



Jean-Claude Bering au-dessus du lot dans le Groupe 3, sur le sec comme sous la pluie !



s'était trouvé soudain sur une plaque de verglas !

Dans le Groupe 1, José Albertini (BMW 30 CSI) avait réalisé le meilleur temps (4'12''37) devant « Tchine » (Opel GSE) et G. Masset (Alfa 2000), alors que parmi les Rallye 2, B. Diebold avait devancé J.-C. Hérault et H. Vuillermoz. Dans le Groupe 2, Yves Evrard (BMW 2002 Ti) avait fait mieux que l'Allemand Grund (BMW 2002 Ti), et Puppo (Cooper). Dans le Groupe 3, Bering, le champion d'Europe des voitures de production 75, était largement en tête (3'48''22), avec la même Carrera 3L que l'an passé, préparée par Habberthur, devant J.-M. Alméras et « Gomme » sur une 2,7L prêtée par J.-L. Castelano, son coéquipier en rallye. Dans le Groupe 4, Jacques Alméras, après avoir amélioré son temps à chaque montée, fixait son meilleur chrono à 3'47''95 tout en restant prudent avec les réactions du Turbo, alors qu'en Groupe 5 (groupe qui avait rassemblé les voitures les plus élaborées des Groupes 2 et 4 de l'an passé) Jean Ortelli (Alpine 1850 4 soupapes préparée par Condriker) réussissait le super-temps de 3'47''72 devant l'Allemand J. Pohlmann (Escort 2L Zakspeed) et Rolland Biancone qui inaugurerait un moteur Renault 16 soupapes dans sa berlinette, monté la veille par Staiano. Avec les règlements de 75, Ortelli aurait été

### Celles qui gagnent : la March 762 de P. Maublanc.

Pierre Maublanc n'a pas mis longtemps à prouver la valeur de sa nouvelle March 762 (76 : année de fabrication et 2 : Formule 2), puisqu'il vient de remporter trois victoires en trois courses, dont la plus importante est celle d'Ampus. Environ vingt-cinq Formule 2 semblables à la sienne, essentiellement destinées aux circuits, ont été fabriquées dans l'usine March, à Bicester, à 100 km environ au nord-est de Londres. Pierre en a acheté deux, une pour lui (châssis n° 2) et une pour Michel Pignard (châssis n° 1) qui, à la suite d'un accident de la circulation, a dû remettre sa rentrée à quelque temps encore. Par rapport à la 752 (modèle de l'an passé), la 762, si elle a toujours le même aspect, est en fait fort différente : les voies AV et AR sont plus étroites de 8 à 10 cm et l'empattement est passé de 242 à 254 cm. C'est le même que celui de la March Formule 1. Par contre, le châssis coque est toujours le même, mais la voiture a été rendue plus légère par l'emploi de métaux spéciaux pour le tableau de bord, l'arceau, le pédalier, les barres de protection et toute la visserie. Sans essence, mais avec l'huile et les roues, elle fait juste 500 kg, le poids minimum autorisé



Pierre Maublanc, toujours là.

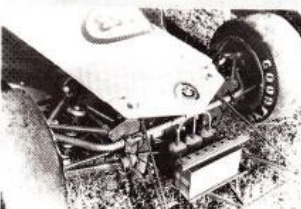
Henri Vuillamoz est venu à bout de la classe la plus chargée.



Jean-Max Rainero, mieux en course qu'aux essais.  
H. Puppo, fidèle à la Cooper.



par la C.S.I. selon la nouvelle échelle définie en fonction de la catégorie et de la cylindrée. Le moteur est toujours un BMW 4 cylindres, 16 soupapes, un moteur neuf qui vient tout droit de chez Motor Sport, le département compétition de l'usine BMW en Allemagne. Il est vendu pour 295 cv.



mais Pierre pense qu'il a quelques chevaux de moins et n'en est pas très content : - Il cafouille et je suis assez déçu, la plage d'utilisation est trop haute, c'est certainement un défaut de réglage et de mise au point. On va le passer au banc au MRS et le figurer. Pour qu'un moteur F2 marche bien, il faut le vérifier et le

réviser... Par contre, dans la 762, je suis comme un poisson dans l'eau, avec le volant plus bas. La position de conduite est fantastique, le levier de vitesses est un des meilleurs. Un guidage supplémentaire a été mis et le passage des vitesses est encore plus précis et plus rapide. Quant à la voiture elle-même, elle braque plus, elle est plus maniable et plus agile. L'empattement lui donne encore une meilleure motricité. On a l'impression d'être collé à la route tellement elle accroche, et on gagne du temps dans les enchaînements. Par contre, dans les épingles serrées, elle a tendance à sous-virer (partir de l'avant). Par ailleurs, c'est une excellente voiture qui ne pose pas de problèmes d'adaptation, avec les réglages de base on est tout de suite dans le coup, elle freine bien...

Comme pour la 752, les roues sont des 15 pouces à l'arrière et des 10 pouces à l'avant, et les pneus des Goodyear 50 et 45 plus tendres pour les courses courtes ou par temps froid.

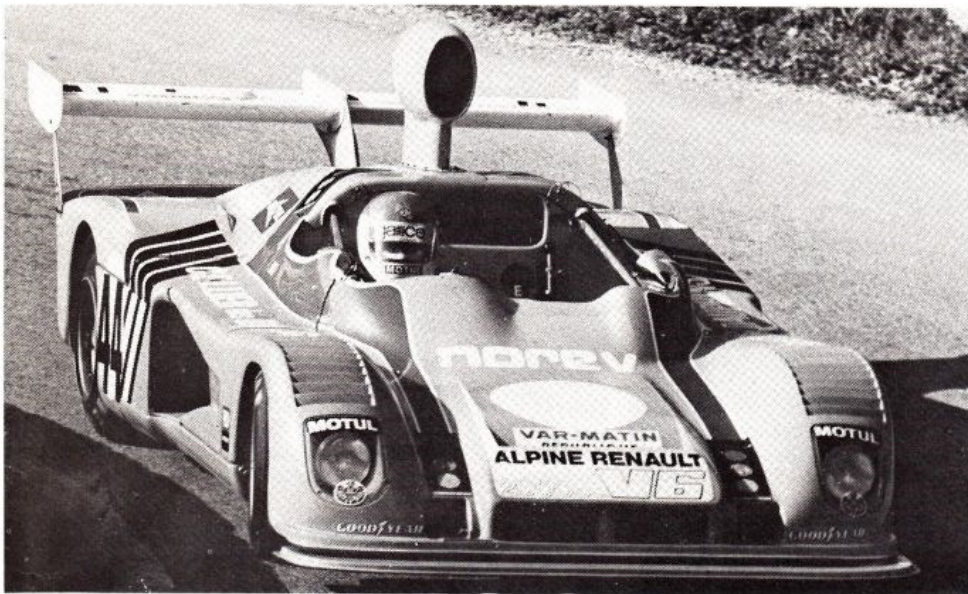
A titre indicatif, dans une course rapide et large comme Chamrousse, en 5<sup>e</sup> à 9500/9600 tr/mn (régime maximum autorisé), on peut atteindre 210 km/h. De quoi vivre de bons moments à son volant tout en faisant des résultats. Pierre ne cache pas qu'il envisage la meilleure place au championnat de France. Rendez-vous dans six mois.

devant J. Alméras car sa berlinette n'a rien d'une vraie Groupe 5. Derrière Nesti, dans le Groupe 6, on trouvait Mieusset, Pozet, Varez, Ciuti, Boeris, Scola et Bos, alors que dans le Groupe 7/8, derrière Maublanc, Montmayer, Rivoire et Damaisin prenaient les places d'honneur.

La pluie par intermittence empêche les espoirs de battre les records pendant les deux montées de course, mais l'on assista à une très belle lutte au sommet entre Maublanc et Mieusset. La coexistence du championnat d'Europe et du championnat de France a du bon ! Lutte d'autant plus belle qu'ils montèrent dans les mêmes conditions ainsi que les huit autres meilleurs temps des essais, comme le précise le règlement du championnat de France. Une bonne chose. Maublanc termina en tête de la première montée sur route moitié sèche, avec 2'76 d'avance sur Mieusset, qui, ne voulant pas en rester là, signa le meilleur temps de la deuxième montée sur le mouillé en reprenant 1'92 à son aîné. Ce n'était pas suffisant, et avec 89/100<sup>e</sup> d'écart, Pierre Maublanc inscrivit son nom sur les tablettes pour la première fois. Derrière, Ciuti, troisième temps à la première montée, fit beaucoup moins bien à la seconde tout comme les autres pilotes italiens qui semblaient « paniqués » par la

pluie, et Pozet, puis Damaisin en profitèrent pour gagner des places. Seul Nesti qui termina à près de 12" de Maublanc, réussit à s'intercaler devant Montmayer, prudent, et Bos, auteur d'une très bonne performance pour sa première course.

Dans le Groupe 1, surprise puisque Albertini se fit battre de 10/100<sup>e</sup> par J.-M. Rainero (BMW 2002 Ti), meilleur temps à la première montée. Masset et « Tchine » furent largement battus par les Rallye 2 de Vuillermoz, Diebold et Héralut qui terminèrent dans cet ordre après une belle bagarre entre eux aussi. Par contre dans le Groupe 2, Evrard (BMW 2002 Ti) s'imposa régulièrement tout comme Puppo (Cooper) en 1300. Dans le Groupe 3, Béring (Carrera) fut lui aussi au-dessus du lot devant l'Allemand Goering et « Gomme », toujours aussi acrobatique avec la Carrera 2,7L qui lève facilement la roue. Dans le Groupe 4, Jacques Alméras ne préférant pas courir avec la Turbo, suite à l'accident de son frère et au manque de bons pneus pluie, Michel Autric en profita pour imposer son Alpine 1300 devant Bec et sa Carrera ! Dans le Groupe 5, une fois de plus Ortelli fit un festival. Favorisé par la bonne tenue de route de sa berlinette sous la pluie, il devança l'Escort de Pulhmann plus puissante qui améliora son temps dans la deuxième



Des débuts encourageants pour Jimmy Miesusset et l'Alpine A441. Yves Evrard, une belle course dans le Groupe 2.

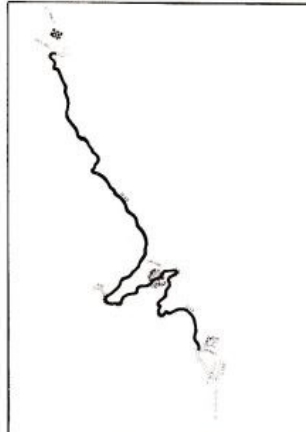


montée, alors que Biancone est fort à faire avec le manque de souplesse de son moteur. Dans le Groupe 6, en classe 1300, C. Barbe (proto Crab) garda la deuxième place derrière Davico aux essais et Ehrhardt en course. Dans le Groupe 7/8, ce fut G. Spiess qui prit la place d'honneur avec sa Martini MK4/1300 devant R. Orrado (Martini 1600).

Après la course, tous les classements faillirent être remis en question car vingt-sept pilotes, dont Miesusset et Pozet, n'avaient pas mis leurs voitures en parc fermé avant la remise des prix comme le précise à chaque fois le règlement. Après maintes discussions la réclamation déposée par deux pilotes italiens fut repoussée, et la victoire sportive maintenue à la place de celle envisagée sur le tapis vert. On avait eu chaud ! Avant ce vent de contestation, les organisateurs avaient déjà eu fort à faire avec la pluie et ses inconvénients qui avaient un peu terni leurs efforts. L'an prochain, avec le plateau, ils essayeront d'avoir aussi le beau temps !

J.-C. Lamorlette.

Photos J.-C. L. et Morelli-Berthier.



**Fiche technique**

12<sup>e</sup> édition les 2 - 3 et 4 avril 76. 1<sup>re</sup> épreuve du championnat d'Europe de la montagne 76, 2<sup>e</sup> épreuve du championnat de France (coef. 5). Compte aussi pour le championnat fédéral Zone Sud Est (3<sup>e</sup> épreuve) (coef. 5). Organisé par l'ASA Draguignan-Verdon avec le concours de BP, Crédit Agricole du Var et Gitanes. Ouverte aux groupes 1 à 8. Longueur : 6,8 km. Dénivellation : 377,32 m. Pente moyenne : 5,55 %. Départ sur le CD 49, 200 m après le carrefour avec la D 555. Arrivée sur le CD 49, 100 m avant le carrefour. Situation géographique : à 3 km au Nord de Draguignan (Var). 131 partants, 119 classés. Montées officielles : 2 aux essais, 2 en course (temps des 2 montées additionnés). Conditions atmosphériques : beau temps aux essais, pluie par intermittence pour la course. Engagement : 800 F ou 400 F avec la publicité. Prix : 23 400 FF + 8 500 F Suisse au total. Vainqueur 1975 : J. Miesusset (March 742 - BMW) en 6'42"23. Record : J. Miesusset (March 722 - Ford) 6'40"6 en 73. Meilleur temps sur une montée, toujours par Miesusset : 3'16"8 en 74). Environ 6 000 spectateurs.

**Le Championnat d'Europe 76**

Rien de bien nouveau cette année dans le championnat d'Europe de la Montagne, si ce n'est une répartition un peu différente des catégories en fonction des nouveaux groupes apparus avec le nouvel « Annexe J ».

C'est ainsi que nous avons toujours trois Divisions : A (groupes 1 et 3), B (groupes 2, 4 et 5) et C (groupe 6) et deux champions d'Europe : celui des voitures de production (groupes 1 à 5) et celui des voitures de sport (groupe 6). Les monoplaces, bien que toujours admises par les organisateurs, ne sont à nouveau pas prises en considération pour le championnat d'Europe. La répartition des classes est la même que par le passé : — Catégories A et B (6 classes) : 0 à 1 000 cm<sup>3</sup>, 1 001 à 1 300 cm<sup>3</sup>, 1 301 à 1 600 cm<sup>3</sup>, 1 601 à 2 000 cm<sup>3</sup>, 2 001 à 3 000 cm<sup>3</sup> et plus de 3 000 cm<sup>3</sup>. Catégorie C (4 classes) : 0 à 1 300 cm<sup>3</sup>, 1 301 à

2 000 cm<sup>3</sup>, 2 001 à 3 000 cm<sup>3</sup> et plus de 3 000 cm<sup>3</sup>.

11 courses étant organisées (voir le calendrier ci-après), 8 résultats seront retenus selon le barème suivant pour chacune d'entre elles : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 et 1 point aux dix premiers concurrents classés.

Rappelons que pour le championnat d'Europe, les épreuves sont soumises à des caractéristiques strictes : longueur minimale : 5 km, dénivellation minimale : 350 m, distance minimum à parcourir : 10 km, et chronométrage électronique précis au moins au 1/100<sup>e</sup> de seconde.

Calendrier : 4 avril : Ampus-Draguignan (France) - 9 mai : Dobratsch (Autriche) - 25 mai : Montseny (Espagne) - 30 mai : Serra da Estrela (Portugal) - 20 juin : Coppa Sila (Italie) - 27 juin : Fribourg-Shauinsland (Allemagne) - 4 juillet : Trento-Bondone (Italie) - 25 juillet : Coppa Teodorici (Italie) - 8 août : Mont-Dore (France) - 15 août : Saint-Ursanneles-Rangiers (Suisse) et 29 août : Col de la Botella (Andorre).

**Championnat d'Europe 76 Ampus (1<sup>re</sup> épreuve).**

- Division A (groupes 1 et 3)
1. Bering J.-C. (Porsche Carrera 3L) 7'50"62 -
  2. Goering R. (Porsche Carrera 3L) 8'06"56 -
  3. « Gomme » (Porsche Carrera 2,7L) 8'21"88 -
  4. Bonnemaison J. (Porsche Carrera 3L) 8'28"78 -
  5. « Favo » (Porsche Carrera 2,7L) 8'31"96 -
  6. Delaloye P. (Porsche Carrera 2,7L) 8'39"95 -
  7. Rainero J.-M. (BMW 2002 Ti) 8'42"60 -
  8. Albertini J. (BMW 30 CSi) 8'42"70 -
  9. Sain H. (Porsche Carrera 2,7L) 8'47"62 -
  10. Augias R. (BMW 2002 Ti) 8'47"74, etc.

- Division B (groupes 2, 4 et 5)
1. Ortelli J. (Alpine A110 / 1860) 8'05"32 -
  2. Pulmann J. (Ford Escort RS 2L) 8'09"37 -
  3. Biancone R. (Alpine A110 / 1800) 8'13"05 -
  4. Mander H. (Opel Kadett) 8'34"31 -
  5. Autric M. (Alpine A110 / 1300) 8'38"28 -
  6. Bec L. (Porsche Carrera 3L) 8'38"33 -
  7. Pascal J.-C. (Porsche 911) 8'42"49 -
  8. Bartels W. (Porsche Carrera 3L) 8'42"57 -
  9. Evrard Y. (BMW 2002 Ti) 8'42"78 -
  10. Schimpf E. (Porsche Carrera 3L) 8'44"04, etc.

- Division C (groupe 6)
1. Miesusset J. (Alpine A441 - V6 Renault) 7'19"64 -
  2. Pozet M. (Lola T294 - Roc) 7'38"70 -
  3. Nesti M. (Lola T294 - BMW) 7'40"68 -
  4. Bos J.-L. (Lola T290 - Ford) 7'43"73 -
  5. Ciuti G. (Osella PA3 - BMW) 7'43"94 -
  6. Ketterer M. (Toj Gold SC03 - BMW) 7'45"44 -
  7. Schmid W. (SK001T - BMW Turbo) 8'09"84 -
  8. Boeris G. (Osella PA4 - BMW) 8'10"15 -
  9. Poigdelivoll A. (Lola T294 - Roc) 8'14"22 -
  10. Bertet J.-A. (Lola T212 - Ford) 8'22"05, etc.

**Classement scratch**

1. Maublanc P. (March 762 - BMW) 7'18"80 : 3'37"19 et 3'41"61 (1<sup>er</sup> groupe 7/8) -
  2. Miesusset J. (Alpine A441 - V6 Renault) 7'19"64 : 3'39"95 et 3'39"69 (1<sup>er</sup> groupe 6) -
  3. Pozet M. (Lola T294 - Roc) 7'38"70 -
  4. Damaissin R. (March 752 - BMW) 7'40"57 -
  5. Nesti M. (Lola T294 - BMW) 7'40"68 -
  6. Montmayeur M. (March 752 - BMW) 7'41"96 -
  7. Bos J.-L. (Lola T290 - Ford) 7'43"73 -
  8. Ciuti G. (Osella PA3 - BMW) 7'43"94 -
  9. Ketterer M. (Toj SC 03 - BMW) 7'45"44 -
  10. Bering J.-C. (Porsche Carrera 3L) 7'50"62 (1<sup>er</sup> groupe 3), etc.
- Voir classement des groupes p.84

**Palmarès**

1<sup>re</sup> édition en 1965 (reprise de l'organisation car la CC. d'Ampus a débuté en 1923) : 1<sup>er</sup> : Jean Clément (Porsche 904) en 5'05"8 pour un parcours de 7 km. 1966 : Méquetounif (Cooper S) en 5'31"4, pour le même parcours ramené à 6,9 km. 1967 : J. Ortner (Abarth 2000) en 4'14"1, pour le même parcours ramené à 6,8 km, désormais définitif. 1968 : P. Schetty (Abarth 2000) 4'00". 1969 : P. Schetty (Ferrari 212 El) 3'56"7. 1970 : M. Casoni (Abarth 2000) 3'50"2. 1971 : F. Pilone (Abarth 2000) 3'41"8. 1972 : pour la 1<sup>re</sup> fois l'épreuve est inscrite au championnat d'Europe et elle se court en 2 montes avec addition des temps : 1<sup>er</sup> : X. Perrot (March 742 - BMW) 6'48"11 (3'22"5 et 3'25"6). 1973 : J. Miesusset (March 722 - Ford) 6'40"6 (3'17"6 et 3'23"0), record actuel. 1974 : J. Miesusset (March 742 - BMW) 3'16"2 (1<sup>re</sup> montée annulée). 1975 : J. Miesusset (March 742 - BMW) 6'42"23 (3'17"86 et 3'24"37), mais M. Nesti remporte l'épreuve pour le ch. d'Europe en 6'53"43.

