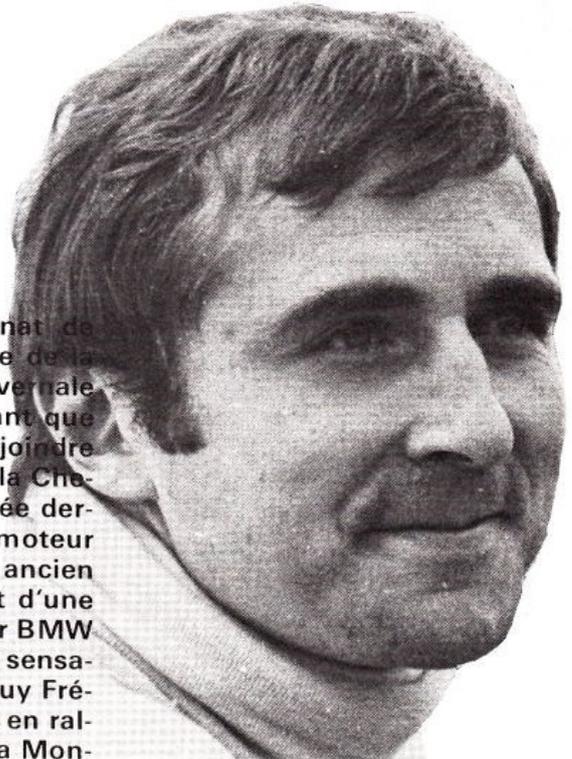


Retour au premier pas pour Max Mamers

AMPUS: la première pour Mamers

La traditionnelle épreuve inaugurale du championnat de France disputée à Ampus permettait au petit monde de la course de côte de découvrir un plateau où la trêve hivernale avait apporté un grand nombre de transferts. Pendant que Marc Soud avait quitté le team Mieusset pour rejoindre l'écurie ROC de Fred Stalder, cette dernière troquait la Chevron formule 2 qui avait failli remporter le titre l'année dernière pour la Marini Mk 28, toujours animée par le moteur Chrysler-ROC. Pignard, de son côté, avait quitté son ancien team manager pour défendre ses chances au volant d'une March 782 sponsorée par HB 2 et équipée d'un moteur BMW préparé chez Maublanc. Quant à Mieusset, il avait fait sensation en permettant le retour à la course de côte de Guy Fréquelin, à qui le programme réduit de la régie Renault en rallyes laissera le temps de disputer le championnat de la Montagne.



par J.P. CALMUS

En attendant l'arrivée de la toute nouvelle March 792, c'est sur la Martini Mk 25 de l'an dernier que Fréquelin allait courir la première épreuve alors que Mieusset, sans volant, pouvait se concentrer sur ses nouvelles tâches de team manager. C'est ainsi que la Ralt dont il disposait l'an dernier était louée au Franc-Comtois Perrin, alors qu'une voiture du même type était alignée par le franco-belge Tarrès. Après avoir beaucoup travaillé sa condition physique pendant l'hiver, Ch. Debias faisait sa rentrée en championnat sur une toute nouvelle Martini Mk28 tandis que Mamers présentait à nouveau la March 782 de l'an dernier.



Soud est passé tout près de la victoire

Les monoplaces étant exclues du championnat d'Europe, c'est dans les autres groupes qu'il fallait chercher les protagonistes pour succéder cette année aux frères Alméras. Les tenants du titre s'étaient d'ailleurs donné les moyens de ne laisser ce soin à personne d'autre, en présentant deux Porsche dans chaque groupe : une nouvelle silhouette 3 L pour J.C. Rey à côté de celle de Jean-Marie, une nouvelle groupe 4 pour Nogue à côté de la 934 turbo de Jacques, et l'ancienne 3 litres groupe 3 de Rey pour Biancone flanquée de la « vieille » 2,7 L du team confiée à Segala. En groupe 6, face à l'italien Nesti bien décidé à reconquérir son titre européen sur sa Lola-BMW. On voyait apparaître J.-L. Bos, qui compte disputer lui aussi la saison européenne sur une toute nouvelle Lola T 298.

Les essais permettaient à Pignard et Fréquelin d'afficher une fois de plus leurs qualités de « battants » en se montrant d'entrée les plus rapides.

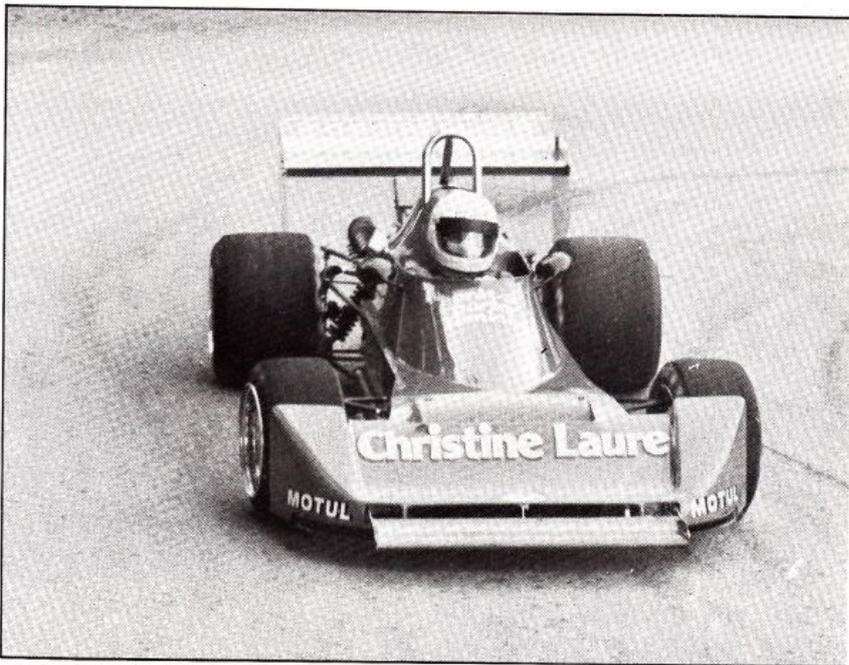
Pour l'un comme pour l'autre il s'agissait pourtant de la première course sur une voiture nouvelle. Il fallait quand même en tenir compte des bonnes performances de Sourd (Martini-Roc) et Mamers (March-BMW), défavorisés lors de leur dernier essai par une chaussée humide. Aux prises avec de graves problèmes de mise au point sur une voiture trop neuve, Ch. Debias semblait par contre avoir du mal à garder le contact avec les favoris alors que Marcel Tarrès, sur une Ralt déjà vieille de deux ans tirait fort bien son épingle du jeu, bien que n'ayant pas pu obtenir les nouveaux pneus de 13 pouces de chez Goodyear.

Disputée comme le veut le règlement du championnat d'Europe sur l'addition des temps des deux montées, la course ne permettait pas la moindre défaillance. La première victime allait être Fréquelin, qui tardait à apparaître sur la ligne de départ alors qu'on s'attendait de sa part à un coup d'éclat. Victime de la rupture de son couple conique alors qu'il chauffait ses pneus, il devait finalement déclarer forfait, laissant provisoirement les protagonistes de la saison 1978 en découdre entre eux.

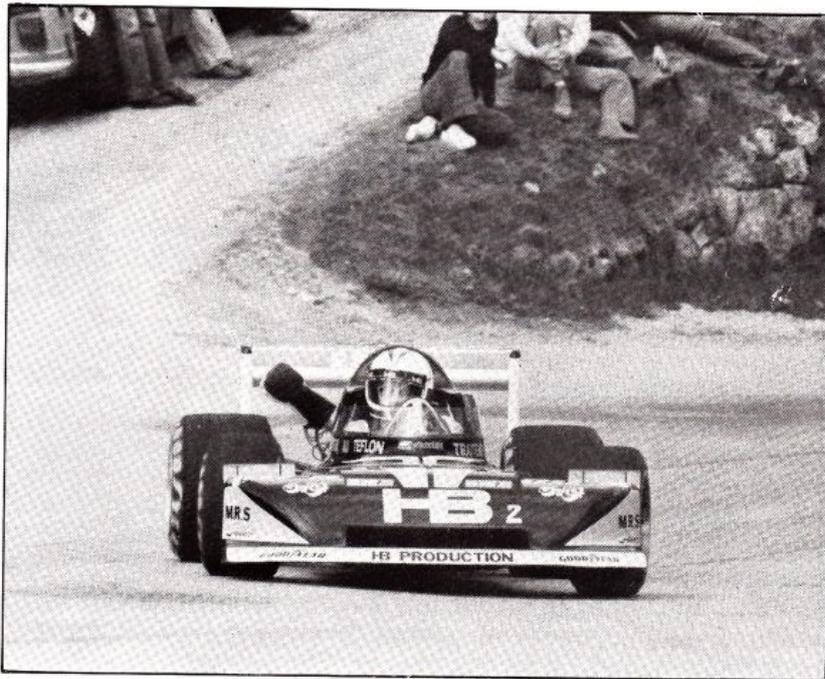
Au petit jeu des pronostics, c'est généralement les moteurs BMW qui avaient la meilleure cote, avec une légère préférence pour Pignard devant Mamers. Si Michel descendait dès sa première montée au-dessous du record, c'est pourtant le Corrèzien qui, avec un excellent 3'04''66, laissait tout le monde pantois et se plaçait nettement en tête. Victime d'une petite faute, Pignard laissait même pour 4/100^e la 2^e place à Sourd, dont la nouvelle Martini-Roc semblait déjà très compétitive. Ce n'était pas le cas de celle de Debias, qui devait même laisser la 4^e place à un excellent Tarrès tirant le maximum de sa Ralt-BMW.

Sourd et Pignard jouaient leur va-tout lors de la 2^e manche. Si ce dernier échouait d'un 10^e sur le meilleur temps de Mamers, Sourd ponctuait d'un coup d'éclat sa première course pour Stalder en signant le record du jour avec 3'04''13. Au total des deux montées, il échouait cependant de quelques centièmes derrière Max Mamers qui sut faire preuve d'une assez belle régularité et éviter la faute lors de sa seconde ascension.

En championnat d'Europe, Nesti fit encore une fois autorité en groupe 6 sur sa Lola-BMW, non sans avoir été fortement



La nouvelle Martini de Debias manque de mise au point Pignard, première sortie prometteuse sur la March 782



inquiété à la première montée par un excellent J. L. Bos, euphorique sur sa nouvelle T 298, mais le métier du triple champion d'Europe a fini par s'imposer.

Peu d'inquiétude dans les groupes 3, 4 et 5 pour l'écurie Alméras, malgré la venue en groupe 5 de la Porsche silhouette 3,3 L de Fischaber, bon second derrière Jean-Marie en groupe 5, et les excellents débuts de la nouvelle BMW 320-16 soupapes Heidegger pilotée par le Suisse Jeanneret. Jacques Alméras, quant à lui, ne fut pas inquiété par la nouvelle Carrera 3 L de Favolini alors que Biancone signa peut-être la performance la plus remarquée en effaçant avec la groupe 3 le vieux record de J.F. Mas, établi sur la même voiture.

En dehors des monoplaces, les luttes les plus chaudes furent fournies par les grou-

pes 1 et 2. En groupe 2, l'évènement consistait en l'arrivée des Escort 1800 BDA Zakspeed de l'Allemand Stenger et du Savoyard Duby face aux BMW 320 de Leclerc, Evrard et Grundt, et à la « vieille » 2002 d'Augias, le régional de l'étape, toujours redoutable à Ampus. Stenger, habitué de l'Escort et de l'Ampus, eut tôt fait de mettre toutes les BMW dans le vent, bien servi par la puissance du 16 soupapes. Duby, qui découvrait une voiture identique, dut attendre la seconde montée pour venir prendre la 2^e place à la BMW d'Evrard et à la 2002 d'Augias, qui ne pouvait terminer la course.

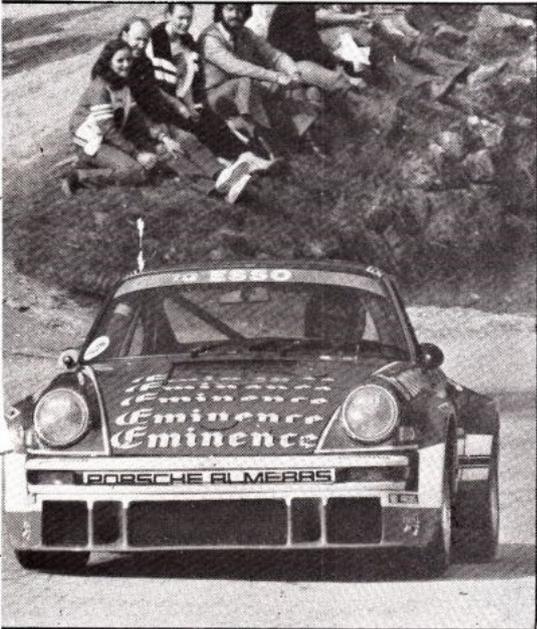
En groupe 1, la bataille des Escort 2000 RS était encore plus palpitante puisqu'il y avait trois pilotes dans le même seconde pendant toute la course. Après avoir nettement dominé les essais, le Luxembourg-



L'escort 1800 de Duby, peut-être la voiture de l'année

Les frères Almeras n'ont pas connu d'inquiétude

Débuts écourtés pour Guy Fréguelin



geois Woff terminait sa première montée avec un pneu à plat, ce qui lui faisait concéder quelques dixièmes à Pradelle et Dosières. Il gardait néanmoins assez de ressources pour refaire son retard à la deuxième et s'imposer devant les deux français, toujours séparés de ... 4 centimètres !

L'incident survenu à Woff lors de sa première montée, à défaut de permettre une victoire française, avait sans doute permis au record du groupe 1 de rester, pour le début de saison 1978 reste dans toutes les mémoires, et qui était venu donner un peu de spectacles sur une berlinette Alpine groupe 3 équipée de pneus du commerce, en attendant peut-être de sortir une nouvelle fois de sa retraite...

CLASSEMENT GENERAL

1. Mamers	March 782-BMW	6'10''09 (3'04''66 + 3'05''43) (1 ^{er} groupe 7/8)
2. Sourd	Martini MK 28-Roc	6'10''13
3. Pignard	March 782-BMW	6'10''81
4. Tarres	Ralt RT1-BMW	6'18''24
5. Debias	Martini MK 28-BMW	6'22''23
6. Nesti	Lola T296-BMW	6'29''42
7. Bos	Lola T298-BMW	6'31''12
8. Perrin	Ralt RT1-BMW	6'42''41
9. Casciarp	Osella PA7-BMW	6'42''44
10. Salvi	March 732-Ford 1600	6'43''37
J.-M. Almeras	Porsche Silhouette 3,3 L	7'03''72 (1 ^{er} groupe 5)
J. Almeras	Porsche 934 TC	7'14''92 (1 ^{er} groupe 4)
Biancone	Porsche Carrera	7'37''20 (1 ^{er} groupe 3)
Stenger	Ford Escort Boa 1800	7'34''06 (1 ^{er} groupe 2)
Woff	Ford Escort RS	7'59''40 (1 ^{er} groupe 1)