

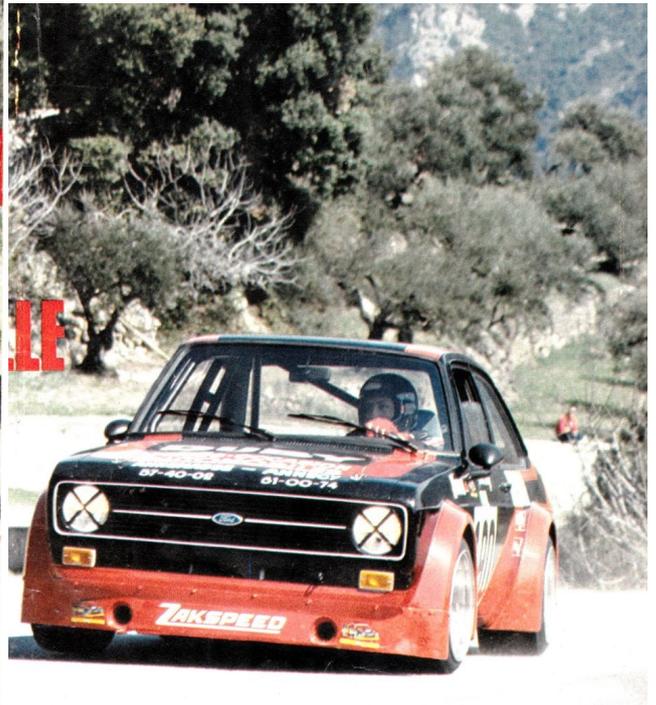


## LA MONTAGNE SE REVIENT

Comme chaque année, c'est à Ampus que s'est donné le coup d'envoi du Championnat de France. Max Marners y a pris le meilleur départ. Mais peut-être aura-t-il fort à faire pour maintenir son avance, lorsque Bernard Soust, Debiase et Tréquelin, qui ont tous changé de voiture, ou d'écurie auront achevé la mise au point de leur nouveau matériel.

Ampus donnera aussi le départ du Championnat d'Europe où les frères Alméras ont aisément triomphé dans leurs groupes, comme Mauro Nesti qui brûle de leur reprendre « son » titre. Renouvelée à quelques retouches près, la formule de ce Championnat de France que nous vous présentons dans les deux pages suivantes, donnera encore une saison très animée dont ne pourra sortir qu'un authentique Champion.

*Par J. Paul Calmus*

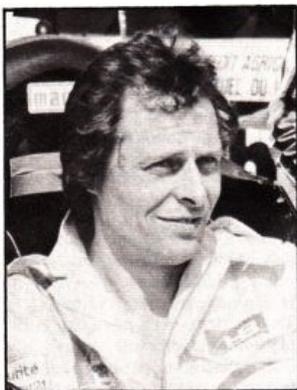


# AMPUS

## Ça March déjà pour Mamers !

Ouvrant traditionnellement la nouvelle saison nationale et européenne, la course de l'ASA. Draguignan a vu le succès du seul pilote de Formule 2 n'ayant pas changé de matériel pendant l'intersaison. Pourtant, ce retour en force de Mamers, tout comme l'irruption de Fréquelin, vont rendre les places encore plus chères chez les pilotes de monoplace, faisant ainsi le jeu des frères Alméras ou peut-être les futurs « hommes forts » des groupes 1 et 2, comme l'avait prouvé « Gomme » l'an dernier.

Tous les leaders du Championnat se retrouvaient en effet sur les hauteurs de Draguignan face à un trouble-fête nommé Fréquelin, dont personne n'a oublié les performances en Montagne, d'abord en 1975 sur une BMW groupe 2, puis en 1976 sur une Elf 2 « désaffectée ». Mieusset s'en est d'ailleurs souvenu mieux que quiconque puisqu'il avait été battu à Poissons lors d'une des premières incursions du Langrois au volant de cette monoplace. Comme il devait retrouver un pilote pour pallier au départ de Sourd de son team, c'est vers son ancien vainqueur, pas trop occupé par le maigre programme de Renault en rallyes, qu'il se dirigea.



**Pignard, tout un style !**

En attendant l'arrivée imminente de la nouvelle March 792, Fréquelin disposait de la Martini MK 25 au volant de laquelle Sourd avait terminé la saison 1978 en fanfare. Comme Mieusset avait loué l'ancienne MK 22 au Franc-Comtois Perrin, remarqué l'an dernier au volant de la Ralt, il pouvait tout à loisir s'adonner à ses fonctions de « team-manager » en ne prenant pas part à la course.

Nouveau fer de lance de l'écurie ROC, Sourd présentait la toute nouvelle Martini MK 28 agrémentée d'un capot avant muni de deux dérives et d'un aileron biplan : les premiers essais sur le circuit de Lédénon avaient visiblement déjà fait évoluer la voiture. Debias, qui a

choisi le même châssis pour entamer son « come back », disposait au contraire d'une auto manquant de mise au point, comme le prouvait sa défaite de la semaine précédente face au pilote « Belge amateur » Tarrès, en principe moins bien armé avec une Ralt version 77.

Comme on le sait, Pignard avait quitté l'écurie Stalder pendant l'hiver et disposait d'une March 782-BMW motorisée par Maublanc, rejoignant ainsi Max Mamers com-



**Pradelle connut quelques soucis de mise au point.**



**Grund (BMW Eggenberger) : rien à faire contre les Escort**

me client du MRS en course de côte. Pour souligner l'intérêt qu'il y porte, Maublanc lui-même, maintenant retiré de la course, était venu assister à leurs performances.

Sous la conduite de Mauro Nesti, en quête de ses premiers points du Championnat d'Europe, un petit bataillon de prototypes venus d'Italie pouvait s'intercaler aux places d'honneur. Outre l'ancien Champion, fidèle à sa Lola-BMW, on trouvait en effet Casciaro sur la toute dernière Osella P A 7 et Davico, sur une autre Osella mue par un simple 1300.

En fait, l'intérêt se portait surtout dans ce groupe sur les débuts de Bos avec une nouvelle Lola T 298-BMW. L'issue de son duel avec une valeur sûre comme Nesti serait riche d'enseignements pour la suite de la saison européenne, que le Savoyard compte disputer entièrement.

Dès les premiers essais, Fréquelin montrait qu'il n'avait pas perdu la main en signant d'abord la 4e, puis même la 2e meilleure performance, malgré une Martini pas encore

**Ortelli : qu'importe la monture...**



vraiment réglée à sa main. Fidèle à son habitude, Pignard avait été le plus vite en action en effectuant la meilleure première montée, suivi de près par un excellent Mamers. Les clients de Maublanc occupaient donc d'entrée les meilleures places. Pourtant, surpris par l'averse de l'après-midi, Mamers, tout comme Sourd, n'allait pas pouvoir améliorer. Fréquelin en profitait donc pour s'intercaler

entre les deux pilotes « MRS powered », non sans que Pignard ait mis à profit les dernières minutes de la matinée pour descendre déjà sous les 3'10". En groupe 6, Nesti prenait déjà la situation en mains, sans pour autant distancer Bos qui, pour ses débuts, prenait un net ascendant sur le reste de la colonie transalpine emmenée par Casciaro. En groupe 5, où l'écurie Alméras

# UN MOIS DANS LA COTE

aligne désormais deux voitures, Jean Marie, sur la Porsche 3,3 L inchangée par rapport à l'an dernier, était déjà nettement en tête alors que Rey, son nouveau lieutenant, bataillait ferme par la seconde place avec la Porsche Jägermeister de Fischhaber et la Stratos ex-usine de l'Allemand Ricci. On pouvait aussi admirer deux très belles BMW 320 - 16 soupapes : l'Allemand Schimpf pilotait celle du GS Tuning alors que le Suisse

(qui a acheté une Escort en Angleterre), redescendu du groupe 6, constituait l'inconnue face aux excellentes BMW 320 de Leclerc, Evrard, et surtout de l'Allemand Grund. En fait, c'est le régional Augias, sur une 2002 déjà vieillissante, qui tenait la dragée haute à tous les favoris, ne concédant que quelques centièmes à l'Escort Zakspeed de Stenger alors que DUBY n'était pas encore menaçant.

Alors que chacun guettait la performance de Fréquelin, en embuscade à une petite seconde du meilleur temps de Pignard, sa venue sur la ligne de départ se faisait attendre. Déjà les temps de Pignard (3'06''05) et Sourd (3'06''00) battaient l'ancien record de Debias et annonçaient une lutte très serrée, puisque les deux meilleurs temps doivent être additionnés. Pourtant, on apprenait bientôt que Fréquelin ne pouvait mettre les rivaux

par la faute d'une voiture encore inefficace, devait laisser filer une fois encore Tarrès et sa Ralt. En 1 600, Salvi, qui a beaucoup travaillé sur sa march 732 pendant l'hiver, distançait nettement Magan dont c'était la première sortie sur la Chevron B 37 ex-Péchaire équipée d'un Ford 1600.

La lutte n'était pas moins intense en groupe 6 puisque 19/100° seulement séparaient Nesti de Bos après la 1ère ascension. Hélas pour le Savoyard, encore un peu fébrile face à un enjeu de cette importance, le métier de l'Italien fit la différence lors de la 2e monte. Casciari et son Osella suivent à bonne distance alors que Rossiaud, auteur d'un bon temps sur la Chevron B 36 de l'écurie ROC, était éliminé à la seconde.

Dans l'ensemble, la hiérarchie des essais était respectée dans les autres groupes. La Porsche de J.-M. Almérás dominait le groupe 5 loin devant sa « cousine germaine » aux mains de Fischhaber, alors que ce dernier ne contenait que de justesse la remontée de Jeanneret, en rapide progrès sur une nouvelle BMW 320. Auteur de temps réguliers, l'Italien Ricci était 4e sur sa Stratos tandis que Rey, pour ses débuts en groupe 5, maintenait sa Porsche Almérás juste devant l'étonnante Fiat de Gounon.

Pas de problème en groupe 4 pour Jacques Almérás devant la nouvelle Carrera 3 L de Favolini alors que Biancone confirmait ses bons essais en groupe 3 pour l'emporter devant les Porsche 3 L de Göring et Gas. Le Suisse Hauenstein gagnait sa classe sur une Alpine 1600 SC devant Burnet et Gomez, naguère plus connu sous le nom de « Gomme », venu simplement faire un festival de glissades avec une Alpine 1600 SC de série chaussée de pneus de commerce.

En groupe 2, Augias ne pouvait par contre renouveler sa victoire de 1978. Stenger, qui avait sans doute contenu son ardeur aux essais, prenait le large irrésistiblement. La BMW de son compatriote Grund gardait le contact à la 1ère manche mais manquait complètement la seconde, si bien que DUBY, discret en début de course, finissait assez fort pour assurer le doublé des Ford Zakspeed. Premier des BMW, Evrard faisait un bon retour alors que Leclerc avait ouvert son train aux essais et que le pauvre Augias sombrait définitivement à la 2e montée. Damaz faisait triompher en 1600 la Toyota Celica vue l'an dernier aux mains de Xiberras alors que ce dernier connaissait bien des problèmes avec la 2000 Liftback de la même écurie. Degout, dont les projets de passage à la classe supérieure n'ont pu aboutir, a ressorti sa Rallye 2 et triomphé une fois encore dans une classe où il n'a plus grand chose à prouver.



« Gomme » en exhibition.

Jeanneret entamait une nouvelle saison en Championnat d'Europe sur celle de Heidegger. Sous sa nouvelle robe tricolore, la nouvelle Fiat X/1/9 de Gounon, désormais inclus dans l'écurie Fiat France, ne manquait pas d'allure non plus.

Pour sa quatrième saison, la Porsche 934 de Jacques Almérás a encore moins d'adversaires en groupe 4, mais l'équipe Montpelliéraine a fait en la personne de Biancone une recrue de choc en groupe 3. Malgré une petite émotion à la première montée, il signait le meilleur essai de son groupe devant l'Allemand Göring, de retour au groupe 3 après avoir raté sa saison 78 en prototype.

En groupe 2, les Escort 1800 BDA de l'Allemand Stenger, ancienne terre du groupe 1, et de DUBY

en groupe 1, l'Escort du Luxembourgeois Wolf dominait copieusement les essais malgré celles des Dosières et Pradelle, aux prises lui aussi avec une voiture trop neuve.

### Meilleurs temps d'essais

1. Pignard (March 782) 3'09''66 - 2. Fréquelin (Martini MK 25) 3'10''65 - 3. Mamers (March 782) 3'11''38 - 4. Sourd (Martini MK 28) 3'12''13 - 5. Debias (Martini MK 28) 3'16''34 - 6. Tarrès (Ralt RT 1) 3'17''06 - 7. Nesti (Lola) 3'17''27 (1er groupe 6) - 8. Bos (Lola) 3'20''73 ect. JM Almérás (Porsche) 3'35''55 (1er groupe 5)... J. Almérás (Porsche) 3'39''40 (1er groupe 4)... Biancone (Porsche) 3'51''39 (1er groupe 3)... Stenger (Escort) 3'52''31 (1er groupe 2)... Wolff (Escort) 4'00''89 (1er groupe 1).

d'accord : alors qu'il chauffait ses pneus sur la route, le couple conique avait brusquement lâché, remettant à plus tard sa véritable entrée en scène. C'est Mamers, souvent en peine en 1978, qui allait arbitrer le duel des deux Lyonnais en signant dès sa 1re montée un étonnant 3'04''66. Fréquelin éliminé, Tarrès et Debias distancés, c'est dans le trio Mamers-Sourd-Pignard que la 2e montée allait désigner le 1er vainqueur du Championnat 1979. En fait, rien n'allait changer : malgré un magnifique sursaut de Sourd, qui signait en 3'04''13 le record du jour, le nouveau pilote de Stalder échouait à 4/100° derrière Mamers, assez régulier pour conserver de justesse une victoire sans doute plus méritée qu'attendue. Après une saison 78 où sa seule victoire en Championnat fut acquise au Mont-Dore, Max prouve en gagnant à Ampus qu'il sait être l'homme des grandes occasions. Pour la 4e place, Debias, devenu l'ombre de lui-même

### Classement scratch

1. Mamers (March 782-BMW) 6'10''09 (1er groupe 7/8) - 2. Sourd (Martini MK 28-Roc) 6'10''13 - 3. Pignard (March 782-BMW) 6'10''81 - 4. Tarrès (Ralt RT1-BMW) 6'18''02 - 5. Debias (Martini MK 28-BMW) 6'22''23 - 6. Nesti (Lola T 296 BMW) 6'29''41 (1er groupe 6) - 7. Bos (Lola T298-BMW) 6'31''09 - 8. Perrin (Martini MK22-BMW) 6'42''41 - 9. Casciari (Osella PA 7-BMW) 6'42''44 - 10. Salvi (March 732-Ford 1600) 6'43''37, etc.

Voir classements complets par groupes P. 111 à 113.

Ci-contre : G. Augias (BMW 2002), un coup d'éclat aux essais. J.-M. Almérás (Porsche 3.3 L), a repris le chemin du Championnat d'Europe. Dosières (Escort) sera un des favoris du groupe 1 cette saison.

### Fiche technique

15e édition les 31 mars et 1er avril 1979. 1re épreuve du Championnat de France 79 et d'Europe (coef. 5). Compte aussi pour le Championnat des provinces Sud-Est (2e épreuve ex-aequo) (coef. 5). Organisée par l'ASA Draguignan-Verdon. Ouverte aux groupes 1 à 8. Longueur : 6,8 km. Dénivellation : 377 m. Pente moyenne : 5,55 %. Départ sur CD 49, 200 m après carrefour CF 555-CD 49. Arrivée sur CD 49, 100 m avant le sommet de la côte. Situation géographique : 5 km au Nord-Ouest de Draguignan (83). 99 partants. 91 classés. Montées officielles : 3 aux essais, 2 en course (temps des 2 montées additionnés). Conditions atmosphériques : averses aux essais, beau temps pour la course. Engagement : 400 F. Prix : 46 700 F distribués au total dont 10 000 F aux essais. Vainqueur 1978 : Debias (Ralt RT 1 BMW) en 6'15''89 (2 montées add.)



Record : 3'06''88 par Debias (Ralt RT1) en 1978. Environ 500 spectateurs.

## UN MOIS DANS LA COTE

Béaucoup de suspense en groupe 1 où les Escort de Pradelle, Dosières et Wolff étaient groupées dans cet ordre en 60/100° à la 1ère montée. Peut-être Vuillermoz aurait-il pu les départager mais des problèmes de moteur avaient reporté ses débuts à la prochaine course. En fait, Wolff avait été ralenti en fin de parcours par une crevaison lente et n'eut guère de mal à prendre le large au 2e passage alors que Pradelle et Dosières, séparés par 4/100° sur une montée, réalisaient exactement le même temps à la 2e ! Bonne performance de la Golf de Roy en

1600 alors qu'en 1300, où le faible nombre de partants étonnait, Le Deist perdait toutes ses chances à la 2e montée au bénéfice de Restegue et Touren. Du riffi, enfin, dans la nouvelle classe 1150 où s'affrontaient l'A 112 d'Arbant, animateur de la coupe Autobianchi, et la 104 ZS du célèbre Ortelli. Le duel que se livrèrent ces deux excellents pilotes finit par tourner à l'avantage de la Peugeot après avoir été passionnant de bout en bout.

J.-P. Calmus  
Photos Morelli-Bertieret  
J.-C. Marchand



### Championnat d'Europe 79 : Ampus (1re épreuve)

Inchangé par rapport à l'année dernière, le règlement divise les voitures en deux grandes catégories « compétition » (groupes 5 et 6) et « production » (groupes 1 à 4). Sera désigné comme Champion d'Europe dans chacune de ces deux catégories le pilote ayant obtenu le meilleur score. Rappelons que seules les résultats dans le groupe sont pris en compte selon le barème 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1. L'attribution de points est réduite de moitié si le groupe compte moins de 4 partants.

Avec quatre épreuves disputées consécutivement pendant l'été, l'Italie se taille la part du lion dans le calendrier, alors que la France, l'Australie et l'Espagne organiseront deux courses. Nesti, qui part à la reconquête de son titre en groupe 6, aura donc l'avantage du terrain à une période décisive de la saison, ce qui ne facilitera pas la tâche de J.-L.

rer en disputant la saison européenne.

#### Classement provisoire

**Division A (Groupes 1 et 3) :** 1er ex. Wolff (Escort gr. 1) et Biancone (Carrera gr. 3) 20 pts - 3e ex. Pradelle (Escort gr. 1) et Goering (Carrera gr. 3) 15 pts - 5e ex. Dosières (Escort gr. 1) et Gas (Carrera gr. 3) 12 pts - 7e ex. Hürter (Escort gr. 1) et Hauenstien (Alpine) 10 pts etc.

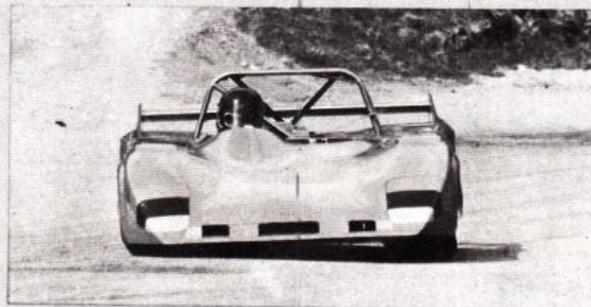
**Division B (Groupe 2 et 4) :** 1er ex. Stenger (Escort 1800) et J. Alméras (Porsche 934) 20 pts - 3e ex. Duby (Escort 1800) et Favolini (Porsche) 15 pts - 5e ex. Evrard (BMW 320) et Porferio (Alpine) 12 pts - 7e ex. Grund (BMW 320) et Nogue (Porsche) 10 pts etc.

**Division C (Groupe 5 et 6) :** 1er ex. Nesti (Lola) et J.-M. Alméras (Porsche) 20 pts - 3e ex. Bos (Lola) et Fischhaber (Porsche) 15 pts - 5e ex. Casciaro (Osella) et Jeanneert (BMW Heidegger) 12 pts - 7e ex. Dalea (Lola) et Ricci (Stratos) 10 pts, etc.

#### Calendrier

1er avril : Ampus-Draguignan (Fran-

**Bos sera un prétendant sérieux en championnat d'Europe.**



Bos (Lola-BMW) ni de Montmeyer, qui fera bientôt débiter sa TOJ-BMW. Le grand rival de l'Italien sera encore Jean-Marie Alméras dont la Porsche groupe 5 n'a connu qu'une seule défaite l'an dernier.

Une catégorie « production », Jacques Alméras part à nouveau favori sur sa Porsche 934, mais l'Allemand Stenger a changé son Escort groupe 1 contre une 1800 Zakspeed qui va sans doute accumuler les victoires en groupe 2. Mais Duby dispose d'une victoire similaire alors que l'équipe Callen-Evrard pourrait bien figu-

ce) - 1er mai : Alpi (Autriche) - 6 mai : Dobratsch (Autriche) - 20 mai : Montseny (Espagne) - 27 mai : Estrela (Portugal) - 10 juin : Rosfeld (Allemagne) - 24 juin : Bolzano-Mendola (Italie) - 1er juillet : Trento-Bondone (Italie) - 15 juillet : Tr. Scarfiotti (Italie) - 22 juillet : Potenza (Italie) - 5 août : Mont Doré (France) - 19 août : Les Rangliers (Suisse) - 23 septembre : Puig Major (Espagne).

Notre collaborateur Michel Garde nous tiendra régulièrement informés des résultats de ces épreuves, dont il suivra personnellement le déroulement. Nos pilotes disposeront donc sur place d'un supporter de plus.