

MAX LA MENACE

En survolant littéralement la première épreuve du championnat 80, Max Marners a marqué dimanche de précieux points vis-à-vis de ses adversaires pour la course au titre. Quatre secondes 31 centièmes d'avance sur Sourd, 7 centièmes sur Courage, l'addition est lourde, très lourde. Marners a abattu son jeu d'entrée avec plusieurs atouts majeurs entre les mains. Une excellente March 782 BMW allégée et superbement préparée, un moral de gagnant mais aussi et surtout de nouveaux pneus puisque autour des jantes de la F2, on ne trouve plus maintenant de Good-Year mais des... Michelin. Et c'est cela la grande nouveauté d'Ampus 80.

par Michel GARDE.

DES la seconde montée d'essai, le record que détenait Marc Sourd était déjà officiellement battu par un 3'37"73 qui laissait augurer des possibilités de Marners. « Je crois pouvoir dire sans me vanter d'être l'un des pilotes qui a le plus travaillé pendant l'inter-saison. Depuis longtemps j'avais questionné Michelin sur les possibilités d'obtenir des pneus adaptés à nos F2 ou nos prototypes de montagne. Déjà l'an dernier au Haut-Cantal nous avions pu essayer un train de gomme pluie en vue de la saison 80. Les essais ont débutés au mois de novembre. Dans le même temps le châssis était allégé d'une quinzaine de kilos et le moteur BMW recevait chez Elio de nouvelles soupapes ainsi qu'une culasse neuve.

formance et non pas un seul de ces éléments pris à part...

Ceci dit, l'expérience tentée aujourd'hui ne sera pas isolée et je pourrais disposer de ces gommages tout au long de la saison avec je l'espère un bon classement à la clé ». Doux euphémisme pour un pilote que l'on avait rarement vu avec un tel moral de vainqueur.

Parmi les monoplaces, qui semblaient un peu délaissés à Ampus, Sourd, Courage et Debias étaient les plus dangereux adversaires de Marners. En attendant un nouveau châssis en cours d'élaboration dans les ateliers ROC, Sourd se contentait de la Martini MK 25 de Jaccard, alors que Courage qui avait endommagé son moteur au cours d'une séance d'essai à Lédénon,

équipe récemment sortie et assistée de Pierre Maublanc.

Très vite au cours des montées d'essais la hiérarchie se dessine au sein de ce groupe 7/8. Marners, avec 3'03"73 à la seconde tentative était loin devant Sourd, qui semblait plafonner avec 3'06"77. Debias et Courage évoluent autour des 3 secondes 10 centièmes puis venaient Nergutti (3'17"89), Christian Xiberras (3'19"11), Delage (3'20"88) et la Chevron B37-Ford de Magnande 3'23"28.

Du groupe 6, on cherche le futur premier leader en championnat d'Europe. En l'absence de Nesti, dont la nouvelle Lola T298 BMW Mader n'est pas encore prête, misait sur Bos qui étreignait lui aussi un nouveau châssis Lola T298. Face à lui, de nombreux prétendants de grandes valeurs : Pignard sur la TOJ-SC206-BMW de Montmayeur, le Hongrois Toth, lui aussi sur TOJ-SC206, Gérard Xiberras, cousin du premier nommé, (Lola T298-BMW ex-

J. DUBY N'A PAS LAISSÉ PASSER SA CHANCE.



M. Pignard vise le titre européen. Il est bien parti

Au fil des essais, les derniers ont eu lieu cette semaine à Karland — nous avons pu obtenir des réglages de suspension parfaitement compatibles avec les Michelin, mais je crois qu'il faut se garder de trop mettre les temps réalisés aujourd'hui à l'actif des pneus ; une voiture est un ensemble et ce sont les paramètres pneus-châssis-moteur-pilote réunis qui déterminent la per-

n'avait pu trouver chez Pipo qu'un bloc de réserve. Debias étreignait un nouveau BMW préparé chez Mader et pour compléter cette liste des F2, venaient Delage (March 772-BMW), ainsi que les deux voitures du Team Carburol : March 782-BMW ex-Maublanc pour Nergutti, Martini MK 25-BMW ex-Fréquelin pour Christian Xiberras. Un excellent potentiel pour cette



Alors qu'il ne parvenait pas à régler son avance à l'allumage ne pouvait faire mieux 3'20"34 et attendait impatiemment un prochain bloc BMW 1400 Turbo pour la suite du championnat d'Europe. Grand sortait à l'issue de la première montée et Miesusset ne pouvait faire qu'un seul essai suite à un accrochage avec Nergutti.

Du groupe 5 : c'était bien sûr Jean-Marie Alméras qui se dégageait (3'31"67 à la troisième montée). Avec une cylindrée portée maintenant à 3,5 L et un nouveau recentrage des masses. La Porsche du champion d'Europe paraît bien inaccessible cette année. Seul l'Autrichien Willy Rabi (Porsche 935 Kremer-ex-Wollek) aurait pu être en mesure de l'inquiéter s'il avait mieux connu le terrain. Rapidement, la traditionnelle hiérarchie s'établissait dans le groupe 5 : Jean-Marie Alméras loin devant suivi du Suisse Jeanneret BMW 320, qui attend prochainement un moteur 2,3 L 3'40"26, de l'Allemand Schimpf 3'42"95, et de Rabi 3'51"56. Dans ce groupe, on notait aussi la présence du Hongrois Czerkoti (BMW 320) et de Simon Segala (Porsche Gr. 5 ex-J.-M. Alméras en 78).

Jacques Alméras, le cadet des deux frères dominait très nettement le groupe 4 (3'38"40) sur sa Porsche Carrera 3,3 L T, alors qu'en GT se sont aussi les Porsche qui tenaient la vedette avec Biancone (3 L

Bos repeinte aux couleurs de Carburol), Jean-Philippe Grand (Lola T298-BMW) et Tarres qui s'apprête à disputer une saison de championnat sur un proto Chevron B36 de l'écurie ROC. Pour Ampus le Franco-Belge disposait de la voiture de Rosiaud. Ce plateau déjà copieusement étoffé de la Lola T298-BMW de l'Espagnol Fernandez, dotée elle aussi d'un nouveau moteur Mader, de la Cheetah-BMW du champion de France des circuits Daniel Brillat, un pilote que l'on n'avait plus revu en côte depuis 1973 et d'un revenant : Jimmy Miesusset, qui vient de louer à Ortelli sa fameuse Alpine A441 en attendant la livraison d'une nouvelle Martini. En 1960, la Lola, Carburol-Ford de Damaz semblait hors de portée. Dans ce groupe 6 également, la lutte aux essais allait tourner court. Pignard, le moral retrouvé, ne laissait à personne le soin de diriger les opérations. En 3'12"83, il s'imposait nettement face à Tarres « 3'16"67 » et Xiberras « 3'19"50 ».



J.-M. Alméras en gr. 5 et Jacques en gr. 4 : refrains.

Christian Xiberras (Martini MK 25) : un bon accessit.

