

# AMPUS

## 15 heures derrière un micro



Gabriel Augias, le recordman des participations à Ampus.

Pour les pilotes, les mécaniciens, les journalistes, Ampus est une épreuve primordiale. Première grande confrontation de la saison elle permet à tout

un chacun de passer en revue les nouveautés en tout genre. Ampus révèle aussi à chaque fois le nom d'un pilote qui aborde la saison technique-

ment prêt et physiquement en forme : Maublanc l'avait bien démontré en 76 et 77. Ampus est encore un baptême du feu de début d'année, une reprise de contact.

Vendredi soir en quittant les brouillards lyonnais nous étions de ceux-là, comme courbatus par 5 mois d'intersaison pendant laquelle les informations intéressantes s'étaient faites rares et où nous avions eu l'impression d'enregistrer plus de départs à la retraite que de fanatisme parmi les pilotes. B. Geffroy, le Président organisateur de l'ASA Draguignan-Verdon avait su avec son accent méridional transmettre un peu de senteur provençale au téléphone, mais les kilomètres aidant, le fait de se rapprocher de la mer ou vite fait d'effacer la grisaille. Quelques montées de reconnaissances nocturnes pour se remettre en mémoire les 6800 m du parcours et déjà on se sent dans le bain. Samedi

matin à l'heure « H » tout est prêt, les micros sont branchés et le soleil efface toute appréhension après avoir parcouru de long en large un parc coureur riche en contenu où, tout compte fait, on retrouve tout ce petit monde avec plaisir, écoutant les uns les autres



Pierre Restègue, 1er de sa classe, dans laquelle les Rallye 3 se font de plus en plus rares.

## Les forces en présence

Epreuve internationale par excellence Ampus 80 ne réunissait pas moins de neuf nationalités : France, Allemagne, Italie, Suisse, Belgique, Autriche, Hongrie, Espagne, Monaco.

### Groupe 1 : les Escort reines

Les frères Gardette/Auvergne moteurs alignent cette année plusieurs Escort 2000 RS préparées à partir de coques en provenance de Cologne pour Pradelle, Dosières, Bourrié et bientôt Maurin. H. Vuillermoz a modifié son Escort 79 en travaillant surtout les suspensions et en collaboration avec Kléber pour les pneumatiques. La voiture a changé de configuration générale par la mise en place d'un avant « Australien » un peu plus léger que les autres. Quant à la mécanique, elle reste préparée par Mantello. Autre Escort de pointe celle de Brazey (Ruggieri). Dans les petites classes, toujours aussi peu de concurrents, 3 en 1150, 0 en 1000. Alors que la classe 1300 diminue, les Rallye 3 se font rare et rien ne les remplace pour l'instant.

### Groupe 2 : encore les Escort

L'Allemand Stenger semble à nouveau bien armé cette saison pour s'attaquer au Championnat européen, avec une voiture dont la coque a été entièrement révisée, le moteur refait à neuf. Côté pneus, Herbert est chaussé en Dunlop. Du côté français, Duby et Lorenian conservant leurs Escort pratiquement inchangées : révision moteur dans les ateliers de Stadler pour Duby, très satisfait du travail effectué. Quant à Lorenian il a enfin découvert d'où provenait la sous-alimentation de son moteur, mal chronique qui l'affectait l'an passé. Poursuivant la mise au point de la 320 apparue dès Ampus 79, Evard et l'équipe Callen ont prou-

vé qu'ils avaient parfaitement réussi, la BMW faisant jeu égal avec les Escort, avant de pouvoir disposer très bientôt du 6 cylindres.

Dans les plus petites classes peu de nouveautés si ce n'est la nouvelle 104 ZS Gr2 de Ortelli qui poursuit ainsi sont association avec Peugeot en compétition.

### Groupes 3, 4 et 5 : omnispécificité Alméras

C'est presque le domaine réservé de l'équipe Alméras-Eminence qui avait amené à Ampus la bagatelle de huit voitures : 4 gr 3, 2 gr. 4 et 2 gr 5. La nouveauté du groupe 3 est l'apparition des Porsche 3 L et 3,3 L turbo. Biancone dispose d'une 3L turbo Alméras, alors que Krucker étrennait une 3,3 L toute neuve aux couleurs Yacco. Le choix du 3 L par l'équipe Alméras étant lié au fait que cette voiture est équipée de jantes de 15 pouces parfaitement adapté aux Michelin alors que les 3,3 L sont homologuées avec des 16 pouces. De toute manière la principale préoccupation de Biancone et Krucker était de faire tenir la route au train arrière. Biancone allant même jusqu'à penser qu'une bonne 911 SC pourrait l'emporter. En GT l'équipe Eminence présente 3 versions atmosphériques : une 911 SC pour Nogue déjà vue en 79, une autre 911 SC (ex. Copier Monte-Carlo) pour Pla et enfin une 2,7 L pour l'Allemand Kaibach. Pas de changement en groupe 4 sur la voiture de Jacques qui possède depuis le Mont-Dore 79 un 3,3 L turbo, Jacques qui fera équipe cette saison en groupe 4 avec Guillot sur une version atmosphérique 3 L.

Le groupe 4 s'annonce bien malgré seulement 3 voitures participaient à cette manche d'ouver-

ture. Enfin en « Silhouette », on devrait bientôt retrouver Gounon sur une nouvelle Fiat, sa machine 79 ayant été vendue au Toulousain Millet. Si l'on retrouvait dans ce groupe les BMW 320 de l'Allemand Schimpf et du Mongrois Czerkuti sans grand changement, celle du Suisse Jeanneret arborait une nouvelle décoration et devrait, dès Alpl, être équipée d'un BMW 2,3 L préparé par Heideger. Dans le clan Porsche, JM Alméras retrouvait son moteur 3,5 L cassé aux Rangiers 79, alors que Ségala hérite de la 935-3 L Championne de France et d'Europe 78. Autre attraction, la Porsche Krémer de l'Autrichien Rabl, fort belle, mais certainement pas menée au maximum de ses possibilités.

### Groupe 6 : retour de Pignard

Un retour remarqué, celui de Pignard qui dispose de la TOJ/BP de Montmayeur pour le Championnat européen. Michel qui n'avait effectué que quelques tours à Lédénon le jeudi précédent se sentait parfaitement en confiance dans cette nouvelle voiture (il faut dire qu'il connaît bien les prototypes). Retour à la montagne pour Brillat (Cheetah) que l'on n'avait pas vu depuis 73 et qui étrennait son titre de Champion de France des circuits. Bos prenait en main une nouvelle Lola dans laquelle devrait venir se loger un 4 cylindres BMW 1, turbo dès Alpl, une expérience intéressante que nous ne manquerons pas de suivre. Heureuse surprise que de retrouver Mieusset au volant de l'Alpine A441 délaissée depuis fin 76 et qu'il loue à Ortelli avant de

pouvoir disposer d'une nouvelle Martini F2. Jimmy n'avait pu effectuer que 4 tours à Lédénon avant de connaître des problèmes de boîte ! A noter également que le moteur est un V6 version F2.

Au chapitre des étrangers, on retrouve les Hongrois Toth (TOJ) et Dezso (Osella) fidèles au Championnat d'Europe et l'Espagnol Fernandez (Lola T 298 Mader).

### Groupes 7/8 : apparition de Michelin

Bien qu'exclus du Championnat d'Europe, les monoplaces restent dominatrices en Championnat de France. Peu de grandes nouveautés pour l'instant, contrairement à l'an passé la majorité des pilotes conserve leur monture. Mamers a beaucoup travaillé pendant l'hiver sur sa voiture gagnant 15 kg, l'équipant d'un nouvel aileron, d'un moteur préparé par Elio avec la nouvelle culasse et les nouvelles soupapes, et surtout de pneumatiques Michelin. Une expérience prise très au sérieux par la firme clermontoise qui avait délégué sur place un des bras droit de P. Dupasquier, J. Guilhaumond et un technicien fabrication, JP. Rigoulet. Expérience qui devrait déboucher en 81 par l'équipement d'autres voitures dans les groupes 6 et 7/8. Peu de modification sur la voiture de Debias, équipée maintenant d'un BMW-Mader. Notons enfin qu'en 1600, Magnan dispose toujours de sa Chevron B 37, alors que Ribager étrenne la Martini MK 28 ex. Sourd avec un 1600 Ford. Excepté Mamers, les autres concurrents sont presque tous équipés de Goodyear Américains G 64, tout en groupe 6.

# UN MOIS DANS LA COTE

et ouvrant grand les yeux. C'est près de 15 heures, au cours du week-end, que nous allons passer en direct avec les pilotes, les assistances, les nombreux spectateurs, les organisateurs, les commissaires, etc... à voir sous nos yeux vivre la course par chiffres interposés, ces chiffres que nous allons mettre en vie et avec lesquels il faut jongler pour commenter l'épreuve, les résultats et les classements.

## Les prétentions de Max

Se déroulant en non-stop une nouveauté les essais eurent un rythme soutenu ce qui permit à une partie des concurrents d'effectuer 4 montées, seul étant retenu le meilleur temps des deux premières ascensions. Mamers,

lui, ne profita même pas de ces montées multiples, en deux ascensions successives il battait officiellement le record et prenait une confortable avance sur Sourd, Courage et Débias.

En prototype Pignard dictait sa loi devant « à la Mamers » Tarrès et Bos tous deux en pleine séance de réglage, Grand qui allait à la touchette une fois la ligne d'arrivée passée, G. Xiberras et Mieuxset qui n'effectuaient qu'un seul essai.

Simple formalité pour J.M. Alméras en groupe 5, mais les BMW de Jeanneret et Schimpf devançaient la Porsche Kremer de Rabl. D'un groupe 4 squelettique J. Alméras émergeait facilement, alors que Biancone imposait sa nouvelle 3 L turbo en groupe 3 aux 3,3 L de



Jean Duby après une chaude lutte.

## Championnat de France 1980

Comme ces deux dernières années, il sera couru sur 12 épreuves : 29-30 mars : Ampus - 19-20 avril : Col St-Pierre - 3-4 mai : Colombier - 14-15 mai : St-Antoine - 31-1er juin : Vuillafans - 14-15 juin : Abreschwiller - 28-29 juin : Soissons - 19-20 juillet : Haut Cantal - 9-10 août : Mt Dore - 23-24 août : St-Gouéno - 6-7 septembre : Turckheim et 4-5 octobre : Ste-Baume.

Les épreuves d'Ampus, Mt-Dore et Turckheim comptent également pour le Championnat d'Europe.

Une triple attribution de points est faite : 4, 2 et 1 aux 3 premiers du scratch, 9, 6, 4, 3, 2 et 1 aux 3 premiers de chaque groupe et 6, 4, 3 et 2 aux 4 premiers de chaque classe (sans nombre limite de partants dans chaque classe). Il n'y a plus de coefficients, les Championnats de province ayant disparu. Seuls les 10 meilleurs résultats seront retenus et il n'est plus possible de marquer 1 résultat à l'étranger.

Ces petites retouches : plus de minimum de partants dans chaque classe, ni de résultat à l'extérieur, risquent de modifier les données et de multiplier les ex-aequo. Attendons les prochains épreuves pour compter les... points !

Krucker et de Goering (qui abandonnait, boîte cassée) et la 3 L atmosphérique de Pla.

Le groupe 2 nous réservait sans nul doute une belle empoignade, car Stenger et Evrard se trouvaient dans la même seconde devant les deux Escort de Duby et Lorérian séparés de 6/100e. Enfin, en tourisme de série, Vuillermoz démontrait que cette fois il était arrivé à mettre au point son Escort en réalisant un très bon chrono devant Pradelle, Brazey et Dosières.

### Meilleurs temps des essais

1. Mamers 3'03''73 - 2. Sourd 3'08''73 (3'06''77) - 3. Pignard 3'13''87 (3'12''83) - 4. Courage 3'14''63 (3'10''16) - 5ex. Débias 3'15''64 (3'09''67) et Nergutti 3'15''64 (3'17''89) - 6. Tarrès 3'19''78 (3'16''67) - 7. Bos 3'20''34 - 8. Delage 3'20''89 - 9. Ch. Xiberras 3'21''69 (3'19''11) - 10. G. Xiberras 3'23''62 (3'19''50)... Vuillermoz 3'56''99... Stenger 3'51''49 (3'47''67)... Biancone 3'51''20... J. Alméras 3'40''64 (3'38''40)... J.M. Alméras 3'33''69 (3'31''67).

Entre parenthèses : temps officieux obtenus après les 2 montées d'essais officiels.

## Championnat d'Europe 80 : Ampus (1re épreuve)

Peu de changements dans le championnat d'Europe 80 par rapport à l'année dernière. Les voitures demeurent divisées en 2 grandes catégories : Production du groupe 1 à 4 et compétition groupe 5 et 6. Si cette année, le classement fait apparaître les groupes et les classes (ce qui est une nouveauté), l'attribution des points demeure fonction des places obtenues dans les groupes selon le barème habituel : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 et 1. Seul point de modification du règlement : le quota minimum de 4 partants dans le groupe ne subsiste pas, tant et si bien qu'il est désormais possible à un pilote de marquer le maximum de points (20) dans son groupe, même s'il est seul.

A la vue du calendrier, c'est toujours l'Italie, avec 5 épreuves prévues, qui arrive en tête des nations organisatrices, suivie de la France (3 épreuves dont Turckheim), de l'Autriche (2 épreuves), de l'Espagne (2 épreuves), de l'Allemagne, du Portugal et de la Suisse (1 épreuve). Un programme augmenté de 3 courses par rapport au 12 de l'an passé. La première demi-saison comportera donc 8 épreuves, de Ampus à Trento, alors que la seconde, à partir de Frei-

burg, n'en comptera que 7. Sur chacune de ces 2 demi-saisons, 2 résultats seront déductibles. Par ailleurs, et ceci semble avantageux pour les Français par rapport aux Italiens, chaque pilote ne pourra marquer des points plus de 3 fois dans le même pays sur l'ensemble de l'année, avec un maximum de 2 résultats dans un pays par demi-saison. M.G.

### Classement provisoire après Ampus

**Catégorie A, Division 1 (groupes 1 et 3) :** 1 ex. Pradelle (Escort RS) et Biancone (Porsche 3 LT) 20 pts - 3 ex. Vuillermoz (Escort RS) et Krucker (Porsche 3,3 LT) 15 pts - 5 ex. Brazey (Escort RS) et Linning (Porsche 3,3 LT) 12 pts - etc.

**Catégorie A, Division 2 (groupes 2 et 4) :** 1 ex. J. Alméras (Porsche 3,3 LT) et Duby (Escort RS) 20 pts - 3 ex. Solomas (Alpine 1600 SC) et Evrard (BMW 320) 15 pts - 5 ex. Guillot (Porsche 911 SC) et Lorenian (Escort RS) 12 pts - etc.

**Catégorie B (groupes 5 et 6) :** 1 ex. J.-M. Alméras (Porsche 3,5 L) et Pignard (Toj SC 02) 20 pts - 3 ex. Jeanneret (BMW 320) et Bos (Lola T 229) 15 pts - 5 ex. Schimps (BMW 320) et Tarrès (Chevron B 36) 12 pts - etc.

### Calendrier 80

30 mars : Ampus (France) - 4 mai : Alpi (Autriche) - 18 mai : Montseny (Espagne) - 25 mai : Estrella (Portugal) - 8 juin : Dobratsch (Autriche) - 15 juin : Cosenza (Italie) - 29 juin : Rieti (Italie) - 6 juillet : Trento (Italie) - 20 juillet : Freiburg-Schwaiblmühl (Allemagne) - 27 juillet : Ascoli (Italie) - 10 août : Mt-Dore (France) - 24 août : St-Ursanne-les-Rangiers (Suisse) - 7 sept. : Turckheim (France) - 14 sept. : Cefalu (Italie) - 28 sept. : Puig Major (Espagne).

Les « Alméras brothers » encore Champions ! Ici Jacques avec la 934 qui commence sa 4e saison.



### La régularité paye

C'est par un temps splendide que se déroula la course en deux montées officielles, par addition de temps. Comme les essais l'avaient laissé entrevoir la course des groupes 1 fut haletante jusqu'à son terme. Pradelle débarrassé de ses problèmes de carburation déréglée se déchainait dès la 1re manche en prenant le meilleur sur Brazey et Vuillermoz qui se trouvaient à 35/1

temps d'essai, et Dosières qui a pu changer ses amortisseurs arrière grâce à la courtoisie de Stenger. Il restait néanmoins au Clermontois à maintenir la cadence car les possibilités des autres étaient réelles. En effet Vuillermoz réussissait 3'54''42, record absolu sur une ascension lui permettant de doubler Brazey pour finir à 1''05 de l'Escort Yacco. Si la victoire de Y. Desmarts ne fut jamais contesté en 1150, ce n'en

Ci-contre : — le grand retour de Michel Pignard avec la Toj de Montmayeur — Amusante la 104 ZS2 de Jean Ortelli — Gérard Pradelle est reparti pour une nouvelle série de succès en groupe 1.

## UN MOIS DANS LA COTE

Suite de la page 89

fut pas de même en 1300 où Restègue réussissait à reprendre le dessus sur Casubolo pour 34/100e. La classe 1600 fut, elle, le cadre d'un coup de théâtre car si la Golf GTI de Roy avait effectivement été créditée des meilleurs temps, elle fut disqualifiée pour « absence de moquette », laissant ainsi à Condriller la victoire au volant de sa Sunbeam.

Froissard au volant de son Alpine 110 nouvellement équipée d'un 1800 qui prenait la 4e place. Impérial aux essais comme en course Pignard ne laissait à personne le soin de lui contester sa victoire en proto et de prendre la tête du classement européen, laissant le record de Nesti à plus de 9". Bos aux prises avec un 5e rapport récalcitrant puis avec des pro-



Christian Xiberras, le métier rentre.

Du grand spectacle en groupe 2 : Stenger, Evrard, Duby dans cet ordre, dans la même seconde et séparés des 34/100e. La suite promettait d'être chaude. Entre les deux ascensions, Stenger changeait son pont mais au cours du rush final voyait ses espoirs s'envoler, direction ouverte puis touchette. Evrard rééditait pratiquement sa première manche, mais cela était sans compter sur Duby qui améliorait d'un coup de 3" et signait son 1er succès de la saison. Evrard conserve une méritoire seconde place, alors que Lorénian, très appliqué, s'adjuge la 3e juste devant Augias qui fêta sa 15e participation à Ampus sur 16 éditions ! Le basque Juyon et sa nouvelle A 112 l'emporte de justesse en 1150, ce qui n'est pas le cas de Rotelli en 1300 qui survole sa catégorie, tout comme Combe sur la Toyota en 1600, lequel devance la 104 d'Ortelli.

L'Allemand Goering ayant cassé sa boîte aux essais, Krucker aux prises avec de constants ennuis de tenue de route, Biancone s'imposait devant Krucker et l'Allemand Lining tous trois équipés de Porsche turbo. La 4e place revenait à l'Alpine 1600 SC du Suisse Haenstien, devant la 911 SC de Plé. Bien peu de chose à dire en groupe 4 où J. Alméras restait dans ses temps de l'an passé, loin devant l'Alpine de Solomas. Par contre en groupe 5 les performances de JM. Alméras étaient en nette amélioration par rapport à 79. Mais le Champion d'Europe n'eut pas trop de soucis, seules les BMW de Jeanneret et Schimpf étaient en mesure de suivre la cadence, d'autant que Rabi abandonna sur rupture de boîte. C'est

blèmes électriques se rapprochant en fin de journée mais la TOJ était trop loin. La 3e place revenait à Tarrès, très déçu des performances moyennes de sa Chevron alors que G. Xiberras confirmait ses chronos en constante amélioration. Miesusset visiblement à cours d'essais prenait la 5e place devant Fernandez. Leader en 1600 depuis les essais, la Lola de Damaz devait logiquement emporter la catégorie lorsqu'à la seconde manche, le Marseillais s'arrêta sur le parcours (moteur) laissant à la Grac de Desmarts une heureuse victoire. En 1300 une belle empoignade donnait la victoire à Mistre (Hema) après l'abandon de Ruggeri (Crac) très rapide aux essais.



Roland Biancone impressionnant.

Dans le groupe des monoplaces, ce fut l'hécatombe dans les petites classes. Seul le hyérois Magnan tirait son épingle du jeu, prenant la 13e place scratch et celle de 1er régional de l'étape. Enfin la bataille pour le scratch fut en fait très brève car à la 1re manche Marners

signait le fabuleux temps de 3'01"78 laissant Sourd qui plafonnait dans ses performances à 5"05. La cause était entendue et sauf incident la victoire ne pouvait plus échapper à Max. Le pilote Roc égalisait son temps à la seconde manche bien que gêné comme tout le monde par le soleil, préservant une 2e place, à laquelle Marc n'aimerait pas rester abonné, face aux deux Martini's boys Courage et Debias qui firent jeu égal sur les deux ascensions. Un petit peu plus loin on retrouve Ch. Xiberras peu satisfait de ses chronos et Delage qui découvrait Ampus, alors que Nergutti était encore plus déçu de ne pas avoir retrouvé le rythme de la veille. Mais tout compte fait tout ne vient que de commencer. La saison sera longue...  
Jacques Caillaud

Photos Morelli Bertier

### Palmarès

1er édition en 1965 (reprise de l'organisation car la CC d'Ampus a débuté en 1923) : 1er : 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 E) 3'56"7. 1970 : M. Casoni (Abarth 2000) 3'50"2. 1971 : F. Pilonne (Abarth 2000) 3'41"8. 1972 : pour la 1re fois l'épreuve est inscrite au championnat d'Europe et elle se court en 2 montes avec addition des temps : 1er : X. Perrot (March 742 - BMW) 6'48"1 (3'22"5 et 3'25"6). 1973 : J. Miesusset (March 722 - Ford) 6'40"6 (3'17"6 et 3'23"). 1974 : J. Miesusset (March 742 - BMW) 3'16"2 (1 montée annulée). 1975 : J. Miesusset (March 742 - BMW) 6'42"23 (3'17"86 et 3'24"37). 1976 : Maublanc (March 762 - BMW) 7'18"80 (3'37"19 et 3'41"61). 1977 : P. Maublanc (March 722 - BMW) 6'27"43 (3'12"19 et 3'15"24). 1978 : Ch. Debias (Ralt RT1 - BMW) 6'15"89 (3'09"01 et 3'06"88). 1979 : M. Marners (March 782 - BMW) 6'10"09 (3'04"66 et 3'05"43). 1980 : M. Marners (March 782 - BMW) 6'08"47 (3'01"78 - nouveau record sur 1 montée et 3'06"69)

### Le point dans le championnat de France

Après Ampus le classement s'établit ainsi : 1. Max Marners 16 pts - 2ex. Michel Pignard, J.-M. de Alméras, Jacques Alméras, Roland Biancone, J.-Christian Dubé et Gérard Pradelle 15 pts - 8ex. Marc Sourd et Eugène Salomane 12 pts - 10ex. J.-Louis Bos, Yves Evrard et Henri Vuilleumoz 10 pts - 12ex. Yves Courage, Georges Rotelli et Jacques Aguilot 8 pts, etc.

### Fiche technique

16e édition les 28, 29 et 30 mars 1980. 1re épreuve du Championnat de France 80. Compte aussi pour le Championnat d'Europe (1re épreuve). Organisée par l'ASA Draguiquan-Verdon avec le concours du Crédit Agricole Mutuel du Var. Ouverte aux groupes 1 à 8. Longueur : 6,8 km. Dénivellation : 377 m. Pente moyenne : 5,55%. Départ sur le CD 49, au PK 0,4. Arrivée sur le CD 49, au PK 7,2. Situation géographique : à 5 km au NO de Draguiquan (83). Partants : 115. Classés : 91. Montées officielles : 2 aux essais, 2 en course (temps des 2 montées additionnés). Conditions atmosphériques : beau temps. Engagements : 400 F. Prix : 45 800 F distribués au total. Vainqueur 1979 : M. Marners (March 782-BMW) en 6'10"09 (2 montées add.). Record : 3'04"13 par M. Sourd (Martini MK 28-Roc) en 1979. Environ : 5000 spectateurs.

### Classement scratch

1. M. Marners (March 782-BMW) 6'08"47 (3'01"78 + 3'06"69) (1er groupe 7/8) - 2. M. Sourd (Martini MK 25-Roc) 6'13"18 - 3. Y. Courage



Planes à Ampus.

