

MONTAGNE AMPUS

Au terme des 2 séances d'essai du samedi, on ne se faisait déjà guère d'illusions sur l'issue de la course du lendemain. Crédité de chronos de 3'02''65 et de 3'00''25 soit déjà en-dessous du record de Mamers (3'04''78 en 80), Sourd avait frappé un grand coup. Tarrès, sur la nouvelle Martini MK32-BMW Carburol était resté à 7'', handicapé par une panne de batterie au second essai. Pignard, revenu cette année aux côtés de Pierre Maublanc et du MRS, découvrait lui aussi une Martini MK32 : il accusait plus de 8'' de retard et commençait à dégrossir les réglages aérodynamiques, enlevant de l'appui à l'avant pour en ajouter sur l'arrière. Dans les mêmes temps Courage, sur une voiture identique, n'avait eu que le recours d'un moteur d'emprunt en attendant un nouveau BMW préparé par Pipo. Mieusset lui aussi cherchait les bons réglages et les bons pneus, comme Lapierre (Martini MK29-BMW rachetée au Suisse Amweg), comme Damaisin (Ralt RT1 ex-Tarrès), comme Anne Baverey (Ralt RT1 ex-Besnard)...

Tant, et si bien qu'au sein de la bergerie, Marc Sourd avait revêtu le rôle du loup : « L'écurie Roc-Yacco a fait un très gros travail pendant l'inter-saison sur la Martini MK21 ; si le moteur poursuit son évolution avec un gain de puissance et surtout de couple à bas régime, nous nous sommes attachés à gagner 20 kg sur la voiture, tout en surveillant l'aérodynamique. » En effet, s'il fut un point souvent évoqué au cours de cette 1^{re} mise en train, ce fut bien celui de l'aérodynamique. A port à faux identique, l'aileron arrière de Sourd dépassait de beaucoup la hauteur de ceux de ses concurrents, qui, faute de matériel, ne disposaient pas d'un aussi bon appui, dans les rapides enfilades caractéristiques de la seconde moitié du parcours d'Ampus. Après bon nombre de palabres, il devait enfin apparaître que la hauteur de l'aileron resterait libre et non pas imposée à 90 cm du sol comme le préconisaient certains ; une décision qui allait sauver la mise à Marc Sourd, dont la voiture aurait sans aucun doute été totalement déséquilibrée en cas de changement d'aileron. Mais Sourd ne l'entendait pas de cette oreille. En 2'59''19, il pulvérisait dès sa première montée de course tous les records du parcours d'Ampus (6,8 km). Tarrès venait ensuite à 4''3, Pignard à 6''6, Courage à 7''3 et Mieusset à près de 9'' ; comme prévu le trou était fait et malgré un

Sourd : record + victoire

Première épreuve des championnats français et européens, Ampus est l'image même de ces rondes d'observation qui précèdent les feux de l'action.

Parfois même – et cela allait se vérifier cette année encore plus que par le passé – cette première course de côte sert de première séance d'essai pour des voitures flambant neuves qui commencent leur évolution alors qu'elles sortent juste de la cabine de peinture.

Dans ces conditions, il n'est pas rare de voir gagner avec une apparente facilité un pilote qui, à l'inverse des autres, ne fait que conserver et améliorer son matériel d'une année sur l'autre. C'était le cas de Mamers l'an dernier, c'est celui de Sourd cette année.

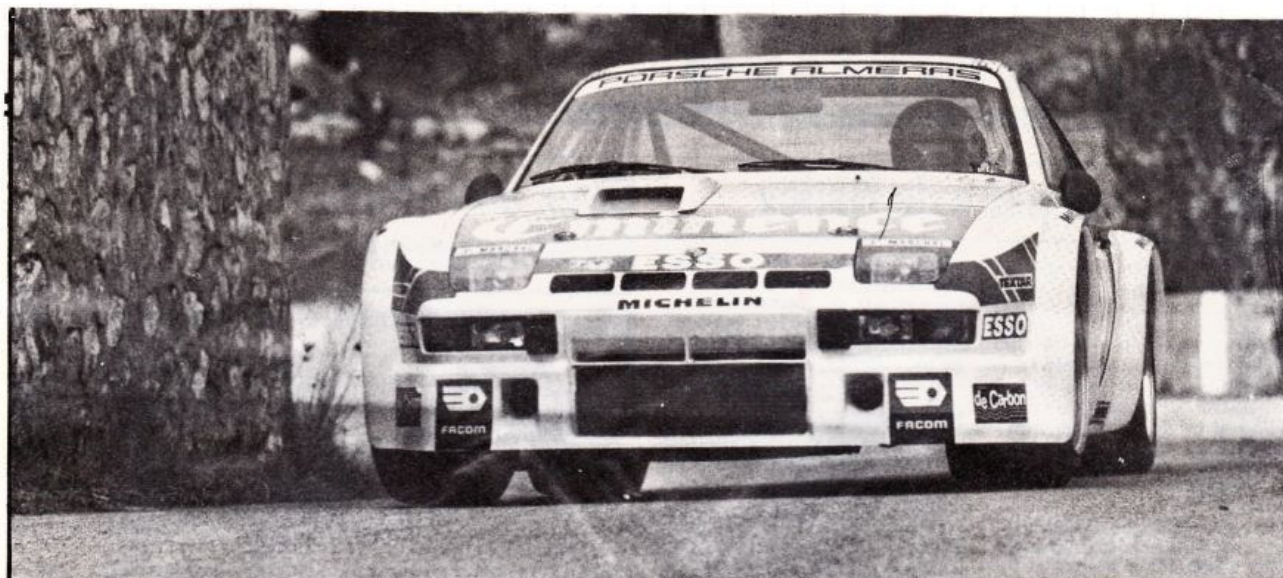
par Michel GARDE

Stalder-M. Sourd, déjà une option sur le titre.



retour de Tarrès (3'01''11 à la 2^e montée après un assouplissement de la suspension), le pilote de la Martini-ROC restait hors d'atteinte. Au cours de la 2^e ascension, Pignard heurtait un muret et s'immobilisait roue avant crevée ; ce qui faisait bien l'affaire de Mieusset, qui grâce à un très bon 3'04''09 venait souffler la 3^e place à Courage. Damaisin, en abaissant régulièrement ses chronos, terminait en 5^e position, devant son compère Lapierre. D'un petit plateau de prototypes, Gérard Xiberras (Lola T 298-BMW Carburol) avait résolument pris la tête à l'issue des essais. Il réalisait 3'14''17 contre 3'17''35 pour la Lola de Bos, et 3'22''51 pour la Lola-V8 Ferrari de l'Italien Casciaro. Mais dès la 1^{re} ascension, le Marseillais perdait toutes ses chances : se voyant agiter un drapeau jaune sur la piste Xiberras s'arrêtait alors que Bos parti derrière lui, continuait sa course ; le pilote Carburol a-t-il mal saisi l'interprétation d'un signal de danger ou a-t-il considéré le temps perdu comme irrattrapable ?

Toujours est-il que son arrêt était considéré comme un abandon et permettait à Bos de s'imposer facilement malgré un moteur faiblissant. Damaz, au profit d'une meilleure 1^{re} montée terminait second devant les Italiens Mario et Lucio Casciaro (Osella PA4-1600) et devant la Chevron B19-Roc ex-Nergutti, pilotée pour la 1^{re} fois par Solomas.



Jacques Alméras étrennait la 924 GTR, il s'inclina.

Mieusset a repris le collier.

En Groupe 5, Jean-Marie Alméras, qui ne court pas cette année en vue du titre européen allait de nouveau se montrer impérial ; il devançait de 6''8 la BMW-Yacco de Debias, qui n'est autre qu'une ancienne voiture du BMW-team Junior, pas apparue en course depuis 1978. A plus de 18'', suivaient les autres BMW-320 de l'Allemand Schimpf et celle du Suisse Jeanneret, malchanceux dès les essais.

C'était en groupe 4 qu'apparaissait le grand chambardeur. Jacques Alméras qui pilotait la 934-3,3 I TC du Team Alméras-Eminence depuis 1976, venait de passer la main à son équipier Biancone. Mais plusieurs séances d'essai à Karlande n'avait pas encore permis au Raphaëlois de prendre la mesure de cette voiture aux réactions bien plus brutales que celles de la 934 Turbo ; il devait donc se contenter d'une 3^e place, battu par son chef d'écurie Jacques Alméras,



qui sans grandes illusions (rapports trop longs et amortisseurs trop durs) faisait débiter la nouvelle 924 GTR-Turbo qu'il venait d'acquérir pour le Mans. Mais de ce groupe 4, le grand vainqueur était l'Allemand Göering qui profitait de la nouvelle homologation de la nouvelle BMW M1 pour amener celle du Team GS-Tuning à la 1^{re} victoire dans une course de côte française. A la 4^e place venait Evrard sur une Porsche 911SC 3l version rallye ex-Thérier ; en GT, la lutte allait tourner court. Dès la 1^{re} séance d'essai, Degout cassait le synchro de 1^{er} de sa Tomaso Pantera et, privé tout le week-end de ce 1^{er} rapport, laissait s'échapper l'Allemand Linnig (Porsche 930 TC louée à Krucker) ; la bagarre allait être beaucoup plus vive en Gr.2, grâce aux Escort Zakspeed de Duby, et de Stenger ; en tête aux essais, Stenger se voyait dominé pour 12 petits centièmes par Duby à la 1^{re} montée ; mais l'Allemand semblait planifier plus vite et l'écart à la

2^e ascension se chiffrait à plus d'une seconde. Lorenian terminait logiquement en 3^e position, loin devant l'Autrichien Lammer (BMW 320).

En tourisme de série enfin, on remarquait l'absence, paraît-il momentanée, de l'Escort de Pradelle ; une occasion que n'allait pas laisser passer Vuillermoz. Avec près de 5'' d'avance aux essais devant Dosières, le Marseillais récidivait en course : 3'51''39 à la 1^{re} montée contre 3'57''62 à Dosières. La cause était entendue les 20 CV supplémentaires que Villermoz a découvert dans son moteur en le remontant lui-même pendant l'intersaison expliquant sans doute cela.

Bourrie 3^e à l'issue des essais allait à la touche dès la 1^{re} montée et Rossi renonçait au départ de la seconde manche laissant le champ libre pour les places d'honneur aux Allemands Bohme et Hurter.

CLASSEMENT

1. Sourd	Martini : MK31-Roc	6'00''32	(2'59''19 + 3'01''13)
2. Tarrès	Martini MK32-BMW	6'04''55	(3'03''44 + 3'01''11)
3. Mieusset	Martini MK32-BMW	6'12''11	(3'08''02 + 3'04''09)
4. Courage	Martini MK32-BMW	6'13''86	(3'06''52 + 3'07''34)
5. Damaisin	Ralt RT1-BMW	6'28''90	
6. Lapiere	Martini MK29-BMW	6'31''38	
7. Bos	Lola T298-BMW	6'36''21	1 ^{er} Groupe 6
8. Jacquard	ROÇ F2	6'37''81	
9. Salvi	March 782-1600	6'43''11	
10. Baverey	Ralt RT1-BMW	6'44''51	
11. Damaz	Lola T298-1600	6'47''98	
12. Casciaro	Lola T298 Ferrari	6'48''72	
13. Alméras J.M.	Porsche 3,5l	7'00''08	1 ^{er} Groupe 5
14. Debias	BMW 320	7'06''90	
15. Casciaro	Osella PA4-1600	7'08''17	
Groupe 5			
1. J.M. Alméras	Porsche 3,5l	7'00''08	
2. Debias	BMW 320	7'06''90	
3. Schimpf	BMW 320	7'18''32	
Groupe 4			
1. Goering	BMW M1	7'18''06	
2. J. Alméras	Porsche 924 GTR TC	7'23''50	
3. Biancone	Porsche 3,3 I TC	7'35''80	
Groupe 3			
1. Linnig	Porsche 930TC	7'53''79	
2. Degout	De Tomaso	7'58''68	
3. Maurel	Alpine 1600 SC	8'56''99	
Groupe 2			
1. Duby	Escort 1800RS	7'34''38	
2. Stenger	Escort 1800 SC	7'35''58	
3. Lorenian	Escort 1800 RS	7'43''63	
Groupe 1			
1. Villermoz	Escort 2000 RS	7'43''60	
2. Dosières	Escort 2000 RS	7'54''51	
3. Bohme	Escort 2000 RS	8'02''72	