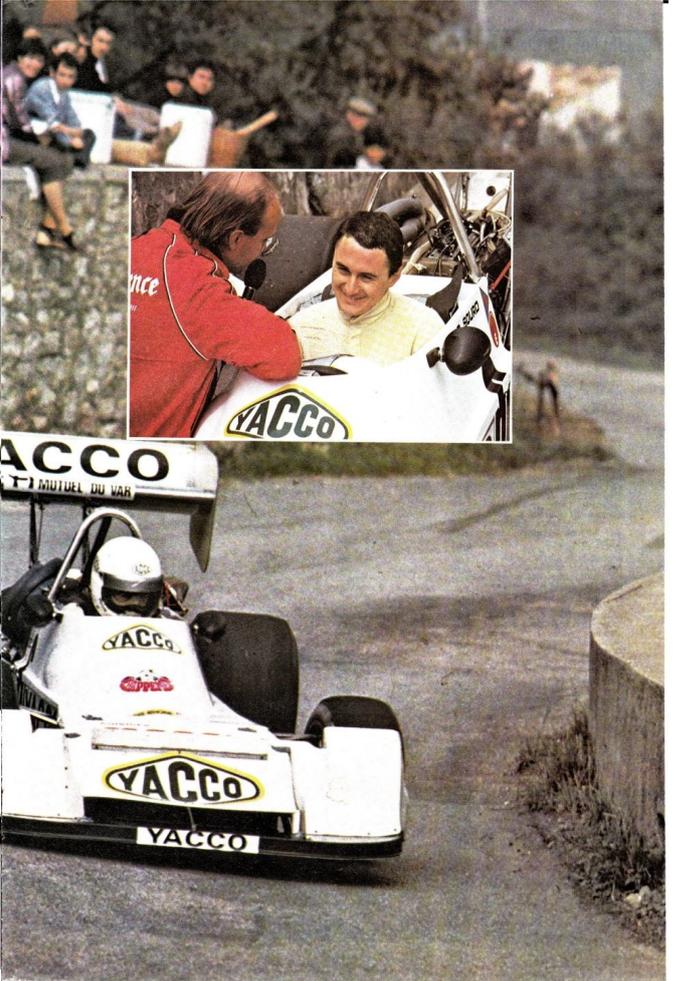


UN MOIS DANS LA COTE

UN DEPART ASSOURD...ISSANT

A Ampus, petit village de l'arrière pays varois niché à quelques kilomètres au Nord de Draguignan, théâtre de la première manche du Championnat de France de la montagne 1^{re} Division 1981 mais aussi du Championnat d'Europe, ça sentait bon le thym, le romarin et le début du printemps. On y respira également des odeurs de victoire de l'écurie Roc-Yacco qui avait minutieusement préparé ce premier rendez-vous de l'année, avec à la clé une sensationnelle victoire de Marc Sourd et surtout un fabuleux record de 2'59''19 pour les 6,8 km du parcours. C'était la première fois qu'un pilote descendait sous la barre fatidique des 3 minutes. Jusqu'où ira-t-on ?

Par J.C. Lamorlette



AMPUS

Sourd, un record qui fera date

2'59''19 pour 6,8 km, soit 136,615 km/h de moyenne, c'est le nouveau record sur les pentes d'Ampus, signé par Marc Sourd et l'écurie Roc-Yacco qui ont démarré la saison 81 dans les meilleures conditions. Pour la première fois un pilote descend sous la fatidique barre des 3', malgré la route qui s'est légèrement dégradée, et l'on ne peut s'empêcher de se demander jusqu'où ira cette lutte contre les limites sans cesse repoussées par les pilotes, les mécaniciens et les préparateurs.

La course de côte a beaucoup évolué ces dernières années en se « professionnalisant » à outrance, surtout au niveau des « top teams » qui engagent des monoplaces rentrant dans la catégorie des « formules libres ». A ce titre tout est permis ou presque, surtout dans le domaine du gain de poids (l'ennemi n°1 de la course de côte), de la recherche de la puissance du moteur à bas régime et d'un meilleur aérodynamisme. Par rapport aux Formule 2 des circuits qui doivent peser au minimum 515 kg, on a presque gagné 100 kg (ce qui est énorme), exploitant toutes les « finesses » de l'annexe « J », à la ... virgule près ! Fred Stalder qui prépare la voiture de Sourd a même trouvé l'astuce d'enlever le démarreur, ne laissant que le bouton du tableau de bord, ce qui lui permet de gagner près de 8 kg ! D'une façon générale les structures latérales ne sont plus que de minces feuilles de plastique, les vis en métal sont désormais en plastique et l'emploi de matériaux très chers comme le



Quelle est belle la Porsche 924 GTR de J. Alméras !

titane, le magnésium, l'aluminium ou la fibre de carbone est... monnaie courante. Les monoplaces sont devenues de véritables bombes qu'on lâche toutes les minutes sur les routes de montagne ; il ne faut pas se voiler la face en le disant. Le règlement est ainsi fait, on le regrette, et dans ces conditions mieux vaut ne pas penser à un éventuel accident. On ne peut qu'admirer les pilotes

qui acceptent de « jouer le jeu ». Marc Sourd le premier qui dès les essais a surclassé les autres F2, abaissant déjà officieusement le record de plus de 1". Ses adversaires principaux, Marcel Tarrès, le chef de file de Carburol, l'autre écurie de pointe, était à près de 7" avec sa Martini MK32 toute neuve, voiture dont disposait également Yves Courage, 3^e à 5/10^e de Tarrès, Michel Pignard de retour dans l'écurie MRS de Pierre Maublanc, et Jimmy Miesusset qui découvrait sa superbe monoplace terminée dans la nuit par Dominique, son fidèle mécano. En groupe 6, le jeune Gérard Xiberras précédait de près de 3" J.L. Bos, tous deux sur des Lola T298-BMW, alors qu'en groupe 5, J. Marie Alméras tenait toujours le haut du pavé avec sa Porsche 935A4 devant Ch. Debias qui débutait remarquablement au volant de la BMW 320 de l'écurie Roc-Yacco très bien représentée dans chaque groupe. Dans le groupe 4, Jacques Alméras qui étrennait sa nouvelle Porsche 924GTR, celle avec laquelle les deux frères vont faire les prochaines 24 H du Mans avec J.P. Sivel, le PDG d'Eminence, était par contre à plus de 1" de Goring (BMW M1). Dans le groupe 3, B. Degout (De Tomaso) connaissait des problèmes de boîte de vitesse (synchro de 1^{er}), laissant Linnig (Porsche 3,3 LT) prendre la tête, mais assez loin derrière Stenger qui disposait d'une Escort 1800 RS Zakspeed toute neuve, leader du groupe 2 devant Duby sur son Escort championne de France, et H. Vuillermoz (Escort 20000 RS), 1^{er} du groupe 1, qui avait profité de l'inter-saison pour refaire son moteur et trouver des chevaux supplémentaires.

Les deux montées de course ad-

Ci-contre : — La Martini MK32 de Miesusset (un vrai chef d'œuvre) décidé à revenir au 1^{er} plan cette année. En groupe 1, Vuillermoz a effacé des tablettes le record de Pradelle, absent de ce 1^{er} rendez-vous du championnat de France 1^{re} division. — Débuts remarquables de Ch. Debias sur la BMW 320 de l'écurie Roc-Yacco qui sera l'un des grands favoris pour le titre 81.

Du côté des rapports poids-puissance

En course de côte le rapport poids-puissance est à la base des performances réalisées par les pilotes. Ces chiffres sont bien sûr jalousement gardés, cependant nous avons pu les connaître pour les différentes voitures qui ont animé cette 1^{re} manche du championnat 1^{re} division 81, des chiffres que nous pensons assez proches de la vérité : 420 kg et 295 ch avec 2 kg supplémentaires de couple en « bas » (par rapport à l'an passé) pour la Martini MK31/Roc animée par un moteur Roc de M. Sourd, 428 kg et 305 ch pour la Martini MK32 animée par un moteur BMW-Mader de J. Miesusset, 435 kg et 305/310 ch également pour les Martini MK32 de M. Tarrès, M. Pignard et Y. Courage, 600 kg et 305 ch pour la Lola T298-BMW Mader de J.L. Bos, 375 ch et 945 kg pour la toute nouvelle Porsche 924GTR (2,6 L) de Jacques Alméras, 520/550 ch et 1180 kg pour la Porsche 934-3,3 l turbo (4,6 L) de R. Biancone, 375 ch et 915 kg pour la Porsche 935 A4 (lestée) de J. Marie Alméras, 470 ch et 1100 kg pour la BMW M1 de Goring, 260 ch et 845 kg pour l'Escort 1800 RS groupe 2 de J. Ch. Duby et 165/170 ch et 890 kg pour l'Escort 2000RS gr. 1 de H. Vuillermoz.



Restègue, 2^e de la classe 1300 du groupe 1.

Meilleurs temps des essais

1. Sourd 3'00"25 (gr. 7/8) - 2. Tarrès 3'07"23 - 3. Courage 3'07"74 - 4. Pignard 3'07"74 - 5. Miesusset 3'13"85 - 6. G. Xiberras 3'14"17 (gr. 6) - 7. Damaisin 3'17"15 - 8. Bos 3'17"35 - 9. Jacquard 3'17"73 - 10. Salvi 3'22"45 - ... 15. J.M. Alméras 3'29"52 (gr. 5) ... 21. Goring 3'41"05 (gr. 4) ... 32. Stenger 3'51"60 (gr. 2) ... 35. Vuillermoz 3'53"76 (gr. 1) ... 38. Linnig 3'56"37 (gr. 3) etc...

ditionnées pour avoir les 10 km minimum imposés par le Championnat d'Europe allaient être une répétition des essais, avec à leur issue trois nouveaux records pour les groupes 1, 5 et 7/8, signés par Vuillermoz et J.M. Alméras et bien sûr M. Sourd. Très motivé, le marseillais Vuillermoz commençait par abaisser le temps de Pradelle de près de 3" sur une montée, fixant la « barre du groupe 1 » à 3'51"39. Doisières, victime d'un joint de culasse qui faisait chauffer son Escort, ne pouvait mieux faire que 3'56"89, alors que Bourrière abandonnait à la 1^{re} montée après avoir tapé de l'arrière et que Rossi, gêné par un moteur qui ratatouillait, préférait ne pas repar-

Championnat d'Europe 81 : Ampus (1^e épreuve)

Par rapport à l'an passé, le règlement du Championnat d'Europe n'a pas changé pour 1981 : chaque conducteur ne peut marquer des points plus de 3 fois dans le même pays sur l'ensemble de l'année, avec un maximum de 2 résultats dans le même pays par 1/2 saison.

8 épreuves sont retenues pour la 1^{re} 1/2 saison : 5 avril : Ampus (F) - 3 mai : Alpi (A) - 10 mai : Dobratsch (I) - 24 mai : Montseny (E) - 31 mai : Serra da Estrela (P) - 14 juin : Wallberg (D) - 28 juin : Bolzano Mendola (I) - 5 juillet : Trento (I) et 7 épreuves pour la 2^e 1/2 saison : 19 juillet : Potenza (I) - 26 juillet : Trofeo Scarfiotti (I) - 9 août : Mt Dore (F) - 23 août : St Ursanne-les-Rangiers (CH) - 6 sept : Turckheim (F) - 20 sept : Ecco Homo Sternbeck (Tch) et 4 oct : Puig Major (E).

Le décompte des points est le même : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 et 1 pt aux 10 premiers de chaque groupe (sans minimum de partants). Il y a encore 2 catégories de voitures : catégorie A (voitures de Production) avec 2 divisions : 1 (groupes 1 et 3) et 2 (groupes 2 et 4) - catégorie B (voitures de compétition) avec 1 seule division (groupes 5 et 6). Les monoplaces ne sont, rappelés-le, pas admises.

Classement provisoire après Ampus

Catégorie A - Division 1 (Groupes 1 et 3) : 1. Vuillermoz (Escort) 7'43"80 (20 pts) - 2. Linnig (Porsche 3,3 LT) 7'53"79 (20 pts) - 3. Doisières (Escort) 7'54"51 (15 pts) - 4. Degout (De Tomaso) 7'58"68 (15 pts) - 5. Bohme (Escort) 8'02"72 (12 pts), etc...
Catégorie A - Division 2 (groupes 2 et 4) : 1. Goring (BMW M1) 7'18"06 (20 pts) - 2. J. Alméras (Porsche 924 R) 7'23"50 (15 pts) - 3. Duby (Escort 1800) 7'34"38 (20 pts) - 4. Stenger (Escort 1800) 7'35"58 (15 pts) - 5. Biancone (Porsche 934 T) 7'35"80 (12 pts), etc...
Catégorie B - Division 3 (Groupes 5 et 6) : 1. Bos (Lola T298) 6'36"21 (20 pts) - 2. Damaz (Lola T298) 6'47"98 (15 pts) - 3. M. Casciaro (Lola T298) 6'48"72 (12 pts) - 4. J.M. Alméras (Porsche 935 A) 7'00"08 (20 pts) - 5. Debias (BMW 320) 7'06"90 (15 pts) etc...

UN MOIS DANS LA COTE

tir pour la 2^e montée. A noter le panachage des pneumatiques : Vuillermoz toujours sur Kléber, Dosières sur Michelin et Rossi qui étreignait des Pirelli. En classe 1300, Bremond (Rallye 3), auteur d'une belle 2^e montée (4'05''88) venait à bout de Restègue (Rallye 3) et en 1150 victoire aisée de Porte (Fiat 127).

En groupe 2, Duby confirmait son titre de Champion de France 80 que certains ont qualifié de « facile » en venant à bout d'un adversaire de taille comme Stenger. Devancé aux essais le Sa-

Les Championnats 1981

Cette année, deux Championnats seront organisés : 1^{er} et 2^e division qui comprendront 12 épreuves chacun.

1^{re} Division

Ampus étant la 1^{re} épreuve de 1^{re} Division, voici le reste du calendrier :

2-3 mai : Bourbach-le-Haut (en remplacement de Abreschviller prévue les 13/14 juin et annulée) - 27-28 mai : Aix St. Antonin - 6-7 juin : Vuillafans - 27-28 juin : Hébecrevon - 11-12 juillet : Boyeux St Jérôme - 1-2 août : Mt Cantal - 8-9 août : Mt Dore - 22-23 août : St Gouéno - 5-6 sept. : Turckheim 3 Epis - et 26-27 sept. : Ste Baume.

Trois de ces épreuves (Ampus-Mt-Dore et Turckheim) comptent également pour le Championnat d'Europe.

Ce Championnat est ouvert aux groupes 1 à 8 + S (ex. groupe N de l'an passé), avec pour les groupes 1 et 2, 6 classes : 0 à 1 000 cc, 1 001 à 1 150 cc, 1 151 à 1 300 cc, 1 301 à 1 600 cc, 1 601 à 2 000 cc et + de 2 000 cc. Pour le groupe 6, 4 classes : 0 à 1 300 cc, 1 301 à 1 600 cc, 1 601 à 2 000 cc et + de 2 000 cc. Pour les groupes 7/8, 3 classes : 0 à 1 300 cc, 1 301 à 1 600 cc et 1 601 à 2 000 cc (rien au-dessus de 2 000 cc).

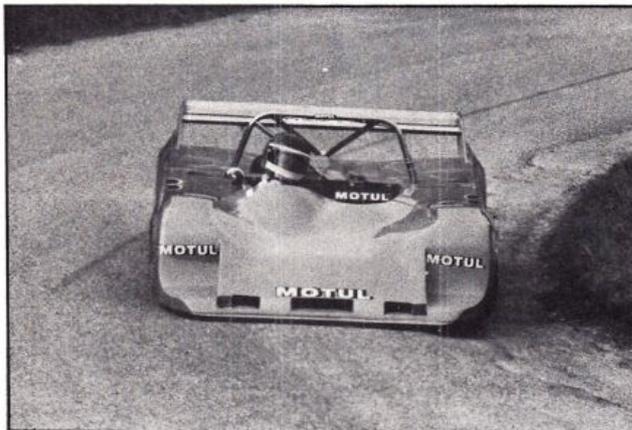
Comme en 1980, une triple attribution des points est faite pour chaque épreuve : 4, 2 et 1 aux 3 premiers du scratch, 9, 6, 4, 3, 2 et 1 pt aux 6 premiers de chaque groupe, 6, 4, 3 et 2 pts aux 4 premiers de chaque classe (toujours sans limitation de partants).

Le classement final sera établi en tenant compte du nombre total d'épreuves disputées, moins deux.

2^e Division

Calendrier : 21-22 mars : Cagnotte - 11-12 avril : Col St Pierre - 23-24 mai : Carroz Flaine - 31 mai : Manson - 13-14 juin : Echelette - 20-21 juin : Fouchy - 12 juillet : Revel St Ferréol - 14 juillet : Tancarville - 26 juillet : Dunières - 30 août : Bayard Manse.

A la différence du Championnat 1^{re} Division, seuls les pilotes licenciés 1 et 2 étoiles marqueront des points en 2^e Division, selon le même principe de répartition des classes. Par contre le classement final se fera sur toutes les épreuves de 1^{re} et 2^e Division confondues, soit 23 épreuves à ce jour, et seuls les 11 meilleurs résultats seront retenus pour le classement final.



Bos, en selle pour le Championnat d'Europe

voyard réalisait un très bon temps dans la 2^e montée et ce, malgré un départ raté, qui l'a sans doute empêché de « tomber » son record. « La Torche » (Escort) remportait la médaille de bronze devant l'allemand Lamer (BMW 320) et le suisse G. Gurtner prodigieux au volant de sa petite Audi 50. Roy (Golf GTI), Gambo (Rallye 1), Vial (Camaro) et Latil (Fiesta) remportaient les autres classes.

Depuis bien des années on n'avait pas vu ça : les groupes 3, 4 et 5 n'ont pas été l'apanage des frères Alméras et de leur écurie ! Dans le groupe 3, l'allemand Linning (Porsche 3,3 LT louée à Krucker) profitait des problèmes de boîte de Degout pour s'imposer, sans gloire, alors qu'en groupe 4 c'était l'allemand Goring qui faisait triompher pour la 1^{re} fois en France la BMW M1 du Team GS Tuning nouvellement homologuée, sans avoir lui non plus approché les temps réalisés les années précédentes. Comme aux essais Jacques Alméras était handicapé par des rapports trop longs sur sa toute nouvelle Porsche 924 R dont vous lirez l'essai complet dans notre prochain numéro et prenait une honorable 2^e place. Biancone surpris par la puissance (520 ch) et les réactions de la Porsche 934 3,3 LT ne pouvait

faire mieux que 3^e, très loin des temps de Jacques qui l'avait piloté pendant 4 saisons, avec de nombreuses victoires à la clef. Roland en tirait de suite la leçon et se promettait de faire le maximum d'essais à Karland avant la prochaine course. En groupe 5, Jean-Marie sauvait heureusement l'honneur de la famille en épingleant un nouveau record



Nouveau record pour JM. Alméras

(3'27''84) malgré une vitesse ratée peu après le départ ! Debias confirmait sa prise en mains de la nouvelle BMW 320 qui lui a confié l'écurie Roc-Yacco pour le Championnat de France en prenant une superbe 2^e place devant Schimpf, le « patron » de Jagermeister, le suisse Jeanneret victime d'une mauvaise tenue de route, et Fischhaber, eux aussi sur des BMW 320. Guillot sur l'ancienne Porsche 3,3 I de J. Marie prenait, quant à lui, la 6^e place. La classe 1300 était enlevée par Guerra (Rallye 2).

Dans le groupe 6, un drapeau jaune agité par un commissaire signalant un danger sur la piste allait être la perte de G. Xiberras qui ayant mal saisi l'interprétation de ce signal ou ayant considéré le temps perdu comme irrattrapable, préférait s'arrêter. Parti derrière, Bos au contraire passait et gagnait cette première course de la saison, importante pour lui qui s'est à nouveau orienté vers le Championnat d'Europe. Le collègue des Commissaires sportifs jugeant qu'il n'avait aucune raison de s'arrêter n'autorisait pas Xiberras à remonter. Second, Damaz faisait un peu oublier la déconvenue de Carburol car il avait avec brio devancé les deux frères Casciaro :



Un avion nommé... Gurtner

Mario sur la Lola à moteur Ferraris et Lucio sur l'Osella 1600. Pour ses débuts sur la Chevron ex. Nergutti, Solomas « l'amateur du Championnat 80 » finissait 5^e alors que Bouny sur sa BBM-Porsche et Mistre (Héma 1300) enlevaient sans problème leur classe respective. Dès la 1^{re} montée de course, Sourd frappait le coup décisif en pulvérisant le record de Marmers : 2'59''19 contre 3'01''78, mais surtout en devançant de 4''3 Tarrès, de 6''6 Pignard, de 7''3 Courage et de 9'' Miesusset. La 2^e montée n'était dès lors plus qu'une formalité et si Tarrès signait le meilleur temps (de 2/100^e) après avoir assoupli sa suspension, Sourd remportait une superbe victoire qui lui avait échappé de peu en 79, succès qui est l'aboutissement de tout le travail d'une équipe pendant l'inter-



saison. Après que Pignard ait été victime de sa fougue (légère touchette et crevaison lors de la 2^e montée), Mieusset, plus motivé que jamais, revenait au 1^{er} plan en soufflant la 3^e place à Courage, un peu désabusé par la tenue de route de sa nouvelle Martini. Abaisant régulièrement ses temps, Damaisin (Ralt) prenait la 5^e place devant Lapiere (Martini ex. Amweg), alors que Salvi enlevait une fois de plus la classe 1600, Magnan son adversaire direct ayant été retardé dans la 1^{er} montée sur une panne d'allumage. Anne Baverey remportait pour sa part une nouvelle Coupe des Dames qui prit les allures d'un gros œuf au chocolat lors de la remise des prix (une bonne idée des organisateurs).

Le prochain rendez-vous du Championnat ne sera pas le Colombier, ce qui laisse près de 3 semaines pour parfaire les réglages. Un délai qui va être bien employé car il est loin le temps où pendant toute une saison de course de côte on ne touchait pas aux voitures entre chaque épreuve !

J.C. Lamorlette
Photos Morelli-Bertier
et M. Pupin

Palmarès des 10 dernières années

1971 : F. Pilone (Abarth 2000) 3'41"8 - 1972 : Pour la 1^{re} fois l'épreuve est inscrite au championnat d'Europe et elle se court en 2 montes avec addition des temps 1^{er} X. Perrot (March 742 - BMW) 6'48"1 (3'22"5 et 3'25"6). 1973 : J. Mieusset (March 722 - Ford) 6'40"6 (3'17"6 et 3'23"0). 1974 : J. Mieusset (March 742 - BMW) 3'16"2 (1^{re} montée annulée) 1975 : J. Mieusset (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. Mamers (March 782 - BMW) 6'10"09 (3'04"66 et 3'05"43) - 1980 : M. Mamers (March 782 - BMW) 6'08"47 - 3'01"78 + 3'06"69 - 1981 : M. Sourd (Martini MK 31/Roc-Roc) 6'00"32 (2'59"19 + 3'01"13).

Classement scratch

1. M. Sourd (Martini MK 31/Roc - Roc) 6'00"32 (2'59"19 + 3'01"13) (1^{er} groupes 7/8) - 2. M. Tarrès (Martini MK 32 - BMW) 6'04"55 (3'03"44 + 3'01"11) - 3. J. Mieusset (Martini MK 32 - BMW) 6'12"11 - 4. Y. Courage (Martini MK 32 - BMW) 6'13"86 - 5. DR. Damaisin (Ralt RT1 - BMW) 6'28"90 - 6. J. Lapiere (Martini MK 29 - BMW) 6'31"38 - 7. J.L. Bos (Lola T298 BMW) 6'36"21 (3'17"91 + 3'18"30) (1^{er} groupe 6) - 8. A. Jacquard (Roc 01 - Roc) 6'37"81 - 9. M. Salvi (March 772 - Ford 1600) 6'43"11 - 10. Mme A. Baverey (Ralt RT1 - BMW) 6'44"51, etc...

Voir classements complets des groupes p. 194 à 196.

Le point dans le Championnat de France (1^{re} division)

Après Ampus, 1^{re} épreuve, le classement s'établit ainsi :

1. M. Sourd 19 pts - 2 ex. J.L. Bos, JM Alméras, C. Duby et H. Vuillemoz 15 pts - 6 ex. M. Tarrès, C. Debias et P. Damaz 12 pts - 10 ex. J. Alméras, B. Degout et F. Dosières 10 pts, etc...

Prochaines épreuves : Bourbach-le-Haut (2/3 mai) et Colombier (27/28 mai).