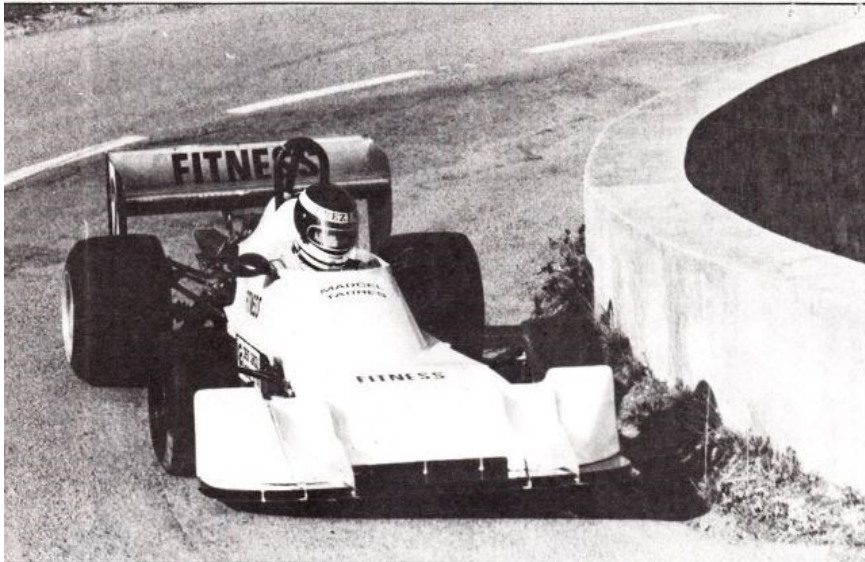


# Tarrès repart



**Redevenu indépendant après deux saisons sous les couleurs Carburol, Marcel Tarrès, encore incomplètement remis de son accident de septembre 1981, n'avait certes pas les meilleurs atouts face au champion en titre Marc Sourd. Cela ne l'a pourtant pas empêché de ravir la victoire à l'écurie Roc-Yacco dans l'épreuve d'ouverture de la nouvelle saison.**

par J.-Paul CALMUS

**L**a nouvelle réglementation concernant les monoplaces engagées en côte, qui vient d'entrer en application, visait à enrayer une évolution anarchique des hauteurs d'ailerons et un allègement excessif. On a donc vu les ailerons redescendre à 90 cm et les poids remonter aux alentours de 460 kg au lieu des 400 de l'an dernier. A notre avis, l'esthétique des voitures y a gagné, mais ceux qui espéraient ainsi limiter les vitesses atteintes en seront pour leurs frais : Marcel Tarrès s'est approché à une demi-seconde du record établi l'année précédente par Marc Sourd.

Une certaine grogne s'était d'ailleurs installée du côté des pilotes de F2, qui constataient amèrement, à l'instar de Tarrès : « Au nom de la sécurité, on nous a imposé de réduire nos appuis aérodynamiques et de lester nos voitures. Nous avons joué le jeu, mais nous voyons aussi que la sécurité d'un tracé comme celui-ci n'a pas été améliorée le moins du monde. L'an

dernier on nous avait laissé espérer la pose de glissières ou de filets : rien n'a été fait. La chaussée se dégrade : nos voitures talonnent en plusieurs endroits et nous risquons de briser nos carters. Là non plus, rien n'est fait. Quant aux prix, mieux vaut ne pas en parler : ils ne couvrent même pas les frais de déplacement pour le second du classement. »

C'était justement cette seconde place qu'occupait Marcel à la suite des essais, à 6/10<sup>e</sup> de Sourd. Les deux pilotes n'étaient alors qu'à 2" du record de 81 et on voyait se reformer le duo de tête de la saison passée, tout en accordant un léger avantage au champion en titre. Ce dernier ne réussissait pourtant qu'une première montée de course assez moyenne, en retrait sur ses temps d'essais, ce qui permettait à Tarrès de prendre un avantage substantiel — sinon décisif — d'une seconde et demie. Tentant le tout pour le tout au second passage, Sourd partait en tête-à-queue après avoir crevé un pneu sur une

bordure, mais la partie semblait déjà bien compromise pour lui avant que cet incident ne le mette hors course.

Pour Tarrès, au contraire, la victoire prenait une saveur délicate alors que — toujours convalescent — il se déplace encore en s'aidant de cannes, son pied droit à peine consolidé étant loin d'avoir retrouvé une mobilité suffisante.

## Exploit de Xiberras

La BMW groupe 5 de l'écurie Yacco, en quête d'un surcroît de puissance, n'étant pas encore remontée, le Lorrain Debias se présentait avec sa Martini nouvellement équipée de jupes et de flancs et d'un moteur d'emprunt, le sien ayant fait des siennes à Montmarquet la semaine précédente. L'objectif se limitait à la troisième place, mais il ne fut atteint que grâce à la disparition de Sourd.

C'est que le Marseillais Xiberras venait avec son prototype jouer sans complexe les trouble-fête au milieu des F2 et se permettait de damer le pion à Debias lui-même. Le désormais unique pilote de l'écurie Carburol avait une revanche à prendre sur cette course dont il avait été disqualifié l'année précédente dans des circonstances discutables alors qu'il était à la lutte avec Pignard. Dans l'affaire, c'est le record de ce dernier qui payait l'addition en étant battu de quelque 4 secondes !

L'autre victime de la vindicte du Marseillais était l'infortuné J.-Ph. Grand à qui décidément Ampus ne réussit guère. Croyant avoir amélioré le comportement de sa Lola, le Tourangeau, qui pense partager sa saison entre rallyes, côtes et circuits se montrait assez peu à son aise et se voyait assez sévèrement distancé par Xiberras. Pour ce dernier, cette victoire à panache est précieuse au moment où des incertitudes planent sur le programme ultérieur et les objectifs de son écurie. Outre les deux leaders, le groupe 6 brillait aussi par la présence d'un important contingent italien au volant d'Osella. Même pour leur leader Casciaro, la défaite prenait véritablement des allures de débâcle : Nesti n'a pas encore trouvé de successeur !

En F2, par contre, de bonnes places d'honneur étaient obtenues par les « privés » Lapiere (Martini Mk 28), Anne Baverey (Ralt) qui a signé cette saison sa première victoire scratch, et surtout Nerguti, qui se battait avec conviction au volant d'une Martini Mk 25 qui ressemble comme une sœur à celle qu'utilisait Tarrès l'an dernier.

Le groupe 5 était le domaine réservé des concurrents du championnat d'Europe. J.-M. Alméras faisait débiter sa nouvelle arme, la 911 Silhouette « maison » équipée par la première fois d'un moteur double turbo. Jusque-là, Jean-Marie s'en était toujours tenu aux moteurs « aspirés ». Cette fois, il passe d'un coup à 700 ch que le châssis, les suspensions et les nouveaux TRX semblent assez bien digérer. Il en allait tout autrement pour l'Allemand Stenger, qui étreignait une Capri turbo sensationnelle avec laquelle il ne pouvait guère que caresser l'accélérateur ! En telle compagnie, les trois BMW 320 groupe 5 avaient l'air presque démodées...

Ce n'était pas le cas des M1 groupe 4. Le Suisse Jeanneret fidèle à Heidegger, en a



monté une et venait s'opposer à l'Allemand Goering. Pour cette première apparition, il resta assez loin de son point de mire. La 934 Almeras n'étant pas encore prête, Biancone ne pouvait se mêler à ce concert, ayant dû se rabattre sur une 911 SC « rallye », celle-là même que Jacques pilotait aux Garrigues. Son point de repère devenait plutôt l'Escort de J.-C. Duby désormais évoluée vers le groupe 4 après ses ennuis de l'an passé en groupe 2 et équipée d'un moteur 2 L.

Le groupe 3 est mort : vive le groupe B ! Mais ce sont toujours les Porsche qui y règnent... Sur la troisième voiture du team Almeras, Guillot réussissait à faire jeu égal avec le groupe 4 de Biancone, et devançait assez nettement son second, le Suisse Buehrer. La présence dans ce groupe de la voiture de réserve de Duby, une Escort qu'il a utilisée l'an dernier, avait de quoi surprendre. Renseignements pris, il paraît que c'est normal...

Malgré une Talbot-Lotus apparemment peu efficace, le Parisien Brazey n'était pas inquiet en groupe 2, son plus vaillant opposant ne disposant que d'une Rallye 2.

Victoire solitaire également pour le Lyonnais Degout, autre sociétaire de l'écurie Yacco, qui faisait débiter une Sunbeam Ti groupe A. Un peu lassé de victoires sans grande opposition sur sa De Tomaso groupe 3, il pouvait espérer trouver la bagarre dans son nouveau groupe. Malheureusement, sa voiture est la seule à être prête. Il faudra attendre encore quelque temps les Golf GTi et surtout la BMW 323.

Le groupe 1 voyait à nouveau les Européens d'outre-Rhin baisser pavillon devant nos meilleurs pilotes d'Escort. Dosières et Rossi, bien qu'assez loin du record établi l'an dernier par Vuillermoz, surclassaient très largement Bohme (ex-aequo avec Bourrie) et Huerter.

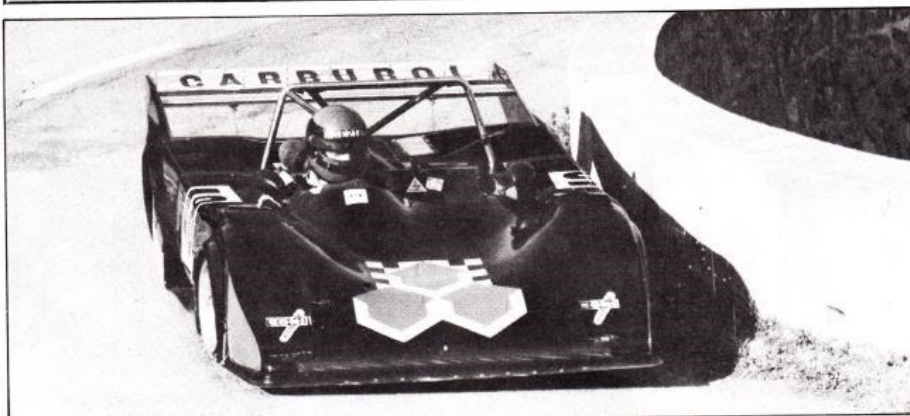
Dans le nouveau groupe N, où les voitures restent pratiquement de série, un duel très attendu avait lieu entre Vuillermoz (BMW 323) et Gomez, dit « Gomme », au volant d'une Alfa GTV 6. Sur le papier, mécaniques et pilotes semblaient disposer d'un potentiel assez voisin. De fait, ils n'allaient guère se quitter du week-end, Vuillermoz parvenant tout de même à prendre un mince avantage. Espérons que sa domination ne fera pas le vide dans un groupe auquel on voudrait souhaiter longue vie et gros bataillons...

## Une chicane pour J - M. Almeras

Les deux moteurs neufs groupe 4 et groupe 5 étant retournés en Allemagne pour vérifications, la préparation du matériel avait pris beaucoup de retard. Le seul moteur prêt, celui de la groupe 5, revint de Stuttgart le samedi à 3 heures du matin. Le gros de l'écurie était déjà à Ampus, mais Jean-Marie devait rester à Montpellier pour assister au montage et à la mise en route. La fin du contrôle étant prévue pour 12 h 00, Almeras prévint de son arrivée tardive (vers 12 h 30) en quittant Montpellier, mais se présenta en fait à 12 h 50, alors que le contrôle était déjà fermé.

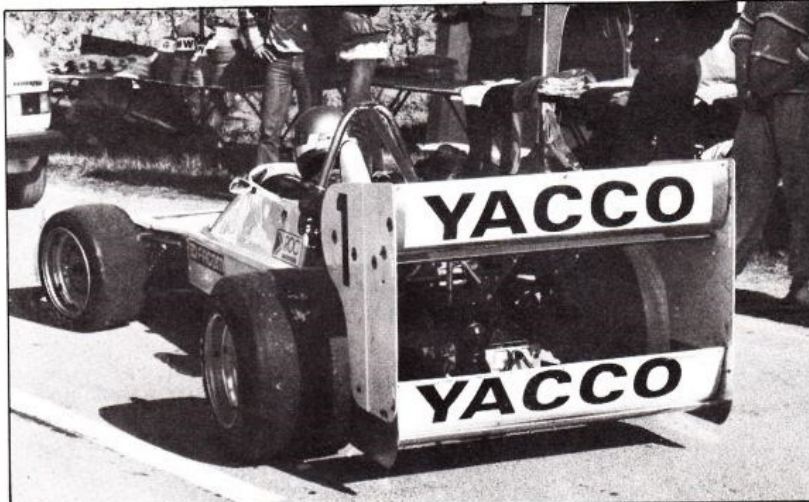
Généralement, ce genre de problèmes s'aplanit sans trop de vagues. Cette fois, le collègue crut de son devoir de refuser la Porsche retardataire. Jean-Marie dut faire appel de cette décision et bénéficia de son effet suspensif pour disputer une montée d'essai, puis la course du lendemain.

Cependant, la victoire acquise sur le terrain reste suspendue à la décision que prendra le tribunal d'appel de la F.F.S.A. Le championnat d'Europe va-t-il donner à Jean-Marie un « handicap » d'une course pour faire durer le suspense plus longtemps ?



Petit exploit de Xiberras au volant de sa Lola.

Les ailerons sont redescendus, mais restent imposants...



## Sécurité en côte : les pilotes se font entendre

Prenant conscience des insuffisances de sécurité de certaines épreuves en côtes, et déçus de l'évolution des règlements financiers, la plupart des pilotes de pointe ont décidé à l'issue de la course d'Ampus d'entreprendre une action commune et concertée pour obtenir des organisateurs des améliorations de ces deux points sensibles.

En attendant la formation d'une association et la désignation d'un secrétaire, ils ont chargé Jean Lapierre d'être leur intermédiaire et porte-parole. Tarrès, Lapierre, G. Xiberras, Damaisin, Nerguti, Grand, Sourd, Debias et Anne Bavérey seront les premiers membres de cette association.

## CLASSEMENT

1. Tarrès	Martini FL. BMW	6'01''29	3'01''45 + 2'59''84	1 <sup>er</sup> Gr. D/E
2. Xiberras	Lola T298 - BMW	6'14''13	3'07''27 + 3'06''86	1 <sup>er</sup> Gr. 6
3. Debias	Martini MK 28 - BMW	6'16''24		
4. Nerguti	Martini MK 25 - BMW	6'21''35		
5. Lapierre	Martini MK 28 - BMW	6'24''19		
6. Grand	Lola T 298 - BMW	6'24''64		
7. Anne Bavérey	Ralt RT1 - BMW	6'26''83		
8. Damaisin	Ralt RT1 - BMW	6'36''77		
9. Casciaro	Osella PA 5 - BMW	6'50''08		
10. Magnan	Chevron B37 - Ford	6'50''65		
12. J.-M. Almeras	Porsche 935 A5	6'57''85	3'27''80 + 3'30''05	1 <sup>er</sup> Gr.5
13. Goering	BMW M1	7'07''12	3'32''77 + 3'34''35	1 <sup>er</sup> Gr.4
21. Guillot	Porsche 930 TC	7'34''13	3'46''92 + 3'47''21	1 <sup>er</sup> Gr.B
29. Brazey	Talbot - Lotus	7'44''54	3'52''34 + 3'52''20	1 <sup>er</sup> Gr.2
36. Dosières	Escort 2000 RS	7'51''47	3'56''11 + 3'55''36	1 <sup>er</sup> Gr.1
50. Vuillermoz	BMW 323	8'12''71	4'06''21 + 4'06''50	1 <sup>er</sup> Gr.N