



# ***Xiberras bat les***





brusquement au contrôle de son pilote et arrachait deux demi-trains contre un muret. Apparemment, un extincteur mal arrimé avait déséquilibré la voiture en se décrochant.

L'infortune de Tarrès augmentait dramatiquement l'enjeu de la lutte que se livraient derrière lui Ch. Debias (Martini F2) désormais chef de file de l'écurie Yacco et Xiberras, auteur de nouveaux exploits sur sa Lola groupe 6 rendue plus compétitive par le fait que, contrairement aux monoplaces, le règlement ne lui a pas imposé d'alourdissement par rapport à l'an passé.

« J'ai dû raccourcir mon rapport de 5<sup>e</sup> » confiait le Nancéen qui se plaignait en outre d'un excès de sous-virage de sa monoplace, et avait une demi-seconde à remonter sur la Lola au cours de la seconde montée.

Sentant la victoire à sa portée, le Marseillais se surpassa au cours de la seconde, abaissant de près de 3'' son record de l'année précédente, malgré les quelques gouttes de pluie rencontrées sur le haut du parcours. Cet exploit lui valait une victoire historique dans la mesure où il faut remonter assez loin pour retrouver trace d'un prototype devant les monoplaces dans une course du championnat de France. Peut-être un peu plus gêné par la pluie, Debias n'avait pu améliorer son temps, comme la plupart des pilotes de monoplaces.

Parmi celles-ci, un duel opposait pour la quatrième place derrière l'Osella de l'Italien Nesti, auteur d'un excellent retour, le champion espoir Nerguti à la championne Anne Baverey. En tête pour 4/100<sup>e</sup> à la première manche, cette dernière ne pou-

*Une grande première européenne pour G. Xiberras et sa Lola BMW.*

vait résister au retour du Provençal, qui a rejoint Xiberras au sein de l'équipe Carburol.

Si la course inaugurale de la saison 83 était marquée par l'absence des chevrons Damaisin et Lapiere, il faut saluer l'arrivée de nouveaux pilotes en F2, dont les débuts furent plus qu'honorables.

Souvent remarqué en monoplace 1600, le Hyérois Magnan vient de couronner une longue carrière d'amateur en rachetant à Fred Stalder la Martini pilotée par Sourd en 1982. Son expérience de la monoplace lui fut précieuse pour devancer le Clermontois Vidal vu l'an dernier sur un prototype Lola-Roc, qui étrennait la Martini avec laquelle Tarrès conquiert le titre la saison dernière.

Quant à Castellana, le troisième nouveau-venu en F2, il choisit comme à son habitude une voie originale en optant pour une A.G.S.

« Je cours en monoplace depuis sept ans, mais je n'ai jamais eu de Martini. Au moins, on ne peut pas dire que je vais copier sur les autres pour trouver les réglages de ma voiture » confiait plaisamment le jeune Aixois.

Faute de groupe 5, désormais banni des compétitions, l'Allemand Stenger a transféré sa Capri turbo en groupe 6, sans grande illusion sur ses chances face aux barquettes sport, mais très conscient que l'impact de ce monstre sur les foules reste suffisamment important pour attendre encore avant de le mettre au musée.

## monoplaces

**Marcel Tarrès ne semblait pas avoir d'adversaire capable de lui barrer la route lors de cette première manche du championnat, mais la malchance s'est révélée plus coriace que ses rivaux.**

par J.-P. CALMUS

**A**près le retrait de Marc Sourd et de l'équipe officielle Yacco, on voyait mal qui pourrait donner la réplique au champion 82, dont la nouvelle Martini-BMW aux couleurs de Motul et Primagaz, flanquée de sa sœur jumelle confiée à Anne Baverey, semblait avoir le vent en poupe lors des essais.

« Les deux voitures, que j'ai montées moi-même pendant l'hiver, n'ont malheu-

reusement pas assez roulé pour être tout à fait au point, mais elles me semblent très saines dans leur comportement. Evidemment, la seule façon de juger est de les piloter en compétition, ce que nous n'avons pas encore pu faire » confiait le champion avant les essais.

Effectivement, avec 5 secondes d'avance sur Xiberras, les résultats de ces derniers permettaient à Tarrès de voir venir sans trop prendre de risques. Malheureusement, un grain de sable allait faire gripper la belle mécanique : à mi-parcours de sa première montée, la monoplace échappait

C. Debias (Martini BMW) vainqueur en monoplaces.



Bavery-Tarres : battus et abattus.



M.Nesti-Stenger : battus mais souriants.



## Xiberras en balance

**L**a pesée, devenue rituelle en fin de course, a donné lieu à Ampus à maintes discussions lorsqu'on s'aperçut que quelques leaders, et non des moindres, avaient du mal à atteindre les minima réglementaires, notamment Xiberras, vainqueur du scratch, Nesti troisième, Aguzzi, 17<sup>e</sup> sur une Martini F2, et Roy, le vainqueur du groupe N. Deux heures après l'arrivée de la course, les commissaires n'avaient pas encore fait connaître leur décision, d'autant plus difficile à prendre que, lors des pesées libres de la veille, la bascule avait déjà indiqué des résultats inférieurs de quelques kilos à l'attente des concurrents, ce qui avait amené Debias et Vidal, par exemple, à ajouter un peu de lest. Espérons que le doute qui malgré tout plane sur les mesures bénéficiera

aux concurrents... Affaire à suivre en tout cas !

Si sa victoire est confirmée, G. Xiberras sera l'auteur de la bonne opération du jour en empochant les 19 points de la victoire scratch au nez de tous les pilotes de F2, et surtout de Ch. Debias qui a manqué une bonne occasion d'exploiter une défaillance de Tarrès. Au-delà de ce que la victoire de Xiberras doit aux circonstances, il faut remarquer que son meilleur temps en course bat de plus de 3" le meilleur temps d'essai de Tarrès. Nul doute que le Marseillais ne soit avec son prototype une menace permanente par les meilleures F2 et ne puisse nourrir des ambitions pour le titre si la domination de Tarrès n'était pas aussi totale que prévu.

## CC AMPUS

Le Suisse Jeanneret et l'Allemand Goering, les deux pilotes de BMW M1 dont les démêlés avaient alimenté l'an dernier la chronique du championnat d'Europe, ont trouvé le moyen de se départager : le Suisse s'engage en groupe B tandis que son rival est resté en groupe 4. L'un et l'autre y triomphaient sans coup férir, non sans que l'on remarque les bons débuts de Michon sur une Porsche 930 turbo groupe B.

Sur une Escort 1800 Zakspeed (ex-Lorenian), le Niçois Deschamps s'imposait joliment en groupe 2 face à la BMW 320i 4 cylindres du team Pasquier pilotée par Vautain.

Il s'est passé beaucoup de choses en groupe A depuis un an, et ce n'est pas Bernard Degout, vainqueur à Ampus l'an passé sur une modeste Sunbeam de 140 ch, qui pourra dire le contraire. Au volant d'une BMW 323 ex-Hazard de 205 ch, le Lyonnais ne pouvait faire mieux cette année que quatrième. Les premiers rôles sont pourtant tenus par des BMW, mais il fallait cette fois les 300 ch du coupé 635 CSI que Duby partage en championnat d'endurance avec J.-L. Bos pour s'imposer.

Pour ses débuts sur une 528 I, Giovanni Rossi vendit chèrement sa peau alors que Vuillermoz, sur une voiture identique, terminait beaucoup plus loin, se plaignant du rendement de son moteur.

Surprises enfin en groupe N où les BMW 323 de Dosières et de Guillaumin (team Pasquier) déçurent un peu pour leur première sortie en restant très loin du temps établi sur une voiture du même type par Vuillermoz en 82. De là à penser qu'une Golf 1800 triompherait en pulvérisant le meilleur temps des modèles 82 de quelque 6 secondes, il y avait tout de même un pas que le Niçois Roy nous obligea pourtant à franchir, Dosières ne devant probablement sa seconde place qu'à l'élimination d'une seconde Golf tout aussi méchante aux mains du Dracénois Renoux. Mentionnons enfin, dans un groupe N en pleine expansion, le bon comportement des Alfa GTV6, notamment celui des Varois Montagny et Barthelemy, en soulignant le succès d'affluence et de participation de cette 19<sup>e</sup> édition d'Ampus, qui semble annoncer un renouveau prometteur dans la course de côte.

## CLASSEMENT

1. Xiberras (Lola T298-BMW), 6'11''02 (3'06''89 + 3'04''13), 1<sup>er</sup> Gr. 6 ; 2. Debias (Martini MK 28-BMW), 6'14''94 (3'07''30 + 3'07''64), 1<sup>er</sup> Gr. E ; 3. Nesti (Osella PA9-BMW), 6'28''89 (3'13''43 + 3'15''46) ; 4. Nerguti (Martini FL-BMW), 6'31''14 (3'15''69 + 3'15''69) ; 5. Anne Bavery (Martini FL-BMW), 6'32''42 (3'15''65 + 3'16''77) ; 6. Lacaud (Lola T298-BMW), 6'34''75 (3'21''47 + 3'13''28) ; 7. Magnan (Martini MK 31-BMW), 6'36''28 (3'18''81 + 3'17''47) ; 8. Vidal (Martini FL-BMW), 6'41''35 (3'21''20 + 3'20''15) ; 9. Casciaro (Lola T 298-BMW), 6'45''53 (3'23''24 + 3'22''29) ; 10. Castellana (A.G.S.-BMW), 6'52''36 (3'27''37 + 3'24''99) ; Goering (BMW-M1), 7'16''74, 1<sup>er</sup> Gr. 4 ; Jeanneret (BMW-M1), 7'22''41, 1<sup>er</sup> Gr. B ; Deschamps (Ford Escort 1800), 7'40''39, 1<sup>er</sup> Gr. 2 ; Duby (BMW 635 CSI), 7'42''07, 1<sup>er</sup> Gr. A ; Roy (Golf GTI 1800) 8'23''12, 1<sup>er</sup> Gr. N.