



**Redoutable, la GTI 1800 en groupe N ! Roy a surpris les 323i et autres Alfetta.**

vestir dans une vraie groupe 6, à l'avenir incertain.

En 1300, il y eut une compétition régionale entre la petite barquette Sib du Toulonnais Ricci et celle de son compatriote Mistre qui s'inclina de 3" après une lutte d'un très bon niveau.

Toujours aussi peu fourni, le groupe 4 avait le mérite d'une hiérarchie limpide : jamais la victoire de l'Allemand Goering et de sa superbe BMW M1 ne fit le moindre doute. Plus inattendue, et peut-être plus méritoire, fut la seconde place de son compatriote Rinne sur une antique Porsche 2,8 litres à carburateurs devant le « gentleman » Lucien Bec.

Il y eut un peu plus d'animation en groupe 2 avec un duel en tête entre le Niçois Deschamps, sur Escort 1800 et la BMW 320 du team Pasquier pilotée par Vautrin. Tout heureux de gagner 5" en ayant simplement changé les pneus de l'ancienne voiture de Lorenian, Deschamps conserva son avance malgré les bons débuts de son rival. Resté longtemps dans la grisaille, l'Allemand Stiller terminait fort et prenait la 3<sup>e</sup> place sur sa Talbot Lotus, coiffant les meilleures 1300 qui s'étaient pourtant livrées une lutte échevelée. Roger Lhermet, le favori logique de cette catégorie, pensait bien avoir du fil à retordre face aux meilleurs régionaux, d'autant qu'il étreignait une Rallye 3 reconstruite à la hâte après son crash d'Allègre. C'est pourtant des Skoda venues de Tchécoslovaquie que vint la menace la plus pressante, et en particulier du coupé 130 piloté par l'excellent Michl. Devancé de quelques centièmes, Lhermet dut réaliser un petit exploit pour inverser les positions et obtenir une courte victoire. Chez les régionaux, Gambro et Zaina se classaient aux places d'honneur sur leurs Rallye 3.

Comme en groupe 4, les positions furent tôt acquises en groupe B, avec un leader incontesté en la personne du Suisse Jeanneret. Après avoir un peu dégonflé sa

BMW M1-Heidegger anciennement aux normes du groupe 4, ce fidèle du championnat d'Europe survola la situation, se montrant presque aussi rapide que son « ennemi » Goering dont il est maintenant séparé. A défaut de présence directe des frères Alméras, dont le programme sera cette année axé sur les circuits, deux de leurs clients étreignaient d'impressionnantes 930 turbo. Michon, sur la voiture destinée à Jacques Alméras pour le Monte-Carlo, fit d'excellents débuts en prenant un net ascendant sur Trameson. Au sortir d'une saison en circuit, ce dernier n'a pas encore repris le rythme de la côte, au point qu'il dut laisser la troisième place au régional J.C. Sola, dont la R5 Turbo est loin d'avoir la même puissance. Plus qu'à l'aise en 1600, Dorche parvint à hisser sa Visa 1440 jusqu'à la cinquième place du groupe. La victoire de Duby en groupe A ne fut pas aussi facile que prévu

malgré les 300 ch du coupé 635 dont il partage le volant avec J.L. Bos en championnat d'Europe des circuits. Ce dernier programme étant prioritaire, il n'était pas question de modifier complètement la voiture pour les trois côtes du championnat d'Europe courues en France que Duby disputera à son volant. Aussi ce dernier dut-il s'employer pour préserver un mince avantage sur la 528 de Rossi, très entreprenant pour le début de sa saison européenne.

Aux prises avec un moteur à l'alimentation dérégulée, Vuillermoz ne put se mêler à ce concert sur sa propre BMW 528 et dut se contenter de temps à peine meilleurs que ceux de Degout, dont la BMW 323 est beaucoup moins puissante. « *Je pensais faire plus de misères aux 528* » avouait le vainqueur du groupe A de l'année précédente « *mais je n'arrive pas à freiner aussi tard que j'en ai envie. De toute façon, Rossi est bien au delà du temps que je m'étais fixé. Pour aller les chercher, il me faudra des courses moins rapides qu'ici.* » La classe 1600 qui fournissait le vainqueur du groupe au début de la saison dernière au terme d'empoignades entre Golf et Sunbeam, était déjà bien éclipsée. La victoire de Deybach, qui surclassait nettement sur sa Golf celle de Millot, n'en était pas moins belle. Seul survivant des superbes pelotons de Rallye 3 des saisons passées, Jourdan remportait sans coup férir la classe 1300 pendant que Mezières (Opel GTE) et Mautner (140 ZS) s'imposaient respectivement en 2 L. et en 1300. Après une année d'observation, le groupe N semble promis à un beau succès de participation, si l'on en juge d'après le plateau réuni à Ampus. Les voitures de plus de 2 litres y tenaient la vedette avec un trio de BMW 323 (Dosières, Augias et Guillaumin) opposé au même nombre d'Alfa GTV 6 dont celles de Barthélémy et Montagny soutenues par le



**Une épreuve nationale, réservée aux groupes S, doublait l'épreuve internationale. Jean Claude Gas, avec sa Porsche 3L, s'imposait sans difficulté devant les Alpine de Boret (1600) et Zangarelli (1800), entre lesquelles s'intercalait la magnifique 4CV Proto 1300 de Marquès.**

## Formule 2 : vieilles tiges et jeunes pousses

Si l'on déplorait l'absence à Ampus des chevronnés Lapiere et Damaisin, dont la bonne humeur et l'esprit véritablement amateur manqueraient à l'ambiance des parcs fermés si leur absence se prolonge, on pouvait se réjouir de l'entrée en scène de nouveaux venus. A part Nerguti et Anne Baverey, les cinq dernières années n'ont guère vu de nouveaux pilotes accéder à la F2 et c'est sûrement la première fois que l'on en voit trois débiter simultanément à la première course de la saison. Souhaitons donc un beau parcours à Castellana, Magnan et Vidal.

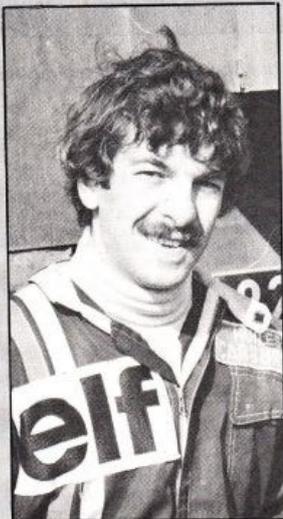
Ce dernier, avec qui vous pouvez faire ample connaissance dans le présent numéro, nous a fait part de ses premières impressions au terme des essais : « *Cette voiture est telle que Tarrès l'a pilotée l'an dernier. Par rapport à ma Lola-ROC de 1982, je n'éprouve pas une sensation de puissance plus grande, mais les reprises sont nettement plus franches. Malheureusement, mes essais à Lédenon ont été stoppés au bout d'un tour par une panne d'injection et je dois me lancer dans l'inconnu avec une voiture toute nouvelle pour moi. J'ai déjà vu qu'elle réagissait vivement mais sainement, mais par contre, il n'est pas question pour moi de passer au maximum dans les courbes rapides du haut du parcours.* »



**Henri Paul Magnan.**

Maraîcher près d'Hyères, Henri-Paul Magnan est d'une dizaine d'années l'aîné de Vidal. Plus qu'un point de départ, l'accession à la F2 représente pour lui le couronnement d'une carrière d'amateur commencée il y a 10 ans et riche de quelque 110 victoires de classe. Renault 8, Rallye 2 et berlinette Alpine lui ont valu les premières avant qu'il ne passe à la mono-

place en 1978. A.G.S. Renault 1300, puis Chevron-Ford 1600: Henri-Paul a gravi méthodiquement tous les échelons avant de conclure en rachetant à Stalder la Martini que pilotait l'an dernier Marc Sourd, où le moteur ROC a simplement fait place à un BMW. Il a reçu, de l'office de tourisme de la ville d'Hyères, une aide qui lui permettra, au fil de sa saison, de faire connaître une région qui brille par son soleil et son sourire. On ne saurait trouver meilleur ambassadeur!



Alain Castellana

Tout différent est le chemin qui conduisit Alain Castellana dans le baquet d'une F2. Agé de 31 ans, cet Aixois au modeste budget d'agent de l'E.D.F. construisit lui-même sa première voiture en 1976. « C'était déjà une monoplace, et je n'ai jamais piloté autre chose depuis. Cette première voiture a été suivie d'une AGS à moteur Renault 1300, puis par une GRAC à moteur 1300 Ford avec laquelle les résultats se sont améliorés. L'année dernière, je suis passé à la March, avec l'aide de mon sponsor A.G.T. qui m'a permis cette saison de franchir le dernier pas. Si je n'ai jamais eu la voiture de tout le monde, ce n'est pas par originalité mais pour des raisons d'opportunité. Ainsi ai-je trouvé auprès de M. Jullien, le constructeur de cette F2 pilotée anciennement par Dalles, des facilités que je n'aurais sans doute pas eu ailleurs, notamment pour le prêt de pièces de rechange que je ne paie que si je les utilise. Etre dans une F2, c'est pour moi la récompense de sept années de travail. Maintenant, il s'agit de trouver à en tirer le meilleur parti. Comme je n'ai personne sur qui copier, je ne peux compter que sur moi-même mais jusqu'à présent, cela ne m'a pas trop mal réussi. »

J.-P. C.



Jean Claude Sola sur une R5 Turbo de série prêtée par un ami pour le spectacle.

comité des vins de Provence. Les plus grosses cylindrées allaient pourtant subir la loi des nouvelles Golf GTI à moteur 1800. Dès les essais, c'est le grand espoir régional Renoux qui signait le meilleur temps devant la Fiat Ritmo de Gomez. Ces deux leaders éliminés, l'un sur touchette, l'autre sur un accrochage routier, c'est le Niçois Roy qui prenait le relais pour l'emporter sur une autre Golf 1800, gagnant près d'une seconde au kilomètre sur le meilleur temps en 1600 de l'année précédente! Si les golf ont fait mieux que ce qu'on attendait d'elles, c'est exactement l'inverse pour ce qui est des BMW 323 qui restèrent loin du temps record de Vuillermoz. Certes, les échappements libres n'étaient plus autorisés cette année, ce qui entraîne un surcroît de poids et fait perdre un peu de puissance. N'empêche que Dosiers peut s'estimer heureux de sa seconde place et devra encore affûter ses armes pour réaliser ses objectifs. Sur une voiture apparemment encore plus proche

de la série, Robert Augias, pour sa 18<sup>e</sup> participation à Ampus, ne put faire mieux que s'intercaler au milieu des deux Alfa « viticoles » dont les pilotes avaient gardé les idées claires! On se bousculait en classe 1600 où les pilotes de Golf trouvaient sur leur chemin un nombre égal des toutes nouvelles Escort RS 1600i. Intrinsèquement mieux armées, ces dernières ont encore besoin de mise au point en compétition pour concrétiser leur potentiel. Aussi les concurrents du challenge Ford concessionnaires, dont Gilles Greuet fut l'un des inspirateurs, ne purent-ils encore se mettre en vedette, occupés qu'ils étaient à découvrir des voitures dont la plupart venaient de prendre livraison. C'est néanmoins une Escort, pilotée par Arnaud qui réussissait à prendre, de quelques centièmes, le meilleur sur les Golf des Lyonnais Peslin et Vallon.

Jean-Paul Calmus  
Photos R. Alezra,  
Morelli-Berthier, F. Rolland

#### Fiche technique

19<sup>e</sup> édition les 26 et 27 mars 1983. 1<sup>re</sup> épreuve du championnat de France de la Montagne, 1<sup>re</sup> épreuve également du championnat d'Europe. Organisée par l'ASA Draguignan-Verdon. Ouverte aux groupes N, A, B, 2, 4, 6, E. Épreuve nationale: groupe S. Longueur: 5,56 km. Dénivellement: 377 m. Pente moyenne: 5,56%. Départ sur CD 49 au P.K. 0,4. Arrivée sur CD 49 au P.K. 7,2. Situation géographique: à la sortie nord-est de Draguignan (83). Participants: 147. Classés: 118. Montées officielles: 2 aux essais, 2 en course (temps des 2 meilleures montées additionnés). Conditions atmosphériques: mistral aux essais, nuageux en course mais route sèche. Engagement: 500 F (400 national). Prix: 75.000 F distribués au total (8.100 F en national). Environ 7.000 spectateurs. Record: 2'59"19 par M. Sourd (Martini-Roc) en 1981.

#### Palmarès des 10 dernières années

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. Deblas (Ralt RT1-BMW) 6'15"89 (3'09"01 et 3'06"88) - 1979 M. Marners (March 762-BMW) 6'10"09 3'04"66 et 3'05"43 - 1980 M. Marners (March 782-BMW) 6'08"47 (3'01"78 et 3'06"69) - 1981 M. Sourd (Martini MK 31/Roc-Roc) 6'00"32 (2'59"19 et 3'01"13) - 1982 M. Tarrès (Martini FL-BMW) 6'01"29 (3'01"45 + 2'59"84).

#### Classement scratch

1. G. Xiberras (Lola T298-BMW) 6'11"02 (3'06"89 + 3'04"13) (1<sup>er</sup> groupe E) - 2. C. Deblas (Martini MK 28 BMW) 6'14"94 (3'07"30 + 3'07"64) (1<sup>er</sup> groupe E) - 3. M. Nesti (Osella PA 9 - BMW) 6'28"89 - 4. N. Nerguti (Martini FL-BMW) 6'31"14 - 5. A. Bavey (Martini FL-BMW) 6'32"42 - 6. D. Lacaud (Lola T298 - BMW) 6'34"75 - 7. H.P. Magnan (Martini Roc-BMW) 6'36"28 - 8. S. Vidal (Martini FL-BMW) 6'41"35 - 9. Casciaro (Lola BMW 1600) 6'45"53 - 10. A. Castellana (AGS-BMW) 6'52"36, etc.  
Voir classements complets des groupes p. 130-131.

## VALFLAUNÈS

### Delmouly: singing in the rain

Il souffrait bien un peu de la concurrence d'Ampus, le plateau de cette 9<sup>e</sup> course de côte de Valflaunès. Toutefois, de là à penser qu'une ancienne — mais très belle — berlinette Alpine l'emporterait, il y avait un pas difficile à franchir. Pensez, on comptait tout de même 4 F2 au départ...

Dimanche 27 mars: le vent froid qui depuis trois jours avait repeint le ciel en bleu a cessé dans la nuit. Aussitôt l'armée des nuages en a profité pour regagner du terrain, et les essais débutent sous un plafond bien gris. Jean Lapierre a déclaré forfait et Albertini, sur sa March 772, signe le meilleur temps devant deux autres F2, celles de Regal et de Aubert. A la 4<sup>e</sup> place, on trouve l'Alpine de Delmouly, mais on n'y prête pas attention outre mesure. 14h15: la course vient de démarquer et quelques gouttes s'écrasent sur la campagne, bientôt remplacées par une bruine te-



Un scratch en national pour Delmouly, Impérial sous la pluie.