

## AMPUS Banco gagnant pour Xiberras

Marcel Tarrès n'a pas de chance à Ampus. Pour la seconde année consécutive, la victoire n'a pas voulu de lui. Nul doute qu'il ne soit resté le meilleur, mais cette course ne lui laisse guère la possibilité de le démontrer. Heureusement, il en reste bien d'autres, et Xiberras, qui n'a toujours pas trouvé de sponsor pour remplacer Carburol, avait tant besoin de cette victoire !

Les essais avaient confirmé ce que l'on pressentait depuis la fin de l'inter-saison. Jamais Marcel n'avait paru aussi fort face à ses concurrents. Encore n'avait-il même pas eu à utiliser sa dernière acquisition, une Martini MK 43 à effet de sol du type de celles que l'on peut voir en circuit. Malgré un moteur revigoré et un nouvel avant, Débias concédait plus de 7 secondes sur sa Martini MK 28 et laissait la seconde place au vaillant Xiberras, décidé à



Bloret, vainqueur du groupe S sur une 320/4 cylindres : un as du pilotage acrobatique.



Vuillermoz a gagné la première manche contre Doslères, mais il y a de la revanche dans l'air.

jouer le tout pour le tout pour se signaler à l'attention d'un éventuel sponsor. Faute d'y parvenir, il était résigné à cesser la compétition au lendemain d'Ampus. Da-

### Temps des essais

1. M. Tarrès (Martini T01-BMW) 3'06"11 (1<sup>er</sup> groupe E) - 2. G. Xiberras (Lola T 298 - BMW) 3'11"49 (1<sup>er</sup> groupe B) - 3. C. Débias (Martini MK 28 - BMW) 3'13"31 - 4. D. Boccard (Chevron B 42 - BMW) 3'14"83 - 5. N. Nerguti (Martini MK 37 - BMW) 3'21"76 - 6. R. Simonetti (Martini MK 29 - BMW) 3'23"81 - 7. H.P. Magnan (Lola T 298 - BMW) 3'24"71 - 8. A. Baveray (Martini T 02 - BMW) 3'25"02 - 9. S. Vidal (Lola T 298 - BMW) 3'26"22 - 10. A. Castellana (AGS JH 16 - BMW) 3'31"49... 15. R. Michon (Porsche 930 Turbo) 3'48"14 (1<sup>er</sup> groupe B)... 17. H. Vuillermoz (BMW 528 i) 3'48"21 (1<sup>er</sup> groupe A)... 41. A. Girard (VW Golf GTI) 4'17"22 (1<sup>er</sup> groupe N), etc.  
Groupe S : 1. J.L. Raboul (Porsche 935 3.2 L Turbo) 3'48"30, etc.

niel Boccard, pour sa première participation à l'épreuve, signait d'entrée un étonnant quatrième temps sur sa Chevron B 42 déjà plus très jeune et se plaçait en tête des prétendants à la deuxième division. Il allait malheureusement être victime de sa fougue, endommageant très sérieusement sa voiture au second essai. Voilà qui risque de contrarier ses légitimes ambitions en l'éloignant quelque temps du championnat. Nerguti, qui bénéficie toujours du soutien de Carburol à titre privé, connut quelques problèmes sur la nouvelle monoplace qu'il a montée avec ses trois frères pendant l'hiver. Il dut se contenter du cinquième temps des essais, devant le Bastiais Simonetti, qui en verra encore deux ou trois fois sur le continent jusque fin mai.

C'est une route détrempée par la pluie de la nuit qui attendait les concurrents pour les essais libres du dimanche matin. Tarrès avait bien envie de faire une montée-démonstration sur sa nouvelle voiture mais le collège des commissaires techniques lui refusa cette possibilité en faisant valoir que la voiture n'avait pas passé le contrôle technique. Le règlement c'est le règlement, et tant pis pour le spectacle ! Que serait-il advenu si Tarrès était alors monté avec sa voiture de réserve au lieu de celle de course ? Toujours est-il qu'il se fit piéger dans un freinage non loin du sommet. Le parcours avait été gratifié d'un nouveau tapis d'enrobé, ce qui est bien, mais il avait été posé trois jours avant la course. A la première pluie, il offrait à peu près la même adhérence qu'un tapis de givre.

« Rien qu'à entendre arriver Marcel, j'ai su qu'il ne passerait pas et j'ai demandé aux commissaires qui voulaient dégager ma voiture de se mettre à l'abri », expliqua plus tard Xiberras dont la Lola avait tiré tout droit une minute plus tôt au même endroit. Pour lui, les dégâts se limitaient à un triangle avant faussé, mais Marcel avait davantage de travail pour remettre sa Martini en état, si bien qu'il était tout juste prêt deux heures plus tard à l'appel de la première montée de course. Deux roues ayant souffert dans la touchette, il lui était devenu impossible de passer rapidement des « slicks » aux « pluie ». Aussi avait-il misé sur les slicks, voyant la route sécher progressivement. Il s'en fallut de quelques minutes que le calcul fût bon car la pluie reprit de plus belle juste avant son départ. Tous les leaders se ruèrent sur les pneus pluie, à l'exception de Marcel, piégé en slicks.

« Malgré tout, la voiture n'allait pas trop mal, mais je me suis vrai-

ment méfié vers le haut en voyant les gerbes d'eau que les roues commençaient à soulever. Malgré cela, j'ai failli ressortir au même virage que tout à l'heure. En passant j'ai vu que Débias et Nerguti s'y étaient fait piéger à leur tour ». Tous ces incidents avaient bien dégagé la route du succès pour Xiberras, qui venait de signer le meilleur temps de cette manche. A moins de 3", Tarrès avait bien limité les dégâts et pria pour que la route sèche l'après-midi, alors que Xiberras implorait le déluge ! C'est ce dernier qui fut exaucé et, si Tarrès grapilla quelques centièmes malgré la pluie, se montrant de loin le plus rapide de la seconde manche, ce fut insuffisant pour battre le temps réussi le matin par Xiberras. Marcel aurait encore pu gagner au temps cumulé des



En bon artisan de la course de côte, Débias fait tout lui-même.

## Groupe N : faut-il revenir aux racing ?

La grande nouveauté de l'année en groupe N ne venait ni des pilotes ni des voitures mais simplement des pneumatiques. Pour la première fois, les racing sont interdits au profit de pneus à sculptures homologués pour un usage routier. Proposée pour les rallyes et étendue à la côte par souci d'harmonisation du matériel, cette mesure bien intentionnée visait à épargner aux caisses « de série » les contraintes destructrices que leur font supporter les slicks à gomme super-adhérente. Le hic, c'est que la fédération ne l'a finalement pas adoptée en rallye mais seulement en côte, ce qui est tout simplement une absurdité. Comment prétendre qu'une voiture souffre plus en 5 ou 10 km de course de côte qu'en 500 ou 1 000 km de rallye ? Et qu'on ne nous parle pas d'économie : un Pirelli P 7 ou un Michelin MXV coûtent au moins aussi cher qu'un racing pour une longévité bien moindre en compétition. Quant à la sécurité et à l'agrément de pilotage, ils sont loin d'y avoir gagné. Roland Augias, qui en sera bientôt à sa vingtième participation à Ampus, était incapable de contrôler sa BMW 323 chausmée en P 7. Quant à Bernard Degout, sans incriminer véritablement ses pneus, on peut penser qu'il aurait eu de meilleures chances de contrôler sa glissade ou d'accompagner son tête-à-queue si son Alfa avait été chausmée en racing dont le pilote connaît depuis des années le type de réactions.

J.-P. C

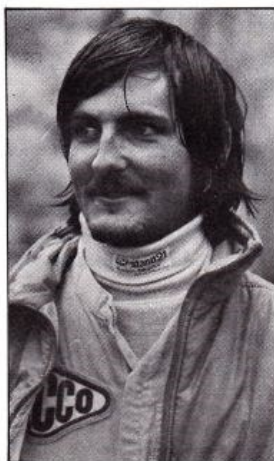
deux montées mais, pour la première fois depuis de nombreuses années, Ampus ne comptait plus pour le championnat d'Europe et avait en conséquence abandonné le classement par addition des deux temps pour ne retenir que la meilleure des deux montées. Tout comme les organisateurs, Tarrès payait ainsi assez cher les mauvaises conditions atmosphériques et les temps difficiles qui les avaient amenés, par économie, à renoncer à la présence des concurrents étrangers. Parmi les écopés du matin, seul Nerguti parvint à refaire surface pour prendre la cinquième place derrière Anne Baveray alors que Debias restait pour la seconde fois en rade à cause d'une crevaison. Pour l'équipière de Tarrès, cette quatrième place était plutôt inespérée la veille, tant le comportement de sa Martini lui semblait incertain. Non contente de savoir piloter, Anne progresse à grands pas dans le domaine de la mise au point. Bien que débarrassée de la menace de Bocard, elle ne parvint pas à obtenir la victoire en seconde division. L'obstacle restant sur sa route avait pour nom Vidal. On se souvient que le Clermontois avait commencé juste un an plus tôt au volant de la

Bref, cette nouveauté semblait bien avoir fait l'unanimité des concurrents contre elle. On ne peut même pas dire qu'elle permette de réduire l'équipement à un seul train de pneus « tous temps » avec lequel le concurrent pourrait aussi bien circuler que courir. Tous les clients sérieux disposaient déjà d'un train à 80 % d'usure pour le sec et d'un autre à sculptures profondes pour la pluie. Verrons-nous bientôt apparaître les machines à user devant les camionnettes des marchands de pneus ? Enfin, la tentation est grande pour un manufacturier s'intéressant au marché sportif de couler une gomme tendre de type racing dans un moule de pneu homologué route. Michelin n'avait rien fait d'autre il y a quinze ans avec le XAS « formule France ». Un pneu proposé en 15 pouces par Yokohama éveillait à Ampus déjà bien des soupçons tant son aspect faisait penser à un slick retaillé. Pourtant, duromètre à l'appui, il se révéla conforme aux normes des pneus routiers. Il y a cependant gros à parier que les choses n'en resteront pas là. Aussi la sagesse consisterait-elle sans doute à rendre la liberté de choix aux concurrents du groupe N avant que tout ne dégénère. Cela n'empêcherait d'ailleurs pas ceux qui le désirent de participer aux challenges spéciaux du type « Pirelli-Motorac-Echappement », réservés précisément aux pilotes renonçant aux racing. C'est la santé et peut-être même la survie du groupe N qui sont en cause !

F 2 rachetée à Tarrès mais avait dû, faute de moyens, se rabattre par la suite sur un proto à moteur 1600. Cette fois, il repart à l'échelon supérieur sur la Lola ayant appartenu à Bonnet, équipée d'un moteur BMW 2 litres. « Un proto convient beaucoup mieux à un amateur qu'une F 2. Cette Lola est une voiture construite à l'origine pour des courses d'endurance. Tout est plus fortement dimensionné que sur une monoplace. Cela se paie par un poids beaucoup plus élevé, mais la maintenance est aussi plus légère. Sur une F 2, au contraire, tout se desserre et beaucoup de pièces cassent. C'est ce qui m'a découragé l'an dernier ». Vidal retrouvait en groupe 6 sur son chemin un autre transfuge de la F 2 en la personne du Hyérois Magnan, à qui les déboires rencontrés la saison dernière sur la Martini rachetée à Stalder avaient bien failli faire perdre le sourire. Heureusement, l'ancienne voiture de Grand devrait se révéler beaucoup plus docile entre ses mains. Bien qu'assez nettement battu par Vidal, sans même parler de Xiberras, Magnan a retrouvé le plaisir de piloter, se montrant plus rapide que

le Clermontois tant que la route resta sèche. C'est devant un très grand Vidal qu'il dut céder sous la pluie. De nombreuses luttes intenses basculèrent d'ailleurs totalement lorsque la pluie survint. Ainsi vit-on Bremond, sur une Martini à moteur Ford 1600, devancer aux essais celle de l'ultra-rapide Ruggeri, avant d'être distancé sur le mouillé. Les barquettes 1300 de Ciravegna et Parent, à la lutte aux essais dans la même seconde que la monoplace de Fogliarini, se départagèrent également sous la pluie. Parent sachant tirer alors un bien meilleur parti de sa Simkit. Il termina même très près de De Martis, reparti pour une nouvelle saison sur sa fidèle Grac à moteur Renault, quasiment seule survivante en classe 1600. Changement de saison dans la continuité en groupe B où les Porsche Almeras de Michon et Trameson se retrouvent face à face. Toutes deux disposent d'un

moteur turbo amélioré et d'une nouvelle barre avant réglable depuis l'habitacle. Trameson attendait beaucoup de cette confrontation qui malheureusement tourna court lorsqu'il tomba en panne d'embrayage. Dès les essais, il semblait cependant que Michon allait prendre le large, battant d'environ 3" son meilleur temps de l'année précédente. On avait un œil sur la R5 turbo « Tour de Corse » de Paquet mais elle connut beaucoup de problèmes de mise au point. Son pilote ne put qu'égaliser le temps signé l'année précédente par Sola sur une voiture pratiquement de série, disposant de près de 100 ch de moins. Paquet parvint tout de même à contenir le retour du pilote local Vantaggi, dont la menace se précisa sous la pluie. En groupe A, le coupé BMW 635 de Duby retrouva sur sa route les deux mêmes 528 que l'année précédente, à ceci près que Dosières avait succédé à Rossi dans



## Girod : l'espoir qui venait du froid

« Dites ! Voulez-vous vérifier le premier temps d'essai de la Golf numéro 135 ? 7" plus vite que Renoux qui connaît Ampus comme sa poche, c'est trop beau pour être vrai, de la part d'un inconnu... ». Pourtant ça l'était et, à voir passer Alain Girod à la montée suivante, tout s'expliquait. Sobriété du style, finesse des des trajectoires, tout portait la marque des futurs champions. D'ailleurs, le jeune Jurassien confirma en course en rattrapant avec brio sous la pluie battante un mauvais choix de pneus fait à la première montée au cours de laquelle presque tous les pilotes avaient réalisé leur meilleure performance. « Sur le sec aux essais, j'avais des P 7 usés à 80 %. Ce matin, sous la pluie, je suis passé aux Michelin MXV que je croyais les meilleurs dans ces conditions. Aux essais libres, j'ai fait un tête-à-queue. Ensuite, j'ai essayé

d'être propre, mais Renoux, qui avait des P 7 neufs, est allé plus vite que moi. J'ai donc racheté en catastrophe quatre P 7 assez récents ».

Résultat : 3 secondes gagnées malgré la pluie battante par rapport au temps du matin et une victoire pour 60 centièmes devant Renoux pour sa première course inter. Pas mal pour un pilote qui n'était jamais sorti de sa région.

« J'ai acheté la voiture d'occasion il y a 15 jours. A part les amortisseurs, elle est encore de série, mais comme je veux faire toutes les courses du championnat, il va falloir que je passe chez le préparateur, comme tous les autres ».

— Quelle est ton expérience jusqu'à présent ?

« L'an dernier, je faisais des rallyes régionaux chez moi, dans le Jura. J'habite près de Mouthe, à 25 km de la Suisse. J'y travaille d'ailleurs comme charpentier. Jusqu'en début d'année, je courais en groupe A avec une Golf 1600 de série juste équipée d'un pont court ».

— Comment as-tu préparé ta course d'Ampus ?

« Je suis venu avec les MXV montés sur l'auto, les quatre P 7 à l'intérieur et une toile de tente qui est installée dans le parc. (N.D.L.R. : en fin d'après-midi, la pluie l'avait transformée en infâme bourbier). Pas question avec mes finances de m'offrir une remorque et une tractrice, encore moins l'hôtel. Il ne faut surtout pas que je casse : l'auto doit me ramener chez moi et je n'ai pas un sou d'avance. C'est un copain qui m'a avancé de quoi acheter les P 7 aujourd'hui ! ».

Grâce à une victoire en groupe N arrachée de justesse, voilà au moins un retour assuré et un ami complaisant remboursé. Puisse-nous revoir souvent Alain Girod. Ce charpentier est du bois dont on fait les champions !



**Sichler parviendra-t-il à reprendre en groupe A le flambeau laissé vacant par Daybach et Millot ?**

le baquet de l'une d'elles. Vuillermoz a repris le volant de la sienne avec un budget « de crise ».

« On a juste refait la décoration et remis des pneus. Haribo a pratiquement coupé tous les crédits publicitaires pour investir dans l'usine. La voiture est restée à ma disposition mais le budget d'entretien est assuré par le concessionnaire de Manosque, les Ets David. Pas question dans ces conditions de passer au coupé 635. De toute façon, je crois qu'il risque d'être vite dépassé en groupe A puisqu'il est question que la 505 turbo injection soit homologuée au 1<sup>er</sup> juillet. Dans ce cas, avec 350 ch, un couple phénoménal et un poids ne dépassant pas celui de nos 528, ce serait certainement l'arme absolue en côte. Danielson m'en avait proposé une pour le milieu de l'année. A 300 000 F pièce, ce n'est pas une mauvaise affaire... Encore faut-il les avoir, ce qui n'était pas mon cas ! ».

Avec un dixième le séparant de Dosières aux essais, la lutte s'annonçait encore très chaude. Malheureusement, elle tourna court par la faute d'un concurrent rattrapé qui bloqua Dosières au cours de la montée décisive. Duby ne put pas davantage disputer ses chances. Boîte cassée aux essais, il travailla dur à son remplacement depuis le dimanche matin et termina juste à temps pour disputer sous le déluge la seconde montée. Que pouvait-il faire de mieux qu'assurer la troisième place ? La lutte pour les accessits

est devenue plus ouverte depuis que les Golf de Millot et Deybach se sont retirées de la scène. Le premier dispute le critérium de production alors que le second a décidé cette année de se consacrer entièrement à son travail. Les Alsaciens Sichler et Tancrey avaient la dure tâche de les faire oublier. Sur une Golf extrapolée du groupe N et terminée deux jours avant la course, c'est Sichler qui parut le plus capable d'y parvenir bientôt en distançant nettement la jolie Sunbeam de Chassigneux.

Le groupe N est devenu plus ouvert depuis le passage de la catégorie supérieure de Dosières. De plus, il semble que l'interdiction des racing pénalise davantage les voitures puissantes et lourdes, comme en témoigne la médiocre performance d'Augias, sixième du groupe sur une BMW 323 pratiquement inconduisible. Degout, après avoir délaissé sa BMW groupe A pour une Alfa GTV 6 groupe N, avait bien des ambitions, mais il se laissa surprendre aux essais par le revêtement trop frais et termina sur le toit avant même d'avoir livré bataille.

Heureusement, la voiture est récupérable et était au départ du Col Saint-Pierre deux semaines plus tard. L'explication eut donc lieu en classe 2000 entre les Golf 1800 et les Ritmo 130 TC. On attendait beaucoup des régionaux Roy et Renoux qui avaient bien maltraité Dosières en 1983, mais le premier ne fut jamais à la

### Le dernier carré autour de Xiberras

La décision prise par l'écurie Carburol de mettre fin à ses activités a laissé Gérard Xiberras complètement désemparé, car elle est intervenue fin janvier, sans que rien ne permette de la pressentir. « Le patron était d'accord pour qu'on fasse le championnat d'Europe. Je m'étais rendu libre pour cela en quittant mon emploi. C'est Guy, le mécanicien de l'écurie, qui m'a annoncé que tout tombait à l'eau alors que je venais de partir pour Vars où Pierre Damaz m'avait pris comme moniteur à son circuit sur glace. Guy m'a dit qu'il fallait que je rapplique tout de suite pour acheter la voiture. Comme je n'avais pas l'argent disponible cash, j'ai demandé des facilités mais il n'y avait rien à faire. En réalité, c'est Guy lui-même qui a avancé le plus gros de la somme nécessaire sur ses propres économies ».

Pour Guy Falquet, qui vient d'être licencié par la société Carburol par suite de la fermeture du service compétition, la course est véritablement un métier. « Je suis originaire de la région d'Annemasse et j'ai travaillé pendant quatre ans chez Fred Stalder. C'est là que j'ai pour ainsi dire débuté. Puis, quand Marcel Tarrès a été second pilote chez Yacco en 1980, j'ai été son mécanicien et lorsqu'il est passé chez Carburol, quelques semaines plus tard, je l'ai suivi. J'ai d'abord travaillé pour lui chez Maublanc puis à Marseille lorsque toute l'écurie y a été transférée. Au départ de Marcel début 82, j'y suis resté à m'occuper uniquement de la voiture de Gérard. A la fin de l'année dernière, j'avais assez d'argent de côté pour commencer à construire ma maison, mais je

l'ai pris pour aider Gérard à racheter la voiture ».

Ce que Guy ne dit pas, c'est qu'il est aussi propriétaire à 50 % du moteur que Xiberras utilisait à Ampus. « J'avais été chargé de la vente de la voiture et devais toucher une commission. J'ai préféré récupérer les restes d'un moteur que Gérard avait explosé l'an dernier à Turckheim. J'ai un partenaire dans l'opération. C'est un autre ancien de chez Stalder avec lequel je vais m'associer pour monter à Annemasse mon propre atelier de course. Nous avons d'ailleurs en préparation un second châssis de Lola T 298 qui devrait servir de caisse de réserve pour Gérard ».

En attendant un éventuel sponsor, la Lola de Gérard est passée du garage des Ets Carburol au sous-sol de son pavillon. Comment sa femme prend-elle cet envahissement ? « Je pense que mon rôle est d'aider Gérard au maximum, que ce soit moralement ou matériellement. J'estime qu'il est normal qu'il ne reprenne pas du travail avant d'être fixé sur son programme de course de cette saison. Ce serait trop bête qu'il ne puisse pas courir par manque de temps disponible. C'est tellement rare aujourd'hui de voir quelqu'un animé d'une véritable passion et décidé à s'y consacrer à fond. Je crois que quand on aime une personne qui a cette chance, il faut se mettre aussi au service de son idéal ».

Ceux qui ont vu Gérard gagner à Ampus sur son superbe prototype pouvaient croire que derrière le talent du pilote, il n'y avait que de grosses ressources financières. En réalité, il y avait surtout la passion commune de trois personnes réunies par un même idéal. Une histoire d'amour en quelque sorte. Souhaitons-lui un « happy end ».

pointe du combat alors que le second se fit souffler la victoire par le jeune inconnu Alain Girod (voir encadré). En attendant mieux, Rossi avait pris la troisième place sur une Ritmo préparée par SJA Courses et louée au coup par coup. « Notre problème face aux Golf, c'est la motricité, et comme il n'existe pas de P 7 dans notre dimension, il s'aggrave encore un peu plus. A part ça, l'auto est bien. Naturellement, ça me fait redescendre par rapport à la 528 groupe A, mais il n'y a pas de sot métier. Quelle que soit la voiture, il faut en tirer le maximum et ce n'est jamais facile ».

Dès l'an dernier, les Golf 1600 avaient été surclassées à Ampus. Elles le furent plus encore cette fois. Leur meilleur pilote, l'Alsacien Schmitt, ne parvint qu'à la septième place, juste devant celle de Vallon.

« Je serais bien passé à la 1800 pour suivre Renck et continuer la guerre comme l'année dernière mais les finances n'ont pas suivi », commentait avec philosophie l'homme à la Golf vert pomme.

Enfin, tout comme celle de Rault en groupe A, la Samba de Thomas remporta la classe 1300 après avoir fourni un excellent spectacle.

Le groupe S a reçu cette année le renfort des anciens groupes 2 et 4, dont on a longtemps cru qu'ils continueraient à courir séparément en national mais se trouvent finalement jetés dans le même fourre-tout. « Je trouve un peu injuste de faire courir nos BMW groupe 2 avec des Alpine berlinette qui auront bientôt 20 ans », soulignait Pasquier. « On a un peu le sentiment de leur voler leur victoire. Je crois que nos voitures méritaient tout de même mieux que cela ! ».

Bioret en apportait la preuve en remportant la victoire au volant de la BMW 320/4 cylindres ex-Pasquier. Devancé sur le sec par la puissante Porsche turbo de Reboul, le Marseillais reprit l'avantage au terme d'une éblouissante démonstration de glissades sur le mouillé. Déjà second du même groupe S l'an dernier sur une Alpine 1600, il a confirmé un talent



**Vidal, l'homme des conditions difficiles, battit sous la pluie Anne Baverey et Magnan.**

prometteur. Reboul, le carrossier des frères Almeras, n'a peut-être pas fait le bon choix en remplaçant le moteur 3 litres de sa Porsche Silhouette par un 3,2 L turbo.

*« J'ai 340 ch mais beaucoup moins de souplesse et, par dessus le marché, la boîte 4 n'arrange rien, mais le pire, c'est que j'ai dû lester la voiture qui pèse 150 kg de plus que l'année dernière ».*

Troisième sur sa Scora 1800, le Parisien Carcreff est bien décidé à courir toutes les épreuves du championnat et attend une nouvelle voiture en cours d'année. Que sa Rallye 2 soit groupe 2 ou groupe S, Lhermet est toujours l'homme à battre en 1300. Le Lyonnais, qui a allégé au maximum sa voiture pendant l'hiver, n'a rien perdu de son coup de patte et disposa nettement de Gembro et Renzacci dont les Rallye 2 firent également très bonne impression.

*Jean-Paul Calmus  
Photos J.-L. Taillade*

#### Classement scratch

1. G. Xiberras (Lola T 298 BMW) 3'41"24 (1<sup>er</sup> groupe 6) - 2. M. Tarrès (Martini T 01-BMW) 3'43"37 (1<sup>er</sup> groupe E) - 3. Vidal (Lola T 298 BMW) 3'47"34 - 4. Mme A. Baverey (Martini T 02-BMW) 3'49"95 - 5. N. Nerguti (Martini MK 37-BMW) 3'50"42 - 6. M.-P. Magnan (Lola T 298 BMW) 3'51"02 - 7. A. Castellana (AGS-BMW) 3'54"24 - 8. A. Ruggeri

(Martini 1600 Ford) 3'54"33 - 9. H. Vuillermoz (BMW 528i) 3'56"85 (1<sup>er</sup> groupe A) - 10. F. Dosières (BMW 528i) 4'00"29, etc.

Voir classements complets des groupes p. 224-225

#### Fiche technique

20<sup>e</sup> édition les 31 mars et 1<sup>er</sup> avril 1983 - 1<sup>re</sup> épreuve du championnat de France - Organisée par l'ASA Draguignan-Verdon avec le concours de Nationale Groupe S. Ouverte aux groupes N, A, B, 6, E + S - Longueur : 6,8 km - Dénivellation : 377 m - Pente moyenne : 5,55 % - Départ sur CD49 ou P.K. 0,4 - Arrivée sur CD49 au P.K. 7,2 - Situation géographique : à la sortie nord-est de Draguignan (83) - Partants : 94 internation. - Classés : 68 internation. - Montées officielles : 2 aux essais, 2 en course (meilleur temps retenu) - Conditions atmosphériques : Beau temps aux essais. Pluie presque continue pour la course - Engagement : 450 F (nation.), 550 F (inter.) - Prix : 68 500 F (inter.), 8 200 F (national) distribués au total. Environ 2 500 spectateur. Record : 2'59"19" par Sourd (Martini-Roc) en 1981.

#### Palmarès des 10 dernières années

1974 : J. Mieusset (March 742-BMW) 3'16"2 (1 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. Deblas (Ralt RT1 - BMW) 6'15"89 (3'09"01 et 3'06"88) - 1979 : M. Mamers (March 762 - BMW) (6'10"09 3'04"66 et 3'05"43) - 1980 : M. Mamers (March 782-BMW) 6'08"47 (3'01"78 et 3'06"69) - 1981 : M. Sourd (Martini MK 31 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) - 1983 : G. Xiberras (Lola T 298 BMW) 6'11"02 (3'06"89 + 3'04"13).