

Echappement décembre 92 n° 290

Echos du parc fermé

● J. Luc et Patrice Pochon (Opel Ascona), après avoir travaillé dur à l'organisation (réussie) du rallye, ont été les premiers à abandonner... Moteur exposé au bout de 1 km !

● Rémi Tron (205 Rallye), re-navigué par sa tendre épouse Chantâââ, termine 2^e de classe. Il a, de suite, changé ses amortisseurs pour partir au Terre des Cardabelles. On respire quand ?

● Croyant avoir écopé de 30" de pénalité (poussette dans le parc), Féraud n'a plus attaqué Constant dimanche matin... Il a été tout déconfort lorsqu'il a appris que la pénalisation ne lui avait pas été comptée... Avec 5" d'écart, tout était possible !

● Arrivée de la 2^e ES, dimanche matin. Christian Bayle et J. Marie Bottero, comme deux gamins, sautent (au sens propre du terme) de joie en apprenant qu'ils font le 2^e temps derrière Brignol. Comme deux grands, ils ont fait la plus belle remontée du rallye. Bonheur sans pudeur d'un équipage que l'on aimerait voir plus souvent !

● « Le mino m'a cassé l'auto à la Durance, du coup, là, c'est moi qui conduit ! » C'est Gilbert Autran qui parle, mais le clin d'œil du « mino » Richard, en dit long sur la complicité familiale !

● Petit message personnel à Robert Hein, vice-président de l'ASA Manosque, et Pdt du PTS Manosque : « Tu préfères les chapeaux ou les casquettes ? »

COTE NATIONALE

DRAGUIGNAN-AMPUS

Christian Debias a relancé le palmarès d'Ampus, une épreuve au passé prestigieux qui va tout faire pour retrouver son lustre d'antan...

Les organisateurs ne cachent pas leurs ambitions d'accéder à courte échéance en 1^{re} Division, après le passage obligatoire en 2^e Div. l'an prochain. L'infrastructure déployée (160 personnes sur le terrain) et le beau plateau proposé pour une épreuve nationale, sont quelques-uns des éléments positifs de cette reprise. Le public n'a cessé, quant à lui, de vibrer pour l'haletante bagarre du scratch...

Vainqueur en 1978, puis second en 83, 85 et 86, Debias est donc revenu avec plaisir à Ampus. De fait, le Nancéen n'a pas fait dans la dentelle, s'octroyant avec panache les 3 manches de course ! Mais son succès a été incertain jusqu'au bout, en raison du sensationnel bras de fer que lui a livré Nerguti, le brillant leader des essais. Partant derrière son rival, Debias a dû en effet se surpasser à chacune de ses tentatives... Perturbé par des problèmes de pression d'huile et de boîte de vitesses, Nerguti a signé d'abord un modeste chrono de 1'45"50 puis un autre bien plus concluant de 1'42"65. Mais le lorrain a répliqué coup sur coup avec 1'43"21 et 1'42"47 ! Dès lors, il est clair que tout va se jouer dans l'ultime montée... Littéralement déchainé, Nani part le couteau entre les dents pour améliorer son meilleur temps de plus de 2" : 1'40"12 ! Dur, très dur, pour son adversaire... Extrêmement concentré, imperméable au monde extérieur, Debias « enroule » alors une montée de rêve pour signer un remarquable chrono de 1'39"76, et s'imposer à nouveau sur ce tracé, 14 ans après sa 1^{re} victoire ! Délirant. Pour sa 3^e course de l'année, Nerguti est donc tombé avec les honneurs. Mais sa nouvelle Martini risque de faire très mal l'an prochain... Belle prestation également de Ruggeri, leader en 1600 du groupe E,

malgré une 3^e manche totalement ratée (problème moteur). Contre-performance, par contre, de Gasquet peu satisfait de son BMW, et victime par ailleurs d'un spectaculaire tête-à-queue avec des pneus froids.

Superbe adversité dans le groupe C3 avec Petit, Parriaux et Bottero. Mais durant tout le week-end, personne n'a pu déloger Magnan de la 3^e place du général. Pour sa 20^e participation (sur 23 éditions) le Hyérois décroche donc une probante victoire en proto. Pignard (Ford RS 500) a bien sûr dominé de bout en bout le groupe A, régaland les spectateurs, mais Fournier ne démerite pas avec sa Lancia Integrale. Duel très chaud en 1300, qui permet à Casubolo (205 Rallye) de s'illustrer de peu devant Brémont (AX), l'homme qui a marqué le rallye de Bormes... Tout aussi terrible la bataille en 1600 : venu du Rhin, Fritsch (2'15"79) a amorti son déplacement en battant d'un souffle Courbon (2'16"01). Leadership inaccessible de L'Hermet (Scora) en groupe F qui a dompté toute la coalition locale. Mais bel exploit de Deschamp : après avoir cassé le pont de sa BMW, il a réussi à s'aligner dans la dernière manche pour terminer en dauphin ! Roméo (R5 atmo), Guiltonneau (Alpine) et Widenlocher (Rallye 2) repartent avec les honneurs. A noter la violente sortie de Castellani qui a détruit sa Rallye 2 contre un poteau EDF.

Otto Bruc engrange avec brio les succès en groupe N avec sa Sierra 4x4 qui fait merveille. Authentique perf de Renoux dans son jardin, avec sa R5 GT Turbo devant Astier (1^{er} classe 4), tandis que Mattei a encore « squaté » la classe 2 avec son AX... Enfin, après le Nice - Jean Behra, Albertini a de nouveau étonné avec sa petite 106 !

R. Alezra

Fiche technique

11 octobre. 23^e édition. Organisée par l'ASA DV à Dranguignan (83). Météo : alternance de nuages et soleil. 78 partants. 73 classés.



Classements

- Scratch
1. Debias (Martini MK 58B) 1'39"76 (1^{er} groupe D/E)
 2. Nerguti (Martini MK 60 BMW) 1'40"12 - 3. Magnan (Lola T298-BMW) 1'47"54 (1^{er} groupe C3)
 4. Petit (Toj) 1'49"02 - 5. Parriaux (Lola T298-BMW) 1'49"12 - 6. Ruggeri (Martini MK 31-Peugeot 16S) 1'51"17 - 7. Marcenaro (Martini MK 39) 1'55"35 - 8. Carbone (Ralt RT3) 1'56"17 - 9. Olivier (Martini MK 49) 1'56"81 - 10. Bottero (RDS-BMW) 1'56"85...
 14. Pignard (Ford RS 500) 1'58"37 (1^{er} groupe A)
 15. L'Hermet (Scora) 2'01"51 (1^{er} groupe F)...
 17. Otto Bruc (Sierra Cosworth 4x4) 2'03"48 (1^{er} groupe N)...
 68. Bruat (Honda CRX) 2'35"03 (1^{er} groupe B), etc.
- Groupe E
1. Debias 1'39"76 (1^{er} classe 3) - 2. Nerguti 1'40"12 - 3. Ruggeri 1'51"17 (1^{er} classe 2) - 4. Marcenaro 1'55"35 - 5. Carbone 1'56"17... 9. Ardissonne (Martini MK 37-Renault 1300) 2'01"65 (1^{er} classe 1), etc.
- Groupe C3
1. Magnan 1'47"54 (1^{er} classe 3) - 2. Petit 1'49"02 - 3. Parriaux 1'49"12 - 4. Bottero 1'56"85 - 5. Devaura (Arc) 1'57"62 (1^{er} classe 2)... 9. Loumi (Marcadier Barzo) 2'23"90 (1^{er} classe 1), etc.

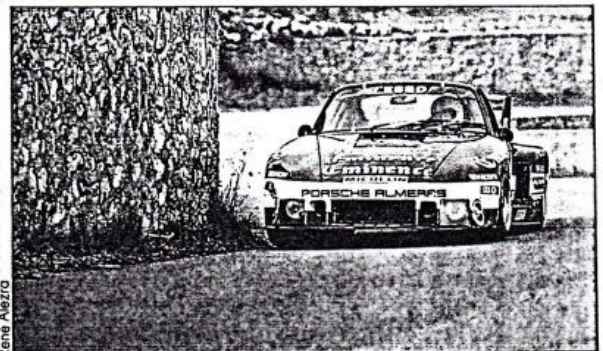
Nouvelle victoire de classe pour Albertini et la 106 !

- Groupe A
1. Pignard 1'58"37 (1^{er} classe 5) - 2. Fournier (Lancia Integrale) 2'07"59 - 3. Clément (Sierra Cosworth) 2'08"02 - 4. Casubolo (205 Rallye) 2'08"81 (1^{er} classe 2) - 5. Brémont (AX Sport) 2'09"22 - 6. Fritsch (205 GTI 1.9) 2'15"79 (1^{er} classe 3)...
 11. Guinet (Manta GTI) 2'56"84 (1^{er} classe 4) - 12. Francine Fritsch (Opel Corsa) 3'20"42 (1^{er} classe 1), etc.
- Groupe F
1. L'Hermet 2'01"51 (1^{er} classe 4) - 2. Deschamps (BMW 323i) 2'05"18 (1^{er} classe 5) - 3. Roméo (R5 atmo) 2'07"60 - 4. Zangarelli (Jidé) 2'08"35 - 5. Guiltonneau (Alpine A 110) 2'09"18 (1^{er} classe 3) - 6. Widenlocher (Rallye 2) 2'09"33 (1^{er} classe 2)...
 13. Calvat (Simca 1000) 2'21"54 (1^{er} classe 1), etc.
- Groupe N
1. Otto Bruc 2'03"48 (1^{er} classe 5) - 2. Renoux (R5 GT Turbo) 2'09"35 - 3. Astier (309 GTI) 2'13"66 (1^{er} classe 4) - 4. Gillet (Sierra Cosworth) 2'15"01 - 5. Dini (R5 GT Turbo) 2'17"35 - 6. Albertini (Peugeot 106) 2'17"40 (1^{er} classe 3), etc.

Ampus sort de l'oubli

Revoilà donc Ampus sur les rails, pour le plus grand bonheur des nostalgiques... et pour les plus jeunes qui peuvent désormais s'affronter sur un tracé de légende. Certes, le parcours est aujourd'hui sévèrement amputé (passant de 6,8 km à 4,1 km) en raison de l'urbanisation : le départ a lieu maintenant bien après le fameux hameau de Lentier, immortalisé en NB, puis en couleur par des dizaines de reporters-photographes... Mais l'important, c'est la résurrection de cette épreuve lancée le... 11 avril 1965 ! Cette année-là, le pilote de Gap, Jean Clément (Porsche 904) ouvrait le palmarès, alors que le célèbre Jean Rolland était sorti de la route. Depuis, les plus grands spécialistes de la montagne se sont illustrés à Ampus parmi les Français (Maublanc, Mieuxet, Marners, Sourd, Debias, Tarres) et les étrangers (Ortner, Schetty, Casoni, Pilone, Perrot). Il faut dire que l'épreuve a compté 14 fois pour le titre européen et 21 fois pour le championnat de France !

En mars 70, 18 000 spectateurs ont assisté à cette compétition, alors que 190 concurrents se sont alignés au départ l'année suivante... Malheureusement, y'a rien qui dure toujours : les problèmes financiers et des difficultés d'organisation ont contraint l'ASA DV à jeter l'éponge le 27 avril 86. Sans l'oublier... Relancé l'an dernier en régional (histoire de roder l'équipe), Ampus a donc revu le jour officiellement avec cette 23^e édition. Les organisateurs n'ont pas ménagé leurs efforts, notamment en matière de sécurité (100 commissaires pour les 4,1 km !) avec l'objectif d'inscrire leur épreuve en 2^e Division en 93, puis de postuler au niveau supérieur ensuite. La municipalité qui avait perdu gros en 86 avec la disparition d'Ampus, est prête à suivre... Les montagnards et le public aussi ? Probablement, si rien n'est négligé...



La grande époque d'Ampus avec le Ch. d'Europe et les frères Alméras...