

Le 5 janvier 1968, quatre mois avant la grande contestation du mois de mai, a lieu une petite révolution de palais. En trois réunions menées rondement, la section de l'Automobile club du Var est dissoute et se reforme sous la dénomination : Association Sportive Automobile Draguignan-Verdon (ASADV). Le Président en est Maître Hubert Boquis. C'est le divorce avec l'Automobile Club et une nouvelle union avec la F.F.S.A.



A partir de cette date la course de côte d'Ampus va avoir des plateaux.... à l'italienne. Mis à part le Mont-Ventoux qu'affectionne particulièrement Mitter et l'écurie Porsche, Ampus devient dans le sud-est le seul terrain d'élection pour les usines. Dès lors, pour s'assurer la venue des Abarth, les organisateurs font quelques visites de courtoisie au constructeur de Turin.

Le contact est établi. Le commandatore Carlo Abarth, toujours vêtu de la même veste, et précédé d'un éternel cigare, vient s'établir sur la côte durant trois jours. Il emmène avec lui du "beau monde": un ingénieur (le docteur Avidano), le pilote **Eris Tondelli** à qui est affectée une barquette 2 litres version 1967 et le chef de file de l'écurie, le suisse **Peter Schetty** sur une nouvelle 2 litres.

Modèle unique, l'Abarth 68 est plus large que la barquette que Ortner mena à la victoire en 1967. Le châssis a été réétudié, la coque est plus effilée et possède 2 volets à l'arrière, l'habitacle enfin est fermé par un globe en plastique.

Pour le Dr Avidano, directeur sportif : **"Le moteur tire 245 CV, c'est le même modèle que l'an dernier, nous avons les mêmes rapports de boîte, la grande différence c'est qu'au lieu d'être central il est en porte à faux sur les essieux arrières. Nous avons amenés également un moteur à injection.**

Je ne sais pas encore si Peter Schetty partira avec le normal ou l'injection, tout dépendra des résultats relevés aux essais. De toute façon, si pour aller plus vite il faut mettre l'injection, nous le mettrons.

Ce prototype n'est pas exclusivement préparé pour les courses de côte, il sera inscrit à la Targa Florio. Pour l'instant, c'est le seul modèle qui est sorti des usines Abarth, mais trois autres sont en fabrication ».



Peter Schetty sourit quand on lui demande s'il peut battre les 4'14"01 du record : **"Peut-être... il faut que je vois avec la voiture, jusqu'à présent je me suis entraîné avec mon Alfa personnelle sans**

forcer, uniquement pour avoir une bonne connaissance du parcours. Je suis monté environ cinquante fois. A partir du sous-bois, la qualité du revêtement change complètement."

Cette "scuderia" est renforcée par le pilote lyonnais **Pierre Maublanc** (Abarth 2000).

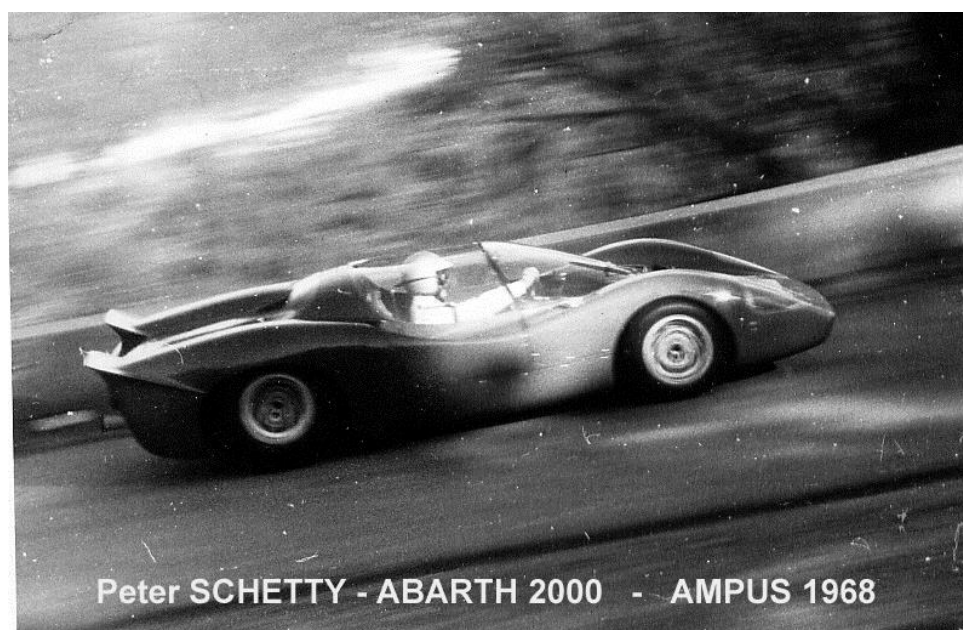
Si à priori Abarth bénéficie des pronostics, il lui faudra compter sur de redoutables adversaires aux volants de Porsche 906 : **Alain Finkel**, **Jean Clément** et **Thiam**.

Très spectaculaire cette édition 1968. Francis Fombelle qui de son côté préside à la renaissance du Moto-Club, propose que l'on fasse précéder la course automobile d'une épreuve motos.

Pour les deux roues, le dracénois **André Kaci**, en passe de devenir Champion de Provence, remporte la victoire sur une Triumph 650 sport en **4'44"9** !

En catégorie autos, Peter Schetty est le grand favori d'autant que Jean Clément n'a pu recevoir dans les temps sa Porsche Carrera fraîchement démoulée des usines de Stuttgart, et doit déclarer forfait. Le monégasque **Alain Finkel** (Porsche Carrera), seul à défendre la marque allemande, aurait pu inquiéter Tondelli et s'intercaler en 3^{ème} position au milieu du lot des Abarth. Parti très fort il glisse dans les premières courbes, passe Lentier et entre à 130 dans la longue courbe droite du croisement du Flayosquet. A ce moment il est sur le second rapport à 8000 tours et la Porsche Carrera 6 dérape. Elle fait un tête à queue, pour terminer dans un talus.... La course s'arrête là pour Alain Finkel ! Dommage, car le matin il avait réalisé le 2^e meilleur temps des essais.

Peter Schetty qui pousse une pointe à 200 km/heure dans le passage du sous-bois remporte l'épreuve avec un **nouveau record en 4'00"**. "**Le soleil m'a gêné à la sortie de Lentier pendant un kilomètre et à deux reprises des pierres que les concurrents précédents avaient ramené sur la chaussée m'ont empêché de prendre ma trajectoire. Sans cela j'aurais fait moins de 4mn. Le record peut encore tomber à condition d'avoir une machine puissante et un pilote qui possède bien le parcours"**.



Archive Clairici

1e	Peter SCHETTY	ABARTH 2000	4'00
2e	Pierre MAUBLANC	ABARTH 2000	4'12"1
3e	Eris TONDELLI	ABARTH 2000	4'28"9
4e	Francis THOMAS	PORSCHE 911 S	4'37"4
5e	MELOT	ALPINE A110	4'37"8

Trois Abarth en tête, c'est le triomphe !

Pour les organisateurs le compliment le plus élogieux émane du Président de l'A.S.A. des Cévennes de passage à Draguignan. Il souffle au coin de l'oreille de Maître Boquis "**Votre épreuve devient la troisième course de côte en France après le Ventoux et le Mont-Dore**".



Archive Protobibi - Pierre Bousquet (BMW 1600 Ti)

Catégorie A (Groupe 1) : Paul FRIEDMANN (Cortina Lotus)	5'02''9
Catégorie B (Groupes 2-3-5) : Francis THOMAS (Porsche 911 S)	4'37''4
Catégorie C : Jacques REYNAUD (Porsche 904)	4'47''3
Catégorie D : Peter SCHETTY (Abarth 2000)	4'00
Catégorie E : BAGNIS (Ferrari F1)	4'44



Archive Clairici - Thiam (Porsche 906)