

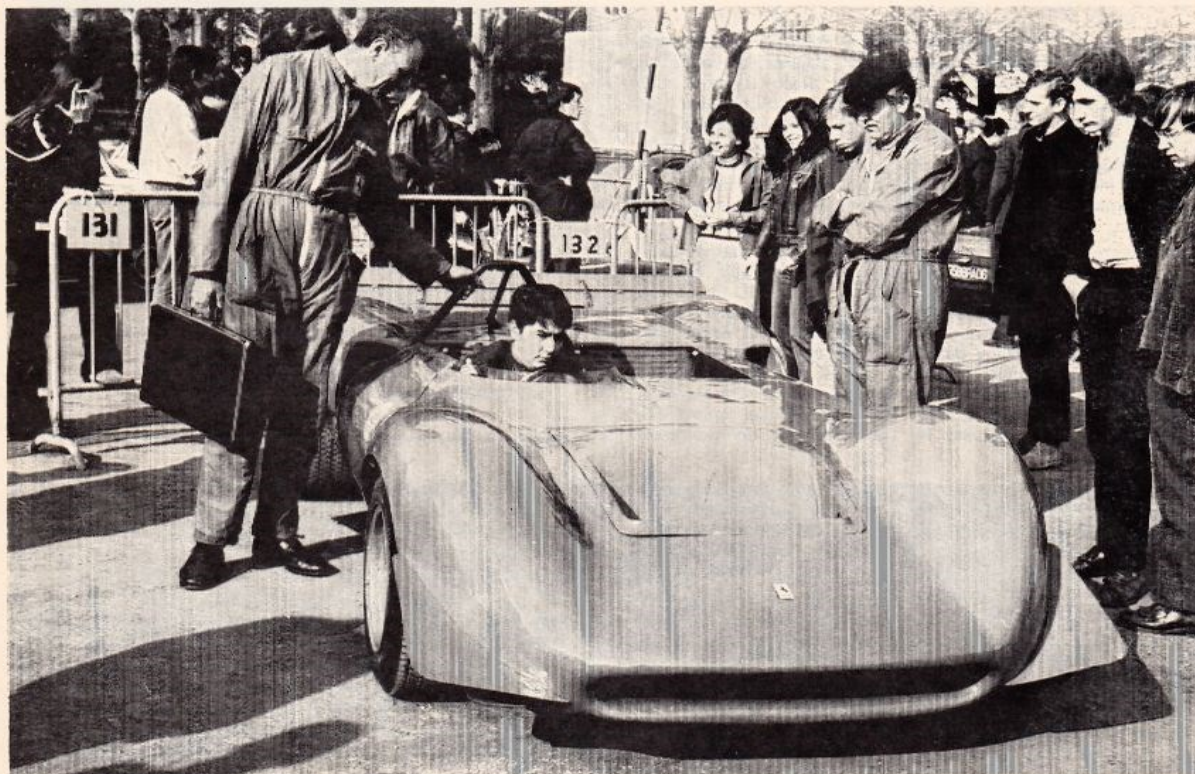
COURSE de COTE d'AMPUS

FERRARI devance ABARTH ... à 108 km/h de MOYENNE

La course de côte d'Ampus est, sans conteste, l'épreuve mécanique qui, dans le Sud-Est de la France, attire le plus de spectateurs et qui a su, avant même le déroulement de sa cinquième édition, créer autour d'elle un véritable mythe du « monstre d'usine qui vient d'Italie ». Il faut dire que M^{re} Hubert Boquis, président de l'A.S.A.D.V., groupe qui organise la course, a le sens de cette organisation au point de faire d'Ampus une maxi réunion du monde automobile. La qualité ne trompe jamais, la proximité de la frontière, la

rapidité du parcours qui mesure 6 km. 800, l'autorisation des participations étrangères (n'oublions pas qu'il s'agit d'une N.P.E.A. de coefficient 3), et la présence depuis deux années de la firme Abarth, sont autant d'éléments qui attirent du monde.

Cette année, pourtant, il y avait un élément supplémentaire. Non seulement le commandatore Carlo Abarth engageait la 3 litres confiée à Hans Ortner, une deux litres confiée à



LE VAINQUEUR : SCHETTY ET SA FERRARI



LUALDI (Abarth 2000)

Biscaldi, et un nouveau proto 2 litres confié à Lualdi, mais encore Enzo Ferrari télégraphiait pour assurer la venue de Peter Schetty qui devait conduire une proto 2 litres, une « véritable bête » qui effectuait sa première course avant de se lancer dans le championnat d'Europe de la montagne. C'était parti : le 30 mars, sur les pentes d'Ampus qui dominent Draguignan, il y avait 15.000 personnes, 140 concurrents, un temps incertain, et la promesse d'un duel sans merci entre deux géants qui se rencontraient pour la première fois de la saison.

Mais, malgré la crainte des pilotes, la pluie n'est pas tombée, c'est le record qui est tombé. L'ex-détenteur Peter Schetty (qui en 68 avait mis 4' sur une Abarth) est royal. La Ferrari fait une excellente monte et signe ce que l'on pensait irréalisable sur une route dont deux kilomètres sont encombrés par des travaux, un temps de 3'56"7. Soit une moyenne horaire de 108 km. Epoustouflant. Ortnier qui a plus de difficultés à mener sa trop puissante 3 litres Abarth, est 2^{me} en 4'08. 3^{me}, Biscaldi sur Abarth 2 litres. 4^{me} Alain Finkel en 4'11"3. 5^{me} Rouveyrand sur Techno Fil (le vainqueur de Ceyreste)

en 4'14"5. 6^{me} Lualdi sur le nouveau proto Abarth 2 L. Lualdi, malchanceux, crevait à 2 km. de l'arrivée et continuait sur la jante, et son temps de 4'21"6, dans de telles conditions, constitue un exploit, personne n'oubliera l'étonnante montée du Marseillais Achard qui, au volant d'une impressionnante « Dauphine 1093 », de sa fabrication, se classe 9^{me} en 4'32". Le matin, Achard nous confiait : « s'il pleut cet après-midi,



SHETTY (Ferrari)

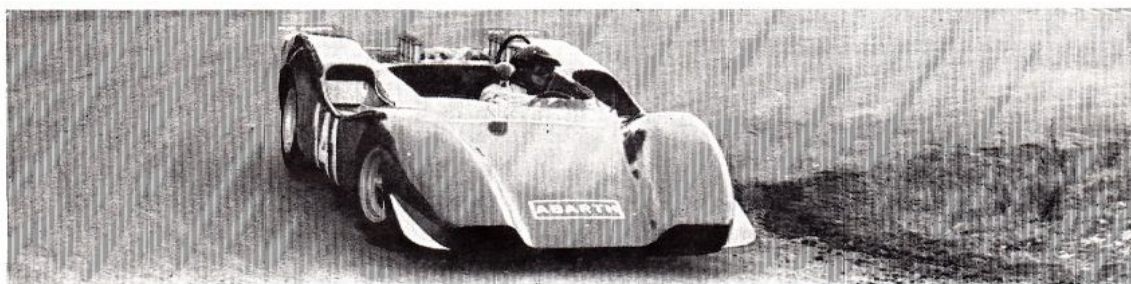
Ci-contre :

SAUGET (Team Condriillier), sur sa 28 Gordini si bien affrétée remporte le groupe 2.

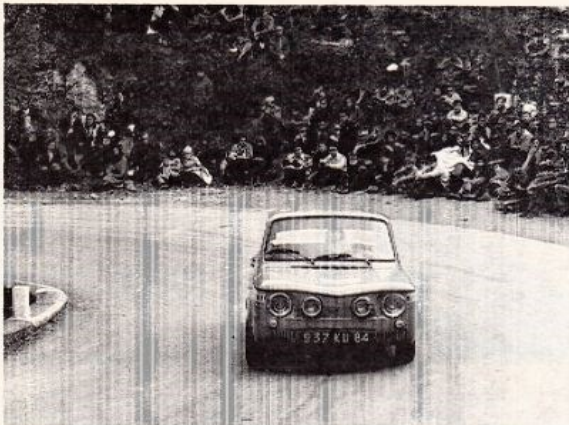
à MASSONNERIE, le groupe 1.

MEISSONNIER, 2^{me} d'AGOSTNI au scratch.

à PUPPO, le groupe National.



ORTNER (Abarth) second du Scratch



je risque de battre les Abarth ». On aurait presque souhaité la pluie : Achard, un excellent pilote qui n'a pas fini d'impressionner son public.

En groupe I, nous retrouvons un grand vainqueur : Massoneri, sur Mustang, en 4'53''9. La seconde place échappe à Serge Delsierre qui, au volant de sa B.M.W. 1600 TI, avait fait un essai en... 4'58'', et qui dérapa pendant la course au-dessus de Lentier. Un autre nom à citer : Georges Rouvier, il est 3^{me} du groupe 5. C'est un pilote à suivre : un sérieux client pour les « gordinistes ». Sauget, Buzzi, Ballas, Agostini, Ortelli, Perrichon ont figuré comme d'habitude en place d'honneur dans leur groupe.

Ampus 69, une très belle course marquée le matin par l'accident de la Porsche, de Petit, et de la Gordini, de Baral, mais le pilote de Suresne et le rallyman Cassiden s'en tiraient sans mal. Il y eut aussi l'incident de la Porsche de Clément qui, carter brisé, répandit de l'huile sur près de 1 km. Le stupide accident de Biancone, porte-drapeau du « team Dragon », qui pilotait son Alpine, contre un mur. Mais, chaque fois, l'A.S.A.D.V. su parer le coup et c'est à l'heure prévue que les rescapés rejoignent le parc fermé.

L'A.S.A.D.V., ne l'oublions pas, repose sur un seul homme qui a déjà fait pour le sport automobile. Il s'appelle Hubert Boquis. Il est avocat. Aujourd'hui, ses obligations professionnelles risquent d'entraver ses travaux automobiles. Ce serait regrettable, d'ailleurs s'il décidait de raccrocher, le sport automobile dans le Var en subirait les conséquences, mais les pilotes régionaux sont certains qu'il restera : quand on a créé de toute pièce une épreuve de la classe de celle d'Ampus on reste. Il y a encore trop de choses à faire dans ce monde en pleine évolution qui est le monde bizarre et passionnant de « l'auto-qui-a-des-numéros sur les portières ».

CLASSEMENT GENERAL

1. SCHETTY (Ferrari) ; 2. ORTNER (Abarth) ; 3. BISCALDI (Abarth) ; 4. ALAN (Finkel) ; 5. ROUVEYRAN ; 6. LUALDI (Abarth) ; 7. FAURE ; 8. PONT ; 9. ACHARD ; 10. BALAS ; 11. AGOSTINI ; 12. PERRICHON ; 13. MOGA ; 14. MELOT ; 15. DSDFER ; 16. ORTELL ; 17. MEISSONNER ; 18. LUTZ ; 19. ALMERAS ; 20. NICOLAS ; 21. ANTIOCCHIA ; 22. SAUGET ; 23. BERSANO ; 26. ROSSELLO ; 27. SALIBA ; 28. MARTIN ; 29. BUZZI ; 30. ROSSO ; 31. MASSONERI ; 32. ROUVIER ; 33. PAPAZIAN ; 34. FARREL ; 35. BOSSERT ; 36. MASSET ; 37. CACHE ; 38. QUARIN ; 39. RIQUIER ; 40. CHAPEROT ; 41. AUGIAS ; 42. FRATNI ; 43. « WILLIREIL » ; 44. MARCEL ; 45. Malric ; 46. Mlle DELCROS ; 47. BOUILLET ; 48. RAULT ; 49. VERNIA ; 50. « AMERICAIN DE PARIS » ; 51. NICOLAI ; 52. CARLIER ; 53. BOYER ; 54. MOUREN ; 55. MAS ; 56. OTTAVI ; 57. VIRE ; 58. PUPPO ; 59. CANNATA ; 60. PETIT-PIERRE ; 61. BELTRANDO ; 62. MARTY ; 63. CASTELLINO ; 64. FRANÇOIS ; 65. GOUGASSIAN ; 66. BOUISSE ; 67. BILLARD ; 68. MALINCONI ; 69. DIONISI ; 70. HERMANOVITS ; 71. BANCO ; 72. SIVEL ; 73. FINKEL Marc ; 74. DELSERRE ; 75. ARNAUD ; 76. TERZIAN ; 77. « CHAT » ; 78. « MOUSTACHE » ; 79. CHAPUIS ; 80. ROBINI ; 81. PETITJEAN ; 82. REY ; 83. COSENTINO ; 84. SGOLUPPI ; 85. HUERTAS ; 86. FOUCHER ; 87. ROBLIN ; 88. MOULAIRE ; 89. SALVARELLI ; 90. MOING.

GROUPE 1

1. MASSONERI (Mustang) 4'53''9 ; 2. QUARIN (Mustang) 4'56''8 ; 3. BOYER (R8 G) 5'08''1 ; 4. PUPPO (R8 G) 5'11''9 ; 5. FRANÇOIS (R8 G) 5'16''4 ; 6. GOUGASSIAN (BMC) 5'16''4 ; 7. BOUISSE (R8 G) 5'16''8 ; 8. BILLARD (BMW 1600 TI) 5'18''6 ; 9. DIONISI (R8 G) 5'19'' ; 10. DELSERRE (BMW 1600 TI) 5'21''5 ; 11. ROBINI (BMW 1600 TI) 5'25''5 ; 12. SALVARELLI (Alfa Romeo) 5'34''8 ; 13. VIGGIANO (Cortina GT) 5'37''7 ; 14. RVIERE (NSU) 5'38''2 ; 15. BELISAIRE (204 Peugeot) 5'53''6 ; 16. Mme COMPAIN (Fiat 850) 6'14''8 ; 17. FOUQUES (NSU), 6.39.

GROUPE 2

1. SAUGET (R8 G) 4'45''1 ; 2. BUZZI (Alfa) 4'52''8 ; 3. ROUVIER (R8 G) 4'54''2 ; 4. MASSET (BMC) 4'55'' ; 5. CHAPEROT (R8 G) 4'57''5 ; 6. FRATINI (R8 G) 4'59''2 ; 7. NICOLAI (Cooper) 5'08''8 ; 8. VERNIA (Aafa GTA) 5'08''8 ; 9. MOUREN (Alfa GTA) 5'08''4 ; 10. Mas (R8 G) 5'09''4 ; 10. MAS (R8 G) 5'09''4 ; 11. PETIT 911JS elacoi sdret cmfhy sdret mfhv bgku fhyp drétu aoin rétum PIERRE (Simca 1000 S) 5'13''9 ; 12. BELTRANDO (NSU) 5'15''3 ; 13. MARTY (NSU) 5'15''8 ; 14. CASTELLINO (Alfa) 5'15''9 ; 15. MALINCONI (Alfa Romeo) 5'19'' ; 16. HERMANOVITS (BMC) 5'19''2 ; 17. BANCO (R8 G) 5'19''6 ; 18. FINKEL Marc (BMC) 5'21''1 ; 19. TERZIAN (R8 G) 5'24''5 ; 19. 1 CHAT (Simca) 5'24''5 ; 20. « MOUSTACHE » (R8 G) 5'24''9.

GROUPE 3

1. BALAS (Porsche) 4'36''4 ; 2. AGOSTINI (Alpine) 4'36''5 ; 3. ORTELLI (Alpine) 4'39''6 ; 4. MEISSONNIER (Alpine) 4'40''2 ; 5. LIMERAS (Porsche) 4'41''9 ; 6. ANTIOCCHIA (Alpine) 4'42''9 ; 7. ROSSELLO (Alpine) 4'46''6 ; 8. SALIBA (Alpine) 4'47'' ; 9.