

# Peter SCHETTY (Ferrari) seul contre les "Abarth"

DRAGUIGNAN. — A partir de 14 heures hier, la départementale 49, dite côte d'Ampus, était réservée aux évolutions des pilotes. Il s'agissait d'une reconnaissance en parcours fermé qui revêtait l'aspect d'une véritable séance d'essais.

A cette différence près qu'aucun temps officiel n'était pris, ce qui sera fait par contre ce matin. Mais chacun se fit tester « officieusement ».



Sur le coup de 17 heures, on faisait le premier point.

La plupart des pilotes et leurs accompagnateurs observaient un mutisme prudent et l'on en était réduit à se fier à des pointages personnels.

Pour notre part, à sa troisième montée, nous avons pointé Ortnier et sa 3 litres en moins de quatre minutes. Et nous sommes prêts à parier qu'il fit même mieux ensuite que les 31' 05" livrées par notre cadran. L'usine garde, bien entendu, le secret.



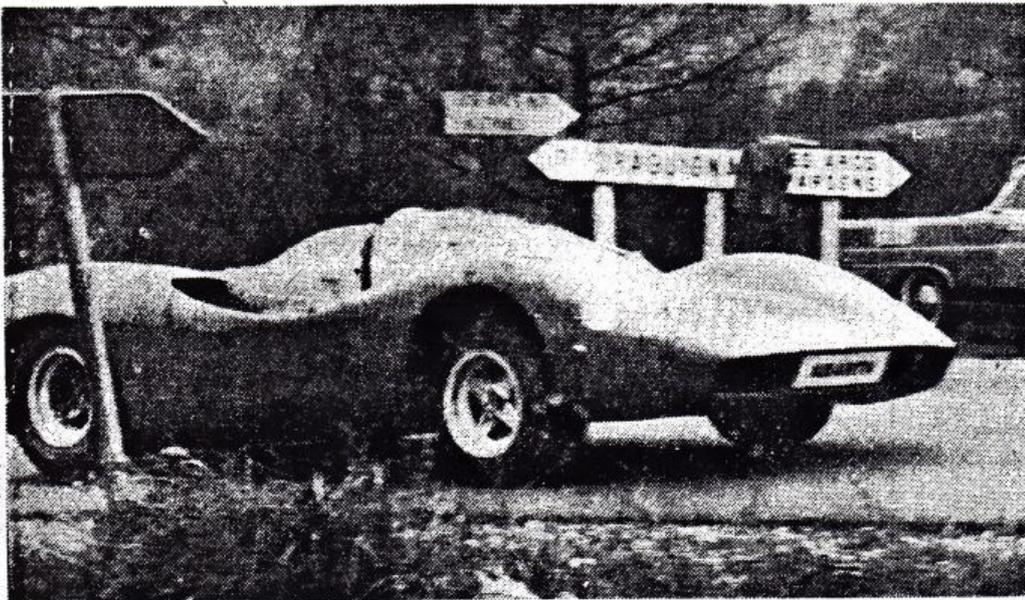
La « Ferrari » de Peter Schetty, peu après Lentier.

Il en est de même dans le clan Ferrari. Cependant, en ce qui concerne la 2 litres de Schetty, préparée pour la montagne, elle nous a semblé mieux adap-

tée au tracé de la route que la 3 litres de la firme Abarth qui ne peut donner son maximum qu'entre le croisement de Lentier et l'entrée du sous-bois.

La nouvelle 2 litres de Lualdi a laissé forte impression par la rapidité de son démarrage. Sur les 200 premiers mètres qui séparent la ligne de départ du premier « gauche », Lualdi a mis huit secondes alors que les 3 litres et la Ferrari passaient en 11 secondes.

Et, si la route est mouillée, la surprise pourrait venir de cet-



L'« Abarth » 3 litres en pleine ascension.

(Ph. « Le Provençal », Draguignan)



te 2 litres que conduit Lualdi. Mais serait-ce vraiment une surprise ?

Il faudra également compter avec le champion d'Italie Biscaldi qui est gagneur.

Bousquet, pour sa part, a réalisé 4' 55" au volant de sa BMW 2200 TI et il se pose en candidat sérieux au succès dans le groupe.

Dans le groupe 4, il est permis d'accorder le plus large crédit aux « Alpine » et les « Porsche » peuvent réussir un bon tir groupé dans le groupe 3.

D'une manière générale, sur un circuit devenu très rapide, on va monter très vite.

# SCHETTY et sa "Ferrari" ont fait échec et mat à "Abarth"

**DRAGUIGNAN.** — Ferrari a débuté par un coup de maître dans la course de côte d'Ampus - Draguignan.

Peter Schetty, qui avait conduit Abarth à la victoire l'année dernière, a cette fois hissé au sommet, les couleurs de son nouveau patron.

Un commentaire chasse l'autre.

Et au fond, ce n'est pas plus mal dans la mesure où une sensationnelle revanche nous est promise pour l'année prochaine.

Car Abarth ne restera pas sur cet échec.

Abarth, qui avait déplacé un trio de premier ordre avec Orther, Biscaldi et Lualdi.

Le premier a été égal à lui-même, prenant la seconde place derrière Schetty alors que Biscaldi s'octroyait la troisième.

L'on trouve ensuite Finkel, autre Abarth mais « indépendant » et Rouveyran dont nous ne pensions pas, personnellement qu'il avait une chance de

prétendre au succès au volant de sa Techno.

Il n'empêche, tout compte fait, que l'Alésien s'est comporté d'excellente manière, confirmant en tout cas sa victoire de Ceyreste.

Mais à Ampus, la concurrence est tout de même plus redoutable.

Au-dessous de 4 minutes

Schetty l'a donc emporté.

Et il a été le premier à faire tomber le mur des quatre minutes, tout comme il avait le premier à atteindre ce mur que l'on savait friable. Il ne faut pas s'y tromper, les 3' 56" 7

établis hier par le pilote de Ferrari seront améliorés dès la prochaine édition de l'épreuve, en raison même de l'acharnement mis par les firmes à aller toujours plus loin, toujours plus vite.

En attendant, saluons cet exploit comme il convient.

A Lentier déjà, on était à peu près certain que Schetty, sauf accident toujours possible,

avait course gagnée. Sa Ferrari aux rapports plus courts, se pliant mieux aux accélérations « glissait » avec plus d'aisance que les Abarth. Dans la dernière portion du tracé, sinuieux à souhait, elle fit réellement la différence. Sans doute, au même endroit, Orther ne put-il pas pousser à fond son Abarth, apparemment moins maniable. Toujours est-il qu'il termina à près de quatre secondes du vainqueur.

On est en droit de se demander si Lualdi n'aurait pu être, en définitive, le plus dangereux adversaire de Schetty.

On le saura jamais. A 1.500 mètres du sommet, le pneu avant droit de son Abarth gris acier (on n'avait pas eu le temps de la peindre) éclata et l'aile prit contact avec le bitume à plusieurs reprises. Lualdi était un possible sinon probable « moins de quatre minutes ». Le comportement de Finkel fut remarquable et confirme la régularité d'un pilote toujours fidèle au rendez-vous d'Ampus et que marqua une pire malchance l'année dernière.

Achard époustoufflant

Mais en valeur absolue, la performance majeure de la journée est peut-être celle du Marseillais Guy Achard, qui tint longtemps la tête avec un 4' 32" 1 réussi, au volant d'une Renault 1090. Comme quoi il ne

suffit pas toujours d'en avoir sous la semelle pour bien faire.

Dans le groupe 1, la Ford Mustang de Massoneri enleva la première place et Sauget l'imita dans le groupe 2 (Renault 1135). Victoire de Porsche avec Balas dans le groupe 3 devant l'Alpine d'Agostini.

Rouvier prit la troisième place dans le groupe 2 et se montra à la hauteur de sa réputation. Dans ce même groupe, Delserre perdit du temps à la suite d'un « tête à queue » alors que Robini se classait dixième. Sur un plan plus général, la course se déroula dans de bonnes conditions, la pluie, toujours menaçante, ne s'étant toutefois pas manifestée fâcheusement.

Un retard sur l'horaire imputable, le matin, à un accident survenu à la Porsche de Petit, qui prit feu (pas de mal pour le pilote) fut rattrapé dans l'après-midi.

C'est dire que l'organisation de l'A. S. A. L. V. se montra à la hauteur. Reste maintenant à prendre date pour le prochain rendez-vous.

Un mot encore : l'annonce de la mort brutale de Lucien Bianchi jeta une note triste parmi les pilotes présents sur la côte d'Ampus.

Encore un grand du volant qui disparaît.

J. P.

DRAGUIGNAN. — Le verdict définitif de cette cinquième course de côte d'Amplus n'a pas été donné : il s'est envolé quelque part dans un virage à 1 km 800 de la ligne d'arrivée, au moment même

où le pneu avant droit du plus récent prototype de la firme Abarth s'éclatait. Dès cet instant, on savait que Ferrari serait intouchable. Il manqua à la 3 litres de Hans Orner

la maniabilité et les possibilités de reprises d'une 2 litres. Passée cette cylindrée, qui est le maximum autorisé pour participer au championnat d'Europe de la Montagne, il devient impossible

de franchir le cap des 4 mn. A moins de prendre des risques dont la mesure ne peut qu'entraîner une catastrophe : rappelez-vous de ce dialogue d'un film de Claude Lelouch, et ce n'est pas du cinéma : « A 139, on a perdu la course ; à 141 on sort de la route ; à 140 on la gagne ». C'est dans cette étroite bande que se joue le sort d'un pilote.

On parlait d'un mur de vitesse. A Amplus il est de 210 km-h et dure l'espace d'un dixième de seconde avant l'entrée du soubis, le temps de pousser un rapport et de redescendre deux vitesses. Il est impossible d'aller plus vite. Le constructeur qui réussit est celui qui arrive à donner dans cette limite quelques chevaux de plus à son moteur. Enzo Ferrari le sait, Carlo Abarth aussi, et c'est pour cela que leurs deux machines concurrentes préparées pour les courses de côte étaient favorites. Dans ce genre de compétition, il y a quelquefois des coups du sort, rarement des miracles.

Pour un pneu crevé, l'on ne connaît pas l'épilogue véritable du premier affrontement de deux géants italiens qui avaient choisi la côte d'Amplus pour se rencontrer. Un terrain neutre mais pas exempt de pièges.

**Pourquoi sont-ils venus ?**  
Affectée du coefficient 3, la course de côte d'Amplus ne compte pas pour le championnat d'Europe de la Montagne. Pourtant elle a l'avantage d'être proche de l'Italie et de se trouver placée en début de saison sur le calendrier.

Les ingénieurs de chef Ferrari nous ont confié : « Nous sommes venus pour essayer le prototype avant d'affronter le championnat. »

Côté Abarth, on n'abat pas facilement les cartes, mais il est pratiquement certain que la 2 litres (c'était le numéro 1 avec carrosserie en aluminium qui servira à mouler les coques en plastique de la série) est aussi une candidate pour ce championnat.

Lualdi, victime d'un stupide incident, n'a pas pu tirer le maximum, mais il faut reconnaître que le temps de 4'21, en roulant pendant près de deux kilomètres sur une jante est déjà une performance qui laisse percer les excellentes possibilités du prototype.

*Le Provençal*  
01.04.69



Orner paraît morose en regagnant le parc fermé pour les vérifications d'après course. Au second plan, la nouvelle « Opel » G.T. 1900 qui connut un vif succès sur les pentes d'Amplus. (Photo - Le Provençal, Draguignan)



La « Négadis I » du Dracénois Marc Vire, en pleine ascension. (Photo - Le Provençal, Draguignan)

#### Pour que l'ascension continue

La course de côte d'Amplus ne cesse depuis sa création d'avoir un succès grandissant. Cette année, vu son coefficient, il semble que l'on ait atteint un maximum.

Pour que l'ascension continue, il faudra que dès l'an prochain (et la F.F.M.S.A. devrait immédiatement se pencher sur ce problème) l'épreuve prenne un ou deux points supplémentaires.

Dans un second temps, il ne faudrait plus qu'elle se déroule en même temps que les séances d'essai des Vingt-Quatre Heures du Mans.

Dimanche, des pilotes de notoriété retenus dans la Sarthe n'ont pu venir à Draguignan.

Enfin, et ce sera là le couronnement, il est nécessaire que la route soit rectifiée en certains endroits et reçoive sur toute la longueur du parcours un tapis enrobé.

Alors peut-être verrons-nous la course de côte d'Amplus inscrite au calendrier du championnat d'Europe. Ce seul label serait un gage de succès assuré.

Un succès que les organisateurs méritent, car en cinq ans ils sont arrivés, à partir de quelques kilomètres de virage, à créer de toutes pièces une épreuve dont la réputation dépasse largement les limites du plan national.

Jean PREYRE.