

LES BELLES HISTOIRES DE GEGE

UNE COOPER ENTRE LES GOUTTES (1966)

De sa résurrection en 1965 (Jean Clément sur Porsche 904), à son ultime édition en 1986 (Marcel Tarres sur F2 Martini-BMW) la victoire est toujours revenue à une Sport Proto ou à une monoplace F2. Toutes... sauf une fois, en 1966.

Cette année-là, un pilote toulonnais totalement inconnu au bataillon, Claude Mequetounif, s'était engagé avec deux véhicules. Une mini Cooper 1300 et une Porsche 904. Pour faciliter ses deux montes, il avait été décidé qu'il s'élancerait en tête du plateau avec la mini et qu'ensuite en passant par Ampus, Chateaudouble et les gorges de Montferrat, il se replacerait au parc fermé pour s'élancer en fin de plateau avec la Porsche.

Comme prévu, à 14h00, Mequetounif au volant d'une Cooper Groupe 2 super bien préparée, s'élança... suivi à la minute par les Groupes 1 de petite cylindrée. Quand le starter libéra la huitième voiture un violent orage s'abattit sur le secteur. Et quand il pleut sur Ampus, le parcours devient terriblement glissant. Les belles BMW Groupe 2, les berlinettes Alpine et plus encore les sports proto étaient à la dérive.

Miracle du mauvais temps, Mequetounif qui était passé entre les gouttes inscrivait une mini Cooper S au palmarès d'Ampus ! Mequetounif est le premier surprit de cette victoire. Il en oubli même une coupes lors de la remise des prix.

Lorsque Hubert Boquis téléphona le soir les résultats au journal l'Equipe, le journaliste éclata de rire quand il apprit le nom du vainqueur.

LA DEUCHE DU MAIRE DE SAUVECLARE (1967)



Photo Le Provençal

C'était un personnage haut en couleurs. Fréquentant régulièrement le bar Pellerud bd. Clémenceau, il était surnommé "le maire de Sauveclare", hameau de Flayosc dont il était résident.

Propriétaire d'une camionnette avec laquelle il transportait des brebis à l'aller et des bottes de foin au retour, il était aussi le fin conducteur d'une 2 CV. Dans cette ambiance générale qui faisait qu'on parlait Ampus, on rêvait Ampus et on trinquait pour Ampus, il annonça fièrement, sur le zinc, un soir de février, qu'il "ferait Ampus" dans deux mois avec sa Citroën.

L'annonce fut reçue pour argent comptant, si bien que les chroniques locales s'en emparèrent. Fi des Abarth, Porsche ou autre Martini Formule 2, le maire de Sauveclare serait au départ de la course de côte d'Ampus. Evidemment, les habitués du bar qui étaient tous d'éminents spécialistes, lui prodiguèrent les indispensables conseils pour que sa bête de course soit au niveau.

Comme il était impensable de toucher au moteur, sous peine de perdre des pièces essentielles lors du remontage, on opta pour une belle cure d'amaigrissement. D'abord, enlever les sièges arrière, puis les phares et leur faisceau. Oter les pare-chocs était aussi au programme, mais je me souviens que les boulons étaient tellement rouillés que l'opération échoua.

Premier écueil, il fallait que le pilote potentiel prenne une licence auprès de la FFSA. Financièrement les copains du bar pouvaient assurer. Le vrai problème était que la voiture plus désossée et encore moins équipée que le premier modèle qu'avait conçu André Citroën, ne pouvait entrer que dans le rang des prototypes. Homologation qui nécessitait la mise en place d'un arceau 4 points, d'un double freinage avec palonnier et autres misères techniques qui dépassaient l'entendement du team local. Injouable.

Oui, mais, la presse s'était emparée de l'affaire, tous les soirs dans les bars du boulevard Clemenceau on fêtait la future victoire... le président de l'ASADV Hubert Boquis, avocat de profession et très attaché aux règlements, avait trouvé un subterfuge. J'en ignore les termes, mais toujours est-il que la 2 cv prit le départ en fin de plateau après les protos et les monoplaces. Parcours parfait, belle course et

stand up ovation du public.

Le soir même, le maire de Sauveclare a fêté cet exploit avec ses amis au bar Pellerud. Il y avait beaucoup de monde, chacun a remis la sienne. Mais vers minuit quand le pilote du jour a dû retourner chez lui, alors qu'il avait repris dans le sang quelques grammes de ceux enlevés sur la carrosserie, il fallut se rendre à l'évidence. La 2 CV de course n'avait pas de phares. Et c'est donc en s'éclairant d'une lampe torche que le maire de Sauveclare a rejoint son domicile. Sans angoisse du chrono, sans public applaudissant. Comme quoi les vrais héros sont parfois ceux de l'ombre.

LES SEMAINES DE CARLO ABARTH (1967 – 1971)

C'était un mercredi d'avril 1967. Au petit matin, près du pont de la Clappe, un camion atelier débarqua deux bolides rouges. L'écurie Abarth venait reconnaître le parcours. Sur route ouverte, le pilote maison Hans Ortner et des mécaniciens effectuèrent des tests. A chaque retour, ils s'entretenaient longuement avec le patron Carlo Abarth, qui, assis sur une chaise pliante, prenait des notes, donnait des ordres. La scène était surréaliste, d'autant que dans la région, personne n'avait jamais vu auparavant ce type de voiture de course.

La nouvelle se répandit comme une trainée de poudre, si bien que le lendemain, il y avait beaucoup de spectateurs sur le secteur. Cette semaine-là, la course de côte d'Ampos qui n'avait que deux ans d'existence connut un brusque succès populaire qui alla croissant.



Photo non identifiée

L'année suivante en 1968, toujours en semaine, c'est un camion porte-voiture qui arriva. Il y avait deux barquettes rouges et une troisième à la carrosserie aluminium non peinte qui avec sa ligne "en coin" surprenait. Sa plaque d'immatriculation arrière était frappée d'un simple mot : "prova". A quelques mètres derrière, il y avait deux motards de la douane. Carlo Abarth, qui cette fois-ci ne parlait pas un mot de français, présenta aux douaniers divers papiers... et j'ai compris que la "prova" (le prototype) ne devait pas descendre du camion.

Par contre, que les deux autres barquettes aillent frôler les 200 km/h dans le sous-bois ne semblait ne poser aucun problème. C'était une époque merveilleuse.

En 1969, les essais privés et sauvage n'eurent lieu que le vendredi, puis par la suite, l'écurie italienne qui avait toutes les données du parcours et des rapports de boîte, ne se présenta qu'à partir du samedi. Et ce, jusqu'en 1971 (victoire de Franco Pilone au volant de la 3 litres enfin très au point). On ne revit plus le génial "dottore" dopeur de chevaux.

Mais son nom retentit trente ans plus tard, un samedi d'avril, quand lors du passage du Tour Auto, on put admirer une très rare Porsche 356 Abarth survivante d'une construction qui fut limitée à 21 exemplaires.

GONFLEE A L'HELIUM (1969)

Grosse surprise en 1969, Ferrari participe à la course de côte d'Ampus.

Une petite équipe de la Scuderia prit comme base arrière le garage des frères Allione à Draguignan. L'un des techniciens turinois que j'avais rencontré m'avait expliqué que l'endroit était pratique et discret.

Pratique, évidemment, mais cette barquette rouge posée au milieu des voitures locales en réparation et de petits utilitaires agonisants était aussi discrète qu'un éléphant rose assis dans le parc de la sous-préfecture. Il y avait là, quelques mécanos et Peter Schetty, transfuge d'Abarth, nouveau pilote du Commandatore. Ce modèle était jusqu'alors inconnu.

Il s'agissait d'une 212E dotée d'un moteur 12 cylindres à plat développant 300 CV. Ligne plate, caisse très large, l'ensemble de la carrosserie était en fibre de verre. Joseph et Jean Claude Allione furent impressionnés (entre autre), par le poids des énormes roues qu'on soulevait aisément d'une main. Chose rare à l'époque, les jantes étaient en magnésium, et pour gagner encore un peu de masse, les italiens gonflaient les pneus avec de l'hélium, ce gaz très léger qui remplit les ballons sonde et qui rendait peut être la Ferrari plus... dirigeable.

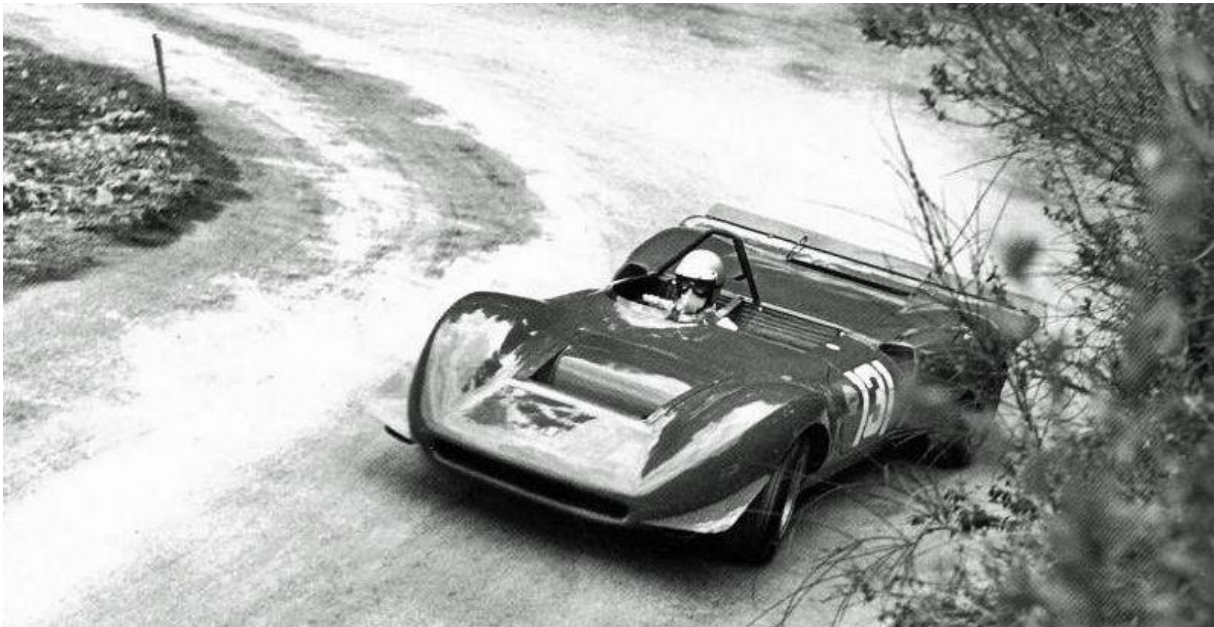


Photo forum-auto.com

Cette course au poids minimal, ce moteur inédit, cachaient quelque chose... Peter Schetty remporta Ampus, mais cette venue n'était pas anodine. En secret Enzo Ferrari préparait le championnat d'Europe de la Montagne que Schetty gagna haut la main, avec 12 victoires sur 12 engagements et record battu sur chaque épreuve.

On n'imaginait pas à cette époque que l'un des mythiques prototypes du Cavalino rampante, venait de faire ses premiers tours de roue en sortant du garage des frères Allione, à l'angle du boulevard de la liberté et de la route de Montferrat.

A TOUTE VAPEUR AVEC... MICHEL PONT (1969)

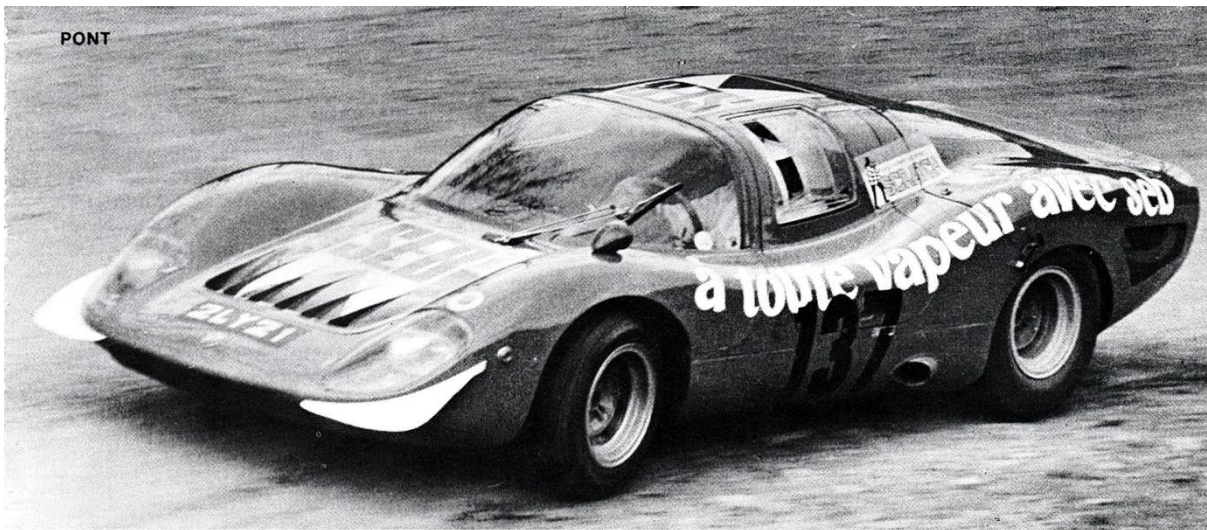


Photo Revue Echappement

En dehors de la venue de l'écurie officielle Abarth, cette marque fut représentée avec talent par un pilote amateur éclairé : Michel Pont.

C'était au moment où la publicité venait d'être autorisée sur les voitures en compétition et ce garçon qui avait un bon sens de la communication, avait inscrit sur toute la longueur de sa barquette 1300 : "A TOUTE VAPEUR AVEC SEB". La phrase qui évoquait un célèbre autocuiseur était écrite en blanc, en forme de vague, épousant les élégantes courbes du proto. Par la pureté du graphisme et la force du court slogan, l'ensemble était un remarquable exemple à présenter aux écoles de marketing.

Michel Pont qui possède une des plus belles collections d'Abarth dans son domaine de Savigny-les-Beaume, fut un fidèle participant de l'épreuve d'Ampus. Il eut un lien parental dans le secteur de Draguignan en la personne de son frère, ingénieur à la D.D.E qui fut (entre autres) responsable de la réfection des tunnels du Fayet (en 2001) sur la rive gauche des gorges du Verdon.

YVAN MULLER : LE POIDS DES MOTS

Yvan Muller... alsacien bon teint, patron d'une entreprise de transport, pilotait une BMW Schnitzer préparée comme une voiture d'usine, ce qui lui permettait, son talent naturel en plus, de faire de bons classements dans le championnat de la Montagne. Ce qui suscita des jalousies parmi les spécialistes du groupe 2. Quand il s'engagea à la côte d'Amélie à la fin des années 60, de sourdes rumeurs l'avaient précédé.

Le samedi, lors du premier contrôle il fut accueilli par le commissaire technique Jean Viazzi, lequel était à Rauba Capéou (bd prolongeant la Promenade des Anglais à Nice), ce qu'un pagnol était au Vieux Port. Il était bourru, attachant, et très compétent. Il avait l'habitude d'accueillir les pilotes par une sonore question: "Aloura ?". Ce qui en français dans le texte signifiait "vous n'avez rien à déclarer ?". Tous ceux qui sont passés entre ses mains comprendront la portée glaciale de la phrase.

La BMW a été étudiée sous tous les angles et au final on décida d'en vérifier le poids. A l'époque il n'en existait physiquement que deux dans le secteur : à la coopérative vinicole de Draguignan et à celle de Vidauban. Par acharnement ou souci de précisions, les deux furent utilisées. Verdict: la "Behème" était trois kilos en dessous de la norme !

Yvan Muller s'est alors fendu d'un recours écrit auprès de la commission technique : "Ma voiture est peut être trop légère de trois kilos le samedi matin. Je l'admets. Mais pour la course du dimanche après-midi, moi qui pèse 105 kilos, j'en ai pris après une double choucroute et quatre pintes de bière, au moins quatre, le compte est bon.

Jean Viazzi qui avait un grand respect pour les choses de la table et qui considéra que l'addition était juste, annonça que la BMW était bonne pour le service. Pour le principe, et parce que Muller n'en était pas à un quintal près, il ajouta une gueuse de dix kilos dans le coffre !

Yvan Muller a laissé de grands souvenirs à tous les spectateurs et s'était lié d'amitié avec des concurrents dont Raymond Robini, Robert Augias... mais c'est sa descendance qui a le plus pesé dans le monde du sport auto. Sa fille Cathy fut championne d'Europe de karting en 1978, vainqueur du Volant Elf elle courut deux saisons en Formule Renault et Formule 3. Quant à son fils prénommé lui aussi Yvan, il fut dix fois vainqueur du Trophée Andros sur glace, quatre fois champion du monde des voitures de Tourisme, alignant sur tous les continents plusieurs centaines de podiums.