

**COURSE
DE
COTE**

AMPUS

Un remarquable début de Championnat d'Europe



Ampus avait, cette année, le grand privilège de permettre aux pilotes d'ouvrir le score pour le Championnat d'Europe de la Montagne.

Près de 200 pilotes étaient inscrits pour les différents championnats où le coefficient 10 venait sanctionner les inters et les nationaux.

Organisée par l'Association Sportive Draguignan Verdon, cette course était considérablement améliorée par rapport à l'année dernière où des rails de sécurité étaient posés à l'arrivée. De plus le revêtement neuf sur la presque totalité du tracé portait à 6 kilomètres la route en parfait état sur les 6,800 kilomètres du parcours total.

Richement dotée, cette épreuve offrait 40 000 F de prix mais les nationaux étaient tout de même un peu lésés avec seulement 3 000 F répartis sur les dix premiers du scratch ce qui en définitive, privait de prix les vainqueurs des groupes 1 et 2. Avec la présence de Mieusset et Bayard on espérait une victoire française absolue ce qui aurait mis un terme à la domination italienne en place depuis 1967. Le dernier record signé Pilonne était réalisé, l'année dernière en 3'41"8 avec l'Abarth 3 litres.

Plusieurs séances d'essais étaient prévues le samedi et si quelques pilotes se plaignirent de ne monter qu'une seule fois, ceci est bien dû à leur indiscipline car tout avait été prévu par les organisateurs.

J.-C.-Andruet : 160 CV en attendant... un compresseur et 70 CV supplémentaires ! Le 3e temps quand même !



La nouvelle 2,5 I Porsche de l'équipe Almeras remarquablement pilotée par le jeune Jacques

Groupes 8 et 9

Deux superbes March formule 2 étaient engagées avec Mieusset et le champion Suisse Perrot. Hervé Bayard avait sa Surtees 5 000. Tous visaient le meilleur temps absolu ce qui, avec le nouveau revêtement devenait une affaire assez facile face aux Abarth.

La présence de Jean-Claude Andruet avec une monoplace Alpine F 3 équipée du 1600 à injection fut très remarquée par ses qualités, son dynamisme mais aussi par son temps des essais 3'37"5. Perrot était le plus rapide avec 3'26" tandis que Mieusset ne pouvait que 3'29"3 et Bayard 3'34"8, les protos étant assez loin derrière.

Disputée en deux manches avec addition des temps, la course confirmait la supériorité du Suisse Perrot qui signait d'abord 3'22"5 puis 3'25"6 gêné par l'huile répandue par Mieusset qui cassait le moteur en deuxième montée. Déjà retardé peu après le départ de la première montée, Mieusset s'était arrêté à cause d'ennuis de commande d'injection.

Hervé Bayard réussissait à préserver son 2e meilleur temps avec 3'27"8 dans la première

montée et 3'31"1. Andruet, pour sa part, réalisait un véritable exploit avec ses 160 CV en se plaçant 3e au scratch. Richard Daniel qui l'année dernière avait interrompu brutalement sa brillante saison à la suite de son accident de Méribel, repartait avec la nouvelle F2 Pymée. Aux essais, il cassait le câble d'accélération et à sa première montée officielle, tapait légèrement à cause d'une défaillance du système de freinage ce qui avec ses récents souvenirs, l'incitait à la prudence en ne prenant pas le départ de la deuxième manche.

Jean Lapiere, national l'année dernière a choisi de venir se mesurer aux grands avec la Pymée F2. Equipée du 1800 cosworth. Après quelques courses d'apprentissage, Lapiere a perdu son pilotage désordonné et brutal qui faisait la joie des photographes pour un style beaucoup plus souple qui devrait bientôt porter ses fruits pour la course au scratch.

National

Pour les pilotes nationaux, la course se disputait en une seule montée, le matin déjà aux essais, Denis Rua avait signé le meilleur temps en 3'41"3 avec plus de dix secondes d'avance

sur Péchaire. La course a encore une fois de plus confirmée la valeur de Rua qui prend ainsi une belle option sur le titre national ce qui en fin d'année serait une jolie récompense pour M. Camau, le directeur du service compétition Opal, qui a misé très fort sur le jeune Marseillais.

Péchaire, bien parti pour la seconde place, s'arrêtait au kilomètre 3 un cardan cassé. Daniel Gache d'Avignon se plaçait une fois encore 2e avec la Tecno des Meubles Combe d'Avignon. Le Lyonnais Damaisin effectuait sa 1re sortie avec la Pymée et signait une bonne performance en 3'55"2.

Groupes 5, 6 et 7

Les Abarth étaient venues en force et l'on comptait plusieurs trois litres avec « Pam » (Italie) « Bing Joch » (Espagne) et Michel Pont. Trop fatigué de son voyage depuis Dijon, le Français sortait de la route aux essais fort heureusement sans mal pour le pilote. C'est Pilone qui était le plus rapide en 3'39"6 améliorant considérablement son chrono en course pour le porter à 3'33"6 et 3'32"3 à la 2e montée soit le 3e temps absolu mais avec

Luigi Taramazzo un habitué des courses en France.



Un passage spectaculaire de Hoepffner.



addition des temps c'est la 4e place au scratch qui revenait à l'Italien, ancien vainqueur et recordman de la course. Les 3 litres ne furent pas particulièrement rapides avec la deuxième place du groupe pour « Pam ». Le Toulonnais Febraio se classait 5e avec la Chevron ce qui est une bonne performance.

National

C'est aussi une Abarth 2000 qui enlève la série nationale, pilotée par le Dijonnais Jean Belin à qui Michel Pont a prêté son ancienne voiture. José Xiberras du team Opal, termine deuxième en 4'03"8 avec la Sib devant celle de Bonizzoni, 4'06"6, très rapide malgré un joint de culasse réparé à la hâte le soir après les essais.

De construction artisanale, la Négadis de Garcia prend la quatrième place du groupe devant la Grac MTB 14 du Parisien Longuet. Alain Chartier, qui avait préparé une curieuse Dauphine l'année dernière, possède une nouvelle barquette de sa fabrication qu'il serait intéressant de revoir ultérieurement en détail.

De tous les coins de France, des pilotes s'étaient déplacés pour Ampus et Hournarrette avait fait le voyage depuis les Hautes-Pyrénées pour courir avec sa Dauphine ! Malheureusement, l'embrayage lâchait pendant la course.

Groupe 4

Forte opposition des Porsche du Championnat d'Europe contre nos faibles Alpine. Tout le monde s'attendait à une domination écrasante de la part des 2,5 litres étrangères. Il n'en fut pas tout à fait ainsi car, malgré la victoire de Stenzel, le jeune Jacques Almeras termine deuxième avec la nouvelle groupe 4 préparée dans leurs ateliers de Montpellier. Retardé par la rupture du ventilateur à la première montée, l'ainé des Almeras prenait la pièce sur sa groupe 3, ce qui leur permettait de réduire l'écart avec l'Allemand à 3 secondes contre 7 à la première montée. Deuxième bonne surprise, la troisième place de Georges Buzzi avec l'Alpine devant les rapides Greger et Dieter, tous deux sur 2,5 de plus de 270 ch ! La raison du plus fort n'est pas toujours la meilleure. Buzzi l'a particulièrement démontré avec 100 ch de moins dans une course où la puissance était un facteur déterminant.

Ortelli, qui avait été le plus rapide aux essais en 4'01"7, s'immobilisait sur le parcours, transmission cassée. Michel Billard, qui termine bon dernier, faisait sa première montée avec un fil de bougie débranché. Le groupe 3 ne réunissait pas cinq pilotes, ce qui, conformément au règlement, forçait les organisateurs à le confondre avec le groupe 4, ce qui obligeait Almeras et Balas à se retirer de la course.

National

Comme chez les Inters, la lutte se limitait entre Porsche et Alpine. Rosso, avec sa 1300 S, s'était bien placé mais avec un moteur un peu fatigué, par contre Louis Plancher effectuait sa première sortie de la saison avec sa 911 T préparée chez les frères Almeras. Benaba aurait pu jouer les trouble-fêtes mais la rupture du pont aux essais l'écartait définitivement pour la course.

Comme on pouvait le prévoir, le meilleur revenait à la Porsche de Plancher qui marquait ses premiers points pour le Critérium devant Rosso, déjà bien placé en deuxième place. Jacques Betemps, sur une 1600 S, prenait la troisième place en 4'12"2. Aldo Masante passait la ligne d'arrivée avec le feu au moteur et réussissait tout de même 4'12"7.

Pour le groupe 3 National, six pilotes prenaient le départ, ce qui était suffisant pour obtenir un classement séparé. Gilbert Miniawi, récent vainqueur du rallye Mistral, était le grand favori, malheureusement, en sortie d'épingle, la Porsche 911 S sous-virait et venait se bloquer sur les bottes de paille qui prenaient feu aussitôt au contact des disques rouges. L'intervention rapide d'un commis-



La « Negadis 2 » de Garcia



Hervé Bayard deuxième temps absolu.

saire permet de limiter les dégâts mais la course était perdue pour Miniawi. C'est Jean-Paul Penot qui en sortait vainqueur en 4'21"3 devant le rallyman bien connu Alain Chabas, 4'22"2.

Groupe 2

L'attraction de ce groupe 2 était incontestablement l'Opel 2000 de l'Allemand Helmut Mander, qui réussit la performance d'être plus rapide que les Porsche 2,5, devancé seulement dans sa division par Stenzel. Cette Kadett, préparée en Allemagne par Gunter Irmischer Tuning développe 212 ch Din pour une cylindrée 1990 cm³ (2 doubles corps Weber). Son poids est réparti au sol par des jantes de 10 pouces de large assez impressionnantes sur une telle voiture. Son pilote, Mander, âgé de 32 ans, va suivre le championnat d'Europe, ce qui nous vaudra de le retrouver au Mont Ventoux.

Les étrangers ont nettement dominé dans les tourisimes spéciales et l'on peut donner une mention spéciale au Suisse Brun qui plaçait en troisième position l'étonnante Mazda bi-rotor.

Nello Cheli, qui nous revient... avec une licence italienne, se classait cinquième, prenant un premier contact avec la BMW 2800 CS.

National

De beaux jours encore sont à prévoir pour les Gordini 1300. Coustellier est une nouvelle fois le plus rapide en 4'13"5 talonné de près par Guimelli qui avait des ennuis d'allumage à cause de mauvaises bougies. Duby avec une Escort, prend la troisième place mais se console en touchant prix et points du trophée Wynn's. Veld semble un peu plus à l'aise dans sa BMW et signe le quatrième temps (4'18"6). Ce sont Chiodi et Roy qui prennent respectivement les deuxième et troisième places du trophée Wynn's pour le groupe 2.

Georges Buzzi devant bien des 2,5 l Porsche.



Groupe 1

Super favori dès les essais, Géral réussissait pourtant de peu à battre Georges Rouvier qui se trouvait là sur son terrain. Géral repart fort bien pour le challenge Simca et en particulier pour les primes réservées aux Barracuda. Disposant du modèle à culasse hémisphérique, il possède 430 ch pour une cylindrée de 7 litres, le poids total étant 2 tonnes. Jean-Claude Sola, que l'on voit trop peu en course, fit une brillante démonstration avec son Alfa 2000. Les deux Vauclusiens Sauguet et Michel se classaient quatrième et cinquième avec des BMW 2002 T1.



Coustellier



Jean Belin s'attaque au criterium national avec l'abarth de Michel Pont.



Louis Plancher enlève le groupe 4 avec la 911S préparée par Almeras.



National

Copie conforme des Inters avec la victoire de la Barracuda devant une BMW. C'est Sarazin qui l'enlève au volant d'une Plymouth 440, petite sœur de celle de Géral qui ne dispose pas de la culasse hémisphérique et développe 390 ch pour une cylindrée de 7,2 litres. Robert Augias termine deuxième avec sa 2002 TI.

Ayant pris soin de coller les écussons Wynn's sur son américaine, Sarazin prend la tête du trophée Wynn's après sa deuxième place à la Roquette dans le groupe 1.

Le Nimois Bompard, à 1'13 de Augias, prend la troisième place devant Orlandini.

Voshalo, qui avait pris un excellent départ l'année dernière, dans le criterium, nous revient avec la même Mustang de 6.4. Aux prises avec un autobloquant défaillant, il ne réussissait pas à s'imposer, ce qui sera tout de même assez difficile face à la Barracuda. Encore une saison pour la Mustang de Moga qui repart entre les mains du Tarbais Perrus.

INTERNATIONAUX

GROUPE I

1 - Géral J.-C., 8'54"6 — 2 - Rouvier Georges, 8'56"1 — 3 - Sola Jean-Claude, 8'59"6 — 4 - Saugot J.-Pierre, 9'05"2 — 5 - Michel J.-Claude, 9'19"3 — 6 - Robini Raymond, 9'41"01 — 7 - Rodolfo Andreani, 10'37"4 — 8 - Taverna Luigi, 10'50"6 — 9 - Bodojra Massimo, 11'01" — 10 - Cardella Emilio, 13'02"4.

GROUPE II

1 - Mander Helmut, 7'55"5 — 2 - Sturtz Peter, 8'18"4 — 3 - Brun Walter, 8'21"4 — 4 - Germann Walter, 8'27"5 — 5 - Cheli Nello, 8'32"3 — 6 - « Mici », 8'56"7 — 7 - Torre José, 9'07"6.

GROUPE III-IV REUNIS

1 - Stenzel Reinhardt, 7'47"5 — 2 - Almeras Jacques, 7'57"1 — 3 - Buzzi Georges, 8'05"7 — 4 - Greger Sepp, 8'06"8 — 5 - Schmid Dieter, 8'08"5 — 6 - Agostini Pierre, 8'13"3 — 7 - Fasamella Nicola, 8'23"3 — 8 - Biancone Roland, 8'24"2 — 9 - Guillet Pierre, 8'38"4 — 10 - Bersano Aldo, 8'41"2 — 11 - Manna Massimo, 10'53"6 — 12 - Billard Michel, 13'44"8.

GROUPE V-VII CONFONDUS

1 - Pilone Franco, 7'05"9 — 2 - « Pam », 7'14"8 — 3 - Taramzazo Luigi, 7'17"2 — 4 - « Bing Jock », 7'31"3 — 5 - Febraio Cyr, 7'43"3 — 6 - Varese Gianni, 7'45"4 — 7 - Filannino Roberto, 7'46" — 8 - Minier Yves, 8'26"8 — 9 - Hoepfner Marianne, 8'37"9 — 10 - Baronne Yvette, 9'09"3 — 11 - Hoepfner Jean-Paul, 9'21"8.

GROUPE VIII-IX CONFONDUS

1 - Perrot Xavier, 6'48"1 — 2 - Bayard Hervé, 6'58"9 — 3 - Andruet Jean-Claude, 7'04"9 — 4 - Lapiere Jean, 7'24"6 — 5 - Martin Yves, 7'26"1 — 6 - Cosentino Franco, 8'54"4.

NATIONAUX

GROUPE I

1 - Sarrazin Gérard, 4'25"2 — 2 - Augias Robert, 4'30"7 — 3 - Bompard Alain, 4'32" — 4 - Orlandini Francis, 4'33" — 5 - Voshalo William, 4'36"7 — 6 - Perrus, 4'37"5 — 7 - Condriker Paul, 4'39"2 — 8 - ex aequo - Duplan Claude, Abrot Roger, 4'45"8 — 10 - Brouchier Gérard, 4'47" — 11 - Ginovier Claude, 4'47"5 — 12 - Jaca, 4'50"4 — 13 - Travassac Jean, 4'55"7 — 14 - Lambert Lismon, 4'57"4 — 15 - Bley Gérard, 4'58"8 — 16 - Perotti Michel, 4'59"9 — 17 - Chiana Jean, 5'01" — 18 - Bourdon Monique, 5'03"9 — 19 - Rivière Michel, 5'27"3.

GROUPE II

1 - Coustellier Michel, 4'13"5 — 2 - Guimeli Jean-Marc, 4'15"8 — 3 - Duby Christian, 4'17"5 — 4 - François Veld, 4'18"6 — 5 - Chioldi Georges, 4'22"5 — 6 - Roy Jean, 4'28"1 — 7 - Mancip Gérald, 4'28"2 — 8 - Terzian Daniel, 4'30"6 — 9 - Naas Eugène, 4'31" — 10 - Bayon Claude, 4'32"3 — 11 - Maggy, 4'32"7 — 12 - Lenain Christian, 4'36"7 — 13 - Chieusse André, 4'36"8 — 14 - Pariente Robert, 4'37"1 — 15 - Ottevent Rémy, 4'43"9 — 16 - Combemale Gilbert, 4'47"4 — 17 - Piovant Alain, 4'49"2 — 18 - Pastor André, 4'49"4 — 19 - Bosse Jacques, 4'52" — 20 - Leflaive Patrick, 4'52"3 — 21 - Bova Robert, 4'56"7 — 22 - Philipps Christophe, 4'59"4 — 23 - Ambrani Robert, 5'18"2 — 24 - Messaout, 5'06"1.

GROUPE III - CLASSE 2

1 - Penot Jean-Paul, 4'21"3 — 2 - Chabas Alain, 4'22"2 — 3 - Turuani Auguste, 4'22"3 — 4 - Rodrigues Bernard, 4'34"1 — 5 - Filipucci Francis, 4'36"1.

GROUPE IV

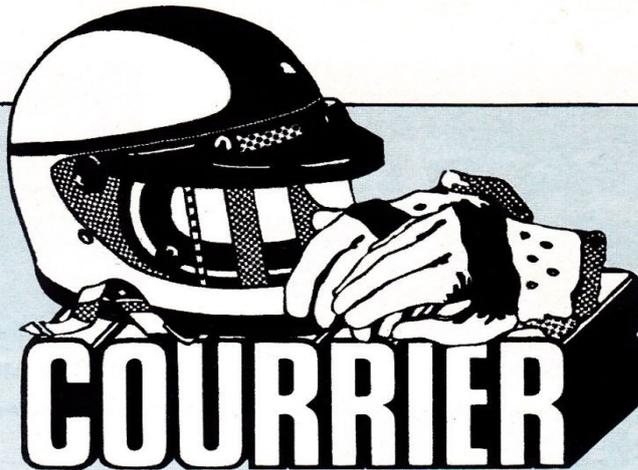
1 - Plancher Louis, 4'02"7 — 2 - Rosso Jean-Claude, 4'06"4 — 3 - Betemps Jacques, 4'12"2 — 4 - Sigari Bruno, 4'12"4 — 5 - Masante Aldo, 4'12"7 — 6 - Averous Antoine, 4'14"5 — 7 - Mari Dominique, 4'17"2 — 8 - Roland Frédéric, 4'18"9 — 9 - Papazian Pierre, 4'19"4 — 10 - Brun Daniel, 4'26"6 — 11 - « Mack », 4'32"4 — 12 - Arbeit Michel, 4'32"7 — 13 - Villanova Hugues, 4'39"3 — 14 - Galvez Guy, 4'42" — 15 - Rabanel Gérard, 4'49"8 — 16 - Henry Marcel, 4'52"8.

GROUPE V-VII

1 - Bélin Jean, 3'53"6 — 2 - Xiberras José, 4'03"8 — 3 - Bonizzoni Gérard, 4'06"6 — 4 - Garcia Jean-Claude, 4'12"3 — 5 - Longuet Alain, 4'13"6 — 6 - Chartier Alain, 4'14"2 — 7 - Gary Yves, 4'28"2 — 8 - Bonnefoy Henry, 4'28"6 — 11 - OchinnBonney Henry — 10 - Arlaud Roger, 4'33"3 — 11 - Ochinn J.-Pierre, 4'34"9 — 12 - Ochinn J.-Yves, 4'39"7 — 13 - Pascal Jean-Claude, 4'42"1 — 14 - Goubely André, 4'49"2 — 15 - Bontoux Georges, 4'55"4 — 16 - Georges Michel, 5'10"1.

GROUPE VIII-IX

1 - Rua Denis, 3'38"3 — 2 - Gache Daniel, 3'51"6 — 3 - Damaisin Roger, 3'55"2 — 4 - Antiochia Max, 4'02"6 — 5 - Van Deipen Pierre, 4'04" — 6 - Antiochia Daniel, 4'05"2 — 7 - Lacroux Maurice, 4'08"3 — 8 - Vergely André, 4'15" — 9 - Rudin Patrice, 4'16"3 — 10 - Jacquet Robert, 4'17"3 — 11 - Tholin Roger, 4'17"4 — 12 - Herbaut Maurice, 4'19"2 — 13 - Pétrequin J.-Louis, 4'23"6 — 14 - Vecchi Armand, 4'43"1 — 15 - Peyon Claude, 4'48"6 — 16 - « Lorette », 7'04"4.



M. A. Tinateau, de Cherbourg. Je possède une Renault 8 dont je voudrais « gonfler » le moteur et abaisser la suspension. Que puis-je faire ?

La Renault R8 normale a retenu l'attention de la majorité des préparateurs français, Autobleu, Collomb, Ferry, Condriller, etc. Pour un usage routier, vous obtiendrez de bons résultats avec les améliorations suivantes : carburateur Weber 28/36 DCD et collecteur d'admission spécial, ensemble collecteur d'échappement, silencieux spécial, arbre à cames reprofilé, culasse polie à soupapes plus larges, passages de gaz élargis, ressorts de soupapes doubles et taux de compression augmenté. Un carburateur Weber 45 DCOE horizontal donnera de meilleurs résultats encore, au détriment de la souplesse. En ce qui concerne la suspension, le plus simple est de monter des ressorts plus courts, disponibles chez Autobleu ou Condriller.

Jean-Pierre Alingrin, de Béziers, se demande quel est le compromis idéal tenue de route-performances pour le jeu des jantes et des pneus.

Comme vous le dites à la fin de votre lettre, vous comptez disputer quelques courses de côte et rallyes régionaux. N'oubliez pas que pour rester dans le groupe 3, les roues doivent être d'origine. Dans ce contexte régional, la Simca 1200 S est une excellente voiture d'initiation et vous pourrez vous inscrire au Challenge Simca (rallyes exclusivement d'après le nouveau règlement). Evidemment, si vous ne couriez pas, des jantes larges en aluminium par exemple apporteraient une touche esthétique certaine, mais la voiture « tirera un peu long », c'est-à-dire que vous obtiendrez une tenue de route remarquable (trop peut-être !), mais au détriment des performances pures (nervosité et reprises).

M. Christian Zerlauth, 90-Cravanche. J'envisage la construction d'une barquette « groupe 7 ». Où puis-je me procurer des plans de construction de voitures équivalentes ?

Les sociétés Grac, 23, rue Mésangère, 26-Valence, Dangel ou Jidé devraient pouvoir vous apporter une aide précieuse mais nous ne pensons pas que des plans de voitures du type qui vous intéresse soient en vente actuellement.

LETTRE AUX ORGANISATEURS D'AMPUS (DE M. ALAIN CARNOLI DE MARSEILLE)

Messieurs,
Je vous adresse la présente pour vous exprimer mon opinion sur le tournant que prend votre épreuve. Votre course est une de celles les plus appréciées de notre région : par son parcours, son organisation et le prix réduit de l'engagement. Aussi, d'année en année, vous avez une augmentation constante du nombre de participants, ce qui est pour vous une réussite et un encouragement.

Mais voilà — car il y a un mais — cette année, vous avez obtenu un coefficient très élevé qui est justifié et votre épreuve compte pour le championnat d'Europe de la montagne, alors nous — pauvres petits pilotes nationaux — nous devenons qualité négligeable.

Nous devons courir le matin en une seule montée, l'après-midi étant réservé aux Internationaux (deux montées). Quant aux prix, ils sont insignifiants, comparés à ceux attribués pour les championnats d'Europe et de France de la montagne. Exemple : en admettant que le dixième concurrent au scratch soit un groupe 2 (ce qui serait étonnant), il touchera en International (sans tenir compte des prix du Trophée d'Europe) 1 200 F et trois coupes, par contre en National, il aura 150 F et une coupe.

Si je vous écris cela, tout en sachant que ma position ne représente malheureusement pas grand-chose, c'est que je souhaite que votre épreuve ne devienne pas ce qu'est devenue la course de côte du Mont Ventoux qui, elle aussi, compte pour le championnat d'Europe, mais dont le nombre de concurrents diminue chaque année ; les organisateurs ayant dû, l'année passée, pour la première fois, admettre les licenciés nationaux, afin d'augmenter le nombre de participants.

Je pense, Messieurs, que vous devriez dès maintenant penser que si les pilotes Nationaux n'ont pas la notoriété de certains Internationaux, ils sont en nombre et représentent l'avenir de notre sport favori, dont on prône la démocratisation et dont je suis un passionné.