



AMPUS, qui a toujours attiré les Italiens et plus particulièrement Abarth, fut l'événement de ce début de saison prometteur pour une discipline en plein développement. Non seulement cette année, les épreuves sont beaucoup plus nombreuses, mais de nouveaux pilotes disposant d'un matériel à la hauteur semblent bien décidés à tout tenter pour contrer les meilleurs, c'est-à-dire, les trois leaders du championnat 1968 : Pierre Maublanc, Daniel Rouveyran et Alain Finkel. Ces trois hommes ont d'ailleurs changé de monture, Finkel troquant sa Carrera 6 contre une Abarth 2 L homologuée en Sport depuis le 1er avril dernier, Rouveyran délaissant l'Abarth 2 L, pour une Tecno F 2, alors que Maublanc abandonnait l'Abarth pour une Formule libre : une Grac qui sera équipée d'un BMW 2 l. Cinq épreuves sont courues et seul Maublanc n'a pas encore touché sa voiture. Rien n'est joué, bien sûr, mais le Lyonnais ne devra pas tarder s'il veut tenter de combler son retard sur l'actuel leader, Alain Finkel qui compte, déjà, deux victoires et une seconde place, occupant ainsi la tête du classement provisoire, avec 118 points, devant Petitjean, rapide et très régulier (66 points), Rouveyran (63 points), H. Bafas (42 points) intouchable en G.T., J.-M. Massoneri qui truste les succès en groupe 1 (40 points), Jean Lachaud (Abarth 2 L) 38 points, etc.

A Ampus donc, Abarth fidèle à son rendez-vous, se heurtait, cette fois, à Ferrari qui déléguait sa nouvelle 212 à moteur 12 cylindres à plat. La confrontation ne manquait pas d'intérêt, tant sur le plan voitures — Abarth étant présent avec deux 2000 et sa V 8 3 l — que sur le plan pilote, Schetty, transfuge Abarth et recordman de l'épreuve en quatre minutes juste, affrontant Johannes Ortner, son ancien équipier, vainqueur en 1967 (4'14"01), Biscaldi, officiel Abarth depuis le début de la saison et Edoardo Lualdi qui vient d'abandonner la Dino pour le dernier produit Abarth, une 2 l à carrosserie entièrement nouvelle, adoptant la ligne « en coin ». Toujours équipée du 4 cylindres, 16 soupapes, placée en porte à faux, cette 2 litres dispose de 250 cv DIN, pour un poids à vide de 510 kg. Si aux essais sur une route humide par endroits, la Ferrari s'inclinait face à la 3 l de Ortner, le Suisse se reprenait le lendemain et sur une piste totalement sèche, abaissait son record de plus de trois secondes, ce que personne d'autre n'allait être capable de faire. La Ferrari 212, comme son pilote, fêtaient donc leurs débuts par un succès qui devrait en appeler d'autres, si, comme prévu, elle participe aux épreuves du championnat d'Europe.

Chez Abarth, la 3 l exceptée, les barquettes 2000 terminent relativement loin, puisque Biscaldi, le plus rapide, concède 14"6. Quant à Lualdi, bien que battu, son temps devait être légèrement inférieur, car il dut parcourir les 400 derniers mètres avec une roue à plat.

FERRARI / ABARTH :

