



Sur cette nouvelle saison, Chambérod (à gauche) a repris ses habitudes en l'emportant à Bagnols-Sabran. Cyrille Frantz (à droite) termine, lui, quatrième, ma

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE

Chambérod roi des sprinters

Le pilote grenoblois, qui remet une troisième fois son titre en jeu, l'a visiblement rien perdu de sa pointe de vitesse.

Le week-end dernier, le Championnat de France de la montagne a repris ses droits sur une petite route gardoise, près de Bagnols-sur-Cèze. Cette succession d'accélération et de freinages violents dans les sous-bois a mis à rude épreuve les nerfs des « montagnards » dont la plupart n'avaient pas couru depuis six mois. Par chance, la pluie ne s'était pas invitée cette année, mais un violent mistral se chargea de réduire l'adhérence en saupoudrant l'asphalte de sable et de terre.

Inamovible champion depuis trois ans, le Grenoblois Chambérod regrette certainement d'avoir attendu la cinquantaine pour monter dans une F 3000, tant il semble être né pour gagner. Dès la première montée d'essai au volant de sa Reynard 92D, il approchait déjà le record de la piste. Régala fut le seul à réussir une contre-attaque et, à la première montée de course, il reprit la tête pour 23 millièmes de seconde ! Le vice-champion résistait encore au retour de

Chambérod dans la seconde, mais il ne pouvait rien dans la troisième face à un adversaire irrésistible dans les moments décisifs. Cette dernière montée avait été d'autant plus rude pour les deux *leaders*, contraints par des incidents à répéter plusieurs fois leur départ. Ce diable de Chambérod n'en signa pas moins le nouveau record sur une piste que gagnait déjà la fraîcheur du soir. Jouant son va-tout avec sa Reynard F3000 aux réactions brutales, Fabien Frantz arrachait sa suspension contre un muret au dernier virage. Plus prudents, Gérard Petit et Bouvier se contentaient de jouer placés.

En Sport-Proto, Cyrille Frantz s'imposa logiquement, terminant au pied du podium derrière son frère aîné après avoir dû concéder la première montée à Castellana, qui attaqua tambour battant sa seconde saison sur une Osella-BMW. Ces barquettes construites en Italie par un ancien de la Formule 1 dominent leur catégorie, si bien qu'elles ont conquis Sébastien Petit, meilleur pilote de F3 l'an passé, et Bassora et Pernot, les deux ténors de la catégorie Production.

En Grand Tourisme, le chevronné Debias n'est pas près de trouver son maître au volant de la Porsche GT3 où il vient d'entamer une nouvelle carrière après vingt-cinq ans de monoplace. Dosières est également l'un des montagnards les plus capés avec cinq titres européens en catégorie Production. Après dix saisons en Sport-Proto, il vient de faire un retour gagnant dans son corps d'origine en s'adjugeant le groupe A sur une Peugeot 306 Maxi de location.

En Tourisme de Série, où les BMW M3 restent à la pointe du combat, le trio de favoris perdit Français sur sortie de route, laissant aux prises Marchal et Deleuze, les *leaders* de la saison dernière. Après un duel long et indécis, Deleuze eut le coup de patte victorieux à la dernière montée, qui lui apporta le petit dixième décisif.

F. C.

LES REINES DE LA MONTAGNE PAR CATÉGORIE

	CHASSIS	POIDS	MOTORISATION	PUISSANCE
FORMULE 3000 Reynard	Coque carbone	635 kg (avec pilote)	V8 Ford DFY (ou AC après 94)	450 ch à 5000 tr/min
SPORT PROTO CN Osella	Trellis tubulaire	600 kg (à vide)	BMW 6-cyl 3l de la M3 E36	360 ch à 3800 tr/min
PORSCHE GT3	Monocoque acier	1 380 kg (à vide)	Flat-six 3,6l refroidi par eau	350 ch vers 7 000 tr/min
BMW M3 GR N	Monocoque acier	1 360 kg (3,2l) 1 250 kg (3l)	6-cyl. en ligne (3l ou 3,2l)	320 ch à 3400 tr/min

● **La F3000 est le « must » des prétendants à la victoire.** Les Reynard d'avant 1996 (la F3000 est devenue ensuite monotype) sont les plus performantes en côte. En outre, les moteurs Cosworth DFY limités à 9 000 tr/min sont pratiquement indestructibles. Mais, suite à la cessation d'activité de Reynard, les châssis et pièces de rechange sont difficiles à trouver. Ainsi Régala a-t-il déniché la sienne au Japon l'an dernier !

● **Les barquettes sport les plus répandues sont classées en groupe CN**, une variante économique des Sport-Proto. Les châssis en carbone ou en matériaux composites y sont interdits. Le moteur, qui provient d'un modèle commercialisé, a un maximum de six cylindres et de 3 000 cm³. Option unanime, le moteur de la BMW M3, légèrement modifié, allie souplesse, puissance et longévité.

● **Le choix du Grand Tourisme résulte en premier lieu d'un souci de polyvalence.** L'heureux propriétaire d'une Porsche GT3 peut aller par la route avec sa voiture au départ d'une course de côte ou d'un circuit, sans devoir s'équiper d'une remorque ou d'un camion atelier. Et qui n'a pas les moyens de s'offrir une Porsche GT3 peut trouver du plaisir, pour bien moins cher, avec une Carrera 964 d'occasion ou une berlinette Hommell.

● **Enfin, les voitures de production ont des ambitions plus limitées**, même si les amateurs peuvent les piloter à l'occasion en rallye, ce que ne permettent pas les voitures ouvertes. Les BMW M3 série E36 (les versions 3l ou 3,2l ont des performances très voisines) se taillent la part du lion dans le Groupe N. Néanmoins, Pernot et Bassora ont dominé, jusqu'à l'an dernier, le groupe A sur de bonnes vieilles E30 à moteur à quatre cylindres de 2,5l.