

Murisier brille sous le soleil d'Anzère

COURSE DE CÔTE D'AYENT-ANZÈRE Le pilote d'Orsières n'a laissé aucune chance à ses adversaires, Jean-Claude Antille en tête. Heinz Steiner place son «proto» sur la troisième marche du podium.

ALEXANDRE TORDAY

L'écart de près de dix secondes que Jean-Daniel Murisier a creusé sur son plus proche adversaire est sans équivoque: le Valaisan évolue à un autre niveau!

En avalant les deux montées à une vitesse moyenne de plus de 130 km/h, il n'a pas commis la moindre erreur. Certains le croyaient même battre son propre record de 1'34"74 qu'il avait réalisé en 1992. Mais Jean-Daniel savait que c'était chose impossible: «Le revêtement se dégrade année après année. Il a particulièrement souffert cet hiver et le fond de nos formules tapent de plus en plus». Mais, pour sa première montée, lors que le soleil ne tapait pas encore trop sur les lacets qui mènent à Anzère le conducteur de car s'est quand même offert un temps de 1'35"42 qui démontrait bien qu'il n'est pas venu pour assurer une victoire qui lui était déjà acquise sur le papier.

JEAN-CLAUDE ANTILLE ne cachait pas sa satisfaction après avoir définitivement assuré sa deuxième place lors de la seconde montée: «Ce tracé est très intéressant et je m'y sens vraiment à l'aise». Ce résultat est tout à fait à la hauteur de mes espérances et je dois continuer comme ça si je veux atteindre mon objectif: terminer deuxième de la Coupe suisse de la montagne.»

En devançant tous les autres pilotes de formule, Heinz Steiner a – une fois encore – prouvé l'extraordinaire potentiel de son bolide. Il s'est même offert le luxe, en prenant cette troisième place, de devancer Ami Guichard. Mais il faut tout de même dire que ce tracé n'était pas forcément favorable à la formule 3000 du Genevois.

Deuxième du groupe CN derrière Heinz Steiner, Yann Pilonel s'est une nouvelle fois mis en évidence sur cette montée qu'il connaît par cœur, le pilote de la

Lucchini Alfa habitant le village d'arrivée!

DANS LA COURSE DES FORMULES 3, le patron du peloton, Jo Zeller, a bien failli laisser échapper une nouvelle victoire. Une petite faute dans la montée initiale ne lui permettait de réaliser que le troisième temps derrière

En formule Ford 1600, deux femmes se sont imposées: Séverine Pfeuti et Daniela Schafer

re André Gauch et Thomas Stingelin. Mais une seconde manche de toute beauté lui permettait finalement de combler son retard.

En formule Ford 1600, les spectateurs ont pu assister à un superbe doublé féminin signé par Séverine Pfeuti et Daniela Schafer. Alors qu'aux essais, Séverine était sérieusement accrochée par Fabien Strickler, la Fribourgeoise l'a repoussé, lors de la course, à près de trois secondes. Le Valaisan s'est même fait souffler sa deuxième place par Daniela pour 18 centièmes.

IER DES VOITURES FERMÉES, Bruno Iannello, à bord de son impressionnante Lancia Delta S4, est ressorti vainqueur de la lutte qui l'opposait au Séduois Alain Pfefferli. Le pilote de la Porsche 935 Turbo, qui avait réalisé le meilleur temps lors de la première montée, a dû s'avouer vaincu dans la seconde. Toujours dans le groupe IS, les Romands ont réalisé un triplé dans la classe 1600 avec un insaisissable Roland Bossy (Toyota Corolla) en tête qui a

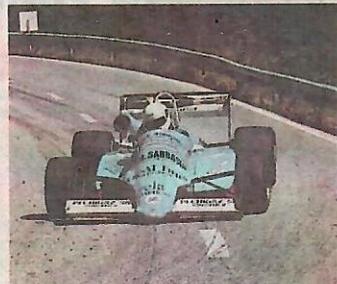
SUITE À LA PAGE 19



HEINZ STEINER, au volant de sa Martini Mk 77-BMW, s'est classé 1er dans sa catégorie, le groupe CN et, surtout, 3e au classement général.



BERNARD SANCHIS a réalisé, lors des deux manches qualificatives, les meilleurs temps de la catégorie des deux-litres du groupe N.



J.-D. MURISIER est premier au classement général avec plus de 9 secondes d'avance sur le second...



ROLAND BOSSY, avec un temps de 1'50,71", rivalise avec des catégories plus musclées. En effet, il roule dans une «modeste» Corolla 1600 cm³.



EN COUPE MAZDA MX-5, C'est Daniel Hadorn qui mène le bal grâce à un excellent temps lors de la seconde manche.

TOUS LES RÉSULTATS

Groupe N-CH jusqu'à 1400 cm³

1. Yerly, Peugeot 106 Rallye, 2'22,84", 2'23,50", 4'36,34" (88,007 km/h).

1401 - 1600 cm³

1. Grimaldi, 2'08,27", 2'09,51", 4'17,78" (97,758 km/h); 2. Woodtli, 2'09,49", 2'09,74", 4'19,23"; 3. Blondel, 2'09,71", 2'10,25", 4'19,96" (tous sur Peugeot 106 16V).

1601 - 2000 cm³

1. Sanchis, 2'04,51", 2'05,29", 4'09,80" (100,881 km/h); 2. Kamm B., 2'09,49", 2'05,77", 4'11,04" (les deux sur Opel Astra G5).

Supertourisme

1. Schenk, Toyota Carina E, 1'53,43", 1'52,89", 3'46,32" (111,347 km/h).

Groupe N-PIA jusqu'à 2000 cm³

1. Billieux, Honda Integra Type R, 2'07,32", 2'09,78", 4'17,10" (98,016 km/h).

Groupe A jusqu'à 1400 cm³

1. Valtaggio, Peugeot 106 Rallye,

2'12,05", 2'12,52", 4'24,57" (95,249 km/h).

1401 - 1600 cm³

1. Savary, Peugeot 106 kit-car, 1'59,63", 1'58,85", 3'58,48" (105,669 km/h); 2. Bärswil, Honda Civic SiR II, 1'58,88", 1'59,66", 3'58,54"; 3. Luisier, Peugeot 106 kit-car, 1'59,54", 2'00,77", 4'00,31".

1601 - 2000 cm³

1. Jacquillard Ch., Ford Escort Maxi, 1'52,42", 1'53,99", 3'46,41" (111,303 km/h); 2. Bourret, VW Golf kit-car, 1'56,86", 1'57,03", 3'53,68".

plus de 3000 cm³

1. Chmelnitzky N., Ford Escort Cosworth, 1'58,14", 1'59,46", 3'57,60" (106,061 km/h).

Groupe B plus de 3500 cm³

1. Bühler, Porsche Carrera RS, 1'55,06", 1'56,86", 3'51,92" (108,658 km/h).

Coupe Porsche

1. Servais, Porsche Carrera RS,

2'00,26", 1'59,14", 3'59,40" (105,263 km/h).

Intervallus jusqu'à 1400 cm³ (4)

1. Gerber, VW Polo, 1'58,85", 1'59,72", 3'58,57" (105,629 km/h).

1401 - 1600 cm³

1. Bossy, Toyota Corolla, 1'50,71", 1'52,06", 3'42,77" (113,121 km/h); 2. Jeanneret, VW Golf, 1'53,58", 1'53,95", 3'47,53"; 3. Gaignat, VW Golf GTI, 1'54,32", 1'54,77", 3'49,09".

1601 - 2000 cm³

1. Erb, Opel Kadett GT/E, 1'51,13", 1'48,56", 3'39,69" (114,707 km/h); 2. Kamm E., VW Golf, 1'52,51", 1'49,99", 3'42,50"; 3. Buhler, BMW 320, 1'51,95", 1'51,00", 3'42,95".

2001 - 2500 cm³

1. Carrel, Opel Kadett GTE, 1'50,53", 1'49,68", 3'40,21" (114,436 km/h); 2. Koch, Opel Kadett GT/E, 1'52,48", 1'51,07", 3'43,55"; 3. Chabod, Renault 5 Turbo, 1'53,67", 1'50,56", 3'44,23".

plus de 2500 cm³

1. Iannello, Lancia Delta S4, 1'45,15", 1'43,66", 3'28,81" (120,684 km/h); 2. Pfefferli, Porsche 935 Turbo, 1'45,05", 1'45,43", 3'30,48".

IS-N 1601 - 2000 cm³

1. Bessard, Opel Kadett 16V, 2'16,51", 2'16,31", 4'32,82" (92,369 km/h).

Groupe CHX

1. Scolari, Renault Spider, 2'03,04", 1'59,92", 4'02,96" (103,721 km/h).

British Racing Challenge

1. Amstutz, Jaguar XJ-S, 2'12,11", 2'09,36", 4'21,47" (96,378 km/h).

Groupe CN

1. Steiner H., Martini Mk 77 - BMW, 1'40,51", 1'41,71", 3'22,22" (124,617 km/h); 2. Pilonel, Lucchini SP 390-Alfa Romeo, 1'44,02", 1'44,38", 3'28,40".

Formule 3

1. Zeller, Dallara 396-Opel, 1'43,76", 1'41,57", 3'25,33" (122,729 km/h); 2. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo,

1'43,05", 1'42,80", 3'25,85"; 3. Stingelin, Dallara 394-Opel, 1'43,56", 1'43,90", 3'27,46".

F 3 / catégorie B

1. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'43,05", 1'42,80", 3'25,85" (122,419 km/h).

Formule libre

1. Murisier, Martini Mk 56-BMW, 1'35,42", 1'36,22", 3'11,64" (131,497 km/h); 2. Antille, Martini Mk 45-BMW, 1'39,15", 1'42,05", 3'21,20"; 3. Duffaux, Maurer-BMW, 1'44,72", 1'44,28", 3'29,00".

Série IV (F 3000)

1. Guichard, March-Judd, 1'40,73", 1'42,86", 3'23,59" (123,778 km/h).

Formule Ford 1600

1. Pfeuti S., 1'54,66", 1'54,55", 3'49,21" (109,943 km/h); 2. Schafer, 1'56,53", 1'55,37", 3'51,90"; 3. Strickler, 1'55,47", 1'56,61", 3'52,08".

Formule Ford 1800

1. Genoud, Van Diemen RF 96, 1'53,24", 1'52,62", 3'45,86" (111,574 km/h).

1. Genoud, Van Diemen RF 96, 1'53,24", 1'52,62", 3'45,86" (111,574 km/h).

Renault Mégane

1. Stimmann, Renault Mégane Coupe, 1'59,05", 1'59,35", 3'58,40" (105,705 km/h).

Coupe Citroën Saxo

1. Eggenberger, 2'01,22", 2'01,23", 4'02,45" (103,939 km/h); 2. De Graaf, 2'00,78", 2'02,65", 4'03,43"; 3. Spiess, 2'01,22", 2'02,24", 4'03,46"; 4. Aeschlimann, 2'01,75", 2'03,08", 4'04,83".

Coupe Mazda MX-5

1. Hadorn, 2'10,93", 2'09,40", 4'20,33" (96,800 km/h); 2. Ryt, 2'10,84", 2'11,15", 4'21,99"; 3. Schneider, 2'10,81", 2'11,44", 4'22,25"; 4. Scheidegger, 2'12,08", 2'12,16", 4'24,24"; 5. Debrunner, 2'12,00", 2'12,70", 4'24,70"; 6. Zarniello, 2'12,28", 2'12,75", 4'25,03"; 7. Siffert, 2'13,91", 2'13,43", 4'27,34".

SUITE DE LA PAGE 17

reputé durant tout le week-end les attaques du Fribourgeois Olivier Jeanneret.

CHRISTIAN JAQUILLARD, le champion suisse des rallyes, a imposé sa loi en groupe A. Au volant de sa superbe Ford Escort kit-car, le sociétaire de l'Ecurie rolloise a devancé l'excellent Laurent Bourret qui a réalisé deux excellentes

montées aux commandes de sa VW Golf jaune.

La classe 1600 a donné lieu à une lutte des plus passionnante qui mettait aux prises la 106 kit-car d'André Savary à la Honda de Kurt Baeriswil. Finalement, le pilote de rallye s'est imposé pour six petits centièmes. De son côté, Patrick Luisier a atteint le but qu'il s'était fixé: descendre sous les deux minutes. A noter encore la victoire de Nathalie Chmelnitzky

(Ford Escort Cosworth) en plus de 3 litres.

BERNARD SANCHIS a réalisé un petit exploit en remportant le groupe N au nez et à la barbe de Balthasar Kamm qui pilotait également une Opel Astra GSI. Le vainqueur de la Coupe suisse des slaloms 97 a été très régulier, prenant une demi-seconde par montée au pilote allemandique. Cette première manche de la saison de course de côte était également agendée au programme de deux coupes de marque.

Chez Citroën, la course a été très serrée avec 14 pilotes séparés d'à peine six secondes. En tête des essais, Pierre De Graaf confirmait sa suprématie lors de la première montée en réalisant un chrono de 2'00.78". Malheureusement pour lui, une deuxième vitesse récalcitrante l'empêchait de défendre ses chances dans la seconde montée abandonnant ainsi la victoire à Fabian Eggenberger. Le Nyonnais peut tout de même se consoler en sachant qu'il a repris des points au leader de la coupe, Rudolf Aeschliemann, qui n'a terminé qu'à la quatrième place.

EN COUPE MAZDA MX-5, le leader actuel Daniel Hadorn s'est une nouvelle fois imposé, augmentant ainsi son avance au classement. La lutte pour la seconde place mettait aux prises Lukas Ryf et Kurt Schneider. Ce dernier, qui avait pourtant réalisé le meilleur temps de la première manche, a finalement dû se contenter de la troisième place. Quant à Philippe Siffert, qui pilotait la voiture aux couleurs de la RA, il a réalisé un excellent septième temps final.

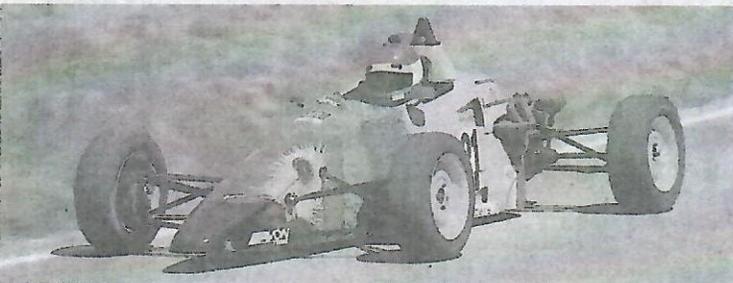
Quant à Fredy Amweg, l'invité de Mazda Suisse, il ne semblait pas au mieux de sa forme (14e rang). Mais la participation de ce sympathique et prestigieux pilote a suffi à émouvoir la foule. ♦



C'EST BIEN PARTI pour Jean-Jacques Antille qui, cette saison, vise la seconde place de la coupe des montagnes.



CHRISTIAN JAQUILLARD, sur sa Ford Escort kit-car, a dominé les débats en groupe A.



DOUBLÉ FÉMININ en Formule Ford 1600 où Séverine Pfeuti a décroché l'or devant Daniela Schafer.

Coupe Mazda MX-5: «Ambiance conviviale»

PHILIPPE SIFFERT, l'invité de la Revue Automobile lors de la récente Course de côte Ayent-Anzère nous a fait part de ses impressions sur la voiture et sur l'ambiance qui règne dans cette coupe de marque.

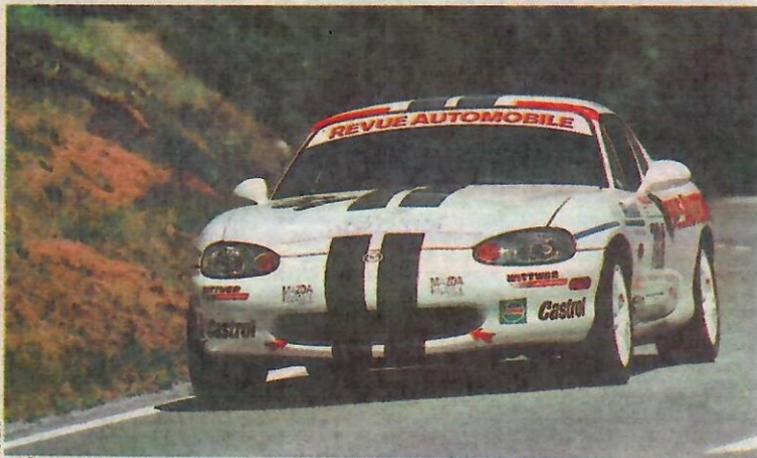
ALEXANDRE TORDAY

Le Fribourgeois a fini dans la première moitié de la meute des MX-5 engagées récemment sur les hauteurs d'Ayent.

Comment avez-vous ressenti le comportement de cette Mazda MX-5?
Elle a hérité d'un excellent châssis qui lui confère un comportement très sain et sécurisant qui permet facilement de se faire plaisir. La boîte de vitesses peut poser parfois problème dans les gros appuis. On a de la peine à passer les rapports. Bien évidemment, la voiture étant strictement de série, le moteur manque un peu de puissance. On est donc obligé d'opter pour un pilotage très propre et fin dans les trajectoires pour éviter le plus souvent possible de devoir relancer.

Etes-vous satisfait de votre 7^e rang?

En fait, je ne m'étais fixé aucun but. Avec 12 minutes de course en deux jours, il n'est pas possible d'acquiescer assez d'expérience de la voiture pour se battre avec les meilleurs. De plus, il faut dire que cela faisait sept ans que je n'avais plus participé à Ayent-Anzère et j'avais pratiquement oublié tou-



«RÉTRO» Philippe Siffert redécouvrant les charmes de la montée entre Ayent et Anzère.

tes les finesses du parcours. Ce dernier est intéressant et assez rapide mais, avec les longs rapports de la boîte d'origine, on ne passe à aucun moment le quatrième rapport, ce qui représente tout de même des pointes à 140 km/h.

Comment avez-vous trouvé l'ambiance qui entoure cette

Coupe MX-5?

J'ai déjà participé à ce genre de coupe, mais celle-là est vraiment très bien organisée. Il y a un excellent suivi et on est bien pris en charge. La remise des prix, indépendante de la course principale, était vraiment conviviale. Il est vrai que j'étais le seul Romand, mais comme je parle couram-

ment l'allemand, je n'ai eu aucun problème à m'intégrer dans ce groupe très sympathique. Je pense que c'est vraiment une excellente formule pour se faire plaisir sans trop déboursier. Les voitures étant strictement d'origine, il suffit de mettre de l'essence et de régler la pression des pneus et c'est parti pour un petit plaisir! ♦