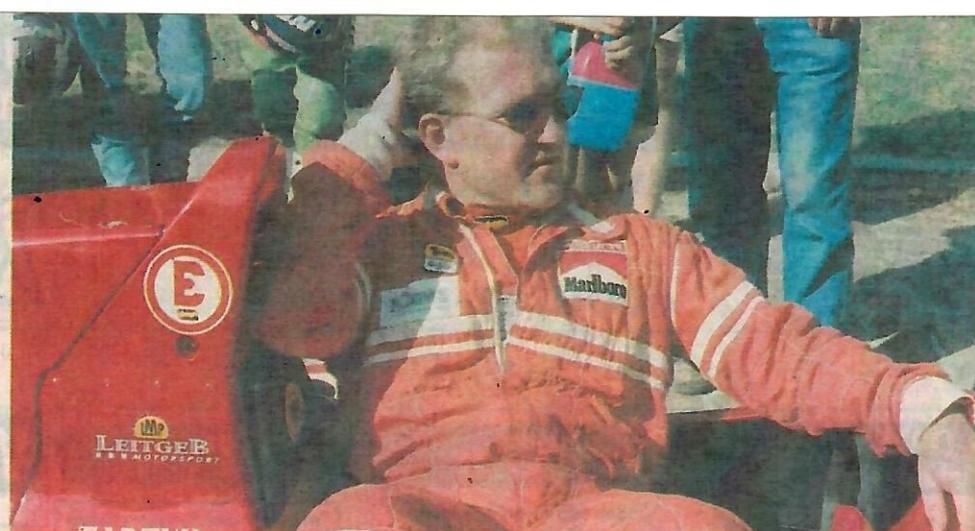


Incroyable dénouement, dimanche aux Rangiers, avec un record mis à mal à une dizaine de reprises, avant de revenir finalement à l'Autrichien Leitgeb (photo), sur sa Reynard F3000, en 1'51"19! L'affrontement s'est même poursuivi sur le tapis vert. Tschager déposait une réclamation contre Irlando tandis que Debias et Murisier s'en prenaient à Leitgeb. Dans le premier cas, c'est le poids de l'Osella-BMW qui posait problème, et dans le second, l'échappement de la Reynard. Contrôlée par les commissaires, la voiture d'Irlando se révélait conforme et la réclamation de Debias et Murisier n'aboutissait pas pour vice de forme.

Mais revenons à la course, qui fut somptueuse. À l'addition des deux montées, Pasquale Irlando est monté sur la plus haute marche du podium devant Walter Leitgeb et Laszlo Szasz. 4e du classement général, Christian Debias a devancé Jean-Daniel Murisier, impuissant en dépit d'un engagement total avec sa Martini Mk 56 BMW.

Amélioré dans sa partie inférieure, le parcours est encore plus rapide, et surtout plus technique. Abordant avec un surcroît de vitesse la première difficulté, les pilotes ne doivent absolument pas douter. Cela passe à fond ou en levant très légèrement le pied. A ce petit jeu de courage et de la dextérité, les meilleurs se sont naturellement mis en évidence et quasiment tous les records de catégorie ont été pulvérisés.

MEILLEUR CHRONO DE LA JOURNÉE. Walter Leitgeb a surpris par sa rapidité d'adaptation puisqu'il n'en était qu'à sa première participation. Mais les routiniers que sont Alain Pfefferlé et Roland Bossy méritent eux aussi une mention spéciale. Habituelles « locomotives » du groupe



La guerre de succession

ST-URSSANNE-LES RANGIERS Vainqueur des cinq dernières éditions et détenteur du record de la montée, Fredy Amweg, n'a pas résisté à l'appel des sirènes du Doubs, et c'est en spectateur très attentif qu'il a assisté à l'affrontement des cinq candidats à sa succession.

IS, les deux Romands ont fait exploser les chronos. Le pilote de la Porsche 935 a arrêté la « trotteuse » sur 2'08"50 (contre 2'11"38) et le Jurassien signalait un incroyable 2'16"55, soit 6 secondes de mieux par rapport à 1998.

Explications des intéressés: «L'hiver dernier, pendant que certains skiaient ou buvaient de la suspension. Aujourd'hui, ça paie sur cette piste qui met en valeur les qualités du châssis», commentait Pfefferlé. «En 1998, le moteur de ma Toyota Corolla n'avouait que

170 ch. Aujourd'hui, il développe environ 220 ch. Aux Rangiers, la puissance compte aussi», précisait Bossy. Toujours en IS, mentionnant les succès de Fritz Erb (Opel Kadett) en 2 litres, d'Olivier Carrel (Opel également), mais en plus de 2 litres, et Pierre Bercher, dominateur de la petite classe 1400 cm³ avec sa VW Polo.

IL VOLE, LE ROI ZELLER! Course après course, plus rien n'échappe au pilote de la Dallara-Opel, qui a empoché dans le Jura son 8e titre national. Ne forçant pas son

talent, le Zurichois s'est imposé face à Willi Strauli et Bruno Huber, lesquels ont échoué à 5 et 8 secondes de leur maître. Répondant l'année prochaine au nouveau règlement autorisant l'usage de moteurs de la nouvelle génération, Zeller retrouvera peut-être Claude Sudan sur sa route. Aux Rangiers, le Bullois pilotait une Dallara 397 avec moteur Fiat bridé à 26 mm. Il a signé un excellent temps de 1'59"04.

Autre excellent chrono, celui de Rudolf Aeschlimann en Coupe Citroën Saxo. 2e des essais derrière Mario Meyer, le jeune Allemand a abaissé le record de 8 dixièmes, remportant dans la foulée sa 5e victoire de la saison. 2e, Meyer a devancé Fabian Eggenberger, Matthias Hedinger et Pierre De Graaf, pourtant 3e de la 1re manche. «Je ne comprends pas mon chrono de la 2e montée. Il me semblait pourtant que j'allais vite partout», commentait le Vaudois. En Coupe Mazda MX-5, Lukas Ryt'f a emporté avec 54 millièmes d'avance sur Daniel Hadorn. Un écart misérable, pour deux hommes au pilotage royal.

CHAMPION Jo Zeller a remporté son 8e titre national au volant de sa F3 (Dallara-Opel).



JAMAIS AU BISTROT! Alain Pfefferlé (Porsche 935 Turbo) a soigné sa préparation hivernale.



UN AS EN SAXO Rudolf Aeschlimann à nouveau irrésistible en Coupe Citroën Saxo.



Courir dans son jardin!

Course mythique, l'épreuve des Rangiers a suscité bien des vocations dans le Jura et ils étaient nombreux, les locaux, à briller dimanche dernier. Outre Roland Bossy, l'autre vedette jurassienne, Jean-Marc Salomon, a dominé le groupe N en Opel Astra GSi. En tête des deux manches de course, Salomon s'est imposé face à Baltz Kamm et Oskar Kuhn, également sur Opel.

Autre Jurassien en vue, Daniel Erard (Renault Clio) et Hervé Goffinet (Peugeot 306) se sont classés 2e et 3e du groupe A catégorie 2 litres, derrière le Français Jean-Luc Fritsch, sur Peugeot 306. Fort de

ses 15 participations, Pierre Hirschi est un Jurassien de cœur. Il a simplifié le record du groupe supertourisme avec son Opel Vectra. Hélas pour Hirschi, un problème électrique l'empêcha de défendre ses chances à armes égales lors de la 2e manche de course, s'inclinant pour 63 millièmes face à Martin Schenk, sur sa Toyota Carina. G. V.



SUPERBE... Jean-Marc Salomon!

TOUS LES RÉSULTATS

1re manche/2e manche/temps total

Groupe N jusqu'à 1400 cm³
1. Bichsel, 2'48,36", 2'50,29", 5'38,65" (109,898 km/h); 2. Yery, 2'49,50", 2'50,43", 5'40,33" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).
1401-1600 cm³
1. Woodtli, 2'38,80", 2'37,41", 5'16,21" (117,686 km/h); 2. Grimaldi, 2'38,46", 2'37,83", 5'16,29" (les deux sur Peugeot 106 16V).
1601-2000 cm³
1. Salomon, 2'33,48", 2'33,41", 5'06,89" (121,271 km/h); 2. Kamm B., 2'34,38", 2'34,25", 5'08,63"; 3. Kuhn, 2'37,44", 2'38,01", 5'15,45" (sur son Opel Astra GSi).
Supertourisme
1. Schenk, Toyota Carina E, 2'16,94", 2'15,64", 4'32,58" (136,535 km/h); 2. Hirschi, Opel Vectra, 2'15,56", 2'17,65", 4'33,21".
Groupe N-FIA jusqu'à 1400 cm³
1. Rogolet (A), 2'49,32", 2'51,14", 5'40,46" (109,313 km/h); 2. Bouvier, 2'53,94", 2'53,64", 5'47,58" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).
1601-2000 cm³
1. Terrier, Opel Astra GSi, 2'27,94", 2'36,79", 5'04,73" (122,130 km/h).
2001-3000 cm³
1. Cuenin, Fiat Uno Turbo, 2'42,35", 2'42,86", 4'58,89" (124,517 km/h); 2. Kueng, Peugeot 309-Trophy, 2'33,88", 2'34,33", 5'08,21"; 3. Scolari, Renault Spider, 2'39,66", 2'28,69", 5'08,35".

BMW M3, 2'25,34", 2'23,90", 4'49,24"; 3. Yves (CZ), Subaru Impreza, 2'27,33", 2'27,14", 4'54,47".
Groupe A jusqu'à 1400 cm³
1. Ciavardin, Citroën AX GTI, 2'56,21", 2'58,75", 5'54,96" (104,848 km/h).
1401-1600 cm³
1. Baeriswyl, 2'29,59", 2'30,51", 5'00,10" (124,015 km/h); 2. Löttscher, 2'33,79", 2'34,76", 5'08,55" (les deux sur Honda Civic SiR II).
1601-2000 cm³
1. Fritsch (F), Peugeot 306 Kit-Car, 2'26,54", 2'26,47", 4'53,01" (127,015 km/h); 2. Erard, Renault Clio 16V, 2'30,91", 2'30,36", 5'01,27"; 3. Goffinet, Peugeot 306, 2'32,19", 2'31,87", 5'04,06".
2001-3000 cm³
1. Liska (CZ), BMW M3, 2'22,23", 2'22,55", 4'44,78" (130,686 km/h).
plus de 3000 cm³
1. Pulic (H), BMW M3, 2'20,73", 2'20,50", 4'41,23" (132,336 km/h); 2. Di Giuseppe (I), Lancia Delta, 2'22,38", 2'22,04", 4'44,32".
Groupe B 3501-4000 cm³
1. Bühner, Porsche Carrera RS, 2'23,28", 2'22,37", 4'45,65" (130,288 km/h).
Groupe CHX
1. Venier, Opel Kadett, 2'29,48", 2'29,41", 4'58,89" (124,517 km/h); 2. Kueng, Peugeot 309-Trophy, 2'33,88", 2'34,33", 5'08,21"; 3. Scolari, Renault Spider, 2'39,66", 2'28,69", 5'08,35".

Interswiss ISA 1601-1400 cm³
1. Tenti, VW Golf GTI, 2'40,38", 2'40,03", 5'20,41" (116,154 km/h).
Interswiss jusqu'à 1400 cm³
1. Bercher, 2'36,88", 2'36,10", 5'12,98" (118,911 km/h); 2. Garbar, 2'51,68", 2'28,30", 5'19,98" (les deux sur VW Polo).
1401-1600 cm³
1. Bossy, Toyota Corolla, 2'16,55", 2'17,15", 4'33,70" (135,977 km/h); 2. Jeanneret, VW Golf GTI, 2'20,32", 2'21,66", 4'41,98".
1601-2000 cm³
1. Erb, Opel Kadett GT/E, 2'16,38", 2'15,55", 4'31,93" (136,862 km/h); 2. Winkler, 2'20,98", 2'22,54", 4'43,52"; 3. Rüfenacht, 2'23,43", 2'21,71", 4'45,14" (les deux sur Opel Kadett C).
2001-2500 cm³
1. Carrel, Opel Kadett GTE, 2'16,29", 2'18,61", 4'34,90" (135,383 km/h); 2. Koch, Opel Kadett GT/E, 2'19,06", 2'17,04", 4'36,10"; 3. Brugger, Opel Ascona 400, 2'19,01", 2'20,98", 4'39,99"; 4. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'21,46", 2'19,88", 4'41,34".
plus de 2500 cm³
1. Pfeifferli, Porsche 935 Turbo, 2'08,58", 2'08,90", 4'17,48" (144,542 km/h); 2. Ianniello, Lancia Delta S4, 2'10,94", 2'09,69", 4'20,63".
Renault Clio Classic Cup
1. Andrey, 2'39,47", 2'39,73", 5'19,20" (116,594 km/h); 2. Doutaz, 2'41,20", 2'44,49", 5'25,69".
Groupe CN
1. Irlando (I), Osella PA 20-BMW 1'52,03",

1'51,53", 3'43,56" (166,473 km/h); 2. Tschager (I), Luccchini P98-BMW, 1'52,20", 1'53,00", 3'45,20"; 3. Steiner, Martini MK 77-BMW, 1'56,58", 1'56,13", 3'52,71".
Groupe C8-CX
1. Parmentio (I), March 755, 2'11,46", 2'15,05", 4'26,51" (139,645 km/h).
Groupe E 2
1. Rollat, PRM RMS, 2'16,85", 2'18,62", 4'35,47" (135,103 km/h).
Formule 3
1. Zeller, Dallara 396-Opel 2'01,21", 2'01,37", 4'02,58" (153,421 km/h); 2. Strülli, Dallara 395-Fiat, 2'04,55", 2'03,99", 4'08,54"; 3. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 2'05,70", 2'05,20", 4'10,90"; 4. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 2'07,33", 2'05,55", 4'12,88"; 5. Gysin, Ralt RT 34-Alfa Romeo, 2'10,25", 2'09,87", 4'20,12".
Formule 3 / catégorie B
1. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 2'05,70", 2'05,20", 4'10,90" (148,333 km/h); 2. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 2'07,33", 2'05,55", 4'12,88".
Volteurs de course / série 1 (nat)
1. Rey, Royal Super Vee, 3'14,28", 3'14,15", 6'28,43" (95,813 km/h).
Formule libre jusqu'à 2000 cm³ / F 2
1. Debias (F), Martini Mk 74-BMW 1'52,19", 1'51,79", 3'43,98" (166,161 km/h); 2. Murisier, Martini Mk 56-BMW, 1'55,46", 1'55,21", 3'50,67"; 3. Dufaax, Maurer-BMW, 2'03,56", 2'03,00", 4'06,56".

Formule 3000
1. Leitgeb (A), Reynard 95, 1'52,55", 1'51,19", 3'43,74" (166,340 km/h); 2. Szasz (H), Reynard 93D-Zytek, 1'52,27", 1'51,49", 3'43,76".
Formule Ford 1600
1. Riand, Van Diemen RF92, 2'28,39", 2'29,71", 4'58,10" (124,847 km/h).
Formule Ford 1800
1. Riesen, Swift SC 94, 2'34,26", 2'33,92", 5'08,18" (120,763 km/h).
Coupe Citroën Saxo
1. Aeschlimann, 2'28,46", 2'29,73", 4'58,19" (124,809 km/h); 2. Meier, 2'29,07", 2'30,50", 4'59,57"; 3. Eggenberger, 2'29,79", 2'29,90", 4'59,67"; 4. Hedinger M., 2'29,42", 2'31,25", 5'00,67"; 5. De Graaf, 2'30,62", 2'31,32", 5'01,94"; 6. Vögeli, 2'30,78", 2'31,46", 5'02,24"; 7. Spiess, 2'31,36", 2'31,43", 5'02,79"; 8. Baillif, 2'30,71", 2'32,50", 5'03,21"; 9. Fach, 2'32,49", 2'32,45", 5'04,94", 10. Eschmann, 2'31,56", 2'33,65", 5'05,25".
Mazda MX-5 Cup
1. Ryt'f, 2'38,23", 2'37,91", 5'16,14" (117,723 km/h); 2. Hadorn, 2'38,28", 2'38,40", 5'16,68"; 3. Schmeier, 2'40,65", 2'40,23", 5'20,88"; 4. Debrunner, 2'41,38", 2'42,30", 5'23,68"; 5. Kamber, 2'41,70", 2'42,42", 5'24,12"; 6. Zariello, 2'43,51", 2'42,67", 5'26,18"; 7. Borer, 2'43,39", 2'42,99", 5'26,38"; 8. Egli, 2'43,76", 2'43,59", 5'27,37"; 9. Lüthi, 2'44,53", 2'43,31", 5'27,94"; 10. Schmid R., 2'44,03", 2'44,31", 5'28,34".

UN CROATE CHAMPION D'EUROPE

Opposant principalement des pilotes venus de l'Est à quelques Italiens, Autrichiens et Allemands, le championnat d'Europe de la montagne en était à sa 10e manche. Il a vu le couronnement du Croate Niko Pulic (photo) en catégorie 1. Pilotant la BMW M3 du champion sortant Otakar Kramsky, Pulic n'a eu aucune peine à vaincre l'Italien Di Giuseppe. Souli à contester la suprématie de Pulic, le Slovaque Peter Jurena s'est également imposé en groupe N-FIA, mais cette victoire n'a pas suffi à empêcher Pulic de remporter le titre.

La catégorie 2 (sport proto) oppose principalement les Italiens Tschager et Irlando, qui se battent à coups de centimètres au volant de leurs Osella-BMW. Très professionnels, les pilotes disputant le championnat d'Europe ne lésinent pas sur les trains de pneus. Dès lors, on comprend mieux les écarts enregistrés avec les pilotes helvétiques. Ainsi, l'excellent Heinz Steiner a-t-il terminé 3e, à 9 secondes d'Irlando. En guise de consolation, relevons la victoire de Yann Pillonel dans la catégorie officieuse des protos équipés de moteurs Alfa.



VALLAT

G. V.

Kamber-Favre: manque d'expérience!

Jean-Claude Kamber et Philippe Favre sont d'excellents pilotes dont la réputation a largement dépassé nos frontières. Habitué des Rangiers, Kamber n'avait jamais conduit la Mazda MX-5, contrairement à Favre qui connaissait la voiture mais n'avait jamais pris le moindre départ en côte. 5e, Jean-Claude Kamber affichait à l'arrivée le même sourire que Philippe Favre qui terminait à la 12e place.

Que retirez-vous de cette expérience?

Jean-Claude Kamber: Ce week-end restera un excellent souvenir pour moi. Je me suis donné à fond au volant de la Mazda. J'ai commis quelques petites erreurs et je les ai payées cher. Je l'avais déjà dit avant les Rangiers, Lukas Ryf et Daniel Hadorn sont d'excellents pilotes et ils ont fait une sacrée course. Sans erreurs, j'aurais peut-être pu me glisser en 4e position. Une chose est sûre, la Coupe Mazda telle qu'elle est proposée représente



LES INVITÉS...
de la Revue Automobile (Jean-Claude Kamber) et de Mazda Suisse (Philippe Favre) ont connu des fortunes diverses aux Rangiers.



LES COULEURS DE LA REVUE AUTOMOBILE... seront défendues à Oberhallau, en cette fin de semaine, par l'espoir Martin Hasler, champion suisse de formule Ford 1999.

une excellente opportunité pour un jeune pilote. C'est une voiture saine, sympa à piloter et il ne faut pas trop d'argent.
Philippe Favre: En disputant cette course, j'ai découvert quelque chose que je ne connaissais abso-

lument pas. En circuit, il faut bien une vingtaine de tours pour se sentir à l'aise. Découvrir Les Rangiers en trois montées, c'est mission impossible. Avec une voiture comme la Mazda, chaque erreur est lourde de conséquence en rai-

son du peu de puissance. Il faut piloter très proprement et, pour ça, la connaissance du parcours est vitale. Il n'empêche, je tire mon chapeau à tous ces pilotes qui sont des amateurs, mais qui vont vraiment très, très vite. G. V

