

L'étai se resserre

COURSE DE CÔTE DU GURNIGEL Après Jo Zeller, le virtuose de la F3 couronné aux Rangiers, c'est Rudolf Aeschlimann qui a mis fin au suspense en Coupe Saxo.

GÉRARD VALLAT

Assurant son succès final et son sacre par une 3e place, Aeschlimann a mis fin aux espoirs d'un Pierre De Graaf pourtant brillant au Gurnigel. Reste encore à déterminer qui décrochera la timbale dans les coupes Mazda et Renault ainsi que dans le championnat suisse des voitures de tourisme, qui oppose Baltz Kamm et Martin Schenk dans une lutte à distance en supertourisme et groupe N.

Intéressante, la quête de ces deux pilotes est pourtant fort différente puisqu'ils ne se mesurent pas directement. D'un côté, Baltz Kamm (Opel Astra gr. N) doit contenir les assauts répétés de ses habitués adversaires, mais également d'hommes qui ne s'engagent que ponctuellement sur des tracés qu'ils affectionnent tout particulièrement. Aux Rangiers c'est le Jurassien Jean-Marc Salomon qui avait contesté avec succès l'hégémonie de Kamm. Cette fois, c'était au tour du Genevois Bernard Sanchis de tenter sa chance sur les pentes du Gurnigel.

POINTANT EN TÊTE à l'issue de la première montée, Kamm - talonné par Sanchis et son Opel Astra rouge - devait sortir le grand jeu pour marquer les 20 points de la victoire. Seuls 24 centièmes le séparaient d'un Sanchis transcendant. A l'opposé des duels permanents auxquels est exposé Baltz

Kamm, Martin Schenk prie pour que cinq concurrents au moins prennent le départ en supertourisme afin qu'il puisse marquer la totalité des points au volant de sa Toyota Carina. Au Gurnigel, le compte était bon et c'est Ruedi Schmidlin (Mitsubishi Lancer) qui se déguisait en premier des faire-valoir, le Bâlois accusant tout de même un retard de près de

Pour de Graaf, une victoire pour rien!

5 secondes. Dos à dos, Kamm et Schenk en décourant une dernière fois à La Roche.

Trop loin de Rudolf Aeschlimann aux Rangiers et à Anzère, Pierre de Graaf restait tout de même en lice pour le titre en Coupe Citroën Saxo. Condition importante, il devait s'imposer et Aeschlimann ne pas faire mieux que 4e. Puisant dans ses réserves, le Nyonnais parvenait, au prix d'un pilotage extrêmement pointu, à signer le meilleur temps en « assainissant » le record de la montée. Hélas, le goût de ce succès n'avait pas la saveur absolue car l'Alémannique se montrait intraitable pour la course au podium. 6e, Denis Baillif était le meilleur pilote romand derrière Pierre de Graaf, tandis que Sandra Jaquillard prenait le 11e rang.

PEU AIDÉ PAR LA CHANCE en circuit, le Valaisien Laurent Luyet comptait faire le plein de points en Coupe Renault Mégane qui se serait aborder les courses de côte sereinement. Mais le déficit concédé à Robert Wicki - à Dijon notamment - faisait peser une pression supplémentaire sur les épaules de Luyet, lequel a tout de même réussi à limiter les dégâts en se classant 4e derrière Wicki, Stirniman et Trüssel. « Ils ont dix ans d'expérience de la côte. Je souffre d'un manque de pratique qui me coûte très cher. Je compte sur la dernière manche, à Hockenheim, pour renverser la vapeur », déclarait le Valaisien. Effectivement, la finale de la coupe Mégane se disputera dans le cadre des célèbres « Trois Heures » et cette manche rapportera le double de points. A signaler, la 8e place d'Anthony Sinopoli, autre novice de la course de côte.

Roland Bossy est l'un des meilleurs animateurs du groupe IS. Au volant de sa Toyota Corolla, le Jurassien a été impérial au cœur du canton de Berne. Il s'est imposé devant Olivier Jeanneret, autre pilote de valeur qui a choisi une VW Golf pour exprimer son talent. Séparés par 14 centièmes à l'issue de la première montée, les deux hommes mettaient toutes leurs forces dans le second assaut où Jeanneret concédait près d'une seconde.

Remarquable bagarre également en plus de 2 litres, où Olivier Carrel dictait la loi à Josef Koch. Armés d'Opel Kadett, les deux compères laissaient loin derrière l'Opel Ascona d'Albert Brugger et la Renault 5 Turbo de Dominique Chabod. Vainqueur en 1400 cm³ au volant d'une VW Polo, Edy Kamm ne faisait pas de sentiments en collant 1/8 seconde à Hans Wütrich et sa Mini Cooper.

Mais dans le groupe IS, le grand maître se nomme Alain Pfeifferli, qui vogue vers le titre de champion des montages suisses 1999 à bord de sa Porsche 935.



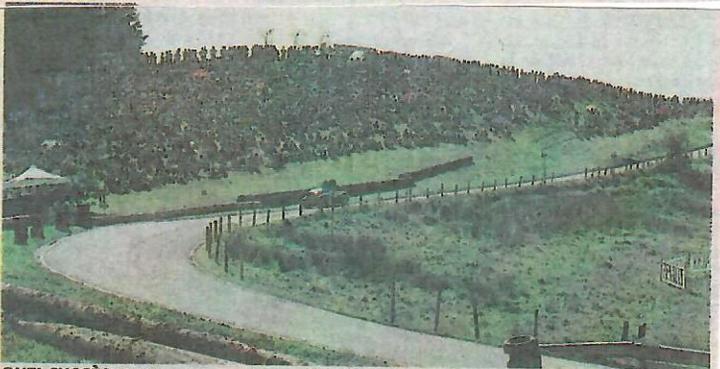
SPEEDY STEINER Le Bernois à une nouvelle fois fait parler la poudre sur sa montée fêliche.



MÉGANE Luyet manque d'expérience en côte.



INTERSWISS Bossy transcendant sur sa Corolla.



QUEL SUCCÈS 13 000 spectateurs avaient envahi les champs du Gurnigel.

Seul homme à pouvoir contester la suprématie de Pfeifferli, Bruno Ianniello dispose d'une Lancia Delta S4 quatre roues motrices qu'il a parfaitement exploitée au Gurnigel. Pfeifferli remportait la première manche pour 4 centièmes, mais piqué au vif, Ianniello s'imposait finalement pour 84 centièmes. Pfeifferli accrochait 14 points, portant ainsi son capital à 58 contre 44 à Ianniello. Là aussi, dénouement à La Roche.

EN L'ABSENCE DE MURISIER, la chasse à la victoire absolue était très ouverte. Parmi les postulants, on relevait surtout la présence de Heinz Steiner, sur sa Martini-BMW. Grandissime favori, le Bernois comptait pourtant quelques challengers, parmi lesquels le Bullois Claude Sudan. Extrêmement rapide aux essais, Sudan (Dallara-Fiat F3) voyait ses ambitions s'évanouir dans un accident survenu lors de la première manche de course. Reprenant le flambeau, Jean-Claude Antille, sur Martini-



SAUVE QUI PNEU! Scheidegger a échappé au pire en Mazda Cup.

BMW F2, était le seul à tenter quelque chose contre Steiner. Le Valaisien échouait finalement à 3 secondes du meilleur temps - sur une manche - du vainqueur du jour Heinz Steiner.

Yann Pillonel n'avait aucune chance pour la victoire du jour, sa Lucchini-Alfa rendant une centaine de ch à la Martini de Steiner.

Pourtant, au prix d'un pilotage très musclé, il a signé la deuxième performance de groupe CN. Vainqueur en F3, Jo Zeller s'est défilé de Marcel Heimberg, un nouveau venu qui a créé la surprise en s'intercalant entre le multiple champion suisse et Thomas Stingelin, le vainqueur d'Oberhallau.



KING SAXO Aeschlimann couronné en Coupe Citroën Saxo, l'une des disciplines les plus relevées du plateau.

Les pilotes de la Mazda MX-5 Cup sont-ils des surhommes?

En invitant des pilotes de renommée en MX-5 Cup, Mazda Suisse et la Revue Automobile auront sans doute permis de rendre hommage aux qualités de ceux qui militent dans ce genre de catégorie. Derniers invités en date, Johnny Hauser et Fredy Amweg. Excellents pilotes au demeurant, ils n'ont plus rien à prouver et ont accepté de jouer le jeu. Donnant le meilleur d'eux-mêmes, ils ne sont pas parvenus à faire mieux que 10e (Amweg) et 12e (Hauser). « Je ne peux pas conduire plus vite. Je prends tous les risques et je ne sais pas où je perds du temps », confiait Fredy.

Les pilotes de la Mazda MX-5 Cup seraient-ils

des surhommes? Certainement pas, mais d'excellents pilotes qui ont l'habitude de leur machine. Et il en va de même dans n'importe quelle discipline du sport automobile moderne. Cette justice étant rendue aux invités, relevons la nouvelle victoire de Daniel Hadorn, qui s'est imposé face à Jean-Claude Debrunner et Walter Lüthi. 4e, Lukas Ryf avait pourtant signé la 2e meilleure performance à l'issue de la première manche, mais une fois encore il a craqué à la montée décisive. Il devra cravacher très ferme lors de la finale de Lédéon, en octobre prochain, s'il entend décrocher un titre qui semble désormais promis à Hadorn.

G. V

TOUS LES RÉSULTATS

1re manche/2e manche/temps total

Groupe N jusqu'à 1400 cm³

1. Langenegger, Peugeot 106 Rallye, 2'44,64", 2'44,26", 5'28,90" (81,654 km/h); 2. Schmidlin J., Suzuki Swift GTi, 2'44,31", 2'45,40", 5'29,71"; 3. Bichsel, 2'43,80", 2'47,13", 5'30,93"; 4. Yerly, 2'46,08", 2'45,76", 5'31,84" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

1401-1600 cm³

1. Grimaldi, 2'32,21", 2'33,00", 5'05,21" (87,992 km/h); 2. Woodli, 2'33,52", 2'33,95", 5'07,47"; 3. Laubscher, 2'34,22", 2'33,94", 5'08,16" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

1601-2000 cm³

1. Kamm B., 2'28,28", 2'29,09", 4'57,37" (90,312 km/h); 2. Sanchis, 2'29,21", 2'28,80", 4'57,61" (les deux sur Opel Astra GS); 3. Heindinger B., Peugeot 306 GTi, 2'29,77", 2'30,38", 5'00,15".

Groupe N-FIA jusqu'à 2000 cm³

1. Billieux, Honda Integra Type R, 2'29,86", 2'29,45", 4'59,31" (89,726 km/h).

Supertourisme

1. Schenk, Toyota Carina E, 2'08,88", 2'10,05", 4'18,93" (103,719 km/h); 2. Schmidlin R. Mitsubishi Lancer, 2'11,22", 2'12,53", 4'23,75".

Groupe A 1401 jusqu'à 1600 cm³

1. Bärtschi, Honda Civic SiRi, 2'21,40", 2'22,86", 4'44,26" (94,477 km/h).

2001-2500 cm³

1. Bärtschi, Mercedes Benz 190E, 2'32,41", 2'32,76", 5'05,17" (88,003 km/h).

plus de 3000 cm³

1. Hêche, Mazda 323 4WD Turbo, 2'22,55", 2'22,42", 4'43,97" (94,573 km/h).

Groupe B

1. Bühler, Porsche Carrera RS, 2'17,25", 2'17,04", 4'34,29" (97,911 km/h).

Interswiss jusqu'à 1400 cm³

1. Kamm E., VW Polo, 2'12,56", 2'14,75", 4'27,31" (100,468 km/h); 2. Wütrich H., Mini Cooper, 2'19,76", 2'21,98", 4'41,74"; 3. Howald, VW Polo, 2'23,94", 2'22,86", 4'46,80".

1301-1600 cm³

1. Bossy, Toyota Corolla, 2'10,73", 2'10,52", 4'21,25" (102,798 km/h); 2. Jeanneret, VW Golf GTi, 2'10,89", 2'11,47", 4'22,36"; 3. Mattmüller, VW Scirocco, 2'13,07", 2'13,63", 4'26,70".

1601-2000 cm³

4. Roth, Toyota Corolla, 2'14,47", 2'14,05", 4'28,52"; 5. Gurtner, VW Golf GTi, 2'16,99", 2'16,95", 4'33,94".

1601-2000 cm³

1. Bürki, VW Golf GTi, 2'10,30", 2'10,61",

4'20,91" (102,932 km/h); 2. Rüfenacht, Opel Kadett C 16V, 2'14,64", 2'14,53", 4'29,17"; 3. Winkler, Opel Kadett C, 2'15,21", 2'15,69", 4'30,90"; 4. Renevier, Opel Kadett, 2'19,61", 2'19,58", 4'39,19".

2001-2500 cm³

1. Carrel, Opel Kadett GTE, 2'06,70", 2'06,69", 4'13,39" (105,987 km/h); 2. Koch, Opel Kadett GTE, 2'07,19", 2'07,66", 4'14,85"; 3. Brugger, Opel Ascona 400, 2'07,76", 2'07,69", 4'15,45"; 4. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'08,99", 2'08,59", 4'17,58".

plus de 3000 cm³

1. Ianniello, Lancia Delta S4, 1'58,28", 1'57,42", 3'55,70" (113,941 km/h); 2. Pfeifferli, Porsche 935 Turbo, 1'58,24", 1'58,30", 3'56,54".

Renault Clio Classic Cup

1. Kropf, 2'29,47", 2'29,11", 4'58,58" (89,946 km/h); 2. Zbinden, 2'29,81", 2'30,20", 5'00,01"; 3. Andrey, 2'30,95", 2'31,35", 5'02,30"; 4. Doutaz, 2'31,60", 2'32,71", 5'04,31".

British Racing Challenge

1. Maurer, Triumph Dolomite, 2'29,04", 2'29,90", 4'58,94" (89,837 km/h); 2. Amstutz, Jaguar XJ-S, 2'32,38", 2'33,27", 5'05,65"; 3. Messner R., 2'39,38", 2'34,17", 5'13,55" (tous sur Triumph Spitfire).

Groupe CN 3000 cm³

1. Steiner H., Martini Mk 77-BMW, 1'53,67", 1'54,46", 3'48,13" (117,722 km/h); 2. Pillonel, Lucchini SP390-Alfa Romeo, 2'01,25", 2'01,07", 4'02,32"; 3. Pfyl, Centenari-Alfa Romeo, 2'01,56", 2'02,05", 4'03,61".

Formule 3

1. Zeller, Dallara 396-Opel, 1'58,27", 1'58,92", 3'57,19" (113,226 km/h); 2. Heimberg, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'59,85", 2'02,15", 4'02,00"; 3. Stingelin, Dallara 394-Opel, 2'01,61", 2'01,61", 4'03,22".

Formule 3 / cat. B

1. Heimberg, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'59,85", 2'02,15", 4'02,00" (117,975 km/h).

Formule libre jusqu'à 2000 cm³

1. Antille, Martini Mk 45-BMW, 1'56,86", 1'59,00", 3'55,86" (113,864 km/h); 2. Dufaux, Maurer-BMW, 2'00,07", 1'59,27", 3'59,34".

Formule Ford 1800

1. Grünig, Swift SC 97, 2'06,95", 2'05,77", 4'12,72" (106,268 km/h); 2. Riessen, Swift SC 94, 2'13,14", 2'13,06", 4'26,20".

Citroën Saxo Cup

1. De Graaf, 2'23,65", 2'22,85", 4'46,50" (93,738 km/h); 2. Meier, 2'22,98", 2'24,32", 5'16,14"; 3. Aeschlimann, 2'23,72", 2'23,98", 4'47,30"; 4. Spieß, 2'23,90", 2'24,38", 4'48,28"; 5. Schläppi, 2'24,11", 2'24,87", 4'48,98"; 6. Baillif, 2'23,92", 2'25,43", 4'49,35"; 7. Eggenberger, 2'23,96", 2'25,53", 4'49,49".

Renault Mégane

1. Wicki, 2'18,94", 2'18,12", 4'37,22" (96,876 km/h); 2. Stirniman, 2'18,81", 2'18,90", 4'37,71"; 3. Trüssel, 2'19,93", 2'19,38", 4'39,31"; 4. Luyet, 2'20,12", 2'20,11", 4'40,23"; 5. Stadler, 2'21,04", 2'20,78", 4'41,82"; 6. Bähler, 2'20,88", 2'21,00", 4'41,88"; 7. Lang, 2'21,86", 2'20,66", 4'42,52"; 8. Sinopoli, 2'21,52", 2'21,91", 4'43,43".

Mazda MX-5 Cup

1. Hadorn, 2'32,98", 2'33,24", 5'06,22" (87,702 km/h); 2. Debrunner, 2'33,50", 2'33,64", 5'07,14"; 3. Lüthi, 2'34,45", 2'33,58", 5'08,03"; 4. Ryf, 2'34,64", 2'33,55", 5'08,19"; 5. Zarniello, 2'36,12", 2'34,31", 5'10,43"; 6. Schmeiter, 2'36,47", 2'34,41", 5'10,88"; 7. Egli, 2'36,70", 2'35,60", 5'12,30"; 8. Borer, 2'38,00", 2'36,41", 5'14,41"; 9. De Franco, 2'37,78", 2'36,36", 5'16,14"; 10. Amweg, 2'38,29", 2'38,23", 5'16,52".