Pfefferlé en route pour le titre

COURSE DE CÔTE D'OBERHALLAU *Le Valaisan a une nouvelle fois fait le spectacle au volant de son impressionnante Porsche 935. La couronne de roi de la montagne lui tend désormais les bras.*

GÉRARD VALLAT

Depuis que les voitures fermées ont droit de cité en Coupe suisse des montagnes (voir encadré), Alain Pfefferlé a trouvé un challenge à sa mesure. Pourtant, à Oberhallau, les actions du Valaisan étaient plutôt à la baisse à l'issue de la 1re manche remportée par Bruno Ianniello, sur Lancia S4. «Le pilote qui me précédait est sorti de la route et la course a été interrompue. Ce retard a entraîné une hausse des températures sur ma voiture et j'ai calé lorsque le feu a passé au vert. J'ai laissé une seconde dans l'aventure», précisait Pfefferlé.

Une seconde qui n'avait plus grande signification à l'issue de la course, Ianniello ayant abandonné lors de la seconde manche sur casse mécanique. «Je suis actuellement en tête de la coupe, mais il reste encore des courses et pour chanter victoire, il faudra attendre encore un mois!» Plutôt prudent, Pfefferlé...

En formule 3, le champion suisse Jo Zeller s'est incliné pour 5 centièmes

Oberhallau, c'est aussi le rendez-vous de la vitesse pure. Dans ce registre, le Hongrois Laszlo Szasz a signé un succès éclatant qu'il a assorti du record de la montée au volant de sa Reynard-Zytek. Son principal opposant, l'Autrichien Walter Leitgeb, est sorti de la piste quelques mètres après le départ. Embarqué par l'accélération de sa F3000, Leitgeb partait dans les décors avant de terminer sa course par un tonneau heureusement sans gravité. Moins de frayeurs, heureusement, en championnat suisse de vitesse. La formule 3 a vu la victoire de Thomas Stingelin, le troisième tombeur de Jo Zeller, après Urs Rüttimann et Michel Frey. Meilleur temps après la 1re manche, le champion suisse s'est finalement incliné pour 5 centièmes. Toujours hors classement en F3 du fait de son diffuseur aux normes 1996, le Bullois Claude Sudan s'est montré 2 secondes plus rapide que tous les autres pilotes avec sa Dallara-Fiat.

En formule Ford 1600, Fabio Maimone s'est classé 2e derrière Leo Kistler. Dommage pour le Fribourgeois qui, bien qu'ex æquo, a échoué également à la 2e place finale en championnat, Kistler le devançant au nombre de victoires. En formule Ford 1800, David Genoud a conclu sa saison par une 3e place, ce qui lui vaut un 4e rang final en championnat. Dernier Romand présent dans la catégorie des voitures ouvertes, le Valaisan Yann Pillonel a disputé une très bonne 1re manche de course avant de casser un arbre de transmission lors de sa seconde montée.

DANS LES COUPES CITROËN ET MAZDA, la saison n'est pas encore terminée, loin s'en faut, puisque deux courses restent à disputer après Oberhallau et que la lutte pour les deux titres est plus ouverte que jamais. Chez Citroën, trois pilotes se sont détachés en tête. Second de Rudolf Aeschlimann aux Rangiers, Fabian Eggenberger s'est imposé dimanche malgré Pierre de Graaf. Fidèle à lui même, le Nyonnais souriait à l'issue de la 1re manche: «Il va bougrement vite l'animal. Je me demande s'il a toutes les cases!»

Plus sérieux dès qu'il est harnaché dans son baquet, le pilote de Vinzel signait le meilleur temps dans la 2e manche, mais c'est Eggenberger qui s'imposait pour 28 centièmes à l'addition des deux montées, tandis que Matthias Hedinger s'octroyait la 3e place devant Erwin Spiess et l'excellent Denis Baillif. A l'issue de cette course, c'est Aeschlimann, 8e dimanche, qui occupe la tête de classement provisoire, avec 128 points, devant Fabian Eggenberger, 102, et Pierre De Graaf, 101.

Même si elle ne concerne plus que Daniel Hadorn et Lukas Ryf, la conquête du titre en Mazda Cup n'en pas moins intense. C'est Ryf qui a ouvert les feux en se ménageant une avance de 230 millièmes après la 1re montée. Répliquant dans la seconde manche avec un fantastique chrono, Hadorn soumettait Lukas Ryf à une grosse pression que ce dernier avait du mal à gérer. A signaler la 12e place du champion suisse de formule Ford Martin Hasler, qui avait accepté l'invitation de la Revue Automobile, et la 14e d'Elvira Fehlmann, qui défendait les couleurs de Mazda Suisse.

Relevons, pour conclure, les victoires en supertourisme et en groupe N de Martin Schenk (Toyota Carina) et Baltz Kamm (Opel Astra) qui se retrouvent dos à dos pour la conquête du titre de champion suisse des voitures de tourisme. ◇

VALLAT (2)

DÉCOR BUCOLIQUE *Claude Sudan (formule 3) à l'assaut de la pente... douce d'Oberhallau.*

LA VIE EN ROSE *Alain Pfefferlé rit du bon tour qu'il vient de jouer à ses principaux adversaires de la Coupe suisse des montagnes.*

TOUJOURS D'ATTAQUE! *De Graaf collectionne les places d'honneur en Coupe Saxo.*

SNIZE

LA REVANCHE A SONNÉ *Le pilote hongrois Laszlo Szasz (formule 3000) a parfaitement digéré sa déconvenue de St-Ursanne–Les Rangiers.*

PRÉCISIONS!

La Coupe suisse des montagnes existe depuis plusieurs décennies. Ce qui n'interdit pas les changements. Cette saison, le règlement a évolué dans un sens plus que positif. Jusqu'à l'année dernière, seuls les 15 premiers comptabilisaient des points, le vainqueur au classement scratch empochant 15 points, le deuxième 14 et ainsi de suite jusqu'au 15e. En cas de record de la montée, 2 points supplémentaires sont attribués. Si le système était parfaitement adapté aux groupes C, D et E (protos et monoplaces), il l'était moins pour les voitures dites fermées, dont les pilotes pouvaient tirer un trait sur la Coupe suisse des montagnes. Voilà pourquoi deux classements sont désormais pris en compte, le premier, comme par le passé, demeurant réservé aux voitures ouvertes, et le second ne concernant que les voitures des groupes N, A, supertourisme et IS. Le même barème de points est appliqué. Précision importante, la Coupe suisse des montagnes est un classement dit «open» ouvert également aux pilotes étrangers.

Ph. M.

MARTIN HASLER: «UN PEU DÉPAYSÉ!»

Malgré une apparence juvénile, Martin Hasler, l'invité de la RA à Oberhallau, avoue déjà 29 printemps, ses débuts en compétition remontant à 1992, époque où il courait sporadiquement en groupe IS avec une Toyota. Depuis, le Bernois a fait du chemin puisqu'il a décroché cette année le titre de champion suisse de formule Ford.

T'attendais-tu à remporter le titre cette saison?
Non, je voulais avant tout disputer le championnat d'Allemagne et courir ponctuellement en Suisse. J'ai gagné les deux courses de Dijon, à Pâques, puis les suivantes. Dès lors, il était logique de tout miser sur le titre.

VALLAT

DUR POUR UN CHAMPION! *Martin Hasler a manqué de rythme.*

Que peux-tu dire de cette journée passée au volant de la Mazda MX-5?
C'est une auto intéressante à piloter. Elle manque un peu de puissance mais elle procure de bonnes sensations. J'ai été un peu surpris par la commande de boîte de vitesses. C'est tellement différent d'une monoplace que j'étais un peu dépaysé.

Quels sont tes projets pour la saison 2000?
Je rêve de F3. Autrement, je vais parler avec Ford et voir s'il existe une opportunité avec le nouveau championnat tourisme. *G. V.*

TOUS LES RÉSULTATS

1re manche/2e manche/temps total

Groupe N jusqu'à 1400 cm³
1. Buser, 1'52,130", 1'52,108", 3'44,23" (96,336 km/h); 2. Rüegg, 1'54,002", 1'53,267", 3'47,26" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).
1401–1600 cm³
1. Grimaldi, 1'44,360", 1'43,625", 3'27,98" (104,222 km/h); 2. Jakob, 1'51,453", 1'51,678", 3'43,13" (les deux sur Peugeot 106 16V).
1601–2000 cm³
1. Kamm B., Opel Astra GSi, 1'42,688", 1'41,983", 3'24,67" (105,900 km/h); 2. Hediger, Honda Integra Type R, 1'42,802", 1'42,351", 3'25,15".
Supertourisme
1. Schenk, Toyota Carina E, 1'29,416", 1'28,945", 2'58,36" (121,423 km/h); 2. Schmidlin, Mitsubishi Lancer, 1'40,352", 1'31,897", 3'12,24.
Groupe A jusqu'à 2000 cm³
1. Zbinden, Honda Civic SIR II, 1'41,920", 1'42,547", 3'24,46" (105,965 km/h).
jusqu'à 3500 cm³
1. Heche, Mazda 323 Turbo, 1'39,727", 1'39,980", 3'19,70" (108,296 km/h).
Groupe B plus de 3000 cm³
1. Bührer, Porsche Carrera RS, 1'33,850", 1'32,781", 3'06,63" (116,403 km/h.
Groupe CHX
1. Meisel, Mercedes 190 E Evo II, 1'25,259", 1'24,756", 2'50,01" (127,425 km/h).
Interswiss jusqu'à 1400 cm³
1. Kamm E., 1'35,128", 1'34,154", 3'09,28" (114,706 km/h); 2. Wüst R., 1'34,985", 1'35,579", 3'10,56" (les deux sur VW Polo).
1401–1600 cm³
1. Huggler, Toyota Corolla, 1'32,352", 1'33,124", 3'05,47" (116,944 km/h); 2. Mattmüller, VW Scirocco, 1'34,269", 1'33,144", 3'07,41".
1601–2000 cm³
1. Erb, Opel Kadett GT/E, 1'26,555", 1'27,101", 2'53,65" (124,776 km/h); 2. Bürki, VW Golf, 1'30,456", 1'31,305", 3'01,76"; 3. Rüfenacht, Opel Kadett GT/E, 1'31,467", 1'30,606", 3'02,07".
2001–2500 cm³
1. Koch, Opel Kadett C, 1'29,139", 1'28,677", 2'57,81" (121,790 km/h); 2. Brugger, Opel Ascona 400, 1'29,401", 1'29,152", 2'58,55"; 3. Beltrami, BMW M3, 1'31,273", 1'30,586", 3'01,85".
plus de 2501 cm³
1. Pfefferlé, Porsche 935 Turbo, 1'24,433", 1'22,749", 2'47,18" (130,515 km/h).
Renault Clio Classic Cup
1. Doutaz, 1'44,242", 1'44,274", 3'28,51" (103,605 km/h); 2. Kropf, 1'44,379", 1'44,163", 3'28,54"; 3. Andrey, 1'44,413", 1'44,400", 3'28,81" (tous sur Renault Clio 16V).
Groupe CN jusqu'à 3000 cm³
1. Steiner, Martini Mk77-BMW, 1'18,087", 1'17,988", 2'36,07" (138,483 km/h); 2. Pfyl, Centenari Mac3-Alfa Romeo, 1'22,504", 1'21,394", 2'43,89".
jusqu'à 2500 cm³
1. Ehrat, PRC C/3, 1'27,434", 1'27,308", 2'54,74" (123,700 km/h).
Formule 3
1. Stingelin, Dallara 394-Opel, 1'21,039", 1'21,325", 2'42,36" (133,269 km/h); 2. Zeller, Dallara 396-Opel, 1'20,879", 1'21,539", 2'42,41"; 3. Huber, Ralt RT 35-Alfa Romeo, 1'23,140", 1'23,546", 2'46,68"; 4. Sträuli, Dallara 395-Fiat, 1'23,455", 1'23,587", 2'47,04"; 5. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'24,406", 1'24,431", 2'48,83".
Formule 3 (cat. B)
1. Huber, Ralt RT 35-Alfa Romeo, 1'23,140", 1'23,546", 2'46,68" (129,901 km/h); 2. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'24,406", 1'24,431", 2'48,83".
Formule libre jusqu'à 2000 cm³
1. Sudan, Dallara 397-Opel, 1'19,765", 1'19,979", 2'39,74" (135,398 km/h); 2. Dufaux, Maurer-BMW, 1'29,418", 1'21,435", 2'50,85"; 3. Antille, Martini Mk 45-BMW, 1'24,516", 1'26,876", 2'51,39".
Formule 3000
1. Tschümperlin, Lola T90/50-Ford Cosworth, 1'29,038", 1'26,191", 2'55,22" (125,303 km/h).
Formule Ford 1800
1. Grünig, Swift SC 97, 1'28,058", 1'28,399", 2'56,45" (122,646 km/h);
2. Schenker, Swift SC 98, 1'29,770", 1'30,263", 3'00,03"; 3. Genoud, Van Diemen RF 96, 1'31,168", 1'30,530", 3'01,69".
Formule Ford 1600
1. Kistler, Van Diemen RF 90, 1'32,426", 1'33,272", 3'05,69" (116,850 km/h); 2. Maimone, Faster AF 91, 1'33,661", 1'34,526", 3'08,18"; 3. Hug, VD RF 91, 1'34,345", 1'34,915", 3'09,26"; 4. Schafer, VD RF 91, 1'34,694", 1'35,674", 3'10,36"; 5. Marty, VD RF 91, 1'36,505", 1'35,253", 3'11,75".
Renault Mégane
1. Stirnimann, 1'38,532", 1'37,953", 3'16,48" (110,257 km/h); 2. Nigg F., 1'39,964", 1'39,475", 3'19,43" (les deux sur Renault Mégane Coupe).
Coupe Citroën Saxo
1. Eggenberger, 1'38,438", 1'38,622", 3'17,06" (109,714 km/h); 2. De Graaf, 1'38,740", 1'38,607", 3'17,34"; 3. Hedinger M., 1'38,758", 1'38,947", 3'17,70"; 4. Spiess, 1'38,804", 1'39,037", 3'17,84"; 5. Baillif, 1'39,286", 1'39,358", 3'18,64"; 6. Meier, 1'39,690", 1'38,995", 3'18,68"; 7. Schläppi, 1'39,800", 1'39,089", 3'18,88"; 8. Aeschlimann, 1'39,839", 1'39,503", 3'19,34".
Mazda MX-5 Cup
1. Hadorn, 1'44,850", 1'44,112", 3'28,96" (103,734 km/h); 2. Ryf, 1'44,580", 1'45,644", 3'30,22"; 3. Debrunner, 1'45,636", 1'45,335", 3'30,97"; 4. Schneiter, 1'46,121", 1'46,394", 3'32,51"; 5. Lüthi, 1'46,968", 1'46,147", 3'33,11"; 6. Zarriello, 1'47,774", 1'46,250", 3'33,99"; 7. Scheidegger, 1'47,227", 1'46,862", 3'34,08"; 8. Borel, 1'47,432", 1'46,784", 3'34,21".