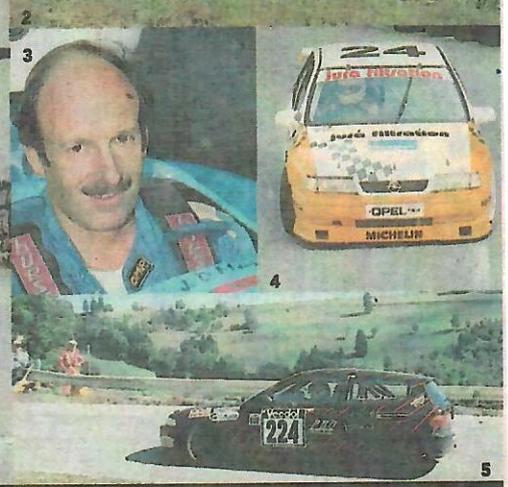


# Amweg met l'Europe à ses pieds!



LES ROIS DE LA GRIMPE 1) Amweg (Lola-Cosworth) au-dessus du lot. 2) Kramsky (BMW M3) le titre européen déjà sous-tit. 3) Un bon chrono pour Munster. 4) Une «pout» pour Hirschi (Opel Vectra) en supertourisme. 5) Baume (Honda Civic) excellent en groupe A. 6) Salomon (Opel Astra) avait le pied lourd!

**ST-URSANNE-LES RANGIERS** Matrisant sans trembler les nouveaux pièges du tracé jurassien – rallongé de 130 mètres –, le roi de la montagne n'a jamais aussi bien porté son nom!

GÉRARD VALLAT

Chasse gardée des pilotes tchèques, italiens, allemands, slovaques ou encore hongrois, le championnat européen a vécu une splendide journée dominicale aux Rangiers, le soleil de plomb ayant enfin succédé aux ondées du samedi qui avaient transformé les essais en cauchemar.

Opposant principalement l'italien Pasquale Irlando à l'Allemand Rüdiger Faustmann, la catégorie II, celle réservée aux sports proto, est la plus prisée. En lutte avec Fredy Amweg pour la victoire au scratch, Faustmann, au volant d'une voiture de sa construction propulsée par un V6 Opel, s'est transcendé. Et bien que s'inclinant face à notre compatriote, il creusait un écart d'une seconde et demie sur Irlando. En division I, celle concernant les

De son côté, le toujours jeune Fredy Amweg, qui arborait son âge (49 ans) comme numéro de départ, exultait après son succès, le septième aux Rangiers. Ce nouveau triomphe fait désormais de lui le recordman absolu de victoires, devant Marcel Tarrès, six fois couronné. «C'est extraordinaire de gagner ici. La course a été très difficile, je n'ai jamais pensé que j'étais à l'abri par rapport à Faustmann et Szasz qui sont des concurrents sérieux. Ma dernière montée a été truffée de fautes car je tentais de gagner de précieuses centièmes. J'en ai peut-être trop fait mais, heureusement, le chrono m'a pardonné ces écarts», concluait «king Fredy».

**NOYÉS** – comme Murisier – dans le «jus» européen, Heinz Steiner, Christian Grosjean et Yann Pilonel ont à leur façon retiré de belles satisfactions dans le clos du Doubs. Placé en prétendant au podium du groupe CN, le Bernois a rempli sa mission en prenant la 3e place, derrière Fabio Danti et Pasquale Irlando, tandis que le revenant genevois caressait l'espoir de décrocher une 4e place de ce groupe. En signant un excellent 2'00"48 à sa première ascension, le pilote de l'Osella jaune et bleu avait fait un bout du chemin mais c'est l'italien Regosa qui ruinait ses espoirs lors de la seconde manche. Ne boxant pas dans la même catégorie avec son moteur Alfa-Romeo face aux BMW de ses colistiers, Pilonel visait quant à lui la victoire des «motorisés italiens», un but qu'il atteignait finalement en s'imposant face à Pflü et Gaertner.

**NOUVEAU TRACÉ OBLIGE**, c'est un nouveau temps de référence qu'a établi Jo Zeller, le gourou de la F3 helvétique, avec à la clé une nouvelle couronne de champion suisse à l'issue de l'épreuve des Rangiers. Participant irrégulièrement aux championnats de Suisse et de France, Pierre Hirschi fut ponctuellement parler de lui par quelques coups d'éclat qui ne reflètent que partiellement le potentiel de ce pilote attachant. Voisin des Rangiers, le Neuchâtelois a su mettre à profit sa connaissance des lieux pour remporter une éclatante

victoire en supertourisme au volant de son Opel Vectra. Une victoire mise en relief par ses voisins de podium. Battu de 30 centièmes, le champion 1998 Carlo Lusser tressait des louanges à son tombeur, tandis que «Nikko» restait impuissant, le héros du jour prenant ainsi – définitivement – la 2e place du championnat 1998.

Un peu en retrait, Daniel Josseron affichait la tête des mauvais jours tandis que Pierre Hirschi songeait à tirer un trait définitif sur sa carrière sportive, ce qui serait somme toute assez dommage car il a désormais l'étoffe d'un champion suisse. S'approchant pour sa part à grandes enjambées de son premier sacre, Reto Meisel a engrangé un nouveau succès en Interswiss 2 litres aux commandes de son Opel Kadett, tandis que Martin Schenk, le champion en titre, se faisait mettre au pas par Olivier Carrel, Josef Koch et Dominique Chabod dans la classe 2,5 litres.

**FAVORI DE LA CLASSE 1600**, Roland Bossy, sur Toyota Corolla, menait les débats à la première manche, mais l'excellent Olivier Jeanneret (Golf GTI) et Marc Roth (Toyota Corolla) profitaient d'un faux pas du Jurassien pour le

précéder à l'addition des deux montées. Plus rapide des pilotes d'Interswiss, Alain Pfeifferlé remportait la victoire de groupe avec sa Porsche 935.

Généralement, on attribue une coupe des dames à la meilleure féminine. Mais, depuis le début de la saison, Evelyn Streiff inflige correction sur correction à ces messieurs, lesquels devront bientôt demander la création d'une coupe des hommes pour ne plus rentrer bredouille. Arrivée dans le Jura avec un petit titre d'avance au championnat sur Baltz Kamm, Evelyn Streiff est retournée dans son Toggenburg natal avec 5 points de plus dans son escarcelle. Dominatrice de la classe 1400 avec sa petite Suzuki Swift, Evelyn a été aidée dans son entreprise par Jean-Marc Salomon, le Jurassien s'offrant la tête de Kamm en classe 2 litres. Meilleur des pilotes Opel Astra de cette division, Salomon est monté sur le podium en compagnie de Kamm et de Bernard Sanchis. Autre Jurassien en verve, Jean-Jacques Baume (Honda Civic) s'est illustré en gr. A.

Toujours à couteaux tirés, les pilotes des coupes de marque Renault et Citroën ne se font jamais de cadeaux et la bataille psychologique commence généralement

dès la première manche d'essais. Périlleuse, car rendue glissante par la pluie, la piste développe 130 mètres de plus depuis cette année. Le rallongement de la distance a eu lieu au portillon de départ. Ainsi prolongé, le parcours offre plus d'«élan» aux pilotes qui bénéficient d'une vitesse de pointe accrue de 15 à 20 km/h à l'approche de la première difficulté, au lieu-dit «le garage».

**PREMIÈRE VICTIME DE MARQUE**, Martial Ritz, le leader de la Coupe Mégane, faisait une incroyable embarquée en tapant violemment les glissières avant de partir en tonneaux et de terminer sa course dans une maison de bordiers qu'il endommageait. Ressorti indemne de l'épave, le Neuchâtelois mettait la responsabilité de son arabesque sur des gravillons prisonniers de ses pneus avant depuis la dernière course. Profitant de l'absence de Ritz, Edy Kamm assurait la 2e place derrière Daniel Hadorn qui empochait les primes de ce succès sans marquer de points. Précisons que Ritz sera malgré tout présent au Gurnigel, au volant d'une nouvelle Renault. Un peu en retrait, Laurent Luyet avouait son impuissance face à ce tracé qui re-

quiert l'expérience de quelques années de compétition. «Pour un néophyte comme moi, il faut aborder une telle épreuve avec humilité. Ce tracé est très rapide et le moindre écart se paie comptant. Tous les essais se sont déroulés sur piste mouillée et la course sur le sec. En deux montées, tu ne peux pas prendre la mesure des Rangiers!»

Prophétiques, les paroles de Luyet s'appliquaient, hélas, au malheureux Fabian Eggenberger qui en est à sa première saison de course dans le cadre de la Coupe Saxo. 2e de la première manche derrière Roger Voegeli, Eggenberger prenait tous les risques lors du second «rush» et mordait l'herbe dans un virage très rapide. Parti dans une très impressionnante série de tonneaux, l'Allemanique avait, comme Ritz, Dieu avec lui et c'est indemne qu'il ressortait d'une carcasse fumante réduite en bouillie. Assurant sa victoire, Voegeli se contentait du 2e temps de la seconde montée que remportait Mario Meier. Respectivement 7e, 8e, 10e et 11e, Frédéric Gex, Denis Baillif, Jean-Luc Guyon et Alexandra Dugrandpraz n'ont pour une fois pas pu amener les couleurs de la Roman-die dans le quinté de tête.

## TOUS LES RÉSULTATS

Rang / pilote / voiture / 1re/2e manche / temps total

**Groupe N jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup> (au départ 7)**

1. Streiff, Suzuki Swift GTI, 2'51,15", 2'49,98", 5'41,13" (109,09 km/h); 2. Gurtner, 2'52,48", 2'49,92", 5'42,40"; 3. Bichsel, 2'52,31", 2'54,34", 5'46,65" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

**1401-1600 cm<sup>3</sup> (7)**

1. Woodt, 2'40,62", 2'41,29", 5'21,91" (115,612 km/h); 2. Grimaldi, 2'42,96", 2'41,22", 5'24,18" (les deux sur Peugeot 106 16V); 3. Amman, Citroën Saxo VTS, 2'43,73", 2'42,66", 5'26,39"; 4. Semon, Honda Civic VTi, 2'43,91", 2'42,73", 5'26,64".

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (8)**

1. Salomon, 2'33,64", 2'33,55", 5'07,19" (121,152 km/h); 2. Kamm B., 2'34,22", 2'35,09", 5'09,31"; 3. Sanchis, 2'39,81", 2'38,79", 5'18,60" (tous sur Opel Astra GSI).

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (1)**

1. Wyss, Ford Escort Cosworth, 2'34,99", 2'32,08", 5'07,07" (121,200 km/h).

**Supertourisme (4)**

1. Hirschi, Opel Vectra, 2'16,17", 2'16,12", 4'32,29" (136,681 km/h); 2. Lusser, Toyota Corolla E, 2'16,06", 2'16,53", 4'32,59"; 3. Nikko, Peugeot 405, 2'17,73", 2'17,27", 4'35,04".

**Groupe N-FA jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup> (1)**

1. Périat, Peugeot 106 Rallye, 2'53,26", 2'53,23", 5'46,49" (107,411 km/h).

**1401-2000 cm<sup>3</sup> (1)**

1. Zwaehner, Renault Clio 2.0, 2'43,88", 2'44,47", 5'20,35" (113,345 km/h).

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (6)**

1. Jurena (SK), Ford Escort Cosworth, 2'24,98", 2'27,57", 4'52,55" (127,215 km/h); 2. Pulic, (CR), BMW M3, 2'26,72", 2'27,06", 4'53,78"; 3. Vojacek (CZ), Ford Escort Cosworth, 2'28,08", 2'28,93", 4'57,01".

**Groupe A 1401-1600 cm<sup>3</sup> (5)**

1. Baume, Honda Civic VTi, 2'30,62", 2'32,89", 5'03,51" (122,621 km/h); 2. Luitier, Peugeot 106 Rallye, 2'35,33", 2'33,93", 5'09,26"; 3. Bastaroli, Citroën Saxo VTS, 2'40,45", 2'38,82", 5'19,27".

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (3)**

1. Erard, Renault Clio 16V, 2'32,22", 2'32,13", 5'04,35" (122,283 km/h).

**2001-3000 cm<sup>3</sup> (1)**

1. Liska (CZ), BMW M3, 2'27,86", 2'27,06", 4'54,94" (126,184 km/h).

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (2)**

1. Kramsky (CZ), BMW M3, 2'16,62", 2'15,15", 4'31,77" (136,942 km/h).

**Groupe B 3501-4000 cm<sup>3</sup> (2)**

1. Bühner, Porsche Carrera RS, 2'24,66", 2'24,08", 4'48,76" (128,885 km/h).

**Groupe CHK (1)**

1. King, Peugeot 309 Trophy, 2'40,50", 2'37,76", 5'18,26" (116,938 km/h).

**Interswiss jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup> (5)**

1. Mathys, Fiat 128 3p, 2'29,35", 2'32,09", 5'01,44" (123,463 km/h); 2. Gerber, VW Polo, 2'31,56", 2'34,87", 5'06,43".

**1401-1600 cm<sup>3</sup> (9)**

1. Jeanneret, VW Golf GTI, 2'22,63", 2'23,44", 4'46,07" (130,097 km/h); 2. Roth, 2'23,27", 2'23,04", 4'46,31"; 3. Bossy, 2'22,51", 2'24,31", 4'46,92"; 4. Hugler, 2'26,72", 2'26,36", 4'53,08" (tous sur Toyota Corolla); 5. Chariste, Fiat X1/9, 2'25,29", 2'31,06", 4'56,35".

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (14)**

1. Meisel, 2'17,20", 2'15,88", 4'33,08" (136,285 km/h); 2. Winkler, 2'21,73", 2'21,49", 4'43,22" (les deux sur Opel Kadett C); 3. Kissling, Opel Kadett GTE, 2'23,75", 2'26,27", 4'50,02".

**2001-2500 cm<sup>3</sup> (9)**

1. Carrel, Opel Kadett GT/E, 2'19,40", 2'19,18", 4'38,58" (133,595 km/h); 2. Koch, Opel Kadett C, 2'19,42", 2'19,82", 4'39,24"; 3. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'24,35", 2'23,39", 4'47,74".

**plus de 2500 cm<sup>3</sup> (2)**

1. Pfeifferlé, Porsche 935 Turbo, 2'11,75", 2'11,38", 4'23,13" (141,439 km/h).

**Clio Boutique (5)**

1. Kropf, 2'40,61", 2'39,32", 5'19,93" (116,328 km/h); 2. Baumgartner, 2'40,45", 2'40,06", 5'20,51".

**Groupe CN (10)**

1. Danti (I), Breda Armaroli, 1'56,04", 1'54,85", 3'50,89" (161,188 km/h); 2. Inando (I), Osella PA 20, 1'56,56", 1'55,37", 3'51,93"; 3. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 1'58,27", 1'58,18", 3'56,45"; 4. Regosa (I), Osella PA 20, 2'00,60", 2'00,57", 4'01,17"; 5. Grosjean, Osella PA 20S-Alfa Romeo, 2'00,48", 2'01,66", 4'02,14".

**Groupe C3 jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup> (2)**

1. Olbrich (D), Rigol-Sport, 2'16,37", 2'13,67", 4'30,04" (137,820 km/h).

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (3)**

1. Oppinger (D), 2'09,19", 2'07,29", 4'16,48" (145,106 km/h); 2. Bormolini L. (I), 2'10,65", 2'09,60", 4'20,25" (les deux sur Osella PA 9).

**2001-2500 cm<sup>3</sup> (3)**

1. Faustmann (D), Renault-Faust-Opel, 1'55,07", 1'55,29", 3'50,36" (161,559 km/h); 2. Bormolini F. (I), Luchcini P 3/94, 2'06,14", 2'03,59", 4'09,73".

**Groupe E 2 Super (1)**

1. Rollat, PRM Fun Boost, 2'33,18", 2'33,98", 5'07,16" (121,164 km/h).

**Formule 3 (17)**

1. Zeller, Dallara 394-Opel 2'00,60", 2'00,36", 4'00,96" (154,452 km/h); 2. Debrunner, Dallara 393-Opel, 2'02,88", 2'01,87", 4'04,75"; 3. Strüli, Dallara 395-Fiat, 2'06,23", 2'04,53", 4'10,76"; 4. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 2'06,96", 2'05,22", 4'12,18"; 5. Stingelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 2'08,64", 2'03,97", 4'12,61".

**Formule 3/cat. B (13)**

1. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 2'06,96", 2'05,22", 4'12,18" (147,580 km/h); 2. Stingelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 2'08,64", 2'03,97", 4'12,61"; 3. Bärtschy, Dallara 392-Alfa Romeo, 2'07,88", 2'07,56", 4'15,44".

**Formule libre jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup> (1)**

1. Beutler, Lola T410, 2'12,53", 2'12,76", 4'25,29" (140,287 km/h).

**Formule libre jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> / F 2 (6)**

1. Murisier, Martini Mk 56-BMW, 1'55,15", 1'55,64", 3'50,79" (161,258 km/h); 2. Dufaux, Maurer-BMW, 2'08,09", 2'08,97", 4'17,06"; 3. Rey, Ralt RT 1-BMW, 2'08,83", 2'09,25", 4'18,08".

**Formule 3000 (4)**

1. Amweg, Lola T94/50-Ford-Cosworth-Mader, 1'53,25", 1'53,42", 3'46,67" (164,189 km/h); 2. Szasz (H), Reynard 93D-Zetec, 1'56,62", 1'53,92", 3'50,54"; 3. Fendrich (D), Reynard 95D, 1'58,86", 1'58,88", 3'57,74".

**Coupe Saxo (14)**

1. Voegeli, Meier, 2'30,53", 2'32,38", 5'02,91" (122,864 km/h); 2. Meier, 2'31,70", 2'31,88", 5'03,58"; 3. Piccinato, 2'31,33", 2'32,75", 5'04,08"; 4. Hedinger M., 2'32,23", 2'32,70", 5'04,93"; 5. Spiess, 2'32,30", 2'32,98", 5'05,28".

**Coupe Mégane (10)**

1. Hadorn, 2'25,06", 2'25,66", 4'50,72" (128,016 km/h); 2. Kamm E., 2'26,62", 2'26,71", 4'53,33"; 3. Wicki, 2'28,19", 2'27,77", 4'55,96"; 4. Lüthi T., 2'27,40", 2'29,32", 4'56,72".