

«Super Josseron» est arrivé!

COURSE DE CÔTE D'OVERHALLAU Un peu de côté de la plaque aux Rangiers, le Vaudois a bien redressé la barre dans le vignoble schaffhousois.

GÉRARD VALLAT

«**Q**uand j'ai pris connaissance de mon temps après la première montée d'essais (réd.: 2 secondes plus vite que les rois du supertourisme), je me serais donné des coups de pieds au c... Je me suis rendu compte, mais un peu tard, que j'avais roulé aux Rangiers avec des réglages de suspension beaucoup trop souples.» Surpris par le regain de forme du pilote Opel, Carlo Lusser allait jusqu'à monter un train de pneus

Pillonel pointe toujours en tête du championnat

neufs sur sa Toyota Carina pour tenter d'inverser le cours des choses. Mais pour le champion 1998, la cause était perdue et «Super Josseron» restait hors de portée de ses nouveaux vassaux, Carlo Lusser et «Nikko».

A signaler, dans cette catégorie, le retour à la compétition de Norbert Zehnder. Blessé sur le

circuit de Charade il y a trois mois, l'Alémannique n'avait jamais piloté la Peugeot 405 en côte, ce qui ne lui a pas facilité les choses. Néanmoins, le champion suisse F3 1997 parvenait à améliorer ses chronos de plus d'une seconde à chacune de ses ascensions. Rendez-vous lui est donné, ainsi qu'à Josseron qui aura à cœur de tenter de décrocher la 3e place finale du championnat, dans dix jours au pied du Gurnigel.

INÉGALÉ, la lutte pour le titre en voitures de sport oppose le Valaisan Yann Pillonel à Heinz Steiner qui s'est imposé à Oberhallau. Disposant de l'impressionnante cavalerie du 6-cylindres BMW qui propulse sa Martini, le Bernois fait rarement dans la dentelle et une bouchée suffit pour englober ses adversaires motorisés par le V6 Alfa. Ce qui n'empêche pas un irréductible têtard de faire de la résistance. Ainsi, après la course d'Oberhallau, le jeune Pillonel pointe toujours en tête du championnat. Second de Steiner, Yann est venu à bout des six autres prétendants.

Contrairement aux voitures de sport, il n'y a toujours pas de suspense en F3 où l'incontournable Jo Zeller a signé un «xième» succès. Absent en formule Ford 1600, David Genoud a passé le re-



ROI DU SUPERTOURISME Daniel Josseron (Opel Vectra) était intouchable dimanche dernier.

lais à Leo Kistler qui ne s'est pas fait prier pour grimper sur la plus haute marche du podium.

ÇA NE S'ÉTAIT ENCORE JAMAIS VU: trois femmes sont montées sur le podium en groupe N 1300. Conquérante au volant de sa Suzuki Swift, Evelyn Streiff s'est rapprochée de sa première couronne nationale en s'imposant face à ses consœurs Kathy Champion et Lisbeth Buser. 3e en 2-litres, Baltz Kamm a fait les frais de la parfaite connaissance du parcours de Bernhard Hedinger, lequel a battu le record avec sa Peugeot 306, devant Werner Wermelinger sur Opel Astra. En 1600, c'est Romeo Grimaldi qui s'est imposé devant Beat Woodtli, tous deux sur Peugeot 106.

Succédant au silence des moteurs de groupe N, les rageuses voitures de la division Interswiss entraient en piste, emmenées par l'Opel du leader Reto Meisel. 4 secondes plus rapide que Bruno Winkler, Meisel partait pour une nouvelle victoire, mais un problème de pompe à essence dans la seconde manche le faisait rétrograder à la 10e place finale, tandis que Winkler, Kissling et Ehrbar faisaient la noce dans cet ordre. Le seul qui pouvait empêcher Meisel de décrocher le titre, Martin Schenk, est sorti de la route dès les essais. En ce qui concerne la victoire du groupe, une fois n'est pas coutume, ce n'est pas Alain Pfefferli qui s'est imposé, mais Bruno Iannello aux commandes de sa Lancia Delta S4.

Après Vogeli, Spiess, Piccinato, Meier et Hedinger, un nouveau nom, celui de Fabian Eggenberger, est venu s'inscrire au palmarès des vainqueurs de la Coupe Citroën Saxo 1998. Victime



ACCROCHEUR Yann Pillonel résiste parfaitement à la pression exercée par Heinz Steiner.



LE JEUNE QUI MONTE Fabian Eggenberger, vainqueur en Coupe Saxo.

d'une très impressionnante sortie de route aux Rangiers suite à un bris de suspension, Eggenberger avait loué la voiture de Josef Zariello pour Oberhallau. Aux commandes d'une voiture qu'il ne connaissait pas, le jeune Alémannique s'est montré souverain:



DRÔLES DE DAMES Kathy Champion, Evelyn Streiff et Lisbeth Buser: un podium féminin en groupe N.

«C'est très bien pour moi d'avoir gagné cette course de côte, après ce que j'ai vécu il y a une semaine. Mais je ne courrai plus cette saison car ma voiture est morte et je n'ai pas de budget pour en louer une autre. Je vais me concentrer sur 1999 avec le titre comme ob-

jectif.» Toujours concerné par le titre 1998, Giulian Piccinato a pris la 3e place à Oberhallau, derrière Eggenberger et Vogeli, le vainqueur des Rangiers. Les Romands Guyon, Baillif, Gex et Blanchoud se sont classés 7e, 9e, 10e et 13e.

AMWEG, COMME TOUJOURS!

Il est tellement rapide, Fredy Amweg, qu'on finirait même par l'oublier. Opposé à une classe composée de six F3000, l'Alémannique trouvait une belle résistance du côté du Hongrois Laszlo Szasz, déjà très proche de lui aux Rangiers. Premier à prendre la piste, l'homme de l'Est frappait d'entrée de jeu en abaissant le record de la piste propriété de «King Fredy». Piqué au vif, Amweg répliquait en «tapant» également le record. Mais il lui manquait un petit centième pour égaler Szasz. Peut-être un peu soumis à la pression, le Hongrois assurait lors de la seconde montée et perdait 5 précieux dixièmes. Extrêmement concentré, Fredy Amweg réalisait pour sa part un parcours d'anthologie et arrêtait l'aiguille du chrono sur un épousoufflant 1'13"79. La messe était dite!



SPEEDY FREDY Ça rigole pour Amweg!

G. V.

TOUS LES RÉSULTATS

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

Groupe N jusqu'à 1400 cm³ (au départ: 7)

1. Straiff, Suzuki Swift GTI, 1'49,77", 1'50,05", 3'39,82" (98,262 km/h); 2. Champion, Citroën AX GTI, 1'52,73", 1'52,34", 3'45,07"; 3. Buser, 1'52,04", 1'53,15", 3'45,19"; 4. Gurtner, 1'53,22", 1'52,44", 3'45,66" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

1401-1600 cm³ (3)

1. Grimaldi, 1'45,02", 1'45,21", 3'30,23" (102,745 km/h); 2. Woodtli, 1'45,60", 1'44,80", 3'30,40" (les deux sur Peugeot 106 16V).

1601-2000 cm³ (12)

1. Hedinger B., Peugeot 306 GTI, 1'41,89", 1'42,20", 3'24,09" (105,836 km/h); 2. Wermelinger, 1'42,57", 1'41,80", 3'24,37"; 3. Kamm B., 1'42,23", 1'42,58", 3'24,81"; 4. Mauerhofer, 1'43,99", 1'43,18", 3'27,17" (tous sur Opel Astra G9).

plus de 3000 cm³ (1)

1. Wyss, Ford Escort Cosworth, 1'37,33", 1'37,74", 3'15,07" (110,729 km/h).

Supertourisme (4)

1. Josseron, Opel Vectra, 1'28,80", 1'28,84", 2'57,64" (121,594 km/h); 2. Lusser, Toyota Carina E, 1'29,66", 1'29,55", 2'59,21"; 3. «Nikko», Peugeot 405, 1'30,76", 1'29,34", 3'00,10".

Groupe B plus de 3500 cm³ (1)

1. Bührer, Porsche Carrera RS, 1'32,65", 1'32,63", 3'05,28" (116,580 km/h).

Interswiss jusqu'à 1400 cm³ (7)

1. Gerber, VW Polo, 1'34,59", 1'35,32", 3'09,91" (113,738 km/h); 2. Mathys, Fiat 128-3p, 1'35,41", 1'37,09", 3'12,50"; 3. Wüst R., VW Polo, 1'38,00", 1'39,29", 3'17,29"; 4. Giuliani, Fiat Uno, 1'42,27", 1'41,04", 3'23,31".

1401-1600 cm³ (7)

1. Roth, 1'31,84", 1'32,31", 3'04,15" (117,296 km/h); 2. Huggler, 1'33,51", 1'33,52", 3'07,03" (les deux sur Toyota Corolla).

1601-2000 cm³ (14)

1. Winkler, Opel Kadett C, 1'32,06", 1'32,37", 3'04,43" (117,118 km/h); 2. Kissling, Opel Kadett GTE, 1'34,44", 1'34,95", 3'09,39"; 3. Ehrbar, Opel Kadett C, 1'35,27", 1'34,46", 3'09,73".

2001-2500 cm³ (6)

1. Koch, Opel Kadett C, 1'30,29", 1'30,73", 3'01,02" (119,324 km/h); 2. Bürki, VW Golf GTI, 1'33,33", 1'33,27", 3'06,60".

2501-3000 cm³ (2)

1. Iannello, Lancia Delta S4, 1'21,45", 1'20,77", 2'42,22" (133,153 km/h).

plus de 3000 cm³ (1)

1. Pfefferli, Porsche 935 Turbo, 1'21,37", 1'21,92", 2'43,29" (132,280 km/h).

Groupe CN (8)

1. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 1'18,80", 1'18,63", 2'37,43" (137,204 km/h); 2. Pillonel, Lucchini-Alfa Romeo, 1'23,83", 1'23,17", 2'47,00"; 3. Pfyl, Debora C393-AR, 1'24,41", 1'23,91", 2'48,32".

Groupe C3 plus de 3000 cm³ (1)

1. Treichler, Porsche 962C, 1'47,73", 1'45,34", 3'33,07" (101,375 km/h).

Formule 3 (15)

1. Zeller, Dallara 394-Opel, 1'20,35", 1'20,59", 2'40,94" (134,212 km/h); 2. Stingelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'21,95", 1'22,27", 2'44,22"; 3. Döbeli, Ralt 93C-Alfa Romeo, 1'22,66", 1'22,06", 2'44,72"; 4. Debrunner, Dallara 393-Opel, 1'23,05", 1'22,82", 2'45,87".

Formule 3/cat. B (11)

1. Stingelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'21,95", 1'22,27", 2'44,22" (131,531

km/h); 2. Huber, Ralt RT 35-Alfa Romeo, 1'23,21", 1'23,59", 2'46,80"; 3. Bäriswyl, Dallara 392-Alfa Romeo, 1'23,95", 1'24,70", 2'48,65".

Formule libre jusqu'à 2000 cm³ (5)

1. Dufaux, Maurer-BMW, 1'21,89", 1'23,96", 2'45,85" (130,238 km/h); 2. Huemer (A), Reynard 903, 1'27,82", 1'29,28", 2'57,10".

Formule 3000 (6)

1. Amweg, Lola T94/50-Ford Cosworth-Mader, 1'14,07", 1'13,79", 2'27,86" (146,084 km/h); 2. Szasz (H), Reynard 93D-Zetek, 1'14,06", 1'14,59", 2'28,65".

Formule Ford 1800 (3)

1. Staub, Vector 95, 1'31,46", 1'31,88", 3'03,34" (117,814 km/h); 2. Marty, Van Diemen RF 95, 1'31,68", 1'31,66", 3'03,34".

Formule Ford 1600 (6)

1. Kistler, Van Diemen RF 90, 1'33,41", 1'33,83", 3'07,24" (115,360 km/h); 2. Hug, VD RF 91, 1'34,33", 1'34,17", 3'08,50"; 3. Schuler, VD RF 80, 1'37,26", 1'37,42", 3'14,68".

Coupe Saxo (13)

1. Eggenberger, 1'38,50", 1'39,02", 3'17,52" (109,356 km/h); 2. Vogeli, 1'39,41", 1'39,02", 3'18,43"; 3. Piccinato, 1'39,79", 1'38,97", 3'18,76"; 4. Spiess, 1'39,37", 1'39,73", 3'19,10"; 5. Hedinger M., 1'39,26", 1'39,91", 3'19,17"; 6. Aeschlimann, 1'40,48", 1'39,65", 3'20,13".

Mégane (2)

1. Stivanello, Renault Mégane-Coupe, 1'38,87", 1'39,16", 3'18,03" (109,074 km/h).

Clio Boutique (7)

1. Stadler, 1'42,84", 1'43,08", 3'25,92" (104,895 km/h); 2. Baumgartner, 1'43,32", 1'44,38", 3'27,70".