Josseron met le feu!

COURSE DE CÔTE DU GURNIGEL *Depuis qu'il a déterminé le meilleur compromis de réglages sur son Opel Vectra, le Vaudois aligne les succès en supertourisme.*

GÉRARD VALLAT

Deux semaines après avoir triomphé sur les pentes d'Oberhallau, Daniel Josseron – plongé comme les autres dans la froideur du Gurnigel – a administré une nouvelle leçon au trio de champions, Carlo Lusser, «Nikko» et Norbert Zehnder. Si la température n'a pas dépassé les 7 degrés sur la piste, où il avait neigé le matin, il en allait tout autrement dans le cockpit de l'Opel, le pilote se montrant aussi à l'aise qu'un esquimau dans son igloo. 3e derrière «Nikko», Lusser, le pilote Toyota, déclarait: «Décidément, il n'y a rien à faire contre les Romands!» Le champion de supertourisme 98 ne croyait pas si bien dire, d'autres outsiders venus de l'Ouest venant confirmer ses dires.

Faisant jeu égal avec Heinz Steiner tout au long des manches d'essais, allant même jusqu'à faire mieux que son rival alémanique, le Genevois Christian Grosjean a peut-être déstabilisé Steiner. Sur une piste terriblement piégeuse, le Bernois perdait le contrôle de sa Martini BMW dans la célèbre courbe de Tarzan et échouait dans le mur de pneus. Libéré de la pression, Grosjean assurait sa montée, un peu trop d'ailleurs, car il laissait l'avantage de la première manche de course au jeune Valaisan Yann Pillonel.

SERRANT LES DENTS lors de sa seconde ascension, Grosjean tirait tout le parti de l'avantage du BMW de son Osella et condamnait Pillonel à une 2e place qui suffisait amplement à son bonheur, car elle lui permet de décrocher le titre de champion suisse en catégorie sport-prototype. Pas moins excellent, mais en formule Ford, David Genoud n'a jamais quitté le haut du tableau et il s'est imposé une nouvelle fois devant Fabio Maimone et Ellios Cappelletti.

Dominateurs respectivement des divisions 1600 et 2000 de la catégorie IS, Olivier Jeanneret et Philippe Buhler n'ont pas cueilli les fruits de leurs efforts aux essais et lors de la première montée de course. A mi-parcours, la messe était dite et avec 2 et 4 secondes d'avance sur leurs poursuivants, les deux Romands étaient virtuellement considérés comme vainqueurs par les 7000 spectateurs. Mais en course de côte, la victoire se joue sur l'addition des deux manches et la pluie allait se mêler aux débats.

CHOISISSANT AU DERNIER MOMENT de chausser des gommes sculptées sur sa BMW 320, l'Yverdonnois Philippe Buhler voyait Reto Meisel et son Opel Kadett s'enfuir. Même scénario pour Marc Roth (Toyota) qui lâchait Jeanneret, particulièrement chahuté par sa Golf: «J'ai perdu le contrôle de la voiture dans un virage et j'ai tapé.» Egalement à la peine – ce qui n'est pourtant pas courant –, Alain Pfefferlé connaissait l'amer goût de la défaite face à Bruno Iannello qui imposait sa Lancia Delta en tête du groupe IS.

Se mêlant régulièrement à la bagarre du groupe N 2 litres, Bernard Sanchis s'en est magnifiquement tiré dimanche en montant sur la 3e marche du podium, derrière Baltz Kamm et Werner Wermelinger, tous sur Opel Astra. A mettre en exergue encore le premier titre national décroché par Evelyn Streiff, au volant de sa Suzuki Swift.

INVOLONTAIREMENT, Martial Ritz semble jouer à cache-cache avec le titre en Coupe Renault Mégane. Alors qu'il a dominé tous ses rivaux, Edy Kamm en tête, sur les circuits, voilà que le Neuchâtelois cultive la malchance en côte. Après avoir démoli sa voiture aux Rangiers, c'est avec une Mégane flambant neuve que Martial abordait l'épreuve du Gurnigel: «Je ne comprends pas pourquoi, mais je perds beaucoup de temps sur ce tracé. Avec la Clio, j'étais pourtant à l'aise.»

5e des essais, Ritz sortait de la piste au cours de sa montée de course et laissait filer Kamm vers la victoire. Dernière chance pour le Neuchâtelois les 24 et 25 octobre prochains sur le circuit du Castellet à l'occasion de la grande finale Renault. Toujours en phase d'apprentissage en montagne, Laurent Luyet faisait connaissance avec la dureté des glissières bernoises avant de terminer au 9e rang. *G. V.*

VALLAT

DOUBLÉ *Après s'être imposé à Oberhallau. Daniel Josseron a remis ça au Gurnigel.*

SINZIG

CHAMPION *Yann Pillonel décroche la palme en proto.*

SINZIG

PHOTO DE FAMILLE *Les rois de la saison 1998: derrière, Evelyn Streiff, Reto Meisel et Yann Pillonel; devant, Carlo Lusser et Jo Zeller.*

VALLAT

SUPER TEMPS *Olivier Jeanneret, toujours vaillant au volant de sa Golf IS.*

RÉSULTATS ET COUPE SAXO EN PAGE 32

FREDY COMME TOUJOURS

Vainqueur du jour, Fredy Amweg était accompagné sur le podium par Jo Zeller, meilleur pilote F3, et Hans Debrunner, le lieutenant du roi Jo.

COUPE CITROËN SAXO

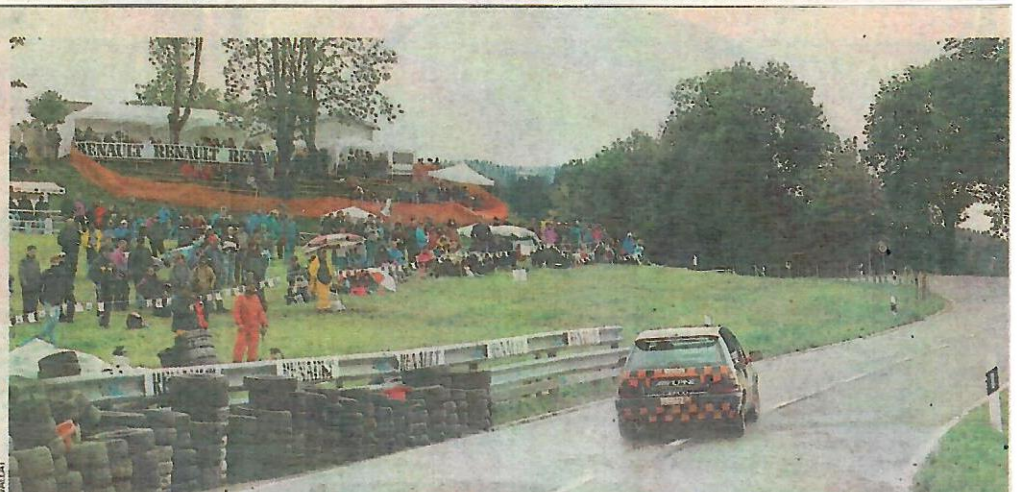
Contrôle d'essence!

Leader de la Coupe Citroën Saxo et vainqueur au Gurnigel, Giulian Piccinato est au centre d'une drôle d'affaire suite à un contrôle d'essence après les Rangiers, où il s'était classé 3e. «Malheureusement, l'analyse de l'essence contenue dans le réservoir de la Saxo de Giulian a révélé la présence de plomb et d'un taux d'octane supérieur à celui autorisé par le règlement.«

IL RISQUE ÉVIDEMMENT UNE SANCTION», déclarait Jocelyne Equey, la coordinatrice de Citroën Sport Suisse. Pour sa défense, Piccinato a déclaré qu'il avait fait appel au même préparateur qu'un pilote disputant la Coupe allemande, laquelle autorise une essence différente.

IL AURAIT DONC MIS DE L'ESSENCE avec un fût non identifié, et qui était destiné à l'Allemand. L'autorité sportive tranchera et, dans l'attente, les résultats de la Coupe Citroën sont provisoires. Soulignons toutefois que le même Piccinato s'est imposé au Gurnigel en utilisant une essence normale, face à Meier et Voegeli.

Côté romand, Jean-Luc Guyon a fini 7e, devant Ballif, 9e, Eschmann, 10e, et Alexandra Dugrandpraz, non classée suite à une sortie de route. *G. V.*



VALLAT

ROI DU GURNIGEL *Avec une essence «normale», Piccinato a dominé la pente bernoise*

TOUS LES RÉSULTATS

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

Groupe N jusqu'à 1400 cm³ (au départ: 8) 1. Streiff, Suzuki Swift GTi, 2'44,86", 2'43,78", 5'28,64" (81,719 km/h); 2. Kellenberger, Citroën AX GTi, 2'46,18", 2'42,94", 5'29,12"; 3. Gurtner, Peugeot 106 Rallye, 2'47,10", 2'45,51", 5'32,61"; 4. Champion, Citroën AX GTi, 2'48,23", 2'46,76", 5'34,99".

1401–1600 cm³ (6) 1. Grimaldi, 2'32,35", 2'31,98", 5'04,33" (88,246 km/h); 2. Woodtli, 2'34,10", 2'33,41", 5'07,51"; 3. Laubscher, 2'35,91", 2'35,05", 5'10,96" (tous sur Peugeot 106 16V).

1601–2000 cm³ (8) 1. Kamm B., 2'29,26", 2'29,52", 4'58,76" (89,886 km/h); 2. Wermelinger, 2'29,70", 2'31,09", 5'00,79"; 3. Sanchis, 2'32,09", 2'33,31", 5'05,40" (tous sur Opel Astra GSi).

Supertourisme (5) 1. Josseron, Opel Vectra, 2'08,46", 2'08,55", 4'17,01" (104,494 km/h); 2. «Nikko», Peugeot 405, 2'09,33", 2'10,25", 4'19,58"; 3. Lusser, Toyota Carina E, 2'11,79", 2'15,31", 4'27,10"; 4. Zehnder, Peugeot 405, 2'13,93", 2'13,73", 4'27,66".

Groupe A 1401–1600 cm³ (3) 1. Brechbühl, 2'29,92", 2'29,92", 4'59,84" (89,568 km/h); 2. Baume, 2'30,25", 2'30,75", 5'01,00" (les deux sur Honda Civic VTi).

1601–2000 cm³ (4) 1. Bäriswil K., 2'21,01", 2'24,70", 4'45,71" (93,997 km/h); 2. Rikli, 2'26,88", 2'28,65", 4'55,53" (les deux sur Honda Integra R).

Groupe B (2) 1. Bührer, Porsche Carrera RS, 2'15,82", 2'15,59", 4'31,41" (98,950 km/h).

Interswiss jusqu'à 1400 cm³ (9) 1. Mathys, Fiat 128 3p, 2'24,86", 2'18,49", 4'43,35" (94,780 km/h); 2. Gerber, VW Polo, 2'26,75", 2'18,10", 4'44,85"; 3. Giuliani, Fiat Uno 70S, 2'28,69", 2'25,51", 4'54,20".

1301–1600 cm³ (7) 1. Roth, Toyota Corolla, 2'22,52", 2'12,29", 4'34,81" (97,726 km/h); 2. Jeanneret, VW Golf GTi, 2'20,56", 2'15,24", 4'35,80"; 3. Willener, VW Golf, 2'25,36", 2'20,83", 4'46,19"; 4. Aebischer, Toyota Corolla, 2'32,66", 2'24,62", 4'57,28".

1601–2000 cm³ (17) 1. Meisel, Opel Kadett C, 2'19,82", 2'14,85", 4'34,67" (97,776 km/h); 2. Buhler, BMW 320, 2'15,70", 2'20,45", 4'36,15"; 3. Kissling, Opel Kadett GTE, 2'24,25", 2'20,64", 4'44,89".

2001–2500 cm³ (10) 1. Schenk, Opel Kadett GT/E, 2'15,04", 2'17,20", 4'32,24" (98,648 km/h); 2. Koch, Opel Kadett C, 2'16,20", 2'16,41", 4'32,61"; 3. Carrel, Opel Kadett GT/E, 2'17,57", 2'24,49", 4'42,06"; 4. Leuenberger, Renault 11 Turbo, 2'26,21", 2'23,21", 4'49,42"; 5. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'23,93", 2'27,09", 4'51,02".

2501–3000 cm³ (4) 1. Iannello, Lancia Delta S 4, 2'06,79", 2'16,16", 4'22,95" (102,133 km/h).

plus de 3000 cm³ (2) 1. Pfefferlé, Porsche 935 Turbo, 2'11,68", 2'15,13", 4'26,81" (100,656 km/h).

Groupe E2 (2) 1. Kölliker, Formula Puma FF, 2'20,89", 2'21,22", 4'42,11" (95,197 km/h).

Groupe CN 3000 cm³ (6) 1. Grosjean, Osella PA 20 S-BMW, 2'05,19", 2'02,27", 4'07,46" (108,527 km/h); 2. Pillonel, Lucchini SP390-Alfa Romeo, 2'04,75", 2'05,80", 4'10,55"; 3. Pfyl, Dabora C393-Alfa Romeo, 2'08,69", 2'08,83", 4'17,52".

Groupe C3 1601–2000 cm³(1) 1. Huber HM., Chevron 721, 2'21,48", 2'14,20", 4'35,68" (97,417 km/h).

Formule 3 (13) 1. Zeller, Dallara 394-Opel, 1'59,21", 1'59,65", 3'58,86" (112,434 km/h); 2. Debrunner, Dallara 393-Opel, 2'01,74", 2'02,16", 4'03,90"; 3. Döbeli, Ralt 93C-Alfa Romeo, 2'03,00", 2'01,84", 4'04,84"; 4. Bäriswyl H., Dallara 392-Alfa Romeo, 2'05,51", 2'06,75", 4'12,26".

F3 / cat. B (10) 1. Bäriswyl H., Dallara 392-Alfa Romeo, 2'05,51", 2'06,75", 4'12,26" (106,462 km/h); 2. Bachofen, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 2'06,29", 2'07,06", 4'13,35"; 3. Felix, Ralt RT 33-Alfa Romeo, 2'07,52", 2'07,94", 4'15,46".

Formule libre jusqu'à 1600 cm³ (1) 1. Beutler, Lola T 410, 2'11,67", 2'10,12", 4'21,79" (102,586 km/h)

Formule libre jusqu'à 2000 cm³ (4) 1. Dufaux, Maurer-BMW, 2'07,74", 2'06,81", 4'14,55" (105,504 km/h); 2. Leisibach, Reynard 873-VW, 2'16,97", 2'18,62", 4'35,59".

F3000 (1) 1. Amweg, Lola T94/50-Ford Cosworth-Mader, 1'53,96", 1'56,40", 3'50,36" (116,583 km/h).

Formule Ford 1800 (4) 1. Böhlen, Swift SC 96, 2'10,46"; 2'08,12", 4'18,58" (103,860 km/h). 2. Riesen, Swift SC 94, 2'15,96", 2'24,52", 4'40,48".

Formule Ford 1600 (4) 1. Genoud, VD RF 90, 2'16,15", 2'16,09", 4'32,24" (98,648 km/h); 2. Maimone, Faster AF 91, 2'22,45", 2'20,22", 4'42,67".

Coupe Citroën Saxo (12) 1. Piccinato, 2'27,93", 2'24,80", 4'52,43" (91,837 km/h); 2. Meier, 2'29,22", 2'23,92", 4'53,14"; 3. Vögeli, 2'29,48", 2'25,13", 4'54,61"; 4. Hedinger M., 2'29,95", 2'25,57", 4'55,52"; 5. Zarriello, 2'29,78", 2'25,87", 4'55,65".

Coupe Renault Mégane (13) 1. Kamm E., 2'24,33", 2'19,18", 4'43,51" (94,727 km/h); 2. Hedorn D., 2'24,81", 2'19,34", 4'44,15"; 3. Wicki, 2'26,07", 2'18,26", 4'44,33"; 4. Stirnimann, 2'26,11"; 2'20,82", 4'46,93"; 5. Lüthi T., 2'26,07"; 2'21,29"; 4'47,36".