

Un bon bol d'air!

LA ROCHE-LA BERRA C'est sur une belle note de fraîcheur que s'est clôturé le championnat suisse de vitesse millésime 1998.

GÉRARD VALLAT

Déjà couronnés avant la manche fribourgeoise, les champions 1998 n'ont pas manqué le dernier rendez-vous de la saison. Ultime occasion pour certains, comme Carlo Lusser, de signer un succès que venaient de lui confectionner par trois fois Daniel Josserson et Pierre Hirschi. Dernière chance pour d'autres, Bernard Sanchis en tête, de s'imposer face à des références fraîchement titrés.

VAINQUEUR DE LA COUPE SUISSE DES SLALOMS l'an dernier au volant d'une Peugeot 106, Sanchis a franchi une nouvelle étape cette saison en faisant l'acquisition d'une Opel Astra 2 litres. «Je voulais piloter une voiture plus puissante et m'attaquer à un nouveau challenge.» Sur le podium à chacune de ses tentatives, le Genevois s'est montré le plus rapide des sept pilotes Opel composant le groupe N 21 de La Roche, reléguant Wermelinger à plus d'une seconde à chaque montée.

Battu de 4 dixièmes par le Genevois à l'issue de la 1re manche, le favori Baltz Kamm devait renoncer sur casse moteur au moment d'enclencher son 1er rapport pour la 2e ascension. Championne suisse – la première de l'histoire –, Evelyn Streiff (Suzuki Swift) concluait sa fabuleuse saison sur un nouveau succès, devant Silvio Kellenberger (Citroën AX) et Christof Gurtner (Peugeot 106) en 1600.

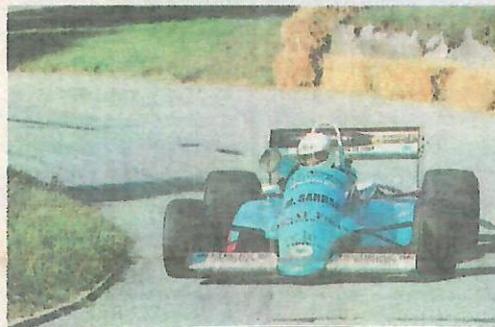
SAXO BLUES!

Auteur d'une faute – volontaire ou pas –, Giulian Piccinato a été pénalisé dimanche par les responsables de la Coupe Citroën, qui ont décidé de lui retirer une partie de ses points. Désormais avec les compteurs remis à zéro à Oberhallau, Piccinato pointe au 8e rang. Son calvaire s'est poursuivi dimanche puisqu'il n'a pas pu effectuer la course à cause d'une boîte de vitesses cassée sur la ligne de départ. Revenant aux affaires, toujours avec une voiture de location, Fabian Eggenberger s'est montré le meilleur pilote de la marque aux chevrons en s'imposant face à Mario Meier et Erwin Spiess, les nouveaux leaders, ex aequo, de la Coupe Saxo. La finale de Jerez s'annonce explosive puisque Matthias Hedinger et Roger Voegeli peuvent également prétendre au titre. Précisons encore que le préparateur de Giulian Piccinato n'est en rien impliqué dans cette affaire, le carburant incriminé (voir RA 38) ne provenant pas de ses ateliers. G. V.

RENTREE MITIGÉE POUR JOHNNY HAUSER, le champion du supertourisme 1996, qui n'a pas pu se mêler à la lutte au sommet que se sont livrés Daniel Josserson et Carlo Lusser. Disposant de l'Opel Vectra de Pierre Hirschi, le fribourgeois constatait immédiatement que ses ambitions seraient limitées. «Malheureusement, la voiture n'est pas équipée de la boîte courte et ici, c'est indispensable. Je vais tout tenter mais c'est mission impossible!» Pénalisé par des rapports trop longs, Hauser restait impuissant et se contentait d'une 3e place, devant Norbert Zehnder et la Peugeot 405.



INTERSWISS Maurice Girard (BMW 320) a sorti le grand jeu devant son public.



FORMULE 2 Murisier (Martini Mk 56), c'est le talent à l'état pur.



PROTO Nouvelle belle performance de Christian Grosjean, sur son Osella.

CHAMPION 1998 avec sa Toyota Carina, Carlo Lusser a réalisé le meilleur temps de la 1re manche, avec un mince avantage de 32 centièmes sur Josserson, l'Allemanique reprenant encore 12 centièmes à sa seconde tentative. La messe était dite!

Voisin de La Roche, Maurice Girard a été le héros du groupe IS, remportant une victoire splendide au nez et à la barbe de Reto Meisel, «M. Interswiss». Très à l'aise sur les pentes grüerriennes, la BMW 320 de Girard permettrait à son pilote de creuser une avance de plus de 3 secondes sur l'Opel de Meisel à l'addition des deux manches de course. 3e, Philippe Buhler avait la défaite souriante, malgré sa domination aux essais. «J'ai perdu trop de

temps en mettant les roues dans l'herbe. Mais de toute manière, Maurice était imbattable», commentait l'autre pilote BMW.

4e, Edy Kamm a placé sa Golf devant l'Opel Kadett de François Masot, 5e des 22 concurrents de cette classe 2 litres. Une nouvelle fois second de Marc Roth, Olivier Jeanneret, sur sa Golf GTI, n'a rien pu contre la Toyota Corolla en 1600. Quant à Bruno Iannello, il s'est à nouveau distingué au volant de sa Lancia Delta S4 qu'il a hissée en tête du classement IS, précédant la Porsche 935 d'Alain Pfefferlé de 19 centièmes.

AMWEG EST TRÈS FORT, il a la meilleure voiture du plateau et la victoire ne saurait lui échapper!

Ce qui n'empêche pas Jean-Daniel Murisier de pousser dans ses derniers retranchements le roi de la montagne. Malheureusement, la Martini Mk 56 du Valaisan ne fait plus le poids. «Dans la partie basse du parcours, le tracé me permet de faire jeu égal avec la F3000. Mais dans les relances, le V8 est trop puissant pour mon BMW 2 litres. Il me faut absolument songer à remplacer ma Martini si je veux continuer à aller chercher Fredy.» 2e au scratch et 1er des F2, Murisier laisse Dufaux loin derrière.

Une nouvelle fois vainqueur de la formule Ford 1600, David Genoud a trouvé un nouvel interlocuteur en la personne de Sébastien Müller, lequel s'est très bien défendu pour son retour à

la compétition. Titillé par Genoud, qui venait de battre son record en 1600, Hans Pfeuti a abaissé la barre de la formule Ford 1800 à 2'03"61. «Cela m'ennuyait de disparaître du carnet de fête à cause de David», confiait le toujours souriant Pfeuti.

Leader en sport-protos au Gurnigel, Christian Grosjean a répété sa performance à La Roche, accentuant son effort au point de prendre le 3e rang scratch avec son Osella-BMW. «Je suis satisfait d'avoir été plus rapide que Jo Zeller. C'était mon «challenge» en l'absence de Heinz Steiner.» 2e derrière le Genevois, Yann Pilonel, sur Lucchini-Alfa, a devancé Kurt Iseli sur Osella-Alfa.

TOUS LES RÉSULTATS

Rang / pilote / voiture / 1re/2e manche / temps total
Groupe N jusqu'à 1400 cm³ (au départ: 7)
 1. Streiff, Suzuki Swift GTI, 2'31,85", 2'32,15", 5'04,00" (82,895 km/h); 2. Kellenberger, Citroën AX GTI, 2'32,57", 2'32,81", 5'05,38"; 3. Gurtner, Peugeot 106 Rallye, 2'33,20", 2'32,86", 5'06,06"; 4. Champion, Citroën AX GTI, 2'35,82", 2'34,80", 5'10,62".
1401-1600 cm³ (7)
 1. Woodtli, Peugeot 106 16V, 2'25,20", 2'25,40", 4'50,60" (86,717 km/h); 2. Ammann, Citroën Saxo VTS, 2'27,69", 2'27,32", 4'55,01"; 3. Blondel, Peugeot 106 16V, 2'27,75", 2'28,33", 4'56,08"; 4. Broillet, Honda Civic VTI, 2'31,03", 2'30,44", 5'01,47".
1601-2000 cm³ (8)
 1. Sanchis, 2'21,61", 2'22,87", 4'45,48" (88,895 km/h); 2. Wermelinger, 2'22,70", 2'23,45", 4'46,15"; 3. Landolt, 2'25,92", 2'25,99", 4'51,91"; 4. Kuhn, 2'27,21", 2'26,67", 4'53,88"; 5. Ormlin, 2'27,67", 2'26,38", 4'54,05" (tous sur Opel Astra GSi).
plus de 3000 cm³ (1)
 1. Wyss, Ford Escort Cosworth, 2'17,79", 2'18,34", 4'36,13" (91,261 km/h).
Supertourisme (6)
 1. Lusser, Toyota Carina E, 2'03,20", 2'03,04", 4'06,24" (102,339 km/h); 2. Josserson, Opel Vectra, 2'03,52", 2'03,16", 4'06,68"; 3. Hauser,

Opel Vectra, 2'04,97", 2'04,47", 4'09,44"; 4. Zehnder, Peugeot 405, 2'06,55", 2'05,78", 4'12,33".
Groupe A jusqu'à 1400 cm³ (2)
 1. Testa, Peugeot 106 Rallye, 2'36,00", 2'37,36", 5'13,36" (80,419 km/h).
1401-1600 cm³ (1)
 1. Luisier, Peugeot 106 Rallye, 2'16,91", 2'17,41", 4'34,32" (91,864 km/h).
1601-2000 cm³ (5)
 1. Blazquez, Opel Astra GSi, 2'13,94", 2'14,86", 4'28,80" (93,750 km/h); 2. Tissières, Peugeot 306 16S, 2'16,31", 2'16,14", 4'32,45"; 3. Baeriswyl K., Honda Integra R, 2'15,71", 2'16,87", 4'32,58".
plus de 3000 cm³ (1)
 1. Nicolas, Ford Escort Cosworth, 2'13,68", 2'13,86", 4'27,54" (94,192 km/h).
Groupe B plus de 3500 cm³ (1)
 1. Bührer, Porsche Carrera RS, 2'13,06", 2'12,41", 4'25,47" (94,926 km/h).
Groupe CHX (1)
 1. King, Peugeot 309 Trophy, 2'18,59", 2'18,41", 4'37,00" (90,975 km/h).
Interswiss jusqu'à 1400 cm³ (7)
 1. Gerber, VW Polo, 2'11,19", 2'11,71", 4'22,90" (95,854 km/h); 2. Mathys, Fiat 128 3p, 2'14,23", 2'16,42", 4'30,65"; 3. Wüthrich, Mazda 323, 2'16,40", 2'16,60", 4'33,00"; 4. Dürig, Fiat Uno, 2'16,53", 2'17,73", 4'34,26".

1401-1600 cm³ (9)
 1. Roth, Toyota Corolla, 2'07,54", 2'08,47", 4'16,01" (98,434 km/h); 2. Jeanneret, VW Golf GTI, 2'09,52", 2'10,00", 4'19,52"; 3. Huggler, Toyota Corolla, 2'12,73", 2'12,62", 4'25,35"; 4. Auderset, Alpine A 110, 2'16,54", 2'16,79", 4'33,33"; 5. Berthoud, VW Golf GTI, 2'20,03", 2'21,15", 4'41,18".
1601-2000 cm³ (22)
 1. Girard, BMW 320, 2'01,62", 2'03,15", 4'04,77" (102,954 km/h); 2. Meisel, Opel Kadett C, 2'03,62", 2'04,32", 4'07,94"; 3. Buhler, BMW 320, 2'04,24", 2'05,80", 4'10,04"; 4. Kamm E., VW Golf, 2'06,16", 2'08,12", 4'14,28"; 5. Masot, Opel Kadett GTE, 2'07,36", 2'09,85", 4'17,21"; 6. Ehrbar, Opel Kadett C, 2'10,58", 2'09,25", 4'19,83".
2001-2500 cm³ (5)
 1. Schenk, Opel Kadett GT/E, 2'06,00", 2'07,41", 4'13,41" (99,444 km/h); 2. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'08,70", 2'10,26", 4'18,96"; 3. Berset, BMW 325i, 2'15,22", 2'14,24", 4'29,46".
2501-3000 cm³ (1)
 1. Iannello, Lancia Delta S4, 1'56,09", 1'57,25", 3'53,34" (107,997 km/h).
plus de 3000 cm³ (2)
 1. Pfefferlé, Porsche 935 Turbo, 1'56,64", 1'56,91", 3'53,55" (107,900 km/h).

Groupe CN jusqu'à 3000 cm³ (7)
 1. Grosjean, Osella PA 20-BMW, 1'52,85", 1'53,20", 3'46,05" (111,480 km/h); 2. Pilonel, Lucchini-Alfa Romeo, 1'56,65", 1'57,15", 3'53,80".
Formule 3 (14)
 1. Zeller, Dallara 394-Opel, 1'53,47", 1'53,49", 3'46,96" (111,033 km/h); 2. Debrunner, Dallara 393-Opel, 1'54,71", 1'54,72", 3'49,43"; 3. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 1'57,27", 1'57,35", 3'54,62"; 4. Baeriswyl H., Dallara 392-Alfa Romeo, 1'56,26", 1'59,01", 3'55,27"; 5. Bachofen, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'58,42", 1'59,25", 3'57,67".
Formule 3/cat. B (10)
 1. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 1'57,27", 1'57,35", 3'54,62" (107,408 km/h); 2. Baeriswyl H., Dallara 392-Alfa Romeo, 1'56,26", 1'59,01", 3'55,27"; 3. Bachofen, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 1'58,42", 1'59,25", 3'57,67"; 4. Gysin, Ralt RT 34-Alfa Romeo, 1'58,72", 1'59,44", 3'58,16"; 5. Dahler, Reynard 873-Alfa Romeo, 2'04,76", 2'06,71", 4'11,47"; 6. Weibel, Martini Mk 58-VW, 2'06,47", 2'05,10", 4'11,57".
F2/formule libre (5)
 1. Murisier, Martini Mk 56-BMW, 1'47,70", 1'47,94", 3'35,64" (116,861 km/h); 2. Dufaux, Maurer-BMW, 1'53,40", 1'54,94", 3'48,34".

F3000 (1)
 1. Amweg, Lola T94/50-Ford-Cosworth, 1'46,08", 1'48,05", 3'34,13" (117,686 km/h).
Formule Ford 1800 (2)
 1. Pfeuti H., Swift SC 94, 2'03,61", 2'04,18", 4'07,79" (101,699 km/h).
Formule Ford 1600 (9)
 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 2'06,52", 2'07,36", 4'13,88" (99,239 km/h); 2. Müller S., VD RF 91, 2'08,08", 2'09,41", 4'17,49"; 3. Beyeler, VD RF 91, 2'11,34", 2'10,28", 4'21,62"; 4. Mairone, FASTER AF 91, 2'11,48", 2'11,98", 4'23,46"; 5. Huguenin, VD RF 91, 2'12,46", 2'12,68", 4'25,14".
Mégane (1)
 1. Stivanello, 2'21,19", 2'21,71", 4'42,90" (89,077 km/h).
Clio Boutique (6)
 1. Stadler, 2'22,61", 2'24,08, 4'46,69" (87,900 km/h); 2. Baumgartner, 2'23,77", 2'25,30", 4'49,07"; 3. Kropf, 2'25,09", 2'26,43", 4'51,52"; 4. Schori, 2'25,74", 2'25,81", 4'51,55".
Coupe Saxo (11)
 1. Eggenberger, 2'17,52", 2'18,38", 4'35,90" (91,337 km/h); 2. Meier, 2'17,93", 2'18,69", 4'36,62"; 3. Spiess, 2'18,16", 2'18,94", 4'37,10"; 4. Hedinger M., 2'19,73", 2'18,45", 4'38,18"; 5. Zariello, 2'18,76", 2'19,47", 4'38,23"; 6. Guyon, 2'19,14", 2'19,46", 4'38,60".