

Slalom de Bure: Steiner règne sans partage

Le Bernois a survolé la course. Et dans chaque classe, le favori l'a emporté. La logique était donc au rendez-vous de ce week-end jurassien!

PHILIPPE MOULIN

La Martini Mk 69 était bien la meilleure voiture engagée sur les routes et les places des carnes de Bure. Heinz Steiner était le meilleur pilote du jour. Rien de plus logique que sa victoire, au terme d'une course qui ne souffrit d'aucune discussion. Depuis quelques mois, Steiner, grâce à ses participations en courses de côte en France - en se frottant à des pilotes de très haut niveau - acquiert un métier qui lui permet de faire la différence sans grandes difficultés.

Il est vrai que le seul pilote qui pouvait éventuellement lui donner du fil à retordre n'était pas présent. David Luyet, puisque c'est de lui qu'il s'agit, avait dû renoncer la mort dans l'âme. Après la touchette du Valaisan la semaine précédente, lors de la course de côte d'Ayent-Anzère, Luyet n'avait pas encore reçu les pièces pour remonter sa Martini A2C: «On n'a pas trouvé les trapèzes, que j'ai arrachés lors de mon contact avec le rail à Anzère. On doit les faire fabriquer et la voiture ne sera prête que pour Massongex. Je suis par contre satisfait d'avoir découvert quelqu'un qui va les fabriquer dans un délai aussi court. D'autant plus que c'est le frère de Roger Rey qui va nous sauver la mise», expliquait Luyet.

Pour donner un certain lustre à cette première place, Steiner assurait le spectacle, en stoppant le chronomètre sur un brillant 1'38,85". Un temps qui ne dit peut-être pas grand-chose sur le papier, mais qui prend toute sa valeur en regardant les écarts. Jean-Claude Antille (Martini Mk 45) concède presque six secondes à Steiner.

Pour le Valaisan, toutefois, c'est l'un des bons résultats de cette saison. Sur un parcours très



Hans Steiner et sa Martini Mk 69.

technique et varié, la moindre des erreurs se paie au prix fort. «Un freinage pas terrible au fond là-bas, et c'est la manche qui est perdue», avait humblement Roger Rey entre les deux manches de course, dont la meilleure était prise en compte pour l'établissement du classement final. Rey (Ralt RT) améliorait de quelques dixièmes son chrono à la deuxième tentative, mais ne pou-

vait se hisser sur le podium, échouant au quatrième rang.

Erb insatiable!

Impressionnant une fois encore au volant de son Opel Kadett GTE, Fitz Erb s'offrait un petit luxe avec cette troisième place au classement scratch, assortie bien entendu de la victoire du groupe «IS». Insatiable, Erb collait plus

de 4 secondes à Beat Weber (Opel Kadett GTE).

Bonne idée de l'organisateur, qui complétait son plateau avec quelques pilotes allemands venus avec de bonnes autos. Toutefois il aurait pu se rendre compte, sur pièce, que le niveau atteint en Suisse est élevé, et qu'il faudra revenir sur quelques courses avant de s'intercaler parmi les meilleurs. L'équivalent du groupe

«IS», dénommé groupe «H» en Allemagne, sera présent en force à la course de côte d'Oberhallau dans quelques semaines. L'occasion de refaire une comparaison des plus intéressantes.

A Bure, le meilleur Allemand, Willi Herr (Opel Kadett GTE), mettait 6 secondes de plus que Erb pour rejoindre l'arrivée. Ces confrontations donneront un «plus» tant aux organisateurs qu'aux spectateurs, de quoi en-

courager la venue de ces concurrents bénéficiant de très beaux matériels.

Dominique Chabod (Renault 5 Turbo) a subi la loi de l'Opel Kadett GTE d'Olivier Carrel dans la classe 2500. Impressionnante, la Fiat X 1/9 de Jean-François Charrat prenait le meilleur en 1600, reléguant toutes les VW Golf à

plus de 2 secondes. Daniel Guerdat (VW Golf) prenait la deuxième place pour 3 dixièmes à Jean-Luc Guyon (VW Golf).

A trois manches du dénouement de la coupe suisse des slaloms, Jakob Morgenegg (Opel Astra GSi) est, grâce à sa victoire en deux litres du groupe N, toujours en tête. Erb le rejoint au niveau des points - sept résultats sont pris en compte -, les résultats biffés jouant actuellement en faveur de Morgenegg. Bonnes opérations comptables pour Stéphane Betticher (Reynard 88), qui l'emporte en formule Ford, tout comme Bernard Sanchis (Peugeot 106 Rallye) dans la petite classe du groupe N, ce qui nous promet encore quelques jolies passes d'armes pour la fin de la saison.

(Moulin)

Résultats

Groupe N/CH jusqu'à 1300 cm³

1. Sanchis Bernard, Peugeot 106 Rallye, 2'01,33"; 2. Theiler Hansruedi, Peugeot 106 Rallye, 2'01,48"; 3. Bärswyl Kurth, Suzuki GTI, 2'02,37"; 4. Langenegger Max, Peugeot 106 Rallye, 2'02,58"; 5. Grimaldi Romeo, Peugeot 106 Rallye, 2'02,59"; 6. Cuenin Joël, Suzuki Swift GTI, 2'03,41".

1301-1600 cm³ (5)

1. Schafer Daniela, Honda Civic VTi, 2'03,18".

1601-2000 cm³ (8)

1. Morgenegg Jakob, Opel Astra GSi 16V, 1'55,48"; 2. Meier Markus, Opel Astra GSi 16V, 1'57,70"; 3. Kuhn Oski, Opel Astra 16V, 1'59,26".

Groupe N/FIA jusqu'à 1300 cm³

1. Maldeme Jean-Jacques, Peugeot 25 Rallye, 2'15,27".

1301-2000 cm³

1. Bastaroli Claude, Renault Clio 16V, 2'01,37".

Groupe A jusqu'à 1300 cm³

1. Barbezat Michel, Opel Corsa, 2'02,07".

1301-1800 cm³

1. Bürki Martin, VW Golf C, 1'52,56".

1801-2000 cm³

1. Goffinet Hervé, Peugeot 309 GTI, 1'58,52"; 2. Willmann Eric, Citroën ZX 16V, 1'58,50".

Groupe B plus de 3000 cm³

1. Bühner Nicolas, Porsche Carrera, 1'52,47".

Groupe IS jusqu'à 1300 cm³

1. Wüthrich Hans, Mini Cooper, 1'52,00"; 2. Wüthrich Urs, Mazda 323, 1'53,32"; 3. Bercher Pierre, VW Polo, 1'54,27".

1301-1600 cm³

1. Charrat Jean-François, Fiat X 1/9, 1'48,19"; 2. Guerdat Daniel, VW Golf, 1'50,27"; 3. Guyon Jean-Luc, VW Golf, 1'50,62"; 4. Wüthrich Hansueli, Audi 80, 1'51,61"; 5. Willener Werner, VW Golf, 1'52,16".

1601-1800 cm³

1. Cossali Eric, VW Scirocco, 1'51,29"; 2. Suter Fredy, Renault 5 GTE, 2'00,71"; 3. Gerber Bruno, Renault 5 GTE, 2'00,94"; 4. Fellmann Marcel, Re-

nault 5 GTE, 2'01,34"; 5. Maurer Marco, Renault 5 GTE, 2'01,61".

1801-2000 cm³

1. Erb Fritz, Opel Kadett GT/E, 1'45,54"; 2. Weber Beat, Opel Kadett C, 1'49,88"; 3. Renevier Ronald, Opel Kadett GT/E, 1'50,68"; 4. Herr Willi, Opel Kadett C GTE, 1'51,30"; 5. Brändmarle Jean-Paul, Opel Kadett GT/E, 1'51,31"; 6. Wurst Heiner, Opel Kadett C, 1'52,48".

2001-2500 cm³

1. Carrel Olivier, Opel Kadett GTE 16V, 1'46,98"; 2. Chabod Dominique, Renault 5 Turbo, 1'47,99".

Groupe C3

1. Nanchen Serge, Lola T 490, 1'50,10".

Sport 2000

1. Nanchen Serge, Tiga SC 82, 1'54,87".

Formule Ford 1600

1. Betticher Stéphane, Reynard 88, 1'48,51"; 2. Damond Laurent, Van Diemen RF 88, 1'48,57".

Formule V 2000

1. Bereuter Urs, Martini F-V, 1'47,90".

Formule 3

1. Biel Serge, Ralt RT3, 1'49,02".

Formule libre

1. Dufaux Jean-Jacques, March 803, 1'47,29"; 2. Beutler Alain, Lola T 410, 1'47,95".

Formule 2 + Formule libre

1. Steiner Heinz, Martini Mk-69, 1'38,85".

Classement scratch

1. Steiner Heinz, Martini Mk-69, 1'38,85"; 2. Antille Jean-Claude, Martini Mk 45, 1'44,77"; 3. Erb Fritz, Opel Kadett GT/E, 1'45,54"; 4. Roy Roger, Ralt, 1'45,71"; 5. Carrel Olivier, Opel Kadett GTE 16V, 1'46,98"; 6. Dufaux Jean-Jacques, March 803, 1'47,29"; 7. Bereuter Urs, Martini F-V, 1'47,90"; 8. Beutler Alain, Lola T 410, 1'47,95"; 9. Chabod Dominique, Renault 5 Turbo, 1'47,99"; 10. Charrat Jean-François, Fiat X 1/9, 1'48,19"; 11. Biel Nicolas, Ralt RT1, 1'48,31"; 12. Betticher Stéphane, Reynard 88, 1'48,51"; 13. Damond Laurent, Van Diemen RF 88, 1'48,57"; 14. Biel Serge, Ralt RT3, 1'49,02"; 15. Scheder Bernard, March 802, 1'49,46".