

# Ayent-Anzère: la pluie devient l'alliée d'Amweg et de Zehnder!

Tandis que l'Argovien s'adjuge une fois encore la première place, Baehler améliore le record de la piste en formule 3 et Hirschi s'impose en supertourisme

## PHILIPPE MOULIN

Les essais laissaient présager de bonnes, de très bonnes dispositions pour la course de dimanche. En réalité, on n'a pas été déçu par cette première course de côte de la saison, qui a tenu plus que toutes ses promesses. Samedi, pourtant, les événements ne permettaient pas de vraiment s'enthousiasmer, du moins lors des deux premières montées des essais. Quelques péripéties, une ou deux étincelles, rien vraiment pour s'éclater, depuis les talus, qui étaient déjà passablement garnis. Il est bon aussi de préciser que la pluie, qui est tombée sous la forme d'un violent orage en milieu de matinée, n'a pas inspiré des pilotes qui, pour la plupart, sortaient de courses en circuits et devaient donc retrouver leurs marques.

La deuxième partie du championnat, qui comptera cinq courses de côte, dont les trois meilleures seront prises en compte pour les différents classements, demandait une petite adaptation. Un petit réglage au niveau de la tête de chaque pilote, redoser les accélérations afin de mener à bien chaque montée. Une fois la piste redevenue sèche, grâce au soleil qui ne s'est pas privé de participer à la fête de l'automobile d'Anzère, la 3e manche d'essais allait faire exploser la journée. En formule 3 tout d'abord, Jo Zeller (Ralt 93C) naviguait tranquillement avec le 5e chrono, donnant l'impression de ne pas vraiment se sentir concerné par ces deux premières tentatives. Andreas Baehler (Dallara 393) se montrait à son avantage en mettant la pression sur les trois leaders, dont seul Norbert Zehnder (Dallara 394) suivait, à cinq centièmes. Paolo Laghi (Dallara 394) se tenait à distance.

## Zeller se fâche!

Zeller mettait le feu à la poudre lors de la 3e montée d'essai. Le pilote de Oetwil am See rappelait à tous que la côte, il en connaît un chapitre, et remettait les pendules à l'heure afin que ses concurrents puissent cogiter pendant la nuit sur les difficultés de cet exercice entre rochers et ravins. Baehler s'accrochait, laissant déjà une demi-seconde alors que Zehnder était relégué derrière Laghi. Scénario parfait pour la course, voire inespéré.

Dimanche, la 1re manche de course sentait bon le record. Après sa démonstration de samedi en fin d'après-midi, Zeller ne pouvait que se lancer à l'assaut de son record. Sous la bannière de l'arrivée, la chose était entendue pour 35 centièmes; le nouveau record allait s'inscrire à 1'38"56. Mais Zeller n'avait pas la possibilité de fêter longtemps. A peine était-il sorti de la zone qui suit l'arrivée, un nouveau record s'inscrivait sur les tableaux. Œuvre de Baehler, celui-ci s'accapara un bien qui semblait réservé au chevronné Zeller. Sur une piste mouillée lors de la 2e manche, les événements se précipitaient quelque peu. Zehnder remontait en tête devant Baehler et Zeller, Laghi prenant le 4e rang et Zehnder la tête du championnat.

## Hirschi profite!

La débâcle des Toyota Carina restera gravée dans cette 21e édition d'Ayent-Anzère. Josef Koch ouvrier en la liste des ennemis mécaniques et ne pouvant s'arracher de la ligne de départ de la 1re manche d'essai, «Nikko» réalisait le meilleur temps des supertourisme. Koch se classait 2e à la seconde tentative derrière Hirschi, tandis que «Nikko» connaissait de gros problèmes de moteur et abandonnait définitivement.

En course, le pilote Neuchâtois bondissait sur l'occasion et prenait le commandement des opérations avec son Opel Vectra. Comme pour la dernière montée d'essai du samedi, le dimanche n'allait pas se montrer généreux avec la dernière Carina encore valide. A mi-parcours, la Toyota de Koch s'arrêtait, laissant le champ libre à Pierre Hirschi. Ne voulant pas de victoire au rabais, Hirschi s'offrait un nouveau record avec panache. 1'74 de mieux que le temps de Bernard Thuner en 1994. La 2e manche n'était plus qu'une formalité à maîtriser. Si proche de la consécration, Hirschi n'avait pas le pied qui tremblait et exécutait sous la pluie tous ses virages, collant presque 3 secondes à son dauphin, René Hollinger (Mitsubishi Lancer).

## Girard s'échappe!

La victoire en formule Ford est tombée dans l'escarcelle d'Alain Genoud (Van Diemen RF 88), celui-ci dominant les deux manches et prenant presque 4 secondes à Stéphane Matthey (Van Diemen RF 90). Le groupe CN



Une fois encore, Amweg s'est imposé comme le vainqueur toutes catégories de cette course de côte Ayent-Anzère.

(Moulin)

est revenu à Philippe Darbellay (Lucchini SP 90), qui a fait la loi lors des cinq montées du week-end. Un moment dominé par Christian Grosjean (Debra C 393), Pierre-Alain Baudet (Osella PA 16) reprenait lors de l'ultime ascension la 2e place et conservait ainsi son premier rang au championnat des voitures de compétition devant Toni Bühler (Tiga SC 83), vainqueur en «Sport 2000».

Solide leader du trophée suisse des voitures spéciales, Maurice Girard (BMW 320) a conforté son avance en remportant la classe 2500 du groupe «IS», contenant ainsi sa marche triomphale vers le titre qui devrait couronner sa longue et brillante carrière avant de probablement raccrocher casque et combinaison en fin de saison. Profitant du faux pas de François Masot (Opel Kadett GTE), qui se contentait du 3e rang en deux litres - victoire de Reto Meisel (Opel Kadett GTE) -, Girard ne doit plus vraiment se faire de souci, même si quatre courses restent encore au programme. Olivier Jeanneret (VW Golf), spécialiste de la course de côte, n'a laissé à personne le soin de mener en classe 1600, prenant plus de 3 secondes à Hans Siegrist (VW Golf).

Depuis la dernière course de Hockenheim, Carlo Lusser, pilote Toyota et leader du championnat

des voitures de série, est dans l'attente d'un appel déposé contre lui, suite au profét d'un de ses concurrents. Le résultat de l'examen technique était négatif, mais Delta Motor ne se satisfait pas de cette réponse, allant plus loin dans cette affaire qui n'est en tout cas pas à la gloire du sport. Pas perturbé par cette situation, Lusser, au volant cette fois d'une Toyota Celica GT Turbo, a dominé la grande classe du groupe N et s'est octroyé au passage les meilleurs temps de la catégorie. Une victoire qui reste provisoire dans l'attente du règlement définitif de l'affaire citée plus haut...

## Baeriswil comprend vite

«C'est la première fois, ici à Anzère, que je roule avec cette voiture. Une groupe A, c'est un autre monde. Je n'ai pas encore tout compris, mais cette Honda gest une brillante auto avec ses 200 ch», déclarait Baeriswil samedi soir. En fait de groupe A, la Honda Civic VTi louée pour l'occasion sur un grounder mouillé à l'une des voitures participant aux courses de tourisme en Italie. Proches d'une groupe A, ces autos sont préparées spécifiquement. Mais Jean-Jacques Baume, qui participe à ces courses, est plus nuancé: «En réalité, ce sont des groupe N/FIA avec des amé-

nagements différents, comme par exemple la possibilité de vider complètement l'intérieur de l'habitacle. Le compromis est intéressant. Pour rouler en Suisse, on est dans l'obligation de l'inscrire en groupe A.»

Peu importe, en définitive, car la classe 1600 a belle allure avec plusieurs de ces Honda qui ont vu à Anzère la victoire de Baeriswil pour quelque 3 dixièmes, devant Baume. Ce groupe A était scindé en deux à cause de la pluie qui décidait de s'allier aux petites cylindrées au moment où les Cosworth prenaient le départ. Martin Bürki (VW Golf GTI) enlevait le groupe, alors que si l'équité avait été respectée, Jean-Marie Carron (Ford Escort Cosworth) qui devançait la Sierra Cosworth de Gérard Nicolas, aurait ajouté à son palmarès une ligne supplémentaire.

## Murisier joue et perd!

Les deux montées d'essais ont été calamiteuses pour Jean-Daniel Murisier (Martini Mk 56). Relégué sur un grounder mouillé à près de 4 secondes de Heinz Steiner (Martini Mk 69), le Valaisain tombait en panne lors de la seconde montée: «Je ne sais pas ce qui se passe. Elle a déjà coupé deux fois pendant la montée. Ici, d'un coup, le moteur a calé», expliquait-il, quelque peu contrarié. Tout rentrait dans l'ordre pour la dernière montée du samedi, et le pilote d'Orsières réalisait le meilleur temps absolu de ces essais, approchant le record à moins d'une seconde.

«Depuis trois ans, Anzère ne me porte pas chance. Cette an-

née, je veux un résultat probant. Demain, le record va trembler si le temps le permet», déclarait samedi soir un Steiner très serein. Prévue en début d'après-midi pour les monoplaques, la 1re manche course s'annonçait sous les meilleurs auspices. Découvrant la montagne en formule 2, David Luyet (Martini A2C) débouchait à quelques centaines de mètres du sommet avec un chrono qui retenait l'attention. Un peu trop optimiste, le Valaisain, alors dans les temps de Murisier, ne pouvait éviter un écart subtil et arrachait une roue de sa monoplaque. Mais au-delà de cette touchette, le bilan reste prometteur. Murisier prenait le commandement des opérations en reléguant Steiner à plus d'une seconde et Freddy Amweg (Lola) à 28 centièmes. Le record, déjà propriété du Valaisain, résistait toutefois.

La 2e manche allait vivre sous le signe du suspense. Du suspense on en a. Mais pas celui que l'on attendait. La pluie venait mettre son nez dans les affaires, préservant un record qui date de 4 ans. Steiner et Amweg optaient pour les pneus pluie, alors que Murisier misait sur les slicks. Sur les derniers 300 mètres, les choses étaient claires: Murisier n'avait pas la bonne monte pneumatique. Confirmation quelques secondes plus tard, quand déboulait Steiner, qui semblait prendre une option définitive sur la victoire. C'était oublier Amweg, qui se payait une OPA en ne concédant que quelques brouilles à Berinois et remportait ainsi la palme de cette 1re manche de la coupe suisse des montages.

## Résultats

### Rang/pilote/voiture/tours/temps

**Groupe N jusqu'à 1900 cm<sup>3</sup>**  
(en départ 20)  
1. Picenato, 2'13,36", 2'13,16", 4'26,52" (94,552 km/h); 2. Zürcher, 2'17,22", 2'16,44", 4'33,71"; 3. Schaub, 2'17,63", 2'16,35", 4'33,98"; 4. Kleiber, 2'17,93", 2'16,51", 4'34,54" (tous sur Suzuki Swift GTI); 5. Grimaldi, 2'19,65", 2'18,95", 4'38,55"; 6. Sanchez, 2'19,62", 2'19,47", 4'39,09" (les deux sur Peugeot 106 Rallye); 7. Cuenin, Suzuki Swift GTI, 2'19,37", 2'19,93", 4'39,30"; 8. Thellier, Peugeot 106 Rallye, 2'20,45", 2'19,95", 4'40,41".

**1901-1600 cm<sup>3</sup> (8)**  
1. Latscher, 2'12,53", 2'10,93", 4'23,46" (95,650 km/h); 2. Schaefer, 2'16,89", 2'16,73", 4'33,42" (les deux sur Honda Civic VTi); 3. Schaffo, Citroën AX GTI, 2'22,58", 2'21,85", 4'44,23".

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (8)**  
1. Hadorn D., 2'05,34", 2'05,11", 4'10,25" (100,659 km/h); 2. Lüthi T., 2'05,47", 2'05,60", 4'11,07"; 3. Wermeling, 2'05,51", 2'05,62", 4'11,13"; 4. Kuhn O., 2'07,58", 2'06,39", 4'15,97"; 5. Furrer, 2'10,51", 2'09,37", 4'19,88" (tous sur Opel Astra GS).

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (4) (prov.)**  
1. Lusser, Toyota Celica Turbo, 1'59,31", 1'59,05", 3'58,98" (105,457 km/h); 2. Bigler, 2'01,81", 2'01,10", 4'02,71"; 3. Wyes, 2'02,78", 2'00,39", 4'03,60" (les deux sur Ford Escort Cosworth).

**Groupe N-GT 2501-3000 cm<sup>3</sup> (1)**  
1. «Popoya», Porsche 968 CS, 2'02,55", 2'02,58", 4'05,41" (102,985 km/h).

**Supertourisme (7)**  
1. Hirschi, Opel Vectra 1'49,81", 1'49,55", 3'43,17" (110,444 km/h); 2. Hollinger, Mitsubishi Lancer, 1'51,95", 2'01,44", 3'53,40"; 3. Wäfler, Opel Vectra, 1'55,81", 2'02,51", 3'58,12"; 4. Weber, BMW M3, 1'56,28", 2'02,31", 3'56,59".

**Groupe A jusqu'à 1800 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Babozot, Opel Corsa, 2'13,63", 2'14,78", 4'26,39" (93,904 km/h).

**1901-1600 cm<sup>3</sup> (8)**  
1. Bariswil, K., 2'02,16", 2'03,16", 4'05,32" (102,723 km/h); 2. Baume, 2'02,64", 2'03,06", 4'05,70"; 3. Zbinden, 2'03,33", 2'03,80", 4'07,23"; 4. Brechbühl, 2'04,00", 2'04,30", 4'08,30" (tous sur Honda Civic VTi).

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (8)**  
1. Bürki, 2'00,10", 2'03,57", 4'03,67" (103,419 km/h); 2. Blazquez, 2'01,23", 2'02,21", 4'04,05" (les deux sur VW Golf GTI 16V); 3. Tarozzi, Renault Clio 2.0, 2'02,04", 2'07,02", 4'09,06"; 4. Gollard, VW Golf GTI 16V, 2'03,29", 2'11,53", 4'19,82".

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Carron, Ford Escort Cosworth, 1'55,05", 2'14,46", 4'06,51" (100,996 km/h); 2. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 1'55,88", 2'19,17", 4'15,03".

**Groupe B plus de 3500 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Bühler, Porsche Carrera RS, 2'03,43", 2'43,37", 4'46,80" (87,886 km/h).

**Groupe GTI (1)**  
1. Chemlinzky, Venturi 400 GT, 2'28,84", 2'16,78", 4'48,82" (87,373 km/h).

**Intervisus jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup> (7)**  
1. Garbar, VW Polo, 2'02,55", 2'29,85", 4'32,41" (82,608 km/h); 2. Martin, Simca Rallye, 2'09,46", 2'25,49", 4'34,95".

**Intervisus 1901-1600 cm<sup>3</sup> (15)**  
1. Jeanneret, 1'54,12", 2'09,78", 4'03,88" (103,330 km/h); 2. Sigrist, 1'56,08", 2'11,00", 4'07,03" (les deux sur VW Golf); 3. Charriat, Fiat X 1.9, 2'01,05", 2'12,94", 4'13,99"; 4. Ruchonnet, VW Golf GTI, 2'01,92", 2'16,46", 4'16,39".

**Intervisus 2001-2500 cm<sup>3</sup> (18)**  
1. Girard, BMW 320, 1'50,37", 2'00,52", 3'50,89" (109,143 km/h); 2. Schär BMW 325i, 2'00,12", 2'07,79", 4'07,91"; 3. Carrel, Opel Kadett GTE, 1'52,19", 2'19,01", 4'11,20".

**Intervisus 2501-3000 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Belloni, Opel Ascona B, 1'59,03", 2'07,10", 4'06,13" (102,386 km/h).

**Intervisus plus de 3000 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Pfeifferle A., Porsche 935 Turbo, 1'45,68", 1'55,70", 3'41,42" (113,811 km/h); 2'05,67", 4'01,74".

**Coupe Polo (5)**  
1. De Graf, 2'05,50", 2'10,48", 4'17,89" (97,676 km/h); 2. Scheidegger, 2'05,16", 2'14,53", 4'19,68"; 3. Egli, GTI 16V; 4. Rev, 2'04,44"; 4. Jani, 2'07,22", 2'13,34", 4'20,56" (tous sur VW Polo G40).

**Sports 2000 (4)**  
1. Bühler, Tiga SC 83, 1'55,16", 2'06,06", 4'01,22" (104,469 km/h); 2. Nemench, Tiga SC 92, 1'59,18", 2'14,18", 4'13,34"; 3. Buess B., Tiga SC 873, 2'04,57", 2'24,76", 4'29,32".

**Groupe CN jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (1)**  
1. Pillonel, Lola-Ford, 1'49,95", 2'10,31", 4'00,26" (104,886 km/h).

**Groupe CN (5)**  
1. Darbellay, Lucchini SP 390-Alfa Romeo, 1'48,19", 2'11,13", 3'59,31" (105,303 km/h); 2. Baudat, Osella PA 15-AR, 1'49,50", 2'11,99", 4'01,49"; 3. Grosjean, Debra C 393-AR, 1'49,19", 2'16,31", 4'05,50".

**Groupe C3/CX (1)**  
1. Bardat, Lola T 480, 1'54,99", 2'10,39", 4'05,38" (102,698 km/h).

**Formule 3 (16)**  
1. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 1'39,19", 1'48,75", 3'27,92" (121,200 km/h); 2. Bühler A., Dallara 393-Fiat, 1'38,54", 1'50,53", 3'29,17"; 3. Zeller, Ralt 93 C-Alpha Romeo, 1'38,56", 1'51,36", 3'29,92"; 4. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 1'39,90", 1'54,32", 3'34,42"; 5. Debrunnen, Dallara 393-Opel, 1'40,94", 1'54,81", 3'35,75".

**3'54,36".**  
**Séries IV (formule libre jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>) (6)**  
1. Bouter, Lola T 410, 1'51,28", 2'04,82", 3'56,10" (106,734 km/h); 2. Dufaux, March 603, 1'51,48", 2'10,12", 4'01,60"; 3. Schedar, March 602, 1'54,94", 2'05,67", 4'01,74".

**Séries IV (formule V 2000) (1)**  
1. Brenner, Martini Mk 45, 1'54,88", 2'08,33", 4'03,19" (103,623 km/h).

**Séries IV (formule libre/F 2) (7)**  
1. Steiner H., Martini Mk 69-BMW, 1'37,39", 1'43,41", 3'20,80" (125,409 km/h); 2. Murisier, Martini Mk 58-BMW, 1'38,07", 1'47,43", 3'23,50"; 3. Fischer, Martini Mk 45-BMW, 1'42,71", 1'50,09", 3'32,80"; 4. Rev, Ralt RT1-BMW, 1'45,77", 1'56,87", 3'42,64".

**Séries IV (F 3000) (2)**  
1. Amweg, Lola T90/50-Ford Cosworth-Mader, 1'36,35", 1'43,44", 3'19,79" (126,132 km/h).

**Formule Ford 1600 (12)**  
1. Genoud AL, Van Diemen RF 88, 1'54,98", 2'05,57", 4'01,39" (100,400 km/h); 2. Wathay, VD RF 90, 1'57,38", 2'07,73", 4'05,12"; 3. Genoud D., VD RF 90, 1'58,22", 2'07,98", 4'06,18"; 4. Capolletti, Reynard 89 F, 1'56,38", 2'12,86", 4'09,22"; 5. Cosandey, VD RF 90, 1'58,55", 2'12,22", 4'10,77".

**Formule Ford 1800 (1)**  
1. Bourdilloud, Swift CS 93, 2'10,85", 2'07,30", 4'17,95" (97,893 km/h).

**Coupe Saxo (14)**  
1. Kamm B., 2'04,38", 2'03,37", 4'07,75" (101,715 km/h); 2. Vignino, 2'04,30", 2'03,95", 4'08,25"; 3. Brändle, 2'05,35", 2'03,71", 4'09,05"; 4. Hanselmann, 2'05,38", 2'05,93", 4'06,80"; 5. Tornay, 2'05,84", 2'05,93", 4'11,77" (tous sur Citroën Saxo).

**Coupe Clio (15)**  
1. «Jo» Lima, 2'02,77", 2'02,62", 4'05,39" (102,694 km/h); 2. Ritz, 2'03,08", 2'03,33", 4'06,41"; 3. Wicki, 2'03,28", 2'03,57", 4'06,80"; 4. Trüssel, 2'03,80", 2'03,28", 4'07,13"; 5. Schmid R., 2'04,29", 2'03,10", 4'07,38"; 6. Kamber, 2'04,8", 2'03,95", 4'08,01" (tous sur Renault Clio 16V).



Panne de moteur samedi, mauvais choix de pneumatiques le dimanche, Murisier a de quoi être un peu déçu.

## Les Kamm insatiables!

Les deux coupes de marques Lqui animent les courses en Suisse étaient présentes à Anzère. La Citroën Saxo donnait une nouvelle victoire à Balthazar Kamm, qui délogeait de la 1re place Stéphane Vignino lors de la 2e manche pour finalement l'emporter avec une demi-seconde. En Renault Clio, «Joe Lima» prenait le

meilleur des l'après devant Martial Ritz, confortant en 2e manche sa domination. La course de côte et Edy Kamm, c'est une longue histoire d'amour qui se prolonge d'autant plus que le pilote au pseudonyme prend la tête de la coupe devant Jean-Claude Kamber, seulement 6e à Anzère. Ph. M.