

Course de côte d'Oberhallau: Amweg impérial!

Parcours parfait pour «Fast Fredy». «Nikko», Baudet et Girard déjà titrés. Première victoire pour Johnny Hauser

PHILIPPE MOULIN

Entre les deux manches de course, Fredy Amweg ne cachait pas son inquiétude. Car sur les hauteurs de Hallau, le ciel se révélait menaçant pour les spécialistes de la course de côte. Route sèche ou route humide? Un vrai casse-tête... Le pilote de la Lola de F3000 ne pouvait s'empêcher de jurer un peu: «C'est la m... le choix doit se faire maintenant, et le ciel hésite entre le bleu et le noir!» Heureusement, les Amweg demeuraient fermées, et Amweg réussissait un départ et une montée parfaits, coupant la ligne sur un superbe 1'14"41, nouveau record pour ces 3 km de montée. A la mi-temps de la Coupe suisse

des montagnes, on voit mal qui pourrait venir battre Amweg.

Pourtant, ses contradicteurs n'avaient pas abdiqué. A l'image de Heinz Steiner (Martini Mk 69), qui donnait le maximum de gaz sur le ruban schaffouois: «Contre une F3000, une F2 n'a plus aucune chance, confiait Steiner à l'arrivée de la seconde manche. Pourtant, j'améliore mes chronos et mes records personnels!» Mais en vain, car cette «3000» est en superforme, comme son pilote d'ailleurs. 3e au scratch, Blaise Fischer (Martini Mk 45) n'a pas manqué de le constater: «Je dois terminer devant les formules 3», expliquait le Genevois. Son équipe mettait également une limite, à savoir réussir une manche en dessous de 1'20. Autrement, Fischer n'avait

pas droit à la glace promise! A la dernière montée, pour 5 centièmes, les mécanos pouvaient sortir leurs pièces. D'autant que toutes les F3 étaient derrière Fischer.

Zeller reprend la tête!

Passionnante saison de formule 3: battu lors des deux premières courses de côte, Jo Zeller (Ralt 93 C) se devait de réagir s'il entendait garder toutes ses chances de conserver son titre. Andreas Bachler (Dallara 393) paraissait tenir son os après la première manche de course, Norbert Zehnder (Dallara 394) suivant à 28 centièmes, et Zeller à 29 centièmes. La 2e manche s'annonçait royale, avec les slicks succédant aux «pluies». Dans ces conditions, Zeller réalisait le meilleur temps et, pour 5 centièmes, remportait la victoire. Grâce à Bachler qui s'intercalait entre son chef d'écurie et Zehnder, «Monsieur Jo» reprenait son habit de leader, avec trois petits points d'avance.

Les absents n'ont pas toujours tort! Maurice Girard a fait l'impasse sur Oberhallau, mais il a néanmoins été couronné! Il est vrai qu'après les Rangiers, les chances de ses poursuivants étaient quasi nulles. A Oberhallau, Reto Meisel (Opel Kadett GTE) s'est employé à dominer la classe 2 litres, cocorant, à l'addition des deux manches, le régional de l'étape, Fritz Erb (Opel Kadett GTE). Olivier Carrel (Opel Kadett GTE) prenait pour sa part les 20 points de la classe supérieure, alors que le scratch du groupe revenait à Alain Pfeiferli (Porsche 935 Turbo). Une victoire assortie d'un 4e rang au général.

Côté voitures de série, le suspense dure encore et toujours (voir encadré). Werner Wermelinger (Opel Astra GSi) enlevait la classe 2 litres, devant la Toyota Celica de Carlo Lusser, Daniel Hadorn (Opel Astra GSi) se contentant du 4e rang.

Le championnat des voitures de compétition a connu son dénouement dans le canton de Schaffhouse. Un peu en retrait en début de course, Baudet (Osella PA 16) sonnait la charge lors de la 2e montée. Motivé comme jamais, Baudet remontait à 2e rang des Suisses en groupe CN, s'assurant du même coup du titre.

«Johnny is good!»

Pierre Hirschi l'avait prédit: «Hauser va en gagner une cette année encore!» La nouvelle recrue de Wittwer pilotait à nouveau une des deux Peugeot 405 Mi16, démontrant que son approche de pro constituait un avantage indéniable. Déjà dans le

coup aux Rangiers, le Fribourgeois se devait de confirmer ses bonnes dispositions, comme ses choix techniques. Meilleur chrono à chacune des deux manches de course, Hauser reléguait la Toyota du leader du championnat à pratiquement 2 secondes. Pour Eddy Kobelt, alias «Nikko», cela n'avait guère d'importance, du moment que Hauser ne marquait toujours pas le moindre point. Ce qui devait changer pour le Gurnigel et pour La Roche-La Berra. A Oberhallau, Hirschi (Opel Vectra) se contentait du 4e rang: «Je me suis piqué au jeu du championnat, ce qui n'était pas la première priorité. Je ne suis venu que deux fois à Oberhallau, la dernière en 1988. Je dois dire que ce n'est pas une course que j'apprécie. Alors, ne faisons pas la fine bouche sur les points pris ici. J'espère maintenir mon 2e rang au championnat», concluait Hirschi. Grâce à «Nikko», Toyota est enfin couronné, après trois sacres consécutifs de Peugeot.

Tous aux Paccots!

Seulement 3e derrière Jean-Claude Kamber et Thierry Farine, Eddy Kamm reste le leader de la Coupe Renault Clio, Kamber se rapprochant à 8 points du leader. Par contre, en Coupe Citroën Saxo, Balthasar Kamm conforte son 1er rang grâce à sa victoire à Oberhallau. Autre coupe engagée, la formule Ford permettait à Reto Tschanz (Miyale SJ 96) de remporter sa première victoire de la saison, et espérer monter sur le podium de la formule Ford 1800 Zetec en fin de saison, Lukas Ryf menant la danse devant Christoph Zehnder et Iraj Alexander-David. En 1600, Fredi Hug, à nouveau vainqueur, a conforté son avance sur Daniel Savaré, seulement 3e. Le championnat se poursuivra dans huit jours au Gurnigel, alors que les spécialistes de la montagne se retrouveront en cette fin de semaine déjà, sur les 2500 mètres qui séparent Châtel-St-Denis aux Paccots.



Hauser (Peugeot 405 Mi16) a brillé.

(ARC)

Groupe N: le feuilleton de l'été!

Agissant en tant qu'organe de recours aux termes du Règlement sportif national de l'ACS, la Commission nationale de discipline a approuvé, au cours de sa séance du 21 août, le recours interjeté par le concurrent Delta Motor contre la décision du jury prise lors de la 6e manche du championnat suisse, à Hockenheim. Petit rappel des événements: suite au

recours déposé au terme de la course par Delta Motor, la Toyota Celica de Carlo Lusser avait été soumise à un examen technique. Se fondant sur le rapport des commissaires techniques, le jury avait conclu à un «non-lieu». D'où la décision de Delta de faire appel. Ce recours a été accepté et l'affaire est renvoyée devant le jury concerné. Comme il s'agit d'une

question pendante, aucun détail n'a filtré. Mais c'est bien du côté du poids minimal du véhicule que se nicherait le problème. Le jugement à venir influera directement sur l'issue du championnat suisse des voitures de série, où Carlo Lusser (Toyota Celica/Bernani) occupait toujours la tête devant... Daniel Hadorn (Opel Astra GSi/Delta Motor).

B. S.

Résultats



Amweg: le sourire sous la moustache.

(Moulin)



Pefferlé (Porsche 935) a enclenché le turbo.

(Moulin)



Kamm, le maestro de la Saxo.

(Sinzig)

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

Groupe N jusqu'à 1300 cm³

(au départ: 12)
1. Thellier, Peugeot 106 Rallye, 1'55,50", 1'50,99", 3'46,49" (65,373 km/h); 2. Kleiber, Suzuki Swift GTI, 1'58,29", 1'50,62", 3'46,91"; 3. Grimaldi, 1'58,38", 1'51,07", 3'49,45"; 4. Bönzli, 1'58,02", 1'52,92", 3'50,94" (les deux sur Peugeot 106 Rallye); 5. Schaub, Suzuki Swift GTI, 1'58,06", 1'52,97", 3'51,02"; 6. Rüeggli, Peugeot 106 Rallye, 1'57,96", 1'53,20", 3'51,16.

1301-1600 cm³ (1)

1. Champion, Citroën AX GTI, 2'01,43", 1'54,81", 3'56,24" (81,432 km/h).

1601-2000 cm³ (11) prov.

1. Wermelinger, Opel Astra GSI, 1'47,99", 1'42,88", 3'30,04" (102,838 km/h); 2. Luoser, Toyota Celica 2.0, 1'47,22", 1'43,94", 3'31,16"; 3. Furrer, 1'47,50", 1'43,36", 3'31,26"; 4. Hadorn D., 1'47,37", 1'44,25", 3'31,62"; 5. Lüthi T., 1'47,91", 1'44,77", 3'32,68" (tous sur Opel Astra GSI); 6. Piccinato, Renault Clio 2.0, 1'50,78", 1'45,24", 3'36,02".

plus de 3000 cm³ (3)

1. Hadiger, 1'43,82", 1'38,94", 3'22,76" (106,530 km/h); 2. Bigler, 1'44,34", 1'38,96", 3'23,30" (les deux sur Ford Escort Cosworth).

Groupe N-GT 1601-2000 cm³ (1)

1. Furrer, Toyota MR2, 1'59,99", 1'56,80", 3'56,79" (81,220 km/h).

2501-3000 cm³ (2)

1. «Popeye», Porsche 968 CS, 1'44,06", 1'38,92", 3'22,98" (106,414 km/h).

Supertourisme (8)

1. Bauer, Fiat tempé 405, 1'34,72", 1'28,35", 3'03,07" (117,888 km/h); 2. «Nikko», 1'35,16", 1'29,87", 3'05,03"; 3. Koch, 1'35,66", 1'30,67", 3'06,33" (les deux sur Toyota Carina E); 4. Hirschi, Opel Vectra, 1'37,57", 1'30,85", 3'08,42"; 5. Hollinger, Mitsubishi Lancer, 1'37,29", 1'31,74", 3'09,57".

Groupe A (3)

1. Leutwyler, Ford Sierra Cosworth, 1'40,59", 1'36,97", 3'17,56" (109,334 km/h).

Groupe B plus de 3500 cm³ (2)

1. Bühler, Porsche Carrera RS, 1'38,42", 1'33,16", 3'11,60" (112,735 km/h).

Interswiss jusqu'à 1300 cm³ (10)

1. Kuster (A), 1'38,64", 1'36,95", 3'15,60" (110,423 km/h); 2. Garber, 1'37,76", 1'38,00", 3'15,76" (les deux sur VW Polo); 3. Mathys, Fiat 128-3p., 1'40,15",

1'37,97", 3'18,12"; 4. Herrmann (D), 1'39,04", 1'40,62", 3'19,66"; 5. Wüst R., 1'43,87", 1'41,28", 3'24,95" (les deux sur VW Polo).

1301-1600 cm³ (9)

1. Mättmüller, VW Scirocco, 1'34,35", 1'33,20", 3'07,55" (115,169 km/h); 2. Wüthrich, Audi 80, 1'36,89", 1'36,10", 3'12,90"; 3. Roth, Toyota Corolla, 1'37,16", 1'36,26", 3'14,05"; 4. Wüst J., VW Golf, 1'37,82", 1'36,79", 3'14,41".

1601-3000 cm³ (15)

1. Meisel R., Opel Kadett C/GTE, 1'30,33", 1'31,26", 3'01,59" (118,949 km/h); 2. Erb F., 1'31,47", 1'32,03", 3'03,50"; 3. Homberger, 1'36,51", 1'36,01", 3'12,52" (les deux sur Opel Kadett GTE).

2001-2500 cm³ (13)

1. Carrel, Opel Kadett GTE, 1'31,47", 1'29,39", 3'00,83" (119,449 km/h); 2. Bruggler, Opel Ascona 400, 1'33,73", 1'33,02", 3'06,75".

2501-3000 cm³ (1)

1. Schenk, Opel Commodore B, 1'33,80", 1'32,70", 3'06,50" (115,818 km/h).

plus de 3000 cm³ (3)

1. Pfifferli A., Porsche 935 Turbo, 1'32,29", 1'22,51", 2'45,80" (130,277 km/h); 2. Brunner, Audi Quattro Turbo, 1'34,41", 1'33,98", 3'08,37".

Coupe RS (8)

1. Meurer, 1'46,92", 1'46,35", 3'33,27" (101,280 km/h); 2. Erb M., 1'47,04", 1'46,97", 3'34,01"; 3. Gerber 1'47,45", 1'46,89", 3'34,34"; 4. Winistörfer, 1'47,70", 1'47,38", 3'35,08" (tous sur Renault 5 GTE).

Trophée Polo (8)

1. Schaldiger, 1'43,00", 1'42,49", 3'25,49" (105,115 km/h); 2. De Graef, 1'43,57", 1'43,20", 3'26,77"; 3. Jani, 1'43,50", 1'43,30", 3'26,80"; 4. Piller, 1'43,80", 1'43,48", 3'27,28" (tous sur VW Polo G40).

Sports 2000 (3)

1. Bigler, Tiga SC83, 1'40,79", 1'32,77", 3'13,56" (111,893 km/h); 2. Buss, Tiga SC87 B, 1'43,48", 1'38,39", 3'21,87".

Groupe CN (14)

1. Fink (D), PRC S96-BMW, 1'29,56", 1'22,10", 2'51,65" (125,830 km/h); 2. Wolpert (D), Debora-BMW, 1'32,42", 1'23,10", 2'55,52"; 3. Fischlin, Martini Mk56-Alfa Romeo, 1'33,06", 1'25,39", 2'58,44"; 4. Baudet, Osella PA 16-Alfa Romeo, 1'34,99", 1'24,78", 2'59,77"; 5. Ehrat, PRC S96-BMW, 1'35,98", 1'25,79", 3'01,77"; 6. Geiser, Lucchini SP 90-Alfa Romeo, 1'35,84", 1'26,92", 3'02,76".

Groupe C3 jusqu'à 2000 cm³ (4)

1. Fischer (D), PRC M92-BMW, 1'32,76", 1'26,00", 2'58,75" (120,839 km/h); 2. Kossam (D), URD C 394-BMW, 1'42,02",



Carrel (Kadett) au nouveau tranchant en «iS».

(Sinzig)

1'32,38", 3'14,40"

plus de 2000 cm³ (1)

1. Kriem Jun (D), URD C 391-BMW, 1'26,70", 1'19,08", 2'45,78" (130,293 km/h).

Formule 3 (13)

1. Zeller, Ralt 93 C-Alfa Romeo, 1'26,97", 1'19,65", 2'46,62" (129,638 km/h); 2. Bühler A., Dallara 393-Fiat, 1'26,69", 1'19,98", 2'46,66"; 3. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 1'26,96", 1'20,21", 2'47,17"; 4. Leghi, Dallara 394-Seymaz, 1'27,99", 1'20,70", 2'48,69"; 5. Debrunner, Dallara 393-Opel, 1'27,74", 1'22,20", 2'49,94"; 6. Siraldi, Dallara 392-Alfa Romeo, 1'29,59", 1'22,78", 2'52,37"; 7. Gauch, Martini Mk58-Seymaz, 1'29,91", 1'23,28", 2'53,19" (124,719 km/h); 8. Endrath, 1'23,28", 2'53,19" (124,719 km/h); 9. Endrath, 1'23,28", 2'53,19" (124,719 km/h).

Formule 3 / est. B (6)

1. Gauch, Martini Mk58-Seymaz, 1'29,91", 1'23,28", 2'53,19" (124,719 km/h); 2. Bärtschy, Dallara 398-VW, 1'29,07", 1'24,25", 2'53,42"; 3. Källiker, Dallara 389-VW, 1'29,95", 1'24,89", 2'54,84".

Formule V 2000 (8)

1. Wetstein, Ralt RT31, 1'27,47", 1'24,32", 2'51,79" (125,735 km/h); 2. Wäfler U., Ralt RT32, 1'27,86", 1'23,94", 2'51,80"; 3. Meyer, Dallara 389, 1'27,85", 1'25,12", 2'52,97"; 4. Brischweiler, Ralt RT34, 1'28,57", 1'26,35", 2'54,92"; 5. Weibel, Martini Mk45, 1'30,33", 1'28,93", 2'59,26".

Formule libre jusqu'à 1600 cm³ (1)

1. Dufaux, March 803, 1'33,76", 1'40,81", 3'14,57" (111,014 km/h).

Formule 2 (1)

1. Steiner H., Martini Mk68-BMW, 1'21,84", 1'15,98", 2'37,82" (136,866 km/h); 2. Fischer, Martini Mk45-BMW, 1'26,30", 1'19,95", 2'46,25".

Formule 3000 (1)

1. Amweg, Loto T90-Ford Cosworth-Mader, 1'20,41", 1'14,41", 2'34,82" (139,517 km/h).

Formule Ford 1800 (10)

1. Tschanz Reto, Mygale SJ 86, 1'30,97"; 2. Bünzli, Swift Swift SC 96, 1'31,72"; 3. Zehnder, 1'28,89"; 4. Zehnder Chr., Van Diemen RF 95, 1'31,61"; 5. Alexander-David, Swift SC 96, 1'32,96"; 6. Steiner N., Swift SC 94, 1'31,98"; 7. Ryt, Vector TF 94, 1'33,98"; 8. Ryt, Vector TF 94, 1'33,98"; 9. Ryt, Vector TF 94, 1'33,98"; 10. Ryt, Vector TF 94, 1'33,98".

Formule Ford 1600 (6)

1. Hug, VF RF 91, 1'34,61", 1'33,31", 3'07,92" (114,943 km/h); 2. Cosandey, VF RF 90, 1'35,56", 1'33,74", 3'09,30"; 3. Savaré, VF RF 90, 1'36,74", 1'35,11", 3'11,85"; 4. Endrath, VF RF 91, 1'37,52"; 5. Endrath, VF RF 91, 1'37,52".

Coupe Clio (16)

1. Kamber, 1'44,95", 1'41,31", 3'26,26" (104,722 km/h); 2. Farina, 1'45,87", 1'41,29", 3'27,16"; 3. «Jos» Lima, 1'48,43", 1'40,88", 3'27,31"; 4. Trüsel, 1'46,95"; 5. Ritz, 1'46,95"; 6. Wicki, 1'46,65"; 7. Bähler E., 1'47,02"; 8. Schmid, 1'47,10"; 9. Schmid, 1'47,10"; 10. Schmid, 1'47,10"; 11. Schmid, 1'47,10"; 12. Schmid, 1'47,10"; 13. Schmid, 1'47,10"; 14. Schmid, 1'47,10"; 15. Schmid, 1'47,10"; 16. Schmid, 1'47,10".

Coupe Saxo (13)

1. Kamm B., 1'43,36", 1'40,49", 3'23,85" (105,960 km/h); 2. Bärndli, 1'44,57", 1'40,33", 3'24,50"; 3. Hanselmann, 1'45,81", 1'41,65", 3'27,46"; 4. Spiess, 1'45,55", 1'41,92", 3'27,47"; 5. Meier, 1'46,12", 1'41,63", 3'27,75"; 6. Tornay, 1'46,86", 1'41,05", 3'27,91" (tous sur Citroën Saxo-Cup).