

St-Ursanne-Les Rangiers: Fredy V, le retour!

En digne roi de la montagne, Amweg a dédié sa 5e victoire au grand Jo Siffert, disparu il y a 25 ans à Brands Hatch et qui enleva à quatre reprises la classique jurassienne

Pour cette édition 1996 de St-Ursanne-Les Rangiers/Mémorial Jo Siffert, il était entendu que la victoire au classement scratch devait se jouer entre les formules 2 et la formule 3000 de Fredy Amweg. Premier coup de théâtre, samedi déjà, lorsque Heinz Steiner (Martini Mk 69), l'un des favoris, se voyait trahi par sa mécanique. Au moment de s'élancer pour la 2e montée d'essai, le différentiel de sa monoplace cassait net, laissant le Bernois pantois: «Je ne peux pas réparer. A la maison, j'ai bien une boîte complète, mais cela me demanderait plus de cinq heures de travail pour la changer. Il n'est pas possible de réaliser une bonne course dimanche en n'ayant effectué qu'une manche d'essai sur une piste aussi difficile. Faire de la figuration? cela ne m'intéresse pas! Depuis deux ans, la Suisse ne me convient plus... Dans trois semaines, je roulerai probablement à Thürkheim, en France, plutôt qu'au Gurnigel. Car après mon abandon aux Rangiers, la Coupe suisse de la montagne s'est définitivement éloignée.»

Contrairement au Bernois, David Luyet (Martini A2C) découvrait Les Rangiers. Mais comme le petit barbu, il passait un week-end bien difficile: «Le moteur chauffe, le joint de culasse est probablement touché. Je n'arrive plus à prendre le nombre de tours de moteur. En plus, le différentiel fait des siennes.» Le Valaisan ne pourra même pas prendre le départ de la 2e manche de course. Il ne restait dès lors que deux pilotes susceptibles de jouer la gagne, Fredy Amweg et Jean-Daniel Murisier.

Amweg: «Pour Jo Siffert!»

Amweg (Lola) puisait sa motivation dans le souvenir: «Je me suis dit que je devais absolument gagner cette course, d'abord en mémoire de Jo Siffert.» Mission accomplie par «Monsieur cinq victoires» - dont désormais trois

d'affilée. Face au roi de la montagne, Jean-Daniel Murisier (Martini Mk 56) a tout tenté, en vain: «J'ai fait un grand travers dans la dernière épingle. Presque un tête-à-queue! Dans ces conditions, je n'avais aucune chance de m'imposer. De plus, le rétrécissement du «Grippon» (réd: voir encadré) constituait une difficulté de taille pour qui évoluait en F2.»

A la veille de la course, samedi soir, Murisier ne voyait toujours pas le bout du «tunnel»: «A cause de ces travaux, je dois rentrer plus tard dans la courbe, pour plonger à l'intérieur. Comme la montée est conditionnée par un minimum de relance, je suis obligé de me montrer parfait ici. Avec cette nouvelle configuration, il m'est difficile de retrouver la vitesse d'antan. La F3000 est beaucoup moins pénalisée, avouant 180 ch de plus qu'un moteur de F2.» Dans ces conditions, Amweg se rapprochait de 16 centièmes du record établi l'an dernier par Gérard Gurtner. Avec 1'50"21 et 1'50"84, l'Alémanique s'imposait sans coup férir au scratch, devant deux Européens et Murisier, finalement 4e au général et 2e des formules.

Danti: quel talent!

L'an dernier, pour sa première tentative aux Rangiers, l'italien avait déjà montré un culot et un coup de volant inhabituels. Inutile de préciser qu'on attendait beaucoup de Fabio Danti, finalement 3e du classement absolu. Venus en grand nombre, les spectateurs n'ont pas été déçus. Au volant de son Osella du groupe CN, le champion d'Europe a fait étalage de tout son jeune savoir. Avec des trajectoires tendues au maximum, ne commettant pas d'erreur - pour ne pas écrire jamais d'erreur! -, Danti a démontré que son record de l'an dernier n'était pas usurpé. Mieux encore, l'italien améliorait ses chronos à chacune de ses deux montées de course: 1'33 de mieux à la 1re manche, il arrêtait lors de son ultime ascension le tableau d'affichage à 1'52"48, soit encore 79 centièmes de moins que son ancien record! Sans commentaire!

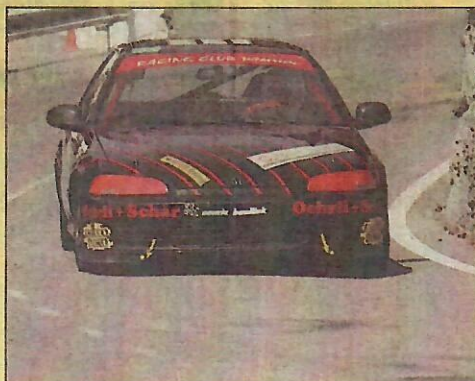
Très affûté également, l'Allemand Rüdiger Faustmann, coleader avec Danti au classement intermédiaire du championnat d'Europe de la montagne, s'offrait aussi une journée faste. En plus du 2e rang au scratch, le pilote de la Faust P 94 améliorait de 13 centièmes le record du groupe C3 d'Andres Vilarino, lequel datait de 1994. Obligé de tout donner pour contenir Danti, Faustmann s'est presque fait piéger: «Au moment de prendre le départ de la 2e manche de course, on m'a transmis le temps réalisé par Danti, qui partait quelques voitures devant moi. Mal compris, mauvaise information, je ne sais trop, il s'en est fallu de 5 centièmes! Heureusement, j'ai sauvé mon 2e rang au scratch», racontait Faustmann, qui enchaînait



Fredy Amweg (Lola-Mader F3000): le roi de la montagne a encore une fois imposé sa loi en terre jurassienne.

(Sinzig)

Baume-Luisier: les plaisirs de l'escalade



Jean-Jacques Baume (Honda Civic VTI) et Patrick Luisier (Peugeot 106 Rallye) ont tous deux confirmé leurs qualités de grimpeur.

Le trou noir!

La route reliant St-Ursanne aux Rangiers n'échappe pas totalement à la tentaculaire Transjurane. Haut lieu de la célèbre course de côte, le «Grippon» s'est retrouvé, pour cette année en tous les cas, modifié dans sa visibilité. Passant sous la nouvelle route, les pilotes trouvaient une largeur de piste modifiée des deux côtés, soit cinq mètres entre les deux... échafaudages. A grande vitesse, les meilleures formules, arrivant à une vitesse proche de 200 km/h, se retrouvaient dans un trou noir. Heureusement, leurs pilotes n'avaient, eux, pas froid aux yeux! Ph. M.

sur sa voiture: «Je l'ai construite avec mon épouse. Nous passons beaucoup d'heures ensemble sur cette barquette. Pour rester au top, nous devons toujours améliorer, réviser. Le titre serait une belle récompense!»

Très incédés, le championnat d'Europe de la montagne a encore deux courses au programme cette saison. En division 1, la victoire du groupe N/FIA de Bruno Houzelot (Ford Escort Cosworth) et celle d'Otakar Kramski (BMW

M3) en groupe A maintiennent - comme en division 2 - le suspense pour la fin de la saison.

Suspense en F3

Un suspense également de mise en championnat suisse. Jo Zeller

(Ralt 93 C) se montrait à son avantage dès la première montée d'essai, samedi matin. Mais c'était compter sans Andreas Baele (Dallara 393), décidément en tré

Suite à la page 23



Fabio Danti (Osella-BMW), à gauche, et Rüdiger Faustmann (Faust P94-BMW) rois de l'Europe. Avec

