

Ayent-Anzère: Amweg prend ses marques

Comptabilisant treize titres de champion suisse, le roi de la montagne n'est pas blasé pour autant et c'est avec l'enthousiasme d'un novice qu'il aborde sa campagne 1997!

GERARD VALLAT

Etrennant, en course de côte, sa Lola-Mader T94/50, Fredy Amweg est reparti d'Anzère rassuré sur les qualités de sa machine. «C'est très nouveau pour moi de piloter avec une boîte à commande séquentielle au volant. Dans la montée, il faut rester très concentré sur les rapports si tu veux savoir lequel est enclenché», commentait l'Alémannois, qui avait été dominé durant tous les essais par Jean-Daniel Murisier. Maîtrisant parfaitement sa Martini Mk 56 BMW, qu'il rêve de troquer contre une monture plus récente, le Valaisan pouvait faire illusion jusqu'à la première montée de course. Bouclant les 3500 mètres séparant Ayent d'Anzère en 1'37'36, le régional de l'étape perdait 34 centièmes sur sa meilleure manche d'essais et son regard trahissait son anxiété. Franchissant la ligne d'arrivée juste derrière Murisier, Fredy Amweg venait de frôler le record de son adversaire en coupant la cellule avec le temps canon de 1'34'85. Seuls 11 malheureux centièmes préservaient désormais le chrono époustouflant que Murisier détient depuis 1992.

Conscient de l'inégalité de la lutte, Murisier ne nourrirait guère d'illusions sur ses chances de victoire, mais améliorerait pourtant d'une seconde. «Je suis au bout, impossible de monter plus vite aujourd'hui!» lâchait-il quelques secondes avant l'arrivée d'Amweg, qui ne parvenait pas à faire tomber le record. «La piste est trop bosselée, il faudrait refaire le tapis pour pouvoir rouler aussi vite que Jean-Daniel en 1992», concluait Amweg, pleinement confiant pour la suite du programme avec des côtes très rapides qui conviennent parfaitement aux qualités de F3000. A noter que, mis à part Fredy Amweg, tous les pilotes de F2 présents à Anzère sont Valaisans.

Les ZZ top de la F3

Le duo Zeller-Zehnder nous promet une fin de saison explosive en F3. Pointant le museau de sa Dallara-Seymaz aux essais, où il intercalait entre les deux Alémaniques, Paolo Laghi maintiendra certainement sa 3e place. Mais la bataille pour le titre n'oppose plus que les «ZZ top». Survolant les essais, le champion en titre pulvérisait pourtant le record de la piste à l'issue de sa 1re montée de course, mais ce diable de Zeller lui collait presque 7 dixièmes. A sa seconde tentative, Norbert Zehnder améliorait de 2 dixièmes son nouveau record du tracé de 2 centièmes. Rayonnant, le petit Jo

peut envisager un nouveau titre bien que Zehnder n'ait, et de loin, pas encore dit son dernier mot. Troisième de la F3, Laghi a devancé Baehler, Debrunner et Huber qui remportait le classement B devant André Gauch et Fabien Gysin.

Toujours en monoplace, mais en formule Ford 1600, c'est le jeune Vaudois Sébastien Muller qui s'est montré le plus rapide devant David Genoud et Elias Capelletti. Régional de l'étape, Yann Pilonel, le pilote de la Lucchini Alfa Romeo aux couleurs d'Anzère, a bénéficié du faux pas de son adversaire Christian Grosjean lors de la 1re manche. Aux commandes d'une splendide Osella PA20 BMW flamboyante, l'avocat genevois était un peu optimiste sur un freinage et embarquait quelques boîtes de paille, ce qui lui faisait perdre un peu de temps. Plus concentré lors de son second effort, Grosjean assurait en franchissant la ligne d'arrivée en 1'46'79 contre 1'47'55 à Pilonel.

Hauser n'a plus de joker

Décidément, la chance n'est plus du côté de Johnny Hauser cet été. Déjà malheureux à Hockenheim, le Fribourgeois est reparti d'Anzère avec un résultat nul. Meilleur temps de la 1re manche de course, le pilote Peugeot avait une avance de 7 dixièmes sur Edy Kobelt et presque une seconde sur Carlo Lusser. Prêt à s'élaner sur les traces de la Toyota de Kobelt, qui allait exploser le record détenu par Pierre Hirschi, Hauser calait le moteur de sa Peugeot 405 sur la ligne de départ. Ayant néanmoins coupé la cellule de chronométrage, Hauser se laissait couler en arrière et discutait avec Georges Aymon, le directeur de course, avec de prendre son envol. Peine perdue, puisque le chronomètre avait continué de tourner, s'arrêtant sur 3'25'00. Fixant le nouveau record à 1'47'68, Edy Kobelt remportait une éclatante victoire devant son équipier de Toyota, Carlo Lusser, et Pierre Hirschi. Quatrième, le Vaudois Daniel Josseron avait devoir se remettre dans le bain de la course de côte, discipline qu'il n'a plus pratiquée depuis deux saisons.

Mais, bien que la lutte fût belle en super-tourisme, les concurrents des groupes N et Interswiss nous ont également gratifiés d'un beau spectacle. A relever tout particulièrement, en IS, l'excellente prestation de Damien Gaignat au volant de sa Golf GTI, qui remporte une belle victoire en 1600 devant Roland Bossy et Peter Zysset. Maître de l'interswiss, mouture 1997, Reto Meisel et son Opel Kadett «batmobile» se sont pourtant inclinés face à celle, plus

classique, de Fritz Erb. Toujours très rapide, Erb a devancé d'un petit dixième l'actuel leader du championnat IS, tandis que Meisel collait 4,6 secondes à Beat Weber, 3e de la catégorie. En 1300 cm³, c'est Pascal Prince qui s'est imposé avec sa VW Polo et, en plus de 2 litres, Martin Buerki, au volant de sa VW Golf, a donné la leçon aux Renault 5 Turbo de Chabod et Planchamp. Citons encore, pour conclure avec l'Interswiss, les victoires de Martin Schenk (Opel Commodore) et Alain Pfefferlé (Porsche 935) en plus de 2500 cm³ et plus de 3000 cm³.

Quarantaine rugissante

Dopé par la quarantaine qu'il a atteint dimanche dernier, Mario Meier s'est montré intraitable en coupe Citroën Saxo. Meilleur temps des 2 premières montées d'essai, il a conservé son influx tout au long du week-end, performance que tous n'ont pas pu réaliser. Plus rapide dimanche matin, pour l'ultime essai, Felix Braendle était éliminé lors de la première manche de course après avoir frotté d'un peu trop près les boîtes de paille. Leader de la coupe, Thierry Farine avait une certaine inimitié pour la côte, malgré un excellent temps d'essai. Contre le chronomètre, la lutte n'est pas la même qu'en circuit. Seuls entre les rails, les pilotes doivent annuler toute possibilité de faute. A ce petit jeu, De Graaf, Fehlmann, Buemi, Tornay, Braendle et consorts se sont brûlés les ailes. Seuls Meier, Piccinato et, dans une moindre mesure, Voegeli, qui terminent la course dans cet ordre, ont su gérer la pression. Reprenant du poil de la bête au classement intermédiaire, Mario Meier figure maintenant en 3e position derrière Farine et De Graaf.

Egalemeent présents, mais à titre officieux, quatre pilotes de la coupe Renault Mégane se sont affrontés avant les Rangiers. Avec des temps inférieurs de 6 secondes à ceux de la meilleure Citroën, les pilotes Renault emmenés par Robert Werci nous ont donné un petit aperçu du spectacle qui nous attend aux Rangiers. Ne refermons pas le chapitre Renault sans citer le succès de Cathy-Lucy Medina en Clio Boutique. Magnifique, la victoire de la Vaudoise était complétée par le triomphe d'Evelyn Streiff, qui a mis tous les hommes du groupe N 1300 à ses pieds. Impériale lors des deux montées de course, Mme Streiff était accompagnée sur le podium par Markus Schaub et Robert Zuercher, tous les trois sur Suzuki Swift. Quatrième à 3 secondes, Bernard Sanchis était le meilleur pilote Peugeot. Dans la classe 1600 de ce groupe N, c'est Beat Woodtli qui s'est imposé devant Francis Blondel, les deux au volant de Peugeot 106. Vainqueur scratch du groupe N, Werner Wermelinger bétonne sa position de leader du championnat suisse devant Baltz Kamm, qui s'est classé 5e à Anzère au volant de sa Toyota Célia. Visiblement plus à l'aise dans les méandres d'Anzère, les Opel Astra de Wermelinger, Kuhn, Landolt et Omlin ont monopolisé les premières places. Les rapides enfilades des Rangiers permettront peut-être à Kamm de tirer un meilleur parti de sa monture.



Fredy Amweg s'est vite habitué à sa boîte de vitesses à commande séquentielle. (Sinzig/Vallat)



En coupe Saxo, Marco Meier n'a pas fait de quartier. Il se retrouve 3e au classement intermédiaire

Résultats

Rang / pilotes / voiture / tours / temps

Groupe N jusqu'à 1300 cm³

(participants: 11)
1. Streiff, 2'16,31", 4'30,72" (93,08 km/h); 2. Schaub, 2'16,54", 2'16,57", 4'33,11"; 3. Zürcher, 2'16,46", 2'17,38", 4'33,84" (tous sur Suzuki Swift GTI); 4. Sanchis, 2'18,69", 2'19,81", 4'36,48"; 5. Gartner, 2'20,88", 2'20,88", 4'41,49" (les deux sur Peugeot 106 Rallye); 6. Vogel, Suzuki Swift GTI, 2'21,00", 2'21,47", 4'42,47".

1301-1600 cm³ (3)

1. Woodtli, 2'15,02", 2'15,52", 4'30,54" (93,147 km/h); 2. Blondel, 2'16,38", 2'16,63", 4'33,01" (les deux sur Peugeot 106 16V).

1601-2000 cm³ (7)

1. Wermelinger, 2'05,82", 2'05,87", 4'11,89" (100,123 km/h); 2. Kuhn O., 2'08,01", 2'08,42", 4'16,43"; 3. Landolt, 2'08,18", 2'08,50", 4'16,78"; 4. Omlin, 2'08,82", 2'09,80", 4'18,42" (tous sur Opel Astra GS).

Supertourisme (8)

1. «Nikoo», 1'49,71", 1'47,68", 3'37,39" (115,821 km/h); 2. Lusser, 1'49,99", 1'48,85", 3'38,84" (les deux sur Toyota Carina E); 3. Hirschi, 1'50,03", 1'51,41", 3'41,44"; 4. Josseron, 1'52,08", 1'52,28", 3'44,35"; 5. Widler P., 1'55,78", 1'54,83", 3'50,39" (tous sur Opel Vectra).

Groupe A 1301-1600 cm³ (5)

1. Bärswyl K., 1'58,15", 1'59,39", 3'57,54" (106,087 km/h); 2. Baume, 1'59,60", 2'00,89", 4'00,29"; 3. Lötscher, 2'01,81", 4'04,49" (tous sur Honda Civic VTi).

1601-2000 cm³ (8)

1. Sulmonì, Opel Astra 16V, 2'00,69", 1'59,59", 4'00,28" (104,878 km/h); 2. Terretaz, Renault Clio 2.0, 2'02,90", 2'02,48", 4'05,38"; 3. Regazzi, Renault Clio 16V, 2'06,37", 2'06,06", 4'12,43"; 4. Nanchon E., Opel Kadett GSi, 2'05,88", 2'07,10", 4'12,58"; 5. Banderet, Renault Clio 16V, 2'07,74", 2'07,29", 4'15,03".

Plus de 2000 cm³ (2)

1. Carron, Ford Escort Cosworth, 1'53,75", 1'53,88", 3'47,61" (110,716 km/h).

Groupe B plus de 3500 cm³ (2)

1. Bührer, Porsche Carrera RS, 1'56,71", 1'55,68", 3'52,39" (105,438 km/h).

Porsche Cup (1)

1. Sorvalis, Porsche Carrera RS, 2'06,99", 2'05,79", 4'12,77" (88,695 km/h).

Groupe CHX (1)

1. Figuet, Renault 21 Europa, 1'58,19", 1'57,29", 3'55,48" (107,015 km/h).

Véhicules historiques (1)

1. Thaller M., Healey Prototype, 3'06,88", 3'07,85", 6'14,53" (67,284 km/h).

Interswiss jusqu'à 1300 cm³ (7)

1. Prince, 2'00,83", 2'00,28", 4'00,89" (104,612 km/h); 2. Gerber, 1'59,42", 2'11,65", 4'11,07"; 3. «Joe Lima», 1'59,53", 2'12,08", 4'11,61" (tous sur VW Polo); 4. Olmeda, Toyota Starlet, 2'07,42", 4'16,03".

1301-1600 cm³ (9)

1. Gaignat, VW Golf GTI, 1'55,50", 1'53,99", 3'49,48" (109,808 km/h); 2. Bossy, Toyota Corolla, 1'57,76", 1'57,41", 3'55,19"; 3. Zysset, 1'58,50", 2'00,40", 3'58,90"; 4. Faigle, 2'00,19", 2'00,08", 4'00,25" (les deux sur VW Golf GTI); 5. Gavin, VW Golf, 2'00,40", 2'00,18", 4'00,58".

1601-2000 cm³ (14)

1. Erb, Opel Kadett GT/E, 1'51,27", 1'50,84", 3'42,11" (113,457 km/h); 2. Meisel Rato, 1'50,78", 1'51,45", 3'42,21"; 3. Weber, 1'52,76", 1'54,00", 3'46,78"; 4. Ehrbar, 1'57,33", 1'55,08", 3'53,41" (tous sur Opel Kadett G); 5. Nussbaumer, VW Golf, 1'57,68", 1'57,04", 3'54,72"; 6. Kissling, Opel Kadett GTE, 1'59,31", 2'00,02", 3'59,33".

2001-2500 cm³ (12)

1. Bürki, VW Golf, 1'54,78", 1'54,31", 3'49,09" (110,000 km/h); 2. Chabod, 1'55,29", 1'55,98", 3'51,32"; 3. Planchamp, 1'57,96", 1'58,47", 3'56,43" (les deux sur Renault 5 Turbo).

2501-3000 cm³ (2)

1. Schenk, Opel Commodore B, 1'56,20", 1'55,99", 3'52,19" (108,532 km/h).

Plus 3000 cm³ (2)

1. Pfefferlé A., Porsche 935 Turbo, 1'46,29", 1'47,49", 3'33,74" (117,900 km/h).

VW-Polo-Trophy (5)

1. Scheidegger, 2'04,53", 2'05,29", 4'09,82" (100,873 km/h); 2. Piller, 2'04,55", 2'06,30", 4'10,85"; 3. Von Gröningen, 2'05,41", 2'05,51", 4'11,82" (WV Polo G40).

Sports 2000 (1)

1. Nanchon, Tige SC 92, 1'58,77", 1'58,09", 3'56,85" (108,392 km/h).

Groupe CH (3)

1. Grosjean, Osella PA 20S/4V, 1'48,01", 1'46,79", 3'34,80" (117,318 km/h); 2. Pilonel, Bucchini SP 390-Alfa Romeo, 1'47,55", 1'47,99", 3'35,54".

Formule 3 (17)

1. Zeller, Dallara 394-Opel, 1'37,73", 1'37,71", 3'15,44" (128,940 km/h); 2. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 1'38,07", 1'37,89", 3'15,85"; 3. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 1'39,02", 1'39,51", 3'18,53"; 4.

Bühler A., Dallara 393-Fiat, 1'39,62",

1'39,30", 3'18,92"; 5. Dobrunner, Dallara 393-Opel, 1'40,10", 1'40,74", 3'20,94"; 6. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 1'45,88", 1'44,87", 3'30,72"; 7. Gauch, Martini Mk 58-Seymaz, 1'45,93", 1'45,21", 3'31,14"; 8. Gysin, Ralt RT 34-Alfa Romeo, 1'46,33", 1'46,10", 3'32,43"; 9. D. D. D., Ralt RT 33-Alfa Romeo, 1'46,82", 1'46,89", 3'33,51"; 10. Aeschbacher, Dallara 391-VW, 1'47,82", 1'48,04", 3'36,88"; 11. Schaar, Dallara 392-Alfa Romeo, 1'48,03", 1'47,99", 3'38,02".

F3 (cat. B) (12)

1. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 1'45,88", 1'44,87", 3'30,72" (119,590 km/h); 2. Gauch, Martini Mk 58-Seymaz, 1'45,93", 1'45,21", 3'31,14"; 3. Gysin, Ralt RT 34-Alfa Romeo, 1'46,33", 1'46,10", 3'32,43"; 4. D. D. D., Ralt RT 33-Alfa Romeo, 1'46,82", 1'46,89", 3'33,51"; 5. Aeschbacher, Dallara 391-VW, 1'47,82", 1'48,04", 3'36,88"; 6. Schaar, Dallara 392-Alfa Romeo, 1'48,03", 1'47,99", 3'38,02".

Séries IV (formule libre jusqu'à 1600 cm³) (2)

1. Beutler, Leta T 410, 1'49,79", 1'50,92", 3'40,71" (114,177 km/h).

Séries IV (formule libre) (2) (6)

1. Murisier, Martini Mk 56-BMW, 1'37,38", 1'36,31", 3'13,67" (130,118 km/h); 2. Rey, Ralt RT1-BMW, 1'44,27", 1'44,97", 3'29,14"; 3. Micheloni, Van Diemen, 1'49,53", 1'48,89", 3'38,42".

Séries IV (F 3000) (1)

1. Amweg, Lola T94/50-Ford Cosworth-Mader, 1'34,85", 1'35,35", 3'10,20" (132,492 km/h).

Formule Ford 1600 (8)

1. Muller S., Van Diemen RF 91, 1'53,88", 1'53,34", 3'47,22" (110,906 km/h); 2. Gaudou D., VD RF 90, 1'55,82", 1'53,78", 3'49,27"; 3. Capelletti, Reynard 89 F, 1'56,33", 1'54,31", 3'50,64"; 4. Strickler, VD RF 91, 1'55,99", 1'57,67", 3'53,66"; 5. Pleut S., VD RF 88, 1'56,48", 1'57,63", 3'54,11".

Coupe Saxo (17)

1. Meier, 2'03,41", 2'04,24", et Piccinato, 2'03,92", 2'03,73", les deux 4'07,68" (101,757 km/h); 3. Vogel, 2'03,60", 2'04,54", 4'08,14"; 4. Hedinger M., 2'03,96", 2'04,44", 4'08,40"; 5. Farine, 2'04,48", 2'04,28", 4'08,76"; 6. Fehlmann, 2'03,74", 2'05,12", 4'09,85"; 7. Buemi, 2'04,15", 2'05,43", 4'09,88"; 8. De Graaf, 2'05,73", 2'06,61", 4'10,34" (Citroën Saxo-Cup).

Coupe Mégane (4)

1. Wicki, 1'57,78", 1'58,47", 3'56,25" (106,667 km/h); 2. Hadorn D., 1'58,39", 1'59,18", 3'57,55" (Renault Mégane-Coupe).

Clio Boutique (3)

1. Medina, Renault Clio 16V, 2'07,25", 2'07,83", 4'15,03" (93,793 km/h).



Magnifique Evelyn Streiff, qui a mis tous les hommes du groupe N 1300 à ses pieds...



Le duo Zehnder-Zeller (dans l'ordre en médaillon, Zeller en photo) nous promet une fin de saison tonitruante. (Sinzig/Vallat)