

# Ste-Ursanne-Les Rangiers: les Jurassiens volants

En marge de la montée express de Fredy Amweg sur sa «petite F1», les hommes de coupe, Jean-Claude Kamber et Thierry Farine, ont brillé sur leur terrain

GÉRARD VALLAT

Portés par la ferveur de leurs supporters, massés tout au long des 5039 m du parcours séparant Saint-Ursanne de la ligne d'arrivée des Rangiers, les Jurassiens Kamber et Farine ont triomphé en remportant chacun une victoire éclatante en Coupé Renault et Citroën. Également touchés par la grâce et la magie des lieux, d'autres pilotes évoluant sur leurs terres se sont imposés dans leurs catégories respectives, tels Daniel Erard, Jean-Jacques Baume, Pascal Prince et Roland Bossy.

Visiblement heureux, mais jamais démonstratif, Jean-Claude Kamber savourait sobriement son succès et commentait sa recette: «La course de côte des Rangiers est très particulière et complète. Il y a des passages extrêmement rapides, tel «Le Grippon», qui nécessitent une belle dose de courage et ne tolèrent aucune erreur de trajectoire. Quant à la série d'épingles du «Petit Susten», elles peuvent te faire perdre tout le bénéfice de ta montée si tu attaques trop. Pour gagner, il faut aussi une voiture parfaitement réglée, beaucoup de reconnaissance du parcours, un peu de chance et une motivation totale. Quand tout est réuni, comme aujourd'hui, le résultat est fantastique. Car gagner ici génère une émotion incroyable. C'est le plus beau jour de l'année.»

Dauphin de Kamber, Daniel Hadom, le leader de la Coupe Renault, s'inclinait pour 72 centièmes mais soufflait la politesse à Marial Ritz, le Neuchâtelois sauvant l'essentiel en se classant juste devant Thomas Luethi et Robert Wicki. Dans la série «Boutique» réservée aux Clio, c'est Walter Luethi qui s'est imposé, alors que la malheureuse Cathy-Lucy Médina s'est blessée à la nuque après une spectaculaire sortie de route.

## Chapeau Elvira!

Déjà très en vogue en circuit puis à Anzère, Elvira Fehlmann a parfaitement géré la pression née de son 2e chrono à l'issue de la première montée de course de la Coupe Citroën Saxo. Ne prenant pas de risques insensés, la «tornade brune» est montée sur le podium en s'assurant une belle 3e place, derrière le roi Farine et Roger Voegeli. 4e, Pierre de Graaf a pris l'ascendant sur Mario Meier, le vainqueur d'Anzère. Décidément malchanceux cette saison, Felix Braendle, détenteur du 2e temps des essais derrière Farine, a démolé sa Saxo lors de la première manche de course.

comparaisons que Thierry Farine est monté en 2'28"79, tandis que le meilleur pilote du groupe N, Baltz Kamm, a mis 2'32"09 avec sa Toyota Celica 2 litres. Vainqueur du groupe N, Kamm était accompagné sur le podium par Wermeling et Salomon, tous deux sur Opel Astra. Dans la classe inférieure des 1600, c'est Jean-Jacques Semon, sur Honda Civic, qui s'est imposé face à Romeo Grimaldi (Peugeot 106), cependant que Robert Zuercher (Suzuki Swift) dictait sa loi à la Peugeot 106 de Bernard Sanchis en 1300. Relevons également les victoires de Jean-Jacques Baume (Honda Civic) et Daniel Erard (Renault Clio 16 V) dans les groupes A 1600 et 2000.

## «Decibelium tremens!»

Comme de coutume, le groupe Interwiss regroupait une belle brochette de voitures dont la plus rapide était la Porsche 935 d'Alain Pfeifferli qui ne parvenait pas à battre son propre record de 1995. Dominateur du championnat réservé à ce type de voitures, Reto Meisel voyait ses temps rayés des tablettes après que son Opel Kadett eut été déclarée trop bruyante par les commissaires techniques. Cédant sa victoire en 2 litres, l'Allemanique était remplacé sur le podium par Bruno Winkler, également sur Opel Kadett.

D'ailleurs, la mésaventure de Meisel n'était pas isolée puisque Damien Gaignat perdait également le bénéfice de ses efforts, ainsi que sa victoire en 1600, après que sa VW Golf fut surprise en flagrant délit de «decibelium tremens». Succédant à Gaignat, Roland Bossy hissait sur la plus haute marche du podium sa Toyota Corolla et Pascal Prince s'octroyait la victoire en classe 1300 au volant de sa VW Polo.

## Hauser remet les pendules à l'heure

Enchaînant les déceptions depuis Hockenheim, Johnny Hauser a retrouvé son rythme de croisière sur les pentes jurassiennes. Pour sa deuxième apparition aux Rangiers, le Fribourgeois n'a pas fait dans la dentelle en abaissant son propre record de la montée de 4 secondes et 9 dixièmes. Volant littéralement d'une courbe à l'autre au volant de sa Peugeot 405, ce Johnny-Jà n'est pas près d'être battu. 2e aux Rangiers, Edy Kobelt était menacé par Carlo Luscher qui, décidément, apprend très vite les ficelles du pilotage de sa Toyota Carina. Après cette remise à l'heure, Hauser ne compte plus que 4 points de retard sur Kobelt

Suite à la page 19



Jean-Claude Kamber transcendé en Coupé Mégane. En médaillon, le vainqueur de la Coupé Saxo, Thierry Farine, félicitant le pilote Renault. (Sinzig/Vallat)



## Heinz Steiner: l'exploit du jour!

Bien que la victoire du jour, dans la catégorie de la montée, ont été signés par Fredy Amweg, qui n'a évidemment pas démerité, l'exploit de ce 24 août est à mettre au crédit de Heinz Steiner, qui a remporté d'éclatante façon le groupe CN. Pépinière de ténors du championnat d'Europe de la montagne, ce groupe accueille des hommes de la trempe de Francis Dosières, Giovanni Rossi, Jiri Micanek, Renzo Napione et évidemment le leader actuel Pasquale Irlando.

Meilleur temps des essais, Steiner était déjà impérial, laissant Dosières à plus de 2 secondes pendant qu'Irlando ne descendait pas en dessous des 2 minutes. Auteur d'un époustouflant 1'54"16 après sa première montée de course, Steiner apprendait par haut-parleurs que l'italien Irlando était très violemment sorti au lieu dit «Le Garage». Voiture démolie, mais pilote indemne, Irlando laissait le champ libre à Francis Dosières et Jiri Micanek qui ac-



Steiner (Martini Mk 77) met l'Europe à genoux. (Sinzig)

compagnaient, dans cet ordre, Steiner sur le podium. Rendant hommage au vainqueur, Dosières confiait: «Steiner a fait un temps extraordinaire, il n'était pas possible d'aller le chercher. Le fait qu'il soit chez lui, ici en Suisse, l'a transcendé comme je le serais face à pareille opposi-

tion chez moi en France. De plus, sa Martini convient parfaitement au tracé des Rangiers, elle a une aérodynamique parfaite et surtout, elle est bien menée.»

Relevons également dans ce groupe CN le 7e rang du Genevois Christian Grosjean qui a

réalisé la performance de passer sous la barre des 2 minutes, battant ainsi Giovanni Rossi lors de la seconde montée de course. Une fois encore vainqueur de la catégorie CN 2 soupapes, Yann Pillonel a pris le commandement du championnat suisse. G. V.

## Résultats

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

**Groupes N jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup>** (au départ: 12)  
1. Zürcher, Suzuki Swift GTi, 2'44,15", 2'45,23", 5'29,38" (110,149 km/h); 2. Sanchis, 2'45,82", 2'46,31", 5'32,13"; 3. Janzer, 2'46,91", 2'48,47", 5'33,38" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

**1301-1600 cm<sup>3</sup> (8)**  
1. Semon, Honda Civic Vti, 2'39,74", 2'41,35", 5'21,09" (112,993 km/h); 2. Grimaldi, Peugeot 106 16V, 2'42,23", 2'42,01", 5'24,24".

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (8)**  
1. Kamm B., Toyota Celica 2.0, 2'32,09", 2'33,11", 5'05,20" (118,878 km/h); 2. Wermeling, 2'33,21", 2'33,85", 5'07,05"; 3. Salomon, 2'33,21", 2'34,37", 5'07,58"; 4. Landolt, 2'35,09", 2'36,97", 5'12,05" (tous sur Opel Astra GS).

**Supertourisme (8)\***  
1. Hauser, Peugeot Coupé 405, 2'09,96", 2'10,43", 4'20,44" (139,306 km/h); 2. Kobelt, 2'11,34", 2'11,49", 4'22,82"; 3. Luscher, 2'12,03", 2'11,22", 4'23,25" (les deux sur Toyota Carina E); 4. Hirchi, 2'15,88", 2'15,52", 4'31,40"; 5. Josserson, 2'16,94", 2'15,22", 4'32,16" (les deux sur Opel Vectra).

**Groupes N-FIA jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Forster (D), Peugeot 205 Rallye, 2'43,59", 2'42,84", 5'26,17" (111,233 km/h).

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (8)**  
1. Zvahlen, Renault Clio 2.0, 2'41,63", 2'43,72", 5'25,35" (111,513 km/h).

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (5)**  
1. Navreac (CZ), 2'25,58", 2'23,23", 4'48,81" (125,652 km/h).

**Groupes A 1301-1600 cm<sup>3</sup> (4)**  
1. Baume, 2'28,71", 2'28,62", 4'57,33" (112,022 km/h); 2. Löttscher, 2'31,03", 2'30,70", 5'01,73" (les deux sur Honda Civic Vti).

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (6)**  
1. Erard, Renault Clio 16V, 2'33,55", 2'33,39", 5'06,90" (118,217 km/h); 2. Nanchen E., Opel Astra 16V, 2'34,72", 2'33,55", 5'08,27".

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Maly (CZ), Ford Escort Cosworth, 2'16,33", 2'16,39", 4'33,06" (182,868 km/h).

**Groupes B 3501-4000 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Böhler, Porsche Carrera RS, 2'19,05", 2'20,21", 4'39,86" (129,839 km/h).

**Groupes CHX (1)**  
1. Piguet, Renault 21 Europa, 2'25,24", 2'25,00", 4'50,25" (125,002 km/h).

**Interwiss jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup> (4)**  
1. Prince, VW Polo-Coupé, 2'27,88", 2'26,17", 4'54,05" (123,363 km/h).

**1301-1600 cm<sup>3</sup> (8)**  
1. Bossy, 2'20,60", 2'23,33", 4'43,93" (127,781 km/h); 2. Roth, 2'22,39", 2'24,45", 4'46,84"; 3. Huggler, 2'26,76", 2'26,88", 4'53,44" (tous sur Toyota Corolla).

**1601-2000 cm<sup>3</sup> (13)**  
1. Winkler, Opel Kadett C, 2'23,04", 2'26,31", 4'49,35" (125,587 km/h); 2. Kissinger, Opel Kadett GTE, 2'26,12", 2'25,23", 4'50,35"; 3. Nussbaumer, VW Golf, 2'26,76", 2'23,73", 4'50,49".

**2001-2500 cm<sup>3</sup> (14)**  
1. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'23,50",

2'26,12", 4'49,82" (125,270 km/h); 2. Lauenberger, Renault 11 Turbo, 2'29,76", 2'29,00", 4'58,76".

**plus de 2500 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Pfeifferli, Porsche 935 Turbo, 2'09,46", 2'08,28", 4'17,71" (140,781 km/h).

**VW-Polo-Trophy (6)**  
1. Egli, 2'34,35", 2'34,88", 5'09,23" (117,326 km/h); 2. Scheidegger, 2'35,70", 2'34,82", 5'10,52".

**Sports 2000 (3)**  
1. Nanchen S., Tiga SC 82, 2'30,95", 2'29,92", 4'59,87" (120,989 km/h).

**Groupes CN (14)**  
1. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 1'54,16", 1'56,05", 3'50,21" (157,599 km/h); 2. Dosières (F), Lucchini PM 94-BMW, 1'57,57", 1'57,33", 3'54,90"; 3. Micanek (CZ), Lucchini P3 95-BMW, 1'59,01", 1'57,86", 3'56,87".

**Groupes C3 1301-1600 cm<sup>3</sup> (1)**  
1. Olbrich (D), Rigol-Sport, 2'13,35", 2'10,78", 4'24,11" (137,370 km/h).

**Groupes C3 1601-2000 cm<sup>3</sup> (3)**  
1. Bormaini (I), Osella PA9, 2'05,60", 2'05,80", 4'11,40" (144,316 km/h).

**2001-2500 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Faustmann (D), Remus-Faust-Opel, 1'52,59", 1'53,39", 3'45,98" (160,549 km/h).

**Formule 3 (15)**  
1. Zeller, Dallara 394-Opel, 1'56,04", 1'56,31", 3'52,35" (158,147 km/h); 2. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 1'57,32", 1'55,92", 3'54,24"; 3. Bühler, Dallara 393-Fiat, 1'58,78", 1'56,99", 3'55,77"; 4. Laghi, Dallara 394-Saymaz, 1'59,93", 2'00,27", 4'00,20".

**Formule 3/cat. B (10)**  
1. Stingelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo,

2'02,85", 2'02,91", 4'05,76" (147,827 km/h).

**Formule V2000 (3)**  
1. Wäfler U., Ralt RT 32, 2'06,45", 2'06,44", 4'12,89" (143,466 km/h).

**Formule libre jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup> (4)**  
1. Beutler, Lola T410, 2'14,70", 2'14,10", 4'28,80" (134,973 km/h); 2. Scheder, March 802, 2'16,24", 2'13,89", 4'30,12".

**Formule libre jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (6)**  
1. Frantz F. (F), Martini Mk 69-BMW, 1'53,43", 1'52,97", 3'46,40" (160,251 km/h); 2. Debas (F), Martini Mk 74-BMW, 1'55,15", 1'54,78", 3'48,93".

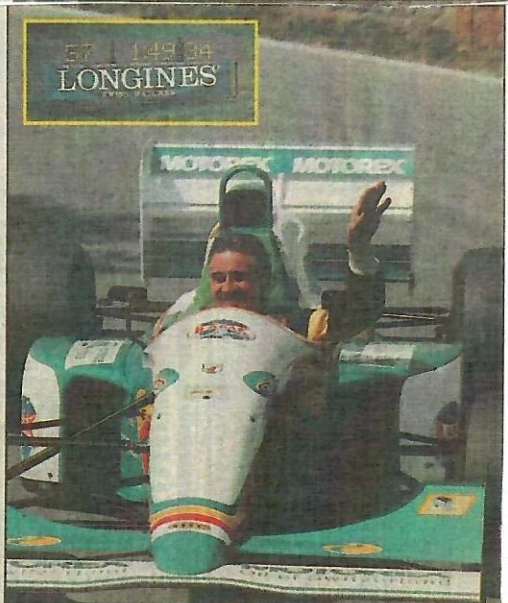
**F800 (2)**  
1. Amweg, Lola T94/50-Ford-Cosworth-Mader, 1'49,34", 1'51,36", 3'40,70" (164,390 km/h).

**Formule Ford 1600 (5)**  
1. Matthey, Van Diemen RF 90, 2'22,50", 2'21,97", 4'44,47" (127,538 km/h); 2. Cappelletti, Reynard 89, 2'25,28", 2'22,11", 4'47,38"; 3. Bayeler, VF RD 90, 2'26,30", 2'23,99", 4'48,69".

**Coupe Saxo (16)**  
1. Farine, 2'28,79", 2'29,03", 4'57,82" (121,821 km/h); 2. Vögeli, 2'30,23", 2'30,28", 5'00,51"; 3. Fehlmann, 2'30,20", 2'30,93", 5'01,13"; 4. De Graaf, 2'30,70", 2'30,78", 5'01,46"; 5. Meier, 2'31,23", 2'30,29", 5'01,52".

**Coupe Mégane (14)**  
1. Kamber, 2'22,64", 2'23,03", 4'45,67" (127,002 km/h); 2. Hadorn, 2'23,30", 2'23,09", 4'46,39"; 3. Ritz, 2'23,19", 2'23,92", 4'47,11"; 4. Lüthi T., 2'24,06", 2'24,30", 4'48,36"; 5. Wicki, 2'23,49", 2'24,32", 4'48,42".

**Trophée Clio Boutique (6)**  
1. Lüthi W., 2'33,00", 2'39,29", 5'11,29" (116,550 km/h).



Un temps canon pour Fredy Amweg. (Sinzig)



# Les Jurassiens volants

## Suite de la page 17

au classement intermédiaire du championnat. 4e, Pierre Hirschi expliquait sa performance par des problèmes au niveau de l'embrayage de son Opel Vectra tandis que Daniel Josserson avouait humblement que quelques hésitations au Grippon lors de la pre-

mière manche lui avaient vraisemblablement coûté une possible 4e place.

## Invincible «Fast Fredy»!

Meilleur temps de la journée, Fredy Amweg était suivi, au classement scratch, par le Hongrois Laszlo Szasz qui disposait d'une

Reynard F3000 presque aussi performante que l'invincible Lola T94/50 de «Fast Fredy». Vainqueur en formule 2 et 3e meilleur temps du jour, le Français Fabien Frantz n'était pas tendre avec Amweg: «Ce n'est pas une «3000» qu'il a, mais une F1. Il a les mêmes pneus que nous et un moteur ultrapuissant sans limiteur. Nous ne jouons pas sur le même registre. Je comprends mieux Jean-Daniel Murisier (réd: qui a préféré renoncer aux Rangiers, estimant que sa F2 ne pouvait rien faire contre une F3000).»

Propos confirmés par Christian Debias qui venait de se faire une belle frayeur avec sa Martini Mk 74 BMW. «Au «Garage», la voiture m'a échappé. Elle a voulu «divorcer» mais, par chance, j'ai pu la remettre dans le droit chemin», expliquait, gouailleur, le Français qui prenait la 2e place en F2. En F3, la lutte Zeller-Zehnder a encore tourné à l'avantage du premier nommé qui s'est imposé avec l'89" d'avance sur le champion en titre. Meilleur temps des montées d'essais, Andreas Baehler, détenteur du record depuis 1996, a commis quelques erreurs pendant sa première ascension qui lui ont certainement coûté la seconde marche du podium. 4e, Laghi était relégué à plus de 7 secondes. Mentionnons encore, en guise de conclusion, les succès de Stéphane Matthey en formule Ford 1600 et d'Alain Beutler en formule libre 1600.



Johnny Hauser (Peugeot 405) à l'heure de la revanche en supertourisme.

(Sinzig)



Elvira Fehlmann: la femme qui monte en Coupe Saxo. (Vallat)