

# Championnat suisse: La Roche aux surprises

En décrochant in extremis la victoire en formule 3, le Tessinois Paolo Laghi a créé l'une des sensations de cette dernière manche de la saison 97 de vitesse

GÉRARD VALLAT

A peine étions-nous informés du succès du Tessinois qu' aussitôt nous enchaînions avec d'autres nouvelles rafraîchissantes. Ainsi, le speaker de La Roche-La Berra annonçait la 1re place de Séverine Pfeuti en formule Ford, à l'instant même où Fredy Amweg s'élançait à l'assaut de son 12e triomphe en terre fribourgeoise. Rayonnant on s'extrayant du cockpit de sa Lola F3000, «Fast Fredy» commentait aussitôt sa montée victorieuse: «Je n'ai pratiquement pas fait de fautes. Le nouveau moteur que m'a confié Heini Mader est extraordinaire et je suis vraiment satisfait d'avoir réussi à abaisser mes temps avec cette voiture qui en est à sa première saison en course de côte.»

Interrogé sur les critiques dont il fait l'objet quant à son choix de piloter une F3000, Amweg tenait à rappeler certains points: «Lorsque j'ai débarqué avec ma première F3000 il y a maintenant six ans, tout le monde riait et pensait que j'étais devenu fou. Pendant une longue période, je ne gagnais plus de courses car la voiture souffrait de ne pas être adaptée à ce style d'épreuves. Mais, passionné de mécanique et de challenges, j'ai travaillé d'arrachepied afin de chercher les solutions pour rendre une telle voiture compétitive. Maintenant, je dispose d'une voiture parfaite, c'est vrai. Mais il est tout aussi vrai que tout le monde peut se procurer la même. Pour moi, la F2 est une catégorie dépassée. Il faut savoir tourner la page et admettre objectivement que le coût d'exploitation d'une F3000, bien plus palpitante à piloter, est équivalent, si ce n'est inférieur, à celui d'une F2.»

## Séverine Pfeuti à l'attaque

Passant d'un vainqueur à l'autre, c'est Séverine Pfeuti qui, après avoir maté les hommes de la formule Ford, nous confie ses impressions dans la foule du roi de la montagne: «Je me suis fait une très grosse peur en montant dans l'herbe. J'ai perdu toute adhérence et, par chance, j'ai réussi à reprendre ma ligne en jouant de l'embrayage. Mais c'est de ma faute, car j'ai essayé de passer ce virage à fond sur le conseil de l'un de mes adversaires. Hans (le mari de Séverine, excellent pilote de formule Ford) m'a toujours dit de ne pas écouter les conseils de mes concurrents. Cette fois, cela aurait pu me coûter cher!» 2e, Stéphane Betticher coiffait le Genevois Elios Cappelletti, auteur du meilleur temps de la 1re manche, mais qui se mélangeait les crayons lors de sa seconde tentative. Favori, David Genoud partait à la faute à sa première ascension et rechutait le tir en s'octroyant le meilleur chrono à la seconde montée.

Vainqueur en F3, Paolo Laghi était félicité par Norbert Zehnder, qui avait compromis toutes ses chances en effectuant un tête-à-queue dans le dernier virage de la 1re montée de course. Finalement 4e, le champion suisse assistait au podium qui consacrait également Jo Zeller, 2e devant Andreas Baehler. Ecarté de la lutte pour la victoire scratch dès lors



Victorieuse en formule Ford, Séverine a visiblement ravi son mentor de mari, Hans Pfeuti. (Vallat)

que Fredy Amweg avait répondu présent, Heinz Steiner concentrait ses efforts sur le groupe CN. Abaisant son temps à 1'50"25, le Bernois laissait loin derrière lui Christian Grosjean et Josef Pfl. Yann Pillonel prenait quant à lui le 5e rang avec sa Lucchini SP390. A force de flirter avec la victoire, Bernard Sanchis et Josef Zariello ont fini par monter sur la plus haute marche du podium. Maître du slalom sur quatre roues au volant de sa Peugeot 106, le Genevois connaît l'ivresse du podium, mais jamais il n'avait goûté à celui du champion suisse.

«Ce résultat me procure beaucoup de plaisir, d'autant plus que j'ai fait une grosse faute.» 2e, Evelyn Streiff n'a rien pu faire pour contrer le retour de son adversaire qu'elle dominait de 6 centièmes à l'issue de la 1re montée de course. Complétant la présence de Suzuki sur le podium, Robert Zuercher prenait le 3e rang de ce classement du groupe N 1300.

En s'imposant à La Roche, Josef Zariello a inscrit son nom à la courte liste des vainqueurs de la Coupe Saxo. Après Farine, De Graaf et Meier, Zariello a triomphé de la meute en s'imposant pour 63 centièmes devant Thierry Fariné, qui détenait le meilleur chrono après sa 1re montée de course. Coiffé sur le poteau par Zariello, Farine avait une confortable avance sur Meier, 3e grâce à une très belle seconde manche qui lui permettait de régler le compte d'Erwin Spiess et Elvira Fehlmann. Pour être complet avec les berlines «civilisées», relevons les succès de Kurth Baeriswyl (Honda Civic) et Werner Wermelinger (Opel Astra) qui se sont imposés en classe 1600 et 2000 du groupe N.

## Hauser avec panache

Johnny Hauser n'est pas un champion à la petite semaine et son titre fraîchement acquis ne l'a pas ramolli pour autant. Evoluant sur ses terres, Hauser tenait absolument à cette victoire qu'il n'avait pu inscrire à son palmarès l'an dernier par la faute du brouillard. Pilotant dans la 4e dimension, Johnny Hauser cherche la perfection et le soin qu'il met à décroquer le moindre mètre du parcours l'éloigne totalement d'une quelconque pression que ses rivaux pourraient faire peser sur lui. Au terme de deux montées parfaites, le pilote Peugeot devançait le toujours plus vélocé Carlo Lusser qui semble avoir pris la mesure de «Nikko», le leader du team Toyota.

Les voitures de la classe super-tourisme arrivées à La Berra, il nous restait à assister au match Meisel-Schenk pour l'attribution de la couronne suisse en division Interswiss. Troublé par la présence de Maurice Girard et sa BMW en 2 litres, le duel à distance était poignant et une fois encore, Meisel et Schenk se classaient 2e de leur classe de cylindres respective (Carpène, 2e devant Schenk, ne marquant pas de

points en raison de sa licence française). S'inclinant pour 35 centièmes face à Girard, Reto Meisel laissait le titre à Martin Schenk. Si les deux Allemandiques ont terminé ex æquo (125 points chacun), Schenk a été sacré au jeu des - meilleurs - résultats re-tranchés.

A relever, toujours en Interswiss, les victoires de Christoph Matmüller en 1600, avec sa Scirocco, et Pascal France qui a imposé sa Polo face aux très nombreux pilotes de la classe 1300.

Pour en terminer avec la dernière manche du championnat 1997, laissons le mot de la fin à Alain Pfeifferlé, une fois encore vainqueur absolu du groupe Interswiss: «Que va-t-on faire de notre autome? Il est trop tôt pour arrêter la course et trop tôt pour commencer le ski!»



La dernière couronne, celle coiffant les pilotes de voitures spéciales, est allée à Martin Schenk (Opel Kadett). (Sinzig)



Paolo Laghi/Fredy Amweg: l'euphorie de la victoire. (Sinzig)



Kurth Baeriswyl (Honda Civic) toujours saignant en groupe N. (Sinzig)

## Résultats

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

### Groupe N jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup> (au départ 5)

1. Sanchis, Peugeot 106 Rallye, 2'31,66", 2'31,41", 5'03,06" (83,152 km/h); 2. Streiff, Suzuki Swift GTI, 2'31,69", 2'33,31", 5'04,99".

1901 - 1600 cm<sup>3</sup> (6)  
1. Baeriswyl, Honda Civic VTi, 2'23,93", 2'26,21", 4'50,14" (88,855 km/h); 2. Grimeidi, 2'26,42", 2'26,83", 4'53,25"; 3. Woodill, 2'26,99", 2'29,00", 4'57,99" (les deux sur Peugeot 106 16V).

1601 - 2000 cm<sup>3</sup> (10)  
1. Wermelinger, Opel Astra GSi, 2'23,19", 2'23,78", 4'46,97" (87,814 km/h); 2. Hadinger B., Peugeot 306 GTI, 2'25,57", 2'25,97", 4'51,54".

plus de 3000 cm<sup>3</sup> (1)  
1. Wyss, Ford Escort Cosworth, 2'19,29", 2'20,69", 4'39,97" (90,010 km/h).

N-GT plus de 3000 cm<sup>3</sup> (1)  
1. Gyalser, Porsche Carrera RS, 2'19,10", 2'21,20", 4'40,30" (89,904 km/h).

### Supertourisme (8)

1. Hauser, Peugeot 405, 2'02,52", 2'02,88", 4'05,40" (102,689 km/h); 2. Lusser, 2'03,81", 2'03,49", 4'07,24"; 3. Nikko, 2'04,16", 2'03,71", 4'07,86"; 4. Ryf, 2'05,74", 2'09,41", 4'19,15" (tous sur

### Toyota Carina E).

Groupe A jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup> (2)  
1. Testa, Peugeot 106 Rallye, 2'31,61", 2'32,17", 5'03,98" (82,900 km/h).

1601 - 2000 cm<sup>3</sup> (4)  
1. Monnier, Renault Clio 16V, 2'21,35", 2'20,44", 4'41,79" (89,428 km/h); 2. Willmann, Citroën ZX 16V, 2'21,16", 2'21,09", 4'42,25".

plus de 3000 cm<sup>3</sup> (1)  
1. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 2'08,78", 2'07,89", 4'16,67" (98,181 km/h).

Groupe B plus de 3500 cm<sup>3</sup> (1)  
1. Böhrer, Porsche Carrera RS, 2'14,69", 2'14,34", 4'29,03" (83,670 km/h).

Interswiss jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup> (13)  
1. Prince, 2'13,04", 2'13,42", 4'26,46" (84,573 km/h); 2. Garber, 2'12,89", 2'13,88", 4'26,55"; 3. Alou Limpas, 2'15,47", 2'15,86", 4'31,33" (tous sur VW Polo); 4. Giuliani, Fiat Uno 70S, 2'18,18", 2'16,68", 4'34,86".

1901 - 1600 cm<sup>3</sup> (12)  
1. Matmüller, VW Scirocco, 2'09,47", 2'08,10", 4'17,57" (87,897 km/h); 2. Bosay, Toyota Corolla, 2'10,15", 2'10,24", 4'20,39"; 3. Galinat, VW Golf GTI, 2'10,72", 2'10,91", 4'21,63".

1601 - 2000 cm<sup>3</sup> (10)  
1. Girard, BMW 320, 2'02,32", 2'03,13", 4'05,45" (102,689 km/h); 2. Meisel, Opel Kadett C, 2'02,57", 2'05,23", 4'05,80"; 3.

Erb, Opel Kadett GT/E, 2'04,20", 2'04,10", 4'08,30".

2001 - 2500 cm<sup>3</sup> (14)  
1. Brugger, Opel Ascona 400, 2'08,16", 2'08,99", 4'13,14" (89,550 km/h); 2. Carpené (F), 2'08,45", 2'07,99", 4'16,44"; 3. Schenk, 2'08,56", 2'06,94", 4'16,50" (les deux sur Opel Kadett GT/E).

2501 - 3000 cm<sup>3</sup> (1)  
1. Iannielo, Lancia Delta S4, 1'56,58", 1'56,78", 3'53,36" (107,988 km/h).

plus de 3000 cm<sup>3</sup> (2)  
1. Pfeifferlé A., Porsche 935 Turbo, 1'56,78", 1'55,99", 3'52,77" (108,308 km/h).

Polo Trophy (3)  
1. Scheidegger, 2'22,66", 2'22,44", 4'45,10" (88,390 km/h); 2. Von Grünigen, 2'23,74", 2'23,87", 4'47,61" (les deux sur VW Polo G40).

Groupe CN jusqu'à 3000 cm<sup>3</sup> (7)  
1. Steiner, Martini Mk 77-BMW 4V, 1'51,27", 1'50,26", 3'41,52" (113,789 km/h); 2. Grosjean, Osella PA 20-BMW 4V, 1'55,95", 1'54,74", 3'50,50".

Formule 3 (13)  
1. Laghi, Dallara 394-Soyuzmas, 1'52,47", 1'52,58", 3'45,05" (111,876 km/h); 2. Zeller, Dallara 394-Opel, 1'51,50", 1'53,82", 3'45,12"; 3. Bühler, Dallara 393-Fiat, 1'54,53", 1'53,76", 3'48,29"; 4. Zehnder, Dallara 394-Opel, 2'02,10", 1'52,84", 3'54,94".

Formule 3 (cat. B) (8)  
1. Gauch, Martini Mk 58-VW, 1'58,15", 1'57,72", 3'55,87" (105,839 km/h); 2. Huber B., Fiat RT 35-Alfa Romeo, 1'58,11", 1'58,34", 3'56,45".

Formule V2000 (4)  
1. Weller U., Fiat RT 32, 1'59,01", 1'58,20", 3'57,21" (105,235 km/h); 2. Vetter, Reynard 903, 2'05,41", 2'04,22", 4'09,63".

Formule libre (2)  
1. Dufaux, Maurer-BMW, 1'55,59", 1'55,48", 3'51,07" (109,058 km/h).

F 3000 (1)  
1. Amweg, Lola T94-S-Cosworth, 1'47,23", 1'46,80", 3'33,83" (117,851 km/h).

Formule Ford 1600 (1)  
1. Böhlen, Swift SC 93, 2'04,15", 2'04,32", 4'08,47" (101,421 km/h).

Formule Ford 1600 (8)  
1. Pfeuti S., Van Diemen RF 88, 2'10,02", 2'09,95", 4'19,97" (96,934 km/h); 2. Betticher, Reynard 88, 2'10,50", 2'10,42", 4'20,92"; 3. Cappelletti, Reynard 89, 2'09,85", 2'11,25", 4'21,10".

Coupe Saxo (16)  
1. Zariello, 2'20,48", 2'20,39", 4'40,87" (89,721 km/h); 2. Farina, 2'20,17", 2'21,33", 4'41,50"; 3. Meier, 2'21,35", 2'20,89", 4'42,24" (tous sur Citroën Saxo Cup).