

## Course de côte de Barr

# Malgré le déluge

**Malgré les trombes d'eau qui n'ont cessé de s'abattre tout ce week-end des 8 et 9 mai, 152 motos du championnat de la Montagne et 56 anciennes sont montées bravement à l'assaut de la mythique côte de Barr.**



Le bascot BMW 500 1964 de Richard Eichhorn et Joachim Schwaebelin, suivi du 750 1968 de Uwe Gurck et Angelika Petrasch.

Si depuis qu'elle existe, cette course de côte de 2 768 mètres, pour un dénivelé de 216 m, s'est déroulée bon nombre de fois sous la pluie, on se souviendra aussi du millésime 2004, qui dans le genre est à retenir dans les annales. Non seulement c'est un véritable déluge qui s'est abattu tout le samedi, mais en plus il a neigé, à tel point que le Mont Sainte-Odile, qui sert de terrain de jeu aux pilotes, s'est retrouvé blanc.

Dimanche matin, certains cols pour accéder à Barr étaient impraticables, le brouillard recouvrait la partie la plus haute des massifs, le

thermomètre affichait 5° et la pluie tombait toujours. Malgré tout ça, les concurrents étaient comme la veille, bien déterminés à monter. Quant aux spectateurs, il en aurait fallu plus pour les décourager et ils étaient bien présents. «En 2001, tout s'est ligé contre nous, météo et technique, à tel point que nous avons dû neutraliser l'épreuve. Et bien malgré la pluie torrentielle et bien que rien ne les y obligeait, les pilotes ont décidé d'effectuer quand même la 2<sup>e</sup> montée spécialement pour les spectateurs qui étaient venus les encourager», explique Daniel Wach, le nouveau président du moto-club de Barr. Voilà qui ré-

sume bien l'ambiance et le contexte de cette épreuve appréciée autant du public que des pilotes.

### Anciennes en baisse

Au milieu des machines de courses récentes qui s'affrontent pour le championnat de la Montagne, on retrouve ce petit noyau de machines anciennes présent depuis la première édition, et dont le nombre oscille toujours entre 50 et 70 au maximum. «Les années-guerre sont de moins en moins nombreuses et en catégorie années 1970 on se rend compte qu'on dévie sur les années 80», constate Jean-Louis Ferrenbach

qui vient juste de passer le flambeau de président. Et Jean-Joseph Sgrist, ancien président lui aussi et à l'origine de cette course d'ajouter : «Le plateau était plus intéressant avant, on avait des machines d'usine et des pilotes qui avaient couru en Grand Prix. Malheureusement les anciens partent et le plateau ne se renouvelle pas tellement».

La catégorie vintage, bien que peu représentée, nous réservait toutefois quelques belles motos aux mains de pilotes fort capables d'assurer le spectacle en exploitant au mieux leur potentiel, même sous la pluie. Friedrich Bleifuss, qu'on

rencontre depuis de nombreuses années lors de toutes courses d'anciennes, en est l'exemple type, au guidon de sa Ilhony X de 1932 préparée par ses soins. Le moteur Jap de course qui l'équipait au départ, a été usiné maison pour arriver à un 300 cm<sup>3</sup> développant selon lui 65 chevaux nourris au méthanol. D'autres Triumph T90 de 1937, Guzzi 1940 et deux Gilera Saturno 1939 et 1940 complétaient le panel des plus anciennes.

### Ambiance à Barr-les-bains

Si on pouvait prendre copieusement les eaux à Barr, les bains de

## 20 ans de course de côte

Si le moto-club de Barr existe depuis 1976, la première course de côte a eu lieu en 1984, en remplacement des concentrations et pour pallier à un manque dans la région. «Même si on a eu les autorisations sans trop de problème, on nous attendait au tournant», explique Jean-Joseph Sgrist, car personne ne croyait que ça marcherait. Il y avait une énorme demande de la part des Allemands et des Suisses, on a réuni 130 pilotes, la météo était géniale et la course a eu un succès d'enfer. On

a bouclé en rouge mais on était tellement motivés et déterminés qu'on a tenu bon. La deuxième année il y avait 180 inscrits, 210 la suivante, c'était parti pour durer». Quand au mélange anciennes/modernes : «Le club a toujours eu des amateurs de motos anciennes c'est pourquoi dès la première on a mélangé anciennes, en régulières, et récentes en vitesse. Ce n'était pas évident car on accusait les anciennes de pisser l'huile, mais la cohabitation s'est finalement bien passée et ça marche encore».



Rolf von Ballmoos et ses Bayrell : la Tornado 1969 et le molet, une Quattro 1974



Une Gilera Saturno qui ne craint pas la pluie.



Manfred Winkel au départ.