



Un dosage parfait

CHAMPIONNAT SUISSE DE VITESSE
Succès total pour le Slalom sprint de Bière, qui a redoré en la circonstance le blason d'un sport national mis à l'index depuis bien trop longtemps.

GÉRARD VALLAT

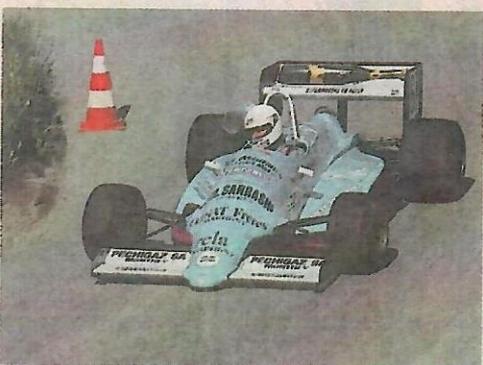
En offrant, l'espace d'un week-end, un spectacle épique mêlant savamment les vedettes du championnat suisse de vitesse aux stars du slalom, l'ACS a prouvé que l'intérêt du public pour le sport automobile demeure extrêmement vivace dans notre pays. En effet, près de 8000 spectateurs ont fréquenté, dimanche, l'esplanade de la place d'armes de Bière pour assister au spectacle de 170 pilotes littéralement galvanisés par l'événement. Exceptionnel, le plateau des engagés justifiait un remodelage du tracé qui se voyait allongé à 4,4 km, à peine ralenti par 78 portes cassant légèrement le rythme. Le décor planté, il ne restait plus aux virtuoses qu'à enfiler leurs gants et doser leur pilotage!

Multiple vainqueur en terre vaudoise, Jean-Daniel Murisier a signé un nouveau succès éclatant. Mais cette victoire n'a pas été acquise sans difficultés. Ainsi, le Valaisan confiait avant le départ de la course: «Sur ce tracé, les F3 vont certainement me donner du fil à retordre. Elles sont plus étroites que ma Martini-BMW F2 et leurs moteurs sont très souples. Ce n'est pas gagné d'avance!» Effectivement, dès les manches

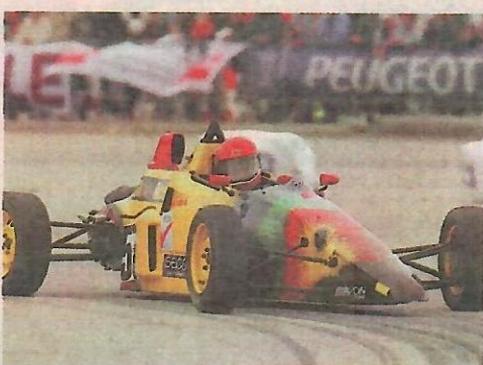
d'essais, Fabian Gysin et Michel Frey affichaient des ambitions exacerbées par l'enjeu des 20 points distribués au vainqueur d'une manche du championnat suisse. Titillé, Murisier sortait le grand jeu lors des manches de course et boulaît son premier «rush» avec une avance de 3 dixièmes sur la F3 de Frey. Malheureusement, l'Alémannique avait manqué une porte.

SURVOLTE À L'OCCASION DE SON SECOND PASSAGE, Frey signait un nouveau chrono d'anthologie, aussitôt effacé des tables pour avoir une nouvelle fois raccourci involontairement le parcours. La messe était dite, Murisier «mettait du bois» et abaissait sa meilleure performance de 2 secondes pleines. Reprenant le flambeau de la F3, Jo Zeller réussissait l'exploit de remporter la victoire de son groupe et s'accaparait la 2e meilleure performance du week-end, devant l'excellent Fabian Gysin.

Zeller mettait tout de même un bémol à son week-end: «C'est toujours agréable de marquer les 20 points de la victoire, mais je dois dire que ce type de course ne me convient guère. Certes, l'organisation est parfaite, il y a du public et c'est excellent pour tous. Malgré cela, je reste persuadé que



LE ROI DE BIÈRE Jean-Daniel Murisier (Martini Mk 56) intouchable.



LE SPÉCIALISTE Difficile de faire plier Hans Pfeuti en formule Ford.

c'est un exercice dangereux. A tout prendre, je préfère la côte!»

DAVID GENOUD-EST PEUT-ÊTRE D'UN AUTRE AVIS! Le Fribourgeois n'en finit pas de nous étonner. Découvrant cette saison la formule Ford 1800 et ses pneus slicks, le champion 1998 en

Philippe Chuard:
«Je ne savais pas quand il fallait attaquer!»

«1600» peut déceimment prétendre au titre cette saison! 2e à Varano, Genoud a réédité cet exploit à Bière où il ne s'est incliné que face à Urs Böhlen. Habitué de cette discipline, l'Alémannique ne fera que de rares apparitions cette saison, tandis que les animateurs réguliers du championnat, Martin Hasler, Philippe Chuard et Hans Grünig, peinent à trouver leurs

marques entre les portes.

Pour sa part parfaitement adapté à cet exercice, Genoud aura encore Interlaken et Romont pour marquer des «gros points» tout en sachant qu'il tirera son épingle du jeu en circuit à chaque occasion. Actuel 3e, à 3 points de Hasler et Grünig, Genoud a pris l'ascendant sur le malheureux Philippe Chuard, lequel a complètement raté son rendez-vous avec le slalom: «Je ne savais pas quand il fallait attaquer... Résultat, j'ai roulé sur la défensive et je suis 6e!»

Fabio Maimone a fait légèrement mieux - 5e -, mais il n'en garde pas moins la tête du classement général de la formule Ford 1600, avec 11 points d'avance sur Leo Kistler. Dominée à Bière par l'excellent spécialiste Hans Pfeuti, la classe 1600 a vu Strickler, Hug et Huguenin terminer devant Maimone.

RACHITIQUE EN CIRCUIT, le groupe N 2 litres avait bien meilleure allure à Bière, avec 10 engagés. Spécialiste du slalom, Jean-

Marc Salomon pouvait tout de même se faire du souci en parcourant la liste d'engagés. Baltz Kamm, Carlo Lusser, Bernard Sanchis, tous champions d'une catégorie ou l'autre qui n'allaient évidemment pas faire de cadeaux au Jurassien. Pourtant, c'est avec une demi-seconde d'avance que le pilote de l'Opel Astra s'imposait devant Baltz Kamm, Werner Wermelinger et Bernard Sanchis. 5e sur sa Toyota Celica, Carlo Lusser avait le mot de la fin: «J'aime énormément piloter, mais décidément, le slalom ce n'est pas mon métier!»

Bien fournie également, la classe 1600 était dominée par René Laubscher, 1er des pilotes Peugeot 106, devant ses camarades de marque Romeo Grimaldi, Francis Blondel, Beat Woodthi et Michael Jufer. Moins en verve en 1400, les pilotes Peugeot se sont fait battre par la Suzuki Swift d'Yves Bucher. Enchaînant avec le groupe N, les «groupe A» entraînent en piste et c'est Christian Blanchard qui si-



TOUT TERRAIN Bossy gagne en IS, comme au bon temps de la F3.

SUITE À LA PAGE 30



À VOIR... Sur son drôle d'engin (moteur de moto), Rollat a régalié le public.

COMMENTAIRE

Le prince charmant, enfin?



PIERRE THAUZAZ

Il y avait plus de Bière, pour assister à du championnat suisse de vitesse, que sur certains stades de football de Ligue nationale A. Avec près de 8000 spectateurs, le caissier du FC Servette se frotterait les mains.

Les amateurs éclairés Jean-Daniel Murisier, Jean-Marc Salomon ou Olivier Gillet seraient-ils en passe de tacler nos professionnels du ballon rond? L'image est certes un peu osée, mais elle témoigne de l'incroyable popularité du sport automobile suisse. Un sport suisse qui résiste envers et contre tout, échappant comme par magie aux multiples en-

traves émanant d'autorités de tous bords. Un sport suisse qui survit, en dépit des idées reçues, du soi-disant «bon sens près de chez nous» qui voudrait que le bolide pollue, tue et, pourquoi pas, «abreuve nos sillons d'un sang impur!» Pour reprendre la comparaison avec le monde du ballon rond, on rappellera, que les batailles rangées entre barbares - à ne pas confondre avec les vrais supporters - font bien plus de victimes que les sports mécaniques.

Un grand merci, donc, aux 8000 spectateurs de Bière, aux nombreuses et pacifiques familles qui avaient fait le déplacement pour voir passer le patron de garage de Rolle, le boucher de Rue ou le chauffeur de car d'Orsières. Au fait, s'ils étaient 8000 en ce dimanche de Pentecôte, combien seraient-ils

pour assister à un GP de Suisse de formule 1, avec Michael Schumacher, Mika Hakkinen, opposés aux pilotes de l'écurie Sauber, enfin prophète en son pays. Encore une question que l'on ne pose pas dans ce pays sans circuit, et qui, depuis les années 50, souffre du «syndrome de la Belle au bois dormant».

Daniel Perroud, le grand manitou de l'organisation de manifestations sportives (du tennis au cyclisme en passant par la moto), paraissait particulièrement intéressé par l'épreuve de Bière.

Le voilà peut-être enfin, ce prince charmant susceptible de réveiller la Belle au bois dormant, celle qui a connu l'époque dorée du GP de Berne, avant de se piquer aux lois helvétiques. Le public vous attend, Daniel Perroud, il applaudit d'avance!

gnait le meilleur temps, au volant d'une Opel Astra devant la Peugeot 306 d'Hervé Gofinet et la Renault Clio de Daniel Erard.

On l'a déjà dit, le plateau de ce slalom sprint était exceptionnel en qualité et en quantité. Cela n'a pourtant rien changé aux habitudes de Fritz Erb qui a hissé son Opel Kadett 1S à la 8e place scratch, entre les F3 de Bruno Huber et Urs Rüttimann, le vainqueur de Varano. Le quinquagénaire allemand remportait son groupe

Citroën Saxo: Denis Baillif a fait plier Pierre de Graaf

avec 4 secondes d'avance sur Olivier Carrel, également au volant d'une Opel, mais de plus de 2 litres. Vainqueur en 1600 avec sa Toyota Corolla, le Jurassien Roland Bossy a dû batailler ferme face à Olivier Jeanneret, qui a vendu très chèrement sa peau au volant d'une VW Golf.

SIGNALONS LES PERFORMANCES de Pierre Bercher (VW Polo), 3e en 1400, Dominique Chabod (Renault 5 Turbo) et Maurice Girard (BMW 320) 2e et 4e en plus de 2 litres. Quant aux Genevois Eric Cossali (VW Scirocco) et Ronald Renavier (Opel Kadett), ils ont pris les 3e et 4e rangs de la catégorie 2 litres, celle-là même de Maître Fritz Erb, excusez du peu! Convivés à la fête, les pilotes du championnat suisse disposant de voitures de super-tourisme n'ont répondu que timidement à l'invitation.

Venu en voisin, Daniel Josse-

ron, sur son Opel Vectra, a enroulé en vainqueur les 78 portes du slalom. Hélas, comme ils n'étaient que trois pilotes inscrits dans cette catégorie supertourisme, le Vaudois ne marquait que la moitié des points.

Plus nombreux, même si Bière n'était pas inscrit au calendrier Citroën, cinq pilotes de la Coupe Saxo ont croisé le fer dimanche, et c'est à Martin Schläppi qu'est revenu l'honneur de monter sur la plus haute marche du podium. 2e, le Jurassien Denis Baillif a fait plier Pierre de Graaf et Mario Meier. Quant à Sandra Jaquillard, elle fermait la marche en continuant son apprentissage, tandis que papa Christian bataillait ferme au volant de la Mazda MX-5 Cup (voir page 31).



TOUJOURS TRÈS PROPRE Jean-Marc Salomon (Opel Astra groupe N) est passé maître dans l'art des trajectoires.



LE SLALOM DE BIÈRE, C'EST AUSSI... ... plus de 270 concurrents participant à la compétition LOCALE du samedi. Ces courses, qui attirent toujours autant de passionnés, feront l'objet d'un sujet magazine dans un prochain numéro.

TOUS LES RÉSULTATS

Rang / pilote / voiture / temps

GROUPE N

jusqu'à 1400 cm³
1. Bucher, Suzuki Swift GTI, 3'02,95"; 2. Gurtner, Peugeot 106 Rallye, 3'04,09".
1401-1600 cm³
1. Laubscher, 2'57,28"; 2. Grimaldi, 2'58,19"; 3. Blondel, 3'02,36" (tous sur Peugeot 106 16V).
1601-2000 cm³
1. Salomon, 2'53,95"; 2. Kamm B., 2'54,41"; 3. Wermelinger, 2'55,34"; 4. Sanchis, 2'56,16" (tous sur Opel Astra GSI).

SUPERTOURISME

1. Josserson, Opel Vectra GT, 2'40,65"; 2. Schmidlin, Mercedes 190, 2'49,79".

GROUPE N-FIA

1400 cm³
1. Marmoud, Peugeot 106 Rallye, 3'11,23".
1401-1600 cm³
1. Vogel, Honda Civic SiR, 3'07,12".
1601-2000 cm³
1. Brunel, Peugeot 309 16V, 3'06,70".
plus de 3000 cm³
1. Heche, Mazda 323 GTX, 2'58,44".

GROUPE A

jusqu'à 1400 cm³
1. Schwander, Peugeot 106 Rallye, 3'10,32".

1401-1600 cm³
1. Waelti, Opel Corsa, 3'07,35".
1601-2000 cm³
1. Blanchard, Opel Astra GSI, 2'53,86"; 2. Gofinet, Peugeot 306, 2'55,43"; 3. Erard, Renault Clio 16V, 2'55,71"; 4. Dumoulin, Seat Ibiza GTI, 2'56,04"; 5. Barbezat, Opel Astra GSI, 2'57,25".
plus de 3000 cm³
1. Chmelnitzky, Ford Escort Cosworth, 2'54,12".

GROUPE B

3501-4000 cm³
1. Bühner, Porsche Carrera RS, 2'47,29".

INTERSWISS ISA

1601-2000 cm³
1. Cominbasuf, VW Golf GTI, 3'05,89".

INTERSWISS

jusqu'à 1400 cm³
1. Wüthrich H., Mini Cooper, 2'45,98".
1401-1600 cm³
1. Bossy, Toyota Corolla, 2'41,59"; 2. Jeanneret, VW Golf, 2'45,72".
1601-2000 cm³
1. Erb, Opel Kadett GT/E, 2'36,35"; 2. Bürki, VW Golf GTI 16V, 2'41,99"; 3. Cossali, VW Scirocco, 2'46,47"; 4. Renavier, 2'47,01"; 5. Kissling, 2'49,40" (les deux sur Opel Kadett GT/E); 6. Bühler, BMW 320, 2'51,61".
2001-2500 cm³
1. Carrel, Opel Kadett GTE, 2'38,20"; 2. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'39,77"; 3. Weber, Opel Kadett

C, 2'42,88"; 4. Girard, BMW 320, 2'43,02"; 5. Planchamp, Renault 5 Turbo, 2'46,08".

plus de 3000 cm³

1. Pfefferli, Porsche 935 Turbo, 2'39,79".

GROUPE CHX

1. Meisel, Mercedes 190 E Evo, 2'48,47".

GROUPE E2

1. Rollat, PRM-RMS, 2'45,53".

GROUPE C3

1. Pillonel, Luchini-Alfa Romeo, 2'48,36".

GROUPE CN

1. Pillonel, Luchini-Alfa Romeo, 2'38,18".

FORMULE 3

1. Zeller, Dallara 396-Opel, 2'31,96"; 2. Gysin, Ralt RT 34-Alfa Romeo, 2'32,78"; 3. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 2'35,55"; 4. Huber, Ralt RT35-Alfa Romeo, 2'36,32"; 5. Rüttimann, Dallara 394-Opel, 2'36,84"; 6. Sträuli, Dallara 395-Fiat, 2'39,43"; 7. Forciac, Dallara 392, 2'39,81".

Catégorie B

1. Gysin, Ralt RT 34-Alfa Romeo, 2'32,78"; 2. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 2'35,55".

SÉRIE II

1. Forclaz, Van Diemen RF 83, 2'42,81".

FORMULE LIBRE-2000 CM3

1. Murisier, Martini Mk 56-BMW, 2'27,77"; 2. Dufaux, Maurer-BMW, 2'33,59".

FORMULE FORD 1800

1. Böhlen, Tatuus RC 99, 2'37,85"; 2. Genoud, Van Diemen RF 96, 2'39,99"; 3. Hasler, Swift SC 97, 2'41,64".

Formule Ford 1600

1. Pfeuti, Van Diemen RF 91, 2'39,82"; 2. Strickler, VD RF 91, 2'43,17"; 3. Hug, VD RF 90, 2'43,82"; 4. Huguenin, VD RF 91, 2'45,35"; 5. Maimone, Faster AF 91, 2'46,35"; 6. Kistler, VD RF 90, 2'47,67".

CITROËN SAXO

1. Schläppi, 2'51,10"; 2. Baillif, 2'52,13"; 3. De Graaf, 2'54,25".

PORSCHE CUP

Catégorie 1 1. Balli, 2'53,32"; 2. Vogel, 2'53,83"; 3. Versel, 2'57,45"; 4. Molliet, 2'58,19" (tous sur Porsche Carrera).
Catégorie 2 1. Dänzer, 2'49,85"; 2. Grieshaber, 2'51,12" (les deux sur Porsche RS 92).
Catégorie 3 1. Ferini, Porsche GT3, 2'48,49"; 2. Vaucher, Porsche RS 93, 2'51,00".
Catégorie 4 1. Feller, 2'48,51"; 2. Gehring, 2'48,76" (les deux sur Porsche RS 92).
Catégorie 5 1. Gertsch, Porsche RS 92, 2'47,18".
Catégorie 6 1. Birchler, Porsche 911 RSR, 2'46,55"; 2. Fauconnier, Porsche Carrera, 2'47,33".

Jaquillard cartonne

MAZDA MX-5 CUP Vainqueur à Varano, Lukas Ryf s'est classé 2e à Bière, derrière Jean-Claude Debrunner. Christian Jaquillard excellent 4e, Olivier Gillet «tout show» et Daniel Hadorn sans point!



IMPECCABLE Jaquillard a parfaitement rempli son contrat, à la grande satisfaction de Mazda, dont il était l'invité.

GÉRARD VALLAT

Eliminé lors de la première manche, Hadorn touchait un cône à son second passage, excluant toute possibilité de classement. Exit Hadorn, c'est Josef Zariello qui complétait le tiercé vainqueur. 4e, Christian Jaquillard, l'invité de Mazda Suisse sur la voiture VIP, se sortait plutôt bien de l'exercice: «Cela faisait longtemps que je n'avais plus roulé en slalom, mais c'est vite revenu. La

voiture de Mazda est bonne, j'ai rapidement pu m'en rendre compte en la testant sur ma route d'essai, avant de venir à Bière.

«JE TESTE TOUTES MES VOITURES sur un parcours que je connais parfaitement, et je dois dire que le châssis m'a vraiment impressionné. Il est très sain pour une voiture de ce type. Seul le moteur déçoit un peu. La puissance n'est pas énorme et, de plus, la sonorité est discrète. Avec un peu plus de chevaux, une ligne d'échappement plus virile et des slicks, ce serait une super petite auto de course.»

Ayant pu disposer de sa monture quelques jours avant le rendez-vous de Bière, Christian Jaquillard adoptait un pilotage très sobre, calqué sur celui de Lukas Ryf et du futur vainqueur, Jean-Claude Debrunner. Déjà 3e des essais en Italie,

Debrunner n'avait pas pu dépasser Marcel Fässler, l'invité de la «Revue Automobile», remplacé à Bière par Olivier Gillet, qui découvrait la Mazda sur la piste. Dans ces conditions, il est toujours difficile, compte tenu du peu de temps à disposition, de tirer le meilleur parti d'une voiture face à des pilotes entraînés qui la connaissent déjà parfaitement.

TOUJOURS GÉNÉREUX DANS L'EFFORT, Olivier Gillet régala le public par un pilotage extrêmement spectaculaire qui le plaçait au 5e rang de la 1re manche. Malheureusement, une porte manquée au second passage signifiait l'élimination pour Gillet, qui se classait au 8e rang final des 16 participants de cette Coupe Mazda MX-5. A signaler également la 6e place d'Erwin Spies, l'un des principaux acteurs de la Coupe Citroën Saxo.

LES COMMENTAIRES D'OLIVIER GILLET

Personnage attachant, au charisme rare chez un pilote de nos contrées, Olivier Gillet a répondu instantanément à notre invitation de piloter la Mazda MX-5 «badgée» Revue Automobile. N'ayant plus remis les pieds sur un tracé de slalom depuis de longues années, il se souvenait tout de même avoir remporté une victoire en groupe A, à Bière, au volant d'une Peugeot 205 GTI.

Quelle impression éprouves-tu au départ de ce Slalom sprint de Bière?
Je suis content d'être là. Il y a un public chaleureux, des gens que l'on ne voit pas forcément sur les rallyes. De plus, l'organisateur s'est donné la peine de tracer un magnifique parcours, très roulant. Il y a vraiment de quoi se faire plaisir, et c'est surtout pour cela que je suis ici.

Comment se comporte la Mazda?
C'est une bonne voiture, avec un bon châssis, de bonnes suspensions. En un mot, elle est bien assise. La seule chose qui me manque, c'est un peu de puissance. J'ai besoin de quelque chose de vitaminé pour m'exprimer. J'ai toujours eu un peu de peine avec des voitures légèrement sous-motorisées. J'avais eu une expérience similaire avec une «groupe N», je n'en avais pas tiré le meilleur parti.



Certaines personnes disent que tu n'as rien à gagner en venant ici. Qu'en penses-tu?
Je sais que je n'ai absolument rien à prouver, donc rien à perdre. Je fais cette course pour mon plaisir et celui du public. Il me plaisir à passer dans un style très propre et coulé qu'il va avoir du plaisir. Je ne suis pas là pour gagner la Mazda Cup. Dès lors, je me défile, j'attaque, je fais des travers et des butées. C'est le style de pilotage que j'aime.

Tu termines 8e. Ta conclusion?
Je suis toujours aussi content, même si j'ai loupé la 2e manche. J'ai trop «optimisé» un passage et j'ai manqué une porte. Mon seul regret, s'il y en a un, c'est de ne pas avoir pu répondre à une telle invitation, mais en circuit. Mais je suis trop pris par mon programme rallye en Italie, avec la Peugeot 106 kit-car. G. V.

CLASSEMENT

1. Debrunner, 3'01,90"; 2. Ryf, 3'02,12"; 3. Zariello, 3'04,09"; 4. Jaquillard, 3'04,14"; 5. Mauhofer, 3'04,87"; 6. Spiess, 3'04,98"; 7. Boer, 3'06,26"; 8. Gillet, 3'06,48"; 9. Scheidegger, 3'06,82"; 10. De Francesco, 3'08,58"; etc.