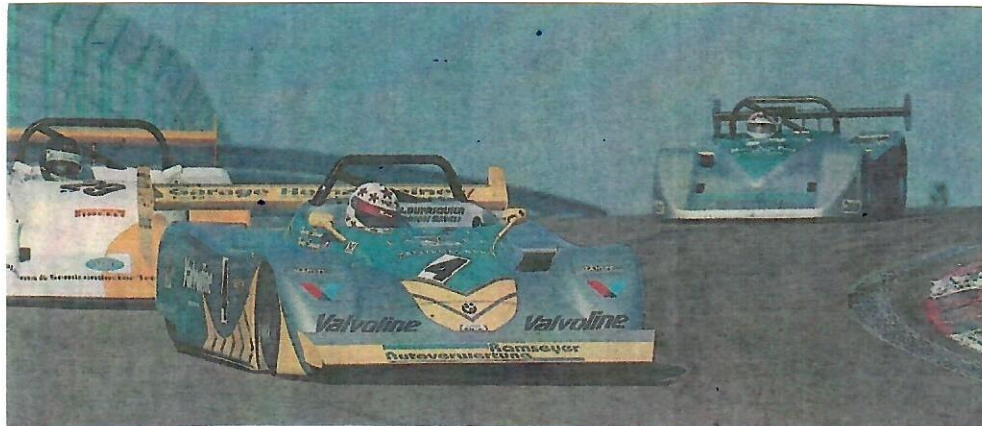




Rien d'un fils à papa!

CHAMPIONNAT SUISSE À DIJON La relève pointe enfin le bout de son nez. Confirmation en Bourgogne, avec les très belles performances de Steiner Jr.

GÉRARD VALLAT

Marchant sur les traces de Heinz, Steiner Jr a récupéré la Martini-BMW paternelle après avoir disputé quelques épreuves de formule Ford: «Je me sens plus à l'aise dans une voiture puissante. De plus, le championnat Euroserie est intéressant et propose un plateau conséquent.» Un choix plus que judicieux puisque Marcel Steiner a remporté une victoire indiscutable, dimanche à Dijon. Vainqueur samedi, l'italien Barbosa avait déjà senti la menace Steiner. Actuellement 2e au classement du championnat, le jeune

Suisse (24 ans) peut se permettre de songer au titre.

Le titre, ils y songent presque tous, les pilotes de la Coupe Citroën Saxo. Pierre de Graaf également, vainqueur de la première course, devant Rudolf Aeschlimann et Fabian Eggenberger. Battu par le Nyonnais samedi, Aeschlimann parvenait à se frayer un chemin en tête de la seconde course.

LES PILOTES DE LA COUPE MÉGANE investissaient à leur tour la piste de Dijon. Récemment accidentée en Italie, la montre de Laurent Luyet se révélait inconditionnelle. Du coup, Edi Kamm réalisait la bonne opération du week-end en remportant

deux succès d'affilée. Très en vogue, Anthony Sinopoli signait le meilleur temps en course samedi, avant de se classer 5e sur un circuit qu'il découvrait. Moins heureux dimanche, le Genevois partait en toupie dans la «cuvette» alors qu'il occupait la 4e place. Revenu en piste, il se classait néanmoins 8e.

Le supertourisme comptait sept engagés, noyés parmi les 28 participants de l'Interswiss. Auteur de la pole position de ce groupe hétéroclite, Aimé Pouly ne tirait pas parti de son avantage, l'embrayage de sa Porsche GT2 partant en fumée. Daniel Josserson, meilleur «performer» en supertourisme, hissait son Opel Vectra en tête de la course, devant la Toyota Carina de Martin Schenk et l'autre Opel Vectra de Pierre Hirschi. Leader durant les quatre premières rondes, le Vaudois se faisait griller la politesse par Hirschi. Victime de coupures électroniques, Josserson ne pouvait résister au retour de Schenk.

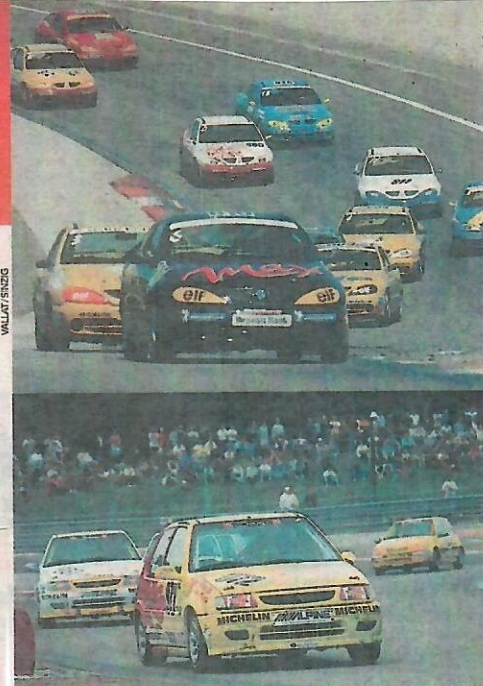


MAIMONE Ça rigole pour Fabio!

Le groupe Interswiss revenait à Maurice Girard, sur BMW 320, tandis que Marc Roth remportait la victoire en 1600 au volant de sa Toyota Corolla. 1er en 2 litres, Hanspeter Kropf devançant Cédric Doutaz, tous deux sur Renault Clio. Très belle performance de Jean-Marc Salomon en groupe N, le Jurassien s'imposant en 2 litres avec son Opel Astra, devant Hediger (Honda Integra) et Omlin (Opel Astra).

MOINS DE RÉUSSITE POUR DAVID GENOUD en formule Ford. Alors qu'il s'apprêtait à prendre le départ de la première course, le Fribourgeois perdait le contrôle de sa Van Diemen, laquelle allait s'encaster dans un mur: «L'accélérateur est resté bloqué je n'ai rien pu faire!» Commentait alors une véritable course contre la montre. Dans l'impossibilité de réparer le portemoyeu abîmé à Dijon, Genoud partait à Lédénon chez Jean-Pierre Demarchi.

Ainsi, pour une course de 20 minutes, le Fribourgeois et ses coéquipiers se sont appuyés une nuit blanche et 900 km de route. C'est ça la motivation? Au départ de cette seconde course, Genoud pronostiquait une 6e place: «Je ne peux pas faire mieux! La réparation va tenir, mais les trappes de suspension sont tordues...» Confronté à la prévision, il franchissait la ligne d'arrivée en 6e position. La course était identique à



ACTEURS EN VUE Marcel Steiner a de qui tenir (en compagnie de son père Heinz sur la photo du haut). Bagarres en Coupe Mégane et en Coupe Saxo, dominée par Pierre de Graaf, sous les yeux de nombreux supporters.

celle de samedi: succès de Martin Hasler devant Philippe Chuard.

Toujours lésé par son châssis Tatuus, Chuard a dû livrer un très rude combat à Hans Grünig, Urs Boehlen et Walo Schenker pour préserver cette 2e place. En 1600 cm³, c'est Fabio Maimone qui est ressorti vainqueur de ses deux duels avec Stéphane Mathy et Leo Kistler: «Cela fait vraiment plaisir de gagner des courses, d'autant plus avec cette Faster, construite et pilotée en son temps

par Andreas Jenzer.» Perpétuant la tradition romande, Maimone occupe solidement le leadership du championnat.

SOLIDE LEADER également, mais en F3, Jo Zeller s'est imposé de très peu face à Urs Rüttimann. A signaler également que le meilleur temps a été signé par Careca, qui a bouclé son tour en 1'11"12 au volant de sa Reynard F3000. Un chrono rarement vu lors de courses suisses.

Le tourisme nouveau est arrivé

C'est lors d'une réunion placée sous la présidence de Paul Guthjar que la Commission sportive de l'ACS a entériné un nouveau règlement pour le championnat suisse des voitures de tourisme. A compter du 1er janvier 2000 et jusqu'au 31 décembre 2002, la CSN a donné la priorité aux voitures répondant à la réglementation du groupe allemand (DTC) pour l'attribution du titre de champion suisse des voitures de tourisme. Cette solution offre, selon les membres de la CSN, l'avantage de permettre aux futurs acquéreurs de trouver ces voitures dans un important marché d'occasion existant dans différents pays d'Europe.

D'autre part, il semblerait que des contacts aient été pris avec un groupe de promoteurs afin de définir la commercialisation et la promotion de ce futur championnat dont le règlement devrait être figé définitivement dès le début de l'automne. Dans la foulée, mais cela n'a pas encore fait l'objet d'une annonce officielle, le règlement de la F3 devrait également être revu et permettre aux voitures équipées de buse de 26 mm de disputer le championnat suisse tandis que les anciens propulseurs aux restricteurs de 24 mm en débattraient dans le cadre du championnat B.

G. V.

TOUS LES RÉSULTATS

Rang/pilote/tours/temps

Groupe N jusqu'à 1400 cm³

1. Bichsel, 14, 25'02,97" (129,775 km/h); 2. Langenegger, à 0,01" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

1401-1600 cm³

1. Woodtli, 15, 26'16,83" (132,532 km/h); 2. Juler, à 1 tour (les deux sur Peugeot 106 16V).

1601-2000 cm³

1. Salomon, Opel Astra GSI, 15, 25'17,64" (137,701 km/h); 2. Hediger, Honda Integra Type R, à 0,56".

Supertourisme

1. Hirschi, Opel Vectra, 15, 21'59,47" (158,382 km/h); 2. Schenk, Toyota Carina E, à 1,03"; 3. Josserson, Opel Vectra GT, à 1,83".

Interswiss ISA 1601-2000 cm³

1. Bürki, VW Golf GTI, 13, 22'06,88" (136,498 km/h).

Interswiss 1401-1600 cm³

1. Roth, Toyota Corolla, 15, 23'23,11" (148,941 km/h).

2001-2500 cm³

1. Girard, BMW 320, 15, 23'13,55" (149,962 km/h); 2. Brugger, Opel Ascona 400, à 6,67".

Renault Clio Classic Cup

1. Kropf, 13, 22'26,30" (134,529 km/h); 2. Doutaz, à 2,18"; 3. Andrey, à 8,24".

Groupe C 1601-2000 cm³

Course 1: 1. Altenstrasser (D), 11, 15'50,85" (161,174 km/h); 2. Baumann (A), à 44,11" (les deux sur PRC-Opel).

Course 2: 1. Altenstrasser (D), 10, 14'29,90" (160,156 km/h); 2. Baumann (A), à 1 tour.

Groupe C plus de 2000 cm³

Course 1: 1. Binder, Argo JM-Chevrolet, 12, 16'29,52" (168,955 km/h); 2. Baumann (A), à 1 tour.

Groupe CN

Course 1: 1. Barbosa (I), Centenari-Alfa Romeo, 12, 15'24,79" (180,781 km/h); 2. Steiner M., Martini Mkt 77-BMW, à 2,49"; 3. Pedrazza E. (A), PRC-BMW, à 33,08".

Course 2: 1. Steiner M., Martini Mkt 77-BMW, 10, 12'44,89" (182,144 km/h); 2. Barbosa (I), Centenari-Alfa Romeo, à 3,64"; 3. Pedrazza E. (A), PRC-BMW, à 21,59".

Formule 3

1. Zeller, Dallara 396-Opel, 16, 21'08,09" (175,786 km/h); 2. Rüttimann, Dallara 394-Opel, à 0,24"; 3. Stingelin, Dallara 394-Opel, à 11,62".

F3 (catégorie B)

1. Hug, Dallara 392-Alfa Romeo, 16, 21'28,91" (172,946 km/h); 2. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, à 1 tour.

F3 (hors championnat)

1. Grosjean, Dallara 397-Opel, 15, 20'17,84" (171,599 km/h).

Formule libre plus de 2000 cm³

1. Taveri, Maurer-Mazda, 13, 20'24,35" (147,928 km/h).

Formule 3000

1. Careca (I), Reynard-Judd, 16, 19'15,69" (192,882 km/h); 2. Wyler, Reynard-Ford-Cosworth, à 49,26".

Formule Ford 1800

Course 1: 1. Hasler, Swift SC 97, 16, 23'04,67" (160,986 km/h); 2. Chuard, Tatuus RC 99, à 7,47"; 3. Grünig, Swift SC 97, à 7,68"; 4. Böhlen, Tatuus RC 99, à 7,69".

Course 2: 1. Hasler, Swift SC 97, 16, 23'02,44" (161,245 km/h); 2. Chuard, Tatuus RC 99, à 5,45"; 3. Grünig, Swift SC 97, à 5,96"; 4. Böhlen, Tatuus RC 99, à 6,38"; 5. Schenker, Swift SC 98, à 6,82"; 6. Genoud, Van Diemen RF 96, à 30,72".

Formule Ford 1600

Course 1: 1. Maimone, Faster AF 91, 15, 23'12,95" (150,027 km/h); 2. Mathy, Van Diemen RF 91, à 0,13".

Course 2: 1. Maimone, Faster AF 91, 15, 23'04,90" (150,899 km/h); 2. Kistler, Van Diemen RF 90, à 0,27".

Citroën Saxo Cup

Course 1: 1. De Graaf, 16, 26'45,22" (138,867 km/h); 2. Aeschlimann, à 2,05"; 3. Eggenberger, à 3,90"; 4. Kamm B., à 10,69"; 5. Baillif, à

11,53"; puis 10. Gex, à 17,01".

Course 2: 1. Aeschlimann, 16, 26'32,08" (140,013 km/h); 2. Eggenberger, à 3,25"; 3. De Graaf, à 3,40"; 4. Baillif, à 3,75"; 5. Hediger M., à 4,53".

Coupe Renault Mégane

Course 1: 1. Kamm E., 16, 25'58,92" (142,991 km/h); 2. Wicki, à 3,37"; 3. Schmid, à 4,74"; 4. Bähler, à 5,04"; 5. Sinopoli, à 5,46".

Course 2: 1. Kamm E., 16, 25'46,00" (144,186 km/h); 2. Schmid, à 4,16"; 3. Stadler, à 5,14"; 4. Wicki, à 5,38"; 5. Bähler, à 11,58"; 6. Giamboni, à 12,78"; 7. Trüssel, à 13,22"; 8. Sinopoli, à 13,37".

Mazda MX-5 Cup

Course 1: 1. Ryf, 16, 27'37,03" (134,525 km/h); 2. Hadorn, à 0,94"; 3. Camandona, à 19,23"; 4. Debrunner, à 20,35"; puis 9. Delétraz, à 27,69".

Course 2: 1. Ryf, 16, 27'33,50" (134,812 km/h); 2. Hadorn, à 2,46"; 3. Camandona, à 13,84"; puis 7. Gabathuler, à 25,85".

Le patron s'appelle Lukas

FORTUNES DIVERSES... pour Camandona et Delétraz.



Au fil des épreuves, Lukas Ryf se détache en tête du classement de la Mazda MX-5 Cup. A Dijon, Ryf a inscrit deux nouvelles victoires à son palmarès, chaque fois devant un certain Daniel Hadorn, excusez du peu! Un Hadorn victime par ailleurs des chronomètres. En plaçant sur la piste les voitures des coupes Saxo et Mazda, l'organisateur ne soupçonnait pas la surcharge de travail. La confusion aidant, il fallut annuler les temps de la première séance.

Meilleur temps devant Ryf, Hadorn faisait les frais de l'opération. Heureusement, les deux courses furent belles, animées notamment par un surprenant Philippe Camandona - l'invité de Mazda Suisse -, à deux reprises sur le podium.

ÉGALEMENT PÉNALISÉ par l'annulation de la première séance d'essais, l'invité de la Revue Automobile, Jean-Denis Delétraz, perdait le bénéfice de son 4e

chrono et se retrouvait à la 10e place sur la grille de départ, samedi. Cravachant ferme, le Genevois était accroché au cours du 1er tour et partait en tête-à-queue.

Bon dernier, il revenait à la 9e place, après avoir signé le 3e meilleur temps en course. Delétraz devait malheureusement renoncer à prendre sa revanche dimanche, contraint de retourner à Genève pour des raisons familiales.

G. V.