

# Au pays des figures libres

**CHAMPIONNAT SUISSE À HOCKENHEIM** Chaleur étouffante, ciel chargé de lourds nuages déversant sporadiquement quelques gouttes de pluie, toujours au plus mauvais moment, telle était l'atmosphère qui baignait le circuit allemand.

GÉRARD VALLAT

Le scénario de cette dernière manche du championnat suisse en circuit a tourné à la confusion pour nombre de favoris qui n'allaient pas toucher en course les dividendes des efforts consentis lors des essais. Le plus malheureux, Lukas Ryf, terminait même sa journée à l'hôpital après un choc très violent avec Daniel Borer. Cagé thoracique comprimée, l'Alémannique n'en sera pas moins au départ d'Ayent-Anzère.

**PARTI EN POLE POSITION** lors de la première course de Hockenheim, Ryf s'accrochait quelques centaines de mètres après le départ avec Ernst Scheidegger, avant de partir en tête-à-queue à haute vitesse. Encore en train de pivoter, la Mazda de Ryf était heurtée de plein fouet sur son flanc droit par Borer. Et c'est Daniel Hadorn qui prend la tête de la Mazda MX-5 Cup après ses deux victoires à Hockenheim.

Autre coupe, autres misères. La Citroën Saxo a également été cruelle pour son «poleman». Pierre de Graaf se montrait héroïque face à Rudolf Aeschlimann, mais il terminait deux fois 2e. En tête sur une dizaine de tours samedi, le Nyonnais ne pouvait éviter une attaque d'Aeschlimann. Il se maintenait dans le pare-choc de l'Alémannique jusqu'aux derniers hectomètres, puis tentait une magnifique action dans la courbe Sachs.

**FAISANT L'INTÉRIEUR**, De Graaf prenait l'avantage durant quelques mètres. Mais Aeschlimann résistait et les deux hommes allaient rouler côte à côte quasiment jusqu'à la ligne d'ar-

rivée que Rudolf Aeschlimann franchissait en tête, avec 366 millièmes d'avance. 3e, Baltz Kamm complétait le premier podium Citroën.

Encore en pole position dimanche, De Graaf manquait complètement son départ et laissait s'enfuir Aeschlimann et Engenberger, tandis que la lutte au sein du peloton était extrêmement virile. Même pour Sandra Jaquillard et Alexandra Dugrand-

**La jeune Vaudoise a perdu le contrôle de sa machine**

praz! Bien accrochée à une méritoire 10e place, eu égard à son manque d'expérience, la fille du rallyeman commettait une petite faute dans un virage rapide. La jeune Vaudoise perdait le contrôle de sa machine qui s'encastrait violemment contre le mur.

**ÉGALEMENT MALCHAN-CEUX**, trois autres pilotes romands, Denis Baillif, Fabrice Eschmann et Frédéric Gex, quittaient la scène sur ennus mécaniques ou sortie de route. Pendant ce temps, les trois hommes de tête taillaient la route et se présentaient dans l'ordre initial dans le virage «Jaquillard» maculé d'huile. Pris au piège, ils signaient une figure groupée de laquelle Fabian Engenberger avait du mal à ressortir. Un peu plus prompt, Pierre De Graaf récupérerait en extremis sa seconde 2e place.

Également en lice à Hocken-

heim, mais pour une seule course, les pilotes de la Coupe Renault Mégane ont subi la loi de Robert Wicki, le leader du classement général. Peu ou mal réveillés lors des essais, Laurent Luyet et Anthony Sinopoli occupaient les 5e et 7e rangs sur la grille. En course, Stadler prenait autoritairement le commandement des opérations. En tête une dizaine de rondes, Stadler retombait au cœur du peloton tandis que Laurent Luyet semblait reprendre vie.

Longtemps 6e, le Valaisan passait à l'attaque et se défilait de Kamm, Truessel, Baehler et Stadler pour revenir dans le sillage de Wicki. Hélas, la course ne comptait pas assez de tours pour que Luyet puisse contester la victoire de Wicki, et c'est avec 13 points de retard sur l'Alémannique que Laurent Luyet se présentera au départ du Slalom d'Interlaken, ce week-end. 7e au départ, 7e à l'arrivée, ce n'était pas un grand «meeting» pour le Genevois Anthony Sinopoli.

Auteur du meilleur temps des essais en supertourisme, Pierre Hirschi paraissait favori au volant de sa splendide Opel Vectra. Décidé à frapper très fort, le Neuchâtelois montait quatre pneus neufs non rodés, malgré les recommandations contraires du responsable du constructeur. Averti, le pilote Opel paraît à la faute une première fois dans le tour de mise en grille, et ne devait de garder sa pole position qu'à la bonne volonte de Daniel Josserson, lequel attendait sagement que son pote Hirschi se remette en ligne.

**AU FEU VERT**, le Neuchâtelois s'envolait... mais rééditait son tête-à-queue dès le 1er virage. Reprenant le flambeau, Daniel Josserson installait son Opel Vectra en



TÊTE-À-QUEUE... de Pierre Hirschi (Opel Vectra), l'un des grands favoris en supertourisme.

tête, devant les Toyota Carina de Martin Schenk et Werner Schmid. Matrasant parfaitement les difficultés d'une piste rendue piégeuse par une averse, le Vaudois accomplissait une course parfaite. Hélas, le moteur de la Vectra rendait l'âme à 150 mètres de l'arrivée et Schenk en profitait.

2e, Josserson avait eu la présence d'esprit de débrayer immédiatement pour terminer en roue libre, devant la Peugeot 405

d'Ernst Wiedmer. «Incroyable, cette malchance depuis le début de la saison. En 10 ans de course, je n'ai jamais cassé un seul moteur et cela m'arrive à 150 mètres d'une victoire!» concluait Josserson.

Également en lice pour le titre de champion suisse des voitures de tourisme, les pilotes de groupe N étaient réunis en petit comité à Hockenheim. A tel point que René Hediger a déserté à son tour la

classe 2 litres pour défendre ses chances au volant d'une Suzuki Swift de la classe 1400. Bien que le plus rapide en course, ce dernier ne se classait qu'à la 4e place d'une division dominée par Georg Bichsel, actuellement 2e au classement du championnat derrière Martin Schenk. Pour conclure avec les voitures fermées, relevons la victoire d'Alfred Rufenacht en groupe IS au volant d'une Opel Kadett.

## Bienvenue au «Zeller show»!

Les spectateurs ont pu assister en formule 3 à un nouveau «Zeller show». Prometteur, le jeune Mirco Schrepfer avait signé le 2e chrono, mais son inexpérience lui coûtait la 2e place au profit du routinier Urs Ruettimann. Très jeune lui aussi, Marcel Steiner n'en finit pas d'étonner. Après son probant succès de Dijon, il a récidivé à Hockenheim en imposant pour la deuxième fois sa Martini-BMW face à la Centenari Alfa-Romeo de l'Italien Joao Barbosa.

A signaler, en guise de clin d'œil, le chrono réalisé en course par Steiner Jr., de 4 dixièmes

inférieur au meilleur temps obtenu par papa Heinz sur cette même piste.

Leader de la formule Ford 1600, Fabio Maimone tente désormais le pari d'amener à la victoire la Griffon 92 du constructeur genevois Jean-Louis Burgnard. 3e des essais, le Fribourgeois allait tout d'abord Fabien Strickler, mais ne pouvait revenir sur Leo Kistler. En fin de course, Maimone était victime d'une commande direction et il voyait repasser le même Strickler. Daniela Schafer jouait le podium avant de retomber à la 5e place suite à une passe d'armes un peu musclée. Elle se



LE MAÎTRE... de la F3, l'inusable Jo Zeller.

consolait avec un 2e meilleur chrono en course. En formule Ford 1800, Martin Hasler s'est imposé devant Waldo Schenker, Hans Gruenig et David Genoud.



NOUVELLE «PERF»... de Laurent Luyet en Coupe Renault Mégane.



JOCELYNE EQUEY «Madame Saxo», avec De Graaf et Aeschlimann.

## TOUS LES RÉSULTATS

### Rang / pilote / voiture / tours / temps

#### GRUPE N

Jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>  
1. Bichsel, 18, 25'46,240" (110,553 km/h); 2. Rüegg, à 8,753"; 3. Lange-  
neger, à 13,955" (tous sur Peugeot  
106 Rallye).

1401 - 1600 cm<sup>3</sup>

1. Woodhli, Peugeot 106 16V, 19, 26'18,402" (114,317 km/h); 2. Broillet,  
Honda Civic, à 6,540".

1601 - 2000 cm<sup>3</sup>

1. Hedinger B., Peugeot 306 GTI, 19, 25'47,445" (116,604 km/h); 2. Omlin,  
Opel Astra GSi, à 2,350".

plus de 2000 cm<sup>3</sup>

1. Wyss, Ford Escort Cosworth, 19, 26'41,791" (112,648 km/h).

**FIA jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**

1. Schweizer, Honda Integra Type R,  
18, 24'33,511" (116,010 km/h); 2. Zbin-  
den, Honda Civic VTI, à 1 tour.

#### SUPERTOURISME

1. Schenk, Toyota Carina E, 19,  
23'52,713" (125,942 km/h); 2. Josse-  
ron, Opel Vectra GT, à 8,025".

#### GRUPE A

1. Ronei, Peugeot 306, 17, 24'34,709" (109,476 km/h).

#### GRUPE B

1. Pfefferlé, Porsche Carrera RS, 18,  
23'32,479" (121,022 km/h).

#### PORSCHE CUP

1. Meier H.F., Porsche 964 RSR, 19,  
23'57,469" (125,525 km/h).

#### PORSCHE SUPERCUP

1. Willner, Porsche 993 Cup, 17,  
23'49,823" (121,912 km/h).

#### FIA GT 2

1. Tuninger, Porsche 911 GT2, 19,  
23'29,878" (127,982 km/h).

#### RENAULT SPIDER

1. Scolari, 18, 23'52,214" (119,355  
km/h); 2. Forzoni, à 17,763".

#### INTERSWISS

Jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>  
1. Bercher, VW Polo, 19, 24'41,587" (121,787 km/h).

1401 - 1600 cm<sup>3</sup>

1. Elsener, Toyota Corolla, 19,  
23'46,455" (126,494 km/h); 2. Kamm  
E., VW Golf, à 11,524"; 3. Huggler,  
Toyota Corolla, à 11,687"; puis 5. Luy,  
VW Golf, à 49,195".

1601 - 2000 cm<sup>3</sup>

1. Rüfenacht, 19, 23'44,892" (126,633  
km/h); 2. Kissling, à 19,115" (les deux  
sur Opel Kadett).

2001 - 2500 cm<sup>3</sup>

1. Brugger, Opel Ascona 400, 18,  
24'22,575" (116,877 km/h); 2. Koch,  
Opel Kadett, à 9,940".

plus de 3000 cm<sup>3</sup>

1. Bühner, BMW M1, 19, 23'50,310" (126,153 km/h).

(126,153 km/h).

#### RENAULT CLIO

1. Krocif, 18, 24'35,843" (115,826  
km/h); 2. Doutaz, à 5,299"; 3. Andrey, à  
13,636".

#### BRC

1. Aeschbach, MG GTS, 18,  
25'01,565" (113,842 km/h); 2. Sutter,  
MG C GT V8, à 0,263".

#### GRUPE CN

##### Division I

1. Steiner M., Martini Mk 77-BMW, 19,  
20'06,831" (149,514 km/h); 2. Barbosa  
(J), Centenari-Alfa Romeo, à 0,908".

##### Division II

1. Mitaender (E), Argo-Alfa Romeo,  
18, 21'14,240" (134,152 km/h); 2.  
Tandi F (A), PRC-Opel, à un tour.

##### Division III

1. Ehrat, PRC-BMW, 18, 20'46,626" (137,124 km/h); 2. Krisam sen. (D),  
URD-BMW, à 1,336".

##### Division IV

1. Bross, Lucchini, 18, 20'19,122" (140,217 km/h).

#### FORMULE 3

1. Zeller, Dallara 396-Opel, 19,  
20'26,294" (147,141 km/h); 2. Rüt-  
timann, Dallara 394-Opel, à 0,977"; 3.

Schrepfer, Dallara 393-Fiat, à 3,585".

#### Catégorie B

1. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 19,  
20'50,034" (144,347 km/h); 2. Heim-  
berg, Ralt RT36-Alfa Romeo, à  
13,670".

#### FORMULE 3000

1. Kessler, Reynard-Ford-Cosworth,  
19, 20'51,510" (144,177 km/h).

#### FORMULE FORD 1800

1. Hasler, Swift SC 97, 19, 22'00,772" (136,616 km/h); 2. Schenker, Swift SC,  
à 98,4773"; 3. Grünig, Swift SC 97, à  
5,216".

#### Formule Ford 1600

1. Kistler, Van Diemen RF 90, 19,  
23'06,728" (130,118 km/h); 2. Strickler,  
Van Diemen RF 91, à un tour; 3. Maimo-  
ne, Griffon 92, à 1 tour.

#### COUPE SAXO

Course 1: 1. Aeschlimann, 19,  
25'11,330" (119,390 km/h); 2. De  
Graaf, à 0,366"; puis 9. Eschmann, à  
13,432"; 10. Baillif, à 19,056".

Course 2 (prov.): 1. Aeschlimann, 19,  
25'02,031" (120,130 km/h); 2. De  
Graaf, à 2,095"; puis Dugrandpraz,  
à 41,768".

#### COUPE MÉGANE

1. Wicki, 19, 25'24,750" (118,340  
km/h); 2. Luyet, à 3,035"; puis 7. Sino-  
poli, à 10,842".