

Championnat suisse à Dijon: le show et le froid!

Malgré la pluie, la neige et la grêle, le spectacle pascal a été d'une rare intensité, la palme du film de suspense revenant au supertourisme et à la formule Ford

GÉRARD VALLAT

«peur de vaincre». 2e des essais à 3 centièmes de Boehlen, le pilote de Corcelles prenait un excellent départ et se calait immédiatement dans les basques du «poleman». Visiblement plus à l'aise que son adversaire, Chuard parvenait à prendre la tête malgré les manœuvres d'intimidation du leader.

Installé au commandement d'une course qu'il ne semblait pas pouvoir perdre, le Vaudois s'appliquait à ne pas commettre d'erreurs et en oubliait Philipp Mathis, qui remontait comme une bombe de sa 3e place des essais. Un moment en lutte avec Gruenig, Mathis ne semblait pas concerné par la victoire. Pourtant, à la force du poignet, le jeune Alémanique décrochait un premier succès qu'il «volait» à Chuard sur la ligne d'arrivée. Battu d'un centième - quelques centièmes -, Chuard faisait grise mine et expliquait sa défaite par une tenue de route en constante dégradation.

Exultant, Mathis ne parvenait pas à rééditer son exploit lors de la course dominicale qui était remportée par Urs Boehlen, devant Philippe Chuard et Hans Gruenig. De son côté, le Fribourgeois David Genoud a affiché une décontraction telle qu'elle nous masquerait presque la difficulté de remporter deux courses d'affilée. Qualifié avec le meilleur temps des formule Ford 1600 (10 voitures), Genoud occupait pourtant la 8e place de la grille de départ, s'offrant le luxe de devancer deux «1800». En tête de bout en bout lors de ses deux courses, Genoud était accompagné sur le podium de la première par Laurent Beyeler.

part, s'offrant le luxe de devancer deux «1800». En tête de bout en bout lors de ses deux courses, Genoud était accompagné sur le podium de la première par Laurent Beyeler.

Les malchanceux du groupe CNI

Trente voitures composaient la grille de départ du groupe CN et ce très beau plateau, où se retrouvaient des pilotes autrichiens, allemands et suisses, était emmené par Heinz Steiner. Auteur d'un chrono époustouflant de 1'15"85 au volant de sa Martini BMW, Steiner collait 3 secondes à son second, Martin Krißam. La parade de Steiner n'avait malheureusement pas lieu, par la faute d'une casse moteur.

Décapitée, la course voyait son intérêt se reporter sur les évolutions de Christian Grosjean et Yann Pillonel. Qualifié avec le 9e temps, Grosjean accumulait les problèmes, et après avoir perdu l'usage de ses freins au essai, c'est la boîte de vitesses de son Osella-BMW qui lui faussait compagnie sur la grille de départ. Exit Grosjean, que devenait Pillonel?



Neige aux boîtes, chaleurs sur le ring! La bagarre opposant Hauser (Toyota Carina), Hirschi (Opel Vectra) et Lusser (Toyota) méritait à elle seule le déplacement. (Sinzig)



Seul sur l'île F3, Jo Zeller cherche en vain son «Vendredis». (Vallat)

Suite à la page 35

Qui veut la peau du supertourisme?

Alors même que nous venons de vivre la plus belle course de l'histoire du supertourisme «Swiss made», voilà que ses heures paraissent comptées, le classement de Dijon étant provisoire suite à différentes interprétations du règlement. Au centre de la polémique, la suspension à double pivot qui avait également sonné le glas du championnat de France en 1995. A l'époque, pour donner une chance à ses 405 de remporter le championnat, Peugeot avait réalisé une suspension avant à double pivot qui avait pour seul effet de ménager la durée de vie des pneumatiques.

N'oublions pas qu'il s'agissait d'engagements officiels et d'intérêts autrement plus importants que ceux de notre championnat national. Disputées sur deux manches de trente mi-

minutes, les courses du championnat de France étaient exigeantes pour les pneumatiques et parfois, les pilotes Peugeot avaient de la peine à s'imposer aux Opel, BMW, Ford ou Seat qui composaient les grilles de départ de l'époque. Aujourd'hui, la situation helvétique est tout autre. Nos plateaux regroupent des voitures d'occasion qui datent des années 1993 à 1996. En toute bonne foi, les acquéreurs actuels - des pilotes amateurs pour la plupart - ont fait l'achat de machines financièrement abordables, ce qui a pour effet de garnir des grilles de départ, et par là même de permettre la survie de nos joutes.

De plus, la suspension dite «double pivot» n'amène aucun avantage - argument reconnu par tous les acteurs du championnat -, les courses suisses se

disputant sur une vingtaine de minutes. Paradoxalement, ce sont maintenant les Peugeot 405 du team Wittwer, celles-là mêmes qui ont provoqué la crise française, qui sont conformes à la lettre du règlement applicable en Suisse. Les Toyota et les Opel sont équipées d'un double pivot certes, mais l'année dernière, Johnny Hauser a remporté neuf des onze courses avec la Peugeot, face à la Toyota.

Cette saison, la même Toyota gagne contre la Peugeot, mais est-ce l'avantage de la suspension? Evidemment non. Il y a danger en la demeure et il est grand temps de laisser les intérêts sportifs prendre le pas sur les enfantillages et les mauvais procès si l'on veut trouver une issue favorable à la crise actuelle du supertourisme.

G. V.



Chuard aux avant-postes de la formule Ford 1600.



(Sinzig)

Buhler (BMW) est de retour en Interswiss.

(Sinzig)

Résultats

Rang/Pilote/véhicule/tours/temps

Groupe H-GT jusqu'à 1400 cm³ (participants: 5)
1. Gurtner, Peugeot 106 Rallye, 14, 28'17,77" (117,260 km/h); 2. Kellenberger, Citroën AX GT, 14, 28'22,81".

1401-1600 cm³ (3)

1. Woodtli B., Peugeot 106 16V, 14, 28'05,88" (118,087 km/h); 2. Sémpon, Honda Civic VT, 14, 28'33,71".

1601-2000 cm³ (8)

1. Kamm B., 20'44,33" (124,099 km/h); 2. Omlin 14, 28'44,34" (les deux sur Opel Astra GS); 3. Calamia, Toyota Celica 2.0, 15, 28'56,40".

CN/4-tourisme (8), prov.

1. Hauser, Toyota Corina E, 15, 24'06,66" (147,647 km/h); 2. Hirschi, Opel Vectra, 15, 24'04,94"; 3. Lussar, Toyota Corina E, 15, 24'25,45"; 4. Josserson, Opel Vectra, 15, 24'26,44".

Groupe A

Course 1 (2): 1. Baume, Honda Civic, 14, 28'19,82" (142,248 km/h).

Course 2 (1): 1. Baume, Honda Civic, 15, 28'06,01" (126,512 km/h).

Groupe CHX

Course 2 (1): 1. Pflouz, Renault 21 Europa, 14, 23'44,85" (139,730 km/h).

Intervenus jusqu'à 1400 cm³

Course 1 (3): 1. Gerber, VW Polo, 14, 22'43,24" (139,878 km/h).

Course 2 (3): 1. Gerber, VW Polo, 15, 27'49,78" (127,741 km/h).

1401-1600 cm³

Course 1 (6): 1. Rcd, VW Golf, 15, 22'51,38" (149,017 km/h); 2. Hugli, 15, 24'02,79"; 3. Elsener, 15, 24'11,07" (les deux sur Toyota Corolla).

Course 2 (5): 1. Hugli, 15, 27'04,42" (131,308 km/h); 2. Elsener, 15, 27'14,04" (les deux sur Toyota Corolla); 3. Grand, Honda Civic CRX, 15, 28'06,87".

1601-2000 cm³

Course 1 (20): 1. Meisel, Opel Kadett C, 15, 22'57,32" (164,886 km/h); 2. Bühler, BMW 320, 15, 23'16,11"; 3. Masot, Opel Kadett GTE, 15, 23'18,65".

Course 2 (19): 1. Meisel, Opel Kadett C, 15, 26'41,95" (133,150 km/h); 2. Bühler, BMW 320, 15, 26'51,08"; 3. Winkler, Opel Kadett C, 15, 27'36,78".

Renault 5 Cup

Course 1 (4): 1. Andrey, 13, 23'25,84" (131,494 km/h); 2. Doutaz, 13, 23'34,84".

Course 2 (4): 1. Lard, 14, 27'23,51" (121, 181 km/h); 2. Andrey, 14, 28'01,84".

Intervenus 2001-2500 cm³

Course 1 (3): 1. Bruggler, Opel Ascona 400, 14, 22'31,05" (147,382 km/h).

Course 2 (3): 1. Bruggler, Opel Ascona 400, 14, 25'01,32" (132,559 km/h).

plus de 3000 cm³
1. Bühler, BMW M1, 15, 22'24,74" (168,818 km/h).

Course 2 (2): 1. Bühler, BMW M1, 15, 24'16,11" (146,486 km/h).

Sports 2000 (2)

1. Baur, Tiga SC, 11, 21'08,56" (148,691 km/h).

Groupe C3, 2001-2500 cm³ (2)

1. Krsnan (D), URD-BMW, 14, 21'32,27" (155,084 km/h); 2. Hermand (D), URD-BMW, 14, 21'41,67".

Groupe CN/2 (7)

1. Seiser, Luchini-Alfa Romeo, 15, 22'09,96" (160,381 km/h); 2. Girtner, Argo-AR, 14, 21'23,40"; 3. Kohler, PRC-AR, 14, 21'26,82".

Groupe CN/4 (13)

1. Fischlin, Martini Mi, 66-Alfa Romeo, 15, 20'46,59" (171,107 km/h); 2. Tandi A. (A), PRC-BMW, 15, 20'48,35"; 3. Fuchs, PRC-SWT-BMW, 15, 21'20,70".

Formule 1 (3)

1. Zeller, Dallara 394-Opel, 14, 18'20,05" (179,343 km/h); 2. Froy, Dallara 393-Flit, 14, 18'47,26"; 3. Debrunner, Dallara 393-Opel, 14, 18'49,00"; 4. Rüttimann, Dallara 394-Opel, 14, 19'00,32"; 5. Bürgelin, Fiat T55-Alfa Romeo, 14, 19'04,51".

Formule 1 (5), B1 (11)

1. Bürgelin, Fiat T55-Alfa Romeo, 14, 19'04,51" (179,343 km/h); 2. Huber, Fiat T55-Alfa Romeo, 14, 19'18,37"; 3. Bärtschy, Dallara 392-Alfa Romeo, 14, 19'19,51".

Formule 3000 (3)

1. Plogot, Rab-March RT 24-Ford-Cosworth, 14, 18'58,52" (174,950 km/h).

Formule Ford 1600

Course 1 (10): 1. Mathis, Swift SC 99, 15, 21'36,56" (154,643 km/h); 2. Chard, Swift SC 87, 15, 21'36,54"; 3. Böhlen, Swift SC 88, 15, 21'36,97".

Course 2 (10): 1. Böhlen, Swift SC 88, 15, 22'52,08" (137,428 km/h); 2. Chard, Swift SC 87, 15, 22'56,49"; 3. Grinig, Swift SC 95, 15, 26'39,05".

Formule Ford 1600

Course 1 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 21'40,38" (153,028 km/h); 2. Knebel, VD RF 90, 14, 21'58,20"; 3. Oradovko, Foster AF 90, 14, 21'59,20"; 4. Beyerle, VD RF 91, 14, 21'59,38"; 5. Mathew, VD RF 90, 14, 22'05,28".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Course 2 (10): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 14, 27'36,79" (120,160 km/h); 2. Beyerle, VD RF 91, 14, 28'59,33"; 3. Oradovko, Foster AF 89, 15, 29'24,47"; 4. Mathew, VD RF 90, 13, 29'25,21".

Le show et le froid

Suite de la page 33

Ayant remplacé le moteur 12 soupapes de sa Lucchini-Alfa par un propulseur à 24 soupapes, le Valaisan ne faisait pas un tour de course à cause de problèmes électroniques. Au terme d'une course mouvementée, ponctuée par l'abandon de 13 concurrents, c'est Karl Fischlin, pilote d'une Martini-Alfa, qui montait sur la plus haute marche du podium.

Après les protos du groupe CN, c'était au tour de la F3 d'entrer en piste. Redouté pour son manque d'intérêt, le rendez-vous de l'ex-catégorie reine a été fidèle à toutes les prévisions. Sans adversaires sur ce niveau, Jo Zeller a écrasé l'épreuve dès les essais, réalisant le meilleur temps avec plus de 2 secondes d'avance sur Michel Frey. Ce dernier décevrait la F3 après avoir milité en formule Ford avec succès. Bon pilote qui consacre pour l'instant son temps à ses études, Michel Frey devançait facilement, en essais et en course, les Debrunner, Ruettimann et Stingelin qui ne seront jamais de la taille à battre le roi Zeller. En F3000, relevons encore la victoire de Philippe Plogot, Freddy Amweg demeurant aux stands par la faute d'un démarreur défaillant.

Bühler en évidence

Revenu à la compétition après deux années consacrées à ses activités professionnelles, Philippe Bühler a repris le volant de sa splendide BMW 320 IS. Manquant de kilomètres, le Valdois ne parvenait pas à approcher les chronos de Reto Meisel, invulnérable avec son Opel «Batmobile». 2e temps des essais devant Masot, un autre revenant, Bühler réussit-

sait à boucler un tour en tête de la première course. Disposant d'une cavalerie impressionnante, Meisel refaisait très rapidement sa réapparition aux commandes pour ne plus les lâcher. 2e, Philippe Bühler était suivi au classement par François Masot, tandis que Bernard Rod s'imposait en 1600 au volant de sa VW Golf.

Vainqueur du groupe A, Jean-Jacques Baume faisait le spectacle lors de la course du dimanche. Disputée sur une piste humide qui allait sécher au fil des tours, la seconde course du groupe IS était également remportée par Reto Meisel. Encore 2e, Bühler précéda cette fois Markus Hugler qui tirait un bon parti de sa Toyota 1600 sur la piste mouillée. Toujours à l'ordre du jour, quoi que peu fréquenté, le groupe N a été remporté en 2 litres avec sa Opel Astra devant Omlin et Calamia. Trois voitures s'affrontaient en 1600 et c'est Beat Woodtli qui a décroché la timbale avec sa Peugeot 106. En catégorie 1400, c'est encore un pilote Peugeot qui est monté sur la plus haute marche, Christoph Gurtner dictant sa loi à Silvio Kellenberger et sa Citroën AX.

Pour conclure, mentionnons la présence hors championnat d'une poignée de Citroën Saxo et Renault Mégane au milieu de quelques se sont imposés «Mozarts», alias Roger Menghini, et Rudolph Aeschlimann. Nouveau venu en Saxo, Aeschlimann s'affiche d'expérience et déjà comme l'un des favoris dans la course au titre. Relevons les honorables prestations de Mesdomozais Medina et Durandpraz, respectivement 4e en Citroën et Renault où elles ont laissé des éléments masculins loin de leurs pare-chocs.