

A Varano, Johnny Hauser est revenu de loin!

GROSSE FRAYEUR La deuxième manche... italienne du championnat suisse de vitesse a été marquée par la terrible embardée du Fribourgeois. Pour qui on a craint un instant le pire!



PHOTOS VALLAT/SINIZIO
GÉRARD VALLAT

Jamais battu, Johnny Hauser est de la race des battants... Quand bien même il savait que les Peugeot 405 étaient plus à l'aise que sa Toyota Carina sur le petit tracé italien, il n'entendait pas courber l'échine. Franchissant les bordures de la chicane de Varano sans lever le pied, c'est-à-dire à plus de 170 km/h, Hauser donnait des frissons aux spectateurs. Reposant sa roue arrière droite derrière la bordure de la chicane après son envol, la Toyota partait en travers de la piste et s'envolait dans une incroyable série de tonneaux. Dix selon les uns, davantage peut-être disaient certains.



PEUR SUR VARANO Johnny Hauser (Toyota Carina) a fini par s'envoler sur le tourniquet italien. Le public a retenu son souffle!

LES PREMIÈRES NOUVELLES en provenance de l'hôpital de Parme n'étaient pas très rassurantes, mais finalement, on apprenait que Johnny Hauser ne souffrait que d'une fracture au poignet et de diverses contusions assorties d'une grosse commotion. De retour au circuit en fin de journée, le Fribourgeois trouvait la force de venir soutenir Carlo Lusser dans sa chasse solitaire contre le Peugeot de Zehnder. Avant de nous raconter son accident: «Je n'avais jamais vécu quelque chose de pareil. Je me suis rendu compte que je partais en tonneaux dès la sortie de la chicane. Dès que cela s'est arrêté, j'ai eu un gros choc car je ne voyais plus clair.

» Mon bras gauche me faisait terriblement mal et je ne pouvais pas sortir de la voiture. J'entendais la pompe à essence qui débitait et je cherchais à atteindre l'interrupteur.

SUITE À LA PAGE 28



AU-DESSUS DU LOT Martial Ritz a dominé la Coupe Renault Mégane.



PROTOS Yann Pilonel a su animer la course du groupe CN.

TOUS LES RÉSULTATS

Rang /pilote/voiture/tours/temps

Groupe N jusqu'à 1400 cm³

(participants: 6)

Course 1: 1. Streiff, Suzuki Swift GTI, 20, 21'02,13" (102,684 km/h); 2. Kellenberger, Citroën AX GTI, 19, 20'04,78"

Course 2: 1. Streiff, Suzuki Swift GTI, 20, 21'09,80" (102,063 km/h); 2. Kellenberger, Citroën AX GTI, 19, 20'06,47"

1401-1600 cm³ (3)

Course 1: 1. Lüthi W., Peugeot 106, 20, 20'35,68" (104,882 km/h).

Course 2: 1. Lüthi W., Peugeot 106, 20, 20'40,61" (104,465 km/h).

1601-2000 cm³ (6)

Course 1: 1. Kamm B., 20, 20'02,71" (107,757 km/h); 2. Landolt, 20, 20'03,29" (les deux sur Opel Astra GSi).

Course 2: 1. Landolt, 20, 20'06,08" (107,456 km/h); 2. Omlin, 20, 20'08,36" (les deux sur Opel Astra GSi).

Supertourisme (6)

Course 1: 1. Lusser, Toyota Carina E, 20, 17'08,67" (125,988 km/h); 2. Zehnder, 20, 17'11,63"; 3. Wiedmer, 20, 17'54,27" (les deux sur Peugeot 405).

Course 2: 1. Zehnder, Peugeot 405, 20, 17'02,67" (126,727 km/h); 2. Lusser, Toyota Carina E, 20, 17'04,25"; 3. Wiedmer, Peugeot 405, 20, 17'48,17"

Interswiss 1401-1600 cm³ (2)

1. Huggler, Toyota Corolla, 19, 18'15,55" (112,382 km/h).

1601-2000 cm³ (16)

1. Meisel, 20, 17'48,91" (121,245 km/h); 2. Ehrbar, 20, 18'36,98" (les deux sur Opel Kadett C).

2001-2500 cm³ (4)

1. Brugger, Opel Ascona 400, 19, 18'19,59" (111,969 km/h).

2501-3000 cm³ (4)

1. Schenk, Opel Commodore, 20, 18'02,82" (119,687 km/h); 2. Scalia, Alfa Romeo 75-V6, 19, 18'20,01"

Renault Clio-Boutique (10)

1. Stadler, 18, 18'01,82" (107,818 km/h); 2. Lehberger, 18, 18'03,42"

Renault 5 GTE-Classic (2)

1. Andrey, 17, 18'06,15" (101,422 km/h).



TIERCÉ GAGNANT Lusser entouré de Zehnder et Wiedmer, le podium du supertourisme.

Sports 2000 (1)

1. Baur, Tiga SC 81, 18, 16'22,41" (118,728 km/h).

Groupe C3 1601-2000 cm³ (1)

1. Huber Hm., Lola T290, 18, 15'52,34" (122,477 km/h).

Groupe CN (6)

1. Pilonel, Lucchini-Alfa Romeo, 19, 15'46,14" (130,129); 2. Fuchs, PRC S97-BMW, 19, 16'09,39"

Formule 3 (19)

1. Zeller, Dallara 394-Opel, 20, 15'49,29" (136,523 km/h); 2. Rüttimann, Dallara 394-Opel, 20, 15'55,03"; 3. Debrunner, Dallara 393-Opel, 20, 15'57,18"

Formule 3 (cat. B) (14)

1. Stingelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 20, 16'18,40" (132,461 km/h); 2. Gauch, Ralt RT36-Alfa Romeo, 20, 16'18,95"; 3. Keller, Dallara 392-Seymaz, 20, 16'19,14"

Formule 3000 (2)

1. Piaget, Ralt/March RT24-Ford-Cosworth, 20, 15'45,72" (137,038 km/h).

Formule Ford 1800 (7)

1. Mathis, Swift SC 98, 20, 17'07,49"

(126,133 km/h); 2. Hasler, Swift SC 97, 20, 17'11,96"; 3. Grünig, Swift SC 95, 20, 17'29,49"

Formule Ford 1600 (10)

1. Kistler, Van Diemen RF 90, 20, 17'56,54" (120,386 km/h); 2. Genoud, VD RF 90, 20, 17'58,02"; 3. Hug, VD RF 91, 20, 17'59,16"; 4. Beyerle, VD RF 91, 19, 17'18,38"; 5. Mathey, VD RF 90, 19, 17'18,84"

Coupe Citroën Saxo (15)

1. Meier, 20, 19'39,54" (109,873 km/h); 2. Spiess, 20, 19'39,92"; 3. Vögeli, 20, 19'49,29"; 4. Hedinger M., 20, 19'50,77"

Coupe Renault Mégane (17)

Course 1: 1. Ritz, 20, 18'47,36" (114,959 km/h); 2. Hadorn D., 20, 18'48,61"; 3. Kamm E., 20, 18'52,61"; 4. Luyet, 20, 19'13,14"; 5. Trüssel, 20, 19'14,18"; 6. Bähler, 20, 19'15,88"; 7. Käser, 20, 19'16,23"; 8. Medina, 20, 19'24,73"

Course 2: 1. Ritz, 20, 18'49,22" (114,769 km/h); 2. Kamm E., 20, 18'49,65"; 3. Hadorn D., 20, 18'58,97"; 4. "Amadeus", 20, 19'04,87"; 5. Lüthi T., 20, 19'09,88"; 6. Rohr, 20, 19'16,79"; 7. Trüssel, 20, 19'19,43"; 8. Stirnimann, 20, 19'19,82"



FORMULE 3 André Gauch a joué placé chez les «B».



BAGARRE Ça bouge aux avant-postes de la Coupe Saxo.

SUITE DE LA PAGE 27

Heureusement, les secours sont arrivés et j'ai récupéré la vision quelques instants plus tard.» Sous le choc, Hauser ne parlait évidemment pas de la suite de sa saison qui devrait se poursuivre normalement dès qu'il sera à nouveau apte à piloter.

AVEC OU SANS HAUSER, Norbert Zehnder aurait de toute façon gagné sa première course de super-tourisme à Varano. Double champion suisse de F3, l'Alémannique s'est rapidement acclimaté aux

1998 en Coupe Renault Mégane, Martial Ritz n'a pas fait le détail en remportant les deux courses du week-end après avoir signé le meilleur temps des essais. Impérial, le pilote de Peseux n'a jamais été inquiet et ses poursuivants, Daniel Hadorn et Edy Kamm, n'ont eu d'autres choix que de s'échanger alternativement les places de consolation. Sorti de piste au départ de la seconde course, Daniel Hadorn allait être l'auteur d'une remontée fantastique, de la queue de peloton jusqu'à la 3e place. Si le triomphe de Ritz faisait plaisir aux spectateurs de Romandie, les évolutions du Valaisan Laurent Luyet ne laissaient pas indifférent, sa 4e place lors du premier «rush» en témoignant. Bonne performance également de Cathy Medina, 13e aux essais avant de récolter le 8e rang.

AVEC SES 15 ENGAGÉS, la Coupe Citroën Saxo n'avait pas à rougir de la comparaison avec sa grande sœur Renault qui rassemblait 17 pilotes. Parmi les «Citroënistes», de nouveaux venus se sont mis en évidence, dont Fabien Eggenberger qui signait le 2e temps des essais derrière Mario Meier. Figurant au rang de favori, Roger Voegeli, 4e des essais, faisait les frais d'un accrochage au freinage du premier virage et bouclait le premier des 20 tours de course avec la lanterne rouge. En tête, Meier contrôlait Spiess et Eggenber-

ger. Revenant comme un avion, Voegeli abaissait ses temps de passage au fil des tours et se hissait jusqu'à la 3e place que venait de lui offrir Eggenberger en manquant un freinage. De son côté, sous la pression de Gex, Guyon et Baillif, Alexandra Du-grandpraz terminait à la 11e place, mais était tout de même satisfaite de ses débuts dans le grand bain de la Coupe Saxo.

Pour en finir avec les voitures fermées, mentionnons les doubles victoires d'Evelyn Streiff, sur Suzuki Swift, en groupe N 1400, et de Walter Luethi en 1600 avec une Peugeot 106. En 2 litres, c'est Baltz Kamm qui s'est

imposé avec son Opel Astra tandis que Franz Landolt, également sur Opel, héritait de la victoire au terme de la seconde course qui voyait Kamm pénalisé pour départ anticipé.

Après le groupe N, les voitures de la catégorie Interswiss faisaient leur entrée en piste et c'est sans surprise que nous assistions à une nouvelle victoire de l'Opel Kadett de Reto Meisel en 2 litres. Vainqueur en plus de 2 litres, Martin Schenk, champion 1997, livre le même combat à distance contre Meisel pour le titre 1998.

EN F3, JO ZELLER s'est imposé comme prévu avec sa Dallara-Opel,

devant Ruettimann et Debrunner au volant de machines identiques à celle du Zurichoïse. Relevons la 2e place en F3 «B» d'André Gauch, derrière Thomas Stingelin, qui s'est classé 7e du classement général avec sa Ralt RT36 Alfa Romeo. Piloteant également une voiture à moteur Alfa Romeo, mais en groupe CN, le Valaisan Yann Pillonel s'est imposé à Walter Fuchs après que Josef Pfyl fut parti à la faute. «La course a été très serrée, Pfyl m'avait dépassé mais je suis resté constamment collé derrière lui en espérant qu'il allait se déconcentrer et faire une faute», déclarait le Valaisan.

Effectivement, lors du dernier tour de course, l'Alémannique commettait une erreur et permettait à Pillonel de marquer 20 précieux points qui se refusent obstinément à Christian Grosjean.

Auteur de la pole position avec son Osella-BW, Grosjean a, comme à Dijon, été accablé d'ennuis de freins puis de transmission. Scotché sur la ligne de départ dès le feu vert par une nouvelle casse mécanique, le Genevois n'avait plus aucun moyen de défendre ses chances. Quant au meilleur temps de la journée, il est revenu à Philippe Piaget, au volant d'une F3000.

Impérial, Ritz n'a jamais été inquiet!

contraintes de sa Peugeot 405, et il a tiré le meilleur parti de la piste italienne. Pourtant, c'est Carlo Lusser qui l'emportait dans la première course, avec une toute petite avance sur Zehnder, qui prenait sa revanche dans la deuxième épreuve: «Cela a été très dur car je n'avais plus de freins. Je devais pomper et j'ai craint le retour de Lusser. Cette victoire me fait plaisir mais elle est assombrie par ce qui est arrivé à Johnny.»

Déterminé à décrocher le titre

GENOUD PREND DE LA HAUTEUR

Evoluant tous deux en formule Ford, l'un en 1600 l'autre en 1800, David Genoud et Philippe Chuard ont le potentiel pour décrocher le titre dans leur catégorie respective. Visiblement peu à l'aise sur le tracé sinueux de Varano, Chuard éprouvait de la difficulté à corner le «set-up» de sa Swift, et c'est de la 3e place de la grille qu'il s'élançait, derrière Philipp Mathis et Urs Boehlen. Décidés à prendre le meilleur à l'issue du premier virage, Chuard et Boehlen s'accrochaient et restaient sur le carreau, offrant un billard à Mathis qui n'en demandait même pas tant. Le réveil du Vaudois ne devrait pas tarder à sonner s'il entend conserver ses chances de décrocher le titre.

Situation inverse pour David Genoud (Van Diemen) qui mène le championnat 1600 avec 12 points d'avance sur Kistler. 2e des essais avec un retard de 4 centièmes sur Kistler, Genoud faisait les frais de l'accrochage Boehlen-Chuard. Retardé par l'incident, le Fribourgeois signait le meilleur temps en course et échouait de peu pour la victoire qui revenait à Kistler. Revanche en vue, fin mai, sur le circuit de Lédénon.

G. V.



FORMULE FORD Genoud brille dans la catégorie 1600.