



### LES ÉLUS DE DIJON

**Piaget** ① est monté le plus rapide. **Chuard** et **Mathis** ② ont été le bon esprit. **Première victoire de Chuard** en titre de **Lux** ③. **Lusser** ④ a été le deuxième champion suisse. **Zeller** ⑤ a été élu du jour.

# Chuard casse ses chaînes à Dijon

## CHAMPIONNAT SUISSE En serré dans l'étau de la malchance depuis le début de saison, le Vaudois s'est enfin imposé en formule Ford. Mathis est sacré champion.

GÉRARD VALLAT

**P**hilippe Chuard évolue dans un environnement familial sans commune mesure avec la structure professionnelle du team Jenzer qui encadre Philipp Mathis. Ce choix du cœur, qui est aussi celui de la raison, lui coûte certainement le titre 98 qui échoit une fois encore à un protégé de l'équipe bernoise.

À Dijon, Philipp Mathis s'est élançé de la pole position de chacune des deux courses du week-end et c'est à la chance qu'il devait son 5e succès de la saison - signé samedi - Chuard tombant en panne d'essence à 200 mètres de la ligne d'arrivée. La durée inhabituelle - 16 tours - de la course constituait un obstacle insurmontable pour sa Swift SC 97, laquelle ne supportait pas de terminer avec les vapeurs d'essence. Du coup, la bande à Chuard entamait une greffe de fortune en ajoutant un miniréservoir supplémentaire de 2 litres à la formule Ford rouge et noire.

**DIMANCHE, SOUS LA CANICULE**, l'ex-looser faisait étalage de toutes ses qualités en dynamisant un peloton de cinq voitures. En guerre durant 16 tours, Chuard, Mathis, Boehlen Hasler et Gruenig se relayaient au commandement. Pointant à trois de front à la sortie de la courbe de Pouas jusqu'à l'ultime point de freinage de la longue ligne droite, les furieux de la formule Ford donnaient la plus belle représentation de l'année, qui se concluait par l'éclatant succès de Philippe Chuard. 2e, Mathis devançait Boehlen, Hasler et Gruenig et de-

venait ainsi champion suisse à 21 ans. Fascinés par cette lutte de géants en 1800, on en oublie presque la catégorie 1600 une nouvelle fois dominée par David Genoud qui signait les deux victoires du week-end devant les duos Beyerler-Kistler et Oreskovic-Micheloud.

Après la formule Ford, la F3 entraînait en piste et c'est l'incontournable Jo Zeller qui imposait sa Dallara-Opel sans aucune difficulté à Urs Ruettimann et Hans Debrunner lors de la 1re course, tandis que Markus Doebeli prenait la position de Debrunner dans la seconde. Meilleur temps de la journée, Philippe Piaget n'a pas trouvé d'adversaires à la mesure de sa Ralt RT 24 de F3000.

Privé de ses coupes de marque, à quoi ressemblerait le championnat suisse? On peut se poser la question, mais la réponse est évidente. Avec 34 voitures réparties en parfaite égalité dans chacun des deux camps, Renault et Citroën proposent un spectacle très attractif qui donne sa chance à chaque pilote, pour peu qu'il en ait le talent. A l'appui de ce

constat, les succès bourguignons de Giulian Piccinato et Rudolf Aeschlimann qui succèdent à Mario Meier et Matthias Hedinger au palmarès des vainqueurs de la Coupe Saxo 98.

Décidé à prendre la Coupe Suisse en marche, le Français David Henry, leader actuel de la Coupe Saxo France, s'est immédiatement mis en évidence en signant la pole position devant Aeschlimann, Meier et Piccinato. Regroupés dans une fourchette d'une seconde, les 11 premiers composaient un peloton très serré duquel s'extrayaient Henry,

Meier, Piccinato, Voegeli et Spiess. Un moment en tête, David Henry devait s'incliner face à Meier et Piccinato qui remportaient sa 1re course de coupe après avoir

### Philippe Favre découvrait la Mégane

été champion suisse du groupe N 1300. Double course à Dijon pour les Citroën et c'est Rudolf Aeschlimann qui signait la victoire de la seconde devant Piccinato et Voegeli. Grâce à son excellente opération, Piccinato pointe maintenant en tête du classement intermédiaire, à égalité avec Mario Meier.

**GRANDE SEUR DE LA SAXO**, la Coupe Renault Mégane est dominée par Martial Ritz, mais la malchance semble s'acharner sur le Neuchâtelois. Après avoir décroché la pole position, Ritz paraissait tenir la victoire qu'il disputait à Daniel Hadorn, mais un

cardan décidait de prendre sa retraite. Assis dans l'herbe de Dijon, Ritz voyait alors Edy Kamm lui souffler sa position de leader au championnat. «Édy est 3e derrière Favre et Hadorn, mais Favre ne marque pas de points car il est considéré ici comme pilote invité. Du coup, Kamm tire le meilleur parti de sa position.»

Invité de luxe de Renault, le Genevois Philippe Favre découvrait la Mégane, et ne tardait pas à prendre la mesure de la voiture française. «Elle est sympa à piloter. Juste un peu nerveuse de l'arrière. Avec un peu de travail sur les pressions de pneus et la hauteur de caisse, on peut se faire une voiture au comportement sain. J'ai pris du plaisir et, sans prétention, je pense que si la course avait duré un ou deux tours supplémentaires, j'aurais pu tenter un dépassement sur Hadorn.» 2e, Favre avait pris le meilleur sur Kamm, Maerki, Wicki et le Valaisain Luyet qui figure maintenant à la 3e position au championnat. 12e, Cathy Medina a fait une bonne course que l'a vu pointer un moment en 10e position.

**EN REMPORTANT UNE NOUVELLE VICTOIRE** à Dijon, Carlo Lusser, le pilote Toyota, s'est définitivement adjugé le titre de champion Suisse 1998 des voitures de tourisme, succédant ainsi à son équipier Johnny Hauser, le grand absent du week-end. Blessé à Varano, le Fribourgeois devait faire sa rentrée à Dijon, mais un concours de circonstance l'a empêché de reprendre le volant. «Carlo a endommagé sa voiture à Charade et les pièces de la miennne ont été utilisées sur sa Carina pour Dijon. De plus, je dois me faire opérer du poignet que j'ai cassé à Varano. Cette intervention me bloquera le poignet pour six semaines et mes tests avec Peugeot Sport ont été déplacés en septembre. Si je veux être performant au volant de la 406, je ne dois pas prendre le risque d'un handicap physique. Je regrette bien sûr de ne plus rouler en Suisse cette année mais c'est ainsi.» Privé de Hauser, mais également de Norbert Zehnder blessé à Charade, le supertourisme donnait lieu à un match à trois entre Lusser, Josserson et

Hirschi. Poleman et vainqueur, le nouveau champion maintenant à distance les Opel Vectra dont Daniel Josserson tirait le meilleur parti face à Hirschi handicapé par un violent sous-virage.

Enchaînant avec le supertourisme, le groupe Interwiss était d'entrée de jeu décapité avec le retrait de Reto Mesel dès le 1er tour de course. Débarrassé de l'empêcheur de gagner, François Masot imposait son Opel Kadett à celles de Rolf Ehrbar et Brunc Winkler. Vainqueur en plus de 2 litres, Martin Schenk se repositionne au championnat qu'il dispute à Meisel. Signalons les nouvelles victoires en groupe N 1400 d'Evelyn Steiff (Suzuki Swift), de Jean-Jacques Semon (Honda Civic) en 1600 et de Baltz Kamm (Opel Astra) en classe 2 litres. Relevons également pour la petite histoire l'engagement en championnat suisse de la glorieuse Porsche GT2 du tandem Calderari-Bryner, désormais propriété du Genevois Aimé Pouly, qui s'est imposé au peloton de l'Interwiss, y compris à la BMW M1 de Maurice Girard.

## TOUS LES CLASSEMENTS

Rang / pilote / voiture / tours / temps

**Groupe N jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup> (participants: 7)**  
1. Streif, Suzuki Swift GTI, 13, 23'36,58" (130,497 km/h); 2. Bichsel, 13, 23'49,04" (3); 3. Gurter, 13, 23'56,39" (tous sur Peugeot 106 Rallye).

**1401 - 1600 cm<sup>3</sup> (3)**  
1. Semon, Honda Civic VTi, 14, 25'09,65" (131,872 km/h).

**1601 - 2000 cm<sup>3</sup> (4)**  
1. Kamm B., Opel Astra GSI, 14, 24'00,74" (138,179 km/h); 2. Ehrbar, 16, 25'48,83" (3); 3. Gurter, 16, 25'59,17" (Hedinger B., Peugeot 306 GTI, 14, 24'03,17").

**Groupe A 1401 - 1600 cm<sup>3</sup> (1)**  
1. Baume, Honda Civic, 15, 24'56,25" (142,556 km/h).

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (1)**  
1. Nicolas, Ford Escort Cosworth, 15, 24'48,82" (143,268 km/h).

**Supertourisme (5)**  
1. Lusser, Toyota Carina E, 16, 23'31,06" (161,240 km/h); 2. Josserson, 16, 23'35,74" (3); 3. Hirschi, 16, 23'40,57" (les deux sur Opel Vectra).

**Interwiss jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup> (5)**  
1. Elsener, 16, 25'38,13" (147,920 km/h); 2. Roth, 16, 25'39,16" (les deux sur Toyota Corolla).

**1601 - 2000 cm<sup>3</sup> (17)**  
1. Masot, Opel Kadett GTE, 16, 25'18,65" (149,817 km/h); 2. Ehrbar, 16, 25'48,83" (3); 3. Winkler, 16, 26'02,99" (les deux sur Opel Kadett C).

**2001 - 3000 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Schenk, Opel Commodore, 16, 25'09,64" (150,711 km/h).

**plus de 3000 cm<sup>3</sup> (2)**  
1. Girard, BMW M1, 16, 25'09,49" (150,726 km/h).

**Renault Clio-Boutique-Cup (9)**  
1. Stadler, 14, 24'29,30" (135,493 km/h); 2. Kropf, 14, 24'35,16".

**Renault 5 GTE-Class-Cup (3)**  
1. Beck, 14, 25'21,26" (130,845 km/h); 2. Andrey, 14, 19'04,39".

**Cat. GT2 (2)**  
1. Pouly, Porsche 911 GT2, 16, 24'26,78" (155,115 km/h).

**Groupe CHX (1)**  
1. Zumstein, Mercedes Evo II, 16, 24'53,04" (152,387 km/h).

**C3 1601 - 2000 cm<sup>3</sup> (1)**  
1. Huber Hm., Lola T298, 16, 23'09,19" (163,779 km/h).

**C3 2501 - 3000 cm<sup>3</sup> (1)**  
1. Treichler, Porsche 962 C, 16, 22'58,95" (164,995 km/h).

**Groupe CN4 (1)**  
1. Pflü, Debora C393-Alfa Romeo, 16, 23'09,00" (163,801); 2. Gärtner, Argo JM 21-Alfa Romeo, 16, 23'39,90".

**Formule 3 (15)**  
Course 1: 1. Zeller, 14, 18'24,79" (180,197 km/h); 2. Rüttimann, 14, 18'40,39" (les deux sur Dallara 392-Alfa Romeo); 3. Debrunner, Dallara 393-Opel, 14, 18'42,72"; 4. Döbeli, Ralt 93C-Alfa Romeo, 14, 18'43,70"; 5. Stängelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 14, 18'44,64".

Course 2: 1. Zeller, 16, 21'07,32" (179,528 km/h); 2. Rüttimann, 16, 21'10,85" (les deux sur Dallara 394-Opel); 3. Döbeli, Ralt 93C-Alfa Romeo, 16, 21'27,51"; 4. Stängelin, Ralt RT

36-Alfa Romeo, 16, 21'41,26"; 5. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 16, 21'48,87".

**Formule 3 (cat. B) (10)**  
Course 1: 1. Stängelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 14, 18'44,64" (177,017 km/h); 2. Bärswy, Dallara 392-Alfa Romeo, 14, 19'02,89"; 3. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 14, 19'04,39".

Course 2: 1. Stängelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 16, 21'41,26" (174,846 km/h); 2. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 16, 21'48,87"; 3. Bärswy, Dallara 392-Alfa Romeo, 16, 21'49,02".

**F3000**  
Course 1 (3): 1. Piaget, Ralt-March RT 24-Ford Cosworth, 14, 18'10,33" (182,587 km/h); 2. Kessler, Lola T92/50-Ford Cosworth, 14, 18'52,02".

Course 2 (3): 1. Piaget, Ralt-March RT 24-Ford Cosworth, 16, 21'35,85" (175,576 km/h).

**Formule Bire (3)**  
1. Egnomann, Ralt RT 34, 16, 24'10,03" (156,907 km/h).

**Formule Ford 1800**  
Course 1 (10): 1. Mathis, Swift SC 98, 16, 23'08,13" (163,904 km/h); 2. Grünig, Swift SC 95, 16, 23'08,14"; 3. Chuard, Swift SC 97, 16, 23'09,13"; 4. Böhlen, Swift SC 96, 16, 23'10,45"; 5. Hasler, Swift SC 97, 16, 23'11,66".

Course 2 (10): 1. Chuard, Swift SC 97, 16, 23'10,59" (163,614 km/h); 2. Mathis, Swift SC 98, 16, 23'11,34"; 3. Böhlen, Swift SC 96, 16,

23'11,50"; 4. Hasler, Swift SC 97, 16, 23'13,80"; 5. Grünig, Swift SC 95, 16, 23'13,81".

**Formule Ford 1600**  
Course 1 (9): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 16, 24'22,02" (155,620 km/h); 2. Oreskovic, Foster AF 89, 15, 23'14,02"; 3. Micheloud, VD RF 92, 15, 23'16,70"; 4. Mathey, VD RF 90, 15, 23'17,25"; 5. Beyerler, VD RF 91, 15, 23'51,54".

Course 2 (9): 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 16, 24'16,65" (156,194 km/h); 2. Beyerler, VD RF 91, 16, 24'42,37"; 3. Kistler, VD RF 90, 15, 24'14,95"; 5. Beisel (D), VD RF 81, 15, 24'38,14".

**Coupe Saxo**  
Course 1 (17): 1. Piccinato, 16, 26'48,54" (141,445 km/h); 2. Meier, 16, 26'50,94"; 3. Henry (F), 16, 26'54,44"; 4. Vogelé, 16, 26'54,67"; 5. Spiess, 16, 26'55,96"; 6. Guyon, 16, 26'58,93"; 7. Hedinger M., 16, 26'58,94"; 8. Aeschlimann, 16, 26'57,77".

Course 2 (17): 1. Aeschlimann, 16, 26'54,33" (140,938 km/h); 2. Piccinato, 16, 28'54,91"; 3. Vogelé, 16, 27'00,15"; 4. Meier, 16, 27'01,53"; 5. Spiess, 16, 27'02,12"; 6. Henry (F), 16, 27'02,80"; 7. Hedinger M., 16, 27'08,45"; 8. Zariello, 16, 27'08,62"; 9. Guyon, 16, 27'08,63"; 10. Balif, 16, 27'08,75" (tous sur Citroën-Saxo-Cup).

**Coupe Mégane (17)**  
1. Hadorn D., 15, 24'13,69" (146,73 km/h); 2. Favre, 15, 24'14,25"; 3. Kamm E., 15, 24'17,49"; 4. Maerki, 15, 24'29,00"; 5. Wicki, 15, 24'29,56"; 6. Luyet, 15, 24'34,09".

## FORMULE D'AVENIR

Dans sa morosité actuelle, victime d'une désertion qui pourrait le conduire à sa perte, le championnat suisse automobile doit trouver rapidement des solutions au problème. L'avenir pourrait passer par un nouveau type de formule monotype très bon marché, du style de la formule France de nos voisins de l'Hexagone. Présente à Dijon, une voiture structurellement semblable à la formule France s'offrait aux regards des participants et des membres de la commission sportive de l'ACS. Répandant au nom de «Radical Clubsport 1100», la machine a des allures de sport-prototype et sous sa carrosserie se cache un rustique et solide châssis tubulaire propulsé par un moteur de moto de 1100 cm<sup>3</sup>. Développant 147 ch pour un poids de 420 kilos, l'engin dispose d'une boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports et s'offre le luxe d'enrouler un tour de piste en 1'27", soit une excellente moyenne de plus de 160 km/h au tour.

G. V.