

Hockenheim à l'heure des pigistes

DER EN CIRCUIT Arrivé à la mi-temps, le championnat suisse de vitesse ne s'est pas endormi sur ses lauriers. Vérification faite en F3 et en supertourisme...

GÉRARD VALLAT

Accaparé par ses études, l'Argovien Michel Frey, ancien - bon - animateur de la formule Ford, n'a consacré que très peu de temps à la compétition en 1998 et ses piges de Dijon et Hockenheim en F3 se sont soldées par autant de 2es places derrière l'inamovible Jo Zeller. Quant à «Nikko», champion suisse de supertourisme 1996, il avait mis un terme provisoire à son engagement sportif après l'exercice 1997 qu'il terminait au 2e rang derrière Johnny Hauser.

Ne pouvant résister à l'opportunité offerte par la mise sur la touche de Norbert Zehnder, blessé à Charade, «Nikko» a pris le volant de la Peugeot 405 du team Wittwer. Acteur d'un épisode pimenté l'opposant à Johnny Hauser sur cette même piste l'année dernière - alors qu'il pilotait une Toyota Carina -, l'Alémannique s'est senti appelé aux commandes de la machine de son ancien rival.

Présent à Hockenheim, l'Allemand Marco Bromberger pilotait l'Opel Vectra engagée habituellement dans le championnat «STW» de son pays. Au volant de cette machine plus récente, donc plus performante que celle de ses adversaires suisses, Bromberger signait la pole position. Malgré une belle opposition de Daniel Josserson qui obtenait le meilleur temps de la 1re séance d'essais. Un peu en retrait, «Nikko» semblait pour sa part connaître un peu de difficultés à cerner les limites de sa Peugeot 405. Il se contentait dès lors du 5e chrono, tandis que Carlo Lusser, Daniel Josserson et Pierre Hirschi talonnaient le «poleman».

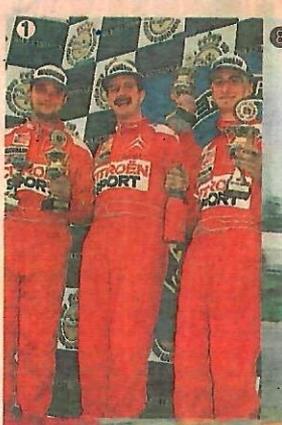
EN COURSE, Bromberger s'envolait vers une victoire facile que ses adversaires helvétiques ne lui contestaient jamais. Entre eux, nos compatriotes se livraient à une lutte de toute beauté pour la 2e place à laquelle s'accrochait fièrement Carlo Lusser, le nouveau champion suisse. Parti prudemment, «Nikko» retrouvait ra-

pidement toutes ses sensations et dépassait successivement les Opel de Josserson et Hirschi pour s'installer dans le sillage de la Toyota Carina de Lusser. Mettant sous pression son adversaire, «Nikko» voyait s'ouvrir les portes de la 2e place lorsque Lusser manqua un freinage et partait tout droit au virage du raccourcement. Profitant de l'occasion, Hirschi et Josserson s'engouffraient également dans la brèche et terminaient dans cet ordre. 2e, mais vainqueur virtuel si l'on fait abstraction de Bromberger, «Nikko» annonçait d'ores et déjà sa présence à Anzère.

IL N'A ROULÉ qu'en deux occasions au volant de la Dallara 393-Fiat, mais il s'est immédiatement mis en position d'inquiéter Jo Zeller. Très performant, Michel Frey amène incontestablement un sang neuf à cette F3 qui en a bien besoin. Ramant désespérément derrière Jo Zeller, le peloton avait besoin d'une nouvelle tête d'affiche. Il l'a trouvée avec Frey qui annonçait à Hockenheim son implication régulière en championnat la saison prochaine.

Signant le 2e temps des essais devant Ruettimann, Doebeli, Debrunner et Keller, Michel Frey occupait cette même position au fil des 18 tours de la course pendant lesquels il ne concédait que 10 secondes à Zeller. Derrière le duo de tête, l'explication tournait à l'avantage de Markus Doebeli qui se hissait sur la 3e marche du podium pendant que Kurt Keller, 6e, s'octroyait la 1re place du classement B devant Thomas Stingelin.

Disputant leur course en même temps que les F3, les pilotes de F3000 saluaient à la victoire de Philippe Piaget, qui signait le meilleur temps du jour en imposant sa Ralt face à la Lola de Kessler. Enchaînant à la F3, les monoplaces de formule Ford faisaient leur entrée en piste après que Hans Gruenig eut signé le meilleur chrono des essais. Désormais champion, Philipp Mathis avait renoncé à se déplacer, laissant le champ libre à ses concurrents. Vainqueur à Dijon,



BELLES BAGARRES Hedinger, Spiess et Eggenberger sur le podium de la Saxo. Chuard superbe en formule Ford. De même que Steiner en Euroserie. Belle résistance de Frey en F3. Ritz solide leader de la Coupe Mégane. Laurent Luyet, l'homme qui monte. Lusser/Nikko un champion suisse peut en cacher un autre.

le Vaudois Philippe Chuard était l'auteur du 2e temps devant Urs Boehlen. Très incisif en fin de course, Chuard remportait la victoire devant Gruenig et Boehlen. En formule Ford 1600, c'est Leo Kistler qui s'est assuré la victoire, tandis que le leader de la série, David Genoud, se contentait de la 5e place finale.

TOUJOURS INTÉRESSANT, le championnat Euroserie réservé aux voitures du groupe CN regroupait une vingtaine de voitures engagées par des pilotes autrichiens, allemands et suisses. Dans cette discipline, le patron est Suisse, et il se nomme Heinz Steiner. Le pilote d'Oberdiessbach a infligé une terrible leçon à des adversaires qui n'ont été que trois à

terminer dans le même tour que le vainqueur. Maîtrisant sa Martini-BMW avec brio, Steiner a évolué tel un matador dans l'arène de Hockenheim. 2e, Martin Krisam a vécu sous la pression de Karl Fichslin avant que ce dernier ne commette une faute et laisse le passage à Rainer Fink. En division 2, celle des moteurs à 2 soupapes par cylindre, c'est Fredy Kueng qui a imposé son Argo à celle de Ludwig Gerhard.

Après les prototypes, ce sont les voitures de la catégorie Inter-swiss qui exécutaient leur prestation sous la direction de Reto Meisel. Une nouvelle fois le plus rapide des essais, l'athlétique Meisel accomplissait un parcours sans faute au volant de son Opel Kadett, collant un tour à tout le

monde, à l'exception d'Ehrbar et de Winkler qui évoluent malgré tout sur une autre planète que le vainqueur. A relever la bonne prestation de Marc Roth et sa Toyota Corolla dans la classe 1600 qu'il a remportée devant l'Allemand Jürgen Falk. En 1400 cm³, c'est Christian Gerber qui s'est imposé à Edi Kamm, tous deux sur VW Polo tandis que Martin Schenk remportait la division des autos de plus de 2 litres, alors que c'est Nicolas Buehrer qui montait sur la plus haute marche du podium des plus de 3 litres.

SUR LE PETIT TRACÉ de Hockenheim, les pilotes de berlines s'en donnent à cœur joie, plus particulièrement ceux des coupes Citroën Saxo et Renault Mégane.

Disposant tous de machines aux performances identiques, les pilotes de coupe évoluent dans une fourchette de temps extrêmement serrée et les courses sont souvent très indécises. Le week-end dernier n'a pas fait exception à la règle et les amateurs de la Coupe Saxo avaient deux rendez-vous à leur agenda. Selon le règlement, le meilleur temps des trois séances d'essais détermine la position de chacun sur chacune des courses du «meetings» et c'est à Erwin Spiess que revenaient les honneurs de la pole position.

Auteur du 2e temps de ces essais, Mario Meier allait être le héros malheureux de Hockenheim.

SUITE À LA PAGE 23

TOUS LES CLASSEMENTS

Rang / pilote / voiture / tours / temps

Groupe N jusqu'à 1400 cm³ (participants: 8)
1. Streiff, Suzuki Swift GTI, 17, 24'13,11" (111,103 km/h); 2. Bichsel, 17, 24'14,97" 3. Gurtner, 17, 24'42,79" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

1401-1600 cm³ (3)
1. Woodli, Peugeot 106 16V, 18, 22'45,24" (117,739 km/h); 2. Lüthi W., Peugeot 106 16V, 18, 25'00,17".

1601-2000 cm³ (7)
1. Omilini, Opel Astra GSI, 18, 24'11,87" (117,739 km/h); 2. Landolt, Opel Astra GSI, 18, 24'25,23"; 3. Hedinger, Peugeot 306 GTI, 18, 24'34,67".

plus de 3000 cm³ (2)
1. Hediger, Toyota Calica Tu., 18, 24'09,97" (117,894 km/h).

Groupe A
1401-1600 cm³ (3)
1. Brechtli, Honda Civic VTi, 16, 21'36,64" (117,187 km/h).

Groupe B
3501-4000 cm³ (1)
1. König, Porsche Carrera RS, 17, 21'00,33 (126,098 km/h).

Supertourisme (8)
1. Bromberger, Opel Vectra, 18, 20'59,91" (135,678 km/h); 2. «Nikko», Peugeot 405, 18, 21'13,72"; 3. Hirschi, Opel Vectra, 18, 21'26,4; Josserson D., Opel Vectra, 18, 21'26,08".

Groupe GT2 (2)
1. Truninger, Porsche 911 GT2, 18, 21'09,22" (134,683 km/h).

Interwlass jusqu'à 1400 (4)
1. Gerber, VW Polo, 17, 22'32,34" (119,382 km/h); 2. Meier, Proscche 911 RSR, 17, 21'13,27".

1401-1600 (8)
1. Roth, Toyota Corolla, 18, 22'40,42" (125,654 km/h).

1601-2000 cm³ (18)
1. Meisel, Opel Kadett C, 18, 21'55,36" (129,959 km/h); 2. Ehrbar, Opel Kadett C, 18, 22'44,85"; 3. Winkler, Opel Kadett C, 18, 23'05,87"; 4. Kissling, Opel Kadett GTE, 17, 22'26,35"; 5. Stadler, Renault Clio Cup, 16, 22'01,43".

2001-3000 cm³ (5)
1. Schenk, Opel Comodore, 17, 20'59,74" (128,158 km/h); 2. Kammermann, Alfa Romeo GTV 6, 16, 21'03,99".

plus de 3000 cm³ (4)
1. Bühler, BMW M1, 18, 21'29,49" (132,566 km/h); 2. Meier, Proscche 911 RSR, 17, 21'13,27".

CN/Euroserie Division I (11)
1. Steiner, Martini MK 77/4V, 19, 20'29,64" (146,741 km/h); 2. Kriemer, Argo Alfa CN/2V, 20'34,43"; 3. Fink, PRC BMW, 19, 21'15,95"; 4. Fichslin, Martini Alfa CN/4, 19, 21'16,24".

Division II (7)
1. Küng, Argo JM21 Alfa/2V, 18, 21'18,73" (133,681 km/h); 2. Kriemer, Argo Alfa CN/2V, 18, 21'20,17"; 3. Geiser, Lucchini Alfa 2V, 18, 21'25,34".

Division IV (1)
1. Ehart, PRC Mugen, 18, 20'38,72" (137,999 km/h).

Groupe CX-C3 (1)
1601-2000 cm³
1. Huber, Lola T 298, 18, 20'30,12" (138,964).

plus de 3000 cm³ (3)
1. Bross, Spica, 18, 20'25,41" (139,498 km/h); 2. Sacher, Argo JM 21, 18, 21'13,46".

Groupe CN (5)
1. Pfy, Debora Alfa C393, 18, 21'29,48" (128,158 km/h); 2. Bauer, Tiga SC 81, 17, 20'42,34".

Formule S (20)
1. Zeller, Dallara 394 Opel, 18, 19'07,01" (149,033 km/h); 2. Frey, Dallara 393 Fiat, 18, 19'17,37"; 3. Döbeli, Ralt 93C Alfa, 18, 19'17,63"; 4. Keller, Dallara Seymaz 92, 18, 19'33,54"; 5. Debrunner, Dallara 393 Opel, 18, 19'42,75".

Formule S (cat. B) (14)
1. Keller, Dallara Seymaz 92, 18, 19'33,54" (145,664 km/h); 2. Bachofen, Ralt RT 36 Alfa, 18, 19'50,39"; 3. Huber, Ralt RT 35 Alfa, 18, 19'50,87"; 4. Kölliker, Dallara Opel, 18, 19'56,60"; 5. Baeriswyl, Dallara 392 Alfa, 17, 19'15,10".

Formule 3000 (3)
1. Piaget, Ralt March RT 24, 18, 19'05,28" (149,258 km/h); 2. Kessler, Loal Mader F3000, 18, 19'27,02".

Formule libre 2000 (1)
1. Eigenmann, Ralt RT 34, 18, 21'48,77" (130,613 km/h).

Formule Ford 1800 Zetec (6)
1. Chuard, Swift SC 97, 18, 20'33,77" (1368,553 km/h); 2. Grünig, Swift SC 95, 18, 20'39,16"; 3. Böhlen, Swift SC 962, 18, 20'40,97".

Formule Ford Cup 1600 (11)
1. Kistler, Van Diemen RF 90, 18, 21'35,43" (131,958 km/h); 2. Bayeler, Van Diemen RF 91, 18, 21'35,55"; 3. Oreskovic, FASTER AF 89, 18, 21'43,82".

Renault Mégane Elf (15)
1. Ritz, 18, 22'54,53" (124,364 km/h); 2. Hadorn, 18, 23'01,56"; 3. Wickl, 18, 23'07,89"; 4. Luyet, 18, 23'09,88"; 5. Kamm, 18, 23'10,32"; 6. Jäggi, 18, 23'22,59"; 7. Bahler, 18, 23'22,99".

Citroën Saxo Coupe
Course 1 (15): 1. Spiess, Citroën Saxo-Cup, 18, 23'55,65" (119,070 km/h); 2. Hedinger, 18, 23'59,17"; 3. Eggenberger, 18, 23'59,17"; 4. Piccinato, 18, 24'07,25"; 5. Guyon, 18, 24'08,40"; 6. Baillif, 18, 24'09,34"; 7. Zariello, 18, 24'12,20".

Course 2 (16): 1. Hedinger, 18, 23'42,51" (120,170 km/h); 2. Piccinato, 18, 23'43,05"; 3. Spiess, 18, 23'43,38"; 4. Guyon, 18, 23'46,17"; 5. Gex, 18, 23'49,65"; 6. Eggenberger, 18, 23'56,08"; 7. Aeschlimann, 18, 24'01,80".

En bagarre avec Spiess, Piccinato et Hedinger pour la victoire lors de la 1re course, le malheureux Meier perdait le contrôle de sa Saxo sur l'huile de la boîte de vitesses de Frederic Gex. Déjà «victime» de Gex, Roberto Zuercher avait abandonné sa Saxo en bordure de piste lorsque Meier encastrait la sienne dedans. Débarassés de Meier, Spiess et Eggenberger montaient sur le podium devant Giulian Piccinato et l'étonnant Jean-Luc Guyon.

Travaillant une partie de la nuit pour réparer sa voiture, Ma-

rio Meier répondait présent au départ de la 2e course et se permettait même de mener la course durant une dizaine de tours devant Spiess, Piccinato et Hedinger. Hélas pour le malheureux Meier, son embrayage rendait les armes et il devait laisser ses adversaires le dépasser les uns après les autres. Finalement, c'est Matthias Hedinger qui parvenait à dicter sa loi à Piccinato et Spiess. 2e et 4e, Piccinato occupe maintenant la tête du classement provisoire devant Erwin Spiess.

MALCHANCEUX À LÉDENON ET DIJON, le Neuchâtelois Martial Ritz a renoué avec la victoire à

Hockenheim en Coupe Mégane. Plus rapide des essais, Ritz était débordé au départ de la course par Thomas Luethi et Daniel Hadorrn qui allaient rapidement devoir s'incliner devant les assauts de Ritz. Revenu en tête, le Neuchâtelois pouvait contrôler Luethi dans son rétroviseur jusqu'à ce que le pilote de Schlieren commette une erreur qui le rejetait en fond de classement. Daniel Hadorrn se calait dans le sillage de la Mégane de tête, devant Robert Wicki et Laurent Luyet. En remportant une nouvelle victoire, Martial Ritz a repris le commandement de la coupe devant Edy Kamm.

Pour conclure avec ce week-end d'Hockenheim, n'oublions pas de relever la nouvelle victoire d'Evelyn Streiff (Suzuki Swift) en groupe N 1400, devant Georg Bichsel et Christoph Gurtner tous deux sur Peugeot 106. En 1600, c'est Beat Woodtli qui a remporté la victoire au volant d'une Peugeot 106 tandis que Silvan Omlin imposait son Opel Astra à celle de Franz Landolt en 2 litres.

Vainqueur du groupe N, René Hediger est au volant d'une Toyota Celica 3 litres. Prochain rendez-vous du championnat Suisse les 25 et 26 juillet prochains à Anzère.