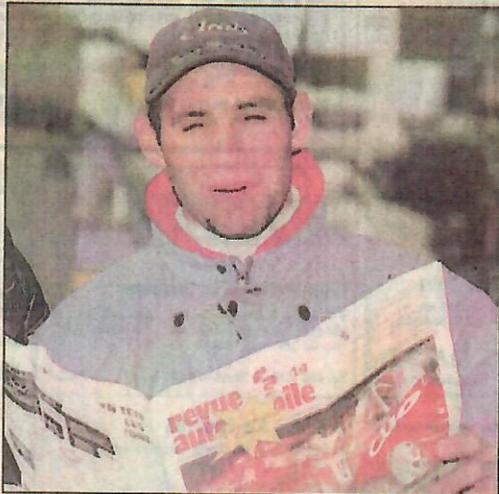


Championnat suisse à Dijon: Hauser-Nikko (2-0)

Après trois victoires en course de côte l'an dernier, le pilote de la Peugeot 405 a fêté son arrivée «officielle» en supertourisme 97 par deux nouveaux succès

GÉRARD VALLAT



Pour Hauser, l'heure est encore à la détente... (Froidevaux)



Johnny Hauser (Peugeot 405) n'a pas laissé l'ombre d'une chance à Kobelt, alias Nikko (Toyota Carina), le champion suisse sortant. (Sinzig)

Derrière Johnny Hauser, Edy Kobelt, alias Nikko, s'est battu sans jamais baisser les bras durant les deux épreuves de la réunion bourguignonne. Effectuant chaque tour de course comme s'il était en «qualif», l'Alémannique avait pourtant sorti le grand jeu. Très chaude, cette lutte passionnante détournait l'attention du spectateur qui n'avait pas le temps d'apprécier à sa juste valeur le parcours du Vaudois Daniel Josserson. Débutant en supertourisme, le garagiste de Begnins revenait à la compétition après une pause de deux ans. Nouveau propriétaire d'une Opel Vectra (ex-Hirschi), Josserson décrochait deux tickets de deuxième ligne à l'issue des essais qu'il bouclait au 3e rang. Auteur d'un temps de 1'27"79, le pilote Opel ne laissait aucun espoir à Lukas Ryf, le nouvel équipier de Nikko.

Limpides, les deux courses de Josserson se résument à son propre commentaire: «Je ne pouvais pas espérer mieux pour ma première sortie.» Heureux égale-

ment, Johnny Hauser oubliait l'espace de quelques heures que sa vraie place serait dans un grand championnat de tourisme et bouclait son devoir helvétique en vrai pro: «Nous avons connu énormément d'ennuis avec la voiture tout au long de la semaine. Jusqu'au départ de la première course, il était impossible de faire deux tours de suite sans coupures moteur. Les mécaniciens ont tout changé, faisceau électrique, réservoir, moteur, dans la nuit de vendredi, cela n'a rien changé. Finalement, le problème se situait au niveau de l'injection. Ils l'ont dé-

couvert une demi-heure avant le départ de la course. Malheureusement, nous n'avons pas pu travailler sur le châssis et j'ai bouclé mes deux courses avec une tenue de route catastrophique. Nous avons certes gagné les deux courses, mais pas le championnat. Il sera long et nous avons du pain sur la planche!»

Formule Ford: Chuard 2e

Participant irrégulièrement au championnat, principalement pour des raisons financières, Philippe Chuard avait déjà démontré certaines qualités l'année dernière, mais il peinait à concrétiser par un résultat. C'est désormais chose faite depuis Dijon où il s'est classé 2e de la première des deux courses de formule Ford. Évolué au sein de sa propre structure, Chuard ne bénéficie pas de l'encadrement professionnel des pilotes du team Jenzer, et encore moins de l'expérience d'un Christoph Zehnder. Ce genre de handicap se paie comptant: «J'ai des

problèmes au niveau de la gestion de mes pneus neufs. D'abord parce que je n'ai pas les moyens d'en passer beaucoup. De ce fait, je n'exploite pas la gomme au bon moment et j'ai de la peine à faire mieux que 5e ou 6e aux essais. En course, cela va mieux. La preuve, j'ai amélioré mon meilleur temps de 4 dixièmes.»

Bénéficiant des bévues de Buzenli et Frey, les nouveaux «Jenzer boys» partis en tête à queue, Philippe Chuard saisissait l'occasion pour monter sur le podium entre Christoph Zehnder et Philipp Mathis. Vainqueur des deux courses du week-end, Chris-

toph Zehnder n'aura pas à vaincre l'opposition habituelle des pilotes du team Jenzer cette saison. Concentré sur le championnat de France de formule Ford, Andreas Jenzer a délégué son équipe suisse à Walter Kupferschmid qui engage Martin Buzenli et Michel Frey. Transfuge de Tschanz-Mygale, Frey a de belles prédispositions et l'encadrement sera déterminant pour la suite de sa saison. Quant à Buzenli, sera-t-il capable de surmonter l'obstacle Zehnder? Bénéficiant certainement d'un avantage psychologique, Zehnder a remporté haut la main les deux courses.

«Briffés» par Kupferschmid, Buzenli et Frey ont terminé 2e et 3e de la seconde course, mais c'est Chuard qui a fait cadeau de la troisième marche à Michel Frey: «Je suis parti tout seul en tête à queue alors que je tenais la 3e place!» A souligner encore la victoire de Harry Franz en formule Ford 1600 et l'arrivée d'une femme dans cette discipline. Dé-

butante, Daniela Schafer est Fribourgeoise et pour sa première apparition, elle s'est classée 5e des essais et de la course.

F3: la balade du champion

Débarassé de ses rêves de titre et des tourments qui les accompagnent - depuis que la couronne 1996 est sur sa bibliothèque -, Norbert Zehnder a abordé sa saison garni d'un sourire que nous ne lui devinons même pas. Olympien des essais à l'arrivée de la course, le roi Norbert a laissé Jo Zeller et Paolo Laghi se déchirer

pour la deuxième marche de son podium. Appréhendant la piste de Dijon, le Tessinois Laghi est toujours resté «en dedans»: «J'ai de très gros problèmes avec cette piste, notamment avec la courbe de Pouas que j'aborde en levant un peu trop le pied. Cela me coûte 200 tr/min. Que je traîne jusqu'au bout de la ligne droite!»

Dans l'incapacité de combler son handicap, Laghi ouvrait la porte à Andreas Baehler qui signait un surprenant 3e temps à l'issue de la première manche d'essais. Dopé par sa performance, Baehler s'offrait le luxe de ne pas effectuer la seconde séance. Grille figée, Laghi s'élançait de la 4e position mais du côté intérieur de la piste, celui qui conditionne l'entrée de la première courbe. Parti comme un missile, Laghi s'empara rapidement de la 2e place au détriment de Jo Zeller, qui lui donna le change tout au long des 15 tours de course. Loin devant, Zehnder observait le chassé-croisé de ses rivaux en bêtonnant sa victoire.

Profitant du handicap de Laghi, Zeller observait où se situait le point faible de son adversaire pour en profiter sur la ligne droite avec une meilleure vitesse de pointe. 3e, Paolo Laghi était visiblement déçu, d'autant que Dijon accueillera encore les F3 en juin prochain. Effacé en course, Andreas Baehler terminait sa course à la 4e place, à plus de 15 secondes des hommes de tête. Relevons la victoire de Mathias Denger dans le cadre du championnat B et la 4e place du seul Romand de la F3, Patrick Saegesser.

Baudet et Grosjean en évidence

Depuis la création de l'Eurosérie, les plateaux de groupe CN font le plein et parmi les 25 voitures alignées sur la grille de départ, l'Ocella de Pierre-Alain Baudet et la Debora de Christian Grosjean figuraient aux avant-postes. Également engagé dans cette catégorie CN, un troisième Romand, le Valaisan Yann Pilonel, n'a pas pu défendre ses chances par la faute d'un moteur cassé lors des essais. 5e et 6e des essais, les Romands partaient pour se tirer une «superbe bourre». Hélas, un accrochage sur la ligne de départ força le directeur de course à sortir le drapeau rouge.

Un second départ était donné et si tout se passait bien pour Baudet, Grosjean faisait les frais, par embrayage interposé, de cette nouvelle procédure: «L'embrayage avait déjà pas mal de départs au compteur, le dernier lui a été fatal!» En rade au bord de la piste, Grosjean repartait derrière

Coupes pleines de promesses!

Avec plus de 25 voitures annoncées en Coupe Renault et une vingtaine en Citroën, la prochaine manche du championnat suisse à Varano est attendue avec impatience. Les quelques pilotes des deux marques à avoir fait le déplacement de Dijon nous ont donné un petit aperçu de ce que sera cette saison de coupes. Revenu à ses premières amours, Daniel Hadorn s'est imposé devant Martin Ritz et Bruno Jaeggi dans la course des Renault qui a vu une dizaine de Mégane en piste. Chez Citroën, le petit nouveau Giuliano Piccinato, roi du groupe N 1300, s'est incliné face à Roger Voegeli, tan-

dis que Mario Meier prenait la 3e place.

Malheureusement, cet engagement pour les coupes de marques s'est fait au détriment du groupe N, notamment, qui a vu ses effectifs réduits à Dijon. Dans la petite classe des 1300 cm³, c'est Bichsel, sur Peugeot 106, qui a remporté la course, devant Rudolf Aeschlimann, également sur Peugeot, et Evelyn Streiff (Suzuki Swift). Vainqueur du jour en groupe N, Werner Wermelinger (Opel Astra GSi) a battu Balz Kamm (Toyota Celica) et Markus Furrer (Opel Astra GSi).

G. V.

tout le peloton et, au prix d'un bel effort, remontait jusqu'à la 8e place au général. 2e du classement suisse, Baudet était devancé par Charly Fischlin et Grosjean pointait en 4e position derrière ces deux hommes. Au classement général Eurosérie, c'est Martin Krsiam qui s'est imposé face à Charly Fischlin et Rainer Fink.

Également fourni, le championnat Interswiss regroupait 39 voitures au départ de la course. Mais parfois, la quantité n'égalait pas forcément la qualité et le mélange de tant de classes de cylindres différentes n'est pas facile à gérer. Parti de la première ligne de départ aux côtés de Reto Meisel, François Masot, aux commandes de son Opel Kadett «new look», ratait son départ et se retrouvait derrière Brügger avant d'aborder la cuvette. Nourrissant d'autres ambitions que celle de la 3e place, le Gènevois débordait l'Ascona de l'Alémannique un peu généreusement et partait dans un large travers. Arrêté au milieu de la piste, le pilote de la Kadett n'avait qu'à attendre que tout le peloton ait passé pour repartir. Hélas, une VW Polo venue du fond de la grille ne pouvait éviter l'impact et pulvérisait littéralement l'Opel. Débarassé de ses pour-

suits, Reto Meisel n'avait plus qu'à s'en aller cueillir les points de la victoire, performance qu'il rééditait le lendemain à l'occasion de la seconde course du groupe Interswiss. Relevons également la jolie 3e place de Paul Favre, lors de la première course, au volant de sa BMW M3.



Daniela Schafer: un nouveau visage en formule Ford. (Vallat)

Résultats

Rang/pilote/voiture/course/temps

Groupes N jusqu'à 1300 cm³ (participants: 10)

1. Bichsel, 15, 28'57,93" (131,635 km/h)
2. Aeschlimann, 15, 27'04,99" (les deux sur Peugeot 106 Rallye); 3. Streiff, Suzuki Swift GTI, 15, 27'08,71"

1301-2000 cm³ (10)

1. Wermelinger, Opel Astra GSi, 15, 28'21,22" (140,216 km/h); 2. Kamm B, Toyota Celica 2.0, 15, 28'33,68"

Supertourisme

1. Hauser, Peugeot 405, 15, 22'01,82" (161,356 km/h); 2. «Nikko», Toyota Carina E, 15, 22'02,73"; 3. Josserson, 15, 22'21,76"; 4. Wäfler P., 15, 22'51,28" (les deux sur Opel Vectra); 5. Ryf, Toyota Carina E, 15, 22'53,71"
2. Hauser, Peugeot 405, 15, 21'59,27" (161,880 km/h); 2. «Nikko», Toyota Carina E, 15, 22'00,18"; 3. Josserson, Opel Vectra, 15, 22'34,12"; 4. Ryf, Toyota Carina E, 15, 22'39,58"; 5. Wäfler P., Opel Vectra, 15, 22'03,55"

Groupes A (toutes classes confondues)

1. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 15, 23'31,68" (161,100 km/h)
2. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 14, 21'37,48" (160,081 km/h)

Interswiss jusqu'à 1300 cm³

1. Messner D., Triumph Spitfire, 11, 23'28,18" (111,093 km/h)
2. Sann, Triumph Spitfire, 12, 23'07,67" (122,969 km/h)

1301-1600 cm³

1. Zbinden, 15, 23'34,54" (160,791 km/h); 2. Roth, 15, 24'14,87" (les deux sur Toyota Corolla)

2. (12): 1. Roth, Toyota Corolla, 15, 24'04,67" (147,648 km/h); 2. Hadorn R., 15, 24'21,24"; 3. Fäglin, 14, 23'07,77" (les deux sur Alfa Romeo Sprint)

1601-2000 cm³

1. (11): 1. Meisel, Opel Kadett C/GTE, 15, 23'21,06" (162,242 km/h); 2. Ehrbar, Opel Kadett C, 15, 24'23,83"

2. (10): 1. Meisel, Opel Kadett C/GTE, 15, 23'07,52" (163,728 km/h); 2. Ehrbar, Opel Kadett C, 15, 24'32,01"

2001-2500 cm³

1. (12): 1. Brügger, Opel Ascona 400, 15, 23'28,68" (151,399 km/h); 2. Favre, BMW M3, 15, 23'32,95"; 3. Bärring, BMW 325i, 15, 24'19,68"

2. (13): 1. Brügger, Opel Ascona 400, 15, 23'41,44" (144,960 km/h); 2. Bärring, BMW 325i, 14, 23'46,74"

2501-3000 cm³

1. (5): 1. Schenk, Opel Commodore, 14, 22'12,02" (149,457 km/h)

2. (5): 1. Schenk, Opel Commodore, 14, 21'41,95" (149,577 km/h)

Plus de 3000 cm³

1. (2): 1. Bühner, BMW M1, 15, 22'59,85" (156,854 km/h); 2. Calderari M., Porsche 911 RSR, 15, 22'41,81"

2. (2): 1. Bühner, BMW M1, 15, 22'08,58" (157,118 km/h); 2. Calderari M., Porsche 911 RSR, 15, 22'16,00"

Formule 3 (17)

1. Zehnder N., 15, 19'21,93" (183,574 km/h); 2. Zeller, 15, 19'28,19" (les deux sur

Dallara 394-Opel); 3. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 15, 19'24,12"; 4. Bähler A., Dallara 393-Fiat, 15, 19'42,55"; 5. Debrunner, Dallara 393-Opel, 15, 19'53,84"

Formule 3 (est. B) (11)

1. Dangar, Ralt RT36-Alfa Romeo, 15, 19'57,93" (178,067 km/h); 2. Strauß, Dallara 392-Alfa Romeo, 15, 19'58,55"; 3. Stuppelli, Ralt RT36-Alfa Romeo, 15, 20'17,55"

Formule 2000 (4)

1. Amweg, Lola T94/50-Ford Cosworth, 15, 18'53,21" (188,228 km/h); 2. Kessler, Lola-Ford-Cosworth, 15, 19'12,89"

Formule Ford 1600

1. (11): 1. Zehnder Chr. Van Diemen RF 95, 15, 21'16,63" (167,081 km/h); 2. Chuard, Swift SC 95, 15, 21'23,98"; 3. Mathis, Swift SC 94, 15, 21'25,86"; 4. Steiner M., Swift SC 95, 15, 21'34,54"; 5. Grünig, Swift SC 95, 15, 21'37,58"

2. (11): 1. Zehnder Chr. Van Diemen RF 95, 15, 21'15,44" (167,235 km/h); 2. Bünzli, Swift SC 97, 15, 21'18,71"; 3. Frey, Swift SC 97, 15, 21'33,99"; 4. Steiner M., Swift SC 95, 15, 21'35,91"; 5. Hillbrunner, Mygale SJ 95, 15, 21'35,16"; 6. Chuard, Swift SC 95, 15, 21'36,29"

Formule Ford 1800

1. (7): 1. Franz, Van Diemen RF 90, 14, 21'48,24" (152,162 km/h); 2. Staub, VD RF 90, 14, 21'51,97"

2. (7): Franz, Van Diemen RF 90, 14, 21'48,14" (152,219 km/h)

Saxo Cup (3)

1. Vögeli, 15, 25'23,92" (139,968 km/h); 2. Piccinato, 15, 25'25,52" (les deux sur Citroën Saxo Cup)

Mégane Cup (9)

1. Hadorn D., 15, 24'19,10" (146,186 km/h); 2. Ritz, 15, 24'23,83"; 3. Jäggi, 15, 24'35,51"; 4. Bähler E., 15, 24'36,37" (tous sur Renault Mégane Coupé)

Clio Cup (8)

1. Baumgartner, 15, 25'29,64" (139,700 km/h); 2. Bieri, 15, 25'30,54"; 3. Medina, 15, 25'36,57"; 4. Schori R., 15, 25'37,45" (tous sur Renault Clio 16V)

Polo Trophy

1. De Graaf, 14, 23'47,26" (139,484 km/h); 2. Jani, 14, 23'58,85"; 3. Dugrandpraz, 14, 24'46,58"; 4. Sambinelli, 14, 24'49,82" (tous sur VW Polo Trophy)

2. (8): 1. De Graaf, 14, 23'47,54" (139,457 km/h); 2. Jani, 14, 24'02,14"; 3. Egli, 14, 24'05,07"; 4. Piller, 14, 24'08,24" (tous sur VW Polo Trophy)

Sports 2000 (2)

1. Buesz B., Tigs SC 97B, 12, 20'02,69" (141,882 km/h)

Groupes C3 jusqu'à 2000 cm³ (2)

1. Kasperer (A), PRD Royale, 12, 19'43,05" (144,237 km/h)

Groupes C3 2001-2500 cm³ (2)

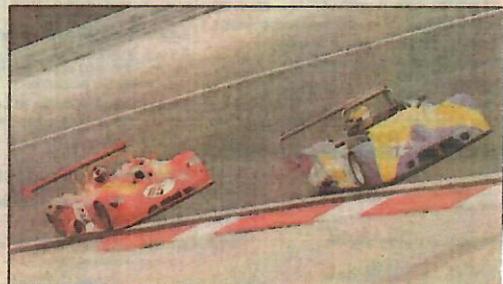
1. Krsiam (D), URD C 391, 14, 19'57,12" (166,299 km/h); 2. Huber, Lola T288, 14, 19'57,73"

Groupes CN/2 (13)

1. Fischlin, Martini Mk 66-Alfa Romeo, 14, 19'47,67" (178,541 km/h); 2. Baudet, Ocella-AR, 14, 19'41,78"; 3. Foresti, Argo-AR, 14, 20'01,72"

Groupes CN/4 (4)

1. Krsiam jun. (D), Ocella-BMW, 14, 18'43,36" (177,218 km/h)



Grosjean-Baudet: les ténors romands du groupe C. (Vallat)