

Hauser monte les marches quatre à quatre!

Sous le ciel gris et lourd de Lédenon crevé par quelques averses, les pilotes romands ont mis le feu à la garrigue en signant pole positions, podiums et victoires (5) au cours d'un meeting très animé

GÉRARD VALLAT



Kobel (Toyota Carina) n'a pas réussi à endiguer la marée Hauser (Peugeot 405). (Sinzig)



Farine s'est installé en patron de la Coupe Citroën Saxo. (Sinzig)

Chef de file de la délégation romande, Johnny Hauser a remporté, avec brio, son quatrième succès de la saison, tandis que le Jurassien Thierry Farine faisait une nouvelle démonstration de son talent en accrochant une seconde victoire à son tableau de chasse. En tournée d'adieu depuis deux ans, telle la Line Renault vaudoise, Pierre-Alain Baudet est reparti de Lédenon avec deux nouveaux trophées. Alignés sur la cheminée de sa cabane au Canada, ces coupes métalliques seront prêtées à l'évocation de bruyants souvenirs lors des longues soirées au coin du feu. Moins mélancoliques, les aventures de Jean-Claude Kamber et Martial Ritz alimenteront également les conversations de Café du Commerce pendant quelques jours encore...

Conscients des conséquences néfastes de leur rivalité en Coupe Mégane, les «voisins», Kamber et Ritz avaient signé un pacte de non-agression après Varano. Tellement proches - seulement 2 centièmes d'écart au terme d'essais qu'ils ont dominés - les frères ennemis étaient satisfaits du bon tour qu'ils venaient de jouer à leurs rivaux. Hélas, la belle histoire tourna court samedi à 15 h 10, lorsque Ritz, qui venait de rater le départ de la 1re course, perdait le bénéfice de sa pole et s'effrait en pâture à ses poursuivants. Les deux premières rondes étaient complètement folles.

Kamber navré!

Quatre hommes, Hadorn, «Mozart» (alias Roger Menghini), Kamber et Ritz s'échangeaient le commandement au fil des virages. Chaque freinage était prétexte à un dépassement et le dernier de Kamber projetait Martial Ritz hors de la piste. «Je ne comprends pas ce qui lui a pris. Ce freinage n'est pas appuyé et il a littéralement foncé dans ma voiture», commentait Ritz qui assistait impuissant à une nouvelle victoire de Daniel Hadorn, assortie de la 2e position de Kamber, qui avançait de peu Thomas Lüthi. S'expliquant sur sa manœuvre, Kamber était sincèrement navré: «La course était très dure, nous étions si proches les uns des autres. Je ne suis pas capable de percuter volontairement un adversaire. Ce qui est arrivé est entièrement de ma faute, mais accidentel. J'ai glissé sur la pédale de freins. Cela semble idiot, mais c'est la vérité. C'est vraiment trop bête, nous venions de faire la trappe Martial et moi!»

Accablé, le Jurassien n'était pas au bout de ses peines. L'apprenti, quelques minutes après le pesage des voitures, que sa Mégane affichait un poids inférieur de 5 kilos à la limite. Exclu de la course, Kamber voyait son 2e temps de la veille annulé, mais n'en prenait conscience qu'après le dernier essai du dimanche ma-

tin. «J'ai roulé sans chercher à faire un chrono, je croyais que mon temps de samedi tenait. Du coup, je suis 11e sur la grille cet après-midi». Kamber bouillonnait intérieurement, tout comme Ritz qui ne pouvait plus rien tirer de sa machine blessée. Tellement atteinte qu'elle ne permettait pas à Martial de boucler le tour de chauffe. Piste libre devant lui, Daniel Hadorn faisait une formalité de sa 4e victoire consécutive. La rage au ventre, Kamber semblait voler au-dessus du peloton des Mégane et remontait à la réguler de sa 11e place pour déloger des hommes de la trempe de Kamm, Lüthi, Wicki ou encore Menghini qui se faisait subtiliser la 2e position dans l'ultime tour de course. A nouveau 2e, Jean-Claude Kamber poussa un cri libérateur après qu'il eut pris connaissance du classement officiel.

Dieux du stade

Olympiens dans leur manière de mener leur course, Johnny Hauser et Thierry Farine ont néanmoins des personnalités totalement opposées. L'un affiche une assurance inébranlable cependant que l'autre laisse à peine percevoir le pilote sous une carapace de timidité. Thierry Farine s'est difficilement laissé convaincre par un ami de se lancer dans le bain de la Coupe Citroën. Vainqueur surprise à Varano, le petit Jurassien a survolé les débats provinciaux malgré une boîte de vitesses récalcitrante. Auteur de la pole position qu'il signait avec une faible avance sur Felix Brändle, Farine occupait la tête de la course de bout en bout sans jamais être inquiété.

Derrière, par contre, la lutte était intense et concernait d'autres Romands. 2e et 3e, Xavier Tornay et Toni Buemi étaient harcelés par le routinier Brändle qui commettait une erreur fatale. Optimiste dans le triple gauche, l'Alémannique sortait de la piste et percutait Tornay au passage. Heureusement, le Valaisain pouvait poursuivre sa route et montait sur la 2e marche du podium devant un étincelant Toni Buemi. Excellent 4e, le Nyonnais Pierre De Graaf a mené la vie dure à Buemi après avoir repoussé les assauts de Roger Vögeli. Signalons, pour être complet, l'excellente course d'Elvira Fehlmann, partie 10e et classée au 7e rang après avoir bataillé durement contre Hedinger et Piccinato.

Indétrônable roi du supertourisme, Johnny Hauser a gagné une nouvelle course après avoir donné un véritable régal de pilotage à Edy Kobel. Ralentis dès les essais par divers problèmes affectant sa Peugeot 405, Hauser ne pouvait faire mieux que le 2e temps derrière la Toyota Carina du champion en titre. Nouveau venu dans la discipline, pilotant également une Toyota, Carlo Lusser a réalisé un bon 3e chrono devant Lukas Ryf (Toyota) et Josselin (Opel Vectra). Présent, Hirschi ne bouclait pas un seul tour avec son Opel Vectra, en proie à des problèmes de moteur.

Disputés sur 20 tours, les courses étaient longues et c'est donc sans se précipiter que le pilote Peugeot a construit sa victoire. Bien parti de la pole position, Kobel, qui avait la 405 peinte dans ses rétroviseurs, a eu droit à toute la panoplie des intimidations et attaques possibles de la part d'un Hauser qui s'empara

du commandement au 8e tour pour ne plus le lâcher. N'y croyant visiblement plus, Kobel baissait la cadence et voyait son équipier Lukas Ryf revenir sur lui après que le champ eût été libéré par Lusser qui se retirait sur bris mécanique. Peu chanceux, Daniel Josselin n'a pas pu prendre le départ de la course par la faute d'un axe de fusée cassé.

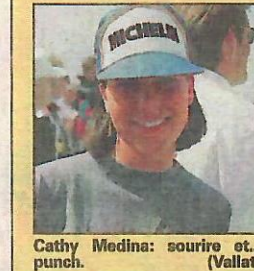
Pour conclure avec la rubrique «voitures fermées», soulignons la victoire en Interswiss de Paul Favre qui a mené sa BMW M3 sur la plus haute marche du podium après s'être défilé de la Kadette de Reto Meisel. Seul contestateur de Meisel, le dominateur en classe 2 litres, François Masot n'a pas pris part à la course, ayant cassé le moteur de son Opel aux essais. Victoire romande également en 1600, où Alexandre Luy a imposé sa Golf à celle de Bernard Rod. Extrêmement discrète et silencieuse, la course de groupe N a été remportée par Silvan Omilin, sur Opel Astra, tandis que c'est une dame qui s'est imposée

Mentions spéciales

Noyées dans la masse des 11 courses du week-end, certains pilotes inconnus et évoluant dans des catégories peu «médiatiques» font pourtant étalage de qualités. Dimanche dernier, il est apparu clairement que David Genoud, seul inscrit en formule Ford 1600 à Lédenon, avait un sacré coup de volant. D'ailleurs, ses passages «flat» à l'entrée du triple

gauche et son temps de qualification valaient toutes les théories.

Egalement en vue, la jeune (21 ans) Cathy Medina s'est distinguée au volant de sa Renault Clio «Boutiques» qu'elle a menée à une très belle 2e place après avoir livré une sacrée bataille à Christoph Stadler et Sébastien Buhlmann. G. V.



Cathy Medina: sourire et... punch. (Vallat)

grés les deux courses programmées, le spectacle fut d'une grande monotonie et seuls les assauts de Laghi sur Bähler nous évitaient l'endormissement.

Avec deux victoires successives, rajoutées à celles de Varano et Dijon, Norbert Zehnder semble se diriger vers un second titre qui ne devra rien au tapis vert. Egalement «light», la grille du groupe CN inaugurerait avec l'apparition de Yann Pilonel à la place de leader.

Les deux autres Romands engagés, Grosjean et Baudet, se situant aux 3e et 4e positions lors du baisser de drapeau. En vieux brisard, Pierre-Alain Baudet ralliait, par deux fois, la ligne d'arrivée en vainqueur, mais lors de la seconde course, Pilonel vendait chèrement sa peau: «J'ai la satisfaction d'avoir vu le drapeau à damier. Une satisfaction après de nombreux problèmes de Dijon et Varano. Maintenant la voiture marche, je vais faire quelques essais libres pour bien préparer la suite de la saison.»

Malgré les deux courses programmées, le spectacle fut d'une grande monotonie et seuls les assauts de Laghi sur Bähler nous évitaient l'endormissement.

Avec deux victoires successives, rajoutées à celles de Varano et Dijon, Norbert Zehnder semble se diriger vers un second titre qui ne devra rien au tapis vert. Egalement «light», la grille du groupe CN inaugurerait avec l'apparition de Yann Pilonel à la place de leader. Les deux autres Romands engagés, Grosjean et Baudet, se situant aux 3e et 4e positions lors du baisser de drapeau. En vieux brisard, Pierre-Alain Baudet ralliait, par deux fois, la ligne d'arrivée en vainqueur, mais lors de la seconde course, Pilonel vendait chèrement sa peau: «J'ai la satisfaction d'avoir vu le drapeau à damier. Une satisfaction après de nombreux problèmes de Dijon et Varano. Maintenant la voiture marche, je vais faire quelques essais libres pour bien préparer la suite de la saison.»

Résultats

Rang/pilote/volantours/temps

Groupe N jusqu'à 1300 cm³ (participants: 8)
1. Struff, 20, 30'09,19" (86,544 km/h); 2. Zürcher, 19, 37'12,72" (les deux sur Suzuki Swift GTI).

1601-2000 cm³ (8)
1. Omilin, Opel Astra GSI, 20, 37'10,20" (101,695 km/h); 2. Hedinger, B., Peugeot 306 GTI, 20, 37'38,38".

Groupe N-GT plus de 3000 cm³ (2)
1. «Pedro», Porsche 993 RS, 19, 32'10,82" (111,890 km/h).

Supertourisme (6)
1. Hauser, Peugeot 405, 20, 32'03,66" (117,900 km/h); 2. Kobel, 20, 32'26,27"; 3. Ryf, 20, 32'54,11" (les deux sur Toyota Carina E).

Groupe A plus de 3000 cm³ (2)
1. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 19, 32'07,82" (111,786 km/h).

Interswiss 1301-1600 cm³ (5)
1. Luy, 20, 34'56,84" (108,163 km/h); 2. Rod, 20, 34'57,20" (les deux sur VW Golf).

1601-2000 cm³ (7)
1. Meisel, Opel Kadett C/GTE, 20, 34'06,04" (110,848 km/h); 2. Ehrbar,

Opel Kadett C, 20, 35'24,76"; 3. Maurer, 18, 34'41,00"; 4. Andrey, 18, 35'42,24" (les deux sur Renault 5 GTI).

2001-2600 cm³ (9)
1. Favre, BMW M3, 20, 33'58,72" (111,246 km/h); 2. Leuenberger, Renault 11 Turbo, 19, 34'54,88".

2601-3000 cm³ (8)
1. Schenk, Opel Commodore, 20, 34'23,36" (109,918 km/h); 2. Scollia, 19, 35'04,11"; 3. Schmid U., 19, 35'41,14" (les deux sur Alfa Romeo 75-V6).

Sports 2000 (1)
Course 1: 1. Buess B., Tiga SC 87B, 15, 27'01,20" (104,922 km/h); 2. Buess B., Tiga SC 87B, 18, 31'31,93" (107,890 km/h).

Groupe CN (6)
Course 1: 1. Baudet, Osella PA 16-Alfa Romeo, 17, 28'44,10" (124,849 km/h); 2. Grosjean, Debra CN-AR-4V, 17, 28'51,72"; 3. Pilonel, Lucchini SP380-AR, 17, 28'56,51".

Course 2: 1. Baudet, Osella PA 16-Alfa Romeo, 20, 32'32,72" (124,861 km/h); 2. Pilonel, Lucchini SP380-AR, 20, 30'36,86"; 3. Grosjean, Debra CN-AR-4V, 20, 31'00,52".

Formule 3 (14)
Course 1: 1. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 20, 28'04,58" (134,633 km/h); 2. Zeller, Dallara 394-Opel, 20, 28'04,89"; 3.

Laghi, Dallara 394-Seymaz, 20, 28'22,20".

Course 2: 1. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 20, 28'19,71" (134,436 km/h); 2. Zeller, Dallara 394-Opel, 20, 28'27,02"; 3. Bähler A., Dallara 393-Fiat, 20, 28'42,85"; 4. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 20, 28'43,09".

Formule 3 (est. B) (8)
Course 1: 1. Strülli, Dallara 392-Alfa Romeo, 20, 28'23,84" (128,888 km/h); 2. Döbeli, Ralt RT 35-Alfa Romeo, 19, 28'32,73"; 3. Schaer, Dallara 392-Alfa Romeo, 19, 28'34,46"; 4. Piguet, Dallara 392-Alfa Romeo, 19, 28'41,79".

Course 2: 1. Strülli, Dallara 392-Alfa Romeo, 20, 28'28,12" (129,189 km/h); 2. Bachofen, Ralt RT 35-Alfa Romeo, 19, 28'33,15"; 3. Stingelin, Ralt RT 35-Alfa Romeo, 19, 28'40,19"; 4. Schaer, Dallara 392-Alfa Romeo, 19, 28'40,30".

Formule Ford 1600 (1)
Course 1: 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 16, 28'29,11" (114,177 km/h); 2. Genoud, Van Diemen RF 90, 19, 31'26,81" (114,084 km/h).

Formule V2000 (4)
Course 1: 1. Wäfler U., Ralt RT 32, 17, 26'05,83" (123,109 km/h); 2. Weibel, Martini Mk 58, 17, 26'20,86".

Course 2: 1. Weibel, Martini Mk 58, 20, 31'04,42" (121,846 km/h); 2. Wäfler U., Ralt RT 32, 20, 31'27,23".

Coupe Saxo (18)
1. Farino, 20, 36'26,68" (103,719 km/h); 2. Tornay, 20, 36'29,30"; 3. Buemi, 20, 36'30,20"; 4. De Graaf, 20, 36'30,58"; 5. Vögeli, 20, 36'51,29".

Coupe Mégane (21)
Course 1: 1. Hadorn D., 20, 35'05,02" (107,742 km/h); 2. Lüthi T., 20, 35'17,19"; 3. «Amadeus», 20, 35'20,89"; 4. «Joe Lima», 20, 35'21,58"; 5. Wicki, 20, 35'22,59"; 6. Schmid R., 20, 35'23,87"; 7. Trüssel, 20, 35'38,29"; 8. Bähler E., 20, 35'40,46"; 9. Jacquillard, 20, 35'40,74"; 10. Luyet, 20, 35'52,59".

Course 2: 1. Hadorn D., 20, 35'18,27" (107,069 km/h); 2. Kamber, 20, 35'23,07"; 3. «Mozart», 20, 35'24,07"; 4. Lüthi T., 20, 35'24,59"; 5. Wicki, 20, 35'25,01"; 6. «Joe Lima», 20, 35'35,83"; 7. «Amadeus», 20, 35'40,74"; 8. Trüssel, 20, 35'53,22"; 9. Bähler E., 20, 35'53,77"; 10. Koch, 20, 36'02,17".

Clio Boutiques (7)
Course 1: 1. Bieri, 19, 35'09,11" (100,868 km/h); 2. Baumgartner, 19, 35'16,51".

Course 2: 1. Baumgartner, 19, 35'49,31" (100,246 km/h); 2. Medina, 19, 36'03,07".

Polo Trophy (7)
1. Von Grünigen, 19, 35'43,13" (100,898 km/h); 2. Piller, 19, 35'47,57".



Pilonel (Lucchini) et Grosjean (Debra): avec Baudet, les Romands ont enflammé le groupe CN. (Vallat)