

Championnat suisse à Dijon: le troisième élément

Dantesque, le week-end bourguignon s'est disputé dans des conditions très difficiles, certaines courses ayant été littéralement noyées sous les trombes d'eau

GÉRARD VALLAT

Josseron dans l'ombre de Hauser

Imbattable? Certainement pas... Imbattu à ce jour, Johnny Hauser fait de l'ombre à ses adversaires du championnat de supertourisme. Pourtant, dimanche dernier, Daniel Josseron a donné la réplique au Fribourgeois en venant jusqu'à taquiner la Peugeot 405 en début de course. Contrarié par divers petits problèmes de mise au point, Hauser devait se contenter du 4e temps des essais derrière Kobelt, Lusser et Hirschi. Monopolisant la première ligne, les Toyota connaissaient des fortunes diverses au moment du feu vert. Bien parti, Kobelt s'empara du commandement, suivi de Pierre Hirschi et Josseron. Moteur calé, Carlo Lusser bloqua involontairement Hauser qui s'élançait derrière tout le peloton.

Sur cette piste rendue glissante par un violent orage, les pièges étaient légion et Hirschi en était victime le premier. Sentant Kobelt vulnérable, Hirschi tentait un dépassement à la remontée de la cuvette. Malheureusement, la manœuvre tournait court: «Mes roues se sont bloquées au freinage et j'ai emmené la Toyota qui est partie en tête-à-queue.» Pas content du tout, Kobelt était contraint à l'abandon tandis que son «agresseur» pouvait repartir avec une voiture trop endommagée pour jouer les premiers rôles. Bénéficiaires de l'incident, Hauser et Josseron s'en allaient vers un podium complété par la 3e place de Lukas Ryf.

Donnée en levé de rideau du supertourisme, la course du groupe N allait être interrompue après 10 tours à cause de la pluie. Vainqueur, Baltz Kamm a hissé sa Toyota Celica devant les Opel Astra de Werner Wermelinger et Silvan Omlin. En catégorie 1300 cm³, Robert Zuercher, sur Suzuki Swift, a battu Rudolf Aeschliemann et Ernst Ruegg, tous deux au volant de Peugeot 106. Egalement en piste avec les gr. N, les voitures de la catégorie Interswiss ne parcouraient qu'une demi-distance de course qui voyait la victoire de Rolf Ehrbar (Opel Kadett) en 12 litres et Bernard Rod (VW Golf) en 1600.

Donnée en levé de rideau du supertourisme, la course du groupe N allait être interrompue après 10 tours à cause de la pluie. Vainqueur, Baltz Kamm a hissé sa Toyota Celica devant les Opel Astra de Werner Wermelinger et Silvan Omlin. En catégorie 1300 cm³, Robert Zuercher, sur Suzuki Swift, a battu Rudolf Aeschliemann et Ernst Ruegg, tous deux au volant de Peugeot 106. Egalement en piste avec les gr. N, les voitures de la catégorie Interswiss ne parcouraient qu'une demi-distance de course qui voyait la victoire de Rolf Ehrbar (Opel Kadett) en 12 litres et Bernard Rod (VW Golf) en 1600.

Coupe Mégane: les rallye-men en piste!

Sur un circuit inondé, coupé de coulées d'eau semblables à des gués, les pilotes de la Coupe Renault Mégane ont dû puiser dans toute leur science du pilotage pour ne pas faire partie du décor. Parmi les stars de la coupe, Christian Jaquillard était rejoint par Olivier Gillet qui disputait cette course au volant de la voiture «invitée» de Renault Suisse. Qualifié avec le meilleur temps, Martial Ritz prenait un excellent départ et bouclait le 1er tour en tête. Hélas, le directeur brandissait le drapeau rouge au Neuchâtelais suite à l'accrochage ayant impliqué les



Pierre de Graaf (Citroën Saxo): l'eau ne lui fait pas peur!



Elvira Fehlmann: une tornade brune chez Citroën. (Vallat)



Daniel Josseron a tout tenté en supertourisme... (Vallat)



Markus Hotz (Lola), suivi de la superbe Ferrari 333 SP de Fredy Lienhard. (Sinzig)

Le rendez-vous de Dijon a notamment permis à Pierre de Graaf de remporter sa première victoire. Poleman du premier des deux affrontements opposant les pilotes Citroën, le Nyonnais s'est très rapidement adapté à sa nouvelle monture. Transfert de la délicate Coupe Polo, de Graaf a débuté la Coupe Saxo lors de la manche de Lédénon où il s'était classé 4e. Reléguant Zariello à 9 dixièmes et Thierry Farine à une pleine seconde, le Vaudois a donné un aperçu de ses qualités sur piste mouillée.

Manquant légèrement son départ, de Graaf se faisait griller la politesse par Zariello, tandis que Farine devait croiser le fer avec Gex, Tornay et Meier. Collé au pare-choc du leader, Pierre de Graaf attendait patiemment son heure et, au 8e des 18 tours, débordait avec succès un Zariello qui allait devoir céder également à la pression de Thierry Farine, lequel redressait bien la barre après avoir pointé en 5e position. Invaincu depuis le début de saison, Farine s'inclinait donc le samedi, mais remettait les pendules à l'heure dès la séance d'essais du dimanche matin.

Splendide, la course voyait s'enlever les deux pilotes romands qui ne se faisaient aucun cadeau. Soudé, le train Farine-de Graaf franchissait la ligne d'arrivée dans cette formation, laissant le 3e, Mario Meier, à 20 secondes. A relever dans cette course le très beau parcours d'Elvira Fehlmann, 7e des essais, qui se retrouvait 16e après un accrochage avec Buemi au premier tour. Déchaîné, la tornade brune dépassait Sartheur, Voegeli, Ruegg, Kleiber, Gex, Dragon, Tornay et Buemi pour terminer 8e, signant le 5e meilleur temps en course à 3 dixièmes du vainqueur.

Zeller: l'électrochoc!

Frôlant la monotonie, avec un seul vainqueur à l'issue des quatre premières courses, la F3 avait besoin d'un électrochoc et c'est du Zurichois Jo Zeller qu'est venue la décharge salvatrice. Toujours à l'aise sur la piste de Prenois, Zeller arrachait la pole position des griffes de Norbert Zehnder. 3e des essais, Paolo Laghi ne faisait pas mieux en course, malgré toutes les tentatives de débordement opérées sur Zehnder. Tronquée, suite aux nombreuses interruptions dues aux conditions météo, la course de F3 se déroulait sur 11 tours seulement, ce qui limitait les possibilités d'attaque des poursuivants du vainqueur. De plus, cohabitant «mal» avec les F3000 ou assimilées, les pilotes F3 ont été gênés, notamment sur certains freinages. A quand une rationalisation des plateaux?

voitures de Kamm, Luethi, Pellegrino et Stefanelli.

Au second feu vert, Ritz se faisait griller la politesse par Daniel Hadorn qui allait boucler les 16 tours de course restants à cette position. «J'ai été piqué au freinage par Hadorn. Il fait partie de la même équipe que moi, je ne pouvais pas tenter une résistance comportant des risques. Alors, j'ai laissé passer. Après, je suis resté collé à sa vitre arrière mais sans jamais pouvoir le redépasser», commentait Ritz, qui terminait avec 12 secondes d'avance sur Bruno Messerli. De son côté, Olivier Gillet passait la ligne d'arrivée en 7e position: «Je me suis fait un immense plaisir. L'auto n'est pas facile à piloter et je crois qu'il faut pas mal tourner pour la comprendre. Maintenant que j'ai fait l'essai, je me rends mieux compte du challenge relevé par «Jonquille» et je le félicite!»

Moins heureux, Christian Jaquillard, le fameux «Jonquille», se contentait du 13e rang: «C'était une course difficile. J'ai dû apprendre à rouler sous la pluie sur un circuit en utilisant les extérieurs, ce qui m'a permis de ga-

ner 3,5 secondes au tour. J'ai été pris dans deux ou trois «turbins», j'ai fait un «360 degrés» et, finalement, j'ai calmé le jeu en voyant les voitures «pendues» dans les glissières. Il ne fallait pas tenter le diable. J'ai acquis bien des enseignements qui me seront profitables pour la suite.»

Pour conclure avec la Mégane, il faut évoquer les ennuis de Jean-Claude Kamber, classé 5e sans jamais avoir pu jouer les premiers rôles. Cette situation, inhabituelle pour le Jurassien, était imputable à une voiture au châssis instable. Sans doute plus touchée qu'il n'y paraissait lors de son accrochage avec Ritz à Lédénon, la Renault Mégane de Kamber devra repasser au marbre avant Hockenheim.

Et pour conclure avec ce week-end humide, notons la victoire de Markus Hotz en sport-prototype. L'Allemanique a devancé, avec sa Lola, la splendide Ferrari 333 SP de Fredy Lienhard. 4e au classement scratch des sport-protos, Yann Pilonel, sur Lucchini-Alfa, est monté sur le podium du groupe CN, derrière Heinz Steiner et Fredy Kueng.

Chuard détrôné

À peine s'est-il rendu compte qu'il menait le championnat de formule Ford que Philippe Chuard a repassé le sceptre à Martin Bünzli. Ayant eu, en début de saison, un peu de difficulté à se mettre dans la peau de favori qui sied au premier pilote du Jenzer Motorsport, l'Allemanique semble enfin sur le bon chemin. Pour preuve, son éclatante victoire lors de la seconde course, devant Christoph Zehnder qui s'était imposé le samedi. Avec 37 points engrangés le week-end dernier, Bünzli mène le championnat avec un petit point d'avance sur Zehnder.

Seuls à se battre pour la victoire, les deux Allemaniques ne pouvaient pas voir dans leurs retrouvailles la lutte à laquelle se livraient Michel Frey et Philippe Chuard. Echangeant leurs positions à chaque

occasion, les deux pilotes Swift faisaient le spectacle mais laissaient la tête de la course s'échapper. Finalement 3e dimanche et 4e samedi, Chuard ne gardait pas un souvenir impérissable de son week-end: «Je n'ai jamais pu mettre le doigt sur le réglage qui devait me permettre d'éliminer ou atténuer le sous-virage de ma voiture. Mon expérience est un peu limitée et je pense que j'ai fait l'erreur de rouler avec des ressorts trop durs!» C'est le métier qui rentre pour Chuard.

En catégorie «Kent» réservée aux formule Ford 1600, c'est Harry Franz qui a gagné les deux courses du week-end, devant Oreskovic une fois et Mathey la suivante. Avec ce succès, le 4e de la saison, Franz mène le classement 1600 avec 4 points d'avance sur Staub. G. V.

Résultats

Rang/pilote/voiture/tours/temps

Groupes N jusqu'à 1300 cm³ (participants: 6)

1. Zücher, Suzuki Swift GTI, 9, 16'29,92" (129,293 km/h); 2. Aeschliemann, 9, 16'34,59"; 3. Rüegg Jr., 9, 16'52,58" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

1301-1600 cm³ (2)

1. Samon, Honda Civic VTi, 8, 15'50,53" (119,881 km/h).

1601-2000 cm³ (8)

1. Kamm B., Toyota Celica 2.0, 10, 17'09,48" (138,131 km/h); 2. Wermelinger, 10, 17'13,16"; 3. Omlin, 10, 17'14,00" (les deux sur Opel Astra GSi).

Groupes N-GT plus de 3000 cm³ (1)

1. «Pedro», Porsche 993 RS, 15, 27'44,09" (128,178 km/h).

Groupes B 3501 jusqu'à 4000 cm³ (1)

1. Pfaffler, Porsche Carrera RS, 13, 27'55,15" (110,254 km/h).

Supertourisme (8)

1. Hauser, Peugeot 405, 16, 26'32,59" (142,862 km/h); 2. Josseron, Opel Vectra, 16, 26'40,58"; 3. Ryf, Toyota Carina E, 16, 26'55,72"; 4. Hirschi, Opel Vectra, 16, 26'58,15".

Interswiss jusqu'à 1300 cm³ (1)

1. «Joe Lima», VW Polo, 10, 16'32,67" (143,250 km/h).

1301-1600 cm³ (6)

1. Rod, VW Golf, 10, 16'05,00" (147,358 km/h); 2. Zbinden, Toyota Corolla, 10, 16'08,00"; 3. Luy, VW Golf, 10, 16'30,48".

1601-2000 cm³ (7)

1. Ehrbar, Opel Kadett C, 10, 16'10,39" (146,539 km/h); 2. Maurer, Renault 5 GTE, 9, 16'01,84"; 3. Metzel, Opel Kadett C/GTE, 9, 16'11,08".

2001-2500 cm³ (7)

1. Leuenberger, Renault 11 Turbo, 14, 26'67,19" (123,102 km/h).

2501-3000 cm³ (4)

1. Schenk, Opel Commodore, 15, 26'57,71" (131,849 km/h); 2. Wey, Alfa Romeo 75-V6, 14, 27'41,53".

plus de 3000 cm³ (2)

1. Bühner, BMW M1, 16, 27'05,54" (139,966 km/h).

VW Polo Trophy (5)

1. Scheidegger, 14, 26'58,98" (122,968 km/h); 2. Piller, 14, 27'03,30".

Sports 2000 (3)

1. Baur, TIGA SC 81, 11, 18'58,15" (137,434 km/h).

Groupes C (4)

1. Lienhard, Ferrari 333 SP, 12, 17'55,12" (158,717"); 2. Jusulin, Gebhardt 943, 11, 18'23,02".

Groupes CN (9)

1. Steiner, Martini Mk77-BMW-4V, 12,

19'05,90" (148,914 km/h); 2. König F., Argo JM 21-Alfa Romeo, 11, 18'06,11"; 3. Pilonel, Lucchini SP 390-AR, 11, 18'24,58".

CanAm (1)

1. Hotz, Lola-Horag-Canam, 12, 17'50,07" (159,466 km/h).

Formule 3 (20)

1. Zeller, 11, 14'27,83" (180,243 km/h); 2. Zehnder N., 11, 14'28,50" (les deux sur Dallara 394-Opel); 3. Leghi, Dallara 394-Seymaz, 11, 14'28,67".

F 3 (cat. B) (15)

1. Strülli, Dallara 392-Alfa Romeo, 11, 15'02,98" (173,226 km/h); 2. Hauser B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 11, 15'09,95"; 3. Schaer, Dallara 392-Alfa Romeo, 11, 15'45,34".

F 3000 (4)

1. Amweg, Lola T94/50, Ford-Cosworth, 11, 14'14,12" (177,928 km/h).

Formule Ford 1600

1re course (8): 1. Zehnder Chr., Van Diemen RF 95, 18, 31'20,60" (136,105 km/h); 2. Bünzli, Swift SC 97, 18, 31'35,15"; 3. Frey, Swift SC 97, 18, 31'43,75"; 4. Steiner M., Swift SC 96, 18, 32'25,45"; 5. Chuard, Swift SC 96, 18, 32'48,81".

2e course (8): 1. Bünzli, Swift SC 97, 18, 31'40,65"; 2. Zehnder Chr., Van Diemen RF 95, 18, 25'40,82"; 3. Frey, Swift SC 97, 18, 26'00,12"; 4. Chuard, Swift SC 96, 18, 26'00,83"; 5. Grünig, Swift SC 95, 18, 26'14,06".

Formule Ford 1600

1re course (9): 1. Franz (D), Van Diemen RF 90, 16, 31'53,01" (116,933 km/h); 2. Oreskovic, Raster AF 89, 16, 32'03,68"; 3. Boyeler, VD RF 91, 16, 32'19,62"; 4. Mathey, VD RF 90, 16, 32'53,93".

2e course (9): 1. Franz (D), Van Diemen RF 90, 17, 28'12,01" (152,902 km/h); 2. Mathey, VD RF 90, 17, 28'24,24"; 3. Boyeler, VD RF 91, 17, 28'34,47"; 4. Oreskovic, Raster AF 89, 17, 28'36,52".

Coupe Saxo (18)

1re course: 1. De Graaf, 16, 34'42,93" (122,885 km/h); 2. Farine, 16, 34'46,75"; 3. Zariello, 16, 34'50,89"; 4. Tornay, 16, 34'59,39"; 5. Meier, 16, 35'03,53"; 6. Gex, 16, 35'07,29"; 7. Hedinger, M., 16, 35'14,71"; 8. Monnin, 16, 35'15,03".

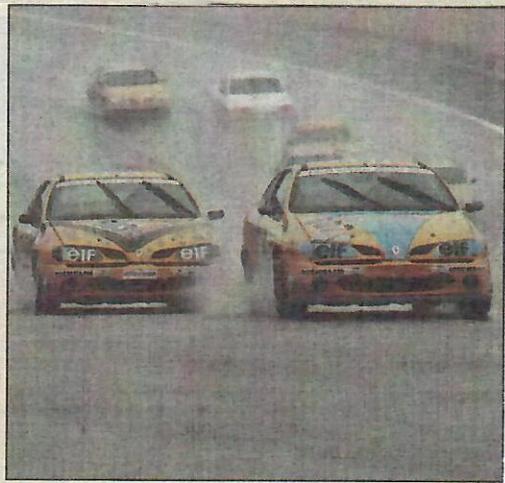
2e course: 1. Farine, 16, 28'53,31" (142,730 km/h); 2. De Graaf, 16, 29'53,54"; 3. Meier, 16, 30'12,89"; 4. Zariello, 16, 30'13,89"; 5. Piccinato, 16, 30'13,60"; 6. Monnin, 16, 30'14,04"; 7. Spless, 16, 30'14,75"; 8. Fehmann, 16, 30'19,28".

Coupe Mégane (21) (prov.)

1. Hadorn D., 16, 28'41,15" (132,191 km/h); 2. Ritz, 16, 28'46,52"; 3. Messerli, 16, 28'53,69"; 4. Zurbrugg, 16, 28'58,24"; 5. Kamber, 16, 29'00,35"; 6. Schmid R., 16, 29'00,84"; 7. Gillet, 16, 29'05,23"; 8. Wicki, 16, 29'24,48".

Cilo Boutique (10)

1. Lüthi W., 16, 28'41,41" (123,910 km/h); 2. Bieri, 15, 28'43,64".



Martial Ritz dans le sillage de Daniel Hadorn en Coupe Mégane. (Sinzig)