

«Jauni», Hauser voit rouge à Hockenheim!

A la mode grâce à Villeneuve et à sa... chevelure, le jaune a provoqué la colère du Fribourgeois, qui a perdu pour s'être conformé aux ordres des commissaires!

GÉRARD VALLAT

En sport automobile, les drapeaux ont une importance capitale. Ils sont le langage à respecter et le jaune signifie «danger, ralentir et interdiction formelle de dépasser». Arrivé à l'entrée de la courbe Sachs, alors que la pluie commençait à tomber, Johnny Hauser bouclait son 11e tour avec une avance d'une vingtaine de mètres sur la Toyota d'Edy Kobelt. En perdition, surpris par l'averse, Martin Schenk - dont l'Opel Commodore, encore en mouvement, obstruait le passage - forçait le pilote Peugeot à la prudence.

Évitant l'obstacle par la droite, Hauser avait la mauvaise surprise de voir déboucher Kobelt sur sa gauche pour s'emparer de la 1re place. Plus prosaïque, Edy Kobelt n'avait pas jugé nécessaire de ralentir et s'était infiltré dans un trou de souris. Cette action lui permettait de bénéficier de sa vitesse habituelle à la sortie du virage, ce qui ne laissait aucune chance au leader du championnat. Certain que cette manœuvre allait être pénalisée, Hauser ne cherchait pas à se doubler de son adversaire et restait à une 2e place qu'il pensait redevenir première après verdict du jury. Hélas, il restait encore sept tours de course à parcourir et les malheurs du Fribourgeois allaient s'amplifier.

A nouveau en tête-à-queue dans le dernier des 18 tours de cette mascarade, Schenk faisait ressortir le jaune et, cette fois, c'est Carlo Liesser qui venait souffler sa part du lion en dépassant, toujours sous les drapeaux jaunes, la Peugeot 405. Très énervé et déçu, Johnny Hauser voyait le «succès» des Toyota entériné par le jury et donnait son avis: «C'est inadmissible, je n'ai jamais vécu une chose pareille. Pourtant, ces choses sont très clairement expliquées lors des briefings

d'avant-course. Vous devez vous conformer aux drapeaux! Que dois-je faire? Ignorer les ordres du commissaire et passer comme si de rien n'était. Ne m'aurait-on pas sanctionné pour cela?»

De son côté, Edy Kobelt défendait un autre point de vue en affirmant qu'il lui avait semblé que Johnny Hauser allait sortir de la piste. Résultat de cette décision, la confusion et le doute s'installaient dans l'esprit des pilotes qui allaient s'aligner au départ des courses suivantes. «Que vais-je faire si je vois un drapeau jaune, ralentir, dépasser?» se demandait Edy Kamm en plaçant sa Renault Mégane à côté de celle de Jean-Claude Kamber en première ligne.

Hadorn et Farine avec classe

Installé sur une pole position qu'il a détenue tout au long des essais, que la piste soit sèche ou mouillée, Kamber partait pour la gloire. Hélas, au moment où le directeur de course abaissait son drapeau, le Jurassien restait vissé sur la piste alors que la meute s'enfuyait. Emmenée par Edy Kamm, la tête de la course était composée de Daniel Hadorn, Thomas Luethi, Martial Ritz et Jean-Claude Kamber, finalement bien revenu. Engagé sur la voiture «invité» de Renault Suisse, Philippe Siffert pointait au dernier rang. Optimiste au freinage du premier raccourci, Siffert était parti en tête-à-queue et il allait courageusement remonter jusqu'au 12e rang final: «C'était ma première course de la saison et je n'avais jamais conduit la Mégane. Mais cela m'a bien plu!

Aux avant-postes, la course s'anima et après avoir tenté plusieurs débordements, Hadorn parvenait à ses fins au terme d'un dépassement d'anthologie dans la courbe Sachs. Dès lors, l'intérêt se reportait sur la lutte pour la 3e place entre Luethi, Ritz et Kamber. Un peu «léger» face aux gros



Drapeaux jaunes pour Johnny Hauser (Peugeot 405) qui ralentit pour éviter l'Opel en perdition. En médaillon, Kobelt (Toyota Carina (Vallat))

bras romands, Luethi était avalé par les frères ennemis qui allaient se retrouver sur le podium grâce à Edy Kamm. Il ne restait qu'un tour à parcourir, lorsque, collé au pare-choc de Daniel Hadorn, Kamm partait au sable dans la droite après les stands: «J'étais très limite, mais il fallait que je sois très proche pour tenter de gagner cette course», confessait Kamm qui applaudissait au 6e succès de Daniel Hadorn. A relever également la course de Christian Jaquillard, 10e, qui se rapproche toujours davantage des habitudes de la discipline.

Autre habitué, mais à la victoire, Thierry Farine n'a laissé personne lui contester le moindre mètre en tête de «s» course. Leader de la Citroën Saxo Cup, le jeune Jurassien a, comme son pote Kamber, monopolisé la pole position qu'il a magnifiquement transformée en victoire, assortie du meilleur temps en course. Carton plein, Farine serait incapable de décrire la course de ses poursuivants tant ils étaient loin de lui.

Vainqueur à Dijon, Pierre de Graaf n'a pas pu suivre le rythme de Farine et, à Hockenheim, il a dû repousser les assauts de Hedinger et Méier. Déchaînés, les Alamariques tentaient tout à chaque freinage, mais de Graaf préservait sa position de dauphin de la Coupe. Déjà excellente à Dijon, Elvira Fehlmann a confirmé en terminant 5e en Allemagne devant Erwin Spiess et Giulian Piccinato.

En groupe N, le plateau avait retrouvé un peu de consistance où 11 voitures de 1300 cm³ étaient

Heinz Steiner avec le sourire

Très souvent malchanceux, l'Allemand par sa mécanique alors qu'il évoluait en F2, Heinz Steiner a tourné la page. Très relevé lorsqu'il regroupe les participants au challenge Euroseric, le plateau des sport-prototypes regroupait une vingtaine de voitures à Hockenheim. Poleman au volant de sa magnifique Martini Mk 77 construite à un seul exemplaire, Steiner accomplissait une course parfaite sur un tracé rendu piégeux par la pluie. Vainqueur avec 37 secondes d'avance sur le second, Steiner arborait un large sourire: «Maintenant la voiture est au point, elle est parfaite pour aborder les côtes.»



Heinz Steiner (Martini Mk 77-BMW) affûté pour la montagne. (Sinzig)

cette course, Yann Pillonel se bat pour le classement réservé aux voitures à 2 soupapes par cylindre et il a pris la 3e place derrière Fichslin et Kueng.

Prochain rendez-vous, dans le fief précisément de Pillonel, à Anzère pour la 1re course de côte de ce championnat suisse curvée 1997. G. V.

Résultats

Rang/pilote/voiture/tours/temps

Groupe N jusqu'à 1300 cm³ (participation: 11)

- Aeschlimann, Peugeot 106 Rallye, 17, 23'55,37" (112,477 km/h);
- Streiff, Suzuki Swift GTi, 17, 23'59,70" (112,477 km/h);
- Bischoff, 17, 24'03,39" (112,477 km/h);
- Gurtner, 17, 24'13,50" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

1301-1600 cm³ (8)

- Wermelinger, 17, 23'02,08" (116,813 km/h);
- Ornilin, 17, 23'04,95" (116,813 km/h);
- Fürstner, 17, 23'34,14" (tous sur Opel Astra GSi).

Groupe A 1301-1600 cm³ (2)

- Brechbühl, Honda Civic VTi, 16, 21'42,14" (116,156 km/h).

plus de 3000 cm³ (1)

- Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 17, 22'00,65" (120,065 km/h).

Groupe N-GT 2501-3000 cm³ (2)

- Ziegler, Porsche 989 CS, 18, 23'02,84" (123,835 km/h).

plus de 3000 cm³ (1)

- Fedrow, Porsche 993 RS, 18, 22'57,91" (124,059 km/h).

Groupe B plus de 2500 cm³ (1)

- Pfeifferle, Porsche Carrera RS, 17, 21'18,84" (126,328 km/h).

Supertourisme (10)

- «Nilko», 18, 21'27,32" (132,799 km/h);
- Lusser, 18, 21'27,90" (les deux sur Toyota Carina E);
- Hauser, Peugeot 405, 18, 21'28,00";
- Hirachi, Opel Vectra, 18, 21'35,81";
- Schmidlin R., Mitsubishi Lancer, 18, 22'16,28".

Interwies jusqu'à 1300 cm³ (6)

- Wüst R., 17, 21'50,18" (123,226 km/h);
- Kamm E., 17, 21'50,68" (les deux sur VW Polo).

1301-1600 cm³ (9)

- Zbinden, Toyota Corolla, 17, 21'25,91" (125,452 km/h);
- Mattmüller, VW Scirocco, 17, 21'37,70".

1601-2000 cm³ (8)

- Meisel, Opel Kadett C/GTE, 17, 21'24,04" (125,733 km/h);
- Ehrbar, Opel Kadett C, 17, 21'24,85".

2001-2500 cm³ (10)

- Favre, BMW M3, 17, 21'51,65" (123,056 km/h).

2501-3000 cm³ (6)

- Schenk, Opel Commodore B, 16, 21'33,31" (117,488 km/h);
- Scalia, 16, 21'47,54";
- Wey, 16, 21'59,88" (les deux sur Alfa Romeo 75 V6).

plus de 3000 cm³ (1)

- Bührer, BMW M1, 17, 21'18,47" (126,280 km/h).

VW-Polo-Trophy (8)

- Von Grünigen, 16, 21'46,91" (116,266 km/h);
- Pillar, 16, 21'47,23".

Sports 2000 (4)

- Baur, Tiga SC 81, 16, 23'00,40" (110,076 km/h);
- Buess B., Tiga SC 87B, 15, 22'43,02".

Groupe CN/2 (12)

- Fischlin, Martini Mk 66-Alfa Romeo, 17, 23'40,32" (113,668 km/h);
- Küng F., Argo JM21-AR, 16, 22'44,65";
- Pillonel, Lucchini SP90-AR, 16, 22'49,82".

Groupe CN/4 (7)

- Steiner H., Martini Mk 77-BMW, 17, 22'36,28" (119,036 km/h);
- Fink (D), PRC 596-BMW, 17, 23'13,46".

Formule 3 (18)

- Zehnder N., Dallara 394-Opel, 17, 21'06,58" (127,468 km/h);
- Luethi, Dallara 394-Seymaz, 17, 21'09,78";
- Zeller, Dallara 394-Opel, 17, 21'10,47".

Formule 3 (ent. B) (10)

- Singelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 16, 21'09,78" (119,695 km/h);
- Sträubli, Dallara 392-Alfa Romeo, 16, 21'12,21".

Formule V2000 (8)

- Wesli, Martini Mk 58, 17, 23'31,42" (114,385 km/h).

Formule 3000 (3)

- Piaget, Ralt-March RT24-Ford Cosworth, 17, 23'20,50" (115,277 km/h).

Formule Ford 1600 (8)

- Bünzli, Swift SC 97, 17, 23'37,03" (113,832 km/h);
- Froy, Swift SC 97, 17, 23'38,52".

Formule Ford 1600 (11)

- Genoud, Van Diemen RF 90, 18, 24'15,46" (104,399 km/h);
- Franz (D), VD RF 90, 16, 24'20,69";
- Boyerler, VD RF 91, 16, 24'44,35".

Coupe Citroën Saxo (17)

- Farine, 18, 23'27,91" (121,416 km/h);
- De Graaf, 18, 23'37,84";
- Hedinger M., 18, 23'38,77";
- Méier, 18, 23'39,23";
- Fehlmann, 18, 23'39,49".

Coupe Renault Mégane (23)

(prov.)

- Hadorn D., 18, 22'53,59" (124,449 km/h);
- Ritz, 18, 23'00,64";
- Kamber, 18, 23'04,00";
- Lüthi T., 18, 23'05,69";
- Wicki, 18, 23'10,92".

Renault-Clio-Boutique-Cup (6)

- Baumgartner, 17, 23'08,76" (116,252 km/h);
- Bossard, 17, 23'26,18";
- Medina, 17, 23'29,29" (tous sur Renault Clio 16V).



Avec son numéro 1, Norbert Zehnder est sur le point d'avaloir Jo Zeller. (Sinzig)



Thierry Farine: l'homme fort de la Coupe Saxo. (Vallat)

Suite à la page 21

Hauser voit rouge à Hockenheim

Suite de la page 19

ger qui s'est imposé devant Baltz Kamm et Bernard Hedinger. A relever que ces trois hommes pilotent des voitures de marques différentes, Opel pour le vainqueur, Toyota pour le second et Peugeot. Concluons avec les voitures fermées pour signaler, en Interswiss, la victoire de Paul Favre en plus de 2 litres avec sa BMW M3 et celle de Reto Meisel (Opel Kadett) en 2 litres.

F3: Laghi voit le jour

Paraissant désabusé depuis quelque temps, le Tessinois Paolo Laghi a aperçu un rayon de soleil dans son horizon sportif. Toujours légèrement en retrait depuis le début de saison, Laghi est très objectif sur ses performances actuelles: «Après les courses, les gens me tapent amicalement sur l'épaule pour me dire: - 3e, c'est bien! Mais non ce n'est pas bien. En F3, nous ne sommes que trois, peut-être quatre avec Bachler, pour la victoire. 3e, c'est dernier!» Parfois peu chanceux, disposant d'un moteur à bout de souffle à Lédénon, Laghi doutait. A Hockenheim, le contexte de la course lui a remis du baume au cœur. 3e des essais derrière Zeller, le plus rapide devant Zehnder, le Tessinois semblait heureux de piloter.

Donné sur une piste humide, le départ de la course de F3 voyait Jo Zeller s'installer au commandement avec Norbert Zehnder très proche de lui. Sur un revêtement glissant, Jo Zeller montrait les limites d'adhérence de sa Dal-

lora-Opel: «Je n'ai pas réglé parfaitement mon châssis, je n'ai pas assez travaillé», expliquait le Zurichois qui se faisait faire l'extérieur de la Sachs par Zehnder. Installé en tête, Norbert Zehnder laissait Zeller en pâture à Laghi. Revenant sur le multiple cham-

pion suisse, Paolo prendra sa chance au même endroit que Zehnder mais à l'intérieur. Dans le sillage du leader, Laghi signait le 2e meilleur temps course.

Pour enchaîner avec les déçus, n'oublions surtout pas Philippe Chuard qui a vécu un week-end à oublier. Pourtant, les choses s'annonçaient plutôt bien à l'issue des essais. 3e derrière Büenzli et Frey, le Vaudois pouvait légitimement penser à une place sur le podium. Hélas, le malheureux Chuard partait en tête-à-queue dans le 1er tour et se retrouvait dernier. Débarrassés de cette menace, les Jenzer boys caracolaient en tête suivis par Philipp Mathis et Hans Gruenig. Revenant comme un avion, Chuard parvenait à recoller au peloton des poursuivants mais, emporté par son élan, il était un peu trop rapide sur un freinage, ce qui l'expédiait hors de la piste. Ensablé, Chuard en restait là avec une belle dose de déception. Auteur d'une très belle course, Marcel Steiner faisait honneur à la victoire de son père Heinz en sport-proto en se classant 3e derrière Büenzli et Frey.

Disputée en même temps que celle des 1800, la course de formule Ford 1600 a été remportée par le Fribourgeois David Genoud qui s'était déjà signalé à l'attention dès Lédénon. Avec 11 pilotes au départ, la victoire de Genoud prenait cette fois toute sa signification et ses passes d'armes avec Harry Franz confirmaient ses qualités.