

Allé...Luyet!

Eloigné pendant trois saisons, Laurent Luyet a ponctué son retour dans le peloton national d'une superbe victoire à Varano. Du côté des Renault, qu'il s'agisse des Clio ou des formules, les bagarres ont été magnifiques.

GERARD VALLAT

Champion du Renault Speed Trophy cuvée 1999, Laurent Luyet avait entamé sa saison triomphale par un succès sur le circuit Riccardo Paletti, de Varano. Engagé cette année en SuperTourisme, au volant d'une Honda Accord, le Valaisan est revenu aux affaires nationales enrichi de l'expérience qu'il s'est forgée pendant ses trois saisons passées en Coupe d'Europe Renault Clio V6.

Si, lors de la première manche à Dijon, Luyet s'était contenté de la petite marche du podium pour ses débuts dans cette catégorie, à Varano, ce week-end, ses adversaires ont pris bonne note de sa motivation. Deuxième des essais à un centième de Baltz Kamm (Opel Vectra), le Valaisan était talonné par Hans Sigrist, également au volant d'une Opel Vectra. Plus loin, l'autre Honda Accord, celle de Pierre Hirschi, concédait une pleine seconde aux leaders, tout comme Gérard Nicolas, auteur du 6e temps avec sa Ford Mondeo.

Surpris par Sigrist durant les premiers tours de la course de samedi, Luyet était ralenti dans sa chasse à la victoire par quelques dépassements de voitures de Supersérie, qui concédaient un tour aux hommes de tête. Profitant de la situation, Sigrist s'enfuyait, ne laissant aucune chance à Luyet qui terminait finalement 2e, Kamm se retirant sur crevaisson. A la faveur de cet abandon, Hirschi gagnait un rang et se classait 4e, derrière Hansjürg Lüthi.

Dimanche, le scénario était entièrement réécrit et, malgré le magnifique envol de Kamm, Luyet ne lâchait pas le pare-chocs de l'Opel de tête. Tentant sa chance à chaque freinage, le Valaisan trouvait finalement la faille et s'emparait irrésistiblement de la tête de course qu'il n'allait plus lâcher, malgré la hargne de Kamm. Seuls au monde ou presque, les deux hommes de tête laissaient leurs poursuivants s'expliquer

pour la 3e marche du podium, qui revenait au vainqueur de la veille. Sigrist emmenait dans son sillage son équipier, Lüthi, et Hirschi qui ne fut jamais en mesure de suivre le rythme imprimé par le trio de tête, comme l'explique le Neuchâtelois. «Je suis passé des pneus Michelin à Dunlop et, malheureusement, je n'ai pas trouvé les bons réglages pour les exploiter correctement.» De son côté, Luyet ne cachait pas sa joie et se réjouissait déjà d'en découdre prochainement à Salzbörg pour la troisième confrontation.

YERLY DEUXIÈME

Débutant leur saison à Varano, les 32 pilotes du Renault Clio Speed Trophy ont offert le spectacle attendu. S'élancant sur une piste mouillée mais pas trop, le choix des pneumatiques fut déterminant. A ce jeu, ceux qui optèrent pour les gommes sculptées furent sauvés des eaux. Un choix opéré par Daniel Hadorn, le poleman, Christof Stadler, son second, ou encore Frédéric Yerly, auteur du 6e chrono, et le surprenant Pascal Bron, 10e meilleur performeur dès sa première apparition dans ce peloton.

Principale victime chez les partisans des pneus slicks, le Français Arnaud Duprey s'élance de la 3e place mais ne boucla pas le premier tour de course. Plus loin sur la grille, les autres débutants romands se classaient 25e, 27e et 32e dans l'ordre Stéphane Viglino, Olivier Rywalski et Christophe Küng.

Au feu vert, le plus prompt à s'élancer fut Hadorn, immédiatement suivi de Stadler, sur lequel planait immédiatement la menace Yerly. Très à l'aise sur cette patinoire, le Fribourgeois passa rapidement en 2e position et semblait capable d'attaquer le leader, jusqu'à ce que la pluie se remette à tomber, noyant les velléités de Yerly, qui préféra assurer cette 2e place plutôt que prendre le risque de tout perdre. Plus loin, Bron confirmait sa performance des es-

Laurent Luyet, ici devant Baltz Kamm, a arraché la victoire au volant de sa Super-Tourisme.



Première saison en formule Renault et déjà des performances plus que prometteuses, pour le jeune Julien Ducommun.

sais en mettant sous toit une superbe 8e place, tandis que Viglino réussissait à ramener sa Clio équipée de slicks au 16e rang. Moins à l'aise, Rywalski et Küng conduisaient leur baptême en Speed Trophy en fin de peloton.

Tout aussi animées que la course des Clio, les deux épreuves de formule Renault ont mis en évidence le très bon niveau de cette série, dans laquelle s'affrontent quelques-uns des meilleurs pi-

lotes du championnat suisse. En réussissant, respectivement, des temps de 1'06"22 et 1'06"55, André Scheidegger et Julien Ducommun battaient le record de la piste (1'06"60), détenu depuis peu par un excellent animateur du championnat d'Italie. Ce faisant, ils monopolisaient la première ligne de la grille de départ.

Troisième en 1'06"62, Nicolas Maulini complétait la présence romande aux avant-postes, tandis

qu'il fallait aller jusqu'à la 10e place pour trouver Philippe Chuard. Occupant le 12e rang, Anthony Sinopoli devançait Etienne Contini (14e) et Nicolas Auderset (17e).

En course, tout ce petit monde ne commettait aucune erreur et bouclait le premier rendez-vous sans changement majeur. Vainqueur, Scheidegger était entouré sur le podium par l'incroyable Ducommun et Maulini, qui confirment ainsi leur bon début de saison. Victime d'un accrochage à la première chicane, Sinopoli ne bouclait pas le premier tour de course. Chuard et Contini progressaient au classement, franchissant la ligne d'arrivée en 7e et 11e positions.

DURE CONFRONTATION

Dimanche, Scheidegger remettait le couvert, mais Manuel

Benz - 4e, samedi - s'offrait successivement les scalps de Maulini et Ducommun qui rétrogradaient aux 3e et 4e places. Au cœur du peloton, on assista à une belle bagarre pour la 9e place, entre Chuard, Sinopoli et Beat Wittwer.

Dure mais très correcte, la confrontation coûtait une place à Sinopoli, qui avait oublié ses rétro pour se concentrer sur l'ob-

jectif Chuard. «Ce classement n'est pas top mais, au moins, j'ai retrouvé des sensations de course avec une voiture saine», concluait Sinopoli.

FORMULES EN CRISE

Avec huit F3 et cinq formule A-Liste, la commission sportive de l'ACS peut se poser quelques questions quant à la survie de ces disciplines. Auparavant monoplace reine du championnat suisse, la F3 n'est plus que l'ombre d'elle-même et, paradoxalement, ce rendez-vous fut certainement un des plus serrés qu'on ait vus. Vainqueur de la course face à Jo Zeller, Michel Frey a franchi la ligne avec une avance... d'un centième de seconde! Mais le reste du plateau n'a même pas fait le nombre...

Triste également, la formule A-Liste, réservée aux pilotes des 16 ans, n'a réuni que cinq valeureux adversaires qui, en dépit d'un bon spectacle, n'ont guère attiré l'attention. Vainqueur des deux courses, Romain Grosjean doit être en train de se demander ce qu'il est venu faire dans cette galère. Il serait certainement plus valorisant pour lui de pouvoir s'aligner en formule Renault...

Loup, y es-tu?

En quittant la F3 pour la formule Renault, Anthony Sinopoli attendait le début de saison avec optimisme. Mais le premier rendez-vous, à Dijon, n'a pas été à la hauteur de ses attentes et il a entraîné un handicap technique l'empêchant d'occuper une place à la hauteur de sa valeur. A Varano, les affaires de l'inspecteur de la police genevoise n'ont que peu progressé, avec une 10e place et un abandon.

■ RA: Comment expliquez-vous ce début de saison?

Anthony Sinopoli: A Dijon, j'ai subi un châssis dont le réglage n'était pas optimal et sur lequel un élément de suspension était mal monté. De mauvais essais, une course ponctuée d'un accrochage après un tête-à-queue et une autre où je me suis battu avec la voiture pour la tenir sur la piste, tout ça m'a mis le moral dans les chaussettes.

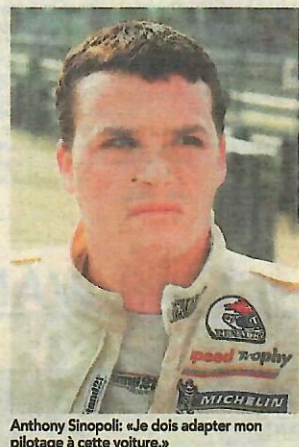
■ Aviez-vous réussi à résoudre le problème pour Varano?

La voiture a été entièrement contrôlée et nous avons défini un bon équilibre. Mais la malchance ne m'a pas quitté. Ici, j'ai raté mes essais et j'assume cette contre-performance. Ensuite, je n'ai pas franchi le premier virage parce que j'ai été accroché par un pilote en perdition devant moi. Le dimanche, une suspension s'est effondrée, après la rupture du point d'attache. C'est un événement qui m'a perturbé. Je trouve que la voiture est construite de manière un peu légère et c'est un peu inquiétant.

■ Regrettez-vous votre choix?

Absolument pas! La formule Renault est une très belle discipline, compétitive, au plateau fourni. Le niveau est élevé et je dois adapter mon pilotage à cette voiture, qui exige de glisser sur la piste, contrairement à la F3 que je connaissais.

G.V.



Anthony Sinopoli: «Je dois adapter mon pilotage à cette voiture.»



Frédéric Yerly a bien entamé cette saison 2003 de Renault Clio Speed Trophy: il prend la deuxième place de cette première confrontation.

RÉSULTATS

Gr. SuperSérie jusqu'à 2000 cm³ (5 classes): 1. «Joe Lima», Renault Clio, 18'02,85; 2. Wermelinger, Renault Clio, à 1,08; 3. Hediger, Honda Integra, à 16,43; etc. **2e course (5):** 1. «Joe Lima», 14, 19'17,97; 2. Wermelinger, à 9,12; 3. Hediger, à 1 t.; etc.

Gr. N jusqu'à 1400 cm³ (3): 1. Lüthi, Peugeot 106, 18'07,64; 2. Rüegg, Peugeot 106, à 11,10; etc. **2e course (3):** 1. Rüegg, 19'26,31; 2. Lüthi, à 1 t.; etc.

1401-1600 cm³ (1): 1. Bizeau, Citroën Saxo, 19'07,77. **2e course (1):** 1. Bizeau, 19'16,12. **1601-2000 cm³ (1):** 1. D. Rüfenacht, Opel Astra, 19'14,68. **2e course (1):** 1. Rüfenacht, 18'18,13.

Gr. SuperTourisme (6): 1. Sigrist, Opel Vectra, 18'00,14; 2. Luyet, Honda Accord, à 8,65; 3. Lüthi, Opel Vectra, à 11,95; etc. **2e course (6):** 1. Luyet, 18'01,86; 2. B. Kamm, Opel Vectra, à 2,12; 3. Sigrist, à 9,30; etc.

Gr. InterSwiss jusqu'à 1400 cm³ (1): 1. Krause, Suzuki Swift, 22'52,00. **1401-2000 cm³ (3):** 1. Roth, Toyota Corolla, 21'47,96; 2. Tenti, VW Golf, à 13,38; 3. A. Rüfenacht, Opel Kadett, à 39,47. **2001-2500 cm³ (2):** 1. Brugger, Opel Ascona, 22'09,57; etc. **2501-3000 cm³ (1):** 1. Zail, Alfa Romeo GTV6, 22'52,46.

Gr. IS/A jusqu'à 2000 cm³ (1): 1. Bürki, VW Golf GTI, 22,56,90. Plus

de 3000 cm³ (1): 1. Schwendener, Mitsubishi Galant, 22'22,35. **F3 (7):** 1. Frey, Dallara-Opel, 19'43,14; 2. Zeller, Dallara-Opel, à 0,01; 3. Blättler, Dallara-Opel, à 32,73; etc.

Formule A-Liste Junior (3): 1. Grosjean, 17'11,82; 2. Manuzzi, à 13,58; 3. Revazov, à 26,91. **2e course (1):** 1. Grosjean, 18'32,1.

Arcovaleno (2): 1. Weber, 16'58,40; 2. Biland, à 23,09. **2e course (1):** 1. We-

ber, 18'15,11.

Gr. E2, jusqu'à 1150 cm³ (1): 1. Claude, PRM, 17'37,95. **1151-1600 cm³ (1):** 1. Zryd, Van Diemen, 17'30,02.

Formule Renault (15): 1. Scheidegger, 17'03,45; 2. Ducommun, à 1,46; 3. Maulini, à 2,74; 4. Benz, à 3,77; 5. Debrunner, à 10,02; 6. Conrad, à 12,57; 7. Chuard, à 33,08; etc. **2e course (16):** 1. Scheidegger, 17'11,70; 2. Benz, à 0,82; 3. Ducommun, à 6,77; 4. Maulini, à

7,43; 5. Debrunner, à 8,81; 6. Schmid, à 10,09; 7. Meichtry, à 10,39; etc.

Renault Clio Speed Trophy (27): 1. Hadorn, 21'57,87; 2. Yerly, à 4,08; 3. Stadler, à 4,84; 4. Zurbrugg, à 9,89; 5. Schmid, à 11,50; 6. Fuhrer, à 21,96; 7. Strasser, à 27,54; 8. Bron, à 31,71; 9. Lüthi, à 32,90; 10. Spiess, à 37,67; 11. Sprecher, à 49,19; 12. Ryf, à 49,59; 13. Wolf, à 54,07; 14. Amweg, à 1'17,46; etc.