

Comme un vent d'excitation...

CHAMPIONNAT SUISSE DE VITESSE Dijon

Si Philippe Chuard a effectué son comeback tout en douceur, le retour de Romain Grosjean dans le peloton suisse a causé d'inhabituels remous. Tout comme la 2e place d'un Frédéric Yerly qui méritait bien mieux.

GERARD VALLAT

On le savait rapide. Mais depuis ses coups d'éclat en championnats de France et d'Europe, une victoire manquait au tableau de chasse de Romain Grosjean. Invité par Renault pour participer à la manche helvétique, le jeune loup ne s'est pas fait prier. Engagé hors championnat, le Genevois s'est octroyé d'emblée les meilleurs chronos d'essais, s'offrant au passage les deux pole positions.

Lors de la course de samedi, disputée simultanément avec celle de F3, Grosjean s'envola immédiatement en tête de course. Sachant que ce rival ne marquerait pas de points, ses poursuivants ne se formalisaient pas sur cette première place et se concentraient particulièrement sur la 2e. Celle-ci allait donc être l'enjeu du conflit opposant Sandro Manzuzzi, Julien Ducommun et Nicolas Maulini, finalement classés dans cet ordre au baissé du drapeau.

L'erreur de Grosjean

Cinquième, David Oberlé avait quant à lui fort à faire avec Rahel Frey et Cyndie Allemann, deux filles très en forme à Dijon. Dimanche, on repartait dans le

même ordre pour la seconde manche, mais le mélange des formules Renault avec les F3 n'allait pas s'avérer aussi heureux que la veille. Trop rapidement lâché, le peloton des Renault revenait très vite sur les dernières F3 qui génèrent considérablement Romain Grosjean et Sandro Manzuzzi en pleine bagarre. Collé aux basques de l'Allemanique, Romain Grosjean endommageait son aileron avant lors du dépassement d'une F3.

Avec une monoplace devenue difficile à piloter, il tentait de se conserver sa 2e position. Hélas, la

tenue de route très dégradée de sa machine faisait de Romain Grosjean un bouchon mobile qui permettait à tout le peloton de revenir derrière lui. Oubliant qu'il faisait cette course «pour beurre», le pilote de SG Formula se battait comme un dingue pour maintenir sa position, au grand dam des pilotes qui roulaient pour le championnat.

Principale victime de cette situation, Julien Ducommun a perdu gros dans la confrontation. «J'étais nettement plus rapide que Romain, mais il m'a fermé toutes les portes et empêché de passer. Nicolas Maulini et Cyndie Allemann en ont profité pour nous doubler. Maintenant, mon avance au championnat a fondu; Nicolas n'a plus que 4 points de retard sur moi. Il faudra tout recommencer à Most au mois d'août.» De son côté, Romain Grosjean était navré de son erreur et s'en est excusé auprès de Ducommun.

Sinopoli remonte la pente

En F3, c'est Peter Elkmann, un nouveau venu dans la catégorie, qui a créé la surprise en réalisant de fantastiques pole positions au nez et à la barbe des Zel-

ler, Dütsch et Sinopoli. Engagé par le Swiss Racing team d'Othmar Waelti, Elkmann débarque directement du karting et ses débuts en monoplace ont été explosifs.

2e samedi derrière le très expérimenté Jo Zeller - qui n'a dû sa victoire qu'à l'hésitation du rookie lors du départ -, Peter Elkmann n'a pas pu améliorer les choses dimanche, effectuant une violente sortie de route aux derniers essais. Monoplace démolie, la révélation du week-end quittait la scène et laissait le champ libre au trio Dütsch-Zeller-Sinopoli



Aileron endommagé, Grosjean a continué à jouer la gagne en bloquant ses adversaires, oubliant qu'il était là «pour beurre». Dommage.

qui terminait l'épreuve dans cet ordre.

Sur le podium d'une course difficile, Anthony Sinopoli était satisfait de son résultat acquis avec une voiture peu performante. «Je n'ai jamais réussi à reproduire les chronos que j'ai faits en essais libres. J'ai beau être le plus rapide dans la courbe de Pouas avec 199km/h, je ne peux pas suivre sur la ligne droite. On va démonter pour voir ce qui se passe avant la prochaine course.» 4e

le samedi, Sinopoli ne se cherchait pas d'excuses, les feuilles de temps parlant d'elles-mêmes.

De son côté, Laurent Luyet se classait 6e et 7e après avoir décelé d'importants troubles de suspension affectant sa Dallara. En monoplace également, à relever la prestation du jeune Alexandre Imperatori qui a signé le meilleur temps en course et s'est classé 2e du Lista Formula Masters en catégorie Arcobaleno derrière le toujours très rapide Roland Schmid.

Fred Yerly «trop gentil»

En consultant la froideur d'une feuille de résultats, on pourrait croire que le scénario du Renault Clio speed trophy est un «copier-coller» des courses précédentes avec la victoire de Daniel Hadorn devant Frédéric Yerly. Pourtant, il faut aller au-delà de ce résultat pour mieux analyser cette nouvelle «défaite» du Fribourgeois. Meilleur temps des essais, le pilote romand décrochait la pole position avec une confortable avance sur son grand rival. Au départ de la course, Fred Yerly prenait le

meilleur, mais une friction un peu virile avec Daniel Hadorn faisait perdre deux rangs aux hommes de tête.

Profitant de l'aubaine, Lukas Ryf et Reto Wüst prenaient le commandement, mais peu de temps après, ils se frottaient à leur tour et repassaient le leadership au train Hadorn-Yerly. Visiblement plus rapide que l'Allemanique, Frédéric Yerly ne trouvait jamais l'ouverture et accomplissait tout son pensum soudé au

pare-chocs d'un Daniel Hadorn devenu le «portier» de Dijon.

Yerly ne cachait pas son amertume: «Je suis vraiment déçu du comportement de Daniel. Il a fait de l'obstruction durant 15 tours alors que j'étais nettement plus rapide. J'aime le fair-play et jamais je ne pousse qui ce soit, mais aujourd'hui ce n'est pas l'environnement qui m'a manqué. A l'avenir, je souhaite que ce genre de chose ne se reproduise plus. On défend sa place de cette façon lors des deux derniers tours d'une course, pas sur toute la longueur.» A bon entendre... Loin des préoccupations du Fribourgeois, Pascal Bron accomplissait une bonne course qui l'amenait à la 8e position tandis que Pascal Perroud, en progrès constants, terminait au 12e rang à 6 s de Bron et 19 s seulement du vainqueur. Guère plus loin, Thierry Zbinden pilotait sa Clio à la 16e place des 27 pilotes au départ.

Retour réussi pour Chuard

Pas épargné par les ennuis le contraignant à repousser plusieurs fois son retour, Philippe Chuard s'est très bien sorti de ses premières confrontations avec le plateau de qualité du Supertourisme. Qualifié en milieu de grille, le Vaudois a ramené sa Honda Accord à la 6e place de la première course. Dimanche, il a nettement augmenté le rythme, réussissant un superbe parcours ponctué de luttes épiques avec les pilotes Opel. Rapide après s'être mis en confiance au volant de sa nouvelle monture, Philippe Chuard devançait Pierre Hirschi pour le gain de la 4e place et remontaît très près de la 3e marche du podium, propriété d'un Edy Kamm dont on connaît la valeur.

En tête, Baltz Kamm n'avait pas la vie facile face à Patrick Ulrich et remportait son second succès du week-end après celui controversé de samedi. «J'étais en tête de la course lorsque Balz m'a tapé à l'arrière; je suis sorti en perdant toutes chances de victoire.

RÉSULTATS

VOITURES DE TOURISME

Supersérie jusqu'à 2000 cm³, 1re course (2 concurrents): 1. Hediger, Honda Integra, 12'20"9; 2. Juffer, Honda Civic Type-R, à 13"053. 2e course (3): 1. Hediger, 20'20"6 (134,51 km/h); 2. Juffer, à 4"3. Gr. N, 1re course (3): 1. Tschaggelar, 20'22"707; 2. F. Rüfenacht, tous deux sur Opel Astra OPC, 21'30"4. 2e course (3): 1. Tschaggelar, 20'25"6. Supertourisme, 1re course (8): 1. Kamm, 14, 20'02"337 (159,33 km/h); 2. «Jo Lima» à 1"534; 3. H. Lüthi, à 9"893; 4. Ulrich, tous sur Opel Vectra, à 10'027; 5. Hirschi, à 25"905; 6. Chuard, tous deux sur Honda Accord, 33"575. Meilleur tour: «Jo Lima» en 1'24"539. 2e course: 1. Kamm, 20'08"1 (158,56 km/h); 2. Ulrich, à 2"2; 3. «Jo Lima», à 6"1; 4. Chuard, à 11"4; 5. Lüthi, à 1'00"7; 6. Hirschi, à 1 tour. Meilleur tour: Kamm en 1'24"998.

VOITURES SPÉCIALES

Gr. 15 Jusqu'à 2000 cm³ (2): 1. Huggler, Toyota Corolla, 14, 22'11"445. Jusqu'à 2000 cm³ (19): 1. Roth, 14, 21'22"090 (149,42 km/h); 2. Buscher, Toyota Celica, à 2"45; 3. Ehrbar, Opel Kadett, à 2"45. Sous-championnat Renault Mégane Cup (8): 1. Leuenberger, 14, 22'54"304; 2. Wolf, à 1 tour; 3. Niklaus. Jusqu'à 3000 cm³ (4): 1. Cencini, 14, 21'32"877; 2. Lompa, tous deux sur BMW M3, à 10"7. Gr. E1, 1re course: 1. Ceresa, BMW M3, 14, 22'11"806; 2. Rüfenacht, Opel Kadett GT/E 16V, 13, 20'25"288; 3. Buemi, Renault Clio; 4. Dubler, Chevy Corvette; 5. Arn, Lotus Elise. 2e course: 1. Forster, Chevy Camaro, 14, 19'56"6 (160,08 km/h); 2. Arn.

VOITURES DE SPORT

Jusqu'à 2000 cm³ (2): 1. Stricker, 13, 18'08"0; 2. Truffer, tous deux sur PRC-Opel, à 8"3. Jusqu'à 3000 cm³ (2): 1. Pfy, Martini Mk77-BMW, 14, 18'35"2 (171,77 km/h); 2. Gärtner, 13, 17'24"6; 3. Müller, Argo-Alfa. Meilleur tour: Pfy en 1'18"963. F3000 (2): 1. Monbaron, Reynard-Judd, 13, 17'33"6.

VOITURES DE COURSE

Formule 3, 1re course (14): 1. Zeller, Dallara F302/04-Opel, 14, 17'50"393 (178,97 km/h); 2. Elkmann (D), Dallara F302-Opel, à 3"938; 3. Dütsch, Dallara F300-Opel, à 8"407; 4. Sinopoli, Dallara F302-Opel, à 11"413; 5. Rüttimann, Dallara F301-Opel, à 13"346; 6. Sträuli, Dallara F301-Fiat; 7. Luyet, Dallara F300-Opel. Meilleur tour: Zeller en 1'15"600. 2e course (19): 1. Dütsch, 12, 15'21"989 (178,09 km/h); 2. Zeller, à 3"06; 3. Sinopoli, à 17"75; 4. Rüttimann, à 25"32; 5. Sträuli, à 25"90; 6. Luyet; 7. Roeder. Meilleur tour: Dütsch en 1'15"670. Formule Ford (2): 1. Hahnenkamm (D), 14, 20'32"3 (155,45 km/h); 2. Steinhilber (D), Swift, à 20"8. Meilleur tour: Hahnenkamm, 12'5"904. Formule Renault speed trophy, 1re course (11): 1. Grosjean, 14, 18'37"738 (171,39 km/h); 2. Manzuzzi, à 9"748; 3. Ducommun, à 17"078; 4. Maulini, à 18"517; 5. Oberlé, à



Quelque peu remonté, Yerly ne compte plus jouer les Pouillards.

19"594; 6. Rahel Frey, à 20"361; 7. Cyndie Allemann, à 22"582. Meilleur tour: Oberlé en 1'17"346. 2e course (11): 1. Manzuzzi, 16'09"670 (169,33 km/h); 2. Oberlé, à 3"2; 3. Maulini, à 11"0; 4. Allemann, à 15"3; 5. Ducommun, à 16"2; 6. Frey, à 16"3; 7. Grosjean. Meilleur tour: Oberlé en 1'18"222. Renault Clio speed trophy (27): 1. Hadorn, 14, 21'37"3 (147,66 km/h); 2. Yerly, à 0"8; 3. Schmid, à 1"2; 4. Wüst, à 4"9; 5. Lüthi, à 5"3; puis: 8. Bron, à 13"2; 12. Perroud, à 19"4; 16. Zbinden, à 28"5. Meilleur tour: Yerly en 1'31"76.

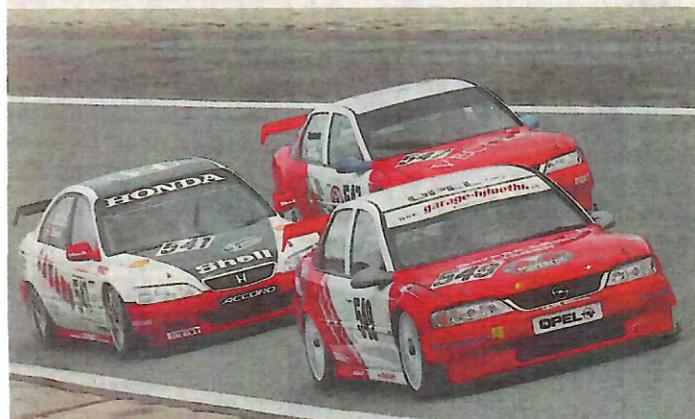
Lista Formel Masters, 1re course (15): 1. Schlegelmich (LET), 13, 18'25"666 (160,88 km/h); 2. Filipp (A), à 1"2; 3. Taxacher (A), à 1"3; puis: 14. Imperatori. 2e course (14): 1. Schlegelmich, 19'54"0 (160,44 km/h); 2. Filipp (A), à 2"7; 3. Wurglits (A), à 4"6; 4. Schmid, à 11"9; 5. Imperatori, à 12"1.

CHAMPIONNAT

Voitures de tourisme: 1. Hediger, 70 points; 2. Kamm, 63; 3. Hirschi, 61,5; 4. «Jo Lima» et Tschaggelar, 55; 6. Juffer, 49,5. Voitures de course: 1. Dütsch, 87; 2. Zeller, 75; 3. Sinopoli, 67; 4. Rüttimann, 62; 5. Luyet, 45; 6. Sträuli, 40; 7. Roeder, 29; 8. Huber, 26. Voitures spéciales: 1. Roth, 100; 2. Ehrbar, 65; 3. Bruggler, 60; 4. Buscher et Tenti, 47. Voitures de sport: 1. 35,5; 2. Pfy, 30; 3. Gärtner, 28,5; 4. Stricker, 27,5; 5. Truffer, 15. Formule Renault: 1. Ducommun, 150; 2. Maulini, 146; 3. Manzuzzi, 138; 4. Allemann, 115; 5. Oberlé, 100; 6. Frey, 99; 7. Yerly, 82; 8. Schmid, 80; 4. Wüst, 59; 5. Hedinger, 54; 6. Strasser, 41; 7. Zurbrugg, 39. Formule Lista Masters: 1. Schlegelmich, 78 points; 2. Wurglits, 76; 3. Taxacher, 73; puis: 8. Imperatori et Hunkeler, 25.



Le jeune Alexandre Imperatori n'a pas fini de faire parler de lui...



De retour à la compétition, Philippe Chuard (Honda Accord) est monté en puissance au fil du week-end.

C'est décevant», confiait Pierre Hirschi, finalement revenu à la 5e place de cette course du samedi. Les pilotes se retrouveront à

Anzère les 24 et 25 juillet. Avec l'épreuve valaisanne, le championnat attaque sa deuxième partie consacrée aux courses de côte.