

Reçus avec mention

CHAMPIONNAT SUISSE À DIJON Très attendue, l'entrée en piste d'une nouvelle génération de pilotes venue en droite ligne du karting a ébloui les observateurs par sa maturité.

GÉRAUD VALLAT

Benjamin du plateau, Ken Allemann s'est offert le luxe de remporter les deux premières courses du championnat de formule A-Lista Junior, sur une piste rendue très piégeuse par la pluie. Attendu également, dans son costume de prétendant au titre, mais en formule Ford, Philippe Chuard signait pour sa part un probant succès en formule Ford, avant de partager le gâteau avec ses challengers.

Quittant l'habitate «feutré» de sa Renault Mégane pour l'étroit cockpit d'une Dallara-Opel, Anthony Sinopoli a parfaitement réussi son entrée en formule 3, s'offrant au passage le scalp d'une belle brochette de ténors de la discipline. En résumé, un superbe week-end, malheureusement entaché par l'accident dont a été victime Fabrice Oulevey en formule Ford (voir encadré).

FABRICE OULEVEY ACCIDENTÉ

A chaque fois qu'un accident se produit en sport automobile, on a l'impression que tous les éléments, sans exception, se sont ligués contre la malheureuse victime. A Dijon, les essais de formule Ford paraissent se dérouler sans histoire. Arrivé en bout de ligne droite à plus de 220 km/h, David Genoud pose son pied sur la pédale de frein. C'est à ce moment qu'une des roues avant de sa Tatuus se désolidarise du châssis avec ses éléments de suspension. Aux prises avec une voiture folle, Genoud tente l'impossible mais ne peut éviter la Van Diemen de Fabrice Oulevey, en train de négocier son virage. Frappé de plein fouet, Oulevey - qui disputait sa première course - est grièvement blessé. Quant à David Genoud, il termine sa course contre la voiture des commissaires. Affairés à remonter hors du bac à sable la monoplace de Steve Martin, deux commissaires sont également touchés. Indemne, David Genoud s'est porté au secours de Fabrice Oulevey, de même que Fabio Maimone, lequel s'est immédiatement arrêté. Transporté dans un hôpital de Dijon, Fabrice Oulevey souffre de fractures ouvertes tibia/péroné aux deux jambes ainsi que de multiples fractures aux pieds, et d'une phalange sectionnée. Hors de danger, le malheureux se trouve maintenant au CHUV, à Lausanne, et nous lui souhaitons tout le courage possible. G. V.

Quand on le voit trainer nonchalamment sa grande carcasse - il mesure 1 m 63 - dans les boxes, on se dit que Ken Allemann n'a rien du «tueur» qu'il devient dès qu'il abaisse la visière de son casque et qu'il efface son sourire d'ado.

Découvrant la procédure de départ d'une course automobile, le jeune kartman nourrissait quelques légitimes appréhensions dans les minutes précédant sa première participation à une épreuve, qui plus est sous la pluie. «Je suis vraiment tendu, mais je pense que ça ira mieux après le 1er virage», déclarait Ken.

Partant de la 1re ligne, mais pas de la pole qu'il s'est fait souffler par son excellent contemporain Neel Jani, Allemann a bondi en tête dans le «double droite» de Villeroy. Collé aux basques du leader, Neel Jani a tenté plusieurs fois de reprendre la tête, mais Ken n'a jamais laissé le moindre espoir à nos poursuivants.

TOUT À LEUR LUTTE, LES DEUX BENJAMINS se sont perdus de vue lorsqu'il a fallu dépasser les attardés. Parti en tête-à-queue pour éviter de heurter un retardataire, Neel Jani conservait sa 2e place devant l'expérimenté Josef Brunner, relégué à 48 secondes du vainqueur. Un Brunner qui n'en revenait pas: «C'est incroyable, la maturité de ces jeunes. Je pensais sincèrement que la pluie leur poserait des problèmes. Et ils n'ont pas commis la moindre erreur. Je leur tire mon chapeau.»

Bel hommage d'un pilote qui, en son temps, a évolué en F3. Quelques heures plus tard, sous une pluie qui avait redoublé d'énergie, le starter lâchait les «formule A-Lista» pour leur seconde course, et le scénario se reproduisait dans ses moindres détails. En tête, Ken Allemann effectuait la course parfaite. A la 2e place, Neel Jani, lequel avait mené durant 2 tours, repartait en tête-à-queue sans perdre de terrain sur le 3e, Clivio Piccione, qui soufflait la 3e place à Josef Brunner.

Jusqu'à dimanche dernier, Catherine était la plus connue de la famille Sinopoli. Anthony s'est fait un prénom à Dijon, réalisant un véritable exploit en F3. Il est très rare qu'un pilote, dès sa première sortie, soit en mesure de se battre pour les places d'honneur, dans cette catégorie qui privilégie l'expérience. Qui plus est, le plateau, cette année, est plus fourni que jamais, avec l'arrivée massive des voitures correspondant à la réglementation 1995.

DANS CETTE JUNGLE, on ne

donnait pas cher des chances du Genevois, face aux Zeller, Frey, Rüttimann, Debrunner, Stingelin, Schrepfer ou Heimberg. Pourtant, dès les essais de samedi, Anthony se mettait en évidence en signant le 5e chrono, tandis que Jo Zeller décrochait la pole position devant Michel Frey. Tendu par la pluie qui s'abaissait à quelques heures du départ, le Genevois se faisait philosophe: «Je ne vais pas tenter le diable!»

Au feu vert, Zeller était le plus prompt, devançant Frey qui patientera 3 tours avant de prendre la tête pour ne plus la quitter. Comme l'année dernière, Frey s'est imposé dès la 1re course, devant un Zeller impuissant. Derrière les hommes de tête, le surprenant Sinopoli pointait à la 5e position en lutte avec Heimberg.

SURFANT SUR LA PISTE, il parvenait à s'approprier la 4e place, et venait jusqu'à taquiner Mirco Schrepfer pour la 3e marche du podium. Sinopoli devait pourtant relâcher son effort: «J'avais beaucoup de problèmes avec la buée sur ma visière et je me suis fait décrocher. J'ai alors préféré assurer cette 4e place.»

Succédant aux F3, les F3000 et sport-prototype entraient en piste pour la meilleure performance

Philippe Chuard a parfaitement tenu son rang à Dijon, signant deux fois la pole position

de la journée. Un exercice dans lequel on attendait Yann Pilonel. La casse de boîte de vitesses de sa Lola contraignait le Valaisain à l'abandon, et c'est Marcel Steiner qui décrochait le pompon au volant de son prototype Martini-BMW.

FAVORI EN FORMULE FORD, Philippe Chuard a parfaitement tenu son rang à Dijon, signant la pole position pour les deux courses du week-end. Mal parti lors de la première épreuve disputée samedi, le Fribourgeois se faisait déborder par Martin Hasler, avant de reprendre la tête non sans autorité.

Sur une piste souillée par les dépôts de gomme des courses précédentes, Chuard emmenait un peloton très agressif. Particulièrement en verve, Patrick Grütter tentait quelques manœuvres de débordement que repoussait

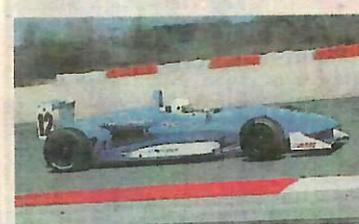


Philippe Chuard. Inépuisable, Grütter harcelait Chuard jusqu'au drapeau à damier, échouant pour 51 millièmes de seconde.

Visiblement éprouvé nerveusement, le pilote de Corcelles avait quelque peine à sourire au moment de l'interview: «Après ma saison 1999, cette victoire me fait vraiment plaisir. C'est mon premier bon résultat depuis longtemps. Mais qu'est-ce que ça a été difficile!» La deuxième course le sera encore plus, Chuard commentant une erreur stratégique à quelques instants du départ: «J'ai décidé de monter des pneus pluie neufs, non rodés, et je me suis fait piéger au 1er virage.»



SOUVERAIN sous la pluie, Ken Allemann



BANDE DE JEUNES en formule A-Lista Junior/Arcohaleno: Allemann, Jani, Iris Thurnherr et Tanner.



PREMIÈRE RÉUSSIE en formule 3 pour Anthony Sinopoli.



VICTOIRE sans bavure, signée Philippe Chuard (Van Diemen), en formule Ford.

La salade du tourisme...

A l'heure actuelle, la «filère» monoplace est enfin une réalité dans le championnat suisse. La mise en place de nouvelles dispositions a permis cette renaissance, et il est désormais temps de réformer sérieusement la catégorie des voitures fermées, qui n'a plus aucune identité. A Dijon, il fallait être un expert pour différencier les autos qui composaient la grille de départ de la course principale.

On recensait pêle-mêle un assortiment de SuperSerie, SuperSerie SPC, groupe N de 1400 à 2000 cm³, DTC, supertourisme et GT. Comble du paradoxe, trois Honda Integra, sous des aspects identiques, étaient engagés dans trois classes distinctes. Après deux aspirines et une profonde respiration, on parvenait tout de même à distinguer les 10 vain-

queurs de cet incroyable patchwork. Parmi les principaux, citons Balz Kamm et René Hediger, lesquels se sont imposés tour à tour en SuperSerie, au volant d'Opel Astra OPC et Honda Integra. A relever également la victoire de Peter Rikki en DTC, l'Allemanique dictant sa loi à Daniel Josserson, un peu court en puissance avec son Opel Astra OPC. «Pour l'heure, j'ai le «petit» moteur, mais ça va changer. Il manque une vingtaine de chevaux pour être dans le coup», précisait Josserson.

Guère plus homogène, la course regroupant le «reste du plateau» englobait les voitures de la catégorie Interswiss, et c'est Nicolas Bühler qui s'est imposé au volant de sa BMW M1. Engagé en 2 litres, Maurice Girard a remporté sa catégorie. G. V.

DIJON: LES RÉSULTATS

TOURISME
SuperSerie jusqu'à 1600 cm³
Course 1: 1. Juffer, Peugeot 106 16V, 13 tours, 23'33,504" (130,781 km/h).
Course 2: 1. Juffer, 13, 26'08,085" (117,889 km/h).
1601-2000 cm³
Course 1: 1. Hediger, Honda Integra Tour, 13, 22'33,069" (136,622 km/h); 2. Kamm B., à 10,913"; 3. Calderari M., à 40,943" (tous sur Opel Astra OPC).
Course 2: 1. Kamm B., Opel Astra OPC, 14, 26'39,861" (124,435 km/h); 2. Hediger, Honda Integra Tour R, à 1 tour; 3. Calderari, Opel Astra OPC, à 1 tour.
Plus de 3000 cm³
Course 1: 1. Schmid, Mitsubishi Lancer, 14, 23'34,198" (140,772 km/h).
Course 2: 1. Schmid, 15, 26'29,331" (134,207 km/h).
Groupe N-FIA jusqu'à 1400 cm³
Course 1: 1. Rüegg, Peugeot 106 Rallye, 13, 23'47,306" (129,516 km/h).
Course 2: 1. Rüegg, 13, 25'48,228" (119,401 km/h).
1401-2000 cm³
Course 1: 1. Grand, Honda Integra Type R, 14, 24'00,038" (138,246 km/h).

FORMULE FORD
Catégorie 1500
Course 1: 1. Chuard, Van Diemen RF 00, 15, 21'47,679" (163,113 km/h); 2. Grütter, Van Diemen RF 97, à 0,051" zur; 3. Hasler, Swift SC 97, à 3,184".
Course 2: 1. Schenker, Swift SC 98, 15, 26'10,699" (135,799 km/h); 2. Hasler, Swift SC 97, à 1,355"; 3. Grütter, Van Diemen RF 97, à 15,843"; 4. Palmberger (D), Swift SC 98, à 18,718"; 5. Maimone, Tatuus RC 99, à 19,461".
Catégorie 1600
Course 1: 1. Martin, Van Diemen RF 90, 14, 21'51,309" (151,817 km/h); 2. Mathy, VD RF 90, 1,408"; 3. Marty, VD RF 91, à 30,609"; 4. Auderset, VD RF 91, à 59,996".
Course 2: 1. Mathy, Van Diemen RF 90, 14, 27'30,590" (120,611 km/h); 2. Martin, VD RF 90, à 3,084"; 3. Broillet, VD RF 91, à 21,668"; 4. Riand, VD RF, à 33,439".
FORMULE A-LISTA JUNIOR
Course 1: 1. Allemann, 15, 26'00,043" (136,727 km/h); 2. Jani, à 14,301". (les deux sur Arcohaleno).

Course 2: 1. Wiedmer, 15, 26'11,826" (135,702 km/h).
Groupe DTC
Course 1: 1. Rikki, Honda Integra Type R, 15, 22'49,963" (145,317 km/h).
Course 2: 1. Rikki, 15, 26'20,602" (134,948 km/h).
INTERSWISS
Jusqu'à 1600 cm³
Course 1: 1. Roth, 15, 23'41,045" (150,100 km/h); 2. Elsener, à 21,480" (les deux sur Toyota Corolla).
Course 2: 1. Künz, Toyota Corolla, 15, 28'20,689" (125,419 km/h).
1601-2000 cm³
Course 1: 1. Kamm E., VW Golf, 15, 23'29,644" (151,314 km/h).
Course 2: 1. Girard, BMW 320, 15, 27'20,982" (129,983 km/h).
2001-3000 cm³
Course 1: 1. Beltrami, 15, 23'04,693" (154,041 km/h); 2. Nicolas, à 25,094" (les deux sur BMW M3).
Course 2: 1. Nicolas, BMW M3, 15, 26'46,824" (132,746 km/h).
Plus de 3000 cm³
Course 1: Bühler, BMW M1, 15, 22'41,396" (156,677 km/h).

Course 2: Bühler, 15, 26'44,692" (132,922 km/h).
SPORT PROTO
Groupe CN
1. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 15, 24'10,382" (147,064 km/h).
VOITURES DE COURSE
Formule 3
1. Frey, Dallara 398-Opel, 15, 23'09,109" (153,551 km/h); 2. Zeller, Dallara 399-Opel, à 1,507"; 3. Schrepfer, Dallara 399-Opel, à 50,609"; 4. Sinopoli, Dallara 399-Opel, à 1'08,290" zur.; 5. Heimberg, Dallara 399-Opel, à 1'09,021".
F3 (catégorie B)
1. Bähler, Dallara 394-Opel, 14, 23'51,206" (139,099 km/h); 2. Gysin, Ralt RT34-Alfa Romeo, à 12,605".
Formule 3000
1. Monbaron, Reynard 91 D, 12, 24'53,047" (114,289 km/h).
Formule Renault 2000
Course 1: Eggenberger, 15, 6'18,287" (135,146 km/h).
Course 2: Eggenberger, 15, 25'40,297" (138,479 km/h).

Course 2: 1. Allemann, 15, 26'12,255" (135,665 km/h); 2. Jani, à 4,484".
CITROËN SAXO TROPHY
Course 1: 1. Meier, 14, 23'16,801" (139,431 km/h).
Course 2: 1. Schläppli, 14, 25'43,969" (128,940 km/h).
RENAULT CLIO TROPHY
Course 1: 1. Doutaz, 13, 22'42,821" (135,645 km/h).
Course 2: 1. Nigg F., 15, 28'27,141" (124,945 km/h); 2. Doutaz, à 11,698".
RENAULT SPEED TROPHY
Course 1: 1. Stadler, 14, 23'16,673" (142,538 km/h); 2. Medina, à 3,662" (les deux sur Mégane).
Course 2: 1. Stadler, 15, 27'30,082" (129,266 km/h).
MAZDA MX-5
Course 1: 1. Borer, 14, 23'59,263" (138,320 km/h).
Course 2: 1. Schmid, 15, 28'20,105" (125,462 km/h).



BÜHLER fidèle à sa BMW M1.