

Chuard chahuté!

CHAMPIONNAT SUISSE À VARANO

Les favoris éprouvent toujours plus de peine à dicter leur loi. Illustration parfaite en formule Ford.

GÉRARD VALLAT

En formule Ford, Philippe Chuard a remis à une date ultérieure son premier succès au volant de la Tatuus italienne. Maître incontestable des essais, le pilote de Corcelles affichait une confiance inébranlable au moment de se glisser dans sa monoplace, qu'il garait sur la pole position, à côté de Martin Hasler.

AUTEUR D'UN DÉPART PARFAIT, Chuard ne se débarrassait pas pour autant de Hasler. Littéralement collé au protégé de Jenner Motorsport, l'Alémannique tentait alors une manœuvre de dépassement qui se terminait dans le bac à sable pour les deux

L'heure de la revanche a sonné pour Jo Zeller

hommes. Assis sur un mur en regardant son pote David Genoud rendre le relais en tête de la course, Chuard confiait: «Je ne peux pas vraiment en vouloir à Martin. Sa voiture ne fonctionnait pas aussi bien qu'aux essais. Mais même si j'étais un peu plus lent que lui, il aurait peut-être dû attendre un peu avant d'attaquer. Il restait encore 13 tours de course!» Vaillant leader durant une onde, Genoud ne tentait pas le diable en opposant une vaine ré-

sistance aux assauts de Walo Schenker, lequel remportait ainsi son premier succès en formule Ford. 2e, le Fribourgeois devançait Hans Grünig, désormais en tête du championnat. Dans la catégorie 1600, c'est Fredi Hug qui s'est imposé, devant Fabien Strickler et Fabio Maimone.

DOMINÉ PAR MICHEL FREY À DIJON et aux essais de Varano, Jo Zeller a remis les pendules à l'heure. Peu habitués aux revers du dinosaure de la F3, certains évoquaient déjà une tactique de l'ancien, qui laisserait gagner ses recrues pour pimenter le championnat. En fait, si Zeller éprouve des difficultés avec Frey, Rüttimann et Stingelin, c'est tout simplement parce que ces garçons ont évolué et qu'ils disposent d'un matériel ad hoc.

Toujours en proie à des problèmes de mise au point de châssis, Zeller laissait la pole position des deux courses à Frey. Au premier départ, Urs Rüttimann s'emparait du commandement pour ne plus le lâcher tandis que Frey se laissait déborder par Zeller: «En dépit de problèmes électroniques, j'ai tenté de passer Rüttimann dans le dernier tour. Nous

nous sommes touchés et Jo en a profité!»

Scénario identique pour Frey au cours de la seconde course. Au volant de sa Dallara-Opel, Zeller s'imposait haut la main devant Thomas Stingelin et Michel Frey. A souligner le bon comportement de Christian Grosjean, au volant de la seule Dallara-Opel nouvelle génération, finalement 6e après être parti des stands.

Attention danger!

J'espère que, rapidement, la commission sportive nationale et l'ACS se penchera sur le nouveau du championnat «tousmes», en intégrant le groupe «+», relevait le vainqueur du jour Daniel Josserson.

Ils n'étaient que 15, toutes asses de cylindres confondues, avoir répondu à l'appel du groupe N en Italie. Vainqueur en 2 litres, Baltz Kamm devait son suc-

cès à une Opel Astra ne figurant plus au catalogue du constructeur. Vainqueurs en 1400 cm³ et 1600 cm³, Ernst Ruedg et Beat Woodtli disposaient de Peugeot 106.

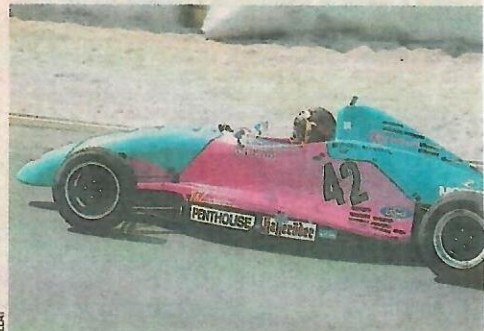
Il est grand temps de se pencher sur l'avenir du sport automobile suisse qui ne semble plus tourner que grâce à ses trois coupes de marque. Attention danger! G. V.



SALE JOURNÉE... Pour Philippe Chuard (à gauche) et Martin Hasler (appuyé contre le muret). Ensablée, la Tatuus du pilote de Corcelles.



SUPER JOSSESON Aux commandes d'une Opel Vectra, le Vaudois a frappé une nouvelle fois en supertourisme.



LA RÉVÉLATION DE VARANO David Genoud a vengé l'honneur des Romands en formule Ford.

DEPUIS QU'IL A «BOOSTÉ» SES AMBITIONS, Laurent Luyet est métamorphosé au volant de sa Renault Mégane. Quelque peu contrarié par le résultat des essais de la première des deux courses du week-end, qui le voyait s'élancer de la 2e ligne, le Valaisan rectifiait le tir en signant la pole position dimanche. Dans la 1re course, Laurent se retrouvait rapidement au bac à sable: «Je me suis fait pousser par des gars de queue de peloton. C'est dommage, mais il ne faut pas oublier que les têtes d'affiche ne sont plus là, et que chacun se sent capable de gagner. Cela rentrera dans l'ordre au fil des courses.»

Bon dernier, Luyet entamait une remontée qui l'amena à la 4e place, derrière le trio Kaeser, Stadler, Bähler. Déclaré vainqueur après que Robert Wicki eut été pénalisé pour départ volé, Kaeser démontrait sa détermination lors de la seconde course. De son côté, Luyet ne lâchait pas le commandement malgré une incroyable pression de Kaeser. «Du

début à la fin de la course, je l'avais dans le rétro. Il m'a poussé à rouler les 20 tours dans mes temps de qualification. Ma première victoire n'en est que plus belle», concluait Luyet, avant de serrer la main d'Anthony Sinopoli, excellent 6e.

L'IMPOSANT CONTINGENT DE LA COUPE CITROËN SAXO réunissait dix-huit voitures. Huit étaient pilotées par des Romands, dont le meilleur, Pierre De Graaf, s'est qualifié en 7e position. Mario Meier était l'auteur de la pole position, devant Fabian Eggenberger, Erwin Spiess, Matthias Hedinger et Baltz Kamm. Observant les hommes de tête en train de se déchirer à coups de freinage, d'intimidation ou carrément de poussettes pas toujours très correctes, Rudolf Aeschlimann avalait tout le monde pour s'installer au commandement d'une course qu'il remportait, devant Erwin Spiess et Baltz Kamm. Un peu à la peine sur un circuit qu'il n'apprécie guère, Pierre De Graaf

rétrogradait jusqu'à la 12e place finale, laissant Denis Bailiff sauver l'honneur de la Romandie, avec une 8e position.

Absent à Dijon, Daniel Josserson a réussi sa rentrée en inscrivant une nouvelle victoire à son palmarès. Dominé par Martin Schenk (Toyota Carina), les essais ne réussissaient guère à Josserson, 3e sur son Opel Vectra.

HEUREUSEMENT POUR LE VAUDOIS, la course se présentait sous de meilleurs auspices, et après quelques belles passes d'armes avec Schenk, il parvenait à prendre le commandement de la course: «Je suis resté 15 tours derrière lui. J'ai vu alors qu'il commençait à commettre des erreurs et j'ai attaqué au freinage de la ligne droite. Cette victoire me ravit, en dépit de la faiblesse du plateau!»

Relevons encore les succès en Interswiss de Gérard Nicolas (BMW M3) en plus de 2 litres et d'Alfred Rüfenacht (Opel Kadett) en 2 litres.



HEUREUX! Laurent Luyet, brillant en Coupe Renault Mégane.

TOUS LES RÉSULTATS

Rang/pilote/voiture/tours/temps

GRUPE N

jusqu'à 1400 cm³
1. Rüegg, Peugeot 106 Rallye, 17, 18'19,64" (100,178 km/h).
1401-1600 cm³
1. Woodtli, 18, 18'40,05" (104,138 km/h); 2. Juffer, à 16,52" (les deux sur Peugeot 106 16V).
1601-2000 cm³
1. Kamm B., Opel Astra GSI, 19, 18'51,50" (108,809 km/h); 2. Hadiger, Honda Integra Type R, à 2,08"; 3. Lusser, Toyota Celica 2.0, à 2,09".

SUPERTOURISME

1. Josserson, Opel Vectra GT, 20, 17'26,85" (123,800 km/h); 2. Schenk, Toyota Carina E, à 3,61".

INTERSWISS

1301-1600 cm³
1. Kamm E., VW Golf, 20, 18'12,27" (118,652 km/h); 2. Huggler, Toyota Corolla, à 0,72".
1601-2000 cm³
1. Rüfenacht, Opel Kadett 16V, 20, 18'40,06" (115,708 km/h).
2001-2500 cm³

1. Nicolas, BMW M3, 19, 17'34,47" (116,760 km/h).

RENAULT CLIO

1. Kropf, 19, 18'58,33" (108,158 km/h); 2. Andrey, à 5,34".

GRUPE CHX

1. Scolari, Renault Spyder, 18, 16'37,31" (116,955 km/h).

GRUPE CN

1. Pfy, Centenari MAC3-Alfa Romeo, 20, 16'22,93" (131,851 km/h).

FORMULE 3

Course 1: 1. Rüttimann, Dallara 394-Opel, 20, 15'51,08" (136,266 km/h); 2. Zeller, Dallara 396-Opel, à 0,65"; 3. Frey, Dallara 393-Opel, à 1,34".
Course 2: 1. Zeller, Dallara 396-Opel, 20, 15'36,54" (138,382 km/h); 2. Stingelin, Dallara 394-Opel, à 7,35"; 3. Frey, Dallara 393-Opel, à 7,65".

Catégorie B

Course 1: 1. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 20, 16'08,61" (133,800 km/h).

Course 2: 1. Gauch, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 20, 16'12,42" (133,276 km/h).

F3 (hors championnat)

Course 1: 1. Grosjean, Dallara 397-Opel, 20, 16'13,33" (133,151 km/h).
Course 2: 1. Grosjean, Dallara 397-Opel, 20, 16'07,83" (133,908 km/h).

FORMULE 3000

1. Tschümperlin, Lola T90/50-Ford-Cosworth, 19, 17'00,63" (120,631 km/h).

FORMULE FORD 1800

1. Schenker, Swift SC 98, 20, 17'05,33" (126,398 km/h); 2. Genoud, Van Diemen RF 96, à 0,45"; 3. Grünig, Swift SC 97, à 7,71"; 4. Müller (D), Van Diemen RF 95, à 10,99".

Formule Ford 1600

1. Hug, Van Diemen RF 90, 19, 17'08,02" (119,764 km/h); 2. Strickler, VD RF 91, à 0,77"; 3. Maimone, FASTER AF 91, à 1,12".

COUPE CITROËN SAXO

1. Aeschlimann, 20, 19'25,09" (111,236 km/h); 2. Spiess, à 5,34"; 3. Kamm B., à 5,74"; 4. Hedinger M., à 6,33"; 5. Meier, à 7,99"; 6. Vögeli, à



12,11"; 7. Fach, à 14,59"; 8. Bailiff, à 16,32".

COUPE RENAULT MÉGANE

Course 1: 1. Käser, 20, 18'53,34" (114,352 km/h); 2. Stadler, à 10,31"; 3. Bähler, à 14,31";

4. Luyet, à 14,78".

Course 2: 1. Luyet, 20, 18'45,63" (115,136 km/h); 2. Käser, à 0,59"; 3. Wicki, à 4,02"; 4. Trüssel, à 8,01"; 5. Stadler, à 11,29"; 6. Sinopoli, à 12,80".

Le bébé se porte bien

PREMIERS PAS À VARANO Conçue un peu avant Noël, la Mazda MX-5 Cup n'a eu besoin que de quatre mois et demi pour voir le jour. Et d'ores et déjà, elle marche!

La tradition veut qu'à chaque naissance, la famille se retrouve autour du berceau. A Varano, les commentaires allaient bon train, chacun appréciant le comportement routier, les roues arrière motrices, la bouille agressive. Sympa, mais pas assez bruyante, disaient certains! Un peu lourde, enchaînaient d'autres!

Pour répondre à tous, Henri-Pierre Galetti, le «père concepteur», rappelait la philosophie de «sa Cup»: «Nous voulions une voiture proche de la série, utili-

oublier que nous ne voulions pas une mini-groupe A. Tout au plus une bonne groupe N et je crois que nous avons mis dans la cible.»

Les pilotes préféraient l'acte à la parole. Dès les essais qualificatifs, deux hommes ressortaient du lot, Daniel Hadorn menant la vie dure à Lukas Ryf. Opposant une résistance farouche, c'est finalement Ryf qui décrochait la pole position, avec 2 centièmes d'avance sur Hadorn. Derrière, Jean-Claude Debrunner soufflait la politesse à Marcel Fässler, le pilote invité de la Revue Automobile. Tout s'était joué en moins de 3 dixièmes. D'ailleurs, les 10 premiers qualifiés se situaient dans une fourchette d'une seconde.

IL ÉTAIT 13 HEURES PILE lorsque le directeur de course libérait la meute des MX-5. Immédiatement, Lukas Ryf s'emparait du commandement, précédant Daniel Hadorn et Jean-Claude Debrunner. 4e, Marcel Fässler passait à l'offensive et surprenait Debrunner pour le gain de la 3e place, tandis que dans le peloton, les pilotes échangeaient leurs positions au gré des tours.

Lancés dans une lutte de prestige, les deux leaders de l'épreuve semblaient évoluer sur un autre registre et s'éloignaient insensiblement du groupe de chasse emmené par Fässler. Ne commentant aucune faute, Ryf ne laissait jamais l'ouverture à Hadorn qui s'inclinait face au premier vainqueur de la Mazda MX-5 Cup. 3e et heureux de monter sur le podium, Marcel Fässler s'était donné un peu de mou sur Jean-Claude Debrunner, lui-même suivi par Urs Schneider et Diego Egli. G.V.

Les dix premiers qualifiés dans une fourchette d'une seconde

sable sur la route et facile d'entretien. En fonction de ces critères, la MX-5 est silencieuse, mais cela ne porte pas préjudice aux performances. Quant au poids, il est un peu élevé par rapport à nos prévisions, c'est vrai, mais il ne faut pas

MAZDA MX-5 CUP

1. Ryf, 20, 20'05,09" (107,544 km/h); 2. Hadorn, à 0,80"; 3. Fässler, à 12,61"; 4. Debrunner, à 13,22"; 5. Schneider, à 18,94"; 6. Egli, à 24,12"; 7. Borer, à 24,77"; 8. Spiess, à 26,50"; 9. Zariello, à 26,83"; 10. Scheidegger, à 27,06"; etc.



C'EST PARTII! Naissance, sous le soleil de Varano, de la Mazda MX-5 Cup. Un plateau relevé pour une bagarre de tous les instants!

MARCEL FÄSSLER RACONTE...

Débarquant du Sachsenring où il terminait une série de tests au volant de sa Dallara-Opel en vue du championnat d'Allemagne de formule 3, Marcel Fässler était l'invité de la Revue Automobile. Le Schwytzois a découvert le circuit de Varano et, sans le moindre essai libre, la MX-5 Cup. Ce qui ne l'a pas empêché de terminer sur le podium!

Tout d'abord, comment as-tu ressenti l'ambiance du championnat suisse?
C'est quelque chose de très nouveau pour moi. Habitué aux semi-remorques, je suis étonné de voir tous ces petits mobilhomes. Pourtant, je ressens très fort l'esprit de compétition.

Tu as également découvert la Mazda MX-5 Cup. Quelles sont tes impressions?

Je n'avais roulé jusqu'ici qu'en monoplace. Dès lors, il m'a fallu essayer de capter le plus rapidement possible les réactions de cette voiture. Elle est équipée de pneus de course homologués pour la route et comme il n'existe pas les réglages propres à une monoplace, c'est au travers d'eux que passent les sensations. Par rapport aux slicks, je peux dire que la marge de sécurité est plus grande. Mais, dans le même temps, la limite est plus difficile à corner. Je n'ai pas eu le temps d'effectuer d'essais libres, mais comme je fonctionne avec du esang dans les veines,

comme tout homme je crois, j'ai fait de mon mieux. Certains pilotes disent qu'il ne faut pas trop glisser avec la Mazda. Je pense que c'est juste en partie, mais qu'une petite dérive peut permettre d'améliorer son chrono à l'occasion.

En course, tu as terminé 3e sans avoir inquiété les deux premiers. N'est-ce pas frustrant pour toi?
Pas du tout! Je suis au contraire très satisfait de cette 3e place. Je ne suis pas un surhomme, comme je l'ai déjà dit. La Mazda Cup est une spécialité à part entière et il y a parmi les participants d'excellents pilotes. Lukas Ryf et Daniel Hadorn ont roulé «très dur» en course et je n'ai pas pu aller les chercher car j'ai d'abord dû me débarrasser de Jean-Claude Debrunner, lequel a bien résisté. Après, j'ai manqué une fois une vitesse, le trou était fait! Dans ce type de discipline, avec des voitures identiques, tu ne doubles pas facilement si le gars ne commet pas d'erreur. Mais j'apprécie ce genre de situations, car c'est la qualité du pilote qui fait la différence, pas la machine.

Ta conclusion sur ce week-end en championnat de Suisse?

Je suis très heureux d'avoir pu répondre à l'invitation de la Revue Automobile. J'ai pris beaucoup de plaisir, dans un univers que je ne connaissais pas. C'était à la fois très sportif et très convivial. G.V.



AVEC LE SOURIRE! Marcel Fässler satisfait de son expérience.