

Echanges de bons procédés!

CHAMPIONNAT SUISSE À LÉDENON *Signe des temps, on assiste à un transfert de nos pilotes vers les épreuves hexagonales. Mais voilà maintenant que quelques Français lorgnent vers les courses suisses.*

GÉRARD VALLAT
 Venir prendre la température de la Coupe Mégane à Lédénon, avant David Henry qui fera son entrée en Saxo à Dijon, Pascal Destembert est reparti dans sa bonne ville d'Uzes avec une victoire en poche. Intéressante à plus d'un titre, la participation de Destembert, qui ouvrira peut-être la voie à quelques-uns de ses compatriotes, donnera, souhaitons-le, un nouvel élan au sport automobile suisse qui se porte plutôt mal dans son cadre national. Avec moins de 100 engagés, 94 précisément pour garnir le plateau de 7 courses, le club organisateur a perdu beaucoup d'argent et ce n'est pas en le faisant remarquer à ceux qui avaient répondu à l'invitation que la situation s'améliorera. Attention danger...

Affichant sa volonté de décrocher la timbale en Coupe Mégane, Martial Ritz a entamé sa saison avec la puissance d'un rouleau compresseur. Meilleur temps des essais lors de la 1re séance, le Neuchâtelois s'offrait le luxe de ne pas mettre les roues dehors des boîtes en seconde session. Profitant de l'absence de Ritz, Pascal Destembert réalisait le meilleur temps de la séance, mais ne parvenait pas à déboulonner le «poleman».

Comme de coutume, le départ de la course était prétexte à de multiples figures plus ou moins artistiques et Luethi, Kamm et Destembert s'accrochaient, manquant de peu de percuter Martial Ritz. «Je les ai vus dans les rétros et j'ai retardé mon freinage au maximum. Malgré cela, j'ai été légèrement poussé mais sans conséquence.»

SOLIDEMENT INSTALLÉ EN TÊTE, Ritz n'avait plus qu'à gérer sa victoire pendant que, derrière lui, Thomas Luethi et Edy Kamm se livraient un superbe duel pour le premier accessit. 4e, le Valaisan Laurent Luyet tirait bien les marions du feu après être passé au travers de la confusion du départ. 5e, Pascal Destembert était un peu déçu: «J'étais parvenu à m'infiltrer entre les deux premiers, mais, malheureusement, Kamm a fait un écart et nous a sortis!»

A nouveau en tête de la seconde course, Ritz devait renoncer au cours du 1er tour: «C'est un arbre de roue qui a lâché, c'est la poise.» Saisissant l'occasion, Destembert s'octroyait le commandement aux dépens de Luethi et Kamm qui devançaient Baehler et Luyet toujours aux avant-postes. A signaler l'absence de Cathy Medina, qui a renoncé dès les essais sur casse moteur, et l'arrivée en

Mégane d'Anthony Sinopoli, le frère de Catherine, qui s'est mieux que défendu pour ses débuts en se classant 10e et 8e de chaque course.

IL N'A PAS GAGNÉ LA «SAXO», mais le Vaudois Jean-Luc Guyon a bien été la révélation du week-end. Débutant dans la Coupe Citroën Saxo, Guyon découvrait sa machine et les pistes, ce qui ne lui permettait pas de faire mieux que 9e aux essais. Egalement débutant, Fabian Eggenberger était l'auteur d'une surprenante pole position, devant le chevronné Mario Meier et Matthias Hedinger. Au feu vert, ce sont les routiniers, Meier, Spiess et Voegeli, qui dictaient la loi aux «p'tits nouveaux».

Mais, au fil des tours, une montée en puissance des jeunes pousses se faisait sentir. Dépossédé de sa position de leader, Eggenberger avait dégringolé jusqu'au 8e rang tandis que Frédéric Gex pointait en 4e position. Une lutte acharnée mettait le peloton en conflit permanent, les positions changeant sans cesse. Pas toujours de manière orthodoxe. Poussé par l'arrière, Gex faisait une incroyable figure dans la garigue mais il parvenait à reprendre la piste. Pendant ce temps, Guyon et Eggenberger s'étaient accaparés les 2e et 3e positions derrière Hedinger qui s'était installé au commandement pour ne plus le quitter. Un moment 2e, Jean-Luc Guyon commettait une petite erreur qui lui coûtait une place. «Dynamisé» par cette bavure, il signalait le meilleur temps en course. Signalements encore le 10e rang d'Alexandra Dugrandpraz qui a terminé à égalité avec Gex après avoir eu des «mots» sur la ligne d'arrivée.

Très animées, les coupes nous permettaient d'oublier quelque peu la tristesse procurée par le groupe N moribond. Cinq voitures seulement s'affrontent en 1400, avec des écarts de performances incroyables, de l'ordre de 8 secondes au tour. C'est une fois encore Evelyn Streiff qui a imposé sa Suzuki Swift à la Citroën AX de Silvio Kellenberger. En 2-litres, ce sont six voitures qui étaient annoncées, mais cinq ont pris le départ, pour assister au succès de Baltz Kamm devant Silvan Omilin, tous deux sur Opel Astra.

Figures de proue de l'Inter-swiss, Martin Schenk et Reto Meisel ont offert un spectacle de toute beauté au volant de leurs Opel respectives, Commodore pour Schenk, Kadett pour Meisel. Aux commandes de machines aux caractéristiques si différentes, les deux pilotes ont évolué sur une



COUPE MÉGANE Duel franco-suisse opposant Destembert (à droite).



COUPE SAXO En dépit des apparences, Alexandra Dugrandpraz a rallié l'arrivée.



INTERSWISS Le petit train jaune est emmené par Meisel, suivi par Winkler et Buhler.

piste très glissante qui nivelait les écarts techniques. Durant 10 des 20 tours de l'épreuve, les deux hommes se sont livrés un extraordinaire duel qui a tourné à l'avantage de Schenk. Captivés par ce combat de chefs, les spectateurs en oubliant Philippe Buhler et François Masot, condamnés à jouer les figurants. 3e de la course, mais 2e en 2 litres, Buhler – sur sa BMW – prenait le meilleur sur les Opel de Winkler et Masot.

Après l'Inter-swiss, le groupe CN entrain en piste et un seul pilote répondait présent. Une fois encore trahi par sa mécanique, Christian Grosjean avait déclaré forfait dès les essais libres tandis que Heinz Steiner et Bockhorn n'honoraient pas leur demande d'engagement. Seul Yann Pillion accomplissait son pensum et signalait néanmoins des temps de passage plus corrects au volant de son Osella-Alfa. Tout aussi solitaire, Philippe Piaget a signé le meilleur temps de la journée avec sa March de F3000.

EN FORMULE FORD, la chance n'est pas du côté de Philippe Chuard qui est encore passé à côté de deux belles occasions. Cloué sur la grille de départ de la 1re course par un embrayage récalcitrant, le Vaudois parvenait à ravir



PODIUM DORÉ Grâce à sa victoire à Lédénon, Mathis assistera (auprès de l'écurie Stewart), au GP F1 de Hongrie. Un beau cadeau emballé par Johann Wanger (à gauche), le grand manitou de la formule Ford helvétique, et ficelé par Georges Bobillier, le responsable PR de Ford Suisse.

la 2e place à Urs Boehlen mais il partait en tête-à-queue et se contentait de terminer 3e tandis que Philipp Mathis accrochait une nouvelle victoire. Auteur d'un excellent départ lors de la 2e course, Chuard était collé à la botte de vitesses de Mathis lorsque, au 5e tour, le jeune Allemand partait en tête-à-queue. «J'étais tellement près de lui que je n'avais pas beaucoup de choix. Soit le percuter à pleine vitesse, soit le bac à sable.» C'est évidemment la seconde option que choisissait Chuard qui devait malheureusement en rester là.

Comble de «malchance», Mathis se récupérait et rattrapait

Boehlen qui ne pouvait contenir la fougue du pilote du Jenzer Motorsport. Avec cette nouvelle victoire, l'Allemand prend une option très sérieuse sur le titre de formule Ford 1800, tout comme David Genoud en formule Ford 1600. Evoluant à Lédénon comme dans son jardin, le Fribourgeois, en signant deux nouveaux succès, n'a laissé aucune chance à ses adversaires qui n'ont même pas eu la possibilité de prendre des notes tant ils étaient loin du pilote Van Diemen. Soulignons encore les 2e et 3e places de Laurent Beyerler, qui s'est intercalé entre le vainqueur et Leo Kistler.

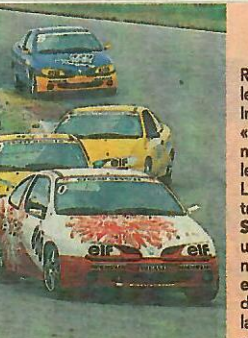
TRISTESSE EN F3
 Ce n'est pas de gaieté de cœur que les pilotes de F3 ont pris le départ de leur course. Ils avaient une pensée émue pour Roland Schaer, tragiquement décédé dans un accident de moto alors qu'il se rendait à Lédénon. Agé de 34 ans, le Fribourgeois laissera un grand vide dans le paddock. Bien sûr, la vie continue pour les autres et l'épreuve de F3 s'est tout de même déroulée, offrant à Jo Zeller et sa Dallara-Opel un énième succès devant Hans Debrunner et Markus Doebeli, tandis que Thomas Stingelin s'imposait en catégorie B. G.V.

TOUS LES RÉSULTATS

RANG/PILOTE/VOITURE/TOURS/TEMPS
 Groupe N jusqu'à 1400 cm³ (participants: 5)
 1. Streiff, Suzuki Swift GTI, 19, 38'00,41" (94,483 km/h); 2. Kellenberger, Citroën AX GTI, 19, 38'33,33" (94,01-2000 cm³) (6)
 1. Kamm B., 20, 37'28,01" (100,889 km/h); 2. Omilin, 20, 37'28,84" (100,889 km/h); 3. Ländolt, 20, 37'36,74" (tous sur Opel Astra GS)
 Groupe A plus 3000 cm³ (1)
 1. Nicolas, Ford Escort Cosworth, 19, 37'28,50" (95,824 km/h).
 Inter-swiss jusqu'à 2000 cm³ (7)
 1. Meisel, Opel Kadett C, 20, 37'40,14" (100,348 km/h); 2. Buhler, BMW 320, 20, 37'57,10" (99,333 km/h); 3. Winkler, Opel Kadett C, 19, 38'12,60" (96,433 km/h); 4. Masot, Opel Kadett GTE, 19, 38'15,12" (96,277 km/h).
 2001-3000 cm³ (5)
 1. Schenk, Opel Commodore B, 20, 36'57,57" (102,274 km/h).
 Groupe CN (1)
 Course 1: 1. Pillion, Lucchini-Alfa Romeo, 20, 31'00,30" (121,916 km/h).
 Course 2: 1. Pillion, Lucchini-Alfa Romeo, 19, 28'44,96" (124,907 km/h).
 Formule 3 (13)
 1. Zeller, Dallara 394-Opel, 20, 29'02,02" (130,194 km/h); 2. Debrun-

ner, Dallara 393-Opel, 20, 29'23,66"; 3. Döbeli, Ralt 93C-Alfa Romeo, 20, 29'33,48".
 Formule 3 (cat. B) (8)
 1. Stingelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 20, 29'51,33" (126,610 km/h); 2. Bachofen, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 20, 30'18,59"; 3. Huber B., Ralt RT 35-Alfa Romeo, 20, 31'27,30"; 4. Marty, Van Diemen RF 97, 20, 32'26,68".
 Course 1: 1. Piaget, Ralt-March RT24-Ford-Cosworth, 20, 28'48,19" (131,236 km/h).
 Course 2: 1. Piaget, Ralt-March RT24-Ford-Cosworth, 20, 28'31,17" (132,541 km/h).
 Formule Ford 1800 (5)
 Course 1: 1. Mathis, Swift SC 98, 20, 31'08,11" (121,406 km/h); 2. Böhlen, Swift SC 96, 20, 31'13,36"; 3. Chuard, Swift SC 97, 20, 31'27,30"; 4. Marty, Van Diemen RF 97, 20, 32'26,68".
 Course 2: 1. Mathis, Swift SC 98, 20, 31'14,49" (120,993 km/h); 2. Böhlen, Swift SC 96, 20, 31'14,69"; 3. Marty, Van Diemen RF 97, 18, 32'34,13".
 Formule Ford 1600 (6)
 Course 1: 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 19, 31'08,53" (115,310 km/h); 2. Kistler, VF RF 90, 19, 31'35,57"; 3. Beyerler, VF RF 91, 19, 31'45,62"; 4. Maimone, FASTER AF 91, 19, 31'47,15".

Course 2: 1. Genoud, Van Diemen RF 90, 19, 31'23,05" (114,421 km/h); 2. Beyerler, VF RF 91, 19, 31'46,28"; 3. Kistler, VF RF 90, 19, 32'02,34"; 4. Orskovic, FASTER AF 89, 19, 32'05,39".
 Coupe Saxo (15)
 1. Hedinger M., 20, 37'57,38" (99,588 km/h); 2. Eggenberger, 20, 38'03,70"; 3. Guyon, 20, 38'04,84"; 4. Aeschlimann, 20, 38'10,30"; 5. Vögeli, 20, 38'19,55"; 6. Piccinato, 20, 38'29,11"; 7. Meier, 20, 38'30,72"; 8. Spiess, 20, 38'36,84"; 9. Eschmann, 20, 38'39,14".
 Coupe Mégane (15)
 Course 1: 1. Ritz, 20, 34'56,07" (108,202 km/h); 2. Lüthi T., 20, 35'20,76"; 3. Kamm E., 20, 35'21,90"; 4. Luyet, 20, 35'32,27"; 5. Destembert (F), 20, 35'39,72"; 6. Strinmann, 20, 35'44,28"; 7. Rohr, 20, 35'44,93"; 8. Stefanelli, 20, 35'47,07"; 9. Bähler, 20, 35'47,69".
 Course 2: 1. Destembert (F), 20, 35'02,28" (107,883 km/h); 2. Lüthi T., 20, 35'03,27"; 3. Kamm E., 20, 35'04,03"; 4. Bähler, 20, 35'04,84"; 5. Luyet, 20, 35'24,09"; 6. Käser, 20, 35'36,74"; 7. Stefanelli, 20, 35'37,20"; 8. Sinopoli, 20, 35'38,76"; 9. Vallat, 19, 35'18,10".



trouvez à 7 secondes de la pole, c'est un sentiment étrange qui vous traverse l'esprit. Vous avez pourtant l'impression de faire tout juste. Certes, vous freinez un peu tôt mais l'état du t-shirt est révélateur. Mais alors, où se situe le problème? Manque d'expérience bien sûr, attaque des virages trop bouillonnante avec pour conséquence une perte de motricité réchibatoire et néfaste pour la relance avant la prochaine courbe.

De plus, les multiples possibilités de réglage de la Mégane peuvent procurer un confort de pilotage qui permet d'améliorer notablement les performances. Pour cela, il faut bouffer du kilomètre et avoir un bon physique car cette voiture réclame autant de muscles que de carvelles. Pour preuve, la démonstration faite par Anthony Sinopoli, dont c'était la première sortie, qui a démarré ses essais chronométrés avec l'47" pour finalement terminer sa seconde course au 8e rang avec un temps de 1'45", soit à peine plus d'une seconde et demie au tour que le vainqueur.

L'EXPÉRIENCE INTÉRIEURE

Répondant à l'invitation de Renault Suisse, votre dévoué serviteur a pris le volant d'une Renault Mégane Cup. Installé très bas dans le siège baquet, on ressent tout de suite le côté «très course» de la Mégane. Entièrement dépouillé, l'intérieur se résume à un volant, un pédalier, un tableau de bord digital et un immense levier de vitesses pour commander la boîte séquentielle à 5 rapports. La mise en route du 4-cylindres de 180 ch se fait par l'intermédiaire de trois boutons placés sur un boîtier électronique.

Sur la piste, il n'y a plus l'ombre d'un doute, la Renault Mégane est une vraie voiture de course. Véritable toboggan, le circuit de Lédénon ne laisse aucun répit au pilote et l'enchaînement de virages masqués est une véritable épreuve pour la mémoire. Enchaînant les tours, il faudra rapidement admettre que la performance n'est pas évidente au volant d'une telle machine. Il est très facile de signer des chronos «amusants», mais lorsque vous lisez la feuille des temps et que vous vous