Championnat suisse à Dijon: la «pole punition»

La manche d'ouverture de la saison 1996 de vitesse a péché du côté de sa grille de départ. Dommage pour les rois des essais, incapables de concrétiser en course!

GÉRARD VALLAT

Messieurs Zehnder, Tschanz et Kamber, pour ne citer que les plus connus, se sont tous inclinés face à leurs dauphins des essais, lesquels bénéficiaient de la corde au premier virage. Ce «détail» digéré, il restait tout de même de belles courses à suivre et de nouveaux jeunes pilotes à découvrir. Après avoir permis à Tazio Pessi et Luciano Crespi d'exprimer leur grand talent avant de s'expatrier en Angleterre, voilà que le magicien Andreas Jenzer sort de son chapeau un nouvel espoir du sport automobile suisse.

Agé de 19 ans, Ralph von Euw a fait ses classes en karting et après avoir été pressenti par Hasi Kaufmann, c'est finalement la formule Ford qui a emporté la faveur du Zurichois. Etonnant tout au long du week-end, von Euw signait le 4e temps des essais, à 24 centièmes seulement de la pole position de Reto Tschanz, qui imposait sa nouvelle Mygale à la Van Diemen de Christoph Zehnder. 3e, Lukas Ryf ne disposait que de 7 centièmes d'avance sur le nouvel agitateur de la discipline. Le bonheur des uns faisant toujours le malheur des autres, les performances plus qu'encourageantes de Sébastien Muller et Philippe Chuard, respectivement 8e et 9e, sont passées un peu inaperçues.

L'optimisme de von Euw

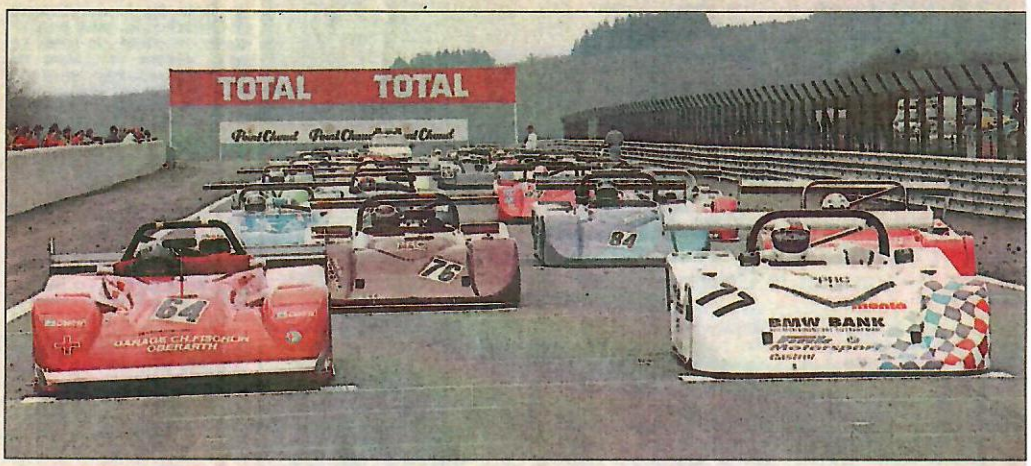
Comme nous l'avons déjà évoqué, la course n'a pas souri au poleman, qui a rapidement perdu pied face à Zehnder et Ryf, ce dernier s'étant littéralement soudé à la boîte de vitesses du futur vainqueur. Auteur d'un départ canon, von Euw se portait à la hauteur des deux hommes de tête dès le 8e passage, et tentait même un dépassement en bout de rectiligne. Pas prétentieux mais un peu optimiste, Ralph devait se rendre compte, mais un peu tard, que Zehnder et Ryf allaient garder l'avantage à la corde. Sorti de la piste, le Zurichois perdait du temps et terminait son périple en 5e position, après avoir signé le meilleur temps en course. Le message est passé cinq sur cinq, il faudra désormais compter avec lui pour la victoire. Également auteur d'une belle course, Sébastien Muller occupait la 6e place avant d'effectuer une figure qui le rejetait en fin de peloton. De son côté, Chuard se classait 8e, Pierre-Alain Fatton entrant de justesse dans le top-ten.

Il peut tout se permettre: seul sur sa planète, écrasant la F3 depuis plus d'une décennie, Jo Zeller a pourtant donné une chance à ses adversaires en choisissant de disputer la saison 1996 avec une Ralt datant de 1993. Avec ses airs de Benetton, la monture du quintuple champion de suisse a certainement intimidé Norbert Zehnder et Paolo Laghi, qui sont montés sur le podium pour approcher l'extra-terrestre zurichois. Toujours grave dans son expression, Zehnder doit fatalement sentir qu'il ne pourra rien contre Zeller, et cette certitude marquée sur son visage contraste avec le sourire radieux du vieux renard. Bénéficiant de la corde, alors que Zehnder avait la pole, Zeller ne s'est pas laissé impressionner par les attaques du challenger, gardant sa position jusqu'à l'issue des 15 tours avec la Dallara collée à sa boîte. Plus en retrait, Laghi livrait un combat à Andreas Bähler, ce dernier disposant de l'ancienne Dallara de Zeller. Au terme de quelques échanges de positions, Laghi terminait au 3e rang.

Renaissance en proto

Après la F3, l'organisateur avait glissé dans son «timing» une épreuve regroupant un beau plateau de sport proto. Cela faisait quelques années que l'occasion ne nous avait plus été donnée de voir évoluer autant de voitures de ce type. Grâce à une initiative de Walter Pedrazza, l'Eurosérie regroupe une grande partie des groupes C, CN et C3 que comptent notre pays, l'Autriche et l'Allemagne. Qualifié en 5e position, Pierre-Alain Baudet n'allait pas très loin avec son Osella, puisqu'à l'issue du 3e tour une vis baladeuse dans un porte-moyeu contraignait le Vaudois à l'abandon. Également malheureux, le Genevois Christian Grosjean était victime d'une agression dans la descente vers la «cuvette»: «C'est scandaleux. Le type qui me suivait m'a volontairement poussé et je me suis mis en travers de la piste. J'ai eu une chance énorme car je me suis fait percuter de plein fouet par Fuchs. Nos deux voitures sont «mortes»!» La course allait néanmoins à son terme et c'est à Rainer Fink, sur PRC-BMW que revenait la victoire, devant la Martini de Karl Fischlin.

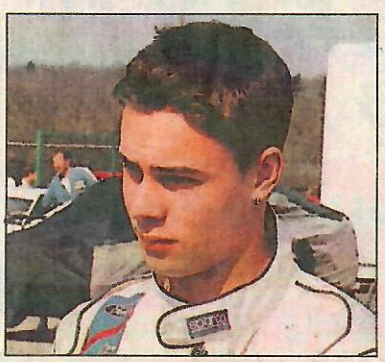
Il sera bien difficile de rendre crédible le futur champion suisse de tourisme 1996, tant la concurrence est faible pour «Nikko», alias Edy Kobelt. Sorte de nouvel Interswiss, le tourisme accueille toutes sortes de voitures «caduques» allant de la Toyota Supra à la Mercedes 190. Auteur de la pole position, «Nikko» surprenait Patrick Ulrich, qui bénéficiait de l'avantage de la 2e place de la grille de départ avec sa BMW 318i utilisée habituellement en championnat d'Allemagne.



Proto: une discipine en pleine renaissance grâce à l'Autrichien Pedrazza. (Sinzig)

Ratant complètement son envol, Ulrich ouvrait la porte à la Mercedes de Friesecke, lequel se retrouvait porte contre porte avec la Toyota de «Nikko» à l'entrée de la «cuvette». Largement en tête, la Toyota finissait par s'incliner face à la BMW d'Ulrich, qui ne pouvait que remonter sur des adversaires déclassés. Moteur cassé, «Nikko» avait la défaite amère et, de son côté, le vainqueur déclarait qu'il ne participerait qu'éventuellement à la manche de Magny-Cours.

En 2 litres, plus intéressante était la course des voitures du groupe N, le retour de Daniel Hadorn, après l'intermède formule Ford, ne faisant que renforcer cette impression. A souligner également l'arrivée de Piccinato dans cette catégorie, l'ancien roi des «1300» disposant dorénavant d'une Toyota Celica. Piccinato a un beau défi à relever face à des hommes tels que Hadorn, Lüthi ou Wermelinger. Animée, la course était finalement remportée par Hadorn, pour qui la monoplace n'est déjà plus qu'un mauvais souvenir. Quant à Lüthi, 2e, il découvrait le coup de volant ravageur de Piccinato, 3e derrière les deux Astra.


Von Euw: la nouvelle bonne carte de Jenzer. (Vallat)

Eliane Rüegg: du tempérament! (Vallat)

Femme volante

Impossible de passer sous silence la performance de Mademoiselle Eliane Rüegg qui, en signant le meilleur temps de la catégorie 1300, nous rappelait que la présence féminine va grandissant dans le sport auto suisse. Ratant son départ, Eliane se retrouvait 5e après le premier passage et entamait une belle remontée, s'attaquant sans le moindre complexe aux Suzuki Swift qui barraient la route à sa Peugeot 106. «Rapides en ligne droite, les Suzuki me gênaient dans les virages, freinant ma progression», confiait la souriante petite Alémanique à la fin d'une course qu'elle achevait en 2e position. Venus à Dijon en vedettes américaines avant d'émigrer sous d'autres cieux, MM. Baume et Brechbühl donnaient un récital avec leurs Honda Civic gr. A. Et pour conclure, mentionnons la victoire de Martial Ritz en Coupe Clio. Bien que se disputant hors championnat, cette course a mis en évidence les bonnes dispositions de Jean-Claude Kamber, revenu à la compétition après une année sabbatique. Auteur de la pole, le Jurassien a cédé la victoire à Ritz, qui a bénéficié de son expérience en Clio pour repousser ses assauts. Avec la prochaine entrée en piste d'Edy Kamm, la Coupe Clio s'annonce très prometteuse.

Résultats

Rang/pilote/voiture/tours/temps

Groupe N
jusqu'à 1300 cm³ (participants: 9)
1. Theiler, 14, 25'02,35" (132,512 km/h); 2. Rüegg, 14, 25'05,90" (les deux sur Peugeot 106 Rallye); 3. Kleiber, 14, 25'08,51"; 4. Zürcher, 14, 25'10,75" (les deux sur Suzuki Swift GTi); 5. Aeschilmann, Peugeot 106 Rallye, 13, 23'27,07".

1301–1600 cm³ (6)
1. Semon, 14, 25'09,54" (131,881 km/h); 2. Lötscher, 14, 25'10,86" (les deux sur Honda Civic VTi); 3. Iten, Citroën AX GTI, 13, 24'21,34".

1601–2000 cm³ (11)
1. Hadorn D., 14, 23'35,89" (140,604 km/h), 2. Lüthi T., 14, 23'39,23" (les deux sur Opel Astra GSi); 3. Piccinato, Toyota Celica 2.0, 14, 23'39,73"; 4. Wermelinger, 14, 23'46,04"; 5. Furrer, 14, 34'46,90"; 6. Landolt, 14, 23'55,92" (tous sur Opel Astra GSi).

2001–2500 cm³ (1)
1. Dubler, Chevrolet Beretta, 14, 24'44,56" (134,100 km/h).

plus de 3000 cm³ (4)
1. Lusser, Toyota Celica Turbo-4WD, 15, 24'51,47" (143,013 km/h); 2. Wyss, Ford Escort Cosworth, 15, 24'53,95".

Groupe N-GT 2501–3000 cm³ (2)
1. «Popeye», Porsche 968 CS, 15, 24'22,05" (145,891 km/h).

plus de 3000 cm³ (1)
1. «Pedro», Porsche 993 RS, 15, 23'24,71" (151,846 km/h).

Groupe A 1301–1600 cm³ (2)
1. Baume, Honda Civic VTi, 13, 21'53,58" (136,571 km/h).

1601–2000 cm³ (2)
1. Medina, Renault Clio 2.0, 12, 21'59,96" (125,474 km/h).

plus de 3000 cm³ (3)
1. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 14, 21'48,22" (147,661 km/h).

Groupe B plus de 3500 cm³ (2)
1. Pfefferlé, Porsche Carrera RS, 15, 23'12,07" (146,945 km/h).

Le bal des vieilles BMW, de la 320 de Girard à la M1 de Bührer. (Sinzig)

Tourisme (11)
1. Ulrich, BMW 318is, 15, 22'20,92" (159,070 km/h; 2. Koch, Toyota Carina, 15, 22'38,99"; 3. Wäfler, P., Opel Vectra, 15, 23'13,53"; 4. Hediger,Toyota Celica, 15, 23'17,31"; 5. Friesecke, 15, 24'17,92"; 6. Schmid, 15, 24'43,73" (les deux sur Mercedes 190 E).

Interswiss jusqu'à 1300 cm³ (3)
1. Gerber Ch., VW Polo, 14, 23'19,91" (142,208 km/h).

1301–1600 cm³ (5)
1. Zbinden, Toyota Corolla, 15, 23'38,96" (150,321 km/h), 2. Rod, VW Golf, 15, 24'45,74"; 3. Roth, Toyota Corolla, 14, 22'32,27".

1601–2000 cm³ (9)
1. Meisel, Opel Kadett GTE, 15, 23'47,22" (149,451 km/h), 2. Furrer, BMW 320, 14, 23'48,69".

R5 Cup (7)
1. Erb M., 13, 22'43,89" (135,539 km/h), 2. Maurer, 13, 23'05,46"; 3. Gerber B., 13, 23'07,21"; 4. Winiatörfer, 13, 23'07,36" (tous sur Renault 5 GTE).

Interswiss 2001–2500 cm³ (14)
1. Girard, BMW 320, 15, 22'30,37" (157,957 km/h), 2. Brugger, Opel Ascona 400, 15, 23'31,53"; 3. Schaer, BMW 325i, 14, 22'29,39"; 4. Leuenberger, Renault 11 Turbo, 14, 23'35,18".

Trophée Polo (8)
1. Jani, 14, 23'45,38" (139,668 km/h), 2. De Graaf, 14, 23'48,68"; 3. Scheidegger, 14, 24'11,73"; 4. Von Grünigen, 14, 24'35,56"; 5. Dugrandpraz, 13, 22'54,65" (tous sur VW Polo Trophy).

Interswiss 2501–3000 cm³ (3)
1. Scalia, 14, 23'04,09" (143,835 km/h); 2. Buholzer, 24, 23'05,84" (les deux sur Alfa Romeo 75-V6).

plus de 3000 cm³ (2)
1. Bührer, BMW M1, 5, 22'26,68" (158,390 km/h).

Sports 2000 cm³ (4)
1. Büeler, Tiga SC834, 14, 21'35,47" (153,674 km/h); 2. Buess K., Tiga SC87, 14, 21'44,37".

Groupe C jusqu'à 2000 cm³ (2)
1. Fischer (D), PRC M92-BMW, 15, 21'37,28" (164,423 km/h).

2001–2500 cm³ (1)
1. Krisam jun. (D), URD C 391, 15, 20'39,20" (172,127 km/h).

Groupe CN/2 (13)
1. Fischin, Martini Mk 66-Alfa Romeo, 15, 20'56,45" (169,764 km/h); 2. Küng, Argo JM 21-AR, 15, 21'48,28"; 3. Geiser, Lucchini SP 90-AR 15, 21'48,60"; 4. Kohler, PRC M92-AR, 14, 20'34,34"; 5. Jauslin, Lucchini SV 87-AR, 14, 20'46,39"; 6. Neumann (D), Argo JM 21-AR, 14, 20'52,51".

Groupe CN/4 (6)
1. Fink (D), PRC S 96-BMW, 15, 20'25,55" (173,988 km/h); 2. Ehrat, PRC S 95-BMW, 15, 21'04,78"; 3. Schreiner (A), PRC S 95-BMW, 15, 21'29,49".

Formule 3 (20)
1. Zeller, Ralt 93C-Alfa Romeo, 15, 19'25,22" (183,056 km/h), 2. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 15, 19'25,30"; 3. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 15, 19'41,36"; 4. Bähler A., Dallara 393-Fiat, 15, 19'43,56"; 5. Sträuli, Dallara 392-Alfa Romeo, 15, 19'52,30"; 6. Rüttimann, Ralt RT37-Mugen, 15, 29'53,65"; 7. Schubiger, Dallara 394-Opel, 15, 19'54,20"; 8. Debrunner, Dallara 393-Opel, 15, 20'15,61"; 9. Stingelin, Ralt RT36-Alfa Romeo, 15, 20'17,76".

Formule 3 (cat. B) (8)
1. Gysin, Ralt RT 34-Alfa Romeo, 15, 20'44,19" (171,437 km/h), 2. Bärtswyl, Dallara 388-VW, 15, 20'47,30"; 3. Kölliker, Dallara 389-VW, 15, 20'48,15"; 4. Gauch, Martini Mk 58-Seymaz, 14, 19'41,62".

Formule V2000 (8)
1. Brühschweiler, Ralt RT34, 15, 21'18,88" (166,787 km/h), 2. Vetter, Reynard 903, 15, 21'26,47"; 3. Wettstein, Ralt RT31, 15, 22'11,76"; 4. Bereuter, Martini Mk 45, 15, 22'25,37".

Formule Ford 1800 (17)
1. Zehnder Chr., Van Diemen RF 95, 15, 21'22,31" (166,340 km/h); 2. Ryf, Vector TF 94, 15, 21'22,82"; 3. Tschanz, Mygale SJ 96, 15, 21'22,92"; 4. Bünzli, Swift SC 96, 15, 21'27,67"; 5. Von Euw, Swift SC 96, 15, 21'37,98"; 6. Hiltbrunner, Mygale SJ 95, 15, 21'47,01"; 7. Kälin, Swift SC 95, 16, 21'48,48"; 8. Chuard, Swift SC 94, 16, 21'49,58"; 9. Steiner M., Swift SC 94, 15, 21'50,11"; 10. Fatton, Swift SC 94, 15, 21'51,64".

Formule Ford 1600 (8)
1. Hug, Van Diemen RF 91, 14, 21'44,65" (152,593 km/h), 2. Brülhardt, VD RF 91, 14, 21'48,19"; 3. Cosandey, VD RF 90, 14, 21'48,38"; 4. Förtner, VD RF 90, 14, 21'54,00"; 5. Muller G., VD RF 91, 14, 22'07,40".

Clio Cup (15)
1. Ritz, 15, 24'58,65" (142,326 km/h), 2. Kamber, 15, 25'04,81"; 3. Bähler E., 15, 25'08,20"; 4. Wicki, 5, 25'08,30"; 5. Farine, 15, 25'09,72"; 6. Trüssel, 15, 25'11,27"; 7. Baumgartner, 15, 25'27,25" (tous sur Renault Clio 16V).