

# Magny-Cours: victoire libératrice pour Zehnder

## En quête de son «Gaal» depuis 1994, l'Alémannique a enfin ajouté à son palmarès en formule 3 cette victoire sur circuit

Auteur de la pole position à Comté à Dijon 15 jours plus tôt, Zehnder ne tirait, une fois encore, pas parti de sa performance des essais. Calant son moteur au bas du drapeau, le pilote de la Dallara-Opel se retrouvait au milieu du peloton, laissant filer Zeller et Bachler vers leur destin. Arrivés roues dans roues au freinage de l'épingle d'Adélaïde, les deux sociétaires du «Zeller Racing» faisaient un cadeau royal à Paolo Laghi en s'accrochant. Un peu optimiste dans son attaque, Andreas Baehler n'avait pu éviter le contact avec le patron et les deux hommes de tête restaient sur le carreau. Profitant de l'aubaine, Laghi prenait la course en mains durant quelques tours, avant de s'incliner face à Norbert Zehnder, revenu comme un diable des tréfonds du classement.

Cette victoire de l'Alémannique va certainement débloquer les rouages fragiles qui, psychologiquement, font d'un second un vainqueur en puissance. De son côté, Laghi résumait ainsi sa situation de dauphin d'une course qui, de l'extérieur, lui semblait acquise: «Déjà, aux essais, Norbert était plus vite et je ne pouvais pas lui fermer la porte durant les dix tours de course qui restaient. C'est dommage, j'ai été peut-être un peu faible, mais je serai plus ferme à Varano!» Sauvante l'honneur du Jo Zeller Racing Team, Urs Rüttimann montait sur la 3e marche du podium.

### La menace von Euw se précise

A Magny-Cours, un Zehnder chassait l'autre et avant Norbert, c'est Christoph qui s'était imposé en formule Ford devant l'aéropage de la série. Détenteur de la pole position, Reto Zschaller allait être le premier homme à mener cette course qui allait connaître plus d'un changement de leader. Surpris à Adélaïde, Tschanz passait le relais à Zehnder, qui rendait la politesse un tour plus tard. Du temps que Tschanz et Zehnder, en débat, les choses évoluaient également pour la course au podium, et le wagon Ryf, von Euw, Alexander-David et Bünzli s'agitait, perdant au fil des tours les deux derniers nommés, sur

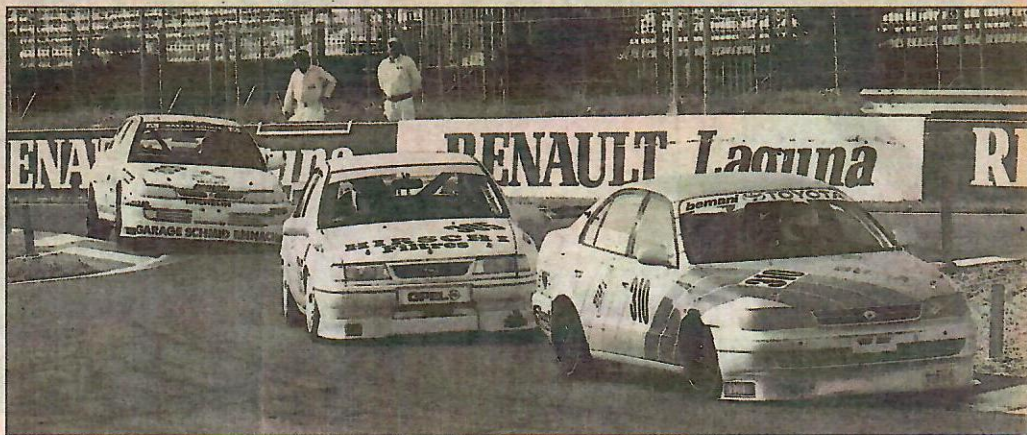
tête-à-queue et panne moteur. La situation ainsi éclaircie permettait à Ralph von Euw, en lutte avec Ryf, de se mettre dans la position du vainqueur potentiel de sa deuxième course.

Débarrassé de Tschanz qui sortait de la piste à Adélaïde, Zehnder n'avait plus qu'à cueillir les fruits de sa grande expérience, repoussant les assauts d'un von Euw qui avait gagné son duel avec Lukas Ryf. Avancé à pas de géant, le jeune Zurichois sera notre favori lors de la manche de Varano. Progressant lui aussi, mais avec des moyens différents, le Vaudois Sébastien Muller voyait sa course stoppée à Adélaïde lorsque Marcel Steiner envoyait dans le décor l'auteur du 7e temps des essais.

### Hirschi fait bonne figure

Retiré de la course de Dijon sur casse moteur, Edy Kobelt, alias «Nikko», n'a eu aucune peine à imposer sa Toyota Carina à la Mitsubishi de René Hollinger. Heureusement, l'arrivée de l'Opel Vectra de Pierre Hirschi donnait un peu de piment à une série qui s'annonçait ennuyeuse. Au volant d'une voiture qu'il découvrait, le Neuchâtelois ne pouvait pas parcourir suffisamment de tours de circuit pour se familiariser avec la boîte séquentielle et la traction avant. Néanmoins, en trois petits tours d'essais «qualité», il réussissait à signer le 2e temps des neuf pilotes engagés dans cette catégorie touristique: «Je suis surpris de faire aussi bien pour ma première sortie, la voiture étant tellement différente de la F3. C'est bon signe, d'autant plus que je roule actuellement avec des roues de 18 pouces.»

Effectivement handicapé par une qualité de pneumatiques inférieure aux nouveaux produits de Michelin, Hirschi ne méritait que davantage un coup de champagne pour avoir parcouru le premier tour de course devant «Nikko». Mais, au cours de 2e tour, la «logique» l'emportait et Pierre Hirschi s'inclinait face à la Toyota qui s'envolait vers la victoire. Bien installé à sa 2e place, Hirschi devait malheureusement se retirer sur casse moteur, ouvrant ainsi la porte à Hollinger qui comptait plus de 5 secondes de retard sur la Vectra.



Kobelt (Toyota Carina) a dominé. Mais Pierre Hirschi, pour la première fois au volant de son Opel Vectra, a fait plutôt bonne figure, avant d'abandonner, moteur cassé. (Sinzig)

### Hadorn comptabilise

La plus représentative des classes de voitures fermées est celle du groupe N 2 litres, puisqu'elle regroupe le plus grand nombre de véhicules identiques, par là même capables de l'emporter. Seigneural à Dijon, Daniel Hadorn a encore une fois fait le plein de points, même si Piccinato a mené durant cinq tours avant de céder le commandement au pilote Opel. En progrès constants, Piccinato découvre cette classe 2 l, et l'avenir s'annonce rose pour lui. 3e, Thomas Lüthi a devancé Werner Wermelinger, tous deux sur Opel Astra. Dans la petite classe des 1200 cm<sup>3</sup>, c'est René Kleiber qui s'est imposé avec sa Suzuki Swift, devant Eliane Riegg, une fois encore sur le podium et surtout, meilleur pilote de Peugeot 106, au nez et à la barbe du Genevois Sanchis. En plus de 2 l, Carlo Liesser l'a emporté devant Joe Wyss, mais le petit nombre d'engagés (trois) ne lui permet de marquer que la moitié des points. Pour en terminer avec les voitures fermées, mentionnons les vic-

## Résultats

Rang/pilote/voiture/tours/temps

Groupe N jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup>

(participants: 7)

1. Kleiber, Suzuki Swift GTI, 15, 34'04,11" (112,274 km/h); 2. Rüegg, 15, 34'12,13"; 3. Sanchis, 15, 34'12,90"; 4. Bönzli, 15, 34'17,71" (tous sur Peugeot 106 Rallye).

1301-1600 cm<sup>3</sup> (1)

1. Streif, Citroën AX GTI, 14, 33'24,69" (105,849 km/h).

1601-2000 cm<sup>3</sup> (7)

1. Hadorn D., Opel Astra GSi, 16, 33'57,63" (120,140 km/h); 2. Piccinato, Toyota Celica 2.0, 16, 34'02,49"; 3. Lüthi T., 16, 34'07,04"; 4. Wermelinger, 16, 34'11,50" (tous sur Opel Astra GSi).

plus de 3000 cm<sup>3</sup> (8)

1. Lusser, Toyota Celica Turbo-4WD, 16, 33'07,58" (123,165 km/h); 2. Wyss, Ford Escort Cosworth, 16, 33'09,97".

Groupe A 1601-2000 cm<sup>3</sup> (3)

1. Jacquot, Opel Astra GSi, 14, 31'33,47" (113,128 km/h); 2. Medina, Renault Clio 2.0, 14, 32'10,99".

plus de 2000 cm<sup>3</sup> (2)

1. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 16, 31'37,11" (120,038 km/h).

Groupe B plus de 3800 cm<sup>3</sup> (4)

1. Küng B., 16, 30'25,14" (134,127 km/h);

2. Pfefferli, 16, 31'25,26" (les deux sur Porsche Carrera RS).

Supertourisme (8)

1. «Nikko», Toyota Carina, 16, 30'08,14" (135,538 km/h); 2. Hollinger, Mitsubishi Lancer, 16, 31'01,63"; 3. Schmidlin, 16, 31'12,05"; 4. Friesacko, 16, 31'53,85" (les deux sur Mercedes 190 E); 5. Hadiger, Toyota Celica, 15, 30'11,17".

Porsche Cup (1)

1. «R Mabuse», Porsche Carrera RS, 16, 30'23,35" (134,258 km/h).

Challenge Ferrari (1)

1. Pouly, Ferrari F355, 15, 31'28,58" (121,520 km/h).

Interswiss jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup>

1. Hadorn R., Alfa Romeo Sprint, 15, 32'04,40" (119,258 km/h).

1601-2000 cm<sup>3</sup> (3)

1. Masot, 16, 31'37,74" (128,996 km/h); 2. Meisli, 15, 31'00,16" (les deux sur Opel Kadett GTE).

plus de 2500 cm<sup>3</sup> (3)

1. Bührer, BMW M1, 16, 30'21,83" (134,370 km/h); 2. Scheer, Alfa Romeo 75, 14, 31'50,85".

Groupe CN (4)

1. Geiler, Lucchini SP 90-Alfa Romeo, 16, 27'02,16" (141,478 km/h); 2. Baudet, Osella PA 16-AR, 15, 27'05,87".

Formule 3 (19)

1. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 16, 28'41,55" (152,952 km/h); 2. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 16, 28'44,98"; 3. Rütt-

mann, Ralt RT37-Mugen, 16, 27'26,08"; 4. Denger, Ralt RT38-Alfa Romeo, 16, 27'28,91"; 5. Strülli, Dallara 392-Alfa Romeo, 16, 27'34,27"; 6. Debrunner, Dallara 393-Opel, 16, 27'49,34"; 7. Stügelin, Ralt RT38-Alfa Romeo, 16, 28'05,35"; 8. Bärliwyli, Dallara 388-VW, 16, 28'16,10".

Formule 3 (ant. B) (8)

1. Bärliwyli, Dallara 388-VW, 16, 28'16,10" (144,331 km/h); 2. Gauch, Martini Mk 58-Seymaz, 16, 28'17,452"; 3. Kölliker, Dallara 389-VW, 15, 28'51,21".

Formule 3000 (1)

1. Amweg, Lola T90/50-Cosworth, 16, 28'40,38" (155,922 km/h).

Formule V 2000 (5)

1. Bröschweiler, Ralt RT34, 15, 27'03,32" (141,377 km/h); 2. Wölfel U., Ralt RT32, 15, 27'21,07"; 3. Weibel, Martini Mk 58, 14, 28'12,67".

Formule Ford 1800 (16)

1. Zehnder Chr., Van Diemen RF 95, 16, 28'53,50" (141,217 km/h); 2. Von Euw, Swift SC 95, 16, 28'55,73"; 3. Ryf, Vector TF 94, 16, 28'56,97"; 4. Hiltbrunner, Mygale SJ 95, 16, 29'34,63"; 5. Froy, Mygale SJ 95, 16, 29'37,70"; 6. Kälin, Swift SC 95, 16, 29'53,47"; 7. Fattori, Swift SC 94, 16, 29'54,98"; 8. Grünig, Swift SC 95, 16, 29'55,52"; 9. Messina, Swift SC 95, 15, 30'00,85"; 10. Meichtry, Swift SC 94, 16, 30'02,79".

Formule Ford 1600 (4)

1. Savaro, Van Diemen RF 90, 15, 30'26,36" (125,680 km/h); 2. Müller G., VD RF 91, 14, 28'58,78".

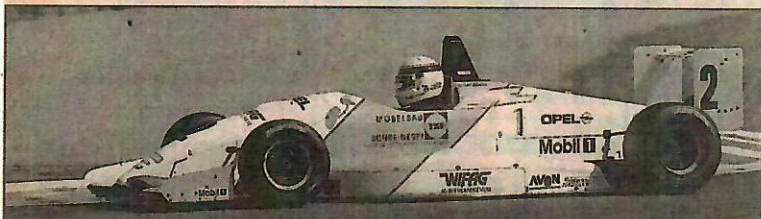
toires en Interswiss de Nicolas Bührer en catégorie de plus de 2,5 l, et de François Masot en 2 l, qui attend impatiemment l'arrivée de Philippe Buhler.

### Amweg «tue le temps»!

Faisant le décompte des jours qui le séparent de la première course de côte, le roi de la montagne Fredy Amweg vient «tuer le temps» en circuit, histoire de rester en contact avec les sensations de sa F3000. Sans adversaire, le roi Fredy a signé le meilleur temps de la journée à Magny-Cours, avec pour but de se rapprocher des temps réalisés par les pilotes de la F3000 européenne. G. V.J.B. S.



François Masot (Opel Kadett): un style spectaculaire en Interswiss. (Sinzig)



Norbert Zehnder (Dallara-Opel): enfin le déléicé

(Sinzig)