

Varano: Laghi calife à la place du calife!

Le championnat suisse de formule 3 renaît. Après Norbert Zehnder, c'est au tour du Tessinois d'ébranler, sur la piste italienne, la citadelle Zeller

GÉRARD VALLAT

Combien sont-ils, les prétendants à la couronne de Jo Zeller, à s'être cassé les dents sur les marches du trône? Cette année, Norbert Zehnder et Paolo Laghi n'ont manifestement pas envie de se laisser intimider. Pourtant, dès les essais, c'est bien la Ralt jaune de Jo Zeller qui accaparait la première ligne des feuilles de résultats. Très fort, le Zurichois repoussait, tour après tour, les assauts de Laghi et Zehnder, lesquels finissaient presque par admettre la supériorité du maestro. Mais, quelques heures avant le départ de la course, c'est Paolo Dallara lui-même, l'«ingénieur», qui débarquait dans les stands en apostrophant Laghi. «Eh, c'est toi Laghi, celui qui se fait battre avec une de mes voitures sur la piste de Dallara par une Ralt anglaise. Je te conseille de gagner cette course, sinon tes fesses vont chauffer!» Légèrement intimidé, Paolo ne savait finalement plus si c'était du lard ou du cochon, et promettait à M. Dallara de tout mettre en œuvre pour laver l'affront.

Parti de sa pole position, Zeller voyait ses deux adversaires le déborder à l'amorce du premier virage. Avec Zehnder sur sa gauche et Laghi à droite, l'accrochage devenait inévitable et c'est Zehnder qui partait en tête à queue, endommageant le flap avant de la Ralt du champion 1995. Profitant du désordre, Laghi prenait la tête de la course et ne la lâchait plus. Revenu de la 7e place, Norbert Zehnder pointait les deux adversaires et montait sur la 2e marche du podium, derrière Laghi qui confiait: «Maintenant je peux le dire, cette victoire, ici à Varano, je la sentais!»

Von Euw s'envole

Mais avant cette victoire de Laghi, la première en F3 pour un Tessinois, un autre habitant de cette région s'était montré à son avantage. Éliminé par sa faute lors des premières courses de la saison, le pilote de formule Ford fraj Alexander-David a redressé la barre en accomplissant une belle course à Varano. Qualifié avec le 5e temps, derrière Ryt le poleman, fraj ne concédait que 4 dixièmes à Ralph Von Euw, son équipier auteur du 2e temps, juste devant Reto Tschanz. Au départ de la course qui s'annonçait évidemment très chaude, von Euw tentait un dépassement sur le leader, Ryt, qui servait de tremplin à la Swift de l'espoir allemand.

Projeté dans les airs, von Euw échouait dans le sable et laissait ainsi Alexander-David venger le team Jenzer. Impérial en tête de la course, Ryt pouvait observer à distance la lutte que se livraient Tschanz et Alexander-David. En délicatesse avec sa tenue de route, Reto Tschanz parvenait à conserver sa 2e place face au Tessinois, qui ne tentait pas le diable, préférant assurer son podium. «Pour moi, il devenait vraiment important de finir une course. Je considère que ma saison démarre aujourd'hui», analysait le sociétaire du Jenzer Motorsport. Pas de chance par contre pour Sébastien Müller, handicapé tout le week-end par des problèmes électroniques, clouant sa Swift aux stands avant le départ de la course.

Baudet en verve

Pour conclure la revue des épreuves se déroulant «la tête à l'air», relevons le beau parcours de Pierre-Alain Baudet, 2e de la course «Eurosergic Gr. C». Qualifié en 7e position avec son Osella équipée du petit moteur Alfa, le Vaudois ne lutait pas à armes égales face à des adversaires disposant de propulseurs développant la bagatelle de 380 ch. Auteur d'un départ d'anthologie, Baudet doublait avec autorité tout ce qui le séparait de la première place et, revenu dans les roues d'Ehrat, il tentait quelques manœuvres d'intimidation. Mais la largeur des voitures – un handicap sur la petite piste de Varano – et la différence de puissance l'empêchaient de faire le scratch. Mais la 2e place de Baudet équivalait à une victoire puisqu'il remportait le classement «petits moteurs». Mention bien également pour Philippe Darbellay, qui reprenait du service et se classait 3e derrière Baudet, après avoir bataillé comme un chiffonnier avec Kueng qui laissait son capot avant dans la bagarre.

Ritz deux fois!

Varano marquait l'entrée en piste officielle des coupes de marque. Nouvelle venue, la Coupe Citroën Saxo regroupait 14 voitures. Neuf et identiques, les châssis ayant été tirés au sort une dizaine de jours plus tôt, les voitures offrent une latitude de réglages limitée. C'est l'écrit voulu par Citroën et Eric Willmann, le maître des lieux veillant à empêcher toute velléité de tricherie. Différence marquante par rapport à la coupe 1995, les nouvelles voitures sont cette fois vraiment construites pour la piste. Avec des performances très proches des Clio, gageons que la Coupe Saxo refusera du monde l'année prochaine.



Ritz précédant Kamber: une invincible armada... romande en Coupe Clio. (Sinzig)



Paolo Laghi (Dallara 394-Seymaz) victorieux sous les yeux de son «patron» italien. (Sinzig)

Champion en titre, Felix Brändle mettait tout le monde d'accord aux essais et Stéphane Viglino, son dauphin, se retrouvait en 4e ligne avec le 7e temps. Nouveau venu, Balz Kamm, champion sortant de la Coupe Clio, signalait le 2e temps avec seulement 3 centièmes de retard sur le poleman. Ratant complètement son départ, Brändle voyait Kamm s'installer au commandement et se retrouvait porte contre porte avec Erwin Spiess. Évidemment, cette proximité ne favorisait guère les relations et l'inévitable accrochage avait lieu au deuxième tour, envoyant Felix au tapis avec le bouclier avant de sa Saxo arraché. Pendant ce temps, comme de coutume, Stéphane Viglino avait fait remonter jusqu'à la 2e place qu'il ne quittait plus. Vainqueur, Kamm est un bon étalon pour la petite nouvelle des coupes et la prochaine manche s'annonce très prometteuse avec les qualités qu'a laissés entrevoir le 3e, Roger Voegel.

Beaucoup plus rodée, la Coupe Clio va vivre sa dernière saison. Pépinière de champions, celle-ci s'apprête à vivre sous le règne de Martial Ritz, qui s'est imposé lors des deux courses de Varano. Principal adversaire du Neuchâtelois, Jean-Claude Kamber à la 2e place des deux épreuves. En tête de la course de samedi, Kamber s'inclinait face à Ritz qui n'en revenait pas d'avoir gagné. «Celle-là, je l'ai volée. On a changé le moteur entre les essais et la course et j'avais un gros bruit dans chaque virage à gauche. Si je gagne la deuxième, je vais faire une fête de tous les diables!» Contrat rempli, Ritz devait assumer sa promesse de «noub», mais aussi se méfier de la réaction prochaine de Kamber, si ce n'est celle de Farine. Nouvel arrivant dans la Coupe Clio, Thierry Farine s'est très bien comporté en terminant 5e et 8e, après avoir occupé les 3e et 4e places à chaque course. Également sur le podium, «Amadeus» et «Joe Lima». Si le premier est directeur de l'opéra de Berlin, le second n'est autre qu'Édy Kamm.

Toujours au rayon des pseudonymes, «Nikko» a remporté la course des voitures de tourisme avec sa Toyota, devant la voiture sœur de Josef Koch et la Mitsubishi de René Hollinger. En conclusion, rappelons les victoires de Daniel Hadom sur Opel Astra en groupe N 2 I devant la Toyota Celica de Giuliano Piccinato, tandis que René Kleiber s'imposait au volant de sa Suzuki Swift en 1300. Pas de chance pour Eliane Rüegg, qui a terminé 5e avec sa Peugeot 106, Bernhard Bönzli lui volant la vedette en se classant 2e avec une voiture de Sochaux. En Interwiss, Maurice Girard et François Masot sont venus facilement à bout de leurs adversaires, remportant chacun une victoire de classe. Prochain rendez-vous le 25 mai, sur le circuit du Lédénon, dans les environs de Nîmes.



Démarrage officiel de la Coupe Citroën Saxo. (Sinzig)

Résultats

Rank/pilote/voiture/tours/temps

Groupe N jusqu'à 1300 cm³

(participants: 13)

1. Kleiber, Suzuki Swift GTI, 18, 18'59,88" (102,345 km/h); 2. Bönzli, Peugeot 106 Rallye, 18, 18'18,18"; 3. Schaub, 18, 18'18,70"; 4. Zürcher, 18, 18'18,93" (les deux sur Suzuki Swift GTI); 5. Blondel, 18, 18'25,94"; 6. Rüegg El, 18, 18'29,04" (les deux sur Peugeot 106 Rallye).

1201-1600 cm³ (1)

1. Lotzinger, Honda Civic VTi, 18, 18'41,09" (104,042 km/h).

1801-2000 cm³ (6)

1. Hadom D., Opel Astra GSi, 19, 18'50,49" (108,909 km/h); 2. Piccinato, Toyota Celica 2.0, 19, 18'53,19"; 3. Lüthi T., Opel Astra GSi, 19, 18'56,18".

plus de 2000 cm³ (3)

1. Lusser, Toyota Celica Turbo 4WD, 19, 18'35,70" (110,352 km/h); 2. Bigler, Ford Escort Cosworth, 19, 19'05,32".

Groupe N-FA 1801-2000 cm³ (1)

1. Ciccone, Opel Astra GSi, 19, 19'17,57" (105,361 km/h).

Groupe N-GT plus de 3000 cm³ (1)

1. «Nikko», Porsche Carrera 993 RS, 20, 18'27,53" (117,017 km/h).

Groupe A jusqu'à 2000 cm³ (3)

1. Zbinden, Honda Civic VTi, 19, 18'49,98" (108,868 km/h); 2. Daminelli, Opel Kadett, 19, 19'21,36".

plus de 3000 cm³ (1)

1. Mattmüller, Volvo 850 TS, 20, 18'54,78" (114,207 km/h).

Supertourisme (8)

1. «Nikko», 20, 17'30,01" (123,427 km/h); 2. Koch, 20, 17'39,87" (les deux sur Toyota Carina); 3. Hollinger, Mitsubishi Lancer, 20, 17'45,38"; 4. Wäfler P., Opel Vectra, 20, 18'06,82"; 5. Breny, VW Vento, 20, 18'10,06".

Interwiss 1601-2000 cm³ (10)

1. Masot, Opel Kadett GTe, 20, 18'25,77" (117,203 km/h); 2. Ehrbar, Opel Kadett C, 20, 18'37,47".

2001-2500 cm³ (11)

1. Girard, BMW 320, 20, 17'38,22" (122,470 km/h); 2. Carrol, Opel Kadett GTe, 19, 17'56,67".

plus de 2500 cm³ (5)

1. Scallia, 19, 18'26,34" (111,286 km/h); 2. Buholzer, 19, 18'27,80" (les deux sur Alfa Romeo 75 V6).

Coupe RS (7)

1. Erb M., 18, 18'37,94" (104,335 km/h); 2. Winisörfer, 18, 18'53,44"; 3. Fellmann, 18, 18'53,95"; 4. Maurer, 18, 18'57,61" (tous sur Renault 5 GTE).

Trophée Polo (6)

1. De Graf, 18, 18'15,69" (106,453 km/h); 2. Von Grünigen, 18, 18'24,64"; 3. Egli, 18, 18'35,26" (tous sur VW Polo).

Sports 2000 (3)

1. Bähler, Tiga SC63, 19, 17'07,70" (118,801 km/h); 2. Baur, Tiga SC61, 19, 17'13,76".

Groupe C jusqu'à 2000 cm³ (1)

1. Fischer (D), PRC M92-BMW, 20, 17'11,74" (126,613 km/h).

Groupe CN (14)

1. Ehrat, PRC S 95-BMW, 20, 16'50,20" (128,291 km/h); 2. Baudet, Osella PA 16-Alfa Romeo, 20, 16'57,74"; 3. Darbellay, Lucchini SP 390-AR, 20, 17'02,34"; 4. Fiyi, PRC Argo 883-AR, 20, 17'07,70"; 5. Schreiner (A), PRC S 95-BMW, 20, 17'08,90"; 6. Küng B., Argo JM 21-AR, 20, 17'10,88".

Formule 3 (14)

1. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 20, 16'36,39" (138,404 km/h); 2. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 20, 16'45,77"; 3. Zeller, Ralt 93 C-Alfa Romeo, 20, 16'51,11"; 4. Bähler, Dallara 393-Fiat, 20, 16'56,38"; 5. Rüttimann, Ralt RT37-Mugen, 20, 16'07,28"; 6. Striulli, Dallara 392-Alfa Romeo, 20, 16'07,89"; 7. Dengler, Ralt RT36-Alfa Romeo, 20, 16'18,12".

Formule 3 (cat. B) (3)

1. Gauch, Martini Mik 58-Seymaz, 20, 16'23,92" (131,718 km/h); 2. Bärtschy, Dallara 369-VW, 20, 16'25,18".

Formule V 2000 (5)

1. Wäfler U., Ralt RT32, 20, 16'44,20" (129,058 km/h); 2. Weibel, Martini Mik 58, 20, 16'57,64".

Formule Ford 1800 (13)

1. Ryt, Vector TF 94, 20, 16'51,53" (128,123 km/h); 2. Tschanz, Mygale S395, 20, 16'53,31"; 3. Alexander-David, Swift SC98, 20, 16'54,37"; 4. Zehnder Chr., Van Diemen RF 95, 20, 17'02,78"; 5. Bänzli, Swift SC96, 20, 17'03,60"; 6. Kälin, Swift SC 95, 20, 17'05,03".

Formule Ford 1600 (6)

1. Hug, Van Diemen RF 91, 19, 17'08,60" (119,687 km/h); 2. Kistler, VD RF 87, 19, 17'34,67"; 3. Staub, VD-F88, 19, 17'38,70".

Coupe Saxo (12)

1. Kamm B., 20, 19'49,97" (108,910 km/h); 2. Viglino, 20, 19'52,63"; 3. Vögeli, 20, 19'56,48"; 4. Meier, 20, 19'58,69"; 5. Buemi, 20, 20'07,01"; 6. Tornax, 20, 20'08,75" (tous sur Citroën Saxo).

Coupe Clio

1re course (24)

1. Ritz, 20, 19'33,24" (110,463 km/h); 2. Kamber, 20, 19'34,10"; 3. «Amadeus», 20, 19'38,53"; 4. «Jack Monterey», 20, 19'44,09"; 5. Farine, 20, 19'46,92"; 6. Kamm E., 20, 19'47,72"; 7. Wicki, 20, 19'50,10"; 8. Trüssel, 20, 19'50,99"; 9. Baumgartner, 20, 19'53,44"; 10. Käser, 20, 19'54,32" (tous sur Renault Clio 16V).

2e course (23)

1. Ritz, 20, 19'34,93" (110,304 km/h); 2. Kamber, 20, 19'38,78"; 3. Kamm E., 20, 19'40,87"; 4. «Amadeus», 20, 19'44,22"; 5. «Jack Monterey», 20, 19'46,03"; 6. Pozzo, 20, 19'47,51"; 7. Trüssel, 20, 19'49,38"; 8. Farine, 20, 19'49,92"; 9. Wicki, 20, 19'55,90"; 10. Schmid R., 20, 19'59,20" (tous sur Renault Clio 16V).



Baudet vice-roi de l'imposant groupe CN. (Vallat)