

# Lédenon: les Tessinois la fleur au fusil!

Paolo Laghi et Iradj Alexander-David ont survolé la manche provençale du championnat suisse de vitesse

GÉRARD VALLAT

Auteurs de la pole position en AF3 et en formule Ford, les deux «Sudistes» ont accompli un parcours exemplaire, sanctionné par deux éclatantes victoires. Mais si le bonheur des vainqueurs faisait plaisir, il ne dissimulait pas le malaise de Lédenon. Avec guère plus de 130 pilotes au départ de leur épreuve, les organisateurs auront sans doute de la peine à ne pas flirter avec les chiffres rouges. Il n'empêche, leur initiative reste à saluer et souhaitons qu'à l'avenir les participants seront plus nombreux à se rendre en Provence.

Malgré sa belle victoire de Varano, il restait à Paolo Laghi le soin de confirmer sa réelle capacité à gérer la course en tête. Maintenant, la preuve est faite et sur la piste de Lédenon un nouveau Laghi est né. Le Tessinois ne tardait pas à comprendre les subtilités du tracé et tirait un magnifique parti de sa Dallara-Seymaz. Qualifié en pole position avec une avance de près de 6 dixièmes sur Zeller, handicapé par une Ralt peu efficace dans les courbes rapides, Laghi narguait Zehnder, également sur Dallara.

Au départ de la course, Laghi se retrouvait derrière la Ralt jaune de Zeller qui utilisait toutes les ficelles du métier pour garder sa position de leader. Fermant la porte systématiquement, sans pour autant tomber dans l'anti-tête, le Zurichois semblait capable de remporter la victoire. Mais, dans le 11e tour, Paolo Laghi opérait une attaque fantastique – le mot est faible! – sur un freinage et s'emparait du commandement pour ne plus le lâcher. Derrière, la course n'était que formalité, et Zeller terminait au 2e rang sans jamais avoir été menacé par Zehnder, 3e.

## Les «Jenzer boy's» en verve

Soufflerait-il un vent de sérénité sur le Tessin? Cette question amicale pouvait se poser tant la confiance affichée par Iradj Alexander-David contrastait avec sa fragilité du début de saison. Signant le meilleur temps des essais avec sa Swift, Iradj ne disposait que de 5 centièmes d'avance sur Reto Tschanz, 15 sur son équipier von Euw et 5 dixièmes sur Christoph Zehnder. La course s'annonçait chaude et peu d'observateurs misaient sur les chances de victoire d'Alexander-David, tant la pression exercée semblait écrasante sur les frères épaules de ce jeune homme de 20 ans.

Mis en confiance par son mentor Andreas Jenzer, le pilote tessinois parvenait à faire le vide et à évacuer la pression. Virant en tête à l'amorce du terrible triple gauche de Lédenon, Iradj imprimait son rythme à l'épreuve et n'était jamais inquiété par Reto Tschanz, son second tout au long des 20 tours de course. Derrière, la lutte faisait rage et von Euw parvenait à déloger Zehnder de sa 3e place. Terminant 4e et 5e, Zehnder et Ryf conservent leurs places de 1er et 2e au championnat, mais les «p'tits jeunes» font le forcing, et la suite de la saison s'annonce passionnante. Beaucoup moins passionnante, par contre, fut la course des sport-protos, puisqu'ils n'étaient finalement que trois à avoir fait le déplacement. Poleman, Pierre-Alain



Alexander-David et Laghi: sourires latins en Provence. (Sinzig)

Baudet était victime d'une casse moteur et laissait la victoire à Josef Pfyf.

Pour la première fois de la saison, le plateau du supertourisme avait fière allure. Grâce à... Wittwer. Après avoir amené Bernard Thuner et Rolf Kuhn au piquet avec la Peugeot 405 de l'importateur, maintenant retiré des affaires, l'Alémannique a sorti de son chapeau deux magnifiques exemplaires de la marque au lion. Pilotées par Jacques Isler et Ernst Wiedmer, les Peugeot alignées à Lédenon avaient été confiées en leur temps à Laurent Aiello et William David.

## Peugeot à problèmes?

Admises en France par la grâce d'une dérogation, les 405 sont équipées d'une suspension avant à double pivot, et il semblerait que l'autorité suisse n'ait pas admis cette solution technique. J'ai fait l'acquisition d'une Opel Vectra du team Snoback équipée de la même suspension que les Peugeot, mais la commission technique de l'ACS m'a imposé de revenir à la solution conforme au règlement de la FIA», déclarait Pierre Hirschi. Sur la piste, les choses étaient beaucoup plus limpides et «Nikko» signait le meilleur temps des essais, devant la surprenante Mitsubishi de René Hollinger, qui coiffait Pierre Hirschi de 25 centièmes. Jacques Isler, bloqué aux stands avec une voiture en cours de montage, ne pouvait effectuer que la seconde séance d'essais, et réalisait un bon 5e temps.

En course, Isler surprenait tout le monde en réalisant un départ parfait. Malheureusement pour l'ancien champion de F3, la direction assistée de la 405 tombait en panne une boucle plus tard, laissant la voiture de tête sur le carreau. Reprenant son bien, «Nikko» ne comptait plus qu'un adversaire capable de lui contester la victoire. Actuellement seul à utiliser les anciennes dimensions de roues, Pierre Hirschi ne disposait pas des derniers produits de Michelin. Mais malgré ce léger handicap, le Neuchâtelois réalisait une très belle course, terminant au 2e rang à moins de 3 secondes de la Toyota du vainqueur. Plus loin, Josef Koch se classait 3e, devant Peter Waefer.

Proches des «supertourisme» en performance, les voitures de la classe Interswiss voyaient Maurice Girard dominer la catégorie avec sa BMW 320, tandis que le Vaudois Christophe Desponds régnait en maître absolu sur la classe 2 litres, au volant de la Kadett ex-Buhler. Dominateur des deux précédentes épreuves, François

Masot était retardé par un tête-à-tête en début de course, qui le contraignait à une remontée superbe, récompensée par un 2e rang final. Plus silencieuses, les groupes N se sont faites très discrètes à Lédenon, avec cinq voitures sur la ligne de départ. Désertant les 2 litres, Piccinato troquait le volant de sa Toyota avec Carlo Lusser, qui signait le 2e temps des essais derrière l'Opel Astra de Daniel Hadorn. Chameux, Lusser remportait la course sur abandon de son rival. Plus nombreux, les animateurs de la petite classe de cylindrée assistaient au succès de la Peugeot 106 de Theiler, devant la Suzuki Swift de Roberto Zürcher.

## Clio et Saxo: Kamm et Kamm!

Les coupes de marques n'ont pas donné lieu aux bagarres habituelles et, au terme de deux longs pensums, la victoire est revenue aux deux Kamm. En Coupe Clio, Edy Kamm a réalisé une chevauchée sans histoire, pour s'imposer face aux Jurassiens Jean-Claude Kamber et Thierry Farine. Héros des essais, Kamber s'est une nouvelle fois incliné en course, tandis que Martial Ritz vivait un week-end à oublier. Qualifié avec le 6e temps, le Neuchâtelois faisait grise mine. Revenu à la 4e place en course, Ritz devait se retirer sur bris de boîte de vitesses.

Prometteuse avec 15 voitures en lice, la Coupe Saxo n'a offert à Lédenon qu'une longue procession menée par Baltz Kamm. Inaccessible, le maître «ès cup» n'a laissé aucune chance à Felix Brändle et Stéphane Viglino, qui savent maintenant exactement de quel bois se chauffe l'homme venu de Weesen. La prochaine manche du championnat suisse de vitesse, sur le superbe circuit de Dijon, est prévue les 15 et 16 juin prochains. Avec une participation que l'on espère plus étoffée.



Laghi-Zeller: le combat des chefs en F3. (Sinzig)

## Résultats

Rang/pilote/voiture/tours/temps

Interswiss 1301-1600 cm<sup>3</sup> (2)

1. Rod, VW Golf, 19, 33'13,74 (108,058 km/h).

1801-2000 cm<sup>3</sup> (8)

1. Desponds, Opel Kadett, 20, 34'20,79" (110,055 km/h); 2. Masot, Opel Kadett GTE, 19, 33'02,26"; 3. Ehrbar, Opel Kadett G, 19, 34'05,26"

2001-2500 cm<sup>3</sup> (11)

1. Girard, BMW 320, 20, 32'48,84" (115,195 km/h); 2. Carrel, Opel Kadett GTE, 19, 33'02,26"; 3. Schaefer, BMW 320i, 19, 33'19,38"

Coupe 16 (4)

1. Erb M., 18, 34'27,69" (98,719 km/h); 2. Maurer, 17, 33'07,49" (les deux sur Renault 5 GTE).

Trophée Polo (7)

1. De Graf, 18, 33'43,20" (100,890 km/h); 2. Von Grünigen, 18, 33'46,27"; 3. Jani, 18, 33'59,70"; 4. Scheidegger, 18, 34'19,57" (tous sur VW Polo).

Gruppe CN (8)

1. Pfyf, PRC Argo 883-Alfa Romeo, 20, 31'23,27" (120,110 km/h); 2. Bockhorn, Lucchini P2-AR, 20, 32'15,74"

Formule 3 (13)

1. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 20, 28'25,73" (132,964 km/h); 2. Zeller, Ralt 93 C-Alfa Romeo, 20, 28'30,47"; 3. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 20, 28'51,38"; 4. Bühler, Dallara 393-Fiat, 20, 29'02,89"; 5. Rütimann, Ralt RT37-Mugen, 20, 29'24,14"; 6. Sträubli, Dallara 392-Alfa Romeo, 20, 29'25,29"; 7. Debrunner,

Dallara 393-Opel, 20, 29'50,14"; 8. Saegesser, Dallara 392-Alfa Romeo, 20, 29'53,87"

Formule 3 (est. B) (4)

1. Kölliker, Dallara 389-VW, 19, 28'41,20" (125,180 km/h); 2. Bärswyl, Dallara 388-VW, 19, 28'41,35"

Formule Ford 1600 (13)

1. Alexander-David, Swift SC86, 20, 30'57,48" (122,102 km/h); 2. Tschanz, Mygale SJ96, 20, 30'58,88"; 3. Von Euw, Swift C86, 20, 31'08,34"; 4. Zehnder Chr., Van Diemen RF 95, 20, 31'14,88"; 5. Büzli, Swift SC 96, 20, 31'16,68"; 6. Ryf, Vector TF 84, 20, 31'20,52"

Formule Ford 1600 (8)

1. Hug, Van Diemen RF 91, 19, 31'49,32" (112,846 km/h); 2. Genoud, VD RF 90, 19, 31'54,31"; 3. Kistler, VD RF87, 19, 32'36,37"; 4. Saveré, VD RF 90, 19, 32'37,16"

Coupe Saxo (15)

1. Kamm B., 20, 36'36,15" (103,272 km/h); 2. Brändle, 20, 36'48,82"; 3. Viglino, 20, 36'59,65"; 4. Viggali, 20, 37'01,82"; 5. Hanselmann, 20, 37'03,40"; 6. Tornay, 20, 37'12,99"; 7. Buemi, 20, 37'18,37"; 8. Spiess, 20, 37'32,53"; 9. Fehlmann E., 20, 37'36,18" (tous sur Citroën Saxo Cup).

Coupe Clio (18)

1. Kamm E., 20, 36'38,69" (103,162 km/h); 2. Kamber, 20, 36'44,95"; 3. Farine, 20, 36'50,32"; 4. «Amadou», 20, 36'50,74"; 5. Trüssel, 20, 36'55,80"; 6. Grünig, 20, 37'09,25"; 7. Strasser, 20, 37'12,26"; 8. Käster, 20, 37'16,33"; 9. Baumgartner, 20, 37'21,08"; 10. Stadler, 20, 37'22,88" (tous sur Renault Clio 16V).



Stéphane Viglino sur le podium en Coupe Saxo. (Sinzig)



Le Neuchâtelois Hirschi (Opel Vectra), à droite, a mené la vie dure à «Nikko» (Toyota Celica). (Vallat)