

Championnat suisse: les Romands se font une place au soleil!

Sous le ciel bleu de Dijon, la 5e manche de la saison de vitesse a tenu toutes ses promesses. Spectacle, bagarre à coups de centièmes et découvertes, notamment côté «Welsch». Comme ils disent!

PIERRE THAUVAZ

Si le rallye est par essence un sport romand, le championnat suisse de vitesse se consomme d'abord en Suisse alémanique. D'où, quelquefois, un sentiment d'isolement qui s'empare des pilotes romands évoluant en circuit. Pas de ça à Dijon, où la minorité a tenu à montrer de quel bois elle se chauffe, ignorant la température élevée! Dès samedi, dans les coupes Clio et Saxo (voir encadrés), Jean-Claude Kamber, Martial Ritz et Stéphane Viglino montraient le chemin.

Face à l'armada Bemani (Toyota), Pierre Hirschi fait un peu figure de petit poucet en supertourisme. Heureusement pour le Neuchâtelois, la qualité de sa Neutra (une Opel Vectra pilotée en son temps par Jacques Lafitte) plaiderait plutôt en sa faveur. Des huit concurrents au départ de la manche de Dijon, il fut le seul à rester dans le sillage d'Edy Kobelt - ou plutôt «Nikko» puisque les noms d'emprunt sont plus que jamais de saison en championnat suisse - à nouveau impérial au volant de sa Toyota Carina. Derrière le duo de tête Josef Koch - c'est bien son nom! - sur l'autre Toyota, a pris le meilleur sur René Hollinger, au volant de la Mitsubishi Lancer dont s'occupe également Bemani. Hirschi a passé la ligne d'arrivée à moins de 6 secondes du pilote Toyota: «Je me suis peut-être montré moins téméraire dans les dépassements d'attardés», précisait l'ex-pilote F3, pas mécontent de rouler sous toit: «J'avais effectué 12 saisons en monoplace. A 38 ans, je n'avais plus de motivation. La F3, c'était comme ma voiture de tous les jours! L'Opel Vectra, c'est beaucoup plus physique, il faut tout le temps se battre», déclarait le Neuchâtelois, au surplus très satisfait des primes offertes par Opel. Satisfait, Jean-Jacques Baume l'était également, lui qui roule cette année en championnat d'Italie de tourisme. Ce qui n'a pas empêché le Jurassien de venir faire une petite escapade à Dijon où, au vo-

lant de sa Honda Civic 1600, il remporta la classe 2 litres du groupe A. En groupe B - autre course dans la course - Alain Pfeifferlé est bien revenu sur un autre amateur éclairé de Porsche Carrera, l'Argovien Bruno Küng.

Laghi au forceps

Contrairement au «supertourisme-gr. A-gr. B-etc.», pas besoin de se triturer les méninges en formule 3, discipline qui se suffit à elle-même. Parti en tête, Jo Zeller savait que sa Ralt 93 un brin désuète ne lui permettrait pas de résister à la Dallara 394 de Norbert Zehnder. Le second avait le maître dans la 14e tour, alors que Paolo Laghi (Dallara 394-Seymaz) revenait sur terre après ses deux victoires de Varano et Lédénon. Pas vraiment dans le coup à Dijon, les Tessinois arrachaient la troisième marche du podium au forceps, Andreas Bähler faisant les frais de l'opération.

Nombreux changements de leader en formule Ford, laquelle tend à devenir hyperprofessionnelle avec ses pilotes de plus en plus «affamés», ce qui n'est pas forcément un défaut. Tour à tour, Lukas Ryf (Vector), Martin Bünzli (Swift), Ralph Von Euw (Swift) et Christoph Zehnder (Van Diemen) ont secoué avec succès le peloton. Meilleur chrono des essais, Bünzli bouclait la boucle en reprenant la tête pour ne plus la lâcher. Bonne 2e place de la petite merveille du team Jenzer,

Escort Cosworth, se sont employés à dégoûter le pilote de la Toyota Celica Turbo, René Hediger, alors que Carlo Lusser (Celica) vengeait l'honneur de la marque japonaise en 2 litres, une crevaillon ayant raison des derniers espoirs de Daniel Hadom (Opel Astra). Mais en groupe N, c'est la petite classe qui fournit la majeure partie du spectacle. Ainsi, Hansruedi Theller (Peugeot 106 Rallye) a battu Giuliano Piccinato (Suzuki Swift) de 16 (1) centièmes. Même intensité dramatique entre Bernard Sanchis (Peugeot) et René Kleiber (Suzuki), le Genevois se hissant sur le podium après avoir repris son bien - pour 29 centièmes - dans les derniers mètres. Un petit exploit pour Sanchis, 6e seulement à l'issue des essais. Des essais marqués par l'excellent 2e rang d'Ercan Celikbilek. Le pilote de Courrendlin ne confirmait toutefois pas en course, victime d'une surchauffe moteur. En 1600, Jean-Jacques Semon imposait sa loi à Christof Löttscher, un autre pilote de Honda Civic. Avec un avantage de 59... centièmes. On n'en sort pas!

Si Nicolas Bühler (BMW M1) a survolé le groupe Interswiss, Maurice Girard a, lui, réalisé une excellente opération comptable en remportant la classe 2500 cm³

aux commandes de sa BMW 320 dotée d'un moteur 2.3 «new look». Pour sa dernière saison de compétition, le boucher de Rue rêve d'empocher son second titre en Interswiss. Un rêve en passe de devenir réalité le Fribourgeois pouvant s'offrir le luxe de renoncer à Hockenheim, dernière manche en circuit avant les courses de côte. A moins de 12 secondes de Girard, François Masot (Opel Kadett 2 litres) très à son aise sur le circuit de Dijon, a réussi l'exploit de se défaire d'Albert Brügger (Opel Ascona), lequel évolue pourtant en 2500. Quant à André Schweizer (VW Golf), 2e en 1600, il a terminé à un peu plus de 12 secondes de Robert Zbinden (Toyota Corolla).

Clôturant la réunion, la course du groupe CN s'est achevée sur un triomphe romand, Christian Grosjean (Debra) avalant au 5e tour le poleman Pierre-Alain Baudet (Osella). Le Vaudois revenait bien en fin de course, échouant à un peu plus d'une seconde du Genevois. Dans la même épreuve, l'inusable Fredy Amweg - 1'14''65 et une moyenne de 183,6 km/h aux essais - enrhumait tout le monde au volant de sa Lola de F3000 arrosée au «Mader»!



► Pierre Hirschi (Opel Vectra): le Neuchâtelois se plaît en supertourisme. (Sinzig)

Von Euw, à la veille de passer ses examens de mécanicien auto: ça peut toujours servir! Côté romand, une jolie bagarre opposa deux pilotes de Swift 94, Philippe Chuard, 8e, et Pierre-Alain Fatton, finalement à 26 centièmes de son compère. Chuard qui, comme Von Euw, a fait ses armes en karting. Précisons encore que la catégorie B a été remportée par Fredy Hug, devant Michel Cosandey et David Genoud.

Sanchis: le retour

Comme les coupes, le groupe N est souvent prétexte à de sévères affrontements. Hanspeter Bigler et Joe Wyss, tous deux sur Ford

dit de routine, lequel devait avoir lieu mercredi, sous l'œil d'un commissaire technique de l'ACS. Mais pour revenir à la course, au demeurant superbe, celle-ci ne s'est pas résumée au combat des «K», Martial Ritz, 4e derrière «Amadeus», réussissant une bonne performance en prenant le meilleur sur Jörg Clavuot, qui a tout tenté pour désarçonner le Neuchâtelois, 3e de la coupe après Dijon.

La bagarre pour la première place fut moins acharnée en Coupe Citroën Saxo, Balthasar Kamm, le cousin de l'autre, ayant perdu d'entrée de jeu son principal contradicteur. Finalement 2e à 1''4 seulement de l'Alémanique, Stéphane Viglino, parti bon dernier, a réussi la remontée de sa vie: «Je n'arrivais pas à enclencher la première, j'ai dû m'y reprendre à trois fois. Par la suite, j'ai pris énormément de risques!» A témoin, un meilleur tour en course et le sentiment que le Genevois aurait pu gagner la manche de Dijon sans sa mésaventure survenue au départ. Un autre Romand a su jouer de la Saxo: 4e, Xavier Tornay a achevé son pé-

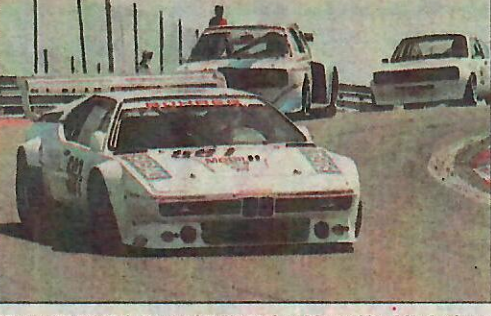
dit de routine, lequel devait avoir lieu mercredi, sous l'œil d'un commissaire technique de l'ACS. Mais pour revenir à la course, au demeurant superbe, celle-ci ne s'est pas résumée au combat des «K», Martial Ritz, 4e derrière «Amadeus», réussissant une bonne performance en prenant le meilleur sur Jörg Clavuot, qui a tout tenté pour désarçonner le Neuchâtelois, 3e de la coupe après Dijon.

La bagarre pour la première place fut moins acharnée en Coupe Citroën Saxo, Balthasar Kamm, le cousin de l'autre, ayant perdu d'entrée de jeu son principal contradicteur. Finalement 2e à 1''4 seulement de l'Alémanique, Stéphane Viglino, parti bon dernier, a réussi la remontée de sa vie: «Je n'arrivais pas à enclencher la première, j'ai dû m'y reprendre à trois fois. Par la suite, j'ai pris énormément de risques!» A témoin, un meilleur tour en course et le sentiment que le Genevois aurait pu gagner la manche de Dijon sans sa mésaventure survenue au départ. Un autre Romand a su jouer de la Saxo: 4e, Xavier Tornay a achevé son pé-



La remontée du siècle pour le Genevois Viglino (Coupe Saxo). (Sinzig)

riple à moins d'une seconde du podium, occupé par Rolf Hanselmann. En signant le 2e chrono au tour derrière Viglino, le pilote de Saxon a prouvé qu'il



Bühler (BMW M1), Girard (BMW 320) et Masot (Opel Kadett): un trio de choc en Interswiss. (Sinzig)

Coupes Clio et Saxo: on ne s'ennuie pas!

Les deux courses prévues samedi après-midi valaient à elles seules le déplacement de Dijon. En «Cup» - Renault Clio ou Citroën Saxo - il se passe décidément toujours quelque chose. Parti en pole position, Jean-Claude Kamber a pourtant failli tout perdre en début de course, repoussant de justesse une attaque d'«Amadeus»: «Mes pneus arrière étaient trop froids», précisait le Jurassien, qui reprenait son rôle de locomotive avec, dès le 5e tour, un premier wagon d'autant mieux accroché qu'il s'appelait Edy Kamm, sans contester l'un des meilleurs pilotes de nos joutes nationales.

A la mi-course, Kamm justifiait son rang et plaçait sa Clio devant celle de Kamber, ce dernier assurant par la suite et sa 2e place à Dijon et sa position de leader de la coupe. «Kamm est régulier. Sur un tour ça va, mais en course je fais encore des erreurs!», avouait le Jurassien. A relever que le classement de Dijon demeurait provisoire, samedi, la Clio de Kamber partant directement chez Renault Suisse pour un contrôle

avait la pêche! Prochain terrain de chasse pour les acteurs de la Coupe Saxo, le Slalom d'Ambri prévu ce week-end. P. Th.

Résultats

- Rang/pilote/voiture/tours/temps
- Groupe N jusqu'à 1300 cm³**
(participants: 15)
- Theller, Peugeot 106 Rallye, 19, 33'56,07" (127,893 km/h); 2. Piccinato, Suzuki Swift GTI, 19, 33'56,23"; 3. Sanchis, Peugeot 106 Rallye, 19, 34'12,62"; 4. Kleiber, 19, 34'12,91"; 5. Zürcher, 19, 34'16,28" (les deux sur Suzuki Swift GTI).
- 1301-1600 cm³ (2)**
- Semon, Honda Civic VTi, 19, 33'43,39" (128,894 km/h).
- 1601-2000 cm³ (8)**
- Lusser, Toyota Celica 2.0, 20, 33'52,24" (134,878 km/h); 2. Furrer, Opel Astra GSI, 20, 34'27,23".
- plus de 3000 cm³ (4)**
- Bigler, 20, 33'23,08" (les deux sur Ford Escort Cosworth).
- Groupe N-GT jusqu'à 3000 cm³ (1)**
- «Poppy», Porsche 968 CS, 18, 29'49,92" (136,106 km/h).
- plus de 3000 cm³ (1)**
- «Pedro», Porsche Carrera 963 RS, 19, 30'15,12" (140,671 km/h).
- Groupe B (3)**
- Küng B., 19, 29'29,27" (144,244 km/h); 2. Pfeifferlé, 19, 29'31,32" (les deux sur Porsche Carrera RS).
- Groupe A jusqu'à 2000 cm³ (7)**
- Baume, 18, 30'11,48" (133,530 km/h);

- Brechbühl, 18, 30'17,63" (les deux sur Honda Civic VTi); 2. Jacoud, Opel Astra GSI, 17, 29'38,70".
- plus de 3000 cm³ (1)**
- Mattmüller, Volvo 850 TS, 19, 30'51,55" (137,968 km/h).
- Supertourisme (8)**
- «Nikko», Toyota Carina E, 20, 29'44,89" (153,568 km/h); 2. Hirschi, Opel Vectra, 20, 29'50,75"; 3. Koch, Toyota Carina E, 20, 30'16,74"; 4. Hollinger, Mitsubishi Lancer, 20, 30'17,58".
- Challenge Ferrari (1)**
- Pouly, Ferrari F 355, 18, 29'21,12" (137,272 km/h).
- Interswiss jusqu'à 1300 cm³ (4)**
- Hadom René, 19, 31'53,32" (138,098 km/h); 2. Hadom Rolf, 18, 30'54,16" (les deux sur Alfa Romeo Sprint).
- 1301-1600 cm³ (7)**
- Zbinden, Toyota Corolla, 20, 31'34,82" (144,660 km/h); 2. Schweizer, 20, 31'47,68"; 3. Rod, 19, 31'15,98" (les deux sur VW Golf).
- Formule 3 (19)**
- Zehnder N., Dallara 394-Opel, 20, 28'15,50" (173,876 km/h); 2. Zeller, Ralt 93 C-Alfa Romeo, 20, 28'17,88"; 3. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 20, 28'41,95"; 4. Strüeli, Dallara 392-Alfa Romeo, 20, 28'56,39"; 5. Debrunner, Dallara 393-Opel, 20, 27'07,80"; 6. Stिंगelin, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 20, 27'26,59"; 7. Bachofen, Ralt RT 36-Flat, 19, 28'24,55"; 8. Sägesser, Dallara 392-Alfa Romeo, 19, 28'36,98".
- Formule V 2000 (6)**
- Welbel, Martini Mk 58, 18, 28'05,88"

- Kamm B., 20, 33'47,13" (135,218 km/h); 2. Viglino, 20, 33'48,57"; 3. Hanselmann, 20, 33'49,10"; 4. Tornay, 20, 33'49,98"; 5. Vögeli, 20, 33'51,70"; 6. Fahlmann, 20, 33'53,24"; 7. Streiff, 20, 34'08,42" (tous sur Citroën Saxo Cup).
- Formule 1800 (15)**
- Bünzli, Swift SC96, 20, 28'46,49" (158,764 km/h); 2. Von Euw, Swift SC96, 20, 28'47,29"; 3. Ryf, Vector TF 94, 20, 28'47,70"; 4. Zehnder Chr., Van Diemen RF 95, 20, 28'47,91"; 5. Alexander-David, Mygale SC96, 20, 28'50,05"; 6. Tschanz R., Mygale SC96, 20, 28'50,00"; 7. Steiner M., Swift SC94, 20, 29'22,21".
- Formule Ford 1600 (12)**
- Hug, Van Diemen RF 91, 19, 29'15,67" (148,319 km/h); 2. Cosandey, VD RF 90, 19, 29'16,01"; 3. Genoud, VD RF 90, 19, 29'24,47".
- Coupe Citroën Saxo (12)**
- Kamm B., 20, 33'47,13" (135,218 km/h); 2. Viglino, 20, 33'48,57"; 3. Hanselmann, 20, 33'49,10"; 4. Tornay, 20, 33'49,98"; 5. Vögeli, 20, 33'51,70"; 6. Fahlmann, 20, 33'53,24"; 7. Streiff, 20, 34'08,42" (tous sur Citroën Saxo Cup).
- Coupe Renault Clio (prov.) (22)**
- Kamm E., 20, 33'46,74" (135,244 km/h); 2. Kamber, 20, 33'48,89"; 3. «Amadeus», 20, 33'49,10"; 4. Ritz, 20, 33'54,72"; 5. Clavuot, 20, 33'54,98"; 6. Trüssel, 20, 33'55,32"; 7. Schmid R., 20, 33'58,79"; 8. Käser, 20, 34'09,21"; 9. Pellegrino (J.), 20, 34'16,23"; 10. Bähler E., 20, 34'16,74" (tous sur Renault Clio 16V).



Grosjean (Debra) gagne le groupe CN. Baudet (Osella) pointe à l'horizon. (Sinzig)