

# Championnat suisse: Hirschi rigole!

Seul «privé» rivalisant en supertourisme avec le team officiel Toyota, le Neuchâtelais a remporté sa première victoire à Hockenheim

GÉRARD VALLAT



Supertourisme: le super sourire de Pierre Hirschi. (Vallat)

l'absence de Christoph Zehnder, retenu en Suisse au chevet de son père malade.

## Romands brillants

En Interswiss, François Masot s'est une nouvelle fois imposé au volant de son Opel Kadett. Auteur d'un excellent temps d'essais, le Genevois s'élançait de la pole position, devant Reto Meisel et sa Kadett «Batmobile». Taquinant Masot, Meisel parvenait à prendre le commandement à la faveur d'un freinage, mais son adversaire avait plus d'un tour dans son sac et retournait la situation en sa faveur. Avec ce 4e succès de la saison, Masot consolide sa 2e position au championnat, derrière Maurice Girard, absent à Hockenheim.

Egalement très en vue, Pierre-Alain Baudet sévit en sport-pro-

totype, comme Christian Grosjean, le récent vainqueur de Dijon. Qualifiés en 3e et 11e place, les deux Romands avaient bien à faire - au milieu des 21 voitures engagées sur le petit tracé de Hockenheim - avec leurs moteurs 12 soupapes, face aux 24 soupapes Alfa et BMW. Tirant un bon parti de son Osella sur la sinieuse piste allemande, Baudet réussissait à se maintenir aux avant-postes, occupant alternativement la 2e et la 4e position. Derrière, noyé dans le peloton, Grosjean allait faire ami-ami avec la pluie qui commençait à tomber et remontait jusqu'à la 8e place lorsque le directeur de course décida d'interrompre l'épreuve. Nous en étions au 15e tour et le déluge s'abattait sur Hockenheim. Finalement 4e, Pierre-Alain Baudet occupe la 1re place du championnat suisse, avec 10,5 points d'avance sur Karl Fichslin.

## Ça swingue en Clio!

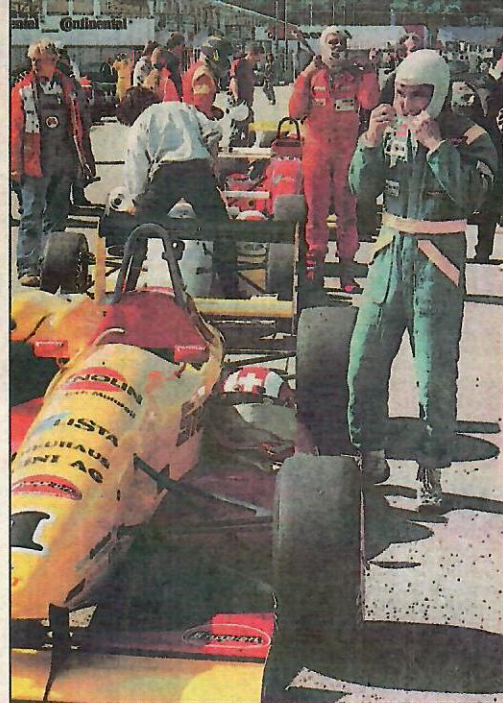
Ce n'est pas un nouveau slogan publicitaire, mais la réalité de Hockenheim. Arrivés à mi-championnat, les esprits s'échauffent au sein de la coupe Renault Clio et le stock-car a pris le pas sur la course dimanche dernier. En tout cas, au premier départ qui voyait Edy Kamm s'envoler devant Jean-Claude Kamber, bien parti de sa 4e place des essais. Arrivé au terme du 2e tour, Martial Ritz parvenait à faire l'intérieur à Kamber avant la courbe Opel où Strasser doublait également le Jura.

Avant cela, Clavuoat en perditi on avait été heurté par Zurbrugg et se retrouvait sur le toit dans une situation dangereuse.

Sortant les drapeaux jaunes, les commissaires voyaient arriver une masse de Clio composée de Ritz, Kamber, Strasser. Pris en sandwich, le Jurassien Kamber sortait indemne de la mêlée, tandis que ses adversaires partaient violemment dans les décors. Course arrêtée au drapeau-rouge, Clavuoat était dirigé vers l'hôpital, les médecins diagnostiquant un traumatisme crânien. Au second départ, ces Messieurs étaient plus tranquilles et Edy Kamm remportait une belle victoire, devant Jean-Claude Kamber et Robert Wicki, Thierry Farine se classant 5e.

Plus calme, mais plus rapide, la Coupe Citroën Saxo était une nouvelle fois dominée par Baltz Kamm, qui oubliait littéralement tous ses concurrents. Signant un temps de 1'17"48, Kamm reléguait son homonyme de la Clio à 62 centièmes, ce qui plaçait la meilleure Renault à la 4e place de la grille de départ Citroën. Derrière Baltz Kamm, la course était animée avec quatre changements de leader du peloton des poursuivants. Tour à tour, Viglino, Voegeli, Braendle et Hanselmann occupait la 2e position. Mais finalement, c'est Felix Braendle qui avait le privilège de monter sur le podium en compagnie de Kamm et Voegeli. Se contentant de la 4e place, Stéphane Viglino conserve sa position de dauphin provisoire du roi Kamm.

Pour conclure avec cette dernière course en circuit, mentionnons les victoires de Piccinato, sur Suzuki Swift, en groupe N 1300, et de Philipp Müller, au volant d'une Toyota Celica Turbo en plus de 3 litres. Prochain rendez-vous, le 28 juillet, sur la route séparant Ayt d'Anzère.



F3: Jo Zeller ne baisse pas facilement les bras. Il l'a encore prouvé à Hockenheim. (Vallat)

Le week-end allemand de Pierre Hirschi n'avait pourtant pas bien commencé. En effet, le pilote Opel ne parvenait pas à entrer en piste au moment où démarrait la première séance d'essais. «Le barillet de sélection de la boîte de vitesses est défectueux», expliquait Hirschi, qui voyait sa panne réparée par Bernard Bühler, préparateur des Toyota et néanmoins beau joueur! Bénéficiant de conditions parfaites, Edy Kobelt signait le meilleur temps et se mettait à l'abri d'un éventuel retour du Neuchâtelais, qui échouait finalement à 23 centièmes de l'actuel leader du championnat. Derrière Hirschi, Koch et Hollinger se montraient menaçants.

Au moment de se placer sur la prégrille, le moteur de la Toyota de Josef Koch rendait l'âme. Nouveau coup de théâtre, Kobelt, alors au commandement de la course, abandonnant à 3 tours de la fin, trahi par la boîte de vitesses de sa Carina. Désormais seul en tête, Hirschi pouvait déguster les derniers tours de ce qui allait être sa toute première victoire. On mentionnera tout de même que le Neuchâtelais a signé le 2e meilleur temps en course, à 4 centièmes seulement de Kobelt. 2e, René Hollinger, sur sa Mitsubishi Lancer, prenait le meilleur sur Peter Waeffler (Opel Vectra).

## Zeller égalise

En F3, la lutte que se livrent Jo Zeller, Paolo Laghi et Norbert Zehnder est intense. Au terme de six épreuves, les trois hommes comptabilisent 70 points chacun.

Egalité parfaite également au nombre de victoires, puisque Zeller, en franchissant en vainqueur la ligne d'arrivée à Hockenheim, a signé son 2e succès de la saison, tout comme ses rivaux. Derrière Zeller, Laghi et Zehnder, Andreas Bächler - qualifié en 15e position - remontaient jusqu'à la 4e place après un festival de dépassements.

Le règlement, c'est le règlement! Bien sûr... Mais à Hockenheim l'application stricte d'un texte a privé Reto Tschanz d'une victoire amplement méritée. Et ce ne sont pas les poussières de millimètres manquant aux 4 centimètres de hauteur de caisse de sa Mygale qui lui ont permis de vaincre. Déclaré vainqueur, le jeune Tessinois Idradj Alexander-David a également fait une bonne course, et sa remontée de la 6e place au départ jusque dans les roues de Tschanz fut captivante. Très beau parcours également de Lukas Ryt, 2e après avoir signé la pole position. Signaux encore



Coupe Clio: Kamber (tout à gauche) terminera à la 2e place d'une course à répétition... (Sinzig)

## Résultats

Rang/pilote/volture/tours/temps

Groupe N jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup>

(au départ: 13)

1. Piccinato, Suzuki Swift GTI, 19, 25'36,02" (112,557 km/h);
2. Thielter, Peugeot 106 Rallye, 19, 25'40,28";
3. Kleiber, Suzuki Swift GTI, 19, 27'03,42";
4. Zimmerli, 19, 27'07,87";
5. Celikbilek, 19, 27'08,59";
6. Bönzli, 19, 27'09,34";
7. Rüegg El., 19, 27'14,34" (tous sur Peugeot 106 Rallye).

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

1. Lüttscher, Honda Civic VTi, 19, 26'18,34" (114,365 km/h).

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

1. Lusser, Toyota Celica 2.0, 20, 26'41,93" (118,612 km/h);
2. Hadorn D., 20, 26'49,70";
3. Lüthi T., 20, 27'03,77";
4. Furrer, 19, 28'02,72" (tous sur Opel Astra G5).

2001-2500 cm<sup>3</sup> (1)

1. Dubler, Chevrolet Beretta, 19, 28'32,22" (113,389 km/h).

plus de 3000 cm<sup>3</sup> (4)

1. Müller Ph., Toyota Celica-Turbo, 20, 28'03,56" (121,492 km/h);
2. Hediger R., Ford Escort Cosworth, 20, 28'25,87".

Groupe N-GT 2501-3000 cm<sup>3</sup> (2)

1. «Popeye», Porsche 968 CS, 20, 28'55,37" (122,163 km/h).

Groupe A 1601-2000 cm<sup>3</sup> (4)

1. Bürki, VW Golf GTI 16V, 17, 24'29,29" (120,922 km/h);
2. Jacoud C., Opel Kadett GSi, 17, 24'34,38".

plus de 3000 cm<sup>3</sup> (2)

1. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 20, 28'03,27" (126,396 km/h).

Groupe B plus de 2500 cm<sup>3</sup> (2)

1. Pfefferli, Porsche Carrera RS, 20, 24'55,59" (127,037 km/h).

Supertourisme (9)

1. Hirschi, Opel Vectra, 20, 23'51,72" (132,713 km/h);
2. Hollinger, Mitsubishi Lancer, 20, 24'20,12";
3. Wäfler P., Opel Vectra, 20, 25'04,87";
4. Schmid W., Mercedes 190 E, 19, 24'02,22";
5. Hediger P., Toyota Celica, 18, 25'00,19".

Porsche Cup (3)

1. Pater, Porsche Carrera RS, 20, 24'46,98" (127,783 km/h);
2. Truninger, Porsche 911 RS, 20, 24'53,52".

Challenge Ferrari (1)

1. Pouty, Ferrari F 355, 18, 24'30,22" (116,314 km/h).

Groupe GT 1 (1)

1. Berwert, Chevrolet Calaway, 20, 24'46,50" (127,822 km/h).

Interswiss jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup> (4)

1. Hadorn René, Alfa Romeo Sprint, 19, 25'15,80" (119,084 km/h);
2. Gerber, VW Polo, 19, 25'30,51".

1301-1600 cm<sup>3</sup> (10)

1. Falk (D), VW Scirocco, 20, 25'16,06";
2. Zbinden, 20, 25'58,19";
3. Elsener, 19, 25'12,04";
4. Huggler, 19, 25'33,56" (tous sur Toyota Corolla);
5. Ravier, VW Golf GTI, 19, 24'59,67".

1601-2000 cm<sup>3</sup> (14)

1. Masot, Opel Kadett GTE, 20, 24'50,89" (127,446 km/h);
2. Meisel Reto, Opel Kadett C/GTE, 20, 24'58,25".

2001-2500 cm<sup>3</sup> (14)

1. Schär, BMW 325i, 20, 26'00,89" (121,731 km/h);
2. Lauenberger, Renault 11 Turbo, 19, 25'14,09".

2501-3000 cm<sup>3</sup> (7)

1. Schenk, Commodore B, 19, 25'13,43" (119,271 km/h);
2. Buholzer, Alfa Romeo 75 V6, 19, 25'28,16".

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

1. Bühner, BMW M1, 20, 25'11,13" (125,739 km/h);
2. Brunner, Audi Quattro Turbo, 20, 25'14,09".

Trophée Polo (9)

1. De Graaf, 19, 25'54,04" (116,154 km/h);
2. Scheidegger, 19, 25'56,91";
3. Von Grünigen, 19, 25'58,90";
4. Jentl, 19, 26'08,07";
5. Piller, 19, 26'13,97" (tous sur VW Polo-Trophy).

Coupe RS (8)

1. Fellmann, 18, 25'15,80" (112,816 km/h);
2. Erb M., 18, 25'19,39";
3. Winzler, 19, 25'33,58";
4. Maurer M., 18, 25'58,19";
5. Hof, 18, 26'13,06" (tous sur Renault 5 GTE).

Sports 2000 (4)

1. Büeler, Tiga SC83, 15, 19'14,46" (123,440 km/h);
2. Brenneisen (D), Lola T 584, 14, 18'50,89".

Groupe C (1)

1. Binder, Argo JM 19, 15, 16'48,88" (141,532 km/h).

Groupe C3 (5)

1. Kriean jun. (D), URD C 391, 15, 16'46,70" (141,558 km/h);
2. Huber Hansm., Lola T 298, 15, 17'15,95".

Groupe CN/2 (14)

1. Fischlin, Martini Mk 66-Alfa Romeo, 15, 17'32,75" (135,385 km/h);
2. Baudet, Osella PA 16-AR, 15, 17'54,32";
3. Fuchs, Tiga SC 91-AR, 15, 17'49,60";
4. Kohler, PRC M 92-AR, 15, 17'49,60";
5. Grosjean, Debora C 393-Alfa Romeo, 15, 18'02,85";
6. Gärtner, Argo JM 21-AR, 15, 18'11,29".

Groupe CN/4 (7)

1. Fink (D), PRC S95-BMW, 15, 17'19,89" (137,188 km/h);
2. Wolpert (D), Debora-BMW, 15, 17'32,19";
3. Schreiner (A), PRC S95-BMW, 15, 18'01,83".

Formule 3 (16)

1. Zeller, Ralt 93 C-Alfa Romeo, 20, 20'47,97" (152,254 km/h);
2. Laghi, Dallara 394-Seymaz, 20, 20'48,52";
3. Zehnder N., Dallara 394-Opel, 20, 21'02,03";
4. Bühler A., Dallara 393-Fiat,

20, 21'19,91";

5. Schubiger, Dallara 394-Opel, 20, 21'22,89";
6. Ingella, Ralt RT 36-Alfa Romeo, 20, 21'45,78";
7. Debrunner, Dallara 393-Opel, 20, 21'46,10";
8. Gauch, Martini Mk 68-Seymaz, 19, 20'51,78".

Formule 3 (cat. B) (8)

1. Gauch, Martini Mk 68-Seymaz, 19, 20'51,78" (144,201 km/h);
2. Bariwvi, Dallara 388-VW, 19, 20'56,25";
3. Kölliker, Dallara 389-VW, 19, 21'03,71".

Formule libre (1)

1. Aaby, Dallara-Alfa Romeo, 16, 21'00,02" (120,639 km/h).

Formule Ford 1600 (13)

1. Alexander-David, Swift SC96, 20, 27'01,89" (117,174 km/h);
2. Ryt, Vector TF 84, 20, 27'08,63";
3. Hainiger, Swift SC96, 20, 27'19,72";
4. Kälin, Swift SC96, 20, 27'20,96";
5. Von Euw, Swift SC96, 20, 27'27,84";
6. Steiner M., Swift SC94, 20, 27'32,13".

Formule Ford 1600 (12)

1. Keller, Van Diemen RF 90, 19, 27'08,16" (110,886 km/h);
2. Genoud, VD RF 90, 19, 27'42,23";
3. Franz (D), VD RF 90, 19, 27'51,50";
4. Mathay, VD RF 90, 19, 27'54,68";
5. Klatter, VD RF 87, 18, 27'50,02";
6. Staub, VD RF 88, 18, 27'57,02".

Coupe Saxo (15)

1. Kamm B., 20, 28'26,34" (119,778 km/h);
2. Brändle, 20, 28'31,46";
3. Vögeli, 20, 28'32,30";
4. Viglino, 20, 28'37,55";
5. Hanselmann, 20, 28'43,14";
6. Tornay, 20, 28'43,31";
7. Sarteur, 20, 28'43,83" (tous sur Citroën Saxo Cup).

Coupe Clio (26)

1. Kamm E., 19, 25'12,23" (119,365 km/h);
2. Kamber, 19, 25'22,81";
3. Wicki, 19, 25'24,08";
4. Trüdel, 19, 25'24,91";
5. Farine, 19, 26'28,22";
6. Bühler E., 19, 26'33,58";
7. Jandl, 19, 25'41,12";
8. «Amadeus», 19, 25'41,14";
9. Kiser, 19, 25'45,06" (tous sur Renault Clio 16V).