

# La loi «Martial»

**CHAMPIONNAT SUISSE À DIJON Triomphant enfin de «Dame électronique», le Neuchâtelois a remis les pendules à l'heure en Bourgogne. Non sans autorité...**

GÉRARD VALLAT

Depuis le début de la saison, Martial Ritz allait de déception en déception. Il a fallu un abandon pour enfin mettre le doigt sur la faille. En prévision de la manche de Dijon, toute l'électronique avait été changée sur la Renault Clio du Neuchâtelois: boîtiers, sondes, relais, câblage, etc. Et pourtant, les coupures persistaient et provoquaient un nouvel abandon, samedi, lors de la première course.

les pilotes en piste pour leur faire subir la nouvelle «loi Martial». Il revenait jusqu'en tête de la course pour ne plus la quitter et creuser un léger avantage sur ses poursuivants, emmenés par Matthias Hedinger et Ernst Bähler.

«Quelle course, j'ai cru que je n'arriverais jamais au bout. J'ai eu

**«Quelle course, j'ai cru que jamais je n'arriverais au bout!»**

les coupures moteur durant quatre tours au début de la course. Tout s'est remis en route subitement et cela a recommencé dans les deux derniers tours. C'était de la folie!»

Emporté par sa fougue, Ritz on en oubliait presque la 9e place de Sandra Jaquillard ainsi que la 5e rang de Cathy Medina en Coupe Mégane. Autre coupe de marque, autres folies avec la Mazda MX-5 Cup qui accueillait un invité de marque en la personne

de Cyril Henny, deuxième Romand venu prêter main forte à Pierre de Graaf.

**À L'AISE SUR LE BITUME**, le double champion suisse des rallyes a terminé ses deux courses à la 5e place, après avoir occupé furtivement la 2e place dimanche derrière l'intouchable Lukas Ryf. Totalement retrouvé depuis son accident de Hockenheim, l'an dernier, Ryf s'est montré impérial. Même la rupture de sa servodirection, dans la seconde course ne changeait rien à l'affaire.

Egalement victime d'un bris de servodirection, mais aux essais, Pierre De Graaf a été très handicapé par ce problème: «L'huile s'est répandue sur les pneus et je n'avais plus», expliquait «PDG» qui se retrouvait sur la dernière ligne de la grille de départ. Éliminé à la 1re course par la casse de sa boîte de vitesses, De Graaf ne pouvait pas prendre le départ de la dernière séance d'essais et c'est encore dernier qu'il prenait part à la course de dimanche. Cette fois, la malchance lâchait le Vaudois qui faisait une fantastique remontée pour revenir de la 18e à la 7e place.

Enchaînant avec les voitures fermées, la course de tourisme Super Série permettait à René Hediger d'homologuer une nouvelle victoire au volant de sa Honda Integra, devant les Opel OPC de Werner Wermelinger et Daniel Rüfenacht. Dans le groupe IS,



UNE BAGARRE DE TOUS LES INSTANTS en Clio. Avec un Ritz royal!

## CHUARD ENFONCE LE CLOU

Meilleur temps des essais, Philippe Chuard surveillait les nuages et craignait que le ciel lui tombe sur la tête: «Sur le sec, je suis totalement confiant, mais s'il pleut, je crains beaucoup Walo Schenker.» Heureusement pour Chuard, les dieux de la pluie étaient occupés ailleurs et c'est sur sol sec qu'il a pu engranger une nouvelle victoire, tandis que son grand rival Walo Schenker subissait la loi de l'Allemand Thomas Conrad. 8e, Fabio Maimone n'a pas été à la fête à Dijon où il n'a jamais été en mesure de se battre en tête de la course. Au même titre que Martin Hasler qui s'est classé 5e, très loin du vainqueur. En formule Ford 1600, c'est Christian Broillet, de Marly, qui a remporté la palme devant Steve Martin.



VALLAT 18

**AGRESSIF COMME JAMAIS**, mais sans jamais être incorrect, le pilote de Peseux s'attaquait à tous



**PAS FROID AUX YEUX!** Iris Thurnherr, la révélation du championnat suisse de vitesse.

SUITE À LA PAGE 17



**IL EST DE RETOUR!** Le multiple champion suisse Jo Zeller est enfin sur la plus haute marche du podium en formule 3.

## RÉSULTATS

### Super Série jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>

1. Jufar, Peugeot 106 16V, 16 tours, 28'03,36" (132,411 km/h).

### 1601-2000 cm<sup>3</sup>

1. Hediger, Honda Integra Type R, 17, 29'01,30" (136,016 km/h); 2. Wermelinger, Opel Astra OPC, à 6,46".

### Groupe N-FIA jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>

1. Rüegg, Peugeot 106 Rallye, 16, 28'18,73" (131,223 km/h).

### 1401-2000 cm<sup>3</sup>

1. Comi, Honda Civic VTI, 16, 28'28,77" (130,452 km/h).

### Groupe A jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>

1. Meier, 17, 28'24,66" (138,939 km/h); 2. Fuhrer M., à 4,10" (les deux sur Citroën Saxo VTS).

### 1601-2000 cm<sup>3</sup>

1. Omilin, Opel Astra GSI, 16, 28'07,46" (132,099 km/h).

### Plus de 2300 cm<sup>3</sup>

1. Héche, Mazda 323 Turbo, 17, 28'17,59" (139,513 km/h).

### Groupe B

1. Pfeifferlé, Porsche Carrera, 18, 27'18,38" (153,063 km/h).

### Supertourisme

1. Wiedmer, Peugeot 405, 18, 27'31,10" (151,884 km/h).

### Interswiss jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>

1. Rod, VW Golf, 17, 27'04,90" (145,759 km/h).

### 1601-2000 cm<sup>3</sup>

1. Girard, BMW 320, 18, 27'09,17" (153,929 km/h); 2. Kamm E., VW Golf, à 2,02".

### 2001-2500 cm<sup>3</sup>

1. Nicolas, BMW 320, 18, 27'30,97" (151,896 km/h).

### Plus de 2500 cm<sup>3</sup>

1. Bühner, BMW M1, 18, 27'02,40" (154,571 km/h).

### GT

1. Glöckner, Porsche 996 GT3, 18, 27'43,21" (150,778 km/h).

### Groupe E2

1. Boppart, Renault Spider, 18, 28'33,82" (133,546 km/h).

### Groupe C3

1. Jauslin, Spice C2, 11, 15'04,42" (169,448 km/h).

### Groupe CN - Division 1

Course 1: 1. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 11, 14'09,14" (180,479 km/h); 2. Pedrazza (A), PRC-SC99-BMW, à 13,46".

Course 2: 1. Pedrazza (A), PRC-SC99-BMW, 11, 14'10,86" (180,114 km/h); 2. Steiner, Martini Mk 77-BMW, à 0,38".

### Division 2

Course 1: 1. Grütter Ch., PRC-Alfa Romeo, 10, 14'09,28" (164,045 km/h); 2. Iselli, Osella PA20-Alfa Romeo, à 44,38".

Course 2: 1. Payr (F), PRC-S-Opel, 10, 14'13,48" (163,238 km/h); 2. Baumann (D), PRC-S-Opel, à 30,63".

### Formule 3

1. Zeller, Dallara 399-Opel 18, 23'07,11" (180,790 km/h); 2. Frey, Dallara 398-Opel, à 4,34"; 3. Schrepfer, Dallara 399-Opel, à 7,06"; 4. Heimberg, Dallara 399-Opel, à 7,72"; 5. Stingelin, Dallara 396-Opel, à 30,21"; 6. Rüttimann, Dallara 396-Opel, à 30,58"; 7. Sinopoli, Dallara 399-Opel, à 31,33".

### Catégorie B

1. Bähler, Dallara 394-Opel, 18, 24'18,24" (171,972 km/h).

### Formule Ford 1800

Course 1 (ne compte pas pour la Coupe): 1. Chuard, Van Diemen RF 00, 18, 25'46,18" (162,191 km/h); 2. Schenker, Swift SC 98, à 3,40".

Course 2: 1. Chuard, Van Diemen RF 00, 18, 25'53,04" (161,474 km/h); 2. Conrad (D), Swift SC 98, à 02,00"; 3. Schenker, Swift SC 98, à 3,61"; 4. Grütter P., Van Diemen RF 97, à 3,74"; 5. Hasler, Swift SC 97, à 13,88"; 6. Glauser, Tatus RC 99, à 28,08"; 7. Meier U., Swift SC 97, à 28,20"; 8. Maimone, Tatus RC 99, à 35,31".

### Formule Ford 1600

Course 1 (hors coupe): 1. Marty, Van Diemen RF 91, 16, 25'32,23" (145,482 km/h).

Course 2: 1. Broillet, Van Diemen RF 91, 17, 26'20,74" (149,831 km/h); 2. Martin, VD RF 90, à 0,62"; 3. Marty, VD RF 91, à 1,20"; 4. Mathey, VD RF 90, à 1,21".

### Formule A-Lista Junior

Course 1: 1. Jani, 18, 25'17,68" (165,236 km/h); 2. Allemann, à 0,01"; 3. Thurnherr, à 18,29"; 4. Brodbeck (F), sur Arcobaleno).

Course 2: 1. Jani, 18, 25'13,94" (165,645 km/h); 2. Thurnherr, à 9,95"; 3. Allemann, à 13,84".

### Citroën Saxo Trophy

1. Meier, 17, 28'24,66" (138,939 km/h); 2. Fuhrer M., à 4,10".

### Renault Speed Trophy:

#### Renault Clio Sport

Course 1: 1. Schläppi, 18, 28'17,96" (147,692 km/h); 2. Caso (I), à 9,17"; 3. Pellegrino (A), à 11,34"; 4. Wüst, à 11,60" (tous sur Renault Clio Sport).

Course 2: 1. Ritz, 18, 28'30,11" (146,643 km/h); 2. Hedinger M., à 0,70"; 3. Bähler E., à 0,71"; 4. Zurbügg, à 3,93"; 5. Pellegrino (A), à 11,47".

#### Renault Mégane

Course 1: 1. Campani, 18, 29'02,97" (143,879 km/h); 2. Stadler, à 3,21"; 3. Trüssel, à 6,46"; 4. Messerli, à 8,12"; 5. Vögeli, à 19,22".

Course 2: 1. Stadler, 18, 29'07,18" (143,532 km/h); 2. Trüssel, à 1,49"; 3. Vögeli, à 9,56"; 4. Messerli, à 20,51"; 5. Medina, à 1 tour.

#### Mazda MX-5 Cup

Course 1: 1. Ryf, 18, 29'33,02" (141,440 km/h); 2. Scheidegger, à 3,53"; 3. Hadorn, à 3,82"; 4. Debrunner, à 4,20"; 5. Henny, à 5,44"; 6. Kuhn, à 16,89".

Course 2: 1. Ryf, 18, 29'37,74" (141,065 km/h); 2. Hadorn, à 2,08"; 3. Debrunner, à 2,54"; 4. Scheidegger, à 2,98"; 5. Henny, à 4,02"; 6. Kuhn, à 6,28"; 7. De Graaf, à 21,16".

c'est Nicolas Bührer qui cueillait les lauriers de la victoire au volant de sa BMW M1. Quant à la 1re place en 2-litres, elle est revenue à Maurice Girard, sur BMW 320, qui s'est imposé face à la Golf d'Edy Kamm.

Citons encore les succès de Gérard Nicolas (BMW M3) en plus de 2 litres et d'Alain Pfefferlé (Porsche Carrera) en groupe B.

En piste pour deux courses à Dijon, les jeunes pilotes de la formule A-Lista junior ont une nouvelle fois été «électrocutés» par Iris Thurnherr qui s'est offert le scalp des mecs en signant sa 1re pole position. Très incisive, Iris, du haut de ses 16 ans, s'est offert le luxe de faire cinq tours en tête de la 1re course. Mais Ken Allemann et Neel Jani ont finalement réagi.

**ILS FRANCHISSAIENT LA LIGNE D'ARRIVÉE CÔTE À CÔTE** sans voir le drapeau à damier. «On se regardait, on pouvait pas voir le drapeau», précisait Ken Allemann. Toujours est-il que les deux frères ennemis, tout à leur lutte, faisaient un tour supplémentaire et ne savaient finalement plus lequel des deux avait gagné la course. «J'ai fini en tête du tour supplémentaire, mais Neel était devant à la vraie arri-



**INTOUCHABLE** En Mazda MX-5 Cup, Lukas Ryf survole les débats.

vée», commentait Allemann! Finalement, c'est 1 centième qui permettait à Neel Jani de célébrer sa victoire.

Le lendemain, Iris Thurnherr s'offrait quelques nouveaux tours en tête et c'est encore Neel Jani qui s'imposait, devant la petite Alémanique. Car Ken Allemann était victime d'une perte de puissance de son moteur. Privés d'une poignée de chevaux, la monoplace du Jurassien l'éloignait de la victoire et terminait au 3e rang.

Très intéressés par la course

des «minimes», les pilotes de F3 ont fait le spectacle. Le «poleman» Jo Zeller avait à ses côtés Marcel Heimberg, lequel devançait Michel Frey et Mirco Schrepfer, Anthony Sinopoli pointant au 5e rang. Une fois encore le plus prompt au départ, Heimberg bouclait les premiers tours de course en tête tandis que Frey, l'actuel leader du championnat, n'apparaissait qu'en 8e position.

5e, Sinopoli semblait capable de tenir le rythme mais, en revenant sur les attardés, il perdait

beaucoup de temps et ouvrait la porte à Thomas Stingelin et Urs Rüttimann, qui rejetaient le Genevois à la 7e place. En tête, Zeller prenait le commandement et Frey revenait à la 2e place.

Enfin, en sport-prototype, on a assisté à un nouveau duel entre Marcel Steiner (Martini-BMW) et Emmanuel Pedrazza (PRC SC-BMW) qui s'est soldé par un match nul. Vainqueur samedi, Marcel Steiner s'est incliné dimanche face à son rival autrichien. ◇