

La douche froide

CHAMPIONNAT SUISSE À HOCKENHEIM

Abonnés des podiums depuis le début de saison, les pilotes romands n'ont pas déposé le moindre orteil sur les marches de la gloire lors de la dernière manche en circuit du championnat suisse de vitesse.

GÉRARD VALLAT

A Hockenheim, la froidure du climat cadrait parfaitement avec la fraîche ambiance des discussions d'après course. Principaux candidats aux honneurs, Martial Ritz, Philippe Chuard, Pierre de Graaf et Anthony Sinopoli se sont contentés d'assister au repas des fauves d'outre-Sarène. Quant à Ken Allemann, c'est

quelques encablures, un peloton de chasse très remuant – composé de Martin Hasler, Walo Schenker, Andreas Palmberger et Philippe Chuard – explosait à mi-course. Après avoir pris le meilleur sur Palmberger, Chuard se lançait à la poursuite de son grand rival Walo Schenker.

Et au moment de la jonction, le malheureux Chuard était victime d'une attaque «suicide» d'un Palmberger qui venait visiblement de pêter un fusible. «C'est incroyable, attaquer de cette manière est inadmissible. Il n'a absolument pas freiné et s'est lancé contre ma voiture», déclarait Chuard. Bloqué à la sortie de la courbe Sachs par l'enchevêtrement des deux monoplaces, il perdait une bonne vingtaine de secondes, offrant un ballon d'oxygène à Walo Schenker.

Repasant en chasse avec sa Van Diemen endommagée, Chuard terminait sa course au 8e rang, juste devant Fabio Maimone. Quant au vainqueur, Marc Benz, il était finalement disqualifié pour non-observation des drapeaux jaunes. Bénéficiaires de l'opération, Thomas Conrad, Martin Hasler et Walo Schenker montaient dans cet ordre sur le podium. Dans la catégorie 1600

QUE D'EAU, QUE D'EAU
Iris Thurnherr précède encore Neel Jani (monoplace jaune), lequel finira par remporter haut la main le classement suisse.

CHUARD
«SURPRISE» par la manœuvre peu orthodoxe de Palmberger.

En formule Ford, Chuard victime d'une attaque suicide de Palmberger

une panne de budget qui l'a contraint à déclarer forfait, laissant une voie royale à Neel Jani.

Premier challenger à entrer en piste, dans la catégorie formule Ford, Philippe Chuard avait fort à faire avec la très forte coalition alémanique emmenée par le Zurichois Marc Benz, actuel chef de file du championnat d'Allemagne. Un peu à la peine lors des essais chronométrés, Chuard devait se contenter du 7e temps, à plus d'une seconde du «poleman» Marc Benz. De son côté, Fabio Maimone était contraint de s'élancer en 11e position.

Au feu vert, Marc Benz prenait irrésistiblement le large, devant Patrick Grütter, Thomas Conrad et l'Autrichien Riko Fürtbauer. Suivant le quatuor de tête à

VAINQUEUR À DIJON, JO ZELLER A RÉÉDITÉ sa prestation à Hockenheim. Agitée par les trublions Frey-Schrepper-Heimberg, la F3 vit donc à nouveau sous le joug du «lion zurichois». En tête des essais, Zeller affichait

le visage satisfait de celui qui savait avoir joué un excellent tour à ses jeunes rivaux. Michel Frey avait ruiné ses chances de pole position lors d'un accrochage avec Hans Hug dans son tour le plus rapide.

Un Frey qui n'avait que la victoire en tête: «Avec le jeu des re-

tranchements de points, je dois absolument gagner.» Jouant son va-tout, l'Alémanique bouclait le 1er tour de course en 4e position, derrière Heimberg, mais il quittait la piste dès le second passage en surestimant les possibilités de sa machine dans la courbe Opel. Seul en tête, Zeller menait la danse devant Schrepper, Heimberg et Sinopoli se battant pour la 3e marche du podium. Le Genevois tentait bien une action dans le «Stadium», mais finissait par lâcher le morceau pour terminer à la 4e place.

Après les F3, ce sont les formule A-Lista Junior qui prenaient la piste. Seuls Suisses capables d'endiguer la déferlante hollandaise engagée à Hockenheim, Neel Jani et Iris Thurnherr réalisaient l'exploit de signer les deux meilleurs temps des essais. En tête des 25 monoplaces au moment du départ donné sous la pluie, les deux Helvètes manquaient complètement leur envol et se retrouvaient en 6e et 7e positions. Maltrisant parfaitement la course, le Hollandais Michael Mason s'im-

posait au classement général, tandis que Neel Jani et Iris Thurnherr, en terminant 5e et 6e, remportaient le classement suisse.

IL AVAIT TOUT À APPRENDRE du pilotage d'une «propulsion». Au fil des courses, Pierre de Graaf a grimpé dans la hiérarchie de la Mazda MX-5 Cup. Très en forme samedi aux essais, le Vaudois a réalisé une excellente opération en s'adjugeant le 2e meilleur chrono derrière Lukas Ryf. Parti comme un boulet de canon, Lukas Ryf mettait immédiatement une distance entre lui et ses poursuivants emmenés par Ernst Scheidegger et Hans Debrunner. Mauvaise surprise de ce 1er pointage, Pierre de Graaf n'apparaissait qu'au 8e rang, talonné par Daniel Hadorn. Mais bien décidé à revenir à la place qu'il méritait, «PDG» cravachait pour revenir à la 4e place.

Le lendemain, Lukas Ryf monopolisait toujours la pole position, Daniel Hadorn soufflant la 2e place à Pierre de Graaf. 3e après le 1er tour, le pilote de Vin-

zel était harcelé par Fabian Eggenberger et Diego Egli. Battu à la régulière, De Graaf dégringolait jusqu'à la 8e place.

Succédant aux Mazda, les pilotes du Renault Speed Trophy évoluaient eux aussi sur une piste mouillée. En tête des essais, Roger Menghini menait la meute des Clio devant Dario Caso et Matthias Hedinger. 4e temps, Martial Ritz n'améliorait pas sa position en course. La cause? Un sous-virage persistant! Quant à la jeune Sandra Jaquillard, elle récoltait la 11e place.

Dans la course parallèle des Mégane, c'est Roland Schmid qui s'est imposé, tandis que Cathy Medina se classait 9e. A signaler les débuts en compétition de Pascal Perroud, le fils de «Monsieur Tour de Romandie». Le jeune homme s'est bien battu pour accrocher la 13e place après un monumental tête-à-queue. A signaler, en voitures de tourisme, la nouvelle victoire de René Hediger en classe 2 litres avec sa Honda Integra, devant l'Opel Astra de Baltz Kamm.

L'arbitre a toujours raison

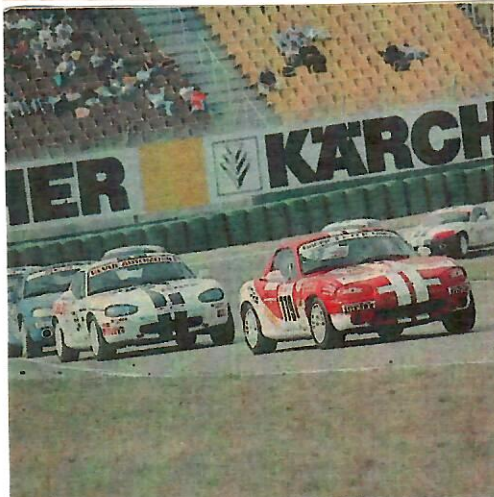
Le FRC, club organisateur des courses de Hockenheim, a souvent marqué les esprits par son sens de l'application des règlements. Cette année, les commentaires sont allés bon train après la mise hors course des vainqueurs de la formule Ford et du groupe CN. Exclue pour non respect des ordres des commissaires, qui agitaient le «jaune» après divers accrochages, Marc Benz et Emmanuel Pedrazza ont tous deux perdu leur victoire sur le tapis vert.

Un traitement similaire a été infligé à Marcel Steiner et Christian Lanz. Le premier occupait la 2e place du groupe CN et le second naviguait dans le peloton de la formule Ford. La preuve qu'il ne s'agit pas d'actions «terroristes» des commissaires de piste. En sport automobile comme ailleurs, en foot-

ball par exemple, il y a des arbitres pour appliquer le règlement et les éventuelles sanctions. En sport automobile, ce sont les commissaires de piste qui jouent ce rôle d'arbitre. Mais pour que la règle soit respectée, il faut qu'elle soit appliquée de manière linéaire.

On a vu cette année des organisateurs distribuer des amendes, pouvant varier de 100 à Fr. 400... infligées pour non-respect des drapeaux, ce qui est une hérésie. Suffit-il de payer pour gagner une course? La réponse est non. Heureusement! Mais pour que tout cela soit bien perçu, il faudrait songer à harmoniser l'application du règlement à toutes les épreuves du championnat. Le rôle de commissaire est ingrat. Ne les décourageons pas en n'obtempérant pas à leurs directives!

G. V.



BELLE PREMIÈRE COURSE de Pierre de Graaf en Mazda MX-5-Cup.



RÉSULTATS

Super Série jusqu'à 1600 cm³

1. Jüfer, Peugeot 106 16V, 17 tours, 24'11,539" (111,223 km/h).

1601-2000 cm³

1. Kamm B., 17, 23'10,081" (116,141 km/h); 2. Wermelinger, à 0,517" (les deux sur Opel Astra OPC); 3. Hedinger B., Peugeot 306 GTI, à 12,659".

Groupe N-FIA jusqu'à 1400 cm³

1. Rüegg, Peugeot 106 Rallye, 16, 23'14,508" (108,962 km/h).

1401-1600 cm³

1. Corni, Honda Civic Vti, 17, 24'14,760" (110,977 km/h).

1601-2000 cm³ (prov.)

1. Grand, Honda Integra Type R, 18, 24'20,428" (117,049 km/h).

Groupe A jusqu'à 1600 cm³

1. Meier M., Citroën Saxo VTS, 18, 23'56,368" (119,010 km/h).

1601-2000 cm³ (3)

1. Schweizer, 18, 23'54,802" (119,140 km/h); 2. Richard, à 12,378" les deux sur Honda Integra Type R.

Supertourisme

1. Wiedmer, Peugeot 405, 19, 23'23,485" (128,565 km/h).

Groupe B 3500-4000 cm³

1. Pfefferli, Porsche Carrera, 19, 23'39,550" (127,110 km/h).

Interswiss jusqu'à 1600 cm³

1. Roth, Toyota Corolla, 19, 23'44,105" (126,703 km/h); 2. Mattmüller, VW Scirocco, à 1,893"; 3. Rod, VW Golf, à 1 tour.

1601-2000 cm³

1. Kamm E., VW Golf, 19, 23'24,032" (128,515 km/h).

2001-2500 cm³

1. Bruggler, Opel Ascona 400, 19, 23'20,617" (128,828 km/h); 2. Nicolas, BMW M3, à 2,581".

2501-3000 cm³

1. Schenk, Opel Commodore B, 19, 22'49,400" (131,765 km/h).

plus de 3000 cm³

1. Bühner, BMW M1, 19, 22'35,512" (133,115 km/h).

Groupe CN (prov.)

1. Tandil A. (A), PRC s94-BMW, 19, 20'41,275" (145,366 km/h).

Formule 3

1. Zeller, Dallara 399-Opel, 19, 19'33,861" (153,714 km/h); 2. Schrepper,

Dallara 399-Opel, à 4,446"; 3. Heimberg, Dallara 399-Opel, à 28,180"; 4. Sinopoli, Dallara 399-Opel, à 40,819".

Formule 3 (cat. B)

1. Bähler, Dallara 394-Opel, 19, 20'37,666" (145,789 km/h).

Formule Ford 1800

1. Conrad (D), Swift SC 98, 19, 21'45,298" (138,236 km/h); 2. Fürtbauer (A), Van Diemen RF 00, à 0,585"; 3. Hasler, Swift SC 97, à 2,488"; puis 8. Chuard, Van Diemen RF 00, à 29,904"; 9. Maimone, Tatuus RC 99, à 44,829".

Formule Ford 1600

1. Broillet, Van Diemen RF 91, 18, 22'29,038" (126,714 km/h); 2. Martin, VD RF 90, à 0,546"; 3. Mathy, VD RF 90, à 9,065"; 4. Marty, VD RF 91, à 1 tour.

Formel A-Lista Junior

1. Jani, 19, 26'56,614" (111,615 km/h); 2. Thurnherr, à 19,898" (les deux sur Arobaleno).

Citroën Saxo Trophy

1. Meier, 18, 23'56,368" (119,010 km/h).

Renault Speed Trophy

Clio Sport
1. Menghini, 19, 27'55,418" (107,698 km/h); 2. Caso (I), à 2,597"; 3. Hedinger M., à 2,808"; 4. Ritz, à 11,329".

Mégane
1. Schmid, 19, 28'13,690" (106,536 km/h).

Clio V6
1. Rossaro (D), Renault-Clio-V6, 19, 27'43,926" (108,441 km/h).

Clio Classic Cup
1. Nigg F., 17, 23'14,114" (115,805 km/h); 2. Grünig, à 11,236"; 3. Doutaz, à 14,967".

Mazda MX-5-Cup
Course 1: 1. Ryf, 19, 24'48,788" (121,198 km/h); 2. Scheidegger, à 5,180"; 3. Debrunner, à 6,882"; 4. De Graaf, à 14,227".

Course 2: 1. Ryf, 19, 27'36,739" (108,912 km/h); 2. Hadorn, à 3,650"; 3. Egli, à 17,393"; 4. Eggenberger, à 19,541"; puis 8. De Graaf, à 30,695".