

Dufaux met tout le monde d'accord

CH. SUISSE DES SLALOMS A

Frauenfeld, le garagiste de Rheinfelden a remporté la 1re manche d'une saison au terme de laquelle il prévoit de tirer sa révérence.

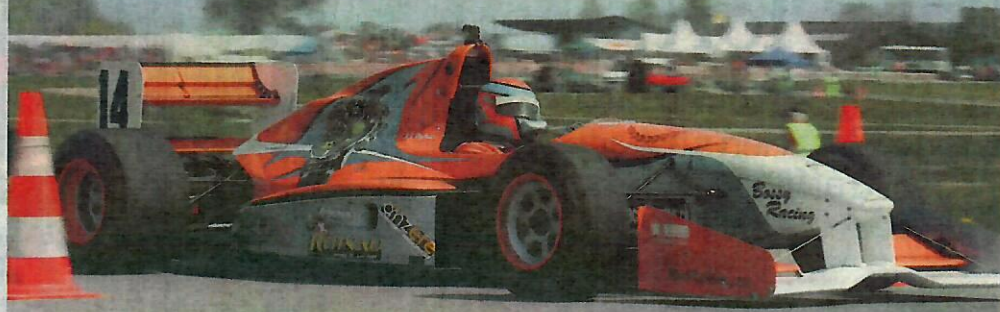
PETER WYSS/RA

Le suspense n'aura pas duré longtemps! Le temps en fait que l'équipe de Roland Bossy soit en mesure de faire démarrer la Reynard F3000 de Jean-Jacques Dufaux. Ce dernier a ensuite avalé les 2,9 km du parcours de Frauenfeld sans la moindre erreur, signant le meilleur temps lors du premier passage avant d'améliorer encore sa performance dans le 2e.

trer sur les courses de côte.

Seul et unique pilote de F3000, Dufaux n'aurait pu être battu que par lui-même le week-end dernier. Christian Balmer, de son côté, a dû relever le défi de Julien Ducommun dans la catégorie des voitures de course jusqu'à 2 litres. En 2009, le jeune Genevois l'avait emporté à Chamblon et il envisage cette année de s'aligner sur une saison complète. Balmer a cependant pris ses précautions et a profité des réparations effectuées sur sa Tatuus-Renault - démolie à La Berra - pour l'équiper de roues plus larges de deux pouces (10 pouces à l'avant, 12 à l'arrière): «Cela devrait surtout porter ses fruits en côte», tempère-t-il.

Ducommun, quant à lui, a investi énormément de temps et de travail pour remettre à niveau une vieille Ralt RT30 de 1986 («Elle n'a que trois ans de moins que moi», rigole-t-il) et s'est offert des pneus neufs. A Frauenfeld, il a toutefois dû rentrer dans le rang puisque, après un chrono très prometteur aux essais, il s'est complètement loupé lors de sa première tentative et n'a pas fait beaucoup mieux lors de la 2e. Résultat: un médiocre 7e rang. «Au moins, je sais maintenant qu'avec de telles gommages, j'ai



Dufaux: la tournée d'adieu a bien commencé. Photos Menzips



Mahler, le pilote le plus rapide du MC.



Ochsner: l'héritier de Fritz Erb?

beaucoup plus de grip et je peux freiner plus tard. Cela va me motiver pour les prochaines courses», devait-il déclarer après coup.

Balmer, pour sa part, n'a pas fait mystère de sa nervosité et, même s'il s'en est mieux sorti que son compère, il a parfois eu l'impression de faire du rallycross: «J'étais en travers partout. Mais comme j'étais environ 4" plus rapide que l'an dernier, je suis satisfait. Sur des pistes comme Chamblon et Bure, Julien sera certainement à son avantage», supposait-il. Peut-être. Mais à Interlaken et Saanen, c'est bien le Bernois qui devrait tirer son épingle du jeu.

L'ABANDON D'ERB La saison a par contre débuté avec une mauvaise surprise pour Fritz Erb. Lors de la première séance d'essais, un bouillon du

volant-masse de son Opel Kadett 16V a été cisailé, contraignant le pilote de Hallau à l'abandon. Sous le coup de la déception, le vétéran a tout d'abord envisagé de tout laisser tomber, mais, la nuit portant conseil, il a ensuite déclaré vouloir disputer d'autres courses dès que les dommages subis par sa monture seraient réparés. Quant au titre, mieux vaut ne plus y penser.

OCHSNER ÉTONNE Un autre pilote de Kadett a en revanche réellement impressionné son monde. Nous ne faisons pas ici allusion à Christoph Zwahlen. Le régional de l'étape a, certes, dominé le classement général du groupe El et des voitures de tourisme, mais on n'en attendait pas moins de lui: «La pression était énorme. Je suis heureux que cette course soit derrière moi», confiait-il d'ailleurs au terme des hostilités.

Encore plus étonnante a été la démonstration de Jürg Ochsner qui, durant des années, a roulé dans l'ombre de son voisin Fritz Erb. Le pilote d'Oberhallau a jonglé de façon spectaculaire avec sa Kadett 16V et a réalisé le meilleur temps en catégorie 2 litres, se montrant même quatre di-

xièmes plus rapide que ne l'avait été Erb en 2009 avec une voiture plus légère. Ainsi Ochsner a-t-il largement remporté le classement du trophée Interswiss en laissant nettement derrière lui son concurrent de classe Reto Steiner - qui avait battu le multiple champion schaffhouseois en 2008 avec sa Ford Escort RS - et le tenant du titre IS, Roman Marty.

Ochsner s'est montré aussi largement plus véloce que Romeo Grimaldi qui, avec sa Honda Civic Evo, a remporté la grande classe des 2 litres El après l'abandon d'Erb. Werner Willener - le plus rapide des 1,6 litre au volant de sa VW Golf 16V - a été lui aussi plus performant que le citoyen de Seewen bien qu'il n'ait subi aucune pression de la part de Martin Bürki. Explication: le Thounois, toujours cité au rang des candidats au titre, n'avait pas reçu à temps le nouveau moteur de sa Polo.

CHABOD MALHEUREUX

Le championnat n'a pas commencé non plus sous les meilleurs auspices pour Dominik Chabod. Après un arrêt de deux ans, le Valaisan s'alignait à nouveau au volant d'une Renault 5 Turbo considérable-

ment améliorée, notamment au niveau du châssis. Après avoir concédé 2"9 à Zwahlen lors de la 1re manche et encaissé 10" de pénalité pour avoir touché un pylône, l'ancien vainqueur de la Coupe des slaloms a, en plus, été victime d'une casse moteur lors du second passage.

Au volant d'une Porsche Carrera 3.0 «queue de canard» remise au goût du jour à grands frais, Willi Jenni a si-

APPENZELLER BRILLE A mentionner également la performance du local Frank Appenzeller qui, le samedi, a réalisé un meilleur temps absolu en 1'57"44, un chrono qui aurait été suffisant pour décrocher le 11e rang du classement général chez les Nationaux le dimanche!

Les plus rapides parmi les concurrents pilotant des voitures de série ont été Toni Büeler avec sa nouvelle Mitsubishi Evo X en groupe N et Roger Schnellmann sur Evo 8 en groupe A.

RÉSULTATS

Grosse Allmend (2900 m, 57 portes)
Gr. N, jusqu'à 2000 cm³ (7): 1. Piccinato, 2'07"35; 2. Sattler, les deux sur Honda Integra, 2'09"40; 3. Wicki, Renault Clio, 2'09"76; plus de 2000 (3): 1. Kummer, Mini Cooper, 2'09"87; 2. Eisenbart, Ford Escort, 2'10"15. **SS Compétition (3):** 1. S. Morros, 2'02"09; 2. Büetiger, les deux sur Porsche GT3, 2'02"87. **N/IS-N, jusqu'à 1400 (4):** 1. Rüsch, Citroën AX, 2'16"40; 2. Brunner, Peugeot 106, 2'21"37; jusqu'à 1600 (3): 1. Mühlmann, 2'21"25; 2. Toniolo, les deux sur Citroën Saxo, 2'21"91; jusqu'à 2000 (1): 1. Barraud, Renault Clio, 2'07"32; plus de 2000 (3): 1. Biele, 2'07"83; 2. Kessler, les deux sur Mitsubishi Lancer, 2'02"65. **A/16-A, jusqu'à 1600 (4):** 1. Schneider, Citroën Saxo, 2'08"74; 2. Moser, Toyota Yaris, 2'15"11; jusqu'à 2000 (6): 1. Fellmann, Opel Astra, 2'13"03; 2. Engel, VW Golf, 2'13"26; plus de 2000 (1): 1. Schnellmann, Mitsubishi Lancer, 1'58"17. **GT (1):** 1. Bühner, Porsche GT3, 2'01"93. **IS, jusqu'à 1600 (5):** 1. Charlatte, VW Golf, 2'02"26; 2. Schöpfer, Audi 50, 2'04"26; jusqu'à 2000 (9): 1. Ochsner, Opel Kadett, 1'56"91; 2. Steiner, Ford Escort, 1'57"77; 3. Marty, 1'58"45; 4. Baumann, les deux sur Opel Kadett, 1'59"66; jusqu'à 2500 (3): 1. A. Barz, 1'59"12; 2. Eberle, les deux sur Opel Kadett, 2'01"16. **EL, jusqu'à 1400 (10):** 1. Wüthrich, Mini, 2'04"44; jusqu'à 1600 (7): 1. Willener, VW Golf, 1'59"28; jusqu'à 2000 (23): 1. Grimaldi, Honda Civic, 2'00"62; jusqu'à 2500 (9): 1. Zwahlen, 1'54"85; jusqu'à

3000 (7): 1. Jenni, Porsche 911, 1'57"57; plus de 3000 (7): 1. Calderari, Porsche 911, 2'02"70; **E2-SS, jusqu'à 1400 (3):** 1. Revaz, formule BMW, 1'54"12 (5e scratch); 2. Scolari, Elia-Scolari, 1'56"82; jusqu'à 2000 (9): 1. Balmer, 1'48"82 (2e scratch); 2. Planchamp, les deux sur Tatuus-Renault, 1'50"10 (3e scratch); 3. Debrunner, Dallara-Opel, 1'53"25 (4e scratch); plus de 2000 (1): 1. Dufaux, Reynard 950-Cosworth, 1'46"86 (1er scratch).

Coupees de marques

Mini Challenge

Cooper S (15): 1. Nassimbene, 2'09"10; 2. Muzarelli, 2'10"26; 3. Schlumpf, 2'11"02; 4. Jupé, 2'12"49; 5. Leiber, 2'12"24; puis 8. Grieshaber, 2'13"86; etc. **John Cooper Works (5):** 1. Burget, 2'10"39; 4. Branner, 2'13"82. **Racing (6):** 1. Mahler, 2'04"88; 2. Wohlwend, 2'05"02; 3. Eckstein, 2'05"88; 4. Baumeier, 2'09"32.

Suzuki Grand Prix (15)

1. M. Eggenberger, 2'17"65; 2. Tanner, 2'18"09; 3. Gerber, 2'18"72; 4. Saurer, 2'19"54; 5. Plattner, 2'19"79; etc.

Opel Corsa OPC Challenge (21)

1. F. Eggenberger, 2'12"73; 2. Morgengneg, 2'13"71; 3. Kräuchi, 2'14"20; 4. Gubitosi, 2'14"29; 5. Zimmermann, 2'14"94; etc.

AdNovum Lotus Challenge

Super (2): 1. M. Benz, 2'03"31. **Sport (8):** 1. Debrunner, Elise 111S, 2'08"65; 2. Ammann, Elise Mk1, 2'08"81; 3. Kessler, 2'10"60; 4. Borer, 2'10"70; 5. Wegmüller, Elise, 2'11"75. **Race (4):** 1. Andermatt, 111R, 2'07"22; 2. Suhr, Exige Mk1, 2'07"95. **Power (6):** 1. Dönki, Elise S190, 2'02"68; 2. R. Sieber, Elise 111R Bernani, 2'04"12; 3. Claude, Elise 11S, 2'08"65; 4. Löpf, 2'10"34.

Porsche Slalom Cup

Gr. 2 (2): 1. J. Morros, 954 RS, 2'09"43. Gr. 4a (1): 1. Penalba, 996 GT3, 2'04"25. Gr. 4b (1): 1. Spielmann, GT3, 2'06"66. Gr. 7b (3): 1. Wüest, 2'03"18; 2. Duschletta, les deux sur RSR, 2'04"38. **Drivers (9):** 1. Straub, 997 GT3, 2'14"68; 2. Baranovic, 911 Carrera, 2'20"85.

Trofeo Abarth Slalom

Supersport (19): 1. Lilian Jaccard, Punto, 2'19"54; 2. Vogel, 500, 2'20"53; 3. Roth, Punto, 2'21"05; 4. Christen, 500, 2'21"42; 5. Sandra Plus, 500, 2'22"20. **Corsa (7):** 1. Burkhalter, Punto, 2'13"33; 2. Weinhofer, 500, 2'14"02; 3. Bassanini, Punto, 2'15"23.

Renault Classic Cup (16):

1. Zürcher, 2'02"28; 2. Wolf, 2'02"79; 3. Spiess, 2'02"83; 4. Krebs, 2'03"53; 5. Schaffner, etc. **Championnat (3/11):** 1. Wolf, 56 points; 2. Spiess, 53; 3. Leuenberger, 40; 4. Schaffner, 31.