

# Une histoire de gros cubes



Jean-Jacques Dufaux est passé tout près du doublé en Gruyère. Photos Kaufmann

**LA ROCHE-LA BERRA** Dufaux samedi, Kindler dimanche. Pour son retour en championnat suisse, l'épreuve fribourgeoise a couronné deux des principaux favoris du championnat.

## FREDERIC DUMOULIN

Il revient de loin, Martin Kindler. Après avoir détruit sa boîte de vitesses à Reitnau, le citoyen de Walkringen en avait reçu un exemplaire tout neuf (expédié depuis l'Angleterre) dans les heures qui précédaient les deux courses de côte entre La Roche et La Berra. Il n'avait toutefois pas été en mesure d'assurer les organisateurs de sa présence.

Samedi matin, après une nuit de travail, Kindler était pourtant bien là, prêt à en dé-

couvrir avec ses petits camarades. 36 heures plus tard, le pilote de la Dallara-Nissan allait même fêter un succès pour le moins inattendu.

**NOUVEAU FORMAT** Première étape romande du championnat suisse de la montagne 2009, La Roche-La Berra inaugurerait, pour son retour dans l'agenda des montagnards après deux ans d'absence, un nouveau format proposant deux épreuves en deux jours. Originale, l'idée était d'attirer le maximum de con-

currents et de faire ainsi revivre une manifestation que beaucoup considéraient comme la plus belle du calendrier grâce à son tracé varié et ses paysages grandioses. Sur le plan comptable, un total idéal de 34 points était ainsi envisageable pour chaque vainqueur de groupe ayant agrémenté à deux reprises sa performance d'un record.

Samedi matin, 130 pilotes s'élançaient pour deux galops d'essais, histoire de se refaire la main sur un parcours de 3,5 km qui n'avait plus été em-

prunté depuis la victoire de Toni Büeler sous un véritable déluge en septembre 2006. Peu révélatrices, ces deux montées pour beurre voyaient Albin Mächler (SuperSérie, 2'19"39), Patrick Muller (N/IS-N, 2'17"38), Roger Schnellmann (A/IS-A, 2'12"71), Nicolas Bühler (GT, 2'11"05), Sacha Geninasca (IS, 2'00"08), Bruno Ianniello (E1, 1'58"96), Frédéric Yerly (Clio Cup, 2'15"69), Herbert Hunziker (C3/CN, 2'04"52), Hansrudolf Debrunner (F3, 1'59"61) et,

Kindler (E2, 1'53"57) dominer leurs groupes respectifs.

Quant au malheureux Thomas Amweg, accidenté dans la 1re ascension et forfait dans la 2e, il allait faire les frais de l'inflexibilité des officiels en n'étant pas autorisé à prendre le départ des manches de course.

**LACHAT ABANDONNE** La donne allait quelque peu changer l'après-midi. Par une chaleur lourde, les actions de Jean-Jacques Dufaux montaient subitement – même en

restant loin du chrono historique de Fredy Amweg (1'45"61), le garagiste de Rheinfelden avait signé un bon 1'52"42 – alors que celles de Kindler descendaient. De fait, le vainqueur du slalom d'Interlaken se montrait nettement plus lent – pratiquement 4 secondes – qu'aux essais et il était même dominé par Florian Lachat, qui avait réglé son problème d'amortisseur découvert à Reitnau, et Christian Balmer, toujours

SUITE À LA PAGE 18

## RÉSULTATS

**La Roche-La Berra, 3500 m. C1 = course 1, C2 = course 2; temps total (meilleure montée). Résultats complets sous [www.racedata.ch](http://www.racedata.ch)**

**Voitures de tourisme**  
Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>, C1 (4 au départ): 1. Piccinato, Honda Integra, 4'48"45 (2'23"58); 2. Hedinger, Peugeot 206 RC, 4'55"18 (2'27"58); etc.; C2 (4): 1. Piccinato, 4'47"23 (2'23"32); 2. Hedinger, 4'50"51 (2'25"01); etc.; jusqu'à 3500, C1 (1): 1. Kummer, Mini Cooper, 4'46"85 (2'22"31); plus de 3500, C1 (2): 1. Bluetiger, Porsche GT3, 4'33"54 (2'16"28); etc.; C2 (2): 1. Tschimperlin, Porsche GT2, 4'34"14 (2'16"04); etc.  
N/IS-N, jusqu'à 1600, C1 (3): 1. Magnin, Citroën Saxo, 4'52"00 (2'25"77); 2. C. Pralong, Peugeot 106, 4'54"37 (2'26"96); etc.; C2 (3): 1. Magnin, 4'48"27 (2'23"82); 2. C. Pralong, 4'52"69 (2'26"20); etc.; jusqu'à 2000, C1 (3): 1. Leiburgut, Honda Integra, 4'49"53 (2'24"70); etc.; C2 (3): 1. Pasche, Renault Clio, 4'47"83 (2'23"34); etc.; plus de 2000, C1 (3): 1. Müller, Subaru Impreza, 4'31"37 (2'14"30); 2. Cretegnry, Ford Sierra Cosw, 4'40"72 (2'20"22); etc.; C2 (3): 1. Müller, 4'28"09 (2'13"71); 2. Cretegnry, 4'38"11 (2'21"04); etc.  
A/IS-A, 1600, C1 (3): 1. Blondel, Citroën CX, 4'43"45 (2'21"64); 2. Schneider, Citroën Saxo,

4'52"99 (2'26"28); etc.; C2 (5): 1. Blondel, 4'41"76 (2'20"29); 2. Schneider, 4'42"48 (2'21"04); etc.; jusqu'à 2000, C1 (3): 1. Perroud, Renault Clio RS, 4'31"84 (2'15"46); etc.; C2 (1): 1. Perroud, 4'30"01 (2'14"81); plus de 3500, C1 (2): 1. Schnellmann, Mitsubishi Evo, 4'24"09 (2'11"97); etc.; C2 (2): 1. Schnellmann, 4'18"63 (2'09"10); etc.; GT, C1 (1): 1. Bühler, Porsche GT3, 4'19"32 (2'09"42); C2 (1): 1. Bühler, 4'15"52 (2'07"64).  
Clio Cup, C1 (2): 1. Yerly, 4'31"53 (2'15"63); etc.; C2 (2): 1. Yerly, 4'29"34 (2'14"71); etc.  
IS, jusqu'à 1600, C1 (4): 1. Schöpfer, Audi 50, 4'23"09 (2'11"27); 2. Rohr, Toyota Corolla, 4'23"26 (2'11"56); etc.; C2 (5): 1. Rohr, 4'15"90 (2'07"91); 2. Schöpfer, 4'21"95 (2'10"55); etc.; jusqu'à 2000, C1 (4): 1. Marby, 4'19"15 (2'09"05); 2. Krieg, les deux sur Opel Kadett C, 4'21"32 (2'10"43); etc.; C2 (4): 1. Marby, 4'16"21 (2'07"95); 2. Krieg, 4'17"19 (2'08"01); etc.; jusqu'à 2500, C1 (6): 1. Koch, Opel Kadett, 4'11"41 (2'05"47); 2. Sawatzki, Opel Ascona, 4'18"34 (2'08"53); etc.; C2 (5): 1. Koch, 4'09"20 (2'04"42); 2. Zvahlen, Opel Kadett, 4'09"34 (2'04"86); 3. Barz, 4'19"31 (2'09"59); etc.; plus de 2500, C1 (2): 1. Pfefferli, Porsche 935, 4'00"47 (1'59"61); etc.; C2 (2): 1. Pfefferli, 4'00"58 (2'00"02); 2. Geninasca, Lancia Delta S4, 4'03"23 (1'59"46).



Jean-Jacques Dufaux et Martin Kindler.

EL, jusqu'à 1600, C1 (6): 1. Rohr, Audi 50, 4'33"60 (2'16"27); 2. Blotti, Peugeot 106, 4'44"83 (2'22"13); etc.; C2 (6): 1. Birkli, VW Polo, 4'20"13 (2'09"44); 2. Willener, VW Golf, 4'22"30 (2'10"93); etc.; jusqu'à 2000, C1 (14): 1. Papagna, Fiat X 1/9, 4'14"77 (2'07"25); 2. Girard, BMW 320, 4'19"95 (2'09"94); etc.; C2 (16): 1. Papagna, 4'11"69 (2'05"23); 2. Girard, 4'18"90 (2'08"97); etc.; jusqu'à 2500, C1 (3):

1. Cheseaux, BMW 2002, 4'31"35 (2'14"98); etc.; C2 (3): 1. Cheseaux, 4'24"19 (2'11"69); etc.; jusqu'à 3500, C1 (12): 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 3'56"87 (1'57"41); 2. Nicolas, Ford Escort WRC, 4'09"72 (2'04"82); 3. Beck, Lancia Delta S4, 4'14"36 (2'06"95); 4. Neff, BMW 325, 4'14"37 (2'06"76); 5. Hulmann, Mazda 323, 4'14"62 (2'06"99); etc.; C2 (14): 1. Ianniello, 3'57"01 (1'58"38); 2. Beck, 4'07"93 (2'03"11); 3. Hul-

mann, 4'13"24 (2'06"35); 4. Neff, 4'14"50 (2'06"94); etc.; plus de 3500, C1 (3): 1. H. Schori, Mitsubishi Evo RS, 4'03"75 (2'01"82); etc.; C2 (3): 1. Schori, 3'59"89 (1'59"17); etc.

**Voitures de compétition**  
CN, jusqu'à 3500, C1 (2): 1. Pilonel, 4'05"07 (2'02"48); 2. Rosaire, les deux sur Lucchini, 4'09"77 (2'04"30); C2 (2): 1. Pilonel, 4'00"07 (1'59"99); 2. Rosaire, 4'01"29 (2'00"40).  
C3, jusqu'à 2000, C1 (1): 1. Hunziker, Norma-Honda, 4'04"82 (2'00"97).  
Formule 3, C1 (3): 1. Gysin, Dallara-Fiat, 4'02"00 (2'00"82); 2. Debrunner, Dallara-Opel, 4'02"58 (2'00"36); etc.; C2 (3): 1. Debrunner, 3'59"06 (1'59"12); 2. Gysin, 4'03"12 (2'01"33); etc.  
E2, jusqu'à 1600, C1 (7): 1. Dougoud, GDS Spyder, 4'17"02 (2'08"51); 2. Martin, Formule BMW, 4'18"62 (2'08"91); 3. Loyey, Furla Express, 4'19"49 (2'09"18); etc.; C2 (8): 1. Loyey, Arcobaleno, 4'10"09 (2'04"47); 2. Aebischer, 4'14"60 (2'06"57); 3. Martin, 4'20"07 (2'09"57); 4. Galley, Formule BMW, 4'24"50 (2'11"48); etc.; jusqu'à 2000, C1 (6): 1. Balmer, Tatuus-Renault, 3'52"68 (1'56"06); 2. Planchamp, 4'09"05 (2'03"32); etc.; C2 (6): 1. Balmer, 3'49"82 (1'54"40); 2. Lachat, Tatuus-Honda, 3'51"16 (1'54"78); 3. Amweg, Tatuus-F-Renault, 3'58"86 (1'59"13); 4. Planchamp, 4'04"51 (2'01"73); 5. Charlatte, Tatuus-Renault, 4'04"64 (2'02"10); etc.; jusqu'à 3500, C1 (3): 1. Dufaux, Reynard 95D Cosworth, 3'45"74 (1'52"42); 2. Kindler, Dallara-Nissan V6, 3'53"28 (1'56"07); 3. Beutler, Martini-BMW, 3'55"16 (1'56"78); etc.; C2 (3): 1. Kindler, 3'47"39 (1'53"62); 2. Beutler, 3'50"06 (1'54"74). Plus de 3500, C1 (2): 1. Büchi, Chevrolet Camaro, 4'41"46 (2'18"79); C2 (1): 1. Büchi, 5'25"08 (2'17"47).

**Scratch C1 (103 classés):** 1. Dufaux; 2. Balmer; 3. Kindler; 4. Beutler; 5. Ianniello; 6. Pfefferli; 7. Gysin; 8. Debrunner; 9. Schori; 10. Hunziker; etc.

**Scratch C2 (101):** 1. Kindler; 2. Balmer; 3. Beutler; 4. Lachat; 5. Ianniello; 6. Amweg; 7. Debrunner; 8. Schori; 9. Pilonel; 10. Pfefferli; etc.

**Championnat**  
Tourisme: 1. Ianniello, 49 points; 2. Schori, 42; 3. Koch, 40; 4. Cretegnry, 37; 5. Beck, 34; 6. Marby, Neff et Schneider, 33; 9. A. Barz, 31; 10. Müller, Pfefferli et Schnellmann, 30; etc.

**Compétition:** 1. Beutler, 37; 2. Debrunner, 33; 3. Balmer, Gysin, Kindler et Lachat, 28; 7. Amweg, 25; 8. Pilonel, 24; 9. Rosaire, 22; 10. Hunziker, 20; etc.

**Prochaines épreuves:** Ayent-Anzère, le 26 juillet; St-Ursanne-Les Rangiers, le 16 août.

**Jean-Jacques Dufaux (samedi):** «Je suis très content d'avoir gagné. Je n'ai pas pensé du tout au record d'Arweg. La défense du titre est ma priorité. La formule appliquée ici – deux courses en deux jours – me plaît. Mais je préférerais trois manches de course!»

**Jean-Jacques Dufaux (dimanche):** «C'est le sport, que dire d'autre? J'ai fait une erreur de pilotage dans la 4e épreuve alors que je cherchais un chrono dans les 1'53. Comme tout le monde est à peu près à égalité au championnat, je garde mes chances. Mais je n'ai plus le droit à l'erreur. Ce qui me rassure, c'est que je suis certain d'être plus rapide que Kindler. C'est de bon augure pour Anzère.»

**Martin Kindler (dimanche):** «J'ai fait de bons essais, mais hier, inexplicablement, la voiture était moins bonne en course. Cette victoire est totalement inattendue. Maintenant, je me réjouis de découvrir Anzère où je n'ai jamais couru avec la formule Nissan.»

**Florian Lachat (dimanche):** «C'est dommage! Je suis meilleur que Kindler lors des essais et, en course, je manquais le coche. Avec l'abandon de Dufaux, tout reste possible. Je vais donc probablement me rendre en Valais même si le set-up de la voiture est encore très loin d'être idéal.»

**Alain Beutler (samedi):** «Je suis très content. Aujourd'hui, j'avais le gnacque. Le parcours est génial. Le test technique et le privilège pas forcément la puissance.»

**Alain Beutler (dimanche):** «Balmer me choque pour deux dixièmes, mais ce n'est pas grave. J'ai mis les roues dans l'horba. Je pense que j'ai atteint mes limites sur ce tracé. Ce qui me satisfait, c'est la progression constante de mes chronos entre samedi matin et dimanche après-midi.»

**Alain Pfefferli (dimanche):** «Les chronos n'étaient pas extraordinaires, mais ce n'est pas le problème vient du différentiel et des pneus. Ils datent de 2003, mais ce sont les seuls qui fonctionnent un tant soit peu. Concernant la course, le parcours est toujours aussi beau. Je félicite les organisateurs d'avoir mis sur pied deux manifestations en un week-end. Pour eux, c'est bien joué, financièrement autant que sportivement.»

**Hans Schori (samedi):** «Tout n'est pas optimal. Je dois apprendre à maîtriser cette voiture qui développe quand même 700 chevaux. A terme, j'espère bien aller titiller les Lancia.»

**Yann Pillonel (dimanche):** «Je résous mes problèmes course après course. Mon proto me donne pas mal de travail.»

**Gérard Nicolas (dimanche):** «Mon turbo, plus précisément la turbine, a cassé. Dommage parce que la progression était constante. Les temps descendent et je reprens confiance. Avec deux résultats blancs, le championnat est très compromis, alors je vais aborder le reste de la saison comme une mise au point grandeur nature, quitte à claquer des pneus occasionnellement. Je devrais avoir réparé pour Anzère. Heureusement qu'il y a de la marge...»

**Nicolas Bühler (dimanche):** «Même si je ne l'ai pas battu, j'ai mis six ans pour me rapprocher de mon record en GT. Peut-être bien que le parcours est moins rapide qu'avant. J'ai bien apprécié le format de ces deux courses, mais je pense qu'on n'aurait pas dû être astreints à faire les manches d'essais du dimanche matin.»

**Patrick Muller (dimanche):** «Je me suis bien amusé. Pour moi, cette saison de côte est un défi technique dans la mise au point de mon Impreza. Disputer deux courses d'affilée, c'est sympa question qualité-prix, mais il ne faut surtout pas avoir de casse mécanique.» F.D.

aussi régulier et accrocheur. Avec l'élimination de Lachat dans la 2e manche (le jurassien était parti en tête-à-queue dans le grand droite situé dans le hameau de Montsoflo), Kindler était pratiquement assuré d'un podium mais s'inclinait, une nouvelle fois, devant un Dufaux intouchable et, pour un centième, face à Balmer. 4e sur la Martini BMW (ex-Dufaux), Alain Beutler précédait quant à lui la première voiture fermée du plateau, la fameuse Lancia Delta S4 de Bruno Ianniello.

**RECORD DE IANIELLO**  
 Dominateur de la division tourisme comme à ses plus beaux jours, le Bâlois avait, ce soir sur le gâteau, signé un nouveau record en EI (1'57"41), effaçant la marque établie par son compère Sacha Geninasca en 2003 (1'58"44), et engrangeant du même coup 17 points. 2e du peloton des voitures fermées, Alain Pfefferli avait profité de l'abandon dans la 1re manche (voir encadré) du même Geninasca pour s'adjuger aisément les 15 unités de la victoire en Interswiss.

Le Séduois avait été imité par Patrick Muller et Roger Schnellmann le bien-nommé, lers des groupes N/IS-N et A/IS-A. Quant à Paul Bütiger, vu l'effectif insuffisant (7 concurrents), il ne pouvait comptabiliser que 9,5 points après son succès (assorti d'un record) en SuperSérie.

Côté romand, on pouvait relever de nombreuses victoires de classes: Yann Pillonel en C3/CN, Nikolaj Dougoud en E2, Jonas Magnin et Pierre Leibundgut en N/IS-N, Francis Blondel et Pascal Perroud en A/IS-A, Nicolas Bühler en GT, Jean-Marc Forestier en Porsche Cup, Johnny Cheseaux en EI et Frédéric Yerly en Clio Cup.

De son côté, le vétéran Maurice Girard avait offert une prestation tout à fait convaincante en ne s'inclinant que devant le redoutable Davide Papagna dans l'opulente classe EI 1601-2000. Piliers du groupe EI, Gérard Nicolas, Frédéric Neff et Valère Hulmann s'adjugeaient respectivement les 13e, 17e et 18e places du scratch alors que, dans le top



Alain Beutler, nouveau leader du championnat suisse dans la division des voitures de compétition. Photos Kaufmann

20 du jour, on relevait encore les entrées de Didier Planchamp (12e) et Cédric Rosaire (14e).

**NICOLAS CASSE** Dimanche matin aux essais, Muller, Schnellmann, Bühler, Dufaux et Debrunner confirmaient leur domination de la veille en course alors qu'Albin Mächler (SuperSérie), Hans Schori (EI) et Sacha Geninasca (IS) posaient les jalons d'une éventuelle revanche. Mais la réalité de la course allait vite rattraper ces trois hommes. Paul Bütiger absent, c'est Pius Tschümperlin qui enlevait le groupe SuperSérie (avec un nouveau record à la clé), Mächler se contentant une nouvelle fois de la 2e place.

En EI, Ianniello faisait parler la poudre en s'imposant nettement (près de 3") devant Schori, alors que Gérard Nicolas avait fait exploser son turbo à la sortie de «Sur le Bé». De son côté, Frédéric Neff s'inclinait devant Ianniello, Valère Hulmann et l'Autrichien Christof Beck (au volant d'une magnifique Delta S4 aux couleurs Martini) en 2501-3000. Toujours dans ce groupe EI décemment pléthorique, Maurice Girard baissait une nouvelle fois pavillon devant le très efficace Papagna, et Johnny Cheseaux réalisait le doublé dans la classe 1601-2000.

En IS, Sacha Geninasca ne parvenait pas à faire plier l'insubmersible Pfefferli qui mettait à nouveau 15 points en banque

tout en prenant la 3e place de la division tourisme derrière Ianniello et Schori.

Pour Patrick Muller et Roger Schnellmann, le week-end gruérien s'achevait également avec 30 unités au compteur et une domination totale en N/IS-N (+10") et en A/IS-A (+13"). Dans ces deux groupes, les pilotes romands s'étaient une nouvelle fois taillé la part du lion, avec les seconds succès de classes en 24 heures de Jonas Magnin, Francis Blondel et Pascal Perroud, et la victoire de Nicolas Pasche.

Double également, pour l'honneur, de Fred Yerly en Clio Cup et Nicolas Bühler (le seul pilote à avoir réellement pu menacer son record le dimanche) en GT.

**DOUGOUD A EU CHAUD**

Du côté des voitures de compétition, l'un des points forts de cette fin de semaine fribourgeoise aura été le duel de chiffonniers entre Yann Pillonel et Cédric Rosaire en CN, le second ne s'inclinant que de 1"22 le dimanche alors qu'il en avait concédé 4"70 la veille. Pour Nikolaj Dougoud, en revanche, tout espoir d'un nouveau succès avait disparu dans le feu (provoqué par la combustion d'une gaine) qui avait endommagé son spyder une fois la ligne d'arrivée de la 1re manche franchie.

Plus heureux que le pilote de Rueyres-St-Laurent, d'autres francophones – Planchamp (14e), Jean-François Chariatte (15e) et François Lovey (19e) – s'étaient mis en évidence dans cette joute dominicale.

**DUFAUX AU TAPIS**

Le 2e après-midi de course touchant à sa fin, il ne restait donc plus qu'à déterminer le quarté de la 3e manche du championnat suisse de la montagne 2009.

Revenu à des chronos correspondant mieux à ses performances lors des essais, Martin Kindler prenait le dessus sur Christian Balmer, ce dernier étant lui-même talonné par un Alain Beutler en pleine progression. Florian Lachat échouait, lui, à l'10 de son compatriote jurassien. A ce

stade, alors que l'orage menaçait, tout le monde s'attendait à un nouveau succès de Dufaux, d'autant que celui-ci avait signé le meilleur chrono du week-end lors de la 1re manche (1'51"22). Mais la glorieuse incertitude du sport n'est pas qu'un concept abstrait et, pour Dufaux, le désastre frappait sous la forme d'un

tête-à-queue au début de la montée, alors qu'il avait partie gagnée. Le favori au tapis, c'est Kindler qui l'emportait à la stupéfaction générale et à la grande surprise de l'intéressé lui-même. Avec 3 vainqueurs différents en 3 courses, le suspense est donc plus que jamais à l'ordre du jour avant Ayent-Anzère.

**L'AFFAIRE GENINASCA**



Bruno Ianniello et Sacha Geninasca. Photo Kaufmann

**INCOMPRÉHENSIONS**

Vainqueur de la Coupe suisse des montagnes en 2007, Sacha Geninasca a été au centre de deux polémiques le week-end passé. Inscrit initialement en EI, le Tessinois avait ensuite informé, dans un délai qu'il estimait suffisant, les organisateurs fribourgeois qu'il participerait aux deux courses de côte dans le groupe IS, comme ça avait été le cas à Reitnau. Samedi matin, cependant, lors des essais, le nom de Geninasca figurait encore dans les résultats du groupe EI. L'après-midi, bizarrement, il était subitement passé en IS, ce qui ne manquait pas de soulever quelques interrogations chez les suiveurs et quelques pilotes. «A midi, je ne savais pas encore si j'étais en EI ou en IS, se défendait Geninasca. Les organisateurs m'avaient assuré que tout était O.K. J'ai un double passeport – IS et EI – mais il était clair que je n'allais pas m'aligner dans la même catégorie que Bruno (Ianniello) et lui piquer des points. Nous sommes un team, ça n'aurait pas de sens...» Dimanche, tout rentrait dans l'ordre et le pilote de la Lancia N° 308 figurait bien dans les tables du groupe Interswiss.

**MENACES**

Mais ce qui restait vraiment en travers de la gorge du citoyen de Bellinzona, c'était l'épisode qui l'avait empêché de prendre le départ de la 1re manche le samedi après-midi et l'avait privé de toute chance de figurer dans la hiérarchie: «Ma courroie a été endommagée lors des essais, expliquait-il. La fille de Bruno a fait le chemin depuis Bâle pour en apporter une neuve. J'ai pu me présenter en extrême sur la ligne de départ mais on m'a dit que j'étais en retard et que je n'étais pas autorisé à m'élaner. En fait, il n'y avait que trois voitures entre moi et Alain Pfefferli. Et je l'ai vu de mes yeux: il n'était pas encore parti. C'est incroyable, on est dans une course de côte du championnat suisse, pas en formule 1!» Extrêmement mécontent de la tournure des événements, Bruno Ianniello, propriétaire des trois Lancia alignées au départ à La Roche, en rajoutait une couche: «Le public aime ces voitures. Elles offrent un superbe spectacle. Si on continue à nous traiter de la sorte, nous ne viendrons plus!» Regrettable, ce double épisode avait une nouvelle fois mis en lumière le fossé qui existe entre pilotes et autorités sportives, (trop?) soucieuses d'appliquer à la lettre un règlement qui autorise pourtant une certaine marge dans son application. F.D.



Toujours performant, Alain Pfefferli a engrangé 30 points à La Roche