

Victoire et titre en poche... Jean-Jacques Dufaux a parfaitement négocié sa grimpe entre Châtel-St-Denis et Les Paccots.



Quand Dufaux monte à l'Alpage, il décroche le titre!

La poya de Dufaux

■ JÜRIG KAUFMANN
Pour une finale, la montée vers les Paccots – inscrite pour la première fois au calendrier du championnat suisse – n'avait pas vraiment fait le plein (un peu plus de 150 voitures, régionaux compris). Les Alémaniques, notamment, ne se sont pas pressés au portillon. Dommage pour les organisateurs...

Cette 28e édition s'est disputée par un temps froid qui incitait à la prudence. Malgré les cinq séances d'essais au programme, la majorité des pilotes a fait preuve du respect qui s'imposait à l'égard de ce parcours très rapide. Seul incident à signaler, l'excursion dans l'herbe d'Alain Beutler dimanche matin. La Martini-BMW qu'il avait louée à Dufaux est devenue incontrôlable en raison d'une rupture de l'aile.

Un point suffisait

Jean-Jacques Dufaux, justement, avait besoin d'un tout petit point pour s'assurer du titre. Aux commandes de sa Reynard F3000, l'homme du jour n'en a pas moins établi le premier record du «nouveau» tracé en 1'00"16 (154,388 km/h). Découvrant le parcours, Martin Kindler est parvenu à hisser de justesse sa Dallara-Nissan devant l'intraitable Christian Balmer.

«Ce serait surprenant qu'avec leurs 3-litres, ils ne soient pas plus rapides que moi avec ma Tatusus-Renault, sur cette piste qui privilégie la puissance», a déclaré le désormais ex-tenant du titre.

De son côté, Dufaux évoquait cette fameuse barrière de la minute qu'il n'est pas parvenu à franchir: «Par un temps aussi froid, le risque était assez élevé



Dufaux «coiffé» par Roger Rey.

et je veux m'aligner dans 15 jours à Mickhausen, en Allemagne. Si je réussis un bon résultat là-bas, je participerai peut-être au championnat d'Europe de la montagne en 2009.»

Sans son habituel sparring-partner Fabian Gysin, Hansruedi Debrunner n'a pas sorti le grand jeu en formule 3. Sa 6e place au général lui a suffi pour décrocher la médaille de bronze au championnat suisse, devant Kindler. Reste que Steve Gally

l'a sérieusement menacé au volant de sa petite Arcobaleno.

Le secret de Pfefferlé

En l'absence de Bruno Ianniello, qui avait déjà décroché le titre en voitures de tourisme dès le Gurnigel, les favoris dans la catégorie «voitures fermées» avaient pour nom Alain Pfefferlé et Hans Schori. Le Valaisan avait ressorti pour l'occasion de vieux slicks qui traînaient dans une grange depuis 2005: «C'est étonnant, mais, avec ces pneus, ma Porsche 935 Turbo offre enfin une tenue de route correcte!»

Il n'empêche, Pfefferlé n'a rien pu faire contre la Mitsubishi Bemani de Schori. Sa victoire en groupe IS permettait cependant au Valaisan de totaliser 72 points, comme l'Alémanique. Mais selon le règlement, c'est le résultat de la manche du championnat d'Europe, en l'occurrence St-Ursanne-Les Rangiers, qui départage les ex æquo. Schori ayant abandonné dans le Jura sur casse moteur, la place de dauphin revient dès lors à Pfefferlé.

Le troisième meilleur temps des «voitures fermées» a été signé par Raphaël Crevoiserat, qui a donné des ailes à sa Mazda 323 GTX, comme aux Rangiers. Le Jurassien a terminé devant Frédéric Neff (BMW) et Nicolas

Bührer, aux commandes de sa Porsche 996 GT3.

Après avoir perdu 6 dixièmes seulement sur Crevoiserat lors de la première manche, René Laubscher a dû charger sur sa remorque sa Mitsubishi Evo VIII, victime d'une panne de différentiel. Et c'est dès les essais que Gérard Nicolas a préféré renoncer, le moteur de sa Ford Sierra Cosworth donnant des signes avant-coureurs de trahison (coussinets...).

Zwahlen et Papagna...

Toujours en IS, Christof Zwahlen, malgré sa sortie au Gurnigel, a fait montre de sa fougue habituelle au volant de son Opel Kadett 8 soupapes. Il a précédé Laurent Métral, sur Sierra Cosworth, et Roman Marty, au volant d'une Kadett 2 litres 16 soupapes.

Lors de sa première montée, David Papagna n'a tout simplement pas pu démarrer, suite à une rupture du câble d'accélérateur. Mais dans les deux dernières manches, il a su cravacher sa fusée, une Fiat X1/9 à moteur Opel. Du coup, Peter Steck, dans sa lourde BMW M3, a de nouveau dû s'incliner devant le Tessinois. Albin Mächler, enfin, a une nouvelle fois réalisé des temps étonnants sur sa BMW 135i quasiment de série.



Les «bons vieux pneus» d'Alain Pfefferlé. (Photos Kaufmann)



Raphaël Crevoiserat a donné des ailes à sa Mazda 323 GTX.

Résultats

Classement = addition des 2 meilleures manches (entre parenthèses, meilleur chrono)

Groupe Supersérie jusqu'à 2000 cm³: 1. Hedinger, Peugeot 206 RC, 2'45"11 (1'22"44); 2. Hulmann, Renault Clio RS, 2'46"14 (1'22"93). Compétition jusqu'à 5000: 1. Gysler, Porsche 996 GT3, 2'42"21 (1'20"80). Plus de 5000: 1. Mächler, BMW 135i, 2'30"10 (1'14"95). Groupe N jusqu'à 2000: 1. Pasche, Renault Clio RS, 2'47"70 (1'23"59). Groupe ISN: 1. Cretegnny, Ford Sierra Cosworth, 2'37"64 (1'18"67). Groupe A jusqu'à 1600: 1. Bonvin, Citroën Saxo, 2'33"54 (1'16"26); 2. Blondel, Citroën C2, 2'42"54 (1'20"98). Plus de 3000: 1. Ruffieux, Subaru Impreza, 2'32"39 (1'15"94). Groupe ISA jusqu'à 2000: 1. Petignat, Peugeot 309 16V, 2'30"48 (1'15"15). Plus de 3000: 1. Trombert, Mazda 323 GTX, 2'48"76 (1'19"60). Groupe GT: 1. Bührer, Porsche 996 GT3, 2'19"38 (1'09"28). Groupe IS jusqu'à 1600: 1. Rohr, Toyota Corolla, 2'24"84 (1'12"14); 2. Schöpfer, Audi 50, 2'28"80 (1'13"77); 3. Lanz, Toyota Corolla, 2'30"33 (1'15"01). Jus-

qu'à 2000: 1. Marty, 2'22"55 (1'11"10); 2. Grünig, les deux sur Opel Kadett, 2'28"04 (1'13"95). Jusqu'à 2500: 1. Zwahlen, Opel Kadett GT/E, 2'21"50 (1'10"73). Jusqu'à 3500: 1. Métral, Ford Sierra Cosw., 2'21"52 (1'10"28). Plus de 3500: 1. Pfefferlé, Porsche 935 Turbo, 2'13"96 (1'06"50). Groupe E1 jusqu'à 1600: 1. Chariatte, VW Golf, 2'29"06 (1'14"43). Jusqu'à 2000: 1. Papagna, Fiat X1/9, 2'21"42 (1'10"42); 2. Steck, BMW M3, 2'23"10 (1'10"90); 3. Farine, VW Golf, 2'28"62 (1'14"15); 4. Bigler, Renault Clio, 2'32"42 (1'15"79). Jusqu'à 2500: 1. Rosaire, 2'23"20 (1'11"44); 2. Waridel, les deux sur BMW 325i, 2'28"80 (1'14"19). Jusqu'à 3000: 1. Neff, BMW E30, 2'16"95 (1'08"25). Jusqu'à 3500: 1. Crevoiserat, Mazda 323 GTX, 2'16"31 (1'07"73); 2. Marti, Mitsubishi Evo VI, 2'19"83 (1'09"76); 3. Ruch, Ferrari 355 GT, 2'23"11 (1'11"19); 4. Julliard, BMW Compact, 2'26"77 (1'13"20). Plus de 3500: 1. Schori, Mitsubishi Evo VI RS, 2'10"72 (1'04"91); 2. Jenni, 2'22"16 (1'10"84); 3. Blischof, les deux sur Porsche 911 Carrera, 2'25"43 (1'12"18). Championnat: 1. Ianniello, 76 points; 2. Pfefferlé, 72; 3. Schori. 72; 4. Neff, 61; 5.

Koch, 58; 6. Marty, 58. Véhic. historiques: 1. Girard, BMW M1, 2'20"72 (1'09"93). Groupe CN: 1. Pilonel, Norma M20-Honda, 2'18"59 (1'09"22). Formule 3: 1. Debrunner, Dallara F398-Opel, 2'14"96 (1'07"07). Groupe E2 jusqu'à 1150: 1. Gally, Arcobaleno, 2'16"58 (1'08"24); 2. Jaccoud, Formule BMW, 2'18"26 (1'09"07); 3. de Siebenthal, Arcobaleno, 2'26"43 (1'13"15). Jusqu'à 1600: 1. Rey, Martini MK45-Skoda, 2'26"96 (1'12"91). Jusqu'à 2000: 1. Balmer, 2'03"68 (1'01"65); 2. Planchamp, les deux sur Tatusus-Renault, 2'21"58 (1'10"26). Plus de 2000: 1. Dufaux, Reynard 950-Cosworth, 2'00"70 (1'00"16); 2. Kindler, Dallara-Nissan V6, 2'03"26 (1'01"40). Lic. REG (54 participants): 1. Dufaux; 2. Kindler; 3. Balmer; 4. Schori; 5. Pfefferlé. Championnat: 1. Dufaux, 71; 2. Balmer, 54; 3. Debrunner, 48; 4. Kindler, 39; 5. Lachat, 34; 6. Gysin, 33. Lic. REG (54 participants): 1. Lovey, Furia Solution (1er E2), 2'26"52 (1'13"13); 2. Beyerler, Opel Ascona B (1er E1-2500), 2'32"26 (1'16"15); 3. Grispino, Renault 5 Williams (1er E1-2000), 2'33"00 (1'16"37).



Steve Gally a assuré le spectacle au volant de son Arcobaleno.