

Revoilà «Jiji» Dufaux

RÉSULTATS

Pendant que Jean-Jacques Dufaux patageait victorieusement sur une piste humide, le règlement se noyait dans le ridicule. Saanen a fait honneur à un homme, pas au sport.

FRANÇOIS LAMARCHE

Disputée à Saanen, la troisième étape de la Coupe suisse des slaloms, millésime 2003, restera sans aucun doute gravée dans les mémoires. Et ce pour diverses raisons, pas toutes très positives, mais particulièrement instructives. Dans la colonne des bons points, figure la victoire au classement général de Jean-Jacques Dufaux, à la peine jusqu'à ce samedi pluvieux de mai. «La voiture est plus affûtée que l'an dernier, il était temps que je réalise quelque chose. C'est bon pour le moral», se réjouissait le plus romand des pilotes alémaniques.

Autre sujet de satisfaction, la victoire de classe de Dominique Chabod - «Ce n'est pourtant pas un parcours qui favorise mon bo-

lide» - devant celui qui devient gentiment mais sûrement le Poulidor des slalomeurs sur quatre roues, Philippe Vuilleumier. Trop généreux, trop nerveux peut-être aussi dans son pilotage, le Neuchâtelois pointait régulièrement derrière Fritz Erb l'an dernier. Et il s'est trouvé un nouveau maître cette saison. «Contrairement à Erb, Chabod ne me paraît pas imbattable, les écarts sont moins grands.» En pleine période de festival de Cannes, le film pourrait s'intituler: «Duel pour un duo».

A noter également, la deuxième victoire, en deux courses, de Yann Pillonel et d'un petit bolide qui ressemble étrangement à l'arme que détenait Daniel Rollat lors de l'exercice précédent. Affaire à suivre. Ce d'autant plus que dans la petite classe du groupe E2, il



Jean-Jacques Dufaux a su passer entre les gouttes pour imposer sa F3000 sur l'aérodrome bernois.

faut relever le retour, après deux sorties marquées par des ennuis mécaniques, d'Olivier Waeber, dont le PRM n'est qu'à quelques centièmes de la médaille d'or de Pillonel. Si l'on ajoute à ce rapide tour d'horizon la superbe prestation de Corinne Candaux, preuve d'une évolution remarquable dans l'agressivité et la maîtrise de son pilotage, la première leçon de Saanen est tirée.

CAFOUILLAGE

En slalom, l'année 2003 pourrait bien être celle des Romands. Ce d'autant plus que le seigneur de la discipline, Fritz Erb, connaît une entrée en matière pénible. Absent à Frauenfeld, victorieux mais ne marquant que la moitié des points à Chamblon faute de concurrents suffisamment nombreux dans sa catégorie, il n'a pas pris le départ dans la Saanenland. Il ne sera donc pas dans la course au podium national.



Corinne Candaux aligne les podiums, cette saison: 3e à Chamblon, elle termine 2e à Saanen. En route pour la victoire à Moudon?

Reste à tenter de cerner le cas Michel Rey. Sa victoire de division acquise sur le tapis vert samedi lui permet certes de garder la tête du classement provisoire. Elle laisse toutefois un goût d'inachevé dans l'esprit des observateurs. Largement battu par Jean-

Claude Debrunner et sa formule Renault, Rey a récupéré les vingt unités de la première place à la faveur d'un règlement boiteux, mal fichu et, surtout, mal appliqué. L'image du sympathique pilote de Sorens et le sport en ont été égratignés et c'est regrettable.



Didier Planchamp est lui aussi de retour aux affaires cette saison, au volant de sa Renault 5 Turbo. Il prend la 3e place de sa classe.

HORS PISTE

■ **Blessé Croisé** aux abords de la piste, Stephan Zbinden, médaille de bronze des slaloms en 2002, marchait sur quatre jambes. «Les béquilles sont de trop, mais pour l'instant indispensables», rigolait le grand absent de ce début de saison. Victime d'un grave accident de ski, ligaments croisés et ménisque touchés, Zbinden espère fêter son retour à Bière, mi-juin.

■ **Marriage** A 13 heures, la centrale radio annonçait aux commissaires une courte suspension de course. Raison aussi officielle que sympathique: «Il y a un mariage au village, nous devons respecter quelques minutes de tranquillité.» Cérémonie vite liquidée, huit

minutes plus tard les moteurs vrombissaient.

■ **Sacré ball** Elément du décor des courses helvétiques, Hans Wütrich poursuit son histoire d'amour avec sa Mini Cooper. A Saanen, le duo était de sortie pour la 301e fois. Un bail!

■ **Explication** «Il y a un paquet d'euros entre la pédale de gaz et le plancher. Ça m'empêche d'accélérer à fond.» Joli cliché d'Alain Beutler, pour expliquer ses soucis financiers et son obligation de ne surtout pas endommager la formule Renault louée pour Saanen et Moudon, le moteur de son antique Lola ayant rendu l'âme à Chamblon. F.L.

COMMENTAIRE

Assez de bricolage!

FRANÇOIS LAMARCHE

Trois étapes de la Coupe des slaloms sont jouées et les règlements ne sont toujours pas clairement établis. Dans l'Oberland bernois, il a fallu une réclamation formelle pour rétablir partiellement une situation qui demeure fortement boiteuse. Inscrit avec une formule Renault, Jean-Claude Debrunner figurait au programme dans un groupe spécifique. Il a demandé à intégrer le groupe E2 pour ne pas jouer en solo. Demande accordée. Victorieux d'une classe dans laquelle il n'avait rien à faire, il a finalement été exclu. Raison officielle: «Sa monoplace n'est pas au poids réglementaire.»

Question numéro 1: pourquoi avoir attendu le terme de la journée pour prendre une telle décision? Question numéro 2: que serait-il advenu s'il n'y avait pas eu réclamation? Question numéro 3: que penser du classement de la catégorie, où figurent au moins deux autres bolides réputés ne pas faire le poids?

Loin de nous l'idée de blâmer les pilotes qui ne savent plus à quel saint se vouer. Mais pour éviter que la plaisanterie ne tourne au vaudeville, l'ACS doit prendre ses responsabilités et donner des paramètres précis. Le travail des organisateurs et des commissaires en sera facilité et les pilotes sauront à quoi s'en tenir. Le sport a tout à y gagner.

Mini Race Challenge: Pierre Bolle s'illustre

Les concurrents du Mini Race Challenge se sont retrouvés à Saanen pour leur troisième confrontation.

Ayant engrangé le maximum de points lors des trois premières manches, Norbert Siedler se profile nettement dans le rôle du favori pour le titre 2003. Engagé en catégorie Cooper, il a littéralement survolé les débats à Saanen. De son côté, Dennis von Gunten

a fait honneur à son rôle d'invité. Vainqueur du concours RA pour la course de Saanen, il a profité de l'expérience acquise en slaloms l'an dernier au volant d'une VW Polo pour réaliser le deuxième temps. «La Cooper est très amusante et très agile. C'est le genre de voiture qui pourrait me plaire.» Côté romand, il faut relever l'excellente prestation de Pierre Bolle, en catégorie Cooper S. Le Genevois a brillamment décroché

sa première victoire, devant Daniel Hauri. Mais les meilleurs temps du jour ont été réalisés par les pilotes engagés en catégorie Tuning. Vainqueur à Frauenfeld, Beat Siegenthaler a dû se contenter cette fois de la 3e place, derrière les deux pilotes qui se partageaient la Cooper S revisitée par Carex, à savoir Peter Wyss, chef de la rubrique sportive de l'Automobil Revue, et Ralph Brunner, collaborateur chez Carex. RA



Le Genevois Pierre Bolle a réussi une belle opération ce week-end, en remportant la victoire dans la catégorie Cooper S.

Scratch: 1. J.-Jacques Dufaux, Reynard 91D, 1'39.71; 2. Michel Rey, Martini Mk42, 1'41.86; 3. Hansrudt Debrunner, Dallara Opel, 1'43.95; 4. Olivier Ferrini, f. Renault F2, 1'46.53; 5. Alain Beutler, f. Renault, 1'47.72; 6. Mathias Fuhrer, Renault Clio Cup, 1'47.83; 7. Roger Rey, Ralt BMW, 1'48.10; 8. Martin Bürki, VW Golf, 1'48.32; 9. René Marti, Mitsubishi Evo VI, 1'48.34; 10. Richard Juillard, Opel Vectra, 1'48.38; etc.

Gr. SuperSérie jusqu'à 2000 cm³ (3): 1. Morgenegg, Renault Clio, 1'53.41; 2. Tschaggelar, Opel Astra; 1'59.47; 3. Straub, Opel Astra, 2'03.95. **Plus de 3000 cm³ (2):** 1. Betticher, Opel Coupé Turbo, 1'58.39; 2. Hungerbühler, Opel Astra Turbo, 2'04.87. **Gr. SuperSérie Compétition plus de 3000 cm³ (1):** 1. Rüfenacht, Opel Speedster, 1'57.91. **Gr. N jusqu'à 1400 cm³ (4):** 1. Rothernühler, Peugeot 106, 2'00.06; 2. Finger, Peugeot 106, 2'01.96; 3. Junggen, Peugeot 106, 2'06.73; 4. Petra Salomon, Peugeot 106, 2'11.80. **1401-1600 cm³ (7):** 1. Müller, Citroën Saxo, 1'56.33; 2. Corinne Candaux, Peugeot 106, 1'57.54; 3. Antonini, Peugeot 106, 1'58.95; 4. Eisenbart, Citroën Saxo, 2'02.34; 5. Metzro, Peugeot 106, 2'02.83; etc. **1601-2000 cm³ (4):** 1. Grimaldi, Honda Civic, 1'55.37; 2. Wyss, Opel Astra, 1'56.01; 3. Bigler, Renault Clio, 2'00.32; etc. **Gr. A jusqu'à 1600 cm³ (1):** 1. Mora, Peugeot 106, 1'56.01. **1601-2000 cm³ (1):** 1. Schär, Honda Integra, 1'53.70. **Plus de 3000 cm³ (1):** 1. Monnay, Ford Escort Cosworth, 1'55.68. **Gr. 15/A plus de 3000 cm³ (2):** 1. Bürer, Ford Sierra RS500, 1'50.34; 2. Dulex, Nissan GTI R, 2'01.49. **Renault Speed Trophy (1):** 1. Fuhrer, Renault Clio Cup, 1'47.83. **Gr. SuperTourisme (2):** 1. Juillard, Opel Vectra 1'48.38; 2. Niklaus, Toyota Carina E, 1'49.62. **Gr. InterSwiss jusqu'à 1400 cm³ (3):** 1. Bercher, VW Polo, 1'51.18; 2. Wütrich, Mini Cooper, 1'55.05; 3. Kilchenmann, VW Polo; 2'22.76. **1401-1600 cm³ (9):** 1. Willemer, VW Golf, 1'49.74; 2. Roth, Toyota Corolla, 1'51.24; 3. Faigle, VW Scirocco, 1'51.53; 4. Savoy, VW Golf, 1'52.63; 5. Mathez, Peugeot 205, 1'53.38; 6. Aliberti, VW Golf, 1'56.21; etc. **1601-2000 cm³ (13):** 1. Bürki, VW Golf, 1'48.32; 2. Rüfenacht, Opel Kadett GT/E, 1'52.45; 3. Grünig H.-R., Opel Kadett GT/E, 1'53.98; 4. Grispio, Renault 5, 1'55.28; 5. Jungi, Renault Clio, 1'57.10; 6. Grünig H.-P., Renault Mégane, 1'58.33; 7. Bugnon, Renault Mégane, 1'59.46; 8. Wolf, Renault Mégane, 2'00.47; etc. **2001-2500 cm³ (6):** 1. Chabod, Renault 5 Turbo, 1'49.73; 2. Vuilleumier, Opel Kadett GT/E, 1'51.66; 3. Planchamp, Renault 5 Turbo, 1'51.95; 4. Agassis, Opel Ascona, 1'52.75; 5. Fischer, Opel Kadett GT/E, 1'58.25; etc. **2501-3000 cm³ (1):** 1. Beck, Alfa Romeo 75, 2'00.08. **Plus de 3000 cm³ (1):** 1. Metral, Ford Sierra Cosworth, 1'57.92. **Gr. E1 jusqu'à 1400 cm³ (1):** 1. Wütrich, Mazda 323, 1'58.27. **1601-2000 cm³ (4):** 1. Gosch, Lotus Exige, 1'49.07. 2. Maurer, Triumph Dolomite, 1'56.63; 3. Zulauf, Renault Mégane, 1'56.50; etc. **2001-3000 cm³ (2):** 1. Marti, Mitsubishi Evo VI, 1'48.34; 2. Ruch, Ferrari 308 GTB, 2'05.10(1). **Gr. Historique (1):** 1. Hausenstein, PRS, 1'56.81. **Gr. C (1):** 1. Müller, Argo JM21, 1'56.81. **Gr. E2 jusqu'à 1150 cm³ (4):** 1. Pillonel, Martini Mk 82, 1'49.56; 2. Waeber, PRM RMS, 1'50.00; 3. De Siebenthal, formule Europe, 1'50.63; 4. Jacquin, GDS Spyder, 2'05.21. **1151-1400 cm³ (1):** 1. Dougoud, GDS Spyder, 1'52.96. **1401-1600 cm³ (2):** 1. Nill, Caterham Super 7, 1'59.66; 2. Balmer, Caterham Super 7, 2'00.06. **1601-2000 cm³ (8):** 1. Rey M., Martini Mk42, 1'41.86; 2. Ferrini, F. Renault F2, 1'46.53; 3. Beutler, f. Renault, 1'47.72; 4. Rey R., Ralt BMW, 1'48.10; 5. Huguenin, Swift SC97, 1'54.62; 6. Lanz, Mygale, 2'00.99; etc. **Plus de 2000 cm³ (2):** 1. Grünenwald, Dutton B Plus, 1'48.39; 2. Hodel, Chevrolet Monte C, 2'00.71. **F3 (2):** 1. Debrunner H., Dallara Opel, 1'43.95; 2. Chevre, Reynard VW, 2'16.92(2). **F3000 (1):** 1. Dufaux, Reynard 91D, 1'39.71.

Locaux - Cat. 1: Meilleur temps du jour (1er cl. plus de 2500 cm³), Ziegler, Porsche, 1'48.97. **Cat. 2:** M. t. du jour (1er cl. plus de 2500 cm³), Röthlin, Porsche, 1'41.55. **Cat. 3:** M. t. du jour (1er cl. 1801-2500 cm³), Mahler, Opel Kadett C, 1'43.51.