

Quand le chat n'est pas là...

COURSE DE CÔTE D'OVERHALLAU Débarassés de la présence – oh combien encombrante! – d'un Roland Bossy occupé à peaufiner les réglages de sa nouvelle F3000 qu'il «inaugurera» au Gurnigel, une pléiade de prétendants s'étaient donné rendez-vous dans le canton de Schaffhouse.

GÉRARD VALLAT

Engagés de dernière minute, quelques bons animateurs de F3000, Walter Leitgeb et Laszlo Szasz en tête, rejoignaient Jean-Jacques Dufaux et cinq pilotes de F2 emmenés par Blaise Fischer et Jean-Claude Antille. Sous la canicule et malgré le mauvais état général de la piste, la victoire ne pouvait échapper à l'un de ces hommes.

Mieux armés et plus affûtés que Dufaux, l'Autrichien Leitgeb et le Hongrois Szasz frappaient très fort dès la 1re montée de course en infligeant un écart de 2 secondes à notre compatriote, lequel réussissait néanmoins à préserver une très bonne 3e place.

La guerre pour la victoire était «austro-hongroise»

Déclarée «austro-hongroise», la guerre pour la victoire se terminait à l'avantage de Walter Leitgeb qui s'imposait pour 16 centièmes devant Laszlo Szasz.

Contraints d'en découdre pour une victoire de classe, les pilotes de F2 subissaient la loi du Genevois Blaise Fischer qui remportait un probant succès au volant de sa Martini-BMW, précédant Jean-Claude Antille et Bruno Leisibach. A relever pour l'anecdote le chrono de Fischer arrêté sur l'1'21"12 à chacune de ses montées de course. Si ce n'est pas de la constance ça!

RÉGULIER LUI AUSSI, ELIOS CAPPELLETTI a vaincu une nouvelle fois en formule Ford 1600, une discipline qui avait attiré un plateau de sept pilotes dans le vignoble de Hallau. En tête dès les essais, le garagiste de Versoix n'a pas tremblé en course et il a laissé derrière lui Richard Rliand et Nicolas Auderset. Dans la catégorie 1800 de la formule Ford, c'est Thomas Conrad – le champion 2001 – qui a franchi la ligne d'arrivée en vainqueur, devant les champions Walo Schenker et Martin Hasler.

De son côté, Christian Broillet a marqué les points de la 4e place,

un résultat qui lui permet d'occuper actuellement le 3e rang du championnat à égalité avec Philippe Chuard. Un Chuard qui ne pourra malheureusement plus s'aligner cette saison, ayant été victime d'un grave accident de circulation.

EN F3, LA LUTTE POUR LE TITRE faisait toujours rage entre Jo Zeller et Michel Frey. Très rapide lors de sa première montée, Frey était à quelques dizaines de mètres de signer une véritable «perfo» lorsqu'il ratait une vitesse. Coût de la manœuvre, plus d'une seconde et demie et une plongée jusqu'à la 6e place du classement.

Heureux bénéficiaires, Jo Zeller, naturellement, mais aussi Anthony Sinopoli, qui se retrouvait sur la 3e marche du podium provisoire. Blessé dans son amour-propre, Michel Frey avait des yeux de prédateur sur la ligne de départ de la montée décisive. Il réalisait un parcours parfait qui reléguait Zeller à près d'une seconde. Le Zurichois était malgré tout vainqueur à l'addition des deux manches, tandis que le pilote de «Bordoli Motors» reprenait la place de dauphin en rejetant ainsi Sinopoli et Bachler aux 3e et 4e places. De son côté, le Valaisan Dominique Salamin prenait la 3e place du classement B, derrière Jürg Felix et Robert Vetter.

Principaux intéressés par l'attribution de la couronne de champion de la montagne, Alain Pfeifferlé et Bruno Ianniello pilotent deux monstres de puissance. Sur les pentes de Hallau, la Lancia quatre roues motrices de Ianniello a pris un net avantage sur la Porsche du Valaisan qui avait bien du mal à passer la cavalerie au sol.

«LA ROUTE EST COMPLÈTEMENT «FOUTUE!» C'est un champ de bosses sur lequel tu voles en posant de temps en temps une roue par terre. Dans ces conditions, il est difficile de battre la Lancia. D'ailleurs, même Bruno a des difficultés parce que si la route était en meilleur état, il ferait le record.»

Régulièrement à l'arrivée, Pfeifferlé bénéficie pour l'instant d'un avantage sur son rival après la disqualification de ce dernier aux Rangiers. Mais il reste deux



LEITGEB S'EST REFAIT UNE SANTÉ à Oberhallau après sa défaite face à Roland Bossy aux Rangiers.

courses avant de connaître le champion. Toujours en groupe IS, un autre Romand fait régulièrement parler de lui et il s'en est fallu de 24 malheureux centièmes pour que Dominique Chabod impose sa Renault 5 turbo en plus de 2 litres. Battu sur le fil, le moniteur d'auto-école de St-Maurice s'est incliné face à Josef Koch et son Opel Kadett GTE.

Arrivé à Oberhallau dans la peau du principal challenger de Lukas Ryf dans l'optique du titre en Mazda MX-5 Cup, Pierre de Graaf s'est mis un incroyable auto-goal en ratant complètement sa 1re manche de course. Le Vaudois analysait avec lucidité sa contre-performance et repartait d'une feuille blanche pour la 2e montée.

Parfaitement détendu, «PDG» signait alors la 3e meilleure performance, derrière Ryf et Debrunner qui réalisait un temps identique, et Daniel Borer. Hélas le mal était fait et c'est un piètre 10e rang qui sanctionnait le week-end de De Graaf, également devancé par Frédéric Girard, 9e.



MEILLEUR SUISSE AU SCRATCH, Jean-Jacques Dufaux, aussi à l'aise en course de côte qu'en slalom.



UNE HAÏE D'HONNEUR pour Frédéric Girard, plus rapide que Pierre de Graaf en Mazda MX-5 Cup.



UN ROMAND EN VERVE Elios Cappelletti, intouchable en formule Ford 1600.

Rencontre avec... Xavier Brun

Il y a quatre ans, Xavier Brun était considéré comme l'un des plus solides espoirs du sport automobile suisse. Aujourd'hui, le Vaudois s'est mis au service des pilotes de la Mazda MX-5 Cup, une discipline où il officie en qualité de coordinateur sportif.



caïne et j'occupe une partie de mes week-ends au sein de la coupe Mazda.

Comment ressens-tu l'ambiance du championnat suisse? L'ambiance est excellente et j'ai un excellent contact avec les pilotes. Peut-être parce que je comprends bien leurs problèmes pour les avoir vécus.

T'intéresses-tu à la relève et aux jeunes pilotes?

Bien sûr. J'ai été le premier jeune pilote à avoir bénéficié de l'encadrement de Swissdream et je suis content de continuer à participer à l'aventure en donnant un coup de main lorsque c'est nécessaire. Marcel Fässler roulera bientôt en F1 avec Sauber. Même si ce n'est qu'un test pour l'instant, c'est un sacré pas en avant.

Te reverras-tu au volant d'une voiture de course? Je suis toujours attiré par la monoplace. Peut-être un jour, si l'opportunité se présente. Maintenant, je me consacre à mon métier et à une autre activité, le covoiturage. J'ai créé une société (réd.: Eco-Logic) avec deux associés pour promouvoir le covoiturage de ville à ville. Nous serons présents à Lausanne, Neuchâtel et Genève le 22 septembre pour présenter notre projet à l'occasion de la journée sans voitures.

G. V.

Revue Automobile: Avec le recul, peux-tu expliquer les raisons qui t'ont poussé à renoncer au sport automobile?

Xavier Brun: A la fin de la saison 1998, j'ai analysé la situation et j'ai préféré renoncer, principalement pour des raisons financières. Je m'étais trompé en quittant le championnat d'Angleterre pour la France.

Es-tu frustré?

Oui et non! Je ne suis pas un pilote frustré et je n'ai aucun sentiment d'injustice, seulement la déception de ne pas avoir réussi. C'est la loi de ce sport, il faut beaucoup de choses, de l'argent, de la chance.

Que fais-tu maintenant?

Je suis directeur des ventes dans une société améri-

Tre montée/2e montée/temps total

Super Série jusqu'à 1600 cm³

1. Jüfer, Peugeot 106 GTI, 1'46,85", 1'47,13", 3'33,98"

Jusqu'à 2000 cm³

1. Zbinden, Honda Integra R, 1'39,86", 1'40,22", 3'20,08" (107,957 km/h); 2. Hediger, Lotus Elise, 1'41,08", 1'41,89", 3'22,97"

Groupe N jusqu'à 1400 cm³

1. Rüegg, Peugeot 106 Rallye, 1'49,34", 1'49,80", 3'39,14"; 2. Jerabek (A), Citroën AX GTI, 1'50,37", 1'49,86", 3'40,23"

Supertourisme

1. Sgrist, Toyota Carina E, 1'32,96", 1'32,64", 3'05,60" (116,379 km/h)

Groupe A jusqu'à 1600 cm³

1. Lötischer, Honda Civic SiRiI, 1'37,58", 1'37,92", 3'15,50"

Groupe Série GT

1. Staub, Porsche 911 RS 92, 1'36,68", 1'37,16", 3'13,84"

Championnat suisse de tourisme: 1. Lötischer, 132 points; 2. Meier 125; 3. Hediger, 112; 4. Sgrist, 100; 5. M. Fühler, 95; 6. B. Kamm, 93.

Intervallés jusqu'à 1400 cm³

1. Mathys, Fiat 128 3R, 1'33,94", 1'35,04", 3'08,98"

Jusqu'à 1600 cm³

1. Roth, Toyota Corolla, 1'30,83", 1'32,08", 3'02,91"

Jusqu'à 2000 cm³

1. Bürki, VW Golf, 1'30,48", 1'30,92", 3'01,40"; 2. Rüfenacht, 1'31,49", 1'32,51", 3'04,00"; 3.

Kissling, les deux sur Opel Kadett GT/E,

1'34,33", 1'34,42", 3'08,75"; Jusqu'à 2500 cm³

1. Koch, Opel Kadett GT/E, 1'29,16", 1'29,64", 2'58,80"; 2. Chabod, Renault 5 Turbo, 1'29,01", 1'30,03", 2'59,04"

Jusqu'à 3000 cm³

1. Lompa, BMW 323 Alpina, 1'34,89", 1'34,81", 3'09,70"

Plus de 3000 cm³

1. Ianniello, Lancia Delta S4, 1'20,82", 1'20,02", 2'40,84" (134,295 km/h); 2. Pfefferli, Porsche 935 Turbo, 1'22,69", 1'22,48", 2'46,17"

Groupe IS/A

1. Wyss, Ford Escort Cosworth, 1'31,91", 1'31,35", 3'03,26" (117,865 km/h); 2. Bühler, Ford Sierra RS 500 Cosworth, 1'32,01", 1'32,17", 3'04,18"

Trophée Intervallés

1. E. Kamm et Bürki, 100; 3. Rüfenacht, 94; 4. Ehrbar, 65.

Mazda MX-5 Cup

1. Ryf, 1'40,65", 1'41,49", 3'22,14" (106,857 km/h); 2. J.-Cl. Debrunner, 1'41,59", 1'41,49", 3'23,08"; puis 9. Girard, 1'42,69", 1'42,59", 3'25,28"; 10. De Graaf, 1'43,44", 1'42,16", 3'25,60"

Mazda Cup: 1. Ryf, 165,5; 2. Scheidegger, 126; 3. De Graaf, 122; 4. Wicki, 109,5; 5. Debrunner, 102.

Groupe E2: 1. Borgo, Caterham S7 Comp., 1'28,08", 1'30,09", 2'58,17" (121,233 km/h).

Formule 3

1. Zeller, Dallara 399-Opel, 1'18,34", 1'19,42", 2'37,76" (136,917 km/h); 2. Frey, Dallara 398-

Opel, 1'20,51", 1'18,52", 2'39,03"; 3. Bühler,

Dallara 396-Opel, 1'19,34", 1'19,96", 2'39,30"; 4. Sinopoli, Dallara 399-Opel, 1'20,00", 1'20,03", 2'40,03"

Formule B

1. Felix, Dallara 393-Fiat, 1'23,94", 1'24,39", 2'48,33"; 2. Vetter, Dallara 392-Opel, 1'24,99", 1'24,85", 2'49,84"; 3. Salamin, Dallara 393-Opel, 1'24,71", 1'25,90", 2'50,61"

Championnat F3

1. Zeller, 147; 2. Frey, 132; 74; 3. Bühler, 87; 4. Sinopoli, 84.

Groupe C1 jusqu'à 2000 cm³

1. Stricker (A), PRC-Opel, 1'31,29", 1'28,98", 3'00,27"

Jusqu'à 3000 cm³

1. Stenger (D), Stenger-Eigenbau-BMW, 1'17,84", 1'17,19", 2'35,03" (139,328 km/h); 2. Steiner, Martini Mk77-BMW, 1'19,08", 1'16,81", 2'37,89"

Formule Ford 1600

1. Conrad (D), 1'28,01", 1'27,19", 2'55,20" (123,288 km/h); 2. Schenker, les deux sur Swift SC96, 1'28,64", 1'27,34", 2'55,98"; 3. Hasler, 1'29,02", 1'28,22", 2'57,24"; 4. Broillet, les deux sur Swift SC97, 1'30,35", 1'30,55", 3'00,90"

Formule Ford: 1. Conrad, 191; 2. Hasler, 143; 3. Chuard, 85; 4. Broillet, 86; 5. Wittwer, 77.

Formule Ford 1600

1. Cappellati, 1'34,80", 1'34,96", 3'09,76"; 2. Riand, 1'36,17", 1'36,07", 3'12,24"; 3. Auderset, 1'37,39", 1'36,82", 3'14,21"; 4. Marty, tous sur Van Diemen, 1'36,42", 1'37,84", 3'14,26"

Formule libre jusqu'à 2000 cm³

1. Fischer, 1'21,12", 1'21,12", 2'42,24" (133,136



IMPETURABLE ZELLER Jo Zeller a une nouvelle fois signé un chrono époustoufflant aux commandes de sa formule 3.

km/h); 2. Antilla, les deux sur Martini Mk 69-

BMW, 1'22,08", 1'21,46", 2'43,54"; 3.

Formule 3000

1. Leitgeb (A), Reynard 95D-Cosworth, 1'16,13", 1'14,05", 2'30,18" (143,827 km/h); 2. Szasz (H), Reynard 93D-Zytek, 1'16,01", 1'14,33", 2'30,34"; 3. Dufaux, Reynard-Judd,

1'18,02", 1'17,54", 2'35,56".

Classement scratch

1. Leitgeb, 2'30,18"; 2. Szasz, 2'30,34"; 3. Stenger, 2'35,03"; 4. Dufaux, 2'35,56"; 5. Zeller, 2'37,76"; 6. Steiner, 2'37,89"; 7. Waldy, 2'38,85"; 8. Frey, 2'39,03"; 9. Bühler, 2'39,30"; 10. Sinopoli, 2'40,03".