

# Dufaux en solo

À l'image de son compère Murisier la semaine précédente, Jean-Jacques Dufaux s'est imposé en solitaire. Au championnat, Maeder conserve la tête devant Erb.

FRANÇOIS LAMARCHE

«C'est une victoire. Sans plus.» Une fois le casque enlevé, Dufaux faisait la moue comme s'il était déçu d'avoir inscrit son nom au palmarès. «Gagner en étant tout seul n'est jamais drôle.» Il est vrai que sur un parcours aussi rapide que celui de Bure, les contradicteurs de la F3000 ont eu bien de la peine à imposer leurs idées. «À l'endroit le plus rapide je suis à 208 km/h», expliquait Dufaux, seul et unique à être descendu au-dessous des 2'50.

Sans ses problèmes récurrents de moteur, «Il y a des coupures et tout à coup je n'ai absolument plus rien sous le pied», Alain

Beutler, avec une vitesse de pointe à 203 km/h, aurait certainement approché les chronos de Dufaux. Compte tenu des difficultés rencontrées, il a estimé inutile de passer par le parc fermé. Corollaire: exclusion et apparition sur le podium des Debrunner, Hansruedi et Jean-Claude, père et fils. À noter encore l'excellent, une fois de plus, comportement d'Olivier Waeber et son «petit bolide» à moteur de moto.

Pour le reste, le millésime 2004 du slalom de Bure ne restera pas gravé dans les annales du championnat. Dans la chasse au titre, seuls trois intéressés bénéficiaient de classes complètes. Lo-

giquement, Sylvain Chariatte qui revient au 4e rang général, Fritz Erb qui fait plus que jamais figure de champion en puissance, et Arnaud Maeder qui garde provisoirement la tête du championnat ont fait leur beurre.

## Erb bien parti

Il faut bien l'admettre, sur les épreuves de ce que l'on peut (déjà) considérer comme une fin de saison – deux rendez-vous restants –, les centres d'intérêts sont très partagés. La victoire du jour, celle qui reste dans les tables, motive toujours quelques pilotes de monoplaces qui, compte tenu du règlement, ne peuvent guère espérer plus. L'autre sujet de toutes les spéculations est le classement global du championnat.

Et là, Fritz Erb, qui détient déjà six couronnes, semble particulièrement bien placé pour en décrocher une septième.

Les calculs d'épicer vont bon train. Au jeu des résultats biffés, il faudrait un miracle pour que Maeder puisse garder sa position actuelle. Il en faudrait un autre pour que Renevier, Chariatte ou encore Waeber, actuellement les mieux placés, lui soufflent la médaille d'argent sur le fil. Nous y verrons certes plus clair encore après Interlaken, mais aujourd'hui les paris sont ouverts. Erb sera champion et Maeder vice-champion. Reste à attribuer le bronze qui semble ne pas pouvoir échapper à l'un des trois autres cités plus avant.

Sur le podium du premier championnat des slaloms, deux Romands devraient donc entourer un Alémanique. Et pas n'importe lequel tant il se montre intraitable et brillant semaine après semaine. Un scénario qui s'annonce réjouissant!

Prochaine manche: Slalom d'Interlaken, le 10 juillet



Personne n'aura évidemment réussi à faire de l'ombre à l'unique F3000 présente à Bure.

## Potins du parc

■ **Mécanique** Pause de midi avec les doigts dans le cambouis pour le supervétéran du peloton, Roger Rey. Deux centimètres plus court, le tuyau d'eau semblait finalement tenir le coup, sans fuite. Après la première manche, le quinquagénaire de la course chargeait son bolide, la réparation de fortune n'avait pas passé le cap.

■ **Appellation contrôlée** Entendu dans les communications entre commissaires. «Il me manque la 152, la petite Renault rouge.» «Ouais, c'est la Chabod-mobile, je te l'envoie.» Une appellation contrôlée pour le toujours champion en titre de la spécialité.

■ **Le couac** «Je me suis inscrit à Interlaken avec deux jours de retard. Ils ne m'ont pas accepté.» Paroles d'Arnaud Maeder, candidat au titre des slaloms mais qui sur ce coup-là mérite bien celui des étourdis.

■ **Décalage** Sur la page titre du programme du 35e slalom de Bure, l'épreuve était annoncée com-

me manche de la «coupe suisse». Depuis ce printemps 2004, les pilotes disputent pourtant, et enfin, un «championnat» officiel. Voilà une info qui n'a pas passé Les Rangiers...

■ **Promesse** Dans le même programme, les organisateurs promettaient un respect des horaires et un rythme soutenu des départs. L'horaire trouvé quelques pages plus loin «précisait»: après-midi courses. Au vu de ce qui s'est passé sur la piste, une heure d'attente entre les deux manches, le moins que l'on puisse écrire est que la promesse n'a pas été tenue. Mais comme en réalité personne n'avait vraiment d'horaire, le doute profite à l'accusé.

■ **Domage** Difficile à gérer, le parcours en boucle est déclaré superbe par les pilotes. Avec une même unanimité, ils regrettent que l'organisation ne soit pas vraiment à la hauteur du tracé. «C'est peut-être pour ça qu'ils sont toujours moins à venir», lançaient quelques observateurs avertis.

## RÉSULTATS

**Supersérie jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (1 concurrent):** 1. S. Zbinden, Honda Integra, 3'27"32. **Plus de 3000 cm<sup>3</sup> (3):** 1. P. Betticher, 3'31"22; 2. H. Straub, tous deux sur Opel Astra OPC Turbo, 3'43"87. **Gr. N jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup> (4):** 1. D. Balif, 3'27"04; 2. N. Antonini, 3'31"17; 3. S. Vuillaume, tous deux sur Peugeot 106 GTI, 3'37"54. **Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (2):** 1. R. Laubscher, 3'19"83; 2. R. Grimaldi, tous deux sur Honda Civic Type-R, 3'20"47. **Plus de 2000 cm<sup>3</sup> (1):** 1. D. Hulmann, Mitsubishi Lancer Evo6, 3'018"28. **GT (1):** 1. N. Bühner, Porsche 996 GT3, 3'06"06. **Gr. A jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup> (5):** 1. A. Maeder, 3'20"70; 2. Stéphanie Le Coultre, tous deux sur Citroën Saxo VTS, 3'26"38; 3. J. Le Coultre, 106 GTI, 3'29"46; 4. Th. Zimmermann, Saxo VTS, 3'30"57. **Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (1):** 1. J.-M. Salomon, Opel Astra GSI 16V, 3'15"40. **Gr. IS/N jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup> (9):** 1. M. Finger, 3'32"82; 2. A. Finger, tous deux sur 106 Rallye, 3'32"98; 3. D. Finger, tous deux sur 106 Rallye, 3'33"02; 4. P. Buchwalder, Citroën AX, 3'35"03. **Plus de 1600 cm<sup>3</sup> (2):** 1. E. Bigler, Renault Clio 16V, 3'26"08; 2. M. Willemin, 205 GTI, 3'36"22. **Gr. IS/A jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (1):** 1. P. Vallat, Golf GTI, 3'21"08. **Gr. IS jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup> (5):** 1. S. Chariatte, VW Golf, 3'09"45; 2. W. Rohr, 3'14"41; 3. A. Lanz, tous deux sur Toyota Co-

rolla, 3'16"05. **Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (5):** 1. F. Erb, 3'00"26; 2. H. Grünig, tous deux sur Opel Kadett GT/E, 3'16"90; 3. A. Delétraz, Escort RS, 3'18"63. **Jusqu'à 3000 cm<sup>3</sup> (3):** 1. D. Chabod, R5 Turbo, 3'01"39; 2. H. Bossard, Opel Kadett, 3'04"11; 3. D. Planchamp, R5 Turbo 1, 3'14"57. **Plus de 3000 cm<sup>3</sup> (1):** 1. O. Morat, Porsche 944, 3'27"17. **Renault Clio Speed Trophy, hors champ, (1):** 1. P. Bron, 3'11"95. **Gr. E1 jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (2):** 1. R. Renavier, Opel Kadett GT/E, 3'10"53. **Jusqu'à 3000 cm<sup>3</sup> (2):** 1. M. Fischer, Kadett GT/E, 3'06"82; 2. F. Neff, BMW M3, 3'22"68. **Gr. E2 jusqu'à 1150 cm<sup>3</sup> (1):** 1. O. Waeber, FRM RMS, 2'58"61. **Gr. E2 jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (3):** 1. J.-Cl. Debrunner, 2'52"58; 2. J.-Fr. Chariatte, 2'57"70; 3. F. Lachat, tous sur Tatus F-Renault, 2'59"97. **Formule 3 (1):** 1. H. Debrunner, Dallara 398-Opel, 2'52"32. **Plus de 2000 cm<sup>3</sup> (1):** 1. Dufaux, Reynard 91D-Judd, 2'48,51.

**Championnat (8 manches sur 19):** 1. Maeder, 135 points; 2. Erb, 130; 3. Renevier, 120; 4. Chariatte, 110; 5. Waeber, 107; 6. J. Debrunner, 102,5; 7. Zbinden, 90. 8. Chabod, 77,5. 9. Laubscher, 75. 10. Moulin, 73,5.