

# Anthony, Ken, Julien, Christian et les autres...

**CHAMPIONNAT SUISSE À DIJON** Restreinte, avec seulement 25 pilotes parmi les 176 engagés, la délégation romande nourrit néanmoins de belles ambitions, inversement proportionnelles à la quantité de ses effectifs.

GÉRARD VALLAT

En selle pour tenter de déloger Jo Zeller de son piédestal de la F3, Anthony Sinopoli a partiellement rempli son contrat en prenant une bonne 2e place à Dijon, derrière le désormais incontournable Michel Frey. Auteur du 2e temps des essais, le Genevois réussissait un départ parfait, sur piste mouillée, et menait la course 2 tours durant, devant Jo Zeller et Michel Frey. Malheureusement, Sinopoli abandonnait tous

**Ken Allemann s'est élané de la pole position pour offrir un récital**

ses espoirs de victoire dans un tête-à-queue survenu au raccordement de la bretelle.

Très en verve également, Ken Allemann s'est élané de la pole position pour offrir un récital lors d'une première course - disputée samedi - remportée de haute lutte face à Roland Schmid et Fredy Lienhard Jr. Egalement en première ligne dimanche, le Jurasien terminait cette fois sa course dans les glissières de la courbe de Pouas.

**REPRENANT LE FLAMBEAU,** le débutant Julien Ducommun (voir RA du 12 avril) créait la surprise. Trop brusque samedi au volant de sa monoplace, le Genevois avait terminé à la 10e place. La nuit portant conseil, c'est un Julien au pilotage métamorphosé qu'on a vu dimanche, jusqu'à se hisser sur le podium, derrière Manuel Benz et Fredy Lienhard Jr.

En formule Ford 1800, Christian Broillet n'a pas fait mentir sa réputation en prenant d'emblée la 2e place lors de la course de samedi, tandis que le malheureux Philippe Chuard mangeait une nouvelle tranche de pain noir. Rôles inversés dimanche, Broillet terminant 7e alors que Chuard améliorait un peu son ordinaire en se classant 3e derrière Thomas Conrad et Martin Hasler.

Mais la formule Ford se décline aussi en 1600, et pour respecter une tradition établie, c'est un



MAURANDI/CP

**UN DÉPART CANON** pour Anthony Sinopoli, devant le «Meister» Jo Zeller.



**UNE SUPERBE MONDEO** pilotée de main de maître par Gérard Nicolas.



**DE BONS DÉBUTS** pour Christian Broillet en formule Ford 1800.

pilote fribourgeois, en l'occurrence Jo Zosso, qui a remporté les deux victoires du week-end, devant Steve Martin et Nicolas Auderset.

Egalement à l'honneur, Gérard Nicolas a remporté une probante victoire en supertourisme au volant de sa nouvelle Ford Mondeo, devant notamment l'Opel Vectra de Patrick Golliard.

**CLASSEMENT PAGE 22**

## Beaucoup de favoris au tapis...

A Dijon, beaucoup de favoris sont allés au tapis, et pas des moindres puisque même Jo Zeller, roi incontesté de la formule 3, y est allé de sa petite erreur.

Tellement rare, la faute du pilote zurichois vaut d'être commentée. Menant la course sur une piste détrempeée et bénéficiant d'une bonne centaine de mètres d'avance sur Michel Frey, Zeller s'est offert le meilleur chrono au terme d'un 8e tour qui allait lui être fatal. Arrivée comme un boulet au freinage du bout de la ligne droite, la Dal-

lara-Opel du multiple champion échappait à son contrôle, partait en tête-à-queue et s'échouait dans le bac à sable.

En formule Ford, Philippe Chuard, favori emblématique de la série, a également été frappé par la roue de l'infortuné en ne parcourant pas le moindre tour de course samedi. Malgré une pole position significative, et surpris par la rapidité de passage du rouge au vert au moment du départ, le pilote de Corcelles manquait complètement son envol. Englué dans le peloton, il pliait une

bielle de direction sur un cône délimitant le circuit.

Après une probante victoire samedi, Ken Allemann a été victime d'une terrible embardée sous la pluie, dimanche. Dernier favori à avoir mordu la poussière, Alain Pfefferlé - surnommé l'épouvantail du groupe IS - a été trahi en Bourgogne par le moteur et les freins de sa Porsche 935, le Valaisan laissant les honneurs de la plus haute marche du podium au Tessinois Andrea Beltrami (BMW M3).

G. V.

### L'INCONNU DU Paddock (\*)



Vincent Berdat est pilote de F3. Ce jurassien de 36 ans, employé au service des garanties Opel à Delémont, éternait une nouvelle voiture à Dijon.

**Revue Automobile: Depuis quand courez vous?**  
Vincent Berdat: J'ai commencé en 1984 par des slaloms en non-licencié, puis par l'autocross. Après, j'ai piloté une Simca Rallye 3 en groupe IS, puis un sport-prototype Lola avant de venir en F3 en 2000.

**Qu'est-ce qui vous motive?**  
L'automobile est ma passion, j'ai autant de plaisir à travailler sur ma voiture qu'à la piloter.

**Pourquoi le choix de la F3? N'est-ce pas trop cher?**  
Le plateau est fourni, ce sont de vraies voitures de course. J'ai payé Fr. 37 000.- ma Dallara-Fiat de 1994. Le budget pour la saison est de Fr. 30 000.- et je n'ai que Fr. 15 000.-. Mais je vais faire avec!

**N'est-ce pas une discipline trop difficile?**  
Bien sûr que c'est difficile, mais je ne me fais pas d'illusions quant au résultat. Même si je suis là pour le plaisir, je vais quand même tenter de finir

dans les cinq premiers du championnat B.

**Comment se passe la cohabitation avec les leaders de la discipline?**  
Très bien, les gars sont sympas, l'ambiance est extra et même davantage. Anthony Sinopoli me donne ses pneus après les essais! Sur la piste, il faut être attentif. Ici, je sais que je risque de voir Jo Zeller dans mes rétros au cours du 6e tour. J'essaie toujours de ne pas gêner les premiers!

**Vous n'êtes pas frustré de terminer cette course en dernière position?**  
Absolument pas. J'ai eu mon lot de problèmes aux essais qui m'ont empêché d'aligner plus de 2 tours. En course, j'étais 4e du classement B avant de faire une erreur qui m'a relégué à la dernière place. J'ai signé un bon chrono en course, inférieur à celui de Debrunner qui s'est classé 5e. J'ai bon moral pour la prochaine course de Varano.

**(\*) Ils constituent le gros du peloton. Sans eux, les premiers se sentiraient un peu seuls! Ces inconnus que seule la passion anime, nous vous invitons à les découvrir dans la Revue Automobile.**

### L'AUBERGE ESPAGNOLE ÉTAIT PLEINE!

Avec 35 partants pour 11 catégories en piste - un peu à l'image de ce qui se passe aussi en groupe IS -, la course de tourisme a confirmé son rôle d'auberge espagnole du sport automobile suisse. Victimes de cet entassement, les pilotes ont beau se donner toutes les peines du monde pour mettre en évidence leurs indéniables qualités derrière le volant, la diversité des voitures en piste empêche toute distinction des meilleurs. Ainsi, lâchées pêle-mêle, slalomant les unes entre les autres, Supersérie, groupe N, Supertourisme, groupes A, DTC et autres GT ou voitures de coupes ont donné le spectacle d'une procession rapide de ce qui nous est vendu pour une course.

A relever tout de même en Supersérie, la victoire de Balz Kamm (photo Sinzig) qui s'est imposé devant Marco Calderari et Daniel Rüfenacht, tous les trois sur Opel Astra OPC. 4e, la Bernoise Monika Welte a signé le 2e meilleur temps de la course avec sa Honda Integra. Quant au plus rapide sur un tour, Marcel Wolf, il s'est classé en 5e position avec sa nouvelle Celica.

G. V.





MT = meilleur tour / \* = ne compte pas pour le championnat suisse de tourisme

**Groupe Supérieure jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**

**Course 1:** 1. Jakob, Peugeot 106 16V, 11 tours, 22'40,918" (114,937 km/h).  
**Course 2:** 1. Jufor, 11, 22'38,955" (115,103 km/h). MT: 2'00,749".  
**1601-2000 cm<sup>3</sup>**  
**Course 1:** 1. Kamm B., 12, 22'42,192" (125,268 km/h); 2. Rüfenacht D., à 16,303"; 3. Calderari, à 19,394" (tous sur Opel Astra OPC). MT: Calderari 1'55,564".

**N-Fla jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>**

**Course 1:** 1. Rügge, Peugeot 106 Rallye, 11, 22'32,040" (115,691 km/h). MT: 1'59,068".  
**Course 2:** 1. Lüthi M., Peugeot 106 Rallye, 11, 22'55,440" (113,723 km/h). MT: 2'02,834".

**Supertourisme**

1. Nicolas, Ford Mondeo, 12, 21'40,130" (131,248 km/h). MT: 1'44,733".

**DTT**

**Course 1:** 1. Rikli, Honda Integra Type R, 10, 21'29,713" (110,257 km/h). MT: 1'45,634".

**Course 2:** 1. Rikli, 12, 21'03,448" (135,058 km/h). MT: 1'42,758".

**Groupe A jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**

1. Löttscher, Honda Civic, 12, 22'27,890" (126,597 km/h). MT: Meier 1'48,248".

**Interswiss jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**

**Course 1:** 1. Hadorn R., Alfasud Sprint, 14, 22'39,739" (146,410 km/h). MT: Hadorn 1'34,339".

**Course 2:** 1. Hadorn R., 12, 22'12,902" (128,021 km/h). MT: Hadorn 1'47,573".

**1601-2000 cm<sup>3</sup>**

**Course 1:** 1. Kamm E., VW Golf, 15, 22'42,709" (116,526 km/h); 2. Girard, BMW 320, à 33,217"; 3. Waisot, Opel Kadett GTE, à 1'00,367"; MT: Kamm 1'29,277".

**Course 2:** 1. Kamm E., 12, 21'49,184" (130,340 km/h); 2. Stadler, à 4,764"; 3. Messerli, à 5,886" (les deux sur Renault Mégane Cup). MT: Kamm 1'47,239".

**2001-3000 cm<sup>3</sup>**

**Course 1:** 1. Beltrami, BMW M3, 15, 22'31,214" (117,858 km/h). MT: Beltrami 1'28,168".

**Course 2:** 1. Beltrami, 12, 20'52,789" (136,208 km/h). MT: Beltrami 1'42,237".

**plus de 3000 cm<sup>3</sup>**

**Course 1:** 1. Pfeifferli, Porsche 935

**KEN ALLEMANN**  
*récite par cœur le petit manuel du dépassement.*



Turbo, 15, 22'38,141" (117,052 km/h). MT: 1'29,013".

**Course 2:** 1. Hug, Chevrolet Camaro, 11, 22'43,709" (114,701 km/h). MT: 2'01,075".

**Groupe CN**

1. Fuchs, FRX S97-BMW, 15, 20'25,507" (174,05 km/h). MT: 1'18,626".

**Formule 3**

1. Frey, Dallara 398-Opel, 12, 19'59,270" (142,286 km/h); 2. Sinopoli, Dallara 399-Opel, à 58,713"; 3. Rüttimann, à 1'06,097"; 4. Bühler, à 1'06,660" (les deux sur Dallara 396-Opel); 5. Felix, Dallara 393, à 1'31,144"; MT: Zeller 1'35,514".

**Catégorie B**

1. Felix, Dallara 393, 12, 21'30,414" (132,236 km/h). MT: Merugg, Dallara 394-Opel 1'41,404".

**Formule libre**

**Course 1:** 1. Nguyen, Opel-Lotus, 14, 20'29,013" (161,983 km/h). MT: 1'25,111".

**Course 2:** 1. Nguyen, 10, 20'24,631" (116,116 km/h). MT: 1'47,142".

**Interserie Classe 2**

**Course 1:** 1. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 15, 23'53,045" (148,843 km/h); 2. Kessler, Lola-Ford-Cosworth, à 1 tour. MT: Steiner 1'33,446".

**Course 2:** 1. Steiner, 8, 17'03,358" (111,163 km/h); 2. Cao (L), à 40,015" (Royard-Ford-Cosworth). MT: Steiner 1'36,639".

**Formule A-Lista Junior**

**Course 1:** 1. Allemann, 15, 21'05,967" (168,487 km/h); 2. Schmid R., à 0,945"; 3. Lienhard, à 11,616"; 4. Benz, à 12,232"; 5. Caprez, à 30,718" (tous sur Arcobaleno). MT: Allemann 1'22,749".

**Course 2:** 1. Lienhard, 11, 19'34,703" (133,157 km/h); 2. Benz, à 0,876"; 3.

Ducommun, à 6,160"; 4. Thumherr, à 10,103"; 5. Dütsch, à 16,726". MT: Thumherr 1'43,653".

**Formule Ford 1800**

**Course 1:** 1. Hasler, 15, 21'41,100" (163,938 km/h); 2. Broillet (les deux sur Swift SC 97), à 21,083"; 3. Wittwer, à 21,641"; 4. Umiker, à 21,921" (les deux sur Taurus RC 99). MT: Conrad 1'25,316".

**Course 2:** 1. Hasler, 12, 21'01,245" (135,294 km/h); 2. Conrad (D), Swift SC 98, à 1,911"; 3. Chuard, Van Diemen RF 00, à 23,235"; 4. Meier U., à 1'08,478"; 5. Kammermann, à 1'09,396" (les deux sur Taurus RC 99). MT: Hasler 1'42,588".

**Formule Ford 1600**

**Course 1:** 1. Zosso, Van Diemen, 15, 23'03,696" (154,152 km/h). MT: Zosso 1'29,754".

**Course 2:** 1. Zosso, 11, 22'11,309" (117,493 km/h). MT: Zosso 1'58,941".

**Citroën Saxo Trophy**

**Course 1:** 1. Fuhrer B., 12, 22'31,262" (126,281 km/h). MT: Meier 1'48,248".

**Renault Classic Cup**

**Course 1:** 1. Stadler, Mégane Cup, 14, 22'47,675" (145,560 km/h). MT: Stadler 1'36,325".

**Course 2:** 1. Stadler, 12, 21'53,948" (129,868 km/h). MT: Messerli 1'47,389".

**British Race Challenge**

**Course 1:** 1. Borgo, Caterham S7, 15, 23'28,557" (151,324 km/h). MT: 1'32,435".

**Course 2:** 1. Borgo, 11, 21'45,269" (119,837 km/h). MT: 1'55,768".

**Renault Speed Trophy**

**Course 1:** 1. Wüst, Clio, 12, 22'01,488" (129,127 km/h). MT: Schläppi 1'47,655".

**Course 2:** 1. Schläppi, 12, 21'48,654" (130,393 km/h). MT: Wüst 1'47,305".