

Dufaux triple la mise

RÉSULTATS

CHAMPIONNAT SUISSE

Slalom d'Interlaken

Pour décrocher sa troisième victoire saisonnière Jean-Jacques Dufaux a maté le vélocé Marcel Steiner. Au championnat, Erb reprend la tête, Rennevier fait la bonne affaire.

FRANÇOIS LAMARCHE



Après ses trois victoires en slalom, Jean-Jacques Dufaux a-t-il retrouvé la confiance qui booster ses résultats en côte? Anzère nous le dira.

«Maintenant, il faut préparer la voiture pour la côte.» A l'arrivée du slalom d'Interlaken, avant-dernière étape du championnat, Jean-Jacques Dufaux avait déjà le regard tourné vers l'avenir. «La prochaine sortie c'est Ayent-Anzère, j'aimerais bien chatouiller un peu Murisier.» Mais revenons au présent: «Après un début de saison décevant, la forme revient. Je fais toujours un peu des figures aux essais mais, en course, ça va.»

Contrairement à Ambri et Bure où la concurrence n'était pas violente, samedi dernier le Bâlois d'adoption a puisé dans ses ressources pour se défaire de Marcel Steiner et de son superbe et efficace prototype. «Une victoire qui fait plaisir.» Derrière la F3000, Steiner et Jean-Claude Debrunner complétaient le podium. A noter que seuls deux tout petits centimes privent papa Debrunner (Hansruedi) du bronze.

La lutte pour la timbale du jour éclaircie, restait à observer les bagarres de classes, avec le titre en point de mire. Et là, force est d'admettre que le toujours impéc-

able Fritz Erb a donné un grand coup de volant vers sa septième couronne. Arnaud Maeder absent, le tapis rouge était déroulé pour le «maestro». «Rien n'est fait, la concurrence est rude et je dois encore travailler dur.» Erb n'est pas homme à vendre la peau de l'ours avant de mettre des gaz. Il n'empêche, en remportant haut la main sa catégorie, il a fait un pas décisif vers son premier titre officiel de champion, les six précédents étant des victoires en Coupe.

L'autre bonne affaire du jour est à mettre au crédit de Ronald Renevier. Sylvain Chariatte et Olivier Waeber battus dans leurs divisions respectives, le Genevois prend une option plus que sérieuse sur le podium final. Et si Chariatte peut encore espérer un accessit, pour Waeber les carottes semblent cuites. Devancé par son ami Denis de Siebenthal qui confiait: «Je suis content, je n'en reviens pas, enfin une victoire.

C'est bon pour la confiance», Waeber ne figure plus dans le top cinq provisoire.

Dans l'ombre de ces duels à distance médailles à la clé, un événement est passé presque inaperçu sur l'aérodrome d'Interlaken. Une touche de féminité s'est glissée dans ce monde de «gros bras». Dans la petite classe du groupe A, Stéphanie Le Coultre a décroché une brillante première victoire qui lui permet de s'installer au 9^e rang du championnat. Voilà qui méritait bien un clin d'œil.

Pour le reste, le suspense va durer plus que de raison. L'ultime rendez-vous des slalomeurs est agendé fin septembre du côté de Buochs, au pied du Gothard. Et tous les protagonistes de se poser une double question. Annulée ces deux dernières années, l'épreuve aura-t-elle lieu? Et si oui, serons-nous suffisamment nombreux à faire le déplacement pour bénéficier de la totalité des points en jeu? Qui vivra verra...



LAMARCHE (A. FERRINI, RA)

Qui parviendra à arrêter ce diable de Fritz Erb dans la course au titre?

POTINS DU PARC

■ **Le parcours Rapide** a souhaité le tracé faisait l'objet de critiques acerbes. «Il est trop bosselé, il y a notamment un trou dans la première partie, c'est trop dangereux pour nous», lançait le vainqueur. «L'auto saute dans tous les coins, ce parcours est trop cassant. Je suis parti en tête-à-queue parce qu'un tapéze s'est cassé», expliquait Alain Beutler. «En passant dans la portion la plus scabreuse, la batterie s'est détachée. Finalement, il y a eu court-circuit», racontait Denis de Siebenthal en rade sur la piste lors des essais.

■ **Le geste** Egalement victime de la piste, le nez de sa formule n'ayant pas supporté les secousses, Jean-Claude Debrunner a trouvé une aide bienvenue chez Alain Beutler. «Je venais d'abandonner, je lui ai prêté le museau de ma voiture.»

■ **La peur** «J'ai essayé de passer à fond de cinq, et voilà.» Michel Rey s'est fait l'auteur d'une toupie

impressionnante terminée, sans mal, dans la bordure herbeuse. «C'est mon premier tête-à-queue depuis très longtemps, je n'avais plus l'habitude.»

■ **La mousse** Dans les paddocks, le camion de Jean-Jacques Dufaux fait figure de pièce unique. Le robinet fixé à l'arrière n'est pas destiné à un quelconque usage mécanique, mais bien à faire couler la pression. Pas pour les pneumatiques, pour le gosier. Et le pilote bâlois d'offrir une petite mousse bien fraîche à ses visiteurs, directement tirée du camion destiné à son bolide.

■ **Les nouvelles** En provenance de Peney-le-Jorat où Olivier Ferrini a retrouvé les siens après une vingtaine de jours à l'hôpital. «Je dois réapprendre à manger et retrouver des forces.» A la pesée, Ferrini accuse à peine plus de soixante kilos. «Mon dernier record est d'avoir marché une dizaine de mètres.» Bon rétablissement.

Scratch:
1. J.-J. Dufaux, 2'29"74; 2. M. Steiner, 2'32"78; 3. J.-C. Debrunner, 2'33"94; 4. H. Debrunner, 2'33"96; 5. M. Rey, 2'36"19; 6. F. Erb, 2'37"03; 7. Jo Lîmas, 2'40"71; 8. J. Koch, 2'41"32; 9. M. Roth, 2'41"33; 10. D. De Siebenthal, 2'41"40.

Classements:
Supersérie Jusqu'à 2000 cm³ (8): 1. R. Wicli, Renault Clio RS, 3'01"12; 2. S. Zbinden, Honda Integra, 3'02"27. **Plus de 3000 cm³ (4):** 1. P. Eisenbart, Ford Escort Cosworth, 3'01"42; 2. P. Betticher, Opel Astra OPC Turbo, 3'05"88. **Gr. N Jusqu'à 1600 cm³ (3):** 1. M. Langenegger, 3'05"75; 2. N. Antonini, 3'06"19; 3. J. Oreiller, tous trois sur Peugeot 106 GTI, 3'14"16. **Jusqu'à 2000 cm³ (4):** 1. R. Laubscher, 2'51"41; 2. R. Grimaldi, tous deux sur Honda Civic Type-R, 2'55"17. **Renault Speed Trophy, hors champ (5):** 1. D. Hadom, 2'52"66; 2. Ph. Krebs, 2'52"78; 3. M. Wolf, 2'54"35. **Gr. GT (1):** 1. N. Bühler, Porsche 996 GT3, 2'45"34. **Gr. B (1):** 1. R. Hirschi, Porsche RS 92, 2'54"84. **Gr. A Jusqu'à 1600 cm³ (5):** 1. Stéphanie Le Coultre, 3'02"73; 2. A. Finger, 3'02"90; 3. G. Rigolet, tous trois sur Citroën Saxo VTS, 3'04"68; 4. J. Le Coultre, 106 GTI, 3'07"77. **Gr. IS/N Jusqu'à 1600 cm³ (5):** 1. D. Finger, 3'06"64; 2. S. Rothenbühler, tous deux sur Peugeot 106 Rallye, 3'08"82; 3. J. Belet, Suzuki Swift GTI, 3'10"39. **Plus de 1600 cm³ (2):** 1. J.-L. Janz, 3'03"62; 2. E. Bigler, tous deux sur Renault Clio, 3'03"97. **Gr. IS/A Jusqu'à 1400 cm³ (1):** 1. C.-A. Cornuz, 106 Rallye, 3'18"54. **Jusqu'à 2500 cm³ (1):** G. Pironaci, BMW M3, 2'49"20. **Gr. ST (3):** 1. Jo Lîmas, 2'40"71; 2. H. Sigrist, tous deux sur Opel Vectra, 2'43,03. **Gr. IS Jusqu'à 1400 cm³ (8):** 1. M. Balsiger, VW Polo, 2'59"26. **Jusqu'à 1600 cm³ (7):** 1. M. Huggler, Toyota Corolla, 2'47"20; 2. S. Chariatte, VW Golf, 2'49"01; 3. A. Lanz, Corolla, 2'52"76; 4. Willener, Golf, 2'54"05. **Jusqu'à 2000 cm³ (22):** 1. F. Erb, Opel Kadett GT/E, 2'37"03; 2. M. Roth, Toyota Corolla, 2'41"33; 3. R. Steiner, Ford Escort RS, 2'43"61; 4. R. Marty, 2'48"33; 5. G. Russo, tous deux sur Kadett GT/E, 2'49"38; puis: 9. Th. Andrey, Ter Mégane Cup, 3'01"29. **Jusqu'à 2500 cm³ (6):** 1. J. Koch, Opel Kadett GT/E, 2'41"32; 2. A. Beltrami, BMW M3, 2'42"85; 3. H. Bossard, Kadett GT/E, 2'43"03; 4. D. Chabod, RS Turbo, 2'45"86. **Jusqu'à 3000 cm³ (1):** 1. R. Bock, Alfa Romeo 75 V6, 2'58"47. **Plus de 3000 cm³ (2):** 1. A. Pflerli, Porsche 935 T, 2'44"32.

Gr. E1 Jusqu'à 1400 cm³ (2): 1. U. Wüthrich, Mazda 323, 2'57"03. **Jusqu'à 2000 cm³ (10):** 1. R. Renevier, Kadett GT/E, 2'47"94; 2. D. Mauerhofer, Renault Spider, 2'53"59; 3. P. Steck, BMW M3, 2'56"39; 4. N. Roberto, Peugeot 205, 2'58"37; puis: 9. Ch. Kueng, Clio RS, 3'08"56. **Jusqu'à 3500 cm³ (5):** 1. A. Rügenacht, Kadett GT/E, 2'53"39; 2. D. Pagnana, BMW 328i Alpina, 2'57"69; 3. A. Malli, Kadett, 3'08"68; 4. D. Castella, BMW 325i, 2'15"25. **Gr. C (1):** 1. M. Steiner, Martini Mk77-BMW, 2'32"78. **Gr. E2 Jusqu'à 1150 cm³ (3):** 1. D. De Siebenthal, Arcobaleno, 2'41"40; 2. O. Waeber, FRM RMS, 2'43"42; 3. S. Gallay, Arcobaleno, 2'47"34. **Jusqu'à 1600 cm³ (2):** 1. Ch. Balmer, Caterham 57, 2'42"83. **Jusqu'à 2000 cm³ (7):** 1. J. Debrunner, Tatuus F-Renault, 2'33,94; 2. M. Rey, Martini Mk42-Alfa, 2'36,19; 3. Kistler, March 753, 2'53"50. **Formule 3 (3):** 1. H. Debrunner, Dallara 398-Opel, 2'52"32; 2. Ph. Schuler, Martini Mk58, 2'43"89. **Plus de 2000 cm³ (1):** 1. Dufaux, Reynard 91D-Judd, 2'29"74.

Championnat (9 courses sur 10): 1. Erb, 150 points; 2. Renevier, 140; 3. Maeder, 135; 4. Chariatte, 125; 5. J. Debrunner, 122,5; 6. Waeber, 119,5; 7. Zbinden, 97,5; 8. Chabod, 87,5; 9. Stéphanie Le Coultre, 86,5; 10. Laubscher, 85; etc.

Prochaine et dernière manche: le 26 septembre à Buochs.

Plaidoyer pour un groupe H

Les pilotes de voitures spéciales réagissent. Dans une lettre signée par 63 d'entre eux et envoyée à la Commission sportive nationale, ils exigent l'introduction d'un groupe H, à l'instar du gr. H allemand, pour toutes les voitures spéciales fermées, à l'exception des prototypes. Cela permettrait de fusionner le gr. IS (Interswiss) et le gr. E1 dès 2005.

Une unification des voitures spéciales aussi appréciées des

pratiquants que du grand public est incontournable. De plus en plus d'anciennes voitures du gr. IS vont faire l'objet d'une nouvelle classification pour motif d'âge (dès 2005, cela sera le cas des populaires Opel Kadett GT/E et VW Golf 1) ou pour des considérations techniques. Dans le cas des Kadett GT/E, leur classification est déjà très arbitraire.

Les auteurs de la motion souhaitent également que l'on

fasse une distinction entre les moteurs à deux ou à quatre soupapes par cylindre (à l'aide d'un handicap de poids) afin d'accroître l'égalité des chances et de réduire les coûts. Si la CSN accédait à cette demande, ceci aurait pour effet de revaloriser considérablement le Trophée des voitures spéciales et même, sans doute, de le rendre à nouveau digne d'avoir son propre championnat. *Peter Wyss*