

# Roues dans roues... jusqu'à quand?

**CS/SLALOMS** Si Martin Bürki et Fritz Erb ont réalisé un sans-faute à Palexpo, Philip Egli a conservé une chance, certes théorique, d'emporter la couronne 2014 grâce à son 5e scratch de la saison.

FREDERIC DUMOULIN

La 8e manche du championnat suisse des slaloms 2014 n'a pas causé de révolution de palais dans la hiérarchie. A deux étapes de l'épilogue, le titre semble en effet promis à Martin Bürki ou à Fritz Erb, le Bernois ayant les faveurs de la cote car il bénéficie d'un ascendant tant psychologique (il signe régulièrement les meilleurs chronos dans la division tourisme) qu'arithmétique (deux longueurs d'avance et, pour l'instant, 12 unités à biffer contre 15) sur le Schaffhousois.

Parmi les autres acteurs majeurs du championnat, Andreas Lanz et Patrick Flammer avaient débarqué à Palexpo en sachant qu'ils réaliseraient une mauvaise opération sur le plan comptable (trois pilotes inscrits en Interswiss ainsi qu'en E1 2001-3000). Ils pouvaient donc, sur le papier, se faire rejoindre, voire même doubler par Daniel Kammer (E1 1601-2000), Marc Buchser – même si celui-ci partageait leur peu enviable situation (deux participants en E1 0-1400) – ou encore Didier Planchamp (E2).

**LE K.-O. PARFAIT** Au terme de la première manche de course, Bürki avait déjà creusé un écart abyssal (13"13) sur son dauphin de classe et avait inversé la tendance face à Erb (2'06"20 vs 2'07"54). Quant à Niederer, il avait fauté à trois reprises (2'38"44). «Je pensais que je serais plus rapide, surtout après mon temps de ce matin, relevait Erb. Bien sûr, il est important de marquer 20 points mais j'avoue que je jette toujours un œil sur les performances de Bürki, qui, je dois le dire, est tout simplement parfait. Ce qu'il fait est d'autant plus impressionnant qu'il dispute aussi les côtes. Quant à moi, je suis totalement satisfait de ma mécanique que j'ai révisée durant l'hiver. C'est ma 8e sortie de l'année et je n'ai pas eu le moindre ennui jusqu'ici. Une grosse différence avec 2013 où j'avais connu des problèmes de radiateur à Chamblon et de soupape à Ambri.»

**ERB EN POLE A Genève** – où l'on disputait la première course dans le cadre d'une compétition officielle depuis 15 ans (victoire de Jean-Daniel Murisier sur une Martini F2 lors du Slalom de la Praille 1999) –, Bürki s'est d'abord classé 2e (2'07"07) du classement des voitures fermées lors des essais, concédant trois petits centièmes à Erb (2'07"04). Lequel affirmait au passage que, oui, 2014 serait bel et bien son dernier «tour de piste».

Etonnamment, le duo infernal ne jouissait pas d'une marge énorme par rapport à la concurrence. Le surprenant Peter Niederer, aux commandes de la Kadett qu'Erb avait pilotée lors de ses sept premières saisons en tant que «régional» (1981-1987), avait en effet claqué un étonnant 2'07"18, se profilant comme une menace potentielle sur la route du monument de Hallau.

## ENTHOUSIASME ET DÉSAPPECTION

**CS/SLALOMS** Par rapport à la mouture précédente, le parcours du Slalom de Genève 2014 faisait un large crochet par la halle 4 (le départ était donné dans la halle 5 et le parc concurrents se trouvait dans la halle 6). «Dans cette partie de Palexpo, il y a des boîtes de sol contenant des éléments électriques et sanitaires tous les 9 m, en longueur comme en largeur, expliquait Julien Monnay, vice-président du CO. Et il nous était interdit de rouler dessus. Ça a été un gros challenge de trouver un bon emplacement pour les portes!» Au final, le tracé a convaincu tout le monde. «Il est très exigeant mais j'ai pris beaucoup de plaisir. Et l'organisation était parfaite», confiait Martin Bürki. «J'ai trouvé que c'était pas mal bosselé sur le parking, mais, en revanche, j'ai adoré rouler en indoor. C'est un parcours très technique. Une vraie réussite!» lançait de son côté Philip Egli. «Au début, je me suis dit: mais qu'est-ce que c'est que ça? rigolait Fritz Erb. Mais après, je me suis bien amusé!» Face à ce concert de louanges, on ne peut que s'étonner de la très faible, trop faible participation (120 pilotes présents pour l'épreuve régionale du samedi, remportée par Julien Monnay himself, 60 le dimanche dont 51 classés) à ce 8e rendez-vous de la saison. «C'est inexplicable pour moi, poursuivait Bürki. Cette course a tout à fait le calibre pour le championnat suisse.» Parole de connaisseur à laquelle on ne peut que souscrire, en tirant un grand coup de chapeau à tout le staff du Slalom de Genève qu'on espère bien retrouver l'année prochaine. F.D.



Fritz Erb a assuré l'essentiel.



Martin Bürki, le plus rapide en tourisme.

Avec le vent dans le dos, Bürki pouvait lâcher les chevaux dans le 2e round. Ce qu'il fit avec un formidable panache, pulvérisant (le mot n'est pas trop fort) la concurrence en 2'04"90. Erb, lui, se contentait d'assurer (2'09"19), alors que Niederer se refaisait une santé (2'08"73) aux dépens de Ruedi Fuhrer et, surtout, de Daniel Kammer, seulement 4e de la classe E1 1601-2000.

Quant à Oski Kuhn, Anthony Picard, Jean-Luc Janz, Nicolas Bühler et Andreas Lanz, ils pouvaient se consoler avec la satisfaction du devoir accompli après avoir remporté respectivement les groupes N/IS-N, A/IS-A, GT et Interswiss. «J'étais venu avec comme objectif de gagner en assurant, relatait Picard, 16e du scratch. Mission accomplie. Heureusement que je me suis bien comporté lors de la première manche car je n'ai pas pu disputer la seconde en raison d'une fuite d'huile au niveau du roulement de différentiel.» Bühler de son côté a, comme les autres pilotes Porsche, eu maille à partir avec quelques passages très serrés (en recu-

lant, il «perdit» même sa marche arrière lors des essais). «Le rayon de braquage de ma 997 était trop large, alors j'ai dû changer ma façon d'aborder les épingles», expliquait-il.

**DUCOMMUN ACCABLÉ** Du côté des machines de compétition, Philip Egli a décroché le scratch de l'espoir. Mais le Zurichois n'a pas eu la vie facile, non pas forcément en raison des performances tout à fait honorables de Marcel Maurer (2e) ou de Joël Grand (3e) mais de la présence de Julien Ducommun. A domicile, le Genevois s'est montré le plus vélocé lors des qualifs (1'55"92 contre 1'56"85 à Egli) mais, hélas pour lui, il cassait le joint du récepteur de la butée d'embranchement lors du 3e galop d'essai. Ce qui le condamnait non pas à abandonner, mais à s'élaner au démarreur. «J'ai en tout cas perdu l'5 au départ», soulignait-il. Désireux de compenser ce handicap en piste, il se mettait en mode attaque maximale mais si son premier chrono était tout à fait encourageant (1'57"11), il n'avait pu éviter de toucher un cône en

deux occasions. Jouant le tout pour le tout, il manquait une porte lors du 2e acte et se voyait disqualifié. «Pas de regrets, souriait-il. Je viens de finir le montage de ce moteur que j'avais cassé à Romont. Les temps que j'ai signés montrent qu'il y a du potentiel. Pour moi la saison est finie. Je vais faire un peu de karting, j'en ai marre des cônes», rigolait-il. Conséquence de la sanction infligée à Ducommun, Joël Grand terminait 3e après un beau duel (0"35 de différence) avec Didier Planchamp. Le Sierrois pouvait se montrer très satisfait de ce nouveau podium, le 2e en trois semaines après son 3e rang de Massongex.

Quant à Philip Egli, vainqueur au scratch pour la 5e fois de l'exercice, il regrettaient seulement que sa meilleure course, la 2e, ait été assortie d'un tête-à-queue et de deux «strikes». Avec cinq longueurs de retard sur Erb et sept sur Bürki, il sait qu'il ne peut désormais compter que sur plusieurs coups de théâtre pour être titré. «J'ai une chance mais elle n'est que théorique», concluait-il.



Anthony Picard, le meilleur en N/IS-N.



Julien Ducommun avait signé la «pole».

**Prestation convaincante pour Philip Egli, vainqueur pour la 5e fois en 2014.**

Photos Hänggi

## RÉSULTATS

Slalom de Genève/Palexpo (2,6 km, 73 portes). Résultats complets sous [www.fcc.ch](http://www.fcc.ch)

Groupe SuperSérie (Lau départ des essais): 1. Kuhn, Honda Integra, 2'30"58. N/IS-N/RL, jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (3): 1. Zvahlen, Renault Clio Williams, 2'24"30; 2. Emmanuel, Peugeot 106 GTI, 2'29"52; 3. Surback, Renault Clio Williams, 2'32"73; plus de 2000 (3): 1. Picard, Mistu Lancer Evo X, 2'12"99; 2. Creteyng, Ford Sierra Cosworth, 2'27"65; 3. Werren, Mitsubishi Lancer Evo X, 2'29"85. A/IS-A/R2/R3, jusqu'à 1600 (3): 1. Maeder, Citroën Saxo, 2'14"88; 2. Bracelli, Peugeot 106 GTI, 2'23"89; 3. Crepin, Peugeot Fiesta R2, 2'34"86; 1601-2000 (1): 1. Janz, Renault Clio R3, 2'11"03. GT (1): 1. Bühler, Porsche 911 GT3 RS, 2'16"04. IS (3): 1. Lanz, Toyota Corolla, 2'09"58; 2. Bianchini, VW Golf, 2'09"94; 3. Meier, Honda Integra, 2'20"82. E1, jusqu'à 1400 (2): 1. Buchser, VW Polo, 2'13"34; 2. H. Wuthrich, Mini Cooper S, 2'19"18; 1400-1600 (9): 1. Ma.Bürki, 2'04"90; 2. U. Wuthrich, Mazda 323, 2'18"03; 3. Savoy, Peugeot 106 GTI, 2'19"54; 4. Mallard, Toyota Corolla, 2'20"14; 5. Mi. Bördi, Peugeot 106, 2'20"71; etc.; 1601-2000 (7): 1. Erb, 2'07"54; 2. Niederer, les deux sur Opel Kadett C GT/E, 2'08"73; 3. Fuhrer, Honda CRX Vtec, 2'08"89; 4. Kammer, Honda Civic, 2'11"22; etc.; 2001-3000 (3): 1. Flammer, Opel Astra OPC, 2'16"05; 2. Allaz, BMW E2, 2'21"70; 3. Roy, Renault, 2'43"43; plus de 3000 (4): 1. Böttinger, Porsche GT3 Cup, 2'12"72; 2. Mattioni, Mazda 323, 2'13"28; 3. Belner, BMW M3, 2'13"81; 4. Hulmann, Mazda 323, 2'18"32. Historiques (3): 1. L. Camadonna, BMW M3, 2'16"02; 2. Maulini, Merlyn F3, 2'20"58; 3. Troillet, Porsche 911 Carrera, 2'21"96. E2-SH (1): 1. Sergi, Citroën Saxo Pro-tot, 2'13"19. E2-SC (2): 1. Scolaro, Elia Avrio ST, 2'05"03; 2. Von Sieberthal, Jema, 2'07"23. E2-SS, jusqu'à 1400 (2): 1. Grand, Arcobaleno, 2'03"11; 2. Zimmermann, formule BMW 02, 2'07"62; plus de 1400 (4): 1. Egli, Dallara F394 Opel, 1'56"58; 2. Maurer, formule Renault Midland, 2'00"41; 3. Planchamp, Tatuus Renault, 2'03"46; 4. Ducommun, Ralt RT30, 2'17"11.

**Championnat**  
1. Bürki, 152; 2. Erb, 150; 3. Egli, 145; 4. Lanz, 100; 5. Flammer, 97; 6. Kammer, 94; 7. Buchser, 92; 8. Maurer, 85; 9. Planchamp, 86; 10. Böttinger, 81; etc. Prochaine épreuve: Slalom de Drogens/Cloître, le 28 septembre.