

Le jour du couronnement

CS/MONTAGNE Battu aux Paccots, Albin Mächler a décroché la consécration nationale en catégorie tourisme. Quant au scratch, il est revenu à Eric Berguerand.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

De ce 2e rendez-vous de l'année en terre fribourgeoise, on retiendra d'abord quelques performances chronométriques de premier ordre établies lors des trois montées d'essai du samedi. Sous un ciel clément et sur un tracé dont le revêtement avait été refait à neuf, Eric Berguerand s'était approché à 1"2 du record de Marcel Steiner (56"53 vs 55"31) alors que Ronnie Bratschi avait officiellement battu la référence de Hans Schori en El

Albin Mächler: un titre cent fois mérité.

Photos Kaufmann



Ronnie Bratschi, l'homme en forme de la fin de saison.



Régulier, Simon Hugentobler prend la 3e place du championnat.

(1'04"38 vs 1'04"59). Cette première prise de contact avait aussi fait quelques victimes de marque, notamment Alain Pfeiffer (boîte cassée et abandon alors qu'il était en pole de l'Interswiss en 1'08"94) et René Laubscher (embrayage hors service au terme de la 1re ascension).

Dans les autres groupes, tant Albin Mächler (SuperSérie, 1'12"25) que Joe Halter (N/IS-N, 1'17"06), Thomas Kessler (A/IS-A, 1'10"35) et Nicolas Bühler (GT, 1'10"25) avaient fait honneur à leur réputation. Parmi les autres têtes d'affiche, Gérard Nicolas (1'05"32) et Frédéric Neff (1'06"50) se classaient respectivement 2e et 3e en El alors que Simon Hugentobler (59"73) et Christian Balmer (1'02"21) complétaient le trio de tête.

TÔLE FROISSÉE Copieusement arrosé durant la nuit et une bonne partie du dimanche, le tronçon ultrarapide (241 km/h de vitesse de pointe pour Berguerand) reliant Châtel-St-Denis aux Paccots se révélait extrêmement piégeux lors des 4e et 5e manches d'essais et pendant la 1re montée de course. Maurice Girard, sorti après le camping, Alain Marmorat, René Ruch et Patrick Golliard (dont l'Alfa escalada le talus précédant l'arrivée sur une cinquantaine de mètres avant de s'immobiliser en dévers) en furent d'ailleurs quittes pour une belle frayeur. Pour sa dernière apparition – il avait couru la première fois en tant que licencié en 1979 –, le vétéran de Rue se devait pourtant de terminer en beauté. Malgré une BMW en bien mauvais état, il partit à trois reprises à l'assaut des 2580 m du parcours pour terminer 5e de la classe El 1601-2000.

BRATSCHI PUISSANCE 3 Sur le plan chronométrique, le scratch des voitures fermées est pour la 3e fois de rang tombé dans l'escarcelle de Ronnie Bratschi. 4e du classement général, le pilote de Seedorf – totalement à son aise sous la pluie – n'a toutefois pas pu rééditer son exploit de la veille, échouant finalement à 0"06 du record de groupe lors de son ultime passage (1'04"65). 2e El (5e scratch), Gérard Nicolas a régulièrement progressé (meilleur chrono en 1'06"35) mais il a dû s'avouer vaincu face à son jeune rival: «J'ai utilisé des gommes mixtes aujourd'hui alors qu'il aurait fallu mettre des pneus pluie comme l'a fait Ronnie. Je suis plutôt satisfait de ma performance. Il est évident que je n'ai pas abordé cette course comme je l'avais fait quand je jouais le titre l'an passé...» 3e El (6e scratch), Frédéric Neff est lui aussi monté régulièrement en puissance, au point de finir leader des deux roues motrices.

On notera par ailleurs les performances remarquables d'Olivier Frey, 11e scratch au volant de son incomparable Nissan Sunny GTI-R (El) et de Fabien Houllmann, 16e aux commandes de sa belle Peugeot 205 bleue (El). Nicolas Bühler, de son propre aveu «trop prudent» lors de la 1re manche, intègre lui aussi le top 20 (17e), tout comme le surprenant

Alexandre Genoud (El, 19e). Quant à Patrick Vallat (23e), il s'impose en IS au nez et à la barbe des frères Banz.

En groupe A, si le 1er rang de Thomas Kessler n'a pas fait un pli, la 2e place de Pierre Murisier est une nouvelle fois allée de pair avec un temps canon (1'15"68). Le succès de Joe Halter en N/IS-N relève en revanche de l'anecdote (deux concurrents inscrits!).

PRESSION D'abord dominé par Robert Wicki (20e), qui a su tirer parti au mieux du 4x4 de son Evo sur le mouillé, Albin Mächler a repris du poil de la bête lors de la 3e manche de course sans pouvoir toutefois inverser la tendance. Mais pour celui qui n'avait besoin que de 5 points pour s'imposer, cette 2e défaite de l'année en SuperSérie avait des allures de triomphe puisqu'elle lui valait d'être couronné en tourisme. «Cette course a été la plus dure à gérer de toute la saison. D'abord je me fixe toujours des objectifs chronométriques très élevés. Mais ici j'ai eu beaucoup de mal parce que je ne ressentais pas le revêtement. En fait, la voiture ne rendait rien lors des deux premières montées. Ensuite, bien entendu, il y avait la pression du championnat. Globalement, je reconnais que ma tâche n'a pas été trop compliquée. En partie à cause des nombreux accidents qui ont affecté mes rivaux.»

INTOUCHABLE Dans la division compétition, Eric Berguerand a dominé l'opposition de la tête et des épaules. Avec 5 succès en 8 courses, son 2e titre national ne faisait quasiment plus aucun doute. Aux Paccots, le Valaisan a d'ailleurs été le seul à signer des chronos encore meilleurs que ceux de Bratschi quand les conditions étaient les plus difficiles. De record, il ne pouvait cependant en être question le dimanche: «Impossible. Il y avait encore trop de passages qui n'étaient pas encore totalement secs», expliquait le pilote de Charat qui est néanmoins parvenu à passer sous la minute lors de sa dernière tentative (58"38). «Je n'ai rien cassé et je me suis bien amusé, poursuivait-il. Le bilan est donc positif, surtout quand on voit à quel point on a galéré en début d'année avec les réglages. En fait, on avait mis trop d'appui à l'arrière et ça déchargeait l'avant. Mais une fois qu'on a compris ce qui n'allait pas, la voiture a été parfaite.»

De son côté, Simon Hugentobler est parvenu à hisser sa Reynard 92D (ex-Chambérod, ex-Fabien Frantz) sur la 2e marche du podium pour la 2e fois du millésime, et ce malgré une touchette dans le dernier round. Il s'en est toutefois fallu de peu qu'il ne cède aux assauts de Christian Balmer qui ne lui a rendu que 1"16 à l'addition des deux meilleures manches.

A noter que trois autres Romands ont intégré le top 10 du jour, soit Valère Hulmann (8e/1er E2-SS 601-1150), Joël Grand (9e/2e E2-SS, 601-1150) et Mickaël Châtellet (10e/2e ES-SS 1601-2000).

Châtel-St-Denis - Les Paccots (2850 m). Temps total (meilleur chrono entre parenthèses). Résultats complets sous www.eurideslions.ch

Voitures de tourisme

Groupe SuperSérie, 1601-2000 (3 au dép. des essais) 1. Henggeler, Renault Clio, 2'49"57 (1'24"78); 2. Krähenbühl, Honda Integra, 2'51"24 (1'24"85); etc.; **2501-3000 (1)** 1. Hedinger, Peugeot 208 GTI, 2'49"24 (1'24"23); Compétition, plus de 3000 (2) 1. Steiner, Toyota Celica, 2'46"52 (1'22"46); etc.; **3001-**

3500 (1) 1. Wicki, Mitsubishi Lancer Evo, 2'30"60 (1'14"80); plus de 5000 (1) 1. Mächler, BMW 1M Coupé, 2'32"81 (1'14"54).

N/IS-N, 1601-2000 (1) 1. Pasche, Renault Clio, 2'46"53 (1'22"16); plus de 3000 (1) Halter, Mitsubishi Lancer Evo, 2'36"19 (1'17"99).

A/IS-A, 1401-1600 (3) 1. Murisier, Peugeot 106 GTi, 2'33"09 (1'15"68); 2. Maeder, Citroën Saxo, 2'39"46 (1'18"90); etc.; **1601-2000 (1)** 1. Postizzi, Renault Clio R3, 2'42"35 (1'20"10);

plus de 3000 (1) 1. Kessler, Mitsubishi Lancer Evo, 2'24"04 (1'12"01).

IS, 1401-1600 (4) 1. Lanz, Toyota Corolla, 2'40"28 (1'18"40); 2. Bianchini, VW Golf 1, 2'40"89 (1'19"21); etc.; **1601-2000 (1)** 1. Vallat, VW Golf, 2'31"27 (1'13"72); **2001-2500 (2)** 1. U. Banz, Opel Ascona, 2'31"36 (1'12"67); 2. A. Banz, Opel Kadett, 2'35"29 (1'13"57); **3001-3500 (1)** 1. Ducrey, Ford Sierra, 2'44"57 (1'20"22); plus de 4000 (2) 1. Comby, 2'45"10 (1'22"07); etc.

Porsche Cup (1) 1. Heger, Porsche 997 GT3, 2'39"20 (1'17"16).

GT (1) 1. Bühner, Porsche 911 GT3, 2'29"53 (1'14"56).

Historique, 1151-1400 (1) 1. Pauli, 2'48"56 (1'22"70); **1401-1600 (1)** 1. Richard, les deux sur Alpine Renault A110, 3'05"28 (1'30"07);

1601-2000 (1) 1. Fleury, Opel Kadett, 3'08"95 (1'32"16).

EL, 1150-1400 (1) 1. Raemy, Lada 2101, 3'07"80 (1'33"01); **1401-1600 (4)** 1. Jeanneret, VW Golf,

2'31"75 (1'13"99); 2. Savoy, Suzuki Swift, 2'32"55 (1'14"73); etc.

1601-2000 (19) 1. Houlmann, Peugeot 205, 2'29"25 (1'13"48); 2. Villos, Renault Clio RS, 2'30"66 (1'13"76); 3. Lopez, VW Golf, 2'32"56 (1'16"22); 4. R. Winiger, Honda Civic, 2'33"37 (1'15"64); 5. Girard, BMW 320,

2'34"82 (1'15"71); etc.; **2001-3000 (1)** 1. Tornare, BMW 325, 2'59"47 (1'28"27); **2501-3000 (3)** 1.

Favre, BMW E30, 2'31"14 (1'14"98); etc. **3001-3500 (11)** 1. Bratschi, Mitsubishi Evo 8, 2'12"35 (1'04"65);

2. Nicolas, Ford Escort Cosworth, 2'15"79 (1'06"35); 3. Wüthrich, VW Golf Turbo, 2'27"19 (1'11"74); 4. Genoud, BMW 320 WTCC, 2'29"92 (1'12"26); etc.

3501-4000 (8) 1. Neff, Porsche 996, 2'18"37 (1'08"05); 2. Marti, Mitsubishi Evo, 2'20"95 (1'08"05); 3. Millasson, Porsche GT3 Cup, 2'31"39 (1'13"49); etc.; plus de 4000 (2) 1. Frey, Nissan Sunny, 2'23"81 (1'10"74); etc.

Voitures de compétition

E2-SC, 601-1150 (1) 1. Savoy, JEMA 630 GT, 2'33"29 (1'15"62).

E2-SS, 601-1150 (3) 1. Hulmann, Speads, 2'21"79 (1'08"70); 2. Grand, Arcobaleno, 2'22"11 (1'09"43); 3. Dougoud, GDS Spyder, 2'24"76 (1'10"98).

1601-2000 (5) 1. Balmer, Tatuus, 2'09"17 (1'03"41); 2. Chatelet, Tatuus Renault, 2'22"64 (1'10"00); 3. Planchamp, Tatuus FR, 2'24"47 (1'10"19); etc.

Plus de 2000 (2) 1. Berguerand, Lola FA99, 2'01"46 (58"38); 2. Hugentobler, Reynard 92d, 2'08"01 (1'03"55).