

Ronnie Bratschi au bout du suspense

CS/SLALOMS Après que la neige eut joué avec les nerfs des organisateurs du Slalom d'Ambri, l'Uranais est devenu champion suisse de la discipline, au nez et à la barbe de Florian Revaz.

JÜRGE KAUFMANN/RA

La finale du championnat suisse des slaloms 2013 à Ambri restera longtemps dans les mémoires. L'arrivée soudaine de la neige dans la nuit du vendredi au samedi avait d'abord provoqué l'annulation des deux dernières courses de l'OPC Challenge. L'utilisation du sel étant prohibée sur un aérodrome, il avait notamment fallu recourir à la bonne vieille pelle pour dégager les quelque 20 cm d'or blanc qui s'étaient accumulés jusque vers 10 heures samedi matin (selon les habitants du coin, on n'en avait jamais vu autant dans la Léventine aussi tôt dans l'année). Le défi fut quasiment relevé mais, hélas, il ne restait plus suffisamment de temps pour qu'un programme, même réduit, puisse être mis sur pied.



Florian Revaz (à g.) et Ronnie Bratschi ont offert aux spectateurs une finale de championnat digne d'un film d'Alfred Hitchcock.

Photos Kaufmann



DÉSERTIONS Dès lors, les regards se tournaient vers les prévisions météo. De nouvelles chutes de neige ou la présence de glace auraient en effet signifié l'annulation de la dernière épreuve nationale de

la saison. Fort heureusement, les températures restèrent positives durant la nuit de samedi à dimanche. Plusieurs concurrents, estimant que les chances de courir étaient faibles, avaient cependant décidé de rentrer chez eux. Conséquence, plusieurs groupes se retrouvaient privés d'une bonne partie de leur substance. A l'heure du premier départ, les conditions étaient pourtant régulières malgré le froid.

EGLI EN ARBITRE Comme à Drogne, une bonne partie de l'intérêt des observateurs était focalisée sur le duel à distance entre Florian Revaz et Ronnie Bratschi, le Valaisan bénéficiant des faveurs du pronostic dans la course au titre. Dès le 2e essai, le leader du championnat connaissait pourtant des problèmes de boîte. Remorqué puis «dépanné» par Bratschi lui-

même (celui-ci lui prêta gracieusement du liquide hydraulique), il était à nouveau accablé dans le dernier tiers de la manche de course initiale. Cette fois, c'était un rac-

cord électrique qui avait fait des siennes, bloquant la transmission sur le 2e rapport. Là encore, les mécanos du citoyen de Dorénavant – qui avait dû se contenter d'un chrono de 1'59"80 – allaient parvenir à identifier et réparer la panne. Entre-temps, la situation s'était compliquée en raison des 1'54"47 réalisés par Philipp Egli. De son côté, Bratschi avait tenté de compenser le handicap lié à un moteur souffrant des basses températures en prenant davantage de risques qu'à l'accoutumée. Une attitude louable... qui ne porta pas ses fruits lors du run 1 à l'occasion duquel il fit connaissance avec un cône. Martin Bürki absent – censé s'aligner aux commandes de la Porsche de Paul Büetiger, le garagiste de Thoune avait préféré plier bagage à la veille des hostilités –, Bratschi put facilement corriger le tir lors de sa 2e tentative, décrochant la 1re place

dans la classe E1 des plus de 3 litres et la 2e parmi les voitures fermées, derrière Josef Koch.

saïres en course (2'26"87), creusant un gouffre par rapport à Fehr, le plus rapide des viennent-ensuite (2'29"68). Entré en contact avec un cône dans la 1re manche,

AU COUTEAU L'homme de Suisse centrale ayant fait ce qu'il fallait pour être sacré, la pression était désormais sur les épaules de Revaz qui, rappelons-le, n'avait encore jamais évolué sur l'aérodrome d'Ambri. Sachant que la moindre erreur lui serait fatale, le pilote de la Tatuus N°35 se montra un tantinet trop prudent (1'54"90), s'inclinant devant un Egli qui, lui, avait couru le couteau entre les dents (1'53"36).

Désormais à égalité de points, Bratschi et Revaz ne pouvaient être départagés que sur la base du nombre de concurrents battus dans leur classe de cylindrée respective. En prenant en compte ce critère, la couronne 2013 des slaloms revenait au propriétaire de la Mitsubishi N°654.

3e de la division tourisme derrière Koch et Bratschi, Danny Krieg avait lui aussi des raisons de sourire car sa performance lui permettait de décrocher le Trophée Interswiss devant Andreas Lanz. Ce dernier pouvait se consoler avec la 3e place de la hiérarchie nationale (derrière Bratschi et Revaz) et la victoire finale dans le Challenge ASS dont c'était la dernière édition.

CROUPES DE MARQUES Quant aux concurrents du Suzuki Grand Prix, ils ont eu le bonheur de pouvoir se mesurer entre eux le dimanche sur une piste froide et mouillée, certes, mais tout à fait praticable. Légèrement en dedans lors des essais – où il avait laissé la préséance à Sandro Fehr et Patrick Flammer –, Fabian Eggenberger a assommé d'entrée ses adver-

Flammer reprenait ses esprits dans le 2e passage (2'29"18), arrachant la 2e place à Fehr qui s'était montré pour l'occasion très agressif (2'28"16), voire trop (10" de pénalité). Une fois encore, Eggenberger était demeuré intouchable (2'27"28).

MAHLER CALE Du côté des Mini, la victoire est revenue à Thierry Kilchenmann qui conserve ainsi toutes ses chances de terminer 1er du Challenge puisque le règlement prévoit que l'on biffe trois résultats et pas seulement deux au terme du millésime. Grâce à un dosage parfait de la pression de ses pneus, le pilote de Spiegel (BE) virait en tête au terme de l'échauffement et ne lâchait rien lors des deux manches de course. Seul Roger Vögeli – qui, la veille, en décousait encore sur la Nordschleife – sembla temporairement en mesure de lui contester la victoire (0"09 d'écart dans le premier round). Il lui en restait cependant encore sous la pédale comme en témoignait son second chrono (2'21"31) devant lequel Vögeli demeura impuissant (2'22"59).

Le grand perdant de l'expédition tessinoise a pour nom Hannes Mahler. En délicatesse avec une poupe instable, le pilote de Seegen avait pris 6 secondes dans la vue lors des essais et pas moins de 8 en course. 8e, il compte désormais 15 unités de retard sur Kilchenmann avant les deux sprints de Dijon ce week-end.

Quant à Bernie Wyss, son facile succès dans la classe Racing devant Patrick Julmi lui permet de s'envoler au championnat (95 longueurs d'avance sur Ruedi Bleichenbacher).

RÉSULTATS

Aérodrome d'Ambri (3,56 km, 52 portes). Classement complet chez www.eglipebermoise.ch

Groupe Super Série, jusqu'à 2000 cm³ (3 au départ): 1. Lütiger, Honda Integra, 2'34"82; 2. Portmann, Renault Clio, 2'32"75; etc.; **Compétition (3):** 1. Mächler, BMW 1M Coupé, 2'08"02; 2. Wicki, Mitsubishi Evo VI, 2'11"13; etc.; **N/IS-M, jusqu'à 1600 (1):** 1. H. Mühle-mann, Peugeot 106 GTI, 2'23"65; plus de 1600 (3): 1. Halter, Mitsubishi Evo VII, 2'14"37; 2. Res Werren, Mitsubishi Evo X, 2'16"11; etc.; **A/IS-A, jusqu'à 2000 (2):** 1. Soldati, Renault Clio W., 2'25"54; etc.; **GT (1):** 1. Bühner, Porsche 996 GT3, 2'18"19.

IS, jusqu'à 1600 (7): 1. Lanz, Toyota Corolla, 2'10"90; 2. Schöpfer, Audi 50, 2'12"75; 3. Külling, Peugeot 106, 2'19"31; 4. Schneider, Citroën Saxo, 2'20"33; etc.; **jusqu'à 2000 (2):** 1. Krieg, Audi A4 STW, 2'05"47; etc.; plus de 2000 (5): 1. Koch, 2'04"62; 2. Eberle, 2'08"62; 3. A. Banz, tous sur Opel Kadett C, 2'11"26; etc.

E1, jusqu'à 1400 (1): 1. Dürig, Fiat Uno, 2'24"84; **jusqu'à 1600 (4):** 1. R. Mühle-mann, Citroën Saxo, 2'12"16; 2. Kup-ferschmied, Honda CRX, 2'26"38; etc.; **jusqu'à 2000 (13):** 1. Kammer, Honda Civic, 2'09"69; 2. Gerber, Opel Kadett E, 2'10"35; 3. Grimaldi, Honda Civic, 2'14"04; etc.; **jusqu'à 2500 (1):** 1. Stacchi, BMW E30, 2'17"96; **jusqu'à 3000 (3):** 1. Köchli, Honda Civic, 2'06"31; 2. Bürki, BMW E30, 2'10"49; etc.; **jusqu'à 3500 (4):** 1. Bratschi, Mit-

subishi Evo VIII, 2'05"08; 2. Hofmänner, Mitsubishi Evo X, 2'10"25; etc.; plus de 3500 (6): 1. Ruch, Ferrari 355 GT, 2'11"65; 2. Thöny, Porsche 997 GT3, 2'11"96; 3. Neuhauser, BMW 135i, 2'13"22; etc.; **E2-SH (1):** 1. Sergi, Citroën Saxo Proto, 2'11"34; **SC (1):** 1. Bentivoglio (Ita), Chia-veruto, 2'00"57; **SS, jusqu'à 1150 (1):** 1. Kowalski, PRM, 2'20"07; **jusqu'à 2000 (4):** 1. Egli, Dallara 394-Opel, 1'53"36; 2. Revaz, Tatuus-Honda FM, 1'54"90; 3. Maurer, 2'01"51; 4. Mauerhofer, les deux sur Tatuus F-Renault, 2'02"29.

Championnat (final)
1. Bratschi, 165 points; 2. Revaz, 165; 3. Lanz, 162; 4. Zvahlen, 160; 5. Laurent, 120; 6. Erb, 117; etc.

Challenge ASS (final)
1. Lanz, 79,5; 2. Bratschi, 73; 3. A. Banz, 63.

Renault Classic Cup (6): 1. Zürcher, 2'15"83; 2. Wolf, 2'19"38; 3. Müller, 2'20"58; etc.; **Championnat (final)**
1. Zürcher, 206; 2. Wolf, 153; 3. Krebs, 116.

Coupes de marques
Mini Challenge
Cooper S (2): 1. Kilchenmann, 2'21"31; 2. Vögeli, 2'22"10; 3. Kobelt, 2'23"08; 4. Wintsch, 2'23"11; 5. Stiffler, 2'23"54; 6. Trempp, 2'23"72; 7. Mark, 2'24"27; 8. Mahler, 2'24"44; 9. Fiorina, 2'24"54; 10. Stoffer, 2'24"97; etc.; **Racing (5):** 1. Wyss, 2'17"30; 2. Julmi, 2'19"24; 3. Meier, 2'23"65; etc.; **Championnat (12/14, 1 rés. biffé) Cooper S:** 1. Kilchenmann, 381; 2. Mahler, 366; 3. Kobelt, 319; 4. Vögeli, 278; 5. Stoffer et Wintsch, 252; etc.; **Racing:** 1. Wyss, 446; 2. Bleichenbacher, 351; 3. Mühletaler, 322; etc.

Suzuki Grand Prix (10)
1. Eggenberger, 2'26"87; 2. Flammer, 2'29"18; 3. Fehr, 2'29"68; etc.; **Championnat (12/14, 1 rés. biffé)**
1. Eggenberger, 226; 2. Team Flammer, 202; 3. Fehr, 196; 4. Saner, 112; 5. Zahnd, 110; etc.

OPC Challenge
(2 dernières manches annulées en raison des chutes de neige)
Championnat (final, 1 rés. biffé)
1. Bürki, 196; 2. Muzzarelli, 176; 3. Mattioli, 176; 4. Saucy, tous sur Opel Astra OPC, 174; etc.; **Team Cup**
1. Garage Guex, 188; 2. Automobiles Belle-Croix, 184; 3. Autocenter Flammer, 180; 4. Auto Germann, 168; 5. Auto Bett-schen, 158; etc.