

Faux départ en Argovie

COURSE DE CÔTE DE REITNAU Les F3000 au tapis, la voie était libre pour Florian Lachat, vainqueur surprise d'une course marquée par le gros accident d'Herbert Schmid.

PETER WYSS/RA

Quand trois petites formules 2-litres finissent en tête du classement scratch d'une course de côte, malgré la présence au départ de quatre F3000, c'est qu'il s'est forcément passé quelque chose d'inhabituel. L'histoire retiendra que la 1re manche du championnat suisse de la montagne 2009 a souri au surprenant Florian Lachat, victorieux d'une épreuve qui n'a pu aller à son terme en raison du gros accident dont a été victime Herbert Schmid.

LA TOUPIE DE DUFAUX Après avoir dominé les deux manches d'essais, Jean-Jacques Dufaux, le tenant du titre, ne voulait pas vendre la peau de l'ours: «Ne sous-estimez pas Florian Lachat. Ici, il n'est pas possible de transmettre en permanence la puissance d'une formule 3000 à la route.» De son côté, le jurassien se félicitait certes de son 2e temps, à seulement 18 centièmes de Dufaux, mais estimait que de couple de la F3000 compense largement l'avantage qu'octroie la légèreté de la Tatuus.

A Reitnau, la ligne de départ se trouve juste avant un virage à droite et c'est en négociant celui-ci que Dufaux se rendit coupable d'un tête-à-queue dès la 1re manche de course: «J'ai voulu envoyer trop vite, alors que les roues n'avaient pas encore suffisamment de grip», expliquait le garagiste de Rheinfelden, qui espérait bien se refaire dans les 2e et 3e montées.

KINDLER INCERTAIN Si Dufaux pouvait encore y croire, c'est parce que son grand rival Martin Kindler était, à ce moment-là, déjà hors-jeu. Lors de la 2e séance d'essais, un pignon de la boîte de vitesses de la Dallara N° 72 s'était rompu

dans le virage de l'arrivée. Et si, par chance, le carter de boîte n'avait pas cédé, Kindler ne se montrait pas certain du tout d'être présent à La Roche ce week-end. Dufaux ralenti, Kindler éliminé, Alain Beutler et Pius Tschümperlin pas particulièrement brillants, Florian Lachat faisait donc cavalier seul à l'issue du premier passage, avec près de trois secondes d'avance sur Thomas Amweg, lui aussi aux commandes d'une Tatuus-Renault. Lors de la 2e ascension, les deux hommes ne parvenaient pas à améliorer leur performance initiale. Dufaux, lui, restait loin de Lachat (52"36 contre 52"05): «Cette fois-ci, j'ai presque été trop prudent. Mais j'ai des réserves...» déclarait le tenant du titre.

L'ACCIDENT Le suspense était donc à son comble avant la 3e manche décisive. Mais celui-ci fit rapidement place à la consternation à l'annonce du terrible accident ayant impliqué Herbert Schmid. Dans la rapide portion centrale du tracé, le pilote de la Porsche N° 275 était sorti de la piste, laminant les glissières de sécurité, et avait ensuite percuté frontalement la cabane du club de tir. Heureusement, les pires craintes se révélèrent infondées, Schmid ne souffrant que de quelques contusions. Quant à la Porsche et à la cabane du club, elles ont été totalement ravagées par les flammes.

Avec un horaire totalement chamboulé, le jury décidait de suspendre la manifestation et Lachat se retrouvait pour la première fois dans la peau d'un vainqueur d'une course nationale. Pour sa part, avec un seul chrono à son actif, Dufaux n'apparaissait pas dans les tableaux. «Je suis beaucoup plus rapide qu'en 2008 parce que j'ai mûri et la voiture aussi», expliquait le promoteur du circuit de Vedlincourt.



A Reitnau, Florian Lachat (ci-dessus) a fêté sa 1re victoire en côte alors que Jean-Romain Creteigny (ci-contre) a dominé le groupe N/ISN avec un record à la clé.

Photos Menzicipics



DOUBLÉ LANCIA Du côté des voitures de tourisme, en revanche, on n'a pas enregistré la moindre surprise. En 56"08, Bruno Ianniello a même amélioré de six dixièmes son propre record du groupe El qui datait de 2006. A l'addition des deux manches, le Bâlois l'a emporté devant la Delta S4 Interwiss de son client Sacha Geninasca et la Mitsubishi de Hans Schori (El). Grâce aux deux points supplémen-

taires engrangés suite à son record, Ianniello caracole – déjà – seul en tête du classement. En El jusqu'à 3 litres, Frédéric Neff est parvenu quant à lui à distancer la 3e Lancia, celle de Christof Beck. 2e derrière Ianniello dans la classe El regroupant les véhicules jusqu'à 3500 cm³,

René Laubscher s'est de son côté montré plus rapide que Gérard Nicolas dont la Ford était dotée d'un nouveau moteur, et que le Vaudois a endommagée lors de la 3e manche.

ENGEL DE JUSTESSE 1er en A/ISA, Peter Engel a pu tout juste se faire créditer de 15 points (8 pilotes étaient inscrits) tandis que Jean-Romain Creteigny et Bernhard Hedinger, les plus rapides en N/ISN et en SuperSérie, n'ont reçu que la moitié des unités allouées, faute d'effectif suffisant. En Clio Classic, Michel Zemp s'est imposé dès sa 1re course de côte. Il a été imité par Frédéric Yerly, en Clio Cup. Hélas pour le Fribourgeois, l'épreuve argovienne ne comptait pas pour le classement de la série.

NASSIMBENI DEVANT Chez les Mini – présentes à deux occasions en côte cette année –, Fabio Nassimbeni l'a emporté grâce à une superbe montée en l'04"81. D'ordinaire imbattable dès l'arrivée des pourcentages, Hannes Mahler a dû s'avouer vaincu pour 0"44 alors que Ralph Burget concédait 0"6 au vainqueur du jour.

RÉSULTATS

Reitnau (1620 m)
Voitures de tourisme
Groupe SuperSérie, jusqu'à 3000 cm³
(5 classes): 1. Hedinger, Peugeot 206 RC, 2'16"17 (1'08"00); 2. Krauss, Honda Integra, 2'16"19 (1'08"09); 3. Kummer, Mini Cooper S, 2'16"58 (1'07"99); etc.: plus de 2000 (1): 1. Büetli, Porsche GT3, 2'06"54 (1'02"85).
N/ISN, jusqu'à 1600 (2): 1. Mühlmann, Citroën Saxo, 2'22"78 (1'10"94); etc.: plus de 1600 (2): 1. Creteigny, Ford Sierra Cosworth, 2'11"58 (1'05"59); etc. A/ISA, jusqu'à 1600 (6): 1. Schneider, 2'10"22 (1'04"86); 2. Babić, les deux sur Citroën Saxo, 2'10"26 (1'05"15); etc.: plus de 1600 (2): 1. Engel, VW Golf, 2'03"49 (1'04"65); etc. Renault Clio Classic Cup (14): 1. Zemp, 2'04"70 (1'02"34); 2. M. Wolf, 2'04"58 (1'02"39); 3. Zürcher, 2'05"58 (1'02"74); etc. Clio Cup (3): 1. Yerly, 2'08"94 (1'04"27); etc. Amweg, 2'11"56 (1'05"69); etc. IS, jusqu'à 1600 (8): 1. Rohr, Toyota Corolla, 2'01"02 (59"58); 2. Matthäler, VW Scirocco, 2'02"37 (1'00"86); 3. Schöpfer, Audi 50, 2'03"84 (1'02"29); etc.: jusqu'à 2000 (8): 1. Marty, 2'00"21 (59"47); 2. Ochsner, 2'00"53 (1'00"08); 3. Krieg, tous sur Opel Kadett C, 2'02"51 (1'01"02); etc.: jusqu'à 3000 (10): 1. Zwahten, 1'56"50 (58"18); 2. Koch, 1'57"27 (58"44); 3. A. Banz, tous sur Opel Kadett C, 2'00"03 (59"80); etc.: plus de 3000 (3):

1. Geninasca, Lancia Delta S4, 1'54"12 (56"70, 7e scratch); etc. El, jusqu'à 1400 (4): 1. Thoma, 2'12"10 (1'05"49); etc.: jusqu'à 1600 (3): 1. Bilger, VW Golf, 2'07"94 (1'03"54); etc.: jusqu'à 2000 (23): 1. Aeberhard, Opel Vectra, 1'59"30 (59"29); 2. Steck, BMW M3, 2'00"53 (59"95); 3. Papagna, Fiat X1/9, 2'01"87 (58"18); etc.: jusqu'à 2500 (5): 1. Häfele, Fiat Uno, 2'06"24 (1'02"46); etc.: jusqu'à 3000 (10): 1. Neff, BMW E30, 1'57"24 (58"50); 2. Beck, Lancia Delta S4, 1'59"59 (59"59); 3. Favre, BMW E30, 2'07"37 (1'03"53); etc.: jusqu'à 3500 (8): 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 1'52"70 (56"08, 6e scratch); 2. Laubscher, Mitsubishi Evo 8, 1'57"44 (59"59); etc.: jusqu'à 4000 (7): 1. H. Schori, Mitsubishi Evo RS, 1'55"78 (57"78, 9e scratch); 2. Aeberhard, Porsche GT3, 1'57"09 (58"52); 3. Ruch, Ferrari F355, 2'02"59 (59"42); etc.: plus de 4000 (1): 1. Tobler, Dodge Dart, 2'16"07 (1'08"07).

Voitures de course
GN, jusqu'à 2000 (1): 1. Grütter, PRC-Opel, 2'03"06 (1'01"20); plus de 2000 (2): 1. Rosaire, 1'57"82 (58"70); 2. Piloni, les deux sur Lucchini, 1'58"11 (58"63). CS (1): 1. Hunziker, Norma-Honda, 1'52"66 (56"16, 5e scratch).
E2, f. BMW (7): 1. Ackermann, 1'58"86

(59"23); 2. Aebischer, 1'59"34 (59"29); 3. Martin, 2'00"52 (59"76); etc.: FS (4): 1. Debrunner, Dallara-Opel, 1'50"98 (55"48, 3e scratch); 2. Gysin, Dallara-Fiat, 1'55"52 (57"52, 8e scratch); etc.: f. Renault (1): 1. Amweg, 1'49"67 (54"63, 2e scratch); jusqu'à 2000 (4): 1. Lachat, Tatuus-Honda, 1'43"72 (51"67, 1er scratch); 2. Eigenmann, Reynard-VW, 1'55"86 (57"56, 10e scratch); etc.: jusqu'à 3000 (4): 1. Beutler, Martini-BMW, 1'51"88 (55"53, 4e scratch); jusqu'à 3500 (1): 1. Schori, Renault Mégane Trophy, 2'03"66 (1'01"43); plus de 3500 (4): 1. Hodel, Chevy Monte Carlo, 2'06"51 (1'02"94); 2. Büchi, Chevy Camaro, 2'06"82 (1'02"69); etc.

Mini Challenge Switzerland, John Cooper Works (6): 1. Nassimbeni, 2'10"29 (1'04"81); 2. Mahler, 2'10"73 (1'05"18); 3. Burget, 2'10"90 (1'05"33); etc. Racing (2): 1. Frei, 2'09"49 (1'04"62); 2. Marti, 2'11"85 (1'05"93).

Championnat, tourisme: 1. Ianniello, 17 points; 2. Engel et Geninasca, 15; 4. Schneider, H. Schori et Zarahien, 14; etc. Voitures de course: 1. Lachat, 15; 2. Amweg, 14; 3. Debrunner, 13; 4. Beutler, 12; etc. Prochaines épreuves: La Roche-La Berra les 4 et 5 juillet (2 courses).