

# Philip Egli, roi de l'Oberland

**CS/SLALOMS** A Interlaken, le Zurichois a décroché son second succès au scratch après Ambri fin 2013. Mauvaise opération pour Martin Bürki.

JÜRIG KAUFMANN/RA

Malgré la modification du parcours – due à la présence sur le site de l'aérodrome d'une nouvelle voie ouverte à la circulation –, le Slalom d'Interlaken demeure encore et toujours l'une des épreuves les plus appréciées du calendrier en raison de ses portions à la fois rapides et exigeantes. Certains avaient toutefois préféré faire l'impasse sur la 3e manche du championnat en raison de l'augmentation des frais d'inscription.

Quant à ceux qui avaient fait le déplacement, ils ont eu affaire à une météo peu coopérative et, plus ennuyeux, aux caprices du chronométrage. Certains concurrents ont ainsi dû patienter plus que de raison pour se voir attribuer un temps.

On mentionnera également que spectateurs, commissaires de piste et participants ont été privés de programme en raison de la volonté des organisateurs de réduire les coûts.

**DUCOMMUN CRAQUE** Équipé de pneus slick passablement usés, Julien Ducommun s'était placé en pole position à l'issue des essais qu'il avait bouclés avec un léger avantage sur Philip Egli (coup de chance

pour lui, les précipitations avaient cessé à la mi-journée). Et même avec un revêtement mouillé lors de la première manche de course, le Genevois s'en était bien sorti, accusant un très léger déficit sur l'Allemanique (2'27"24 vs 2'27"52). C'était compter sans un contact avec un cône qui lui coûta finalement 10 secondes. Dans le second round, il voulut trop bien faire et manqua carrément une porte!

Pour Egli, débarrassé de son plus dangereux contradicteur, la voie d'un 2e succès au scratch après Ambri fin 2013 était grande ouverte. Il ne se priva pas pour autant de survoler la mêlée durant la course 2 (2'27"30). 2e, Marcel Maurer lui rendait de fait près de 6 secondes à l'addition finale!

**Philip Egli a su tirer parti des erreurs de Julie Ducommun.**

Photos Kaufmann



Fabio Gubitosi, leader de l'OPC Challenge.

## ERB PREND SA REVANCHE

Après sa démonstration de Frauenfeld, Martin Bürki était attendu gros comme une maison à Interlaken. Le régional de l'étape n'a, hélas pour lui, pas été en mesure de répondre aux attentes de ses fans, accablé par une série de pépins (botuie «éjectée» lors du 2e essai, durite de radiateur endommagée, fuite combinée d'eau et d'antigel puis tête-à-queue lors de la 1re course) qui l'ont contraint à jouer la sécurité dans la 2e manche de course en raison des risques de surchauffe du moteur.

Il s'inclinait ainsi non seulement face à Fritz Erb mais aussi à Daniel Kammer dans la classe 2-litres du groupe EL. Au terme des hostilités, le Bernois – qui a tout de même marqué

12 points – n'était pas tout à fait certain que son nouveau propulseur était sorti indemne de cette mésaventure. Pour éviter de prendre le moindre risque, il redescendra donc en 1600 à Saanen... Ce qui privera les spectateurs d'une magnifique confrontation.

Danny Krieg a en effet décidé d'inscrire son Audi A4 en EL et de quitter le gr. Inter-swiss où le nombre de participants est souvent trop faible. A Interlaken, le Schwytzois a pu, malgré la présence de seulement quatre contradicteurs, engranger 20 précieuses unités grâce à son 4e chrono au scratch (le meilleur parmi les voitures fermées devant René Marti et Fritz Erb).

Autre bénéficiaire de ce 3e rendez-vous du millésime 2014, Andreas Lanz a rem-

porté de façon souveraine la classe IS 1600.

En Renault Classic Cup, la hiérarchie des essais a été totalement chamboulée: dominatrice durant cette phase initiale, Thomas Zürcher a finalement été éjecté du podium final par Philipp Krebs, Denis Wolf et le rookie Ralf Henggeler. Accidenté à Frauenfeld (plusieurs côtes cassées), Marcel Wolf ne s'est pas présenté au départ.

**KOBELT TRIOMPHE** Du côté des Mini, la victoire est revenue, sous la pluie, à Edy Kobelt. Ce succès était d'autant plus impressionnant que le pilote st-gallois est sérieusement atteint dans sa santé. Superbe de maîtrise dans ces conditions difficiles, Kobelt a dominé Thierry Kilchenmann de 1"12: «Avec toute cette eau, je n'aurais pas dû monter des gommages aussi peu profilés. Mais je crois que, même sans cette erreur tactique, je n'aurais pas pu aller chercher Edy aujourd'hui», reconnaissait sportivement le leader du Challenge.

Jürg Jucker est, lui aussi, passé par tous les états d'âme. Après avoir percuté Yanik Stiffler qui s'était arrêté à un poste de commissaires de façon à

avoir répéter sa manche, il avait à son tour été éperonné par Wolfgang Dittl. Le coureur entre les dents, il s'était élancé pour une nouvelle tentative décrochant le 3e temps... avant que les officiels ne réalisent qu'il s'était rendu coupable de deux erreurs. Il héritait donc finalement de la 4e place. 3e sur la piste, Stiffler encaissait pour sa part 10 secondes de pénalité au terme du second passage, ce qui le «condamnait» au 9e rang final.

Dans la catégorie Racing, la présence surprenante – il avait annoncé qu'on ne le reverrait qu'à Varano – de Bernie Wyss (dont le mécanicien avait monté un nouveau train d'engrenage sur la boîte) n'a pas empêché Patrick Julmi et Oliver Meier de s'approprier l'or et l'argent du jour. Le pre-

mier nommé estimait qu'il aurait dû creuser un écart plus conséquent que les 2"3 qui le séparaient du chrono de Kobelt tandis que le second se montrait satisfait de sa prestation, surtout qu'il s'agissait de sa première course sous la pluie.

**LOGIQUE RESPECTÉE** Dans le challenge OPC, Fabio Nassimbeni a remplacé avantageusement Marcel Muzzarelli

au volant de l'Astra du Garage Metropol. 2e comme à Frauenfeld, le pensionnaire d'Opel Suisse Fabio Gubitosi n'a pu que constater les dégâts (+3"2). Au pied du podium complété par Etienne Beyeler (Garage Guex), Christian Richner (Auto Germann) a créé la sensation avec un 4e temps lors des qualifs comme en course.



Edy Kobelt s'est montré intouchable chez les Mini.

## RÉSULTATS

**Aérodrome d'Interlaken, 4.328 km (66 portes). Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (4 au départ):** 1. Muzzarelli, 2'49"75; 2. Lutiger, les deux sur Honda Integra, 3'01"64; etc.; plus de 2000 (2): 1. Eisenhart, Ford Escort Cosworth, 3'00"24; etc.; **SS-Compétition (3):** 1. Wicki, Mitsubishi Evo VI, 2'44"15; 2. Postizzi, Renault Mégane Turbo, 2'58"91; etc. **N/IS-N, jusqu'à 1600 (5):** 1. Hügli, Citroën Saxo, 2'58"46; 2. Langenegger, 2'59"80; 3. H. Mühlemann, les deux sur Peugeot 106 GTI, 3'05"66; etc.; plus de 1600 (1): Werron, Mitsubishi Evo X, 3'09"48. **A/IS-A, jusqu'à 2000 (4):** 1. Janz, Renault Clio R3, 2'45"55; 2. Aebi, Honda Civic, 3'05"05; etc.; plus de 2000 (1): Halter, Mitsubishi Evo VII, 2'50"00. **GT (1):** 1. Bühner, Porsche 996 GT3, 3'00"12. **IS, jusqu'à 1400 (3):** 1. Schöp-

fer, Audi 50, 2'55"34; 2. Mathys, Fiat Uno, 3'02"10; etc.; jusqu'à 1600 (10): 1. Lanz, Toyota Corolla, 2'47"32; 2. Jungi, Citroën Saxo, 2'51"69; 3. S. Burri, Peugeot 106, 2'51"99; 4. Oberhofer, 2'52"61; 5. Hüppi, plus de VW Golf, 2'58"10; etc.; jusqu'à 2000 (4): 1. Krieg, Audi A4 STW, 2'36"39; 2. Niederberger, Opel Kadett City, 2'50"74; etc.; jusqu'à 2500 (1): 1. Aeschlimann, Opel Kadett C, 2'54"16; plus de 2500 (1): 1. Cornby, Porsche 930, 2'57"03. **EL, jusqu'à 1400 (5):** 1. Rohr, Audi 50, 2'47"40; 2. Buchser, VW Polo, 2'54"81; 3. Dörig, Fiat Uno, 3'07"81; etc.; jusqu'à 1600 (3): 1. Wüthrich, Mazda 232, 2'52"08; 2. R. Mühlemann, Citroën Saxo, 2'52"71; etc.; 2000 (28): 1. Erb, Opel Kadett C, 2'40"40; 2. Kammer, Honda Civic, 2'41"63; 3. Bürki, VW Polo, 2'42"72; 4. Magnin, 2'43"49; 5. Barraud, 2'45"24;

6. Wachter, tous sur Renault Clio, 2'45"90; etc.; jusqu'à 2500 (4): 1. Flammer, Opel Astra OPC, 2'43"97; 2. Aeberhard, BMW M3, 2'57"71; etc.; jusqu'à 3000 (12): 1. Marti, Mitsubishi Evo VI, 2'39"24; 2. Jenni, Porsche 911 RSR, 2'47"05; 3. Tanner, Subaru Impreza, 2'48"10; 4. Büetiger, Porsche 996 GT3, 2'52"15; 5. Beiner, BMW M3, 2'52"58; etc.; H (2): 1. Pfefferlé, Porsche Carrera, 2'59"90; etc. **E2-SH (1):** 1. Sergi, Citroën Saxo Proto, 2'47"78; **E2-SC (1):** 1. Moret, Sabre G2, 2'53"76; **E2-SS, jusqu'à 2000 (5):** 1. Egli, Dallara 394-Opel, 2'27"24; 2. Maurer, Tatuus F-Renault, 2'33"05; 3. Planchamp, Tatuus-Renault, 2'35"07; 4. Ducommun, Ralt RT 30-VW, 2'37"52; etc.; jusqu'à 3000 (1): 1. Kindler, Dallara-Nissan, 2'38"36.

**Championnat (3/11):** 1. Erb, 55 points; 2. Bürki, 52; 3. Egli et Krieg, 50; 5. Lanz, 45; 6. Buchser, 40; etc.

### Coupe de marques

**Renault Classic Cup (6):** 1. Krebs, 2'47"19; 2. D. Wolf, 2'48"04; 3. Henggeler, 2'48"66; 4. Zürcher, 2'53"44; etc.

**Championnat 1. Zürcher, 75; 2. D. Wolf, 64; 3. Henggeler, 47; 4. M. Wolf, 46; etc.**

### Mini Challenge

**Cooper S (12):** 1. Kobelt, 2'54"98; 2. Kilchenmann, 2'56"10; 3. Tremp, 2'57"65; 4. Jucker, 2'57"84; 5. Leiber, 2'58"00; etc.

**Racing (6):** 1. Julmi, 2'50"75; 2. Meier, 2'51"92; 3. Wyss, 2'52"80; 4. Bleichenbacher, 3'00"88; etc. **Championnat, Cooper S:** 1. Kilchenmann, 116; 2.

Kobelt, 92; 3. Stofler, 88; 4. Tremp, 75; 5. Jani et Jucker, 69; etc. **Racing Class:** 1. Meier et Wyss, 76; 3. Mühlethaler, 55; etc.

**Opel OPC Challenge (27):** 1. Nassimbeni (Metropol Garage), Astra, 2'51"57; 2. Gubitosi (Opel Suisse), 2'54"77; 3. Beyeler (Garage Guex), 2'55"44; 4. Richner (Auto Germann), 2'57"62; 5. Saucy (Autos GT), 2'58"59; 6. Luigi (Garage Guex), 2'58"59; etc.

**Championnat:** 1. Gubitosi, 76; 2. Saucy, 56; 3. J. Fehr, 50; 4. Muzzarelli et Nassimbeni, 40; etc.

**Team Cup:** 1. Metropol Garage, 80; 2. GM Suisse, 76; 3. Auto Germann, 70; 4. Wilbachgarage, 59; 5. Autos GT, 56; etc. **Prochaine épreuve (slaloms+coupes de marque):** Slalom de Saanen, le 17 mai.