

Usual suspects

CS/SLALOMS A Saanen, Florian Revaz et Christoph Zwahlen ont profité de la mésaventure de Fritz Erb pour s'installer conjointement en tête du championnat.

PHILIPP WYSS/RA

ASaanen, Florian Revaz n'a pas fait dans le détail, cueillant sa 4^e victoire en autant de participations. Dans l'Oberland bernois, le Valaisan

a démontré toute l'étendue de son talent en repoussant les assauts de son «compatriote» Didier Planchamp de 2^e à 3^e dans la première manche (1'31"91 contre 1'34"25) et de... 4^e à 1^{er} dans la 2^e, alors que le citoyen de Vionnaz avait amélioré son

chrono initial (1'29"10 contre 1'33"23).

Malgré les efforts méritoires de Planchamp, force est de constater que Revaz évolue sur une autre planète en ce début de saison. On peut aussi regretter que le plateau E2 soit



Florian Revaz est décidément insatiable. Photos myphoto.ch

de plus en plus dégarni, ce qui, soit dit en passant, n'a pas d'influence sur le bilan chiffré du pilote de Dorénavant, les cinq premiers du scratch inscrivant la totalité des points mis en jeu, quel que soit le nombre de concurrents inscrits.

ZWAHLEN IMPRESSIONNE

Autre référence de la discipline, Christoph Zwahlen s'est fait une petite chaleur sur les bords de la Sarine, René Köchli étant venu le titiller lors des essais (0"97). Appliquant à merveille le principe qui veut que la meilleure défense c'est l'attaque, l'homme au cigare abordait les manches de course avec une nouvelle suspension, la première ayant lâché durant les qualifs. Et comme à son habitude, le champion en titre sortait la grosse artillerie dans le 2^e passage, son temps de 1'35"44 lui assurant la 3^e marche du podium final. «Tout a parfaitement marché, se réjouissait-il. Jamais je n'ai été aussi rapide

ici!»

Il fallait bien un exploit de Zwahlen pour empêcher le

surprenant Ronnie Bratschi de faire son entrée dans le top 3. Au volant de sa Mitsubishi, ce dernier a fait forte impression et n'a finalement concédé qu'une demi-seconde à Zwahlen, confirmant au passage que ses actions sont à la hausse. 2^e de sa classe à Frauenfeld, il sait qu'il ne pourra vraisemblablement pas jouer un rôle clé dans le déroulement du championnat. «Je ne m'en occupe pas trop pour l'instant. D'ici la fin de la saison, il peut arriver plein de choses... y compris à moi!»

ERB CRAQUE

Parfait exemple de la glorieuse incertitude du sport, la mésaventure de Fritz Erb a marqué un premier tournant dans cette saison 2013.

Après avoir touché un cône durant le premier acte, le vétéran de Hallau abordait le 2^e avec une certaine prudence. Au bout du compte, son chrono de 1'37"29 suffisait largement pour inscrire les 20 pts réservés aux vainqueurs de classe. Mais au terme des débats, le Schaffhousois ap-

prenait qu'il s'était à nouveau rendu coupable d'une «incivilité» sur le parcours, encaissant une pénalité de 10 secondes. Petite cause, grands effets. Cette mésaventure lui coûtait la tête du championnat, Revaz et Zwahlen se retrouvant seuls au sommet de la hiérarchie.

A relever que le 6^e de la hiérarchie nationale, Christoph Rohr, avait préféré rejoindre les spectateurs, estimant que son Audi 50 ne supporterait pas le tarmac bosselé de l'aérodrome de Saanen. Andreas Lanz, lui, s'en était allé chercher la gloire du côté de la Nordschleife à l'occasion des 24 Heures du Nürburgring.

Mentionnons enfin que Danny Krieg a remporté la manche du Trophée IS, non sans s'être fait quelques frayeurs. Incapable de prendre le départ de la 2^e manche en raison d'une direction cassée, il a dû attendre que son dauphin Philipp Niederberger en ait terminé, espérant que son chrono initial suffise à son bonheur. Pari gagné!

RÉSULTATS

Aérodrome de Saanen; 2,766 km, 46 portes; classements complets sous www.acs-bern.ch

Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm³ (2 conc. au départ): 1. Kuhn, Honda Integra, 1'56"22; etc.; plus de 3000 (1): 1. Hungerbühler, Opel Astra, 1'55"99; **Compétition (3)**: 1. Mächler, BMW 1M Coupé, 1'40"35; 2. Wicki, Mitsubishi Evo RS2, 1'42"20; etc. **N/IS-N, jusqu'à 1600 (4)**: 1. Laurent, Citroën Saxo, 1'49"04; 2. Langenegger, Peugeot 106, 1'49"84; etc.; plus de 3000 (3): 1. Häler, Mitsubishi Evo VII, 1'46"86; 2. Weren, Mitsubishi Evo X, 1'50"60; etc. **A/IS-A, jusqu'à 1600 (2)**: 1. Günthart, Citroën Saxo, 1'46"25; etc.; jusqu'à 2000 (2): 1. Barraud, Renault Clio, 1'42"83; etc. **GT (1)**: 1. Bühner, Porsche GT3, 1'45"40. **IS, jusqu'à 1600 (4)**: 1. Jungi, Citroën Saxo, 1'45"05; 2. Oulevay, VW Scirocco, 1'45"82; etc.; jusqu'à 2000 (5): 1. Krieg, 1'44"19; 2. Niederberger, 1'44"30; 3. Grünig, tous sur Opel Kadett, 1'46"17; etc.; jusqu'à 3000 (1): 1. Pillonel, BMW 325i, 1'52"95. **EI, jusqu'à 1600 (9)**: 1. Mühlmann, Citroën Saxo, 1'42"07; 2. Willener, VW Golf, 1'42"43; 3. Rochat, Citroën Saxo, 1'47"34; 4. Aliberti, VW Golf, 1'47"73; etc.; jusqu'à 2000 (24): 1. Wittwer, VW Golf, 1'39"26; 2. Führer, Honda

CRX, 1'40"38; 3. Grimaldi, 1'41"30; 4. Balmer, les deux sur Honda Civic, 1'42"21; 5. Kummer, Renault Clio, 1'44"37; etc.; jusqu'à 500 (5): 1. Zwahlen, Opel Kadett, 1'35"44; 2. Martinis, Opel Ascona B, 1'43"49; 3. Neuhauser, BMW M3, 1'43"90; etc.; jusqu'à 3000 (7): 1. Bürki, BMW 325is, 1'38"90; 2. Belon, BMW E36, 1'46"91; 3. Huwiler, BMW E30, 1'47"25; etc.; plus de 3000 (8): 1. Bratschi, Mitsubishi Evo VIII, 1'35"98; 2. Hängartner, Ford Escort Cosworth, 1'37"92; 3. Neff, Porsche GT3 Cup, 1'40"47; etc. **H (1)**: 1. Pfefferli, Porsche Carrera, 1'48"58. **E2-SH (1)**: 1. Sergi, Fiat 500, 1'42"24; **SC (2)**: 1. Dupuis, BRC, 1'43"69; etc.; **SS, jusqu'à 1150 (3)**: 1. Grand, Arcobaleno, 1'40"04; 2. Kowalski, PRM Fun Boost, 1'48"11; etc.; jusqu'à 1600 (1): 1. Rey, Martini-VW, 1'53"85; etc.; jusqu'à 2000 (2): 1. Revaz, Tatus-Honda, 1'29"10; 2. Planchamp, Tatus-Renault, 1'33"23. **Championnat**: 1. Revaz et Zwahlen, 80; 3. Bratschi, 75; 4. Erb, 62; 5. Krieg, 60; etc.

Prochaine épreuve: Slalom de Bure, les 1^{er} et 2^e juin.

Coupes de marques Mini Challenge Cooper S (20): 1. Mahler, 1'47"56; 2.

Kilchenmann, 1'48"63; 3. Kobelt, 1'48"77; 4. Stofer, 1'49"02; 5. Fasel, 1'49"17; etc.

Championnat: 1. Mahler, 120; 2. Kilchenmann, 108; 3. Kobelt, 84; 4. Stofer, 66; 5. Gion, 65; 6. Jucker, 64; etc. **Racing (5)**: 1. Wyss, 1'43"86; 2. Julmi, 1'47"12; 3. Mühlthaler, 1'49"77; etc. **Championnat**: 1. Wyss, 120; 2. Bleichenbacher, 101; 3. Della Sega et Mühlthaler, 90; etc.

Suzuki Grand Prix (14): 1. Flammer, 1'50"95; 2. Eggenberger, 1'51"96; 3. Fehr, 1'52"11; 4. Weber, 1'53"41; 5. Bleiker, 1'53"51; etc.

Championnat: 1. Eggenberger, 80; 2. Team Flammer, 76; 3. Fehr, 74; etc.

OPC Challenge (14)

1. Bürki, 1'47"36; 2. Mattioni, 1'48"63; 3. Baumann, 1'49"82; 4. Richard, 1'50"85; 5. Mettler, 1'51"20; 6. Omerovic, 1'51"97; 7. Saucy, tous sur Opel Astra OPC, 1'52"12; 8. Saurer, Opel Corsa OPC, 1'53"16; etc.

Championnat: 1. Bürki, 120; 2. Mattioni, 102; 3. Saucy, 100; 4. Saurer, 72; etc.

Team Cup (20): 1. Günziger, 1'50"24; 2. Genton, 1'51"13; 3. Zogg, 1'51"58; 4. Ullrich, 1'52"55; 5. Kovacevic, 1'52"61; etc.

Mahler, Wyss et Flammer souverains

TROPHÉES/MINI A Saanen, Hannes Mahler a poursuivi sur sa lancée victorieuse, glanant un 3^e succès de rang dans la catégorie Cooper S.

Lors des essais, le leader du championnat avait dû baisser pavillon devant le surprenant Jürg Jucker, le seul parmi les concurrents à passer à deux reprises sous les 1'49. Au petit jeu du chrono, Thierry Kilchenmann, 2^e du Challenge, avait éprouvé quelques difficultés (7e). «C'est la première fois que je cours ici, se défendait-il. Je dois encore trouver la bonne ligne...»

En course, tout rentrait

dans l'ordre, Mahler se propulsant au sommet de la hiérarchie grâce à un fulgurant 1'47"56. A peine entamée, la lutte pour la victoire était déjà décidée. En revanche, l'accession aux médailles d'argent et de bronze donnait lieu à une lutte féroce entre Raymond Stofer, Nicolas Fasel, Kilchenmann et Edy Kobelt. Au terme du 1^{er} passage, Stofer (1'49"02) et Fasel (1'49"50) semblaient tenir la corde, mais lors du second round, Kilchenmann se rappela au bon souvenir de ses petits camarades et parvint même à faire aussi bien (1'48"63) que Mahler – en

roue libre, il faut bien l'avouer. «A Saanen, il faut savoir reculer pour mieux sauter, estimait-il. Ce 2^e rang est tout à fait logique...»

Kobelt se hissait en 3^e position, concédant une poussière de centièmes (0"14) à Kilchenmann. «Dans la dernière chicane, j'ai passé le 1^{er} rapport au lieu du 3^e et ça m'a sans doute coûté du temps, expliquait l'ancien roi du Trophée Clio. Mais ça fait partie du sport automobile. Je suis très satisfait de ma performance!» Ejectés du podium, Stofer et Fasel signaient malgré tout leur meilleur résultat de la



Edy Kobelt: l'expérience a parlé.

saison alors que le poleman Jucker devait se contenter de la 6^e place.

En Racing, le cavalier seul de Bernie Wyss a été encore plus impressionnant, Patrick Julmi finissant à plus de trois secondes du citoyen de Fällanden.

SUZUKI GP La suprématie absolue de Fabian Eggenberger fait définitivement partie du passé. De fait, à Saanen, le champion en titre du Suzuki GP a une nouvelle fois subi la loi de Patrick Flammer, déjà souverain lors des essais avec une pole en 1'51"86.

La première manche de course donnait lieu à une surprise, Sandro Fehr signant la meilleur perf en 1'51"67... jusqu'à ce que les officiels lui

infligent une sanction de 10 secondes pour avoir manqué une porte. Le classement de cette première passe d'armes voyait donc Flammer s'installer en tête avec une marge de 1"3 sur Eggenberger.

Le champion 2012 faisait monter les enchères durant la 2^e manche (1'51"96) mais Flammer lui répondait du tac au tac (1'50"95). «Quand j'ai vu que Sandro avait été plus rapide que moi dans le passage initial, j'ai décidé d'attaquer à fond dans le second...» «Patrick était imprenable aujourd'hui», reconnaissait Eggenberger. Qui peut toutefois nourrir quelques espoirs de reprendre la main. A Varano, Flammer sera en effet absent lors des deux épreuves de sprint.

Quant à Sandro Fehr, sa 3^e

place – à seulement 15 centièmes d'Eggenberger – a de quoi le réjouir: «Si je pilote à nouveau comme lors de la première manche, tout devrait bien se passer lors des prochains meetings...»

OPC CHALLENGE A signaler encore que Martin Bürki a régné en maître sur le peloton de l'OPC Challenge. Le garagiste de Thoune est en effet le seul à être passé officiellement sous la barre des 1'48 alors que Marcel Muzzarelli, «cédé d'un temps de 1'47"50, s'est vu pénalisé pour avoir manqué la dernière porte. Un fait contesté avec véhémence par le principal intéressé. Privé de caméra vidéo, il n'a pas eu les moyens de faire la preuve de sa bonne foi. PHILIPP WYSS/RA