

# Quand Bürki fait mieux que... Bürki

**CS/SLALOMS** Si la victoire au scratch de Philip Egli à Saanen n'est pas une surprise, la domination de «l'autre» Thounois dans la division tourisme relève de la sensation.

PETER WYSS/RA

Mis sous pression par les couacs subis lors du Slalom d'Interlaken, les responsables de l'ACS Berne ont vécu un week-end tranquille à Saanen. Une météo radieuse, la discipline irréprochable des concurrents et l'attribution du chronométrage à l'entreprise de Pepe Hammerer – qui a fait ses preuves sur d'autres manifestations mises sur pied en Suisse – ont contribué à la réussite de l'événement.

**BONNE À PRENDRE** Un phénomène bien connu – l'état de la piste – a cependant incité nombre de pilotes à faire l'impasse sur la 4<sup>e</sup> manche du championnat suisse des slaloms 2014. On ne comptait ainsi que huit voitures de compétition au départ, dont celle du futur vainqueur Philip Egli.

Rendu prudent par les récits de ses collègues qui avaient eu maille à partir avec le revêtement bosselé au cours des années, le Zurichois avait choisi de jouer la sécurité en matière de garde au sol. Face à lui, en l'absence des Tatuus-

Renault, seul Didier Planchamp pouvait espérer décrocher le scratch. De fait, après les deux galops d'essai, l'Allemanique précédait le Bas-Vallaisien de 12 centièmes.

A l'issue de la première manche de course, l'avantage du premier nommé était passé à 1<sup>er</sup> 2 (1'32"06 vs 1'33"29). 3<sup>e</sup>, Marcel Maurer conservait un

petit espoir de brûler la politesse aux deux ténors (1'33"90). Le 2<sup>e</sup> round n'allait toutefois rien changer à la hiérarchie, tous les protagonistes élevant sensiblement leur niveau de jeu, notamment Egli qui signait le meilleur chrono du jour (1'30"99) devant Planchamp (1'31"89) et Maurer (1'32"38). «Cette victoire est bonne à prendre, confiait le héros du jour, mais je serais volontiers passé sous les 1'30 comme Revaz l'an dernier. Je trouve le tracé sympathique mais le tarmac est vraiment méchant pour la voiture. Depuis Ambri, je m'impose régulièrement sur les aérodromes. Je me réjouis néanmoins de revenir sur les places d'armes. A Romont, Chamblon et Bure, la concurrence sera à nouveau plus importante!»

**BRATSCHI RENONCE** Côté tourisme, l'impitoyable «Fluplatz» a fait une victime de marque dès les qualifs. Ronnie Bratschi a en effet dû renoncer à concourir en raison du bris de son spoiler avant. Sans appui, l'Uranais – qui a fait de la saison des côtes une priorité – ne pouvait espérer se montrer performant aux commandes de sa Mitsu Evo de 600 chevaux. La pole – tout comme la faveur des pronostics – dans la division des voitures fermées revenait donc à Fritz Erb.

Et pourtant le Schaffhousien, battu par Martin Bürki, a

dû s'avouer vaincu à l'addition finale. Ce qui ne constituait guère une surprise, sauf que ce Bürki-là ((que nous appelons «Bürki 2») était celui d'Amsoldingen et non celui de Uetendorf, figure incontournable de la scène nationale depuis des lustres («Bürki 1»). 3<sup>e</sup> lors des essais, «Bürki 2» maintenait son rang (1'37"39) lors du run initial derrière Danny Krieg (1'37) et Sandro Morros (1'36"23). Après la mi-temps, il se montrait 2<sup>o</sup> 24 plus rapide que lors de sa première tentative (1'35"15), un exploit avec lequel même Morros (1'35"54) et Krieg (1'35"94) ne pouvaient rivaliser. Même s'il était entré plusieurs fois dans le top 10 de la classe El jusqu'à 3 litres, le mécanicien de 28 ans n'avait jamais été à pareille fête. «C'était une mise en train pour la montagne. Jusque-là, je n'utilisais qu'un châssis de série mais à Saanen je pilotais une machine modifiée par KW. Les modifications aéro me permettent de poser au mieux les 323 chevaux du V6. Je suis aux anges! Ce succès me donne les larmes aux yeux!»

**ERB DOMINÉ PAR KRIEG** Et alors que Morros pouvait légitimement se montrer frustré par sa «défaite», Danny Krieg, lui, célébrait son succès dans la classe 2 litres d'ordinaire dominée par Erb. Ce dernier perdit toutes ses illusions au début de la 2<sup>e</sup> manche lorsque sa



Martin Bürki «numéro 2» a survolé l'opposition sur l'aérodrome de Saanen. Ph. Kaufmann



Didier Planchamp. Photo RA



Denis Genton. Photo RA

Kadett, d'habitude si stable, se mit à avoir la bougeotte. 3<sup>e</sup>, Daniel Kammer estimait pour sa part avoir fait le maximum.

Derrière au scratch à Frauenfeld, Bürki 1 a, malgré divers problèmes de moteur et d'embranchage, signé un 3<sup>e</sup> succès dans la classe 1600 qu'il avait réintégré pour l'occasion. Un joli come-back qui lui permet de rejoindre Egli, Erb et Krieg à égalité en tête du championnat.

Malgré une défaite inattendue face à Sylvain Charriatte en Interswiss, Andreas Lanz demeure pour sa part 5<sup>e</sup> du tableau d'honneur 2014.

Pilote le plus rapide dans la classe El jusqu'à 2,5 litres, Patrick Flammer a pourtant vu les 20 points lui passer sous le nez en raison de l'ascension imprévue de Bürki 2 (le règlement ne prend en compte que la classe 2000-3000). Il demeure toutefois un sérieux

candidate au podium final car Bürki 1 ne disputera plus que des épreuves en montagne. Signalons au passage que, pour Christoph Zwahlen, toujours sur béquilles, un retour prochain à la compétition n'est pas à l'ordre du jour.

Notons encore le succès de Robert Wicki en SuperSérie face à Fabio Nassimbeni qui ne maîtrise pas encore tous les paramètres de la BMW Série 1 ex-Albin Mächler.

## LOGIQUE RESPECTÉE CHEZ OPEL ET MINI

### COUPES DE MARQUE

Passage obligé pour les protagonistes des divers challenges monomarkes, l'étape de Saanen n'a pas donné lieu à la moindre révolution de palais. Du côté des Opel, Marcel Muzzarelli avait marqué son territoire

dès les essais avec un avantage d'environ 1"3 sur son poursuivant. Il allait maintenir une marge identique en course devant Denis Genton, le meilleur parmi les pilotes Corsa. Leader du classement individuel, Fabio Gubitosi encaissait là

une défaite surprenante. «J'aime bien ce slalom, notamment les passages serrés», expliquait le Vaudois qui avait dominé le peloton des Corsa à Romont et Bière en 2013. La mainmise de Muzzarelli permet au garage Metropoli d'afficher un bilan parfait dans la hiérarchie par équipes.

En Mini Challenge, Thierry Kilchenmann accusait un léger retard sur Edy Kobelt au terme de la première manche mais il a su redresser la barre, négociant au mieux les passages stratégiques lors du second run. En revanche, Kobelt s'est montré trop agressif dans l'enchaînement des portes 12 et 13, perdant ainsi toute chance de rééditer son succès d'Interlaken.

P.W./RA



Premier podium pour Heiko Leiber en Cooper S.

## RÉSULTATS

Aérodrome de Saanen, 2766 m (46 portes). Classements complets sous [www.acs-berne.ch](http://www.acs-berne.ch)  
**Groupe SuperSérie, 2000 cm<sup>3</sup> (3 au départ):** 1. Béring, 1'45"39; 2. Lutiger, les deux sur Honda Integra, 1'51"36; etc.; **SS Competition, jusqu'à 2000 (2):** 1. Da Silva, Toyota GT86, 1'49"27; etc.; **plus de 2000 (3):** 1. Wicki, Mitsubishi Evo VI, 1'39"46; 2. Nassimbeni, BMW 1M Coupé, 1'39"72; etc. **N/IS-N, jusqu'à 1600 (3):** 1. Newton, 1'51"50; 2. H. Mühlemann, les deux sur Peugeot 106 GTI, 1'52"63; etc.; **plus de 1600 (2):** 1. Piccard, Mitsubishi Evo X, 1'40"26; etc. **A/IS-A, jusqu'à 1600 (1):** 1. Bertholet, Citroën Saxo, 1'52"26; **plus de 1600 (1):** 1. Spring, BMW 318iS, 1'55"25. **GT (1):** 1. Bühner, Porsche GT3, 1'42"41. **IS, jusqu'à 1600 (7):** 1. S. Charriatte, VW Golf, 1'40"30; 2. Lanz, Toyota Corolla, 1'42"48; 3. Jungi, Citroën Saxo, 1'43"72; etc.; **plus de 2000 (2):** 1. Grünig, Opel Kadett C, 1'42"22; etc.; **plus de 2000 (1):** 1. Aeschlimann, Opel Kadett C, 1'41"77. **El, jusqu'à 1600 (12):** 1. Bürki, VW Polo, 1'36"82; 2. Willener, VW Golf, 1'41"22; 3. R. Mühlemann, Citroën Saxo, 1'42"30; 4. J.-F. Charriatte, Fiat X1/9, 1'42"79; etc.; **jusqu'à 2000 (20):** 1. Krieg, Audi A4 APR, 1'35"94; 2. Erb, Opel Kadett C, 1'36"13; 3. Kammer, Honda Civic, 1'37"04; 4. Niederer, Opel Kadett C, 1'37"30; 5. Santonastaso, BMW 320, 1'38"14; etc.; **jusqu'à 2500 (3):** 1. Flammer, Opel Astra OPC, 1'39"84; etc.; **jusqu'à 3000 (4):** 1. Bürki, BMW E33, 1'35"15; 2. Gerber, Opel Kadett E, 1'40"93; etc.; **plus de 3000 (10):** 1. Morros, Porsche GT3 Cup, 1'35"54; 2. Bein, BMW M3 GTR, 1'40"84; 3. Büetiger, Porsche GT3 Cup, 1'40"88; etc. **H, jusqu'à 3000 (2):** 1. Pfeifferli, Porsche Carrera, 1'46"50. **E2-SH (1):** 1. Sergi, Saxo Proto, 1'40"34. **E2-SC (1):** 1. Caldera-

ri, Radical SR3, 1'41"49. **E2-SS, jusqu'à 1150 (2):** 1. Robert, Arcobaleno, 1'43"72; etc.; **jusqu'à 1600 (1):** 1. Grand, Martini-VW, 1'45"59; **jusqu'à 2000 (4):** 1. Egli, Dallara F394-Opel, 1'30"99; 2. Planchamp, Tatuus-Renault, 1'31"89; 3. Maurer, 1'32"38; 4. Chatelet, les deux sur Tatuus F-Renault, 1'33"52. **Championnat (4/11):** 1. Bürki, Polo, 72 points; 2. Egli, Erb et Krieg, 70; 5. Lanz, 60; 6. Planchamp, 49; 7. Kammer, 48; 8. Flammer, 47; etc. **Prochaine épreuve:** Slalom de Romont, le 8 juin.

### Mini Challenge

**Cooper S (13):** 1. Kilchenmann, 1'47"02; 2. Kobelt, 1'48"04; 3. Leiber, 1'48"10; 4. Temp, 1'48"35; 5. Stofler, 1'48"46; etc. **Race Class (4):** 1. Wyss, 1'41"61; 2. Julmi, 1'42"38; 3. Meier, 1'43"99; etc. **Championnat, Challenge (prov.):** 1. Kilchenmann, 156; 2. Kobelt, 128; 3. Stofler, 114; 4. Temp, 104; 5. Leiber, 92; etc. **Race Class (4):** 1. Wyss, 148; 2. Meier, 144; 3. Mühlethaler, 110; etc. **Prochaine épreuve:** 2 Sprints à Varano (I), le 7 juin. **Opel OPC Challenge (31):** 1. Muzzarelli (Metropoli Garage), Asta, 1'47"08; 2. Genton (Guex), 1'48"32; 3. Gubitosi (GM Suisse), 1'49"69; 4. Döbeli, 1'49"96; 5. Zogg (les deux Auto Germann), tous sur Corsa, 1'50"13; etc. **Championnat, Challenge:** 1. Gubitosi, 112; 2. Muzzarelli, 80; 3. Saucy, 78; 3. J. Fehr, 74; 5. Zünd, 60; etc. **Team-Cup:** 1. Metropoli Garage, 120; 2. GM Suisse, 112; 3. Auto Germann, 104; 4. Wilbachgarage, 84; 5. Autos GT, 78; 6. Guex, 74 (2 rés.); etc. **Prochaine épreuve:** Slalom de Chamblon, le 22 juin.