

# LA BATAILLE DE CALVEN

Au terme d'une lutte sans merci, Philip Egli a devancé Jean-Marc Salomon sur la place d'armes de Chamblon, et Danny Krieg a failli perdre des points face à Martin Bürki.

**C**alven: le nom de la bataille qui oppo-  
sa les Suisses aux Souabes en 1499  
est aussi celui du portail de garde qui  
surplombe la ligne de départ du slalom de  
Chamblon. Est-ce là un signe que chaque  
année, la bataille y fera rage? Toujours est-  
il que la cuvée 2015 a encore une fois été  
le théâtre d'une bagarre somptueuse entre  
les favoris du championnat suisse.

Pour le plus grand bonheur des pilotes,  
la météo du dimanche 21 juin a été à l'in-  
verse de l'édition 2014: au lieu d'un soleil  
de plomb pendant l'essentiel de la journée  
suivi d'une averse, la pluie s'est invitée tôt  
le matin pour arroser la piste avant la pre-  
mière séance d'essais. Pas de quoi décou-  
rager les participants, qui ont choisi pour la  
plupart de rouler en pneus slicks malgré  
tout. Le reste de la journée a vu la tempéra-  
ture se maintenir aux alentours de 20-25°C  
sous un ciel nuageux, mais jamais menaçant.

## Chronos de fous

Dans de telles conditions, propices aux mo-  
teurs et aux pneus, les chronos ne pou-  
vaient que tomber. Inscrit en E1, Martin  
Bürki bouclait le meilleur temps provisoire  
des voitures fermées lors de la première  
manche course: «Comme toujours, j'ai voulu  
faire une première manche la plus propre  
possible, sans erreur ni pénalité. Les condi-  
tions sont bonnes, mais je dois faire atten-  
tion dans la portion du bas car la route est  
bosselée. Je dois garder la pédale à mi-gaz  
pour ne pas casser un cardan...»

Pendant ce temps, son concurrent  
direct Danny Krieg (Audi A4 STW) se faisait  
semer dans le groupe E1 1600-2000 cm<sup>3</sup>  
par l'étonnant Peter Niederer et son Opel  
Kadett. «J'ai encore un peu de réserve,  
tempérait le jeune pilote d'Altendorf. J'ai  
voulu assurer mon premier chrono. Avec  
des routes aussi étroites, je suis obligé  
d'être patient dans les virages car je ne  
peux pas remettre les gaz trop tôt. Mais  
pour la deuxième manche, ce sera maxi-  
mum attack!»

## Le retour de Krieg

La concurrence était prévenue: malgré un  
groupe particulièrement disputé (24 pilotes  
classés), Danny Krieg résistait à la pression  
lors de la deuxième manche et explosait le  
chronomètre avec un temps de 3'12"671!  
Moins en confiance, Peter Niederer n'amé-  
liorait pas ses chronos et subissait en outre  
une pénalité de 10 secondes pour avoir tou-  
ché un cône. En embuscade, Daniel Kam-  
mer (Honda Civic) terminait à une belle troi-  
sième place, de quoi faire le bonheur de sa  
fille lors de la lecture de la feuille des  
temps.

De son côté, Martin Bürki faisait lui  
aussi voler en éclats les aiguilles du chrono  
en 3'13"163, une performance remarquable  
qui fait de lui le deuxième meilleur «perfor-  
mer» des voitures fermées. Son homo-  
nyme Martin Bürki «II» n'a pas été en reste  
en remportant la classe E1 jusqu'à  
3000 cm<sup>3</sup>, tandis que Martin Betschen a  
devancé l'armée des BMW E30 et E36 au  
volant de son Opel Kadett 2,4 l en E1 2000-  
2500 cm<sup>3</sup>.

Quant aux autres classes, la plupart  
ont été remportées par des pilotes ro-  
mands. Auteur d'une erreur en première  
manche course, Albin Mächler (BMW M4)  
s'est fait supplanter par la Caterham Seven



Pour gagner, Philip Egli n'a pas fait de finesses!  
© DR



Mené en manche 1, Danny Krieg a eu chaud.



Fidèle à lui-même, «MB» a remporté sa classe.



En IS, Sylvain Chariatte a devancé Andreas Lanz.



Philippe Golay a mis fin à la série d'Albin Mächler.



Dans le coup, Jean-Marc Salomon a terminé 2e.

CSR200 de Philippe Golay en SuperSerie  
Compétition, pendant qu'Anthony Picard  
prenait le meilleur sur Joe Halter en groupe  
N (Mitsubishi Lancer Evolution X). En Inter-  
Swiss 1401 à 1600 cm<sup>3</sup>, Sylvain Chariatte  
et sa VW Golf sont parvenus à devancer  
l'expérimenté Andreas Lanz (Toyota Corol-  
la AE86) pour 5 dixièmes (3'20"451 contre  
3'20"959). Notons en outre la victoire de  
Julien Camandona en catégorie Historique  
(BMW M3, 3'30"58).

## Egli vs Salomon

Comme en 2014, le clou du spectacle sur  
la colline de Chamblon a été le duel entre  
Philip Egli et Jean-Marc Salomon. Auteur

d'un tête-à-queue l'an dernier en deuxième  
manche, le Jurassien a préféré rouler pru-  
dement lors de sa première tentative en  
2'57"592. Plus rapide, Philip Egli bouclait le  
parcours en 2'55"948: «C'était une bonne  
manche, se réjouissait le Zurichois. La vo-  
ture a du grip. Par rapport à la Formule  
Master de Jean-Marc, l'avantage de ma F3  
est qu'elle peut braquer court avec un maxi-  
mum d'adhérence.»

Toujours prêt à abattre sa dernière  
carte à la fin de l'épreuve, Jean-Marc  
Salomon avait décidé de tenter le tout pour  
le tout en manche 2. Mais Philip Egli en a  
fait autant! Partis le couteau entre les  
dents, les deux compères pulvérisaient

Résultats	
<b>33e Slalom Automobile de Chamblon, championnat suisse des slaloms; 2 manches d'essai, 2 manches course; longueur du parcours 4,3 km, 66 portes.</b>	
<b>SuperSerie, 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Michael Bering (Honda Integra Type R), 3'31"839; 2. Jakob Morgeneegg (Subaru BRZ), 3'32"393; 3. Oski Kuhn (Honda Integra Type R), 3'49"016.	
<b>SuperSerie, plus de 3000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Peter Eisenbart (Ford Escort RS Cosworth), 3'39"705.	
<b>SuperSerie Compétition, plus de 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Philippe Golay (Caterham Seven CSR200), 3'18"196; 2. Albin Mächler (BMW M4 Coupé), 3'21"777; 3. Robert Ziegler (Porsche 911 GT3), 3'39"124.	
<b>N/ISN, jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Hanspeter Thöni (Peugeot 106), 3'38"308; 2. Henri Schmidt (Peugeot 106 GTI), 3'38"308; 3. Yann Rohrbach (Peugeot 106 GTI), 3'50"849; etc.	
<b>N/ISN, de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Anael Frossard (Renault Clio), 3'34"202.	
<b>ISN, plus de 3000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Anthony Picard (Mitsubishi Lancer Evolution X), 3'20"422; 2. Joe Halter (Mitsubishi Lancer Evolution VII), 3'27"405; 3. René Schmidrig (Mitsubishi Lancer Evolution X), 3'35"805.	
<b>A/ISA, jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Warren Newton (Peugeot 106 S16), 3'36"593; 2. Francesco Viesti (Citroën Saxo), 3'39"743; 3. Alain Jaquemet (Renault Clio), 3'41"827; etc.	
<b>InterSwiss, jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Stephan Moser (Toyota Yaris), 3'34"593; 2. Sylvain Faure (Peugeot 106), 3'47"446.	
<b>InterSwiss, de 1401 à 1600 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Sylvain Chariatte (VW Golf), 3'20"461; 2. Andreas Lanz (Toyota Corolla AE86), 3'20"959; 3. Rolf Jungi (Citroën Saxo), 3'27"921; etc.	
<b>InterSwiss, de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Jürg Ochsner (Opel Kadett), 3'18"939; 2. Sven Sattler (Renault Clio), 3'31"143; 3. Thomas Ruesch (Renault Clio Cup), 3'39"525.	
<b>InterSwiss, plus de 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Christophe Martinis (Opel Ascona B), 3'24"693; 2. Michael Zbinden (Opel Kadett C), 3'25"639; 3. Jean-Luc Deriaz (BMW 318i), 3'40"937.	
<b>E1, jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Beat Röhli (Audi 50), 3'45"749.	
<b>E1, de 1401 à 1600 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Martin Bürki (MB Polo), 3'13"163; 2. David Rochat (Citroën Saxo), 3'27"839; 3. Urs Wüthrich (Mazda 323), 3'30"944; etc.	
<b>E1, de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Danny Krieg (Audi A4 STW), 3'12"671; 2. Peter Niederer (Opel Kadett C), 3'16"065; 3. Daniel Kammer (Honda Civic), 3'17"472; 4. Daniel Wittwer (VW Golf), 3'17"854; 5. Manuel Santoanastasio (BMW 320), 3'18"967; 6. Nicola Roberto (Peugeot 205), 3'19"642; etc.	
<b>E1, de 2001 à 2500 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Martin Betschen (Opel Kadett C), 3'20"267; 2. Thomas Huviler (BMW E30), 3'35"261; 3. Kevin Metroz (BMW E30), 3'37"798; etc.	
<b>E1, de 2501 à 3000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Martin Bürki II (BMW E33), 3'17"495; 2. Lionel Bellon (BMW E36 GTR), 3'29"311; 3. Virginie Corboz (Toyota Yaris), 3'46"946.	
<b>E1, plus de 3000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Paul Bütiger (Porsche 911 GT3 Cup), 3'24"493; 2. Sébastien Mattioni (Mazda 323), 3'25"364; 3. Fabrice Winiger (Seat Supercopa), 3'25"772; etc.	
<b>E2 SC, jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Antonino Scolari, 3'12"091.	
<b>E2 SS, jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Marc Zimmermann (FB-02), 3'11"840; 2. Christian Robert (Arcobaleno), 3'16"786; 3. Pierre Métroz (Arcobaleno), 3'25"269.	
<b>E2 SS, de 1401 à 2000 cm<sup>3</sup>:</b> 1. Philip Egli (Dallara F394 Opel), 2'53"556; 2. Jean-Marc Salomon (Tatuus Master), 2'54"319; 3. Marcel Maurer (Formule Renault Midland), 2'59"484; etc.	

chacun leur chrono: 2'54"319 pour Salomon, 2'53"556 pour Egli. Comment ce dernier est-il parvenu à rouler aussi vite? «Pour être honnête, je ne sais pas vraiment. J'ai simplement attaqué comme un fou du début à la fin. C'était loin d'être aussi propre que la première manche... Mais ça a payé!»

Avec 20 points pour Bürki, Krieg et Egli, le championnat semble avoir choisi ses trois favoris. Pourront-ils confirmer la tendance sur la place d'armes de Bière? Rendez-vous le week-end du 27-28 juin!

Gilles Rossel

gilles.rossel@revueautomobile.ch