

# DANSE SUR LE CHAMP DES DAMES

Le 16e Slalom de Frauenfeld a inauguré la saison en donnant le ton: Philip Egli triomphe, Martin Bürki empoche 20 points et Danny Krieg s'impose comme l'homme à battre en E1.

Pour le premier slalom de l'année, les maîtres du genre se sont donné rendez-vous dans un cadre inhabituellement bucolique. Au milieu de l'herbe verte et des pissenlits, le parcours tracé sur le terrain de la caserne de Frauenfeld avait presque des airs de gentille balade dominicale... jusqu'à l'arrivée de bolides hurlants emmenés par des pilotes bien décidés à en découdre pour marquer leurs premiers points.

## Attaque d'emblée

Dès le matin en effet, la plupart des témoins signaient des chronos très rapides. Au point qu'à l'issue de la première manche de la course, en début d'après-midi, les performances affichées sur la feuille des temps étaient souvent en retrait, y compris pour les trois favoris. En E1, Danny Krieg (Audi A4 STW) bouclait le parcours de 3,2 km en 2'14, soit près d'une seconde de plus que lors de sa deuxième manche d'essais. Idem pour Martin Bürki, inscrit en InterSwiss au volant de sa VW Polo: «Il fait plus chaud l'après-midi, mais ce sont surtout les nombreux dépôts de gomme laissés pendant la matinée qui dégradent l'adhérence», expliquait le champion sortant. Même son de cloche chez Philip Egli (Dallara F394), pourtant le plus rapide (2'07): «Ma voiture glissait beaucoup plus que ce matin. J'ai préféré être prudent pour la première manche. Mais pour la deuxième, je vais tout donner!» Dont acte: le Zurichois mettait tout le monde d'accord en 2'05'88, un chrono certes encore améliorable selon l'intéressé – «J'ai fait 2 petites erreurs», avouait-il – mais inscrit noir sur blanc et sans pénalité. Une performance d'autant plus remarquable que sa Dallara F3 n'est plus de la toute dernière fraîcheur après plus d'une quinzaine d'années de bons et loyaux services aux mains de Jo Zeller tout d'abord, puis d'Alain Charriatte. «C'est toujours une bonne voiture, idéale pour le slalom et de niveau équivalent à celui des formules Renault, expliquait Philip Egli. Ceci dit, les Tatuus Master sont beaucoup plus menaçantes.»

## Dans le rythme

Au scratch, seul Marcel Maurer (formule Renault 2.0) parvenait également



à passer sous la barre des 2'10 (2'09'14). A partir de la troisième place de la classe E2, décrochée par Leander Baumann au cours de la première manche de la course (formule Renault 2.0, 2'14'83), les temps étaient même plus lents que ceux de Danny Krieg et Martin Bürki! Ce dernier, auteur d'un excellent 2'13'51, ne pouvait toutefois contenir les quatre roues motrices de l'Audi A4, 3e au scratch (2'12'10) et vainqueur incontesté du groupe E1.

«Je suis tout de même satisfait, souriait Martin Bürki. Je viens de signer le record des tractions avant... Pas mal, non? Après tout, j'ai deux roues motrices en moins...» D'humeur taquine, «MB» a choisi de rester en InterSwiss à Interlaken le week-end prochain, ce qui handicapera encore une fois sa monture d'une centaine de kilos. Il reprendra néanmoins la route du groupe E1 à partir de Saanen («où la concurrence sera encore plus rude») et peut d'ores et déjà compter sur 20 points au championnat après avoir remporté sa classe. Avec Danny Krieg et Philip Egli à la même enseigne, le combat entre le trio promet!

Comme à la parade: Philip Egli a trouvé le rythme parfait pour se jouer des pièges de Frauenfeld.

© Rudolf Menzi

Chez les voitures fermées, Danny Krieg (en haut, à gauche) était le plus vélocé devant Martin Bürki (à droite). Les BMW (Rebord, Mächler) étaient à la fête.

Du côté des voitures les plus proches de la série, le constat est simple: au volant de sa BMW M4, Albin Mächler a dominé non seulement la SuperSérie, mais également l'ensemble des voitures fermées en dehors des groupes E1 et InterSwiss. Avec un chrono de

2'19'65 en seconde manche de la course (après une pénalité de 30 secondes lors de sa première tentative), le pilote de Wangen n'a laissé aucune chance à la concurrence, y compris à Dani Buser et sa Subaru STI Groupe A (2'23'79). Le groupe N a été remporté par Michael Widmer et sa Mitsubishi Evo X (2'20'72), sans concurrence après l'abandon d'Anthony Picard – qui avait pourtant signé deux manches d'essais plus rapides.

Conséquence, le plus rapide des Romands est Aristide Rebord, passé en E1 (catégorie plus de 3000 cm<sup>3</sup>) au volant d'une BMW M3 GT4 après de nombreuses années en amateur avec une BMW Z3. «J'en avais marre de la triche. Presque plus personne ne respecte le règlement en LOC4. Cela dit, j'avais aussi envie de rouler avec une vraie voiture de course», explique-t-il. 39e au scratch

## L'héritier de Fritz Erb

Après 24 ans au volant de sa fidèle Opel Kadett et 10 titres de champion suisse des slaloms, Fritz Erb a décidé de passer la main et de vendre sa voiture. Son successeur, René Aeberhardt, était agréablement surpris de son 7e chrono en E1 1601-2000 cm<sup>3</sup>: «Je ne pensais pas être aussi bien classé! Fritz a réalisé un excellent travail de réglage. Mais il faut se méfier, car elle prend du roulis...»

«Je suis mécanicien, pas ingénieur, relevait Fritz Erb. Pour faire évoluer la voiture, j'ai toujours procédé par tâtonnements.» Le secret du lion de Hallau pour vaincre à Frauenfeld? Les trains roulants, affûtés à l'extrême pour garantir un bon équilibre à la fois dans les portions rapides et les sections serrées, dont trois à négocier en première. «A l'ancienne, avec une boîte en H et un double débrayage!»

et 7e de sa classe (2'21'72), Aristide Rebord s'en est bien sorti, même si sa voiture manque de maniabilité dans les portions étroites: «Avec 200 kg de moins, ça irait mieux. Mais je me suis bien amusé tout de même!»

## OPC Challenge

Cette année, l'OPC Challenge avait lieu le samedi en même temps que les pilotes locaux. Nouveauté de taille, l'Opel Adam S (150 ch) renvoyait les plus puissantes Astra et Corsa OPC au garage. Cela n'a pas empêché les favoris de l'an dernier de remettre le couvert: Fabio Nassimbeni (2'37'78) et Marcel Muzzarelli (2'39'95) ont signé un doublé pour le compte du Metropol Garage devant Christian Zimmermann (Flammer Speed Team, 2'38'51).

Gilles Rossel

gilles.rossel@revueautomobile.ch

