



1

Florian Lachat le revenant

CHÂTEL-ST-DENIS - LES PACCOTS Au terme d'un week-end qui fleurait bon la fin de saison, le Jurassien a su conjurer le mauvais sort et décrocher sa première couronne nationale.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Si la 29^e édition de l'épreuve en côte Châtel-St-Denis - Les Paccots ne laissera pas un souvenir impérissable, météorologiquement parlant, aux rares spectateurs présents le week-end dernier sur les 2580 mètres séparant les deux localités fribourgeoises, elle restera en revanche gravée dans la mémoire de Florian Lachat.

Après un championnat et une dernière épreuve à rebondissements, le citoyen de Porrentruy a en effet pu fêter un

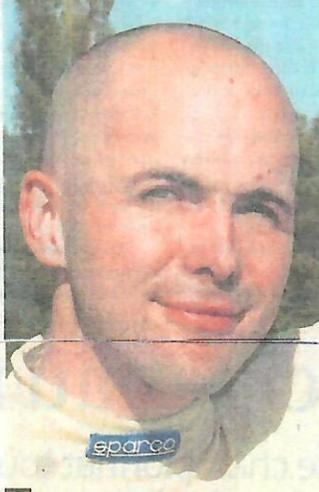
titre national sur lequel il avait quasiment tiré un trait après les essais.

ÉMOTIONS Particularité du règlement du 9^e et dernier rendez-vous du championnat suisse de la montagne 2009, les 5 manches d'essais (finalement ramenées à 4) réparties sur le samedi et le dimanche.

Au terme de celles-ci, dans la division des voitures de compétition, c'est fort logiquement que Jean-Jacques Dufaux avait tiré son épingle du jeu en l'02'65, suivi de Martin Kindler

(l'03'88) et Christian Balmer (l'05'28). Sur un parcours qu'il ne connaissait pas, Florian Lachat s'en était bien tiré sous la pluie le samedi (l'23'47) avant de sortir, dimanche matin, dans la 4^e ascension, environ 800 mètres après le départ. Tout semblait dès lors perdu pour le Jurassien tant sa Tatuus était en mauvais état lors de son retour au parc concurrents. Le titre devenait ainsi virtuellement la propriété d'Alain Beutler, pour autant que celui-ci ne subisse pas la même infortune

SUITE À LA PAGE 28



1 Florian Lachat dans ses œuvres sous la pluie.
2 Le Jurassien a fêté son 1^{er} titre national.
3 Jean-Jacques Dufaux: le scratch pour la dernière côte du championnat 2009.
Photos Kaufmann



2

3

RÉSULTATS



Jean-Romain Cretegy, 3^e de la hiérarchie «tourisme».

Châtel-St-Denis - Les Paccots, 2580 m. Temps total (meilleur chrono). Résultats complets sous www.ecuriedeslions.ch

Voitures de tourisme
Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm³ (2 au départ): 1. M. Scapozza, Renault Clio RS, 2'50'57 (l'23'14); etc.; jusqu'à 3000 (1): 2'39'18 (l'15'59); etc.; jusqu'à 1600 (3): 1. Magnin, 2'52'68 (l'24'44); 2. Richard, les deux sur Citroën Saxo VTS, 3'00'03 (l'27'18); etc.; jusqu'à 2000 (6): 1. Leibold, Honda Integra, 2'46'37 (l'19'00); 2. Oulevy, 2'49'05 (l'19'30); 3. Pasche, les deux sur Renault Clio, 2'50'81 (l'23'18); etc.; jusqu'à 3000 (2): 1. Castella, BMW M3, 2'46'20 (l'15'15); etc.; plus de 3000 (1): 1. Cretegy, Ford Sierra Cosworth, 2'41'30 (l'19'00).

A/S-A, jusqu'à 1400 (1): 1. Hulmann, Fiat Panda, 3'04'67 (l'31'82); jusqu'à 1600 (3): 1. Nicolier, Honda Civic, 2'48'69 (l'21'09); 2. Schneider, Citroën Saxo VTS, 2'49'56 (l'20'97); etc.; jusqu'à 2000 (1): 1. Engel, VW Golf, 2'52'99 (l'24'06); plus de 3000 (3): 1. Schnellmann, Mitsubishi Evo VIII, 2'32'89 (l'13'54); 2. Trombert, Mazda 323 Turbo, 2'40'21 (l'17'20); etc.; IS, jusqu'à 1400 (2): 1. Schöpfer, Audi 50, 2'38'13 (l'14'22); etc.; jusqu'à 1600 (4): 1. Rohr, 2'32'58 (l'13'79); 2. Lanz, les deux sur Toyota Corolla, 2'39'95 (l'15'42); etc.; jusqu'à 2000 (3): 1. Marly, Opel Kadett C 16V, 2'32'36 (l'12'10); 2. Vialat, VW Golf 16V, 2'32'50 (l'13'27); etc.; jusqu'à 2500 (3): 1. A. Benz, 2'34'56 (l'12'31); 2. Eberle, les deux sur Opel Kadett C 16V, 2'38'84 (l'13'32); etc.; jusqu'à 3000 (1): 1. Pfifferli, Porsche Carrera RS, 2'40'86 (l'16'27); E1, jusqu'à 1600 (3): 1. Bigler, VW Golf, 2'45'27 (l'18'57);

2. Halbheer, Citroën Saxo 16V, 2'51'74 (l'19'78); etc.; jusqu'à 2000 (15): 1. Steck, BMW M3, 2'30'17 (l'0e scratch, l'10'56); 2. Girard, BMW 320, 2'35'87 (l'11'44); 3. Petignat, Peugeot 309 16V, 2'36'10 (l'15'30); etc.; jusqu'à 3000 (6): 1. Neff, BMW E30, 2'29'04 (8e scratch, l'09'55); 2. Beck, Lancia Delta S4, 2'30'87 (l'11'14); etc.; plus de 3000 (12): 1. Nicolas, Ford Escort WRC, 2'22'56 (5e scratch, l'07'12); 2. Hulmann, Mazda 323 GTX, 2'25'41 (7e scratch, l'09'17); 3. Schori, Mitsubishi Evo RS, 2'29'28 (9e scratch, l'04'59); etc.

Championnat (1 résultat tracé): 1. Iarnello, 127 points; 2. Schori, 111; 3. Cretegy, 100,5; 4. Geninascia, 99,5; 5. Schnellmann, 91; 6. Neff, 91; etc.

2'36'85 (l'14'39). **CN (1):** 1. Pilonello, Lucchini P3/95 BMW, 2'37'32 (l'06'54).
E2, jusqu'à 1000 (2): 1. Kovalski, PRM Fun Boost, 3'05'22 (l'23'97); etc.; jusqu'à 1400 (3): 1. Maurer, Jedi-Honda MKG, 2'44'27 (l'18'29); etc.; jusqu'à 1600 (1): 1. Rey, Martini MK45-VW, 2'58'45 (l'15'74); jusqu'à 2000 (5): 1. Balmer, Tatuus-Renault, 2'15'84 (3e scratch, l'02'20); 2. Lachat, Tatuus-Honda S2000, 2'23'26 (6e scratch, l'03'83); 3. Planchamp, Tatuus-Renault, 2'33'99 (l'07'58); etc.; plus de 2000 (3): 1. Dufaux, Reynard 95D-Cosworth, 2'14'73 (1er scratch, l'00'53); 2. Kindler, Dallara-Nissan, 2'14'97 (2e scratch, l'01'12); 3. Beutler, Martini Mk69-BMW, 2'20'49 (4e scratch, l'02'82).

Championnat (1 résultat tracé): 1. Lachat, 94; 2. Beutler, 82; 3. Kindler, 86; 4. Balmer, 85; 5. Dufaux, 84; 6. Debrunner, 61; etc.

Voitures de compétition
Groupe C3 (1): 1. Maître, Norma M20-Honda,

que Lachat en course.

Toutefois, dimanche après-midi vers 14 heures, la monoplace verte frappée du numéro 25 franchissait la ligne d'arrivée. Visiblement ému, Lachat avait pu, contre toute attente, prendre le départ et signer un chrono tout à fait honorable (1'03"83): «On a dû remplacer les trapèzes avant et le nez de la voiture», confiait le pilote de Porrentruy qui s'avouait «épuisé nerveusement».

Des conditions météo changeantes lors de la 2e manche, puis franchement exécrables lors de la 3e, allaient venir épauler Lachat qui ne concédait au final que 2"77, un rang au scratch des voitures de course et deux points à Alain Beutler au championnat. «Ça a été une saison exceptionnelle, résumait Lachat. J'ai vraiment commencé à y croire après La Roche mais il y a eu plein de retournements de situation. L'an prochain, ma Tatuus sera équipée d'un vrai moteur de course, avec 320 chevaux. On va également lui enlever du poids pour descendre le centre de gravité et l'équiper de nouveaux freins.»

PAS DE REGRETS Champion durant quelques minutes, Alain Beutler (4e) ne nourrissait pas de regrets: «Je n'ai pas fait de fautes, je n'ai pas cassé l'auto et je suis resté entier, c'est l'essentiel. Et puis je n'aurais pas aimé gagner le championnat avec mon adversaire au trou. Durant toute la saison, Florian a pris plus de risques que moi. Il mérite le titre!» Médaillé de bronze du jour, Christian Balmer était, de son côté, violemment parti à la faute après l'arrivée de la 3e manche, endommageant sérieusement sa monoplace, une malchance qu'allait également connaître quelques hectomètres plus bas Martin Kindler, 2e du scratch.

Pour sa part, après avoir frôlé son record dans l'ascension initiale (1'00"53 contre 1'00"16 douze mois plus tôt),

Jean-Jacques Dufaux ponctuait d'une victoire un exercice 2009 qui lui laissera certainement un goût d'inachevé: «On ne peut pas devenir champion avec trois zéros. Dommage aussi que je n'aie pas battu mon record mais il fallait savoir assurer aujourd'hui!» lançait le garagiste de Rheinfelden.

1RE POUR NICOLAS Dans la division tourisme, la dernière inconnue à lever concernait les 2e et 3e marches du podium final. Séparés par un demi-point, Hans Schori et Sacha Geninascas ne pouvaient se permettre d'en garder sous la pédale. Et de fait, dès les essais, les deux rivaux avaient marqué leur territoire (1'07"88 et 1'09"87 respectivement). En course, le pilote de Stansstad écrasait, en apparence, toute velléité de la part de ses rivaux du groupe E1 avec un nouveau record (1'04"59) alors que le Tessinois endommageait de façon irrémédiable la transmission de sa Lancia dans la 1re montée de course.

Sans doute un peu pressé d'en finir, Schori partait avant tous ses petits camarades dans la 2e manche... et se retrouvait au beau milieu d'une averse qui le condamnait à un médiocre 1'24"69. Profitant de l'aubaine, Gérard Nicolas, poleman de la catégorie tourisme sous la pluie le samedi, déployait tout son savoir-faire sur la chaussée détrempée et propulsait sa Ford Escort WRC aux avant-postes du groupe et de la division pour la première fois de l'année. «La météo m'a donné un petit coup de main, reconnaissait le Vaudois, mais c'est le jeu. Je me sens à l'aise quand il pleut et on a trouvé des réglages qui me conviennent mieux. C'est de bon augure pour l'année prochaine!» A noter que la 2e montée catastrophique de Schori avait souri non seulement à Nicolas mais aussi à Valère Hulmann (2e) et Frédéric Neff (3e).

En Interswiss, les abandons de Geninascas et Christoph Zwahlen, conjugués à l'absence de la Porsche 935 d'Alain Pfef-

ferlé (le Sédunois s'était aligné avec sa Porsche Carrera RSR), avaient profité à l'étonnant Roman Marty qui s'était défait d'un autre Jurassien, Patrick Vallat, pour 0"14. Pas de surprise en revanche en SuperSérie et en A/IS-A où Albin Mächler et Roger Schnellmann l'avaient emporté pour la 5e fois en 9 courses, le second en signant une nouvelle référence de groupe (1'13"54).

CRETEGNY SE Le grand bénéficiaire du forfait prématuré de Geninascas avait pour nom Jean-Romain Cretegnny. Au volant de sa Ford Sierra Cosworth, le pilote de Romanel s'imposait pour la 1re fois depuis Reitnau en N/IS-N et s'appropriait le 3e rang du championnat. «J'ai fait régulièrement les déplacements. C'est sympa qu'une petite IS-N monte sur le podium. Cette année, la compétition a été acharnée avec Patrick Muller (3 victoires) et David Castella (2). C'était d'autant plus intéressant que nous n'avions pas du tout

les mêmes voitures...» Reste qu'aux Pacots, Cretegnny a bénéficié d'un petit coup de pouce du destin puisque David Castella, qui semblait bien parti pour s'imposer une 3e fois de rang, a dû renoncer après avoir été lâché par une bielle au terme de la 2e montée. Le concurrent de Poliez-le-Grand s'est consolé avec une nouvelle référence de groupe (1'15"15).

ROMANDS EN VERVE Pour être complet, on signalera les victoires de classe, côté romand, de Jonas Magnin (N/IS-N, 1401-1600), Pierre Leibundgut (N/IS-N, 1601-2000), David Hulmann (A/IS-A, 1151-1400), Bertrand Nicolier (A/IS-A, 1401-1600), Alain Pfefferlé (IS, 2501-3000), Laurent Monnard (E1, 2001-2500), Frédéric Neff (E1, 2501-3000), Jean-Jacques Maître (C3, 1601-2000), Yann Pillonel (CN, 2501-3000), Nicolas Kowalski (E2, 0-1000), Jacques Maurer (E2, 1001-1400) et, «last but not least», du vétérinaire Roger Rey (E2, 1601-2000).



Les 572 chevaux de la Ford Escort WRC de Gérard Nicolas peuvent enfin s'exprimer. Résultat, le pilote vaudois a signé le meilleur chrono parmi les voitures fermées.

Photo Kaufmann