

A Bière, tous redoutaient que la pluie ne vienne brouiller les cartes. Finalement, ce sont les événements de la piste qui ont mis fin au suspense.



E. Bergerand ou l'art de faire passer 450 ch entre les cônes... (Photo R. Menzi)

Bergerand par K.-O.

FRANÇOIS LAMARCHE
Venu en voisin pour «rouler un peu» avant ses prochaines échéances françaises et les côtes du championnat suisse, Eric Bergerand a imposé sans trop de peine son coup de volant et la puissance de son bolide à Bière. Après 2006, son nom s'inscrit ainsi pour la 2e fois sur les tables de slalom. L'affaire fut réglée dès le premier passage: «La piste est beaucoup plus glissante qu'aux essais, mais j'ai fait avec», déclarait le Valaisan.

pourrait bien avoir tout perdu sur la place d'armes du pied du Marchairuz.

Parfaitement dans le coup dès les essais, le plus romand des Bâlois entamait l'après-midi le couteau entre les dents. Et patatras! «J'ai mordu une bordure et me suis retrouvé dans les champs...» expliquait-il. Jusque-là rien de rédhibitoire. Mais, revenue au parc, la

Après le pont, l'arrière de ma voiture s'est dérobé; j'ai vu un poteau en métal s'approcher à toute vitesse et j'ai laissé aller dans l'herbe pour l'éviter...

JEAN-JACQUES DUFAUX

formule 2 présentait des traces de blessures bien plus profondes que le résumé de son pilote ne le laissait entrevoir. Explication: «Après le pont, l'arrière de ma voiture s'est dérobé; j'ai vu un poteau en métal s'approcher à toute vitesse et j'ai laissé

aller dans l'herbe pour l'éviter...» La suite est moins drôle puisque JJD se retrouvait face à un billon de bois: «Je ne l'avais pas vu dans le gazon, je me suis envolé par-dessus...» Du coup, la voiture avait pris une sacrée claque: «C'est une question de finances, je ne serai pas à Saanen. Pour le reste, on verra...» Voilà pour l'émotionnel. Mardi au téléphone, à tête reposée, Dufaux avait retrouvé le moral: «J'ai une équipe extraordinaire. L'auto a souffert mais nous allons réparer et tout faire pour finalement rouler à Saanen.» Reste que les paramètres de la course à la couronne ont changé sur la piste vaudoise: Dufaux n'a désormais plus droit à la moindre erreur.

Erb vers un 10e titre?

Quant à Fritz Erb – toujours aussi efficace et spectaculaire –, il s'est débarrassé, «à l'insu de son plein gré», d'un concurrent très sérieux, Tiziano Riva. Très affûté avec sa Fiat X1/9, le Tessinois avait décidé pour l'occasion de changer de monture: «J'ai consenti à un gros



Fritz Erb: toujours au top de la hiérarchie des slaloms.

investissement pour préparer une barquette à moteur BMW, je veux en profiter...» En forme sur le banc d'essai, la Rebo ne l'était pas, et même pas du tout, sur le terrain. «Mais je vais continuer, affirmait le Tessinois. Pour le titre, on verra l'année prochaine...» Pourtant peu porté sur la critique, Fritz Erb constatait: «C'est une grosse bêtise. Avec la Fiat, il était presque sûr de remporter sa classe. A égalité de points, c'est lui qui aurait eu le titre parce qu'ils sont plus nombreux...» Res-

tent quelques autres intéressés qui ont comptabilisé le plein d'unités sur les deux premières sorties 2007, à savoir Edy Giamboni, Denis de Siebenthal, Hansruedi Debrunner, Stefan Rothenbühler et, surtout, Christian Balmer, qui a les moyens de figurer régulièrement dans le fameux top 5 synonyme, cette année, de totalité des points.

De quoi garantir encore quelques belles passes d'armes avant d'accorder un 10e sacre à Monsieur Erb...

Les potins du parc

Retour Il était encore à Bière, en touriste et à pied. Mais Alain Beutler n'a pas caché son intention de revenir à la course, «avec ma vieille Lola, la saison prochaine j'espère», a-t-il lancé.

Souvenir Le papi du microcosme automobile helvétique a tourné une nouvelle page du chapitre nostalgie. Présent avec sa Martini Skoda, en fait un bloc VW, Roger Rey racontait: «Mon fils a fait le scratch ici devant Murisier en 1991, avec le même moteur...»

Douteux Depuis Frauenfeld, l'inénarrable Martin Bürki laissait entendre qu'il viendrait avec une Golf super-vitaminée (300 chevaux) pour faire la nique au maître Fritz Erb. A Bière, il figurait sur la liste originale dans la classe du champion. Finalement, il s'est retrouvé dans le groupe E1. Changement consécutif à un problème administratif. Il n'empêche, battu par Papagna aux essais, Bürki est rentré à la maison.

Le chiffre Celui de la porte 64 qui a causé de sérieux problèmes à bon nombre de concurrents. Disqualifiés pour avoir manqué ladite porte, ils étaient unanimes à jurer que la faute était purement impossible. «Si tu loupes la porte, tu te prends le cône plein centre.» Et pourtant...
F.L.

Résultats

Groupe Supersérie, jusqu'à 2000 cm³ (6 classés)

1. Edy Giamboni, Renault, 3'00"34;
 2. Sven Sattler, Honda, 3'03"15;
 3. Oscar Kuhn, Renault, 3'04"36.
- Plus de 2000 (1)**

1. Olivier Braunschweig, Mazda, 3'07"10.

Compétition

1. Robert Ziegler, Porsche, 2'58"29;
2. Philippe Lambert, Opel, 2'58"36.

Groupe N, jusqu'à 1600

1. Steeve Droz, Citroën, 2'58"67;
 2. Jonas Magnin, Citroën, 2'59"79;
 3. Zeno Arrigoni, Peugeot, 3'01"71.
- 1601-2000 (5)**

1. Michael Droz, Honda, 2'58"38;
2. Olivier Ramel, Renault, 2'58"56;
3. Frédéric Willener, Honda, 2'58"82.

Plus de 2000 (1)

1. Alain-Stéphane May, Mitsubishi, 2'52"44.

Groupe A, jusqu'à 1600 (12)

1. Arnaud Maeder, Citroën, 2'53"21;
 2. Alain Lehmann, Citroën, 2'57"24;
 3. Hervé Viloz, Citroën, 2'57"45.
- 1601-2000 (1)**

1. Thierry Barraud, Renault, 2'56"34.
- Plus de 2000 (1)**

1. Michel Lovis, Subaru, 2'59"86.
- Groupe GT**

1. Nicolas Bühner, Porsche, 2'42"24;
2. Kurt Aeberhard, Porsche, 2'46"34.

Groupe ISN, jusqu'à 1400 (8)

1. Stefan Rothenbühler, Peugeot, 3'10"15;
2. Fabien Richard, Peugeot, 3'13"31;
3. Tristan Estoppey, Peugeot, 3'13"40.

1. Jean-Luc Janz, Renault, 2'55"61;
2. Thomas Joris, Renault, 2'55"14;
3. Andreas Finger, Peugeot, 3'00"10.

1. Davis Castella, BMW, 2'53"71;
2. Francis Heuser, BMW, 3'17"56.

1. Stanislas Vuillaume, Opel, 2'59"49;
2. Arnaud Castella, Opel, 3'06"28.

1. William Winiger, BMW, 3'07"76.

1. J.-François Chariatte, Fiat, 2'47"01;
3. J.-Louis Aebischer, Toyota, 2'47"35.

1. Fritz Erb, Opel, 2'37"95 (7e scratch);
2. Jürg Ochsner, Opel, 2'45"71;
3. Reto Steiner, Ford, 2'45"79.

- Plus de 2000 (3)

1. Christoph Zwahlen, Opel, 2'45"29;
2. Fabian Eugster, Opel, 2'47"17;
3. Laurent Métral, Ford, 3'05"35.

1. Stéphane Decouvert, VW Golf, 2'55"07;
2. Rolf Schmid, Suzuki, 2'58"49;
3. Beat Halbheer, Citroën, 2'58"85.

1. Romeo Grimaldi, Honda, 2'45"60;
2. Claudio Grispino, Renault, 2'50"44;
3. Julien Monnay, Renault, 2'50"92.

- 2001-2500 (8)

1. J.-Philippe Martin, Opel, 2'45"76;
2. J.-Michel Agassis, Opel, 2'49.05;
3. Sébastien Coquoz, Opel, 2'52"87.

- 2501-3500 (9)

1. René Marti, Mitsubishi, 2'44"74;
2. Frédéric Neff, BMW, 2'46"44;
3. Willi Jenni, Porsche, 2'48"74.

- Plus de 3500

1. J.-Philippe Guyot, Porsche, 2'55"41;
2. Alexandre Genoud, BMW, 3'04"90.

- Formule 3

1. Hansruedi Debrunner, Dallara, 2'32"84 (2e scratch);
2. Fabian Gysin, Dallara, 2'36"40 (5e scratch);
3. Alain Chariatte, Dallara, 2'36"68 (6e scratch).

- Groupe C3 (1)

1. Tiziano Riva, Rebo, 2'43"44.

Groupe E2, jusqu'à 1150 (5)

1. Denis de Siebenthal, Arcobaleno, 2'38"90 (8e scratch);
 2. Steve Gallay, Arcobaleno, 2'41"50 (10e scratch);
 3. Jacques Maurer, Honda, 2'48"70.
- 1151-1600 (5)**

1. Louis Bergerand, Lola, 2'50"03;
2. Roger Rey, Martini, 2'51"02;
3. Béatrice Cbiens, F. Ford, 2'57"13.

- 1601-2000

1. Christian Balmer, Tatuus Renault, 2'35"07 (3e scratch);
2. J.-Marc Salomon, F. Renault, 2'39"88 (9e scratch);
3. Heinz Mühlemann, F. Ford, 2'58"81.

- Plus de 2000

1. Eric Bergerand, Lola, 2'25"72 (1er scratch);
2. Martin Kindler, Dallara, 2'35"80 (4e scratch).

- OPC Challenge

1. Marcel Muzzarelli, 2'59"01;
2. Jakob Morgenege, 2'59"30;
3. Daniel Kammer, 2'59"32;
4. Florian Gonon, 2'59"46;
5. Stefan Meyer, 2'59"97;
- puis 8. Vincent Capriati, 3'01"64;
10. Fabien Décaillat, 3'02"01;
12. Julien Camandona, 3'03"31.

- Prochaine épreuve: Slalom de Saanen, 19 mai.



Tiziano Riva: spectaculaire mais sans réussite au volant de son proto. (Photos Lamarche)