



Stefan Rothenbühler a soufflé le titre national à Fritz Erb. (Photo Kaufmann)

Le pilote de l'Equipe Bernoise a décroché la couronne des slaloms tandis que Martin Kindler s'est adjugé le dernier scratch de la saison...

Rothenbühler triomphe à Interlaken

FRANÇOIS LAMARCHE

Pardon à Martin Kindler, mais l'essentiel de ce samedi oberlandais s'articulait autour de la course au titre, reléguant presque la victoire du jour au rang de péripétie. Mais entrons dans le vif du sujet...

Virtuellement, la messe était dite avant même le départ de cette dernière manche du championnat suisse des slaloms 2007 disputée sur l'aérodrome d'Interlaken. Parmi les

deux derniers candidats à la couronne nationale, Stefan Rothenbühler possédait un avantage arithmétique qui il lui suffisait de concrétiser. Restait à composer avec les lois du sport qui veulent que rien ne soit dé-

finitivement acquis avant la ligne d'arrivée.

Question d'effectifs...

Et, comme s'il avait voulu à la fois confirmer l'adage et maintenir le suspense jusqu'au bout du bout, le pilote de la petite Peugeot 106 se loupait lors de la première manche. Corollaire: au terme du premier passage, Erb était champion. Bonjour la pression! Mieux encore, lors du second parcours, le futur lau-

réat allumait les gommages au même endroit qui l'avait vu arrêté précédemment. De quoi prolonger l'incertitude quelques minutes: «A part cette petite erreur, j'ai fait une manche parfaite», analysait Rothen-

bühler à l'arrivée. Le chronomètre confirmait: quasi 5 secondes de mieux. De quoi remporter la classe et s'emparer du titre et ce, malgré l'efficacité et le panache affichés par le tenant du titre qui améliorerait de plus de trois secondes sa performance initiale.

A égalité parfaite, les deux hommes ne se sont finalement départagés que par la quantité de concurrents figurant dans leur division respective. A ce petit jeu, Rothenbühler affiche une différence positive qui a beaucoup fait jaser sur l'aérodrome d'Interlaken: «C'est ridicule, je n'ai payé personne. Les copains de l'écurie ont proposé de venir pour m'aider à faire la différence...» Quant à Christian Balmer, troisième larron comptabilisant 120 unités, il n'a pas réellement été à la hauteur de sa réputation et ne figure même pas parmi le top 10 de cette finale. Ce qui ne l'empêche pas de remporter sa classe et de se retrouver sur la troisième marche du podium national final (sa division ne faisait d'ailleurs pas le poids en matière de contradicteurs).

Voilà pour le podium, une fois n'est pas coutume, totalement allemandique. Mais les Romands ne sont pas très loin: Frédéric Neff de Moutier boucle sa première véritable saison avec une médaille en chocolat; Jean-Luc Janz, longtemps parmi les hommes de tête, est finalement 5e à égalité de points avec Denis de Siebenthal (6e). Favori parmi d'autres en ouverture de saison, le Tessinois Tiziano Riva boucle son pensum au 8e rang.

Mat-trick de Kindler

Pour conclure, revenons sur l'intégrale d'Interlaken. Là aussi, le suspense a été total car les candidats à la victoire du jour ne manquaient pas. Sur le papier, la Dallara de Kindler et la Reynard 92D de Dufaux (qui

Résultats

Groupe Super Série, jusqu'à 2000 (5 classes): 1. Sven Sattler, Honda, 2'58"41; 2. Michael Schranz, Honda, 2'59"77; 3. Oski Kuhn, Renault, 3'03"86; plus de 2000: 1. Daniel Luedi, Subaru, 2'56"29; 2. Peter Eisenbart, Ford, 3'43"55; 3. Thomas Hungerbühler, Opel Astra, 3'06"01; 4. Didier Postizzi, Renault, 3'06"99. **SS Compétition (1):** 1. Robert Ziegler, Porsche, 2'50"68. **Groupe N, jusqu'à 1600 (1):** Alessia Poretti, Citroën, 3'29"84. **Groupe A, jusqu'à 1400 (1):** Stephan Moser, Toyota, 3'09"45; 1401-1600: 1. Dominic Schneider, Citroën, 2'54"84; 2. Roger Mühlemann, Citroën, 2'56"13; 3. Francis Blondel, Citroën, 2'56"18; 4. François Tosoni, Citroën, 3'01"37; 1601-2000 (1): 1. Thierry Barraud, Renault, 3'36"45. **Groupe G1:** 1. Kurt Aeberhard, Porsche, 2'35"17 (8e scratch); 2. Nicolas Bühler, Porsche, 2'39"08. **Groupe ISN, jusqu'à 1400 (15):** 1. Stefan Rothenbühler, Peugeot, 3'03"28; 2. Christoph Rohr, Peugeot, 3'04"56; 3. Marcel Finger, Peugeot, 3'09"11; 1401-1600 (7): 1. David Finger, Peugeot, 2'53"89; 2. Andreas Finger, Peugeot, 2'55"01; 3. Jonas Magnin, Citroën, 2'55"23; 1601-2000 (6): 1. Jean-Luc Janz, Renault, 2'51"87; 2. Philippe Schaller, VW, 3'03"07; 3. Lionel Stebler, Renault, 3'03"23. **Groupe ISB, jusqu'à 1600 (1):** 1. Beat Amacher, Honda, 2'56"72; 1601-2000: 1. Lionel Pettignat, Peugeot, 2'57"65; 2. Claudio Grispino, Renault, 3'02"03; 3. Joël Brunel, Vauxhall, 3'04"25; 2001-3000 (1): 1. Albino Mazza, BMW, 2'59"43. **Groupe Interswiss, jusqu'à 1400:** 1. Pierre Bercher, VW, 2'48"02; 2. Stefan Schöpfer, Audi, 2'52"74; 3. Hansueli Mathys, Fiat, 3'06"34; 1401-1600: 1. Werner Rohr, Toyota, 2'43"71; 2. Werner Willener, VW, 2'45"68; 3. Ruedi Schmid, VW, 2'59"26; 1601-2000 (9): 1. Fritz Erb, Opel, 2'31"35 (7e scratch); 2. Edy Kammer, Opel, 2'35"37 (9e scratch); 3. Marc Roth, Toyota, 2'36"60 (10e scratch); 2001-3000 (8): 1. Joseph Koch, Opel, 2'36"62; 2. René Aeberhard, BMW, 2'41"28; 3. Roger Sepandino, Opel, 2'41"68; 2001-3000 (1): 1. Armin Banz, Opel, 2'51"79; plus de 3000: 1. Alain Pfefferlé, Porsche, 2'38"15. **Groupe E1, jusqu'à 1400:** 1. Hans Wüthrich, Mini, 2'46"83; 2. Rolf Schmid, Suzuki, 2'52"81; 1401-1600: 1. Urs Wüthrich, Mazda, 2'52"83; 2. Philipp Kaufmann, Opel, 3'19"33; 1601-2000 (27): 1. Martin Burki, VW, 2'37"47; 2. David Papagna, Fiat, 2'38"52; 3. Romeo Grimaldi, Honda, 2'39"50; puis: 5. Corinne Candaux, Renault, 2'48"69; 2001-3000 (7): 1. Frédéric Neff, BMW, 2'43"04; 2. J.-Michel Agassiz, Opel, 2'46"77; 3. Patrick Krümener, Renault, 2'52"49; plus de 3000: 1. René Marti, Mitsubishi, 2'41"74; 2. Willi Jenni, Porsche,

2'43"31; 3. Patrick Bischof, Porsche, 2'49"74. **Groupe CN:** 1. Tiziano Riva, Rebo, 2'23"04 (3e scratch); 2. Marcel Steiner, Martini, 2'23"73 (4e scratch); 3. Daniel Mauerhofer, PRC, 2'40"42. **Formule 3:** 1. Hansrudolf Debrunner, Dallara, 2'27"55 (5e scratch); 2. Alain Charlatte, Dallara, 2'27"89 (6e scratch). **Groupe E2, jusqu'à 1400 (4):** 1. Denis de Siebenthal, Arcobaleno, 2'38"49; 2. Joël Metzger, Mini, 2'46"15; 3. Anny Frosio, GDS, 2'49"03; 1401-1600: 1. Ernst Hänni, Reynard Ford, 2'59"51; 2. Martin Egold, Lotus, 3'02"01; 1601-2000 (6): 1. Christian Balmer, Renault Tatuus, 2'36"87; 2. Peter Wyss, Crosslé, 2'39"41; 3. Oliver Müller, Tatuus Ford, 2'41"67; plus de 2000: 1. Martin Kindler, Dallara, 2'21"02 (1er scratch); 2. J.-Jacques Dufaux, Reynard 92D, 2'22"46 (2e scratch).

Championnat (Classement final officieux, 7 résultats moins 1).

1. Rothenbühler, 120 points; 2. Erb, 120; 3. Balmer, 120; 4. Neff, 115; 5. Janz, 110; 6. De Siebenthal, 110; 7. Debrunner, 110; 8. Riva, 110; 9. Marti, 95; 10. Willener, 87,5.

Opel Astra OPC Challenge

Battu, Jakob Morgenegg termine tout de même devant ses principaux contradicteurs pour la couronne.

1. Marcel Fässler, 2'54"76; 2. Norbert Sieber, 2'55"62; 3. Giuliano Piccinato, 2'55"70; 4. Jakob Morgenegg, 2'56"35; 5. Marcel Muzzarelli, 2'56"63; puis 16. Fabien Décallet, 3'00"25; 17. Vincent Capriati, 3'00"93; 31. Julien Camandona, 3'13"61.

Suzuki Grand Prix

Le peloton des Ignis comptait 13 voitures et a vu la victoire de Dennis von Gunten, à 3'03"51. En Swift Sport, ils étaient cinq dont un Romand, Gilles Hoffmann qui s'est classé au deuxième rang (3'09"13) derrière Iris Thurnherr (3'09"05).

Mini Challenge

Trois «welsches» figuraient parmi la trentaine de concurrents de la classe 1. Loin du compte pour la victoire, ils sont tout de même deux dans le top 10.

1. Albin Mächler, 2'51"29; puis: 4. Théo Heimann (meilleur romand), 2'54"15; 8. Jérôme Bouquet, 2'54"98; 19. François Grieshaber, 3'02"33.

Dans la classe 2, Felix Marti (2'47"34) l'a emporté de justesse sur Beat Murner (2'47"45).

Renault Cup

Beau duel en tête et un romand dans le top 5 du peloton «classique» qui comptait 17 voitures: 1. Philipp Krebs, 2'44"04; 2. René Laubscher, 2'44"15; puis 5. Pascal Bron, 2'46"54. Seul chez les New Clio, Mathias Schläppli a signé un chrono de 2'43"49.



C. Candaux: 5e (sur 27) de la classe E1 1601-2000. (Ph. Lamarche)

Potins du parc

CHAMPION En rugby, cela s'appelle un essai transformé. Stefan Rothenbühler boucle sa première saison complète de slalom avec le titre... Joli exploit! Après avoir obtenu sa licence en 1999, il a occupé le siège de navigateur en rallye durant la saison 2000. «L'année suivante, je faisais mon premier slalom...» Puis l'agenda a balancé entre les deux disciplines, jusqu'à cette année.

manquait un cône.» Prêt à jurer de sa bonne foi sur la tête de sa fille, le pilote n'appréciait guère l'attitude des responsables bernois: «Impossible de discuter, le commissaire en poste et la direction de course ne veulent rien entendre!» Quant au pilote précédent Chabod, «il prétend ne pas savoir s'il a touché...» Pourtant, le classement atteste d'une pénalité.

DEVIN Après une heure d'attente aussi incompréhensible qu'inadmissible, le directeur de course a réussi l'exploit de faire afficher les résultats des catégories reines signés avec un temps antérieur de plus d'une heure à l'arrivée des bolides. Les dernières monoplaces ont passé la ligne peu avant 18 heures, la signature officielle est apposée à 16h42. Incroyable, mais vrai!

PAUSE A midi, sur l'aérodrome oberlandais, la pause silence est obligatoire; elle est aussi syndicale. Le bureau d'accueil et le secrétariat sont fermés, et les résultats des essais du matin même pas affichés. Trop bruyant, le travail administratif?

ANNULATION Prévu le 26 août, le slalom en côte Develler-Le Sommet n'aura finalement pas lieu. Les organisateurs ont fait valoir un délai trop court entre l'homologation du parcours modifié et la manifestation elle-même. F.L./F.D.



Rahel Frey et Marcel Fässler, des visiteurs de marque dans l'Oberland bernois. (Photo RA)