

Bähler, Morgenegg et le... règlement

SLALOM D'INTERLAKEN Première apparition de la saison en slalom et première victoire pour Andreas Bähler. Récidiviste, Jakob Morgenegg remporte sa classe. La Coupe semble jouée...

FRANÇOIS LAMARCHE

Dommage pour les pilotes et leurs exploits, mais samedi dernier à Interlaken, c'est le règlement, ou plutôt le non-respect du règlement, qui était sur toutes les lèvres.

Impossible dès lors de passer sous silence l'absence d'une deuxième manche d'essai et l'erreur de programmation qui faisait courir les pilotes de formule Ford 1600 le vendredi déjà, privant ainsi le dauphin du classement provisoire, Philippe Girardin, de la possibilité de comptabiliser le plein de points.

DANS LES COULISSES, certains observateurs murmurèrent que la 8e manche de la Coupe pourrait bien finir par compter pour beur-

re... Reste que si le volet administratif donne flanc à la critique, le Slalom d'Interlaken est unanimement apprécié pour la qualité de son superbe tracé, subtil mélange

Morgenegg ne s'est pas montré aussi souverain qu'à son habitude

de technique et de vitesse, apprécié des spécialistes.

Et ce ne sont ni Andreas Bähler, invité surprise à la victoire, ni Jakob Morgenegg, sur la voie royale du titre, qui nous contrediront. Même si ce dernier, très af-

fûté, ne s'est pas montré aussi souverain qu'à son habitude, manquant une porte dans la seconde manche.

HEUREUSEMENT POUR LUI, son compère et contradicteur Stephan Zbinden ne parvenait pas à élever le rythme pour lui ravir la première marche du podium. Fritz Erb absent, Girardin contrarié, l'actuel leader de la hiérarchie semble donc, malgré le doute qui plane sur la validité de cette étape, définitivement hors de portée de la concurrence.

Quant à Andreas Bähler, le vainqueur du jour, il ne doit rien à personne. Sa virtuosité à «enfiler» les cônes était des plus évidentes et malgré les problèmes techniques rencontrés par les autres pilotes de monoplace, il n'a rien volé.



VAINQUEUR AU SCRATCH, Andreas Bähler, au volant d'une Dallara F3.



PODIUM pour Michel Rey (Martini). Slogan en sus...

RÉSULTATS

LOCAUX

Catégorie 1: 1. Heinz Mühlemann, Matten, Honda Integra, 3'02.94. Aucun Romand.

Catégorie 2: 1. René Marti, Wattenwil, Mitsubishi Evo VI, 2'48.50, meilleur temps de la journée. Meilleur Romand: Marco Francisco, Onex, Citroën Saxo, 3'03.09.

Catégorie 3: 1. Heinz Wütrich, Biglen, Opel Kadett GT/E, 2'52.93. Meilleur Romand: Frédéric Nef, Moutier, BMW 325, 2'54.05.

Interwiss, Jusqu'à 1400

1. Pierre Bercher, VW Polo, 2'48.43.

1401-1600

1. Marc Roth, Toyota Corolla, 2'41.87 (8e scratch). Meilleur romand: 5. Sylvain Chariat, VW Golf, 2'53.46.

1601-2000

1. Martin Bürki, VW Golf, 2'43.48. Meilleur Romand: J.-Michel Agassiz, Opel Ascona, 2'51.17.

2001-2500

1. Beat Wälti, Opel Kadett GT/E, 2'43.15. 2. Philippe Vuilleumier, Opel Kadett, 2'45.69.

COUPE SUISSE

Groupe N, Jusqu'à 1400

1. Andreas Finger, Peugeot 106, 3'00.67

1401-1600

1. Cédric Baiker, Peugeot 106, 3'01.46.

1601-2000

1. Nicolas Maulini, Peugeot 306, 2'58.76 (meilleur temps du groupe).

Super Série, 1601-2000

1. Jakob Morgenegg, Opel Astra OPC, 2'54.38. 2. Stephan Zbinden, Honda Integra, 2'55.14. Meilleur Romand: 5. Martial Kaufmann, Renault Clio, 2'59.56.

Plus de 3000

1. Thomas Lüthi, Mitsubishi Evo VI, 2'53.93 (meilleur temps du groupe).

Groupe A, 1401-1600

1. Mathias Fuhrer, Citroën Saxo, 2'53.56.

1601-2000

1. J.-Marc Salomon, Opel Astra, 2'46.61 (meilleur temps du groupe).

Plus de 3000

1. Alain Pfeifferlé, Porsche 935, 2'38.15 (meilleur temps du groupe/6e scratch).

GT

1. Kurt Aebberhard, Porsche GT2, 2'37.42 (5e scratch).

Renault Speed Trophy

1. Mathias Schläppi, Renault Clio, 2'43.12 (10e scratch). Meilleur Romand: 5. Christian Jacquillard, 2'47.34.

Groupe E2

1. Giuseppe Pironaci, Mini, 2'41.07 (7e scratch). 2. Philippe Girardin, PRM RMS, 2'42.06 (9e scratch).

Formule 3

1. Andreas Bähler, Dallara Opel, 2'24.97, meilleur temps de la journée. 2. Philippa Schuler, Martini Mk 58, 2'33.68 (4e scratch).

Formule libre 2000

1. Michel Rey, Martini Alfa, 2'32.35 (3e scratch).

Formule 3000

1. J.-Jacques Dufaux, Reynard, 2'31.75 (2e scratch).

Potins du parc: «C'est une affaire difficile!»

RÈGLEMENT

«Les participants à un slalom CSAS doivent disposer d'au minimum une manche de reconnaissance et deux manches d'essais, dont une au moins sera chronométrée.» Chapitre IV-C de l'annuaire sportif automobile, règlement de la Coupe suisse des slaloms, exigences minimales, art. 8 al. b. Comment les organisateurs justifient-ils de n'accorder qu'une

manche d'essais aux pilotes concernés? Peter Flückiger, président du comité d'organisation et directeur de course: «Le règlement dit qu'un pilote doit faire au moins une manche d'essais pour être accepté à la course.» C'est vrai, mais dans un autre chapitre.

LE CHIFFRE

Les spectateurs retiendront le 6, sech ou «sex» en allemand. Deux hôtesses du magazine zuchois «Okay» distribuaient des cornets porteurs dudit chiffre. Contenu: un stylo, un préservatif, une revue «X» que les gosses ont apprécié. Shocking!

LA SURPRISE

Je suis étonné de ma performance, même si l'auto était super et le parcours parfait pour

moi. Je ne suis pas spécialiste du slalom, mais je pense qu'un pilote doit pouvoir s'en sortir partout! Paroles de Marc Roth.

LE CHANGEMENT

«J'ai tapé aux Alpes vaudoises, mon auto est en réparation.» Cédric Baiker, habituel vainqueur du gr. N, avait troqué sa Peugeot 306 contre une 106. «Mon intérêt principal c'est le rallye, les slaloms c'est de l'entraînement.»

LA CRITIQUE

Une reconnaissance, un essai, deux manches de course sans passer par le parc, voilà le programme imposé. Florilège de critiques: «Si au moins on pouvait changer les rapports après les essais...» Signé Michel Rey. «C'est de la m... on n'a pas le temps de régler. Avec une «toupie» dans ma meilleure manche, je suis tout de même content!» Avenu de Jean-Jacques Dufaux. «Un seul essai et toutes les manches sans interruption, c'est très mauvais.» Dires de Marc Roth. «Avec mon réservoir de huit litres, je dois refaire mon plein au milieu des voitures, sur la ligne de départ. C'est dangereux.» Souci de Marc-André Bourdilloud. Réaction de Peter Flückiger: «Notre plage horai-

re est très limitée, nous devons arrêter toute course entre 12 et 13 h 30 et à 18 h. De plus, nous voulons offrir la possibilité de courir à un maximum de monde. Cette année nous avons, malgré tout, refusé plus d'une centaine d'inscriptions.»

LA BIZARRENIE

Après moult discussions, les formule Ford 1600 ont tourné vendredi après-midi. Philippe Girardin n'était pas heureux: «Même si la Coupe me semble jouée, je me sens floué d'autant plus que l'organisateur m'avait promis de corriger son programme.» Pilote formule Ford, Elio Cappelletti raconte: «Au début c'était vendredi, ensuite samedi, et finalement ils m'ont téléphoné mardi pour m'annoncer que nous roulions vendredi.»

RÉACTIONS

Samedi à 13 h 30, les commissaires sportifs signaient une décision: «Le résultat de la série I (formule libre jusqu'à 1400 et formule nationale jusqu'à 1600) est provisoire.» Peter Flückiger: «C'est une affaire difficile. Le dossier est en mains de la CSN, je ne ferai aucun commentaire.»

F. L.