

RALLYE DU VALAIS

Hotz rate le grand chelem, Gonon franchit un palier

Vainqueur des cinq premières manches du championnat de Suisse 2010, Grégoire Hotz et Pietro Ravasi rêvaient d'une sorte de Grand Chelem. Une victoire dans le Rallye du Valais aurait fait de leur saison un chef-d'œuvre parfait, si tant est qu'il puisse en exister. Mais une pierre apparemment mal intentionnée, nichée quelque part entre le sommet du col du Tronc et le village de Levron, en décida autrement. Par deux fois, sa Peugeot 207 Super 2000 y laissa un pneu, par deux fois le pilote du Val de Travers et son équipier tessinois durent changer de roue. Bilan, 2'40"1' de perdues dans l'ES 8, par rapport au futur vainqueur, l'Italien Luca Rossetti, puis 3'41"8 dans l'ES 11. Soit plus que les 6'05"2 qui lui ont finalement manqué pour remporter une deuxième fois consécutive l'épreuve valaisanne.



«Bien sûr, bien sûr, soupirait-il, sans en faire un drame pour autant. Mais on sait bien qu'avec des «si», on met Paris dans une bouteille. Il y avait un chat noir dans la voiture et sans doute ai-je fait une erreur en ne repérant pas cette fameuse pierre lors des reconnaissances. Mais les seules choses qui demeurent, c'est que je n'ai pas gagné, que Luca Rossetti m'a succédé au palmarès, que Florian Gonon a fait une course formidable et que Thierry Neuville a bien l'étoffe d'un futur grand.»

Belle lucidité. Il n'empêche qu'au moment où la malchance s'invita à sa table, Grégoire Hotz avait mis la main sur la course. Au lendemain d'une

première étape qui l'avait vu lâcher une trentaine de secondes, par la faute de nouvelles suspensions peu à son goût, il décida de jouer au poker le lendemain matin, à l'heure d'attaquer les 38 km de l'épreuve dite des Cols, celle qui transite par le col des Planches, le col du Tronc et celui du Lein avant de plonger, dans une descente de tous les dangers, sur la plaine du Rhône. Les pilotes étaient assurés de brasser la neige sur plusieurs kilomètres à partir du sommet du col du Lein. Rossetti, et il affirmait ne pas l'avoir regretté, choisit de chausser son Abarth Grande Punto Super 2000 de pneus neige. Hotz, lui, optait non pas pour des intermédiaires, mais carrément pour des pneus slicks. Son idée était bien sûr d'en profiter dans tous les autres secteurs, que se soit dans les premiers kilomètres, à partir de Sembrancher, ou dans la plaine du Rhône elle-même.

Pari osé, pari gagnant. Seuls Nicolas Althaus-Alain Ioset, qui devait abandonner le dernier jour et qui avaient choisi des intermédiaires, parvenaient à limiter la casse en ne concédant que 10" à Hotz. Les autres candidats à la victoire perdaient beaucoup plus: la Ford Fiesta S2000 du Polonais Michal Solowow, plus en verve que douze mois plus tôt, était pointée à 20"1, la Subaru Impreza de Florian Gonon-Sandra Arletta à 32"5 et Rossetti à 43"5. Hotz enfonçait le clou dans l'épreuve suivante, si bien qu'au point stop de l'ES 7, soit à mi-course en termes de kilométrage, la Peugeot S200 aux couleurs du préparateur Balbosca comptait 11"3 d'avance sur un Gonon en état de grâce et 21"4 sur Rossetti. Pour Hotz, un deuxième succès de rang appartenait désormais au rang de la solide hypothèse de travail. C'est alors qu'une pierre, un vulgaire caillou... On connaît la suite.

GONON SUCCEDE A HOTZ

Luca Rossetti, qui n'avait pas à se faire grand souci à propos de la conquête de son deuxième titre européen, malgré de récurrents problèmes de freins à main, n'en avait pas pour autant fini avec ces diables de pilotes suisses. Et plus particulièrement avec un certain Florian Gonon, au pilotage parfois spectaculaire, comme la veille dans l'épreuve numéro 2, où il frisa la ligne blanche, mais globalement d'une précision millimétrique. C'est en tout cas lui qui profita, en premier, des ennuis de Greg Hotz pour s'emparer de la première place. Mais il est des vérités, celles de la technique, auxquelles on se soustrait rarement. Vendredi tout en fin de



Le trio Gonon-Arlettaz-Subaru à fonctionné à merveille !

journée, l'Abarth Super 2000 finissait par passer l'épaule, logiquement, et s'assurait un avantage d'une vingtaine de secondes. Ce n'était pas énorme, mais apparemment suffisant, car le profil de la dernière étape et les prévisions météo laissaient à penser que la Subaru ne pourrait plus inverser la tendance. En tout cas pas à la régulière.

Le terrain ne démentit pas l'analyse. Sur des routes sèches ou humides, et dans l'ensemble plutôt propres, la Grande Punto, une véritable bête de course, n'offrit pas à la Subaru, une machine plus directement issue de la série, la moindre brèche dans laquelle elle aurait pu s'engouffrer. Et

c'est finalement avec une grosse minute et demie d'avance que Luca Rossetti, assuré du titre européen depuis la veille au soir, grâce aux points attribués après chaque étape, remportait son premier Rallye du Valais.

La performance de Florian Gonon n'en a pas moins été considéré par la majorité des observateurs comme l'un des faits marquants de la course, avec la troisième place du grand espoir belge Thierry Neuville, qui pilotait la nouvelle Citroën DS3 R3 et s'offrit le luxe de signer deux «scratches» dans la «spéciale» de Lourtier. En allant courir à l'étranger, dans des rallyes aux profils aussi différents que le Rallye du Suède, le Rallye d'Ypres, en Belgique, ou le Rallye de France, en Alsace, Gonon a sans aucun doute franchi un palier. A son propre étonnement, car il n'a jamais eu l'impression de sur-piloter. Ceux qui avaient pu douter de la réelle valeur du champion de Suisse 2009 ont pu se persuader qu'ils étaient bien dans l'erreur de jugement...

TIERCE GONON-HOTZ-GILLET

Gonon et son équipière Sandra Arlettaz ont ainsi signé leur 3^e succès au niveau helvétique et, surtout, leur 13^e podium consécutif. Un record qui pourrait tenir un bout de temps. Toujours au travers de la lorgnette suisse, Hotz a profité de la deuxième journée, et de trois «scratches» en fin de course pour prendre la deuxième place, une grosse minute devant Olivier Gillet-Luc Santonocito, dont la Renault Clio Super 1600 a passé son temps à lisser plus encore les routes du Vieux Pays, tant elle patinait lors de chaque relance.

Gonon, au sortir d'une saison riche d'expériences variées, Hotz, l'homme aux 6 titres, et Gillet, sur la brèche depuis 1990: pour venir à bout des 18 épreuves spéciales au menu de la 51^e édition du Rallye du Valais, et plus particulièrement d'une deuxième étape qui prit pour beaucoup d'équipages le visage de l'enfer, il fallait du talent, mais aussi une solide expérience. Tous ceux qui ont trébuché ne diront pas le contraire. Et ils ne furent pas que quelques exceptions.

Dans les Cols, le vendredi, le spectacle fut parfois saisissant. La Renault Clio RS d'Olivier Ramel-Vanessa Di Grado n'était plus qu'un minuscule point bleu au bas d'un impressionnant précipice, 200 mètres en-dessous de la route. La Mitsubishi de Michel Décoster-Dominique Rigoli, elle, aurait suivi exactement le même et périlleux itinéraire si un arbre ne s'était pas interposé, miraculeusement peut-être. La Clio de Cédric Althaus-Quentin Marchand était dans une situation tout aussi inconfortable. Et Michaël Burri, tout près de là, était rendu au rang de spectateur, sur les bords d'une route transformée en bourbier. Exemples parmi d'autres...

RITTER, BURRI Jr, SIEBER: TOUS A LA FAUTE!

De Michaël Burri au Renault Clio R3 Pirelli Swiss Trophy, il n'y a bien sûr qu'un pas. Trois candidats potentiels étaient sur la ligne de départ, jeudi à Martigny, Burri jr, Daniel Sieber et Samuel Ritter. Aucun n'a vu le podium d'arrivée... Le pilote jurassien fut le premier à trébucher, dès le jeudi. Burri l'imita le lendemain, ouvrant ainsi un boulevard à Sieber. Qui, hélas, ne sut pas en profiter. Pour cause de crevaison, il n'était certes que deuxième du Trophy derrière Sébastien Carron-Lucien Revaz, mais ce n'était pas vraiment grave. En terminant la course, il se serait assuré un avantage appréciable avant la dernière manche prévue fin novembre dans le Var. Hélas, trois fois hélas, le pilote zurichois allait lui aussi à la faute dès la première épreuve spéciale de la dernière étape. Grâce aux points marqués au terme de chaque spéciale, Sieber s'est porté en tête du Trophy, certes, mais tout devrait se jouer dans le sud de la



France, pour autant que Ritter relève le défi et que Sieber, touché à une vertèbre, soit remis à temps. La victoire d'étape, elle, est revenue à Carron, qui est progressivement monté en puissance au volant d'une voiture dont il découvre peu à peu les secrets.

GALLI AVEC LA MANIERE

En Citroën Racing Trophy Suisse, réservé aux C2 R2, Antonio Galli n'a en revanche pas trébuché. Encore un homme au cuir tanné... Il aurait pu jouer les épiciers puisqu'une 4^e place aurait suffi à lui assurer et la victoire finale et le chèque de 10000 Euros. Mais l'homme a du panache. Il a fait la course en tête de bout en bout, s'offrant même le 9^e temps «scratch» absolu dans l'ES 3, alors que le peloton était encore au complet ou presque. Même après l'abandon de Joël Rappaz, son dernier rival, sorti lui aussi de la route, Galli ne réduisit pas le feu. Chapeau à un pilote, et à un homme, qui fait honneur au sport automobile. Jamais d'excuses à deux sous, jamais de pleurs, toujours le sourire, toujours heureux d'avoir la chance de pratiquer le sport qu'il aime.



Il serait injuste de ne pas dire que, dans son ombre, Xavier Torney-David Garcia ont fait une course superbe alors que Jürg Strasser, contraint à l'abandon sur ennuis mécaniques, a démontré que, chapitre vitesse pure, il était encore là...

En Trofeo Abarth 500, l'affaire s'est réglée dès le «shake-down». La terrible envolée de Maurice Brera offrait à David Finger-Michaela Schweizer (28^{es} au classement final) le chèque de 25 000 francs promis au vainqueur final.

Ludovic Buono remporte le Rallye du Valais et la Twingo R1 démontre sa grande fiabilité

Pour la première fois trois Twingo R1 était engagée au départ d'une manche du Twingo R2 / R1 Pirelli Swiss Trophy. Au terme de 280 km particulièrement sélectifs, dans des conditions cassantes, difficiles et variables à souhait, les trois Twingo R1 ont ralliés Martigny sans le moindre souci mécanique.



La fiabilité des Twingo R1, comme celle de Buono-Villars prouve que la Renault Twingo est bien née

Une vraie source de satisfaction pour Renault Sport et Renault Suisse qui démontre que la petite dernière de la gamme offre une opportunité d'évoluer en rallye sur une auto de course qui coûte moins de 40'000.- Fr. prête au départ d'une saison pour une fiabilité que l'on peut désormais qualifier d'éprouvée. A noter que le coût d'exploitation sur cette épreuve s'est limité à l'essence, les pneumatiques et les contrôles de niveaux d'usage.

Sur le plan sportif, Ludovic Buono et Catherine Villars remportent leur première victoire avec brio. Ils sont passés au travers de tous les pièges et précèdent au classement Michaël Droz / Nathalie Volluz. Avec ce deuxième rang,

les valaisans prennent une option sur la transformation de la R1 en Twingo R2 offerte à l'équipage le mieux classé, au volant d'une Twingo R1, au terme de la première saison du Twingo R2 Pirelli Swiss Trophy.

Pour leur première expérience aux commandes de la Twingo R1, Jérôme Dubey et Léo Lamon complètent le podium après avoir réalisé quelques très bons chronos lors de la dernière journée. Cette prestation est encourageante pour l'avenir.

Enfin, en Coupe de Suisse, le succès d'étape de Sergio Pinto-Romain Lambiel n'a pas empêché Bertrand Nicolier-Martial Kaufman de remporter la mise, hélas pour eux, non assortie d'un joli chèque. Nicolier l'avait déjà emporté en 2007, dans un contexte de plus grande concurrence. L'entrée en scène de quatre coupes de marque s'est en effet faite en partie au détriment de la plus officielle Coupe de Suisse.



Nicollier-Kaufmann et leur modeste Honda Civic N2 remportent la coupe Suisse

Swissrally 30 octobre 2010