

Les pilotes fribourgeois tétanisés

Motocross » Maux aux bras pour Alain Schafer, soucis au poignet gauche pour Enzo Steffen, les ténors fribourgeois n'ont pas pu exprimer tout leur potentiel, lundi de Pâques à Frauenfeld, troisième des dix haltes du championnat de Suisse. En Open, le premier nommé s'est tout de même classé 5^e et 7^e. Mais il espérait davantage, surtout après ses prometteuses prestations huit jours plus tôt à Combremont-le-Petit. Il pointait pourtant en tête au premier tour de la manche initiale: «Je me suis fait deux-trois frayeurs, j'ai perdu le rythme. Et comme la moto n'est pas réglée pour rouler lentement, je n'avais plus le feeling et j'ai chopé mal aux bras. Dès lors, j'ai subi plutôt que piloté.»

Le sociétaire du MC Tout-Terrain a connu les mêmes soucis au cours de la seconde épreuve de la journée. Avant l'étape de Muri, prévue dans sept semaines, Alain Schafer maintiendra le contact avec la compétition via le championnat allemand ADAC, les étapes de l'Association fribourgeoise (AFM) et, éventuellement, une épreuve du calendrier national français.

Dans cette catégorie reine, les organisateurs thurgoviens ont eu la surprise d'accueillir Dominique Aegerter. Engagé d'ordinaire en Grand Prix Moto 2, le Bernois s'est classé 22^e et 15^e, pour son retour à ses premières amours.

Lauréat à Combremont, Enzo Steffen n'a pas connu la même fortune sur le tourniquet thurgovien. Explications: «Voilà plusieurs mois qu'un mal chronique affecte mon poignet. La semaine passée, je suis tombé dessus à l'entraînement. Et, lundi, j'ai vraiment souffert plus que d'habitude. Au point de ne plus pouvoir serrer la main et tenir mon guidon.» L'espoir d'Onnens, qui roulait en 7^e position en MX2, s'est retiré à quatre rondes du terme, la douleur étant trop vive: «Dans l'optique du championnat, je n'aurais peut-être pas dû abandonner...»

«Strap» aidant, le collégien sarinois a serré les dents pour conclure la seconde manche en 11^e position, après avoir occupé un instant le 3^e rang. Sa quête de 10 points lui permet néanmoins de conserver sa 3^e place au classement provisoire.

Cette semaine, un examen IRM approfondi devrait déceler la véritable nature du mal. Du diagnostic dépend sa participation à diverses manches des championnats européens et ADAC. » GL

CLASSEMENTS

Frauenfeld, Open, 1re manche: 1. Andy Baumgartner (Romanshorn), KTM, 30'22; 2. Jason Clermont (F), Kawasaki, à 6''7; 3. Stefan Ekerold (AI), Suzuki, à 15''5. Puis: 5. Alain Schafer (Fribourg), Honda, à 25''762; 8. Kim Schafer (Villars-sur-Glâne), Kawasaki, à 31''596; 17. Alessandro Placido (Granges-Paccot), Honda, à 1'36; 25. Daniel Ferreira (Bulle), Kawasaki, à 1 tour - 35 classés. **Deuxième manche:** 1. Baumgartner 28'41; 2. Yves Furlato (Amlikon), KTM, à 2''576; 3. Ekerold à 3''774. Puis: 7. Schafer à 38''781; 8. Schafer à 46''872; 19. Placido à 1 tour; 22. Ferreira à 1 tour - 34 classés. **Championnat de Suisse après 6 manches sur 20:** 1. Baumgartner 121 points; 2. Furlato 120. Puis: 4. Schafer 82; 5. Schafer 77; 22. Placido 25; etc. **MX2, 1re manche:** 1. Luca Bruggmann (Lie), Yamaha, 30'34; 2. Kevin Auberson (Epaulethyes), KTM, à 18''088; 3. Killian Auberson (Epaulethyes), KTM, à 19''186. Puis: 17. Cédric Yerly (Treyvaux), Kawasaki, à 1'12; 34. Enzo Steffen (Onnens), Honda, à 4 tours - 35 classés. **Deuxième manche:** 1. Bruggmann 28'49; 2. Killian Auberson à 6''886; 3. Kevin Auberson à 21''212. Puis: 11. Steffen à 59''451; 20. Yerly à 1'32 - 32 classés. **CS (6/20):** 1. Bruggmann 137; 2. Killian Auberson 128; 3. Steffen 88. Puis: 26. Yerly 8; etc. **Prochaine course:** Muri (AG), lundi de Pentecôte 5 juin.

Mallya arrêté à Londres

AUTOMOBILISME Propriétaire de l'écurie de formule 1 Force India, Vijay Mallya a été arrêté à Londres à la suite d'un mandat d'extradition émis par son pays d'origine. L'homme d'affaires indien est soupçonné de détournement de fonds. Agé de 61 ans, Vijay Mallya a été arrêté après s'être rendu dans un poste de police. Il avait fui son pays en mars 2016, sous le coup d'accusations de fraude financière, avec des dettes contractées auprès de plusieurs banques pour un montant supérieur à un milliard de dollars. » ATS

Avec l'appui de l'école d'ingénierie, Benoît Morand bâtit un projet en LMP1 sur une durée de trois ans

C'est reparti pour un nouveau tour

« GILLES LIARD

Automobilisme » Benoît Morand repart pour un tour! Avec le concours d'une société d'investissement, Key Capital Hong Kong Ltd, en mains helvétiques, le natif de La Tour-de-Trême échafaude un projet qui doit lui permettre de retrouver le championnat du monde d'endurance FIA (le WEC pour les initiés), dès 2018. Mais dans la catégorie reine, LMP1, cette fois-ci. «Notre concept repose sur une durée minimale de trois ans. Il s'articulera autour d'un budget global de 30 millions de francs», annonce Benoît Morand. Même si une partie de l'argent est déjà engagée dans le projet, les investisseurs cherchent encore des fonds. De son côté, le Gruérien coiffa l'unique casquette sportive, celle de directeur d'écurie: «La recherche de partenaires financiers incombe aux investisseurs», tient-il à préciser.

Si le constructeur du châssis (un Européen) sera prochainement annoncé, le motoriste, lui, est déjà désigné: Judd. Une firme avec laquelle Benoît Morand avait déjà collaboré entre 2013 et 2015 durant sa campagne en LMP2. La base du moteur, un ancien 2,2-litres turbo proposé par Lotus en 2012, évoluera en V6 3 litres double turbo sous la houlette de Christian Nellen. Professeur à la Haute Ecole d'ingénierie et d'architecture de Fribourg, celui-ci a approfondi ses connaissances techniques en travaillant onze ans durant au sein du département compétition de Renault Sport.

Importantes divergences

Benoît Morand était resté sur le bord de la route après les 24 Heures du Mans 2016. En raison d'importantes divergences, financières notamment, qui étaient apparues avec le pilote et promoteur mexicain Ricardo Gonzalez qui lui avait confié les clés de son équipe RGR Sport by Morand. «Je préfère parler du futur. C'est de l'histoire ancienne», coupe le Fribourgeois. Mais, après insistance, sa langue se délie: «A



Benoît Morand: «Tous les éléments sont réunis pour être prêts à l'ouverture de la saison 2018.» Alain Wicht-archives

la suite d'incidents graves survenus au Mans, nous avons décidé de nous séparer, d'un commun accord.»

Le dossier n'est pas clos, le Mexicain ayant porté l'affaire devant les tribunaux: «Je n'ai plus rien à voir, plaide Benoît Morand. Ma signature, je l'ai radiée. Seuls les anciens administrateurs sont encore concernés. Reste que, dans cette histoire qui a été difficile à gérer, personne n'a gagné.»

Visibilité accrue

La future écurie, dont la dénomination reste à définir, ne sera qu'un volet de la nouvelle société qui sera portée tout prochainement sur les fonts baptismaux. Celle-ci comprendra plusieurs plateformes: recherche et développement, VIP, E-Sport. S'ajoutera même un volet artistique, à l'invite de Pierre Eichenberger, président de la fondation marinoise APCd et personnellement lié depuis des lustres à l'automobile.

Retour à la case sport. La future écurie devait retrouver le peloton LMP2. Mais, bien vite, Benoît Morand et ses partenaires ont relevé le déficit d'attractivité de cette seconde classe, qui repose essentiellement sur le mécénat. En outre, après le retrait d'Audi, la catégorie reine ne concerne désormais plus

que deux constructeurs: Toyota et Porsche. «Notre projet devient plus cher, le budget passe du simple au double, mais il apparaît plus intéressant. La catégorie LMP1 jouit de davantage de visibilité.»

«La recherche de partenaires financiers incombe aux investisseurs»

Benoît Morand

Même nantie d'une forte consonance tricolore, l'écurie conservera son âme fribourgeoise, Benoît Morand cherchant un atelier dans le canton. De quoi pimenter encore le contre-la-montre dans lequel les initiateurs se sont lancés. D'ici à la fin octobre, le moteur devra être installé dans le futur châssis. S'ensuivra toute une batterie de tests entre novembre et février, au Castellet et sur d'autres circuits du sud de l'Europe. «Tous les éléments sont réunis pour être prêts à l'ouverture de la saison 2018, estime Benoît Morand. Mais le programme est serré, nous n'avons pas beaucoup de mou.» »

UN PILOTE SUISSE AU MOINS

Même s'il avoue «avoir commis quelques erreurs dans le passé», Benoît Morand entend renouveler sa confiance à l'équipe technique qui l'a accompagné ces dernières années. L'écurie se composera d'un staff d'une vingtaine de personnes, dont quatre ou cinq postes à plein-temps. Se grefferont trois pilotes professionnels de renom, dont un, voire deux Suisses. Des contacts sont en cours avec Nico Müller (25 ans), engagé en DTM cette saison, et surtout avec un Alémanique, triple lauréat des 24 Heures du Mans sur Audi. Un instant pressenti pour s'asseoir dans le baquet si le

projet avait concerné le LMP2, Fred Yerly, le fer de lance du Gruyère Racing Team, n'a finalement pas été contacté. Si l'écurie fribourgeoise s'engagera sur l'ensemble du championnat du monde d'endurance, le double tour d'horloge de la Sarthe constituera la pierre angulaire de la saison 2018. En dépit d'un budget dix fois inférieur à celui de ses concurrents d'usine, Benoît Morand n'entend pas jouer le faire-valoir: «Nous chercherons à approcher la qualité d'usine, à être les meilleurs parmi les écuries privées non hybrides et à titiller le podium général au Mans.» GL