

Slalom Automobile de Genève 2016 - Retour sur la 4ème édition

Les 3 et 4 septembre 2016 s'est déroulé le Slalom de Genève pour sa quatrième édition consécutive à Palexpo. Représenté par plusieurs collègues, Wheels And You y était sur tous les fronts, de l'organisation jusqu'à la piste. Retour sur un week-end fort en sensations !



Texte : François Cuany / Photos : Denis Guyot

Après avoir fait leurs armes lors de l'organisation des slaloms de la Praille, de Carouge et, plus récemment, de celui du Mandement, le Haldan Rallye Team, l'Ecurie la Meute, l'Ecurie Ouest-Romand et l'Automobile Club de Suisse section de Genève se sont une nouvelle fois rassemblés pour concocter ce qui représente actuellement l'unique compétition automobile du bout du Lac : le Slalom de Genève.



Présentation

Une fois le choix porté sur le site de Palexpo, il a fallu s'adapter à ses infrastructures techniques prévues pour héberger des manifestations statiques. Le parcours ne fût pas aisé à tracer. Mais le pari a été relevé haut la main puisque l'on peut y participer à la seule course avec un départ « Indoor ». Autre sujet délicat : la sécurité. Les murs dangereux, les poteaux et les quelques 250 mètres de la rampe suspendue qui mène au parking P49 doivent être munis de protections. Si l'organisation veut pouvoir accueillir des formules et des prototypes, il faut même doubler les glissières avec un système de planches et ce n'est pas une mince affaire.

Une course et une organisation atypiques donc où l'accès est rendu gratuit pour le public et l'infrastructure possible grâce aux nombreux partenaires tels que les garages Autobritt SA, la société Caractère Immobilier, l'entreprise Maulini SA, la carrosserie AGC et les multiples annonceurs soutenant cette manifestation.

Comme je le disais, le départ est en intérieur. La première partie du tracé traverse en long et en large les halles 4 et 5. Elle se compose d'épingles diverses et variées pour un résultat assez technique. Puis l'on sort sur le parvis de l'enceinte avec des enchainements en « esses » et angles droit pour déboucher sur un demi-tour puis bifurquer ensuite sur la rampe descendant vers le P49. Cette longue rectiligne entrecoupée d'une chicane est impressionnante ! Et elle

fait parler tous les pilotes cette chicane... Chacun donne son avis : en visant bien ça passe tout droit... ou pas. Là est la question. Les petits gabarits y gagnent un temps précieux en se permettant même le luxe, pour certain, de monter encore un rapport dans ladite chicane ! Pour d'autres, cela se passe moins bien, à l'image de Thierry Barraud, malchanceux qui termine sa course contre un réverbère et une cabine de Sécuritas. De gros dégâts sur la voiture et sur le matériel.

Il faut garder son sang froid pour viser l'entrée du P49 sur les raccords bosselés des différents revêtements et rails de portails. Cela demande concentration, doigté et précision. S'ensuit une série de virages plutôt typés circuit, avec des longues courbes et même des pointes arrivant à 140 km/h pour les plus rapides. Selon moi, l'exigence et l'intérêt de ce parcours résident dans le fait de devoir s'adapter à trois types de revêtements et rythmes différents, marqués par les trois zones distinctes du tracé : Halles 4-5, parvis, P49.

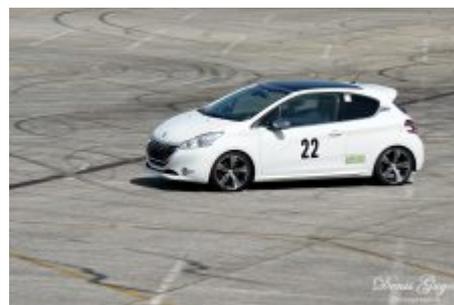




Les éditions précédentes

Présenté dans une première version uniquement en démonstration et compétition LOcale (pilotes non licenciés) en 2013, le parcours revient en 2014 homologué et prêt à recevoir les pilotes LOcaux le samedi et les pilotes NATionaux du Championnat Suisse le dimanche. Si le premier jour de compétition fait le plein de concurrents, seule une cinquantaine d'inscrits se présente le dimanche, une déception pour les organisateurs.

Pour pallier au faible intérêt des pilotes NATionaux et remplir la capacité de 120 inscriptions, un slalom de doublure voit le jour dès 2015 le dimanche pour les LOC, et la recette fonctionne !



Le quatrième opus

Mais revenons à notre édition 2016 ! Le samedi compte une petite centaine d'inscriptions, un chiffre en baisse comparativement aux précédentes éditions. Peut être la simultanéité de plusieurs événements en France voisine et en Valais y sont pour quelque chose.

La manche LOcale est ouverte aux véhicules immatriculés et donc homologués pour nos routes. Des simples citadines jusqu'aux machines de production les plus

poussées en passant par les compactes sportives, on y voit de tout, même un diabolique Range Rover Sport SVR bluffant de capacités ! C'est ça le charme de ce slalom ! Chacun y vient rouler avec ce qu'il a et surtout... SE FAIRE PLAISIR !

Les chronos atteints par les hommes de tête sont impressionnants et n'ont pas à pâlir devant les licenciés du rendez-vous dominical. Piccinato avale les 2'650 mètres du parcours en seulement 2:08:51, raflant au passage le records précédemment détenu par le sociétaire Julien Monnay.



Le dimanche, place aux cadors, aux vraies voitures de course et, sur le second tableau, quelques LOC motivés qui viennent régater une deuxième journée. Au

final, ce sont 56 voitures pour le Championnat Suisse et 37 Locaux qui ont couru lors de cette quatrième édition.

Mais pas question ici de faire de la figuration, un championnat se joue ! Les autos sont rutilantes et certaines semblent même tout juste sorties d'une manche de championnat du monde de grand tourisme. Les pilotes flirtent avec les limites de leurs machines pour le plus grand plaisir des spectateurs présents.

Phillip Egli avec sa Formule Dallara, devançant Marcel Maurer, met tout le monde d'accord pour la troisième année consécutive et appose lui aussi sa marque sur le tableau des records du parcours avec un record absolu à 1:54.94. Par ailleurs, les batailles font rage à tous les niveaux, vu que le championnat arrive à son terme. Une fois les pénalités décomptées (un cône égal dix secondes de pénalité), ce n'est pas forcément le mieux armé, ni le plus téméraire, qui s'impose. Le slalom, c'est rouler vite, certes, mais c'est surtout rouler propre ! Ce n'est pas Julien Prével qui dira le contraire, seul de sa catégorie à avoir réalisé ce parcours tortueux sans faute. Il se voit prendre la tête de son groupe devant d'impressionnantes BMW, dont celle d'Albin Mächler, champion suisse de la montagne.





Mon expérience

Pour ma part, j'ai pu vivre ce parcours de l'intérieur à bord de la dernière Honda Civic Type R, gracieusement mise à disposition par Honda Suisse, lors du slalom LOCAL du dimanche. Même si le but n'est que la découverte de l'auto, on se prend tout de suite au jeu de la course, et c'est grisant ! Une expérience que je conseille vraiment !

Ici, la nipponne n'est pas sur son terrain de jeu favori, nous sommes bien loin d'un circuit rapide où dominent les longs appuis. L'auto et moi essayons de nous en sortir au mieux et limiter la casse en sacrifiant un peu les épingles pour entrer le plus fort possible dans les parties rapides, là où l'auto est merveilleusement efficace ! Le couple moteur/transmission est redoutable et m'aide énormément. Ça paye !

Résultat, la première marche du podium de la catégorie véhicule 100% d'origine de plus de 3'000 cm³ est atteinte pour deux petits centièmes de seconde !



Conclusion

Pour conclure ce week-end fort en mécanique, on note hélas le peu d'intérêt de la part du public : environ 2'500 spectateurs durant le week-end. Malgré la gratuité d'accès et la large campagne de publicité dans les journaux et sur les bus TPG, le chiffre n'évolue malheureusement pas au fil des éditions.

C'est bien dommage, au vu de la passion qui anime tant les organisateurs que les pilotes et du caractère unique de cette compétition.





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).



Nos remerciements aux organisateurs du Slalom de Genève, à Honda Suisse pour le prêt de la Honda Civic Type R, ainsi qu'à M. Denis Guyot pour ses photos de la manifestation.



