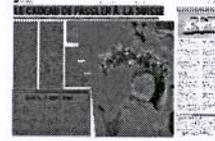


Datum: 13.06.2011

LE MATIN

Edipresse Publications SA
1001 Lausanne
021/ 349 49 49
www.lematin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 57'894
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 651.75
Abo-Nr.: 1071642
Seite: 28
Fläche: 88'473 mm²



Marcel Fässler a été couronné hier au Mans après 24 heures d'une course qu'il n'est pas près d'oublier. Jean-François Montier



LE CADEAU DE FÄSSLER À LA SUISSE

AUTOMOBILISME Depuis 1923, jamais un Helvète ne s'était imposé dans la Sarthe. Le Schwytzois a changé l'histoire.

24 HEURES DU MANS LE MANS (FR)

Marcel Fässler est devenu le premier Suisse à remporter les 24 Heures du Mans. Le Schwytzois de 35 ans était aligné sur l'Audi No 2, aux côtés de l'Allemand André Lotterer et du Français Benoît Tréluyer.

Le trio a devancé la Peugeot No 9 de Simon Pagenaud (Fr), Sébastien Bourdais (Fr) et Pedro Lamy (Por) de moins de quinze secondes, au terme d'un sprint haletant. Il s'agit d'un des écarts les plus faibles de l'histoire de l'épreuve sarthoise. Deuxième sur le même circuit l'année dernière, Marcel Fässler est désormais un habitué du tourniquet sarthois. Il a disputé ses premières «24 heures» en 2006, mais n'a réussi à boucler son premier double tour d'horloge qu'il y a douze mois.

Ses quatre premières tentatives s'étaient soldées par autant d'abandons. «Je n'ai pas de mots. C'est un sentiment extraordinaire! Durant les six dernières heures, le temps a suspendu son vol», a-t-il lâché peu après l'arrivée.

Le Schwytzois a passé la majeure partie de sa carrière dans le championnat allemand des voitures de tourisme (DTM/de 2000 à 2005), au sein duquel il a remporté trois épreuves. Il s'est ensuite «recyclé» en Endurance. Un choix de carrière désormais couronné

de succès dans l'une des épreuves les plus fameuses du calendrier automobile, au côté des 500 milles d'Indianapolis et du Grand Prix de F1 de Monaco.

S'il est devenu le premier Helvète à s'imposer lors de l'épreuve française, Fässler a tout de même rejoint au palmarès une équipe suisse. En 1989, la formation Sauber-Mercedes – d'un certain Peter Sauber – avait triomphé avec à son volant les Allemands Jochen Mass et Manuel Reuter, ainsi que le Suédois Stanley Dickens. Pour Audi, le triomphe est d'autant plus beau que deux de ses trois bolides avaient été éliminés samedi à la suite de violents accidents. C'est d'ailleurs un petit miracle si personne n'a été blessé lors des «crashes» d'Allan McNish et de Mike Rockenfeller. L'Ecoissais, vainqueur en 1998 sur Porsche et en 2008 sur Audi, était en deuxième position lorsqu'il a accroché la Ferrari No 58 du Français Anthony Beltoise en voulant la dépasser.

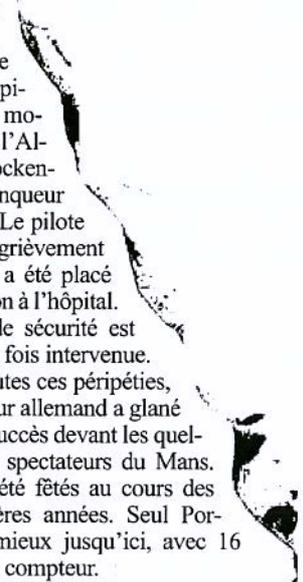
«C'EST UN SENTIMENT EXTRAORDINAIRE! DURANT LES SIX DERNIÈRES HEURES, LE TEMPS A SUSPENDU SON VOL»

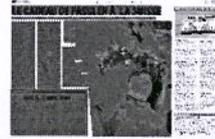
Marcel Fässler

L'Audi No 3 est alors partie dans les graviers et a heurté un mur de pneus avant de se retourner. McNish est sorti sans aide de sa voiture déchiquetée. La Ferrari est rentrée aux stands dans un piètre état, son pilote sain et sauf, et la course a été neutralisée pendant une heure. Le deuxième accident a eu lieu

après huit heures de course. Il a provoqué l'abandon de l'Audi No 1 pilotée à ce moment-là par l'Allemand Rockenfeller, vainqueur l'an dernier. Le pilote n'a pas été grièvement blessé, mais a été placé en observation à l'hôpital. La voiture de sécurité est une nouvelle fois intervenue.

Malgré toutes ces péripéties, le constructeur allemand a glané un dixième succès devant les quelque 245 000 spectateurs du Mans. Ils ont tous été fêtés au cours des douze dernières années. Seul Porsche a fait mieux jusqu'ici, avec 16 triomphes au compteur.



**COMMENTAIRE**

Jean-Claude Schertenleib

FÄSSLER, LE GENTIL GÉANT

Pour les nombreux fans suisses de la plus célèbre des courses automobiles – les 24 Heures du Mans –, c'était une erreur de l'histoire. Comme une tache sur le grand livre de la course: l'absence d'un pilote helvète sur la plus haute marche du podium. Une absence qui durait depuis 1923, une carence effacée de façon magistrale, hier sur le coup des 15 heures, par Marcel Fässler, un Schwytzois à la gueule d'ange. Et autrefois au tempérament de feu. Un homme devenu le prototype du pilote d'endurance moderne: calme, régulier, mais toujours extrêmement rapide.

Avant de finir premier, il faut premièrement finir: la formule sied bien sûr à merveille à cette épreuve au long cours, qui a fabriqué des pilotes à sa mesure, hommes et femmes capables d'aligner les tours dans une fourchette de quelques secondes, sans jamais baisser le rythme, en évitant aussi de le hausser, par respect pour la mécanique.

Mais les 24 Heures du Mans, on en a eu une preuve magistrale ce week-end, reste d'abord une course. Six voitures en autant de dixièmes après les qualifications, moins de 14 secondes entre le vainqueur et son dauphin au terme de deux tours d'horloge,

Audi et Peugeot ont inventé le sprint sur 24 Heures. Du même coup, Marcel Fässler a non seulement effacé une erreur de l'histoire, mais il est devenu, avec ses équipiers – le Français Treluyer et l'Allemand Lotterer –, le vainqueur de l'une des plus folles éditions des 24 Heures du Mans. Une course où le drame a dangereusement flirté avec la victoire, un moment d'anthologie dont on se souviendra encore dans des dizaines d'années. Jo Siffert, Clay Regazzoni, Herbert Müller, vous qui êtes au Ciel, vous pouvez être fiers de l'exploit réussi ce week-end par l'un de vos descendants: Marcel Fässler, un gentil géant.

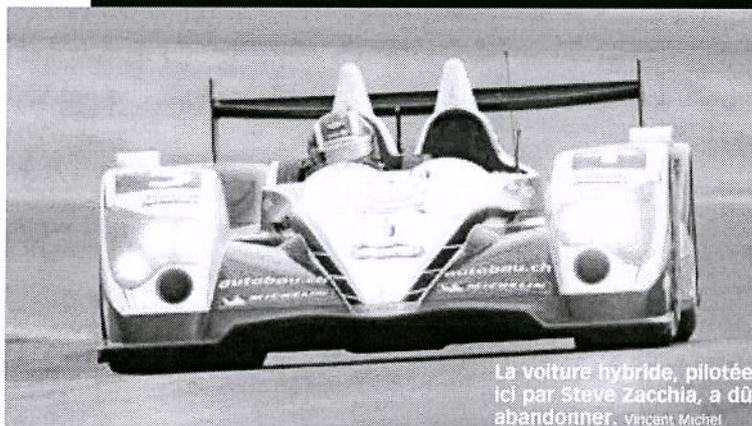


Edivresse Publications SA
1001 Lausanne
021/ 349 49 49
www.lematin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 57'894
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 651.75
Abo-Nr.: 1071642
Seite: 28
Fläche: 26'402 mm²

LES ROMANDS DES 24 HEURES



La voiture hybride, pilotée ici par Steve Zacchia, a dû abandonner. Vincent Michel

Rebellion Racing.

L'équipe basée sur les hauts de Lausanne avait un but: placer l'une de ses Lola-Toyota première des voitures à essence. Les Diesel étant inapprochables, le Seelandais Neel Jani, le Français de Nyon Nicolas Prost et le Néerlandais Jeroen Bleekemolen (No 12) ont réussi la course parfaite. Ils terminent sixièmes, avec le sentiment d'avoir rempli leur contrat, mais avec l'arrière-goût que partagent avec eux tous les concurrents de la classe LMP1 qui ne disposent pas de moteurs Diesel. Battre ses adversaires directs, c'est bien, mais jouer battus d'entrée pour la victoire au général, c'est frustrant.

Hope Racing

L'aventure de la première voiture hybride engagée au Mans s'est terminée à 4 h 47, hier matin, par un début d'incendie sur la ligne droite des Hunaudières. «Un piston a lâché», explique Benoît Morand, la cheville ouvrière d'un projet qui aura fait beaucoup

parler de lui. «Tout s'est bien passé durant les deux premières heures, nous étions dans le coup, à un tour des leaders, et nous occupions la tête du classement qui récompense les voitures ayant le meilleur rapport entre le nombre de litres de carburant consommés et la distance couverte. Après, les soucis ont commencé, la pression d'essence avait une fâcheuse tendance à s'affoler, et nous avons opéré par petites touches. Maintenant, il ne faut pas se reposer sur cette première expérience: il faut construire sur ce que nous avons appris, améliorer notre structure technique et financière, car je suis persuadé plus que jamais que nous avons le potentiel pour jouer devant.»

Jonathan Hirschi

Le Neuchâtelois avait la lourde tâche de faire commencer une toute nouvelle voiture, la Lotus Evora, dans la catégorie LMGTEPro: «Et je peux dire que personne ne nous attendait à l'arrivée», rigole

Hirschi (22e). «Je l'avais dit dès avant les essais, notre but était d'abord de fiabiliser la voiture. Et à part une vingtaine de minutes perdues dans la nuit pour un changement de plaquettes de freins, tout s'est bien passé», ajoute le Neuchâtelois, qui aura eu droit au direct de la télévision hier matin, lorsqu'il est parti en tête-à-queue, sans mal. «C'est bien ma chance, tout le monde a vu mon erreur», rigole Hirschi, qui rêve de se lier à plus long terme avec Lotus, la marque mythique ayant actuellement des projets plein ses tiroirs.

Harold Primat

De gros soucis lors des essais préliminaires ce printemps, un forfait aux 1000 km de Spa-Francorchamps, des problèmes encore aux qualifications, la course du Genevois Harold Primat s'est terminée après 25 minutes, moteur cassé sur l'Aston Martin No 009.

J.-C. S.

Datum: 13.06.2011

LE MATIN



Edipresse Publications SA
1001 Lausanne
021/ 349 49 49
www.lematin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 57'894
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 651.75
Abo-Nr.: 1071642
Seite: 28
Fläche: 26'402 mm²

CLASSEMENT

LE MANS (FR). 24 HEURES DU MANS

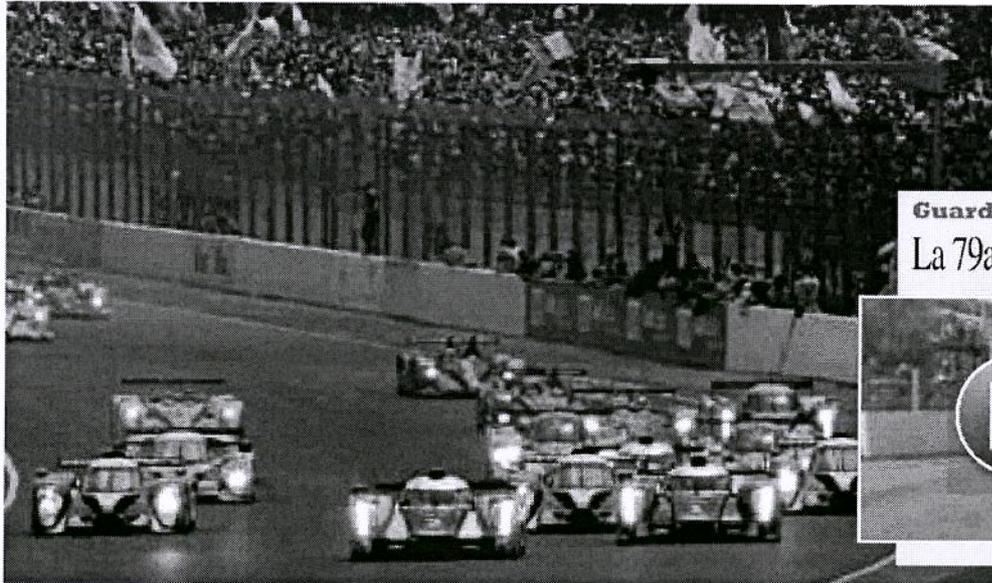
1. Fässler/Lotterer/Tréluyer (S/AlI/Fr), Audi R18 TDI, 355 tours. 2. Bourdais/Pagenaud/Lamy (Fr/Fr/Por), Peugeot 908, à 13"854. **A 2 tours:** 3. Sarrazin/Montagny/Minassian (Fr), Peugeot 908. **A 4 tours:** 4. Davidson/Gené/Wurz (GB/Esp/Aut), Peugeot 908. **A 16 tours:** 5. Lapierre/Duval/Panis (Fr), Peugeot 908 HDI. **A 17 tours:** 6. Jani/Prost/Bleekemolen (S/Fr/PB), Lola-Toyota. **A 27 tours:** 7. Ickx/Martin/Leinders (Be), Lola-Aston-Martin. **A 29 tours:** 8. Ojje/Kimber-Smith/Lombard (AS/GB/Fr), Zytek-Nissan (1er catégorie LMP2). **A 35 tours:** 9. Mailleux/Ordonez/Ayari (Fr/Esp/Fr), Oreca-Nissan. **A 36 tours:** 10. Tucker/Bouchut/Barbosa (Eu/Fr/Por), Lola-Honda. 28 équipes classées. **Puls, à 51 tours:** 19. Rostan/Meichtry/Frey (Fr/S/S) Oreca 03-Judd-BMW. **A 53 tours:** 20. Bornhauser/Canal/Gardel (Fr/Fr/S) Chevrolet Corvette C6. **A 60 tours:** 22. Rossiter/Hirschi/Mowlem (GB/S/G) Lotus Evora.



Rezzonico Editore SA
6600 Locarno
091/ 756 24 40
www.caffe.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 57'874
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 651.75
Abo-Nr.: 1071642
Seite: 27
Fläche: 41'469 mm²



MARCEL FÄSSLER
L'elvetico con l'Audi numero 2 ha staccato la pole alla 24 ore di Le Mans

Guarda il video

La 79a ventiquattr'ore di Le Mans



LO SPORT
Guarda il video su caffè.ch. Nella homepage clicca "WebTV" e seleziona "Lo sport". Oppure clicca il link in fondo all'articolo online

Tra Audi e Peugeot un vero braccio di ferro alla 24 ore di Le Mans

di LeMans

Le Mans, ore 15 in punto. È scattata ieri, sabato, l'edizione numero 79 della mitica 24 ore. Una corsa endurance tinta di rosso-crociato, visto che il team Audi Jost con la vettura numero 2 che ha ottenuto il miglior tempo in prova conta anche sull'esperienza e la velocità di Marcel Fässler. La partenza si è svolta senza problemi, con due delle tre R18 della casa dei "quattro cerchi" - spinte da motore diesel, così come le Peugeot 908 - che si sono

portate in testa. Ma il braccio di ferro tra le Audi e i bolidi della casa del Leone si annuncia tiratissimo. Come confermato dall'incredibile incidente dopo un'ora appena di gara per la terza Audi, guidata in quel momento da McNish, sbattuta letteralmente fuori pista da una Ferrari delle categorie "minori".

"Ottenere la pole a Le Mans è un'esperienza davvero fantastica - ha spiegato Fässler -. È una prestazione che dimostra anche le alte performance raggiunte dalla nostra R18. Abbiamo fatto davvero un buon lavoro nel corso dell'inverno. E noi tre piloti abbiamo fatto bene il nostro mestiere in pista: tutti e tre abbiamo girato veloci e con costanza. È un

ottimo punto di partenza, e una base importante per quanto concerne la gara". L'Audi cerca quest'anno il suo decimo successo a Le Mans, che porterebbe la casa tedesca al secondo posto assoluto, dietro l'inarrivabile Porsche. E al via della 79ma edizione della corsa Endurance più famosa al Mondo c'è anche altra Svizzera. Oltre ai team di vertice e a Marcel Fässler alla guida di una R18, troviamo infatti il franco elvetico Franck Montagny su una 908. Molto interessante anche la scelta della scuderia Hope Racing, che porta in pista sul circuito della Sarthe una Oreca Swiss Hy Tech spinta da una tecnologia ibrida d'avanguardia. Derivata dal Kers montato sulla Honda di For-



mula1. Un sistema di accumulo dell'energia in frenata e rilascio in uscita di curva sottoforma di potenza aggiuntiva. Nella categoria prototipi Lmp1, poi, in pista anche Neel Jani (Lola di Rebeillon Racing, team elvetico presente

Favorita la tedesca numero 2 del team con l'elvetico Fässler, ma la corsa si decide solo in mattinata

con due vetture a benzina molto brillanti in prova) e Harold Primat per Aston Martin Racing. Al volante della Corvette C6 Zr1 del team Larbre Competition,

poi, a Le Mans è in gara anche il ticinese Gabriele Gardel, nel trio con i francesi Julien Canal e Patrick Bornhauser, a caccia del titolo nella Lm Gte Am. Scattato dalla 52.ma piazza, Gardel è stato protagonista di un buon avvio, dove ha subito recuperato 4 posizioni.

Che la 24 ore di LeMans stia tornando ai fasti del passato lo dimostrano due cose. In primo luogo a decisione della Fia di nuovamente concedere lo statuto di "Campionato del Mondo" alla categoria prototipi, attualmente concentrata sotto la sigla Intercontinental LeMans Cup e di inserire in calendario anche la 24

ore. In secondo luogo la foltissima presenza di grandi nomi del volante al via dell'edizione numero 79 della gara. Al di là dei pluri titolati della categoria come Kristensen, Capello, Mc Nish e Rockenfeller, troviamo infatti al via piloti del calibro di Marc Gené, Alex Wurz, Sébastien Bourdais, Franck Montagny, Pedro Lamy, Olivier Panis, Nicolas Prost, Jean Christophe Bouillon, Christian Klien e Tiago Monteiro nella sola categoria Lmp1, che conta sulla griglia di partenza ben 17 vetture. Nella altre categorie troviamo poi anche Giancarlo Fisichella, al volante di una Ferrari 458 Italia della Af Corse. **m.s.**