

# En toute décontraction...

**CS/MONTAGNES** Sans rival à Hemberg, Eric Berguerand ne s'est pas privé de signer des chronos canon à l'occasion de la première course de côte du championnat. De son côté, Ronnie Bratschi n'a pas fait mentir les pronostics et a dominé la division tourisme.



JÜRIG KAUFMANN/RA

**A** lors que l'organisateur de l'épreuve en côte de Hemberg pouvait faire valoir une liste de départ où figuraient 180 concurrents, le public n'a, hélas, pas répondu présent, et ce malgré une météo des plus favorables. Le chiffre officiel annoncé de 6000 spectateurs semblait, de fait, plutôt optimiste et, au vu des dépenses importantes consenties pour la mise sur pied de la manifestation, il est désormais permis d'émettre des doutes sur sa viabilité.

Les pilotes, eux, en ont eu pour leur argent, négociant sans problème particulier les 5 manches d'essai et les 3 montées de course. Il est vrai que le parcours, parsemé de glissières, d'éléments bétonnés et de murs, incitait à faire preuve d'une certaine prudence, ou du moins à limiter la prise de risques.

**SEUL AU MONDE** Bien loin de ces considérations, Eric Berguerand ne s'est laissé troubler ni par le parcours, digne d'une piste de bob, ni par le revêtement encore

plus bosselé que lors du précédent millésime. Egalant son record de 2013 lors des essais du samedi (55"74), il en retranchait une seconde pleine à l'issue de la première ascension officielle (54"74) avant de le pulvériser lors du 3e run (53"86). Le Valaisan avait-il tout misé sur cette ultime tentative? «Non, c'est simplement que tout a fonctionné comme sur des roulettes», souriait-il.

Marcel Steiner, lui, avait consenti à casser sa tirelire pour de nouvelles enveloppes car il tenait absolument à faire mieux qu'en septembre (56"98). Malgré tous ses efforts, il devait se contenter d'un 57"10 qui lui suffisait toutefois largement pour assurer son 2e rang.

Après une révision de sa transmission, Simon Hugentobler semble avoir plus de facilité à maîtriser la boîte séquentielle de sa Reynard 93D. Le Lucernois n'est cependant pas encore suffisamment performant pour jouer les tout premiers rôles. A Hemberg, il a ainsi dû baisser pavillon devant Christian Balmer. Le Bernois, malgré un déficit de kilométrage sur sa Tatuus-Honda, s'est de son côté montré

**Eric Berguerand a signé des performances de très haut niveau à Hemberg. Il sera à nouveau le grand favori ce week-end à Reitnau.**

Photos Kaufmann

une bonne seconde plus rapide qu'il y a 9 mois (57"63 vs 58"88).

Les deux grands absents du week-end avaient pour nom Tiziano Riva et Reto Meisel dont la mise au point du nouveau prototype prend du retard. Le garagiste de Leuggern a également dû renoncer à engager sa Mercedes 190-Judd en raison d'une fissure dans l'arbre de cardan. Pour trouver trace de la plus rapide parmi les voitures fermées, il fallait donc remonter au 6e rang, derrière la Dallara F3 de Philip Egli.

**BRATSCHI «ASSURE»** A l'instar de Berguerand, Ronnie Bratschi a répondu aux attentes des observateurs et inscrit les 17 points synonymes d'une victoire de groupe assortie d'un record. Contrairement au Valaisan, Bratschi n'a accompli que le strict nécessaire alors qu'il était sans doute envisageable pour lui d'être le premier pilote «tourisme» à descendre sous la minute à Hemberg. «Les 1'00"12 me suffisent amplement. Je ne voulais pas risquer une sortie de route. J'aurais la partie plus facile en 2015 pour battre mon

temps...» Avec ses 1'01"13, Jürgen Gerspacher a manqué de justesse d'égaliser sa prestation de l'automne dernier (1'01"08) mais il a facilement pris la mesure du propriétaire de sa monture, Bruno Ianniello. Pas vraiment à son affaire, ce dernier a en plus subi la loi de Simon Wüthrich (Golf 4WD) et René Ruch (Ferrari).

Danny Krieg, lui, a d'abord fait grise mine suite à un mauvais départ dans la 1re manche, conséquence de l'embrayage de fortune qu'il avait installé sur son Audi A4. Mais s'il s'est incliné sans discussion face à l'Autrichien Patrick Nickel (Opel Kadett C/310 ch, 870 kg env.), il n'en a pas moins dominé la classe E1 2-litres et empoché les 20 points attribués à l'issue de la première manche de la Coupe suisse de la montagne. Même constat pour Martin Bürki, resté bien en deçà de son fabuleux chrono de 2013 (1'04"91 vs 1'03"73), mais qui a également inscrit 20 unités. Le Bernois a été imité par Werner Rohr et Jörg Ochsner (IS jusqu'à 1,6 et 2 litres).

Josef Koch est quant à lui passé par tous les états d'âme. 1er en IS, il avait déjà engrangé 15 pts et semblait sur le point de

## EDY KOBELT À DOMICILE

**MINI CHALLENGE** Comme à l'époque où il écumait l'ancien tracé reliant St. Peterzell à Hemberg, Edy Kobelt tenait à transformer l'essai dans ce qui s'apparentait pour lui à un match à domicile. Lors des essais, le citoyen de Wattwil s'inclinait pourtant à deux reprises face à Thierry Kilchenmann. Tout rentrait dans l'ordre dans la 1re manche de course où, chassé de pneus neufs, il signalait le meilleur chrono (1'13"04), laissant Kilchenmann à six dixièmes. Dans la seconde ascension, celui-ci reprenait 0"02 à son rival... qui essayait définitivement son triomphe au terme de la 3e passe d'armes (1'13"02). Fort de sa victoire, Kobelt revient à 24 longueurs de Kilchenmann au championnat et égalise au nombre de succès obtenus durant la saison (3). De son côté, Rolf Tremp, un autre pilote du cru, semblait se diriger lui aussi vers un podium mais son rêve s'est écroulé en raison de la belle 3e montée de Franz Stadelmann, ce dernier le coiffant au



Franz Stadelmann, 3e de la catégorie Cooper S.

poteau pour 0"09. Le Lucernois, qui avait abordé les essais avec une certaine retenue, avait ensuite monté des pneus neufs dont il ne put tirer parti que dans ses deux ultimes assauts. Avec le succès que l'on connaît. De son côté, Bernie Wyss a une nouvelle fois placé la barre trop haut pour ses rivaux de la catégorie Racing en étant le seul à passer sous les 1'09. J.K.

## RÉSULTATS

**1re manche du championnat suisse de la montagne; 1'58 m; addition des deux meilleures manches (meilleure montée entre parenthèses). Résultats complets sous [www.bergrennen-hemberg.ch](http://www.bergrennen-hemberg.ch)**

**Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (6 au départ des essais):** 1. Muzzarelli, 2'23"25 (1'11"53); 2. Béring, 2'23"84 (1'11"89); 3. Piccinato, tous sur Honda Integra, 2'25"45 (1'12"68); etc.; **plus de 3000 (3):** 1. Steiner, Toyota Celica GT4, 2'27"68 (1'13"46); 2. Hediger, Peugeot 208 GTI, 2'31"20 (1'15"17); etc.; **SS Compétition (3):** 1. Wicki, Mitsubishi Evo VI, 2'14"65; 2. Nassimbeni, BMW 1M Coupé, 2'15"52 (1'07"55); 3. Mächler, BMW M4, 2'15"52 (1'07"62).

**N/IS-N, jusqu'à 1400 (1):** 1. Wittwer, Peugeot 106 Rallye, 2'43"25 (1'21"61); **plus de 3000 (3):** 1. Widmer, Mitsubishi Evo X, 2'13"71 (1'06"84); 2. Schlegel, Mitsubishi Evo VIII, 2'18"66 (1'09"19); etc.

**A/IS-A, jusqu'à 1600 (2):** 1. Meier, Citroën Saxo, 2'26"98 (1'13"20); etc.; **jusqu'à 2000 (3):** 1. Aebi, Honda Civic, 2'31"44 (1'15"62); 2. Rebsamen, Renault Clio, 2'35"17 (1'17"57); etc.; **plus de 2000 (2):** 1. Kessler, 2'06"61 (1'03"30); etc.

**IS, jusqu'à 1400 (2):** 1. Schöpfer, Audi 50, 2'15"78 (1'07"78); etc.; **jusqu'à 1600 (8):** 1. Rohr, 2'11"71 (1'05"49); 2. Lanz, les deux sur Toyota Corolla, 2'13"68 (1'06"68); 3. S. Burri, Peugeot 106, 2'15"61 (1'07"59); 4. Bardill, VW Scirocco, 2'18"89 (1'09"34); etc.; **jusqu'à 2000 (5):** 1. Ochsner, Opel Kadett C, 2'12"12 (1'05"90); 2. Niederberger, Opel Kadett City, 2'13"97 (1'06"71); 3. R. Burri, Opel Kadett C, 2'17"13 (1'08"50); etc.; **2500 (9):** 1. Koch, Opel Kadett C, 2'08"79 (1'04"27); 2. U. Banz, Opel Ascona B, 2'10"03 (1'05"00); 3. A. Banz, Opel Kadett C, 2'10"90 (1'05"17); 4. Döbler, BMW M3, 2'13"36 (1'06"62); 5. Eberle, Opel Kadett C, 2'13"77 (1'06"67); etc.

**E1, jusqu'à 1400 (5):** 1. Bächler, VW Lupo, 2'19"46 (1'09"67); 2. Buchser, VW Polo, 2'19"88 (1'09"89); 3. Naef, Suzuki Swift, 2'21"11 (1'10"30); etc.; **jusqu'à 1600 (4):** 1. Bürki, VW Polo, 2'10"00 (1'04"91); 2. Bilger, VW Golf, 2'10"27 (1'04"37); etc.; **jusqu'à 2000 (19):** 1. Nickel (Aut), Opel Kadett C, 2'07"22 (1'03"49); 2. Krieg, Audi A4, 2'08"33 (1'04"12); 3. Tarler (Aut), Opel Kadett C, 2'10"71 (1'05"28); 4. Kammer, Honda Civic, 2'11"67 (1'05"80); 5. Fauler, VW Golf, 2'13"74 (1'06"72); etc.; **jusqu'à 2500 (2):** 1. Bertocchi, BMW 325, 2'26"77 (1'13"28); etc.; **jusqu'à 3000 (7):** 1. Gerspacher (All), Lancia Delta S4, 2'02"65 (1'01"13); 2. Gerber, Opel Kadett E, 2'12"52 (1'06"20); 3. Favre, 2'14"63 (1'06"80); etc.; **jusqu'à 3500 (7):** 1. Wüthrich, VW Golf Turbo, 2'05"79 (1'02"72); 2. Ianniello, Lancia Delta S4, 2'06"44 (1'03"02); 3. Schnellmann, Mitsubishi Evo VIII, 2'08"23 (1'04"04); etc.; **jusqu'à 4000 (6):** 1. Bratschi, Mitsubishi Evo VIII, 2'00"68 (1'00"12); 2. Ruch, Ferrari 355, 2'06"36 (1'02"41); 3. Herzog, Porsche 911 RSR, 2'08"00 (1'03"91); etc.; **plus de 4000 (4):** 1. Schlegel, BMW M3 GTR, 2'13"38 (1'06"64); 2. Liechti, Porsche 944 Turbo, 2'16"74 (1'07"80); etc.

**Historiques, jusqu'à 1150 (1):** 1. Jörg, Lotus Eleven, 2'34"13 (1'16"58); **jusqu'à 1600 (3):** 1. Duss, Mini Cooper S, 2'39"65 (1'19"61); etc.; **jusqu'à 2000 (1):** 1. Buschor, BMW 320, 2'17"65 (1'08"43); **plus de 2000 (4):** 1. Duschletta, 2'22"61 (1'10"54); 2. Huber, les deux sur Porsche Carrera, 2'26"46 (1'12"86); etc.

**CN (3):** 1. Hunziker, Norma-Honda, 2'03"93 (1'01"67); 2. Bereiter (Aut), PRC-Honda, 2'05"78 (1'02"79); etc.

**E2-SC, jusqu'à 2000 (1):** 1. Moret, Sabre G2, 2'07"24 (1'03"29); **plus de 2000 (1):** 1. Steiner, Martini Mk77-BMW, 1'54"32 (57"10).

**E2-SS, jusqu'à 1150 (2):** 1. Meier, Gloria

B4, 2'22"18 (1'10"73); etc.; **jusqu'à 2000 (6):** 1. Balmer, Tatuus-Honda, 1'56"19 (57"63); 2. Egli, Dallara 394-Opel, 1'59"58 (59"93); 3. Maurer, Tatuus F-Renault, 2'04"71 (1'02"27); etc.; **plus de 2000 (2):** 1. Berguerand, Lola F99-Cosworth, 1'48"60 (53"86); 2. Hugentobler, Reynard 93D-Cosworth, 1'56"70 (58"24).

**Championnat (1/9)**  
**Tourisme:** 1. Bratschi et Wicki, 17 points; 3. Koch, 15; 4. Banz, Gerspacher et Nassimbeni, 14; etc.  
**Compétition:** 1. Berguerand, 17; 2. Steiner, 14; 3. Balmer, 13; 4. Hugentobler, 12; 5. Egli, 11; 6. Hunziker, 10; etc.  
**Coupe:** 1. Bürki, Buschor, Krieg, Muzzarelli, Ochsner et Rohr, 20; etc.  
**Prochaine épreuve:** Reitnau, le 29 juin.

**Renault Clio Classic Cup (5):** 1. Wolf, 2'19"22 (1'09"48); 2. Henggeler, 2'20"62 (1'10,11); 3. Figue, 2'24"88 (1'11"42); etc.

**Championnat:** 1. Wolf, 86; Zürcher, 76; Henggeler, 65; etc.

**Mini Challenge**  
**Cooper S (13):** 1. Kobelt, 2'26"06 (1'13"02); 2. Kilchenmann, 2'26"89 (1'13"40); 3. Stadelmann, 2'28"78 (1'14"31); 4. Tremp, 2'28"87 (1'14"28); 5. Jucker, 2'29"90 (1'14"95); etc.

**Racing (6):** 1. Wyss, 2'17"69 (1'08"81); 2. Julmi, 2'19"57 (1'09"36); 3. Meier, 2'19"71 (1'09"59); 4. Vogt, 2'23"15 (1'11"50); etc.

**Championnat, Cooper S:** 1. Kilchenmann, 264; 2. Kobelt, 240; 3. Tremp, 164; 4. Stiffler et Jani, 152; 5. Stofor, 146; etc.

**Racing:** 1. Wyss, 268; 2. Meier, 237; 3. Mühlheller, 208; 4. Julmi 202; etc.

**Prochaine épreuve:** Sprints à Dijon, le 13 juillet.





Marcel Steiner, Eric Berguerand et Christian Balmer, le trio gagnant de la 1re manche du CSM 2014.



Wicki a créé la surprise en SuperSérie.



Bratschi en avait encore sous la pédale...

battre le record de groupe (1'03"90). Hélas pour lui, son moteur allait rendre l'âme durant la 3e manche.

Nettement meilleurs que lors de la précédente édition, Michael Widmer (groupe N) et Thomas Kessler (groupe A) n'ont pu traduire leur domination sur le plan comptable. La faute, comme toujours, à un nombre d'adversaires trop ténu.

**WICKI SURPREND** Pour une fois, le groupe SuperSérie avait attiré le feu des projecteurs. Une attention due à la présence de la nouvelle BMW M4 d'Albin Mächler, ce dernier ayant cédé sa IM Coupé à Fabio Nassimbeni. Par un curieux hasard, les deux hommes ont terminé à égalité de temps, le second l'emportant grâce à son meilleur temps sur une montée. Plus surprenant encore, Robert Wicki, éternel second en 2013, est parvenu à dominer les deux machines allemandes, signant une nouvelle référence de groupe (1'07"32) aux commandes de son Evo.

Dans la classe 2-litres, la surprise est venue de Michael Bering. Fils de l'ex-champion d'Europe, il s'est révélé être le plus coriace adversaire de Marcel Muzzarelli (qui a lui aussi fait un carton plein dans le cadre de la Coupe) tout en prenant le meilleur sur Giuliano Piccinato.

Du côté des historiques, Armin Busch a réalisé une bonne affaire en s'adjugeant le maximum de points mais il faut relever que le pilote de la BMW 320 a prévu de ne faire que des apparitions sporadiques durant la saison.

Dans la Coupe Renault Classic enfin, l'abandon durant la 2e manche de course de Thomas Zürcher, meilleur performer des essais, a profité au jeune Denis Wolf.