

Le trône de Steiner vacille

CS/MONTAGNE Déjà menacé à Reitnau, le Bernois n'a pas résisté aux assauts de Joël Volluz à La Berra. Le Valaisan fête sa première victoire en championnat suisse alors que Julien Ducommun, 2e, devient le nouveau recordman du parcours.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Si le déroulement des deux journées de course (régionale le samedi, nationale le dimanche) a pu être parfois frustrant – la faute à de multiples interruptions et interventions du camion de dépannage –, le finish hitchcockien proposé par les têtes d'affiche du championnat suisse des voitures de compétition valait incontestablement un détour par La Berra. Au final, on retiendra d'abord que Marcel Steiner a subi sa première défaite depuis qu'il est aux commandes de son Osella face à un concurrent affichant un passeport rouge à croix blanche. Autres faits marquants, la répétition de l'improbable scénario du week-end précédent à Reitnau, avec un «médaillé d'argent» (Julien Ducommun) qui devient nouveau recordman du parcours, et, last but not least, le premier succès à ce niveau du fougueux Joël Volluz.

INCERTITUDES Samedi, lors de l'épreuve régionale, rien n'avait pourtant laissé présager d'une telle révolution de palais. Steiner avait pulvérisé officiellement son record de 2011 (1'41"63 contre 1'44"78), laissant dans son sillage, mais à bonne distance, Volluz (1'43"27), Ducommun (1'43"77) et Eric Berguerand (1'45"80). On s'acheminait donc apparemment vers un nouveau succès du Bernois, sans doute désireux de remettre les choses au point après sa demi-défaite en Argovie six jours plus tôt (lire encadré).

Sous un soleil radieux, les essais ébranlaient une pre-

mière fois ces belles certitudes, Steiner se contentant du 3e rang (1'43"71) derrière Ducommun, 2e (1'43"30) lors de la 1re montée, et Volluz, poleman (1'42"08) lors de la seconde ascension. «Hier tout était parfait, relevait le champion suisse. Aujourd'hui, je trouve la piste plus glissante. Quant à Joël et Julien, difficile de dire où ils en sont car ils testent différents paramètres pour leur voiture.» 4e en 1'45"07, Eric Berguerand précisait de son côté que ses rapports de boîte étaient paramétrés pour la course de côte de Kitzpeak (où il sera engagé le week-end prochain) mais qu'avec des bons pneus, il était possible d'aller titiller les trois Osella.

TEMPS CANON La manche de course initiale confirmait, un peu à la surprise générale, la hiérarchie des essais. Une nouvelle fois, l'ancien record était «explosé», mais par Volluz qui faisait presque aussi bien que Steiner 24 heures plus tôt (1'41"65). Ce dernier s'installait au 2e rang (1'42"30), poursuivi par Ducommun (1'42"58) et Berguerand (1'43"41). La lutte pour la palme d'or concernait effectivement trois hommes, quatre à la rigueur, mais l'identité du futur lauréat était bien difficile à pronostiquer. Le suspense atteignait son paroxysme dimanche aux alentours de 18h. Si Berguerand plafonnait légèrement (1'44"04), il signalait malgré tout les deux chronos les plus rapides de sa carrière à La Berra, qui plus est en faisant mieux que l'ancienne marque de Steiner. Cet exploit au volant d'une F3000, magnifiquement préparée (avec un



Ducommun, Volluz et Steiner ont offert un spectacle de toute beauté à La Berra. Photos J. Kaufmann



1er succès en championnat suisse pour Volluz.



Alain Pfeifferlé, 1er de la division tourisme.

nouveau fond plat en carbone entre autres) mais souffrant en l'occurrence de problèmes de braquage, était toutefois insuffisant pour entrer dans le top 3. Car quelques secondes plus tard, Volluz fit monter les enchères à des hauteurs stratosphériques (1'41"14), avant que Ducommun ne mette la

barre encore plus haut... pour un minuscule centième et avec un record du parcours à la clé (1'41"13).

Restait à voir si Steiner serait capable d'assommer ses adversaires à l'instant décisif, comme il l'avait si souvent fait par le passé. La réponse tomba rapidement. Aussi remar-

quables fussent-ils, ses 1'41"89 ne lui permettaient de n'accéder qu'à la 3e marche du podium final. «C'était très, très rapide aujourd'hui, constatait-il. Je fais de super chronos mais ça n'a pas été suffisant. Je n'ai pas forcément trouvé le grip qu'il fallait.» Un peu plus loin, Julien Ducommun estimait,

rayonnant, que son changement de gomme avait été décisif: «Jusqu'aux manches course de l'épreuve nationale, j'ai chaussé des Marangoni. Mais mon set-up était prévu pour des Avon. Et je souffrais de sous-virage. Je me suis donc

SUITE À LA PAGE 26

RÉSULTATS

LA ROCHE-LA BERRA (3,500 KM). ADDITION DES DEUX MANCHES (MEILLEUR CHRONO ENTRE PARENTHÈSES). RÉSULTATS COMPLETS SOUS WWW.ACA.FR

Scratch course 1 (hors-championnat/1 manche): 1. Steiner, 1'41"63; 2. Volluz, 1'43"27; 3. Ducommun, les trois sur Osella FA30, 1'43"77; 4. Berguerand, Lola B99/50, 1'45"80; 5. Balmer, Tatuus-FM, 1'50"18; 6. Meisel, Mercedes-Judd 190 RM, 1'56"32; 7. Müller, Osella PA30, 1'57"16; 8. Egli, Dallara 394 Opel, 1'58"02; 9. Charlatte, Tatuus Renault, 1'58"47; 10. Hunziker, Norma M20, 1'58"95; puis les vainqueurs de groupe, 14. Pfeifferlé, Porsche 935, 2'00"95 (1er IS); 15. Nicolas, Ford Escort RS Cosworth, 2'01"39 (1er EJ); 20. De Siebenthal, Jema B10, 2'03"38 (1er REG VC); 27. Kessler, Mitsubishi Lancer Evo, 2'07"40 (1er A/IS-A); 30. Bühner, Porsche 997 GT3 RS, 2'07"64 (1er GT); 37. Roberto, Peugeot 205 Rallye, 2'10"27 (1er REG VT); 48. Mächler, BMW 1M Coupé, 2'11"75 (1er SuperS); 88. Pasche, Renault Clio, 2'19"74 (1er N/IS-N); etc.

Voitures de compétition
SuperSérie, jusqu'à 2000 cm³ (3): 1. Kuhn, Honda Integra R, 4'48"81 (2'23"34); 2. Henggeler, Renault Clio Sport, 4'52"24 (2'25"87); etc.; **2501-3000 (3)**: 1. Wicki, Mitsubishi Lancer, 4'24"45 (2'11"73); etc.; **3. C. Steiner, Toyota Celica, 4'44"97 (2'21"83)**; etc.; **compétition, plus de 3500 (2)**: 1. Mächler, BMW 1M Coupé, 4'18"96 (1er SuperS, 2'09"18); etc. **N/IS-N, jusqu'à 1600 (3)**: 1. Badertscher, Citroën Saxo, 4'44"65 (2'21"60); etc.; **1601-2000 (4)**: 1. Pasche, 4'39"63 (2'19"76); 2. Droz, les deux sur Renault Clio, 4'42"37 (2'21"06); etc.; **2501-3000 (1)**: 1. Halter, Mitsubishi Lancer Evo, 4'25"07 (1er N/IS-N, 2'10"91); **A/IS-A, jusqu'à 1600 (4)**: 1. Mürisler, Peugeot 106, 4'27"30 (2'11"93); 2. Schneider, 4'36"18 (2'17"79); 3. Thiévent,

les deux sur Citroën Saxo, 4'36"65 (2'18"07); 4. Vionnet, Citroën C2, 4'39"23 (2'19"24); **1601-2000 (1)**: 1. Meyer, Opel Astra F20, 4'45"12 (2'22"32); **2501-3000 (2)**: 1. Kessler, Mitsubishi Lancer Evo, 4'12"80 (1er A/IS-A, 2'06"17); etc. **Porsche Cup Swiss (1)**: 1. Forestier, Porsche 911 Carrera, 4'32"09 (2'15"54); **GT (1)**: 1. Bühner, Porsche 911 GT3 RS, 4'12"70 (1er GT, 2'05"84); **IS, jusqu'à 1400 (3)**: 1. Schöpfer, Audi 50, 4'14"46 (2'06"94); etc.; **jusqu'à 1600 (6)**: 1. Mattdüller, VW Scirocco, 4'11"20 (2'05"51); 2. Lanz, Toyota Corolla, 4'18"37 (2'08"72); 3. Jeanne-ret, VW Golf, 4'20"79 (2'10"11); etc.; **1601-2000 (7)**: 1. Krieg, 4'09"17 (2'04"34); 2. Vallat, VW Golf, 4'18"94 (2'09"05); 3. Ehrbar, Opel Kadett C, 4'20"25 (2'09"84); etc.; **2001-2500 (4)**: 1. A. Banz, 4'09"98 (2'04"80); 2. U. Banz, 4'13"85 (2'06"57); etc.; **2501-3000 (1)**: 1. Comby, Porsche 930, 4'30"95 (2'14"32); **plus de 3500 (1)**: Pfeifferlé, Porsche 935, 3'58"22 (1er IS, 1'58"80); **EJ, jusqu'à 1400 (5)**: 1. Rohr, Audi 50, 4'28"13 (2'13"10); 2. Raemy, Lada VAZ, 5'11"11; 3. Rebetz, Suzuki, 5'16"58 (2'37"44); etc.; **1401-1600 (9)**: 1. Bürki, VW Polo, 4'09"80 (2'04"73); 2. Bieri, VW Scirocco, 4'22"41 (2'10"75); 3. Savoy, 4'27"96 (2'13"13); etc.; **1601-2000 (22)**: 1. Girard, BMW 320, 4'11"34 (2'05"66); 2. Engel, VW Golf, 4'15"77 (2'07"13); 3. Fauler, VW Golf GTI, 4'18"24 (2'07"56); etc.; **jusqu'à 2500 (2)**: 1. Kéchi, Honda Civic, 4'04"38 (2'01"87); 2. Zwahlen, Opel Kadett C, 4'06"38 (2'02"77); etc.; **jusqu'à 3000 (8)**: 1. Gerspacher, Lancia Delta S4, 4'08"92 (2'03"97); 2. Bürki, BMW M3 GT3, les deux sur BMW, 4'12"74 (2'06"34); 3. Favre, BMW 325, 4'19"60 (2'09"47); etc.; **3001-3500 (13)**: 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 4'01"70 (1er EJ, 1'59"33); 2. Nicolas, Ford Escort RS Cosworth, 4'02"00 (2'00"74); 3. S. Wüthrich, VW Golf, 4'14"02 (2'06"94); etc.; **plus de 3500 (5)**: 1. Neff, Porsche 911 GT3, 4'09"29 (2'04"39); 2. Kistler, Audi Porsche RS2, 4'30"28

(2'15"09); etc. **Renault Clio Classic Cup (8)**: 1. Zürcher, 4'23"74 (2'11"84); 2. Krebs, 4'25"59 (2'12"26); 3. Sigrist, 4'35"97 (2'17"73); 4. Müller, tous sur Renault RS Clio Cup, 4'37"62 (2'18"49); etc. **Mini Challenge**: 1. Vögeli, 2'22"13; 2. Mahler, 2'22"21; 3. Kobelt, 2'22"60; 4. Burget, 2'22"93; 5. Stiffler, 2'23"30; 6. Kilchenmann, 2'23"37; 7. Wintsch, 2'23"70; 8. Fiorina, 2'24"66; 9. Straumann, 2'24"75; etc. **Racing (2)**: 1. Mülhletaler, 2'29"25; 2. B. Wyss, 4'42"12.

Suzuki GP (10): 1. Eggenberger, 2'31"22; 2. Fehr, 2'32"55; 3. Flammer, 2'32"66; 4. Saner, 2'32"82; 5. Piccinato, 2'33"32; 6. M. Jani, 2'33"40; 7. P. Wyss, 2'34"15; 8. Zahnd, 2'35"07; 9. Plattner, 2'35"97; 10. Lee, 2'43"17.

Pas de surprise chez les Suzuki avec la victoire de Fabian Eggenberger qui se détache en tête du classement du Grand Prix. Chez les Mini en revanche, on enregistre le succès étonnant de Roger Vögeli qui a fait valoir sa connaissance du parcours. En Racing, Alexandra Mülhletaler a profité de la mésaventure de Bernie Wyss (capot ouvert en pleine montée) pour aller décrocher un triomphe inattendu.

3. Planchamp, Tatuus-Renault, 3'59"11 (1'58"25); etc.; **2501-3000 (4)**: 1. Volluz, 3'22"79 (1'41"14); 2. Ducommun, 3'23"71 (1'41"13); 3. Steiner, tous sur Osella FA30-Zytek, 3'24"19 (1'41"89); 4. Berguerand, Lola FA99-Cosworth, 3'27"45 (1'43"41); 5. Hugentobler, Reynard 93D, 3'47"80 (1'53"53).

Championnat, tourisme: 1. Mächler, 34 points; 2. Krieg, 29; 3. Wicki, 28; 4. Zwahlen, 25; etc. **Compétition**: 1. Berguerand et Steiner, 28; 3. Balmer, 24; 4. Hugentobler, 22; 5. Hunziker, 18; etc. **Mini Challenge**: 1. Mahler, 240; 2. Kilchenmann, 213; 3. Kobelt, 206; 4. Wintsch, 173; 5. Vögeli, 151; etc. **Racing**: 1. B. Wyss, 265; 2. Mülhletaler, 206; 3. Bleichenbacher, 197; etc. **Suzuki GP**: 1. Eggenberger, 152; 2. Team Flammer, 136; 3. Fehr, 134; etc.

Prochaine épreuve: Avenet-Anzère, le 28 juillet.

Sensationnelle performance pour René Köchli, 3e du groupe E1.
Par Oskar Frey



SUITE DE LA PAGE 25

décidé à repasser les Avon et voilà. C'est beau! Quant à Joël Volluz, il avouait son plaisir de se retrouver devant. «C'est un tout petit peu frustrant d'avoir manqué le record mais je suis heureux pour Julien. On a été tellement vite tous les deux! Je pense que je m'habitue de mieux en mieux à la voiture, mais ça reste un peu brouillon. Ce qui a fait la différence ce week-end, c'est que, connaissant le parcours, je n'ai eu à me concentrer que sur ma machine. En championnat d'Europe, je me retrouve souvent sur des tracés que je ne connais pas et je dois gérer les deux aspects...»

MÄCHLER SEUL EN TÊTE En tourisme, le grand bénéficiaire de l'expédition gruérienne sur le plan comptable a pour nom Albin Mächler. Quasiment invincible en SuperSérie, le pilote de Wangen a bénéficié pour la 2e fois consécutive d'un plateau suffisamment fréquenté pour lui permettre de scorer à 100%. Cerise sur le gâteau, un nouveau record de groupe (2'09"18) lui permet d'afficher 34 pts après deux rounds.

En N/IS-N, Joe Halter n'a pas connu de difficulté à s'imposer à Nicolas Pasche, vainqueur de groupe lors de l'épreuve du samedi. Il est toutefois resté à plus de 3"5 de la référence établie par Toni Büeler en 2011 (2'10"91 contre 2'07"43).

En A/IS-A, Thomas Kessler a fait cavalier seul, sans s'approcher du record de Roger Schnellmann (2'06"17 contre 2'03"32 en 2011). Au 2e rang, Pierre Murisier s'est fait remarquer aux commandes de sa Peugeot 106 Maxi en dis-

tançant aisément Dominic Schneider, chef de file des Citroën Saxo.

En GT, Nicolas Bühler – seul pilote avec Alain Pfeifferlé, Maurice Girard, Oski Kuhn et le speaker Jean-Claude Aubord à avoir disputé l'épreuve originelle le 14 septembre 1980 (victoire de Fredy Amweg) – a pour sa part effacé des tables son ancien record de 2010 (2'05"84 contre 2'06"01).

LA MENACE BRATSCHI En E1, Gérard Nicolas, 1er le samedi, a longtemps semblé tenir le bon bout malgré la présence dominicale de Bruno Ianniello. Mais une touchette à Montsofioz, qui lui avait fait frôler la catastrophe lors de la seconde manche d'essais, l'incita à une certaine retenue: «J'ai fait bien attention de passer à 50 cm de la botte de foin la fois d'après»,

expliqua-t-il. A l'addition des deux chronos du jour, le Vaudois n'échouait qu'à 0"3 du Bâlois, tout sauf transcendant et qui s'interrogeait sur sa prestation. «Quand j'avais fait le record en 2011 (réd. 1'54"60), j'étais équipé de jantes 16 pouces. Avec les 18 pouces, la voiture marche mieux. Avec eux, je n'ai pas besoin de passer la 5e. Normalement, j'aurais dû monter en 1'57 ou même 1'56...» Tant Ianniello que Nicolas ont vu leur supériorité remise en question par le remarquable Ronnie Bratschi (1'59"85 dans le 1er run) mais le slalomeur de Seedorf, victime d'une casse moteur dans le second round, n'a pas pu jouer sa chance jusqu'au bout. 3e du groupe E1, René Köchli a livré un fameux duel à Christoph Zwahlen – pas à son affaire mentalement selon ses propres dires –, duel dont il est sorti vainqueur grâce à une

2e montée sensationnelle (2'01"87). 6e, à seulement 0"37 de la Lancia de Jürgen Gerspacher et alors qu'il ne disputait que sa 4e course au volant de sa nouvelle monture, Frédéric Neff s'est constamment bonifié (2'04"39 dans la 2e ascension), au point qu'on peut déjà le considérer comme un dangereux outsider à Anzère et, surtout, aux Rangiers, un terrain qui se prête particulièrement bien aux caractéristiques de sa Porsche 911 GT3. Pour sa part, le régional de l'étape Maurice Girard a brillamment remporté la catégorie E1, 1601-2000, la plus importante numériquement parlant du plateau avec 22 partants.

En IS, Alain Pfeifferlé a laissé sur place le «gang des Kadett» (privé de son chef de file Josef Koch) – Danny Krieg et Armin Banz en tête – et finit avec le meilleur chrono d'une voiture fermée. «J'ai souffert de sous-virage mais ma voiture a un punch formidable, se réjouissait-il. A part ça, il y a toujours ce problème de pneus. L'an prochain je pense que je passerai aux radiaux mais cela impliquera des modifications importantes au niveau des suspensions, des rapports de boîte, etc.»

Pour conclure, mentionnons que Reto Meisel, «guest star» de la 2e manche du championnat suisse de la montagne, n'a pas livré les performances attendues au volant de son proto (8e scratch avec un meilleur chrono de 1'57"91). Mais, à sa décharge, il faut dire qu'il y a belle lurette qu'il n'avait plus piloté sa Mercedes-Judd et que son emploi du temps est désormais consacré au développement de sa Carisson qu'il compte à terme engager à Pikes Peak.