

Berguerand six ans après

CS/MONTAGNE Dimanche à Anzère, le Valaisan à mis fin à une longue disette, triomphant sur le parcours où il s'était imposé pour la dernière fois en championnat suisse, en 2007. Record d'anthologie pour Bruno Ianniello.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Certes, les redoutables Osella FA30 du trio infernal Steiner-Volluz-Ducommun, parti guerroyer en championnat d'Europe, n'étaient pas là, certes la concurrence n'avait rien d'impressionnant sur le papier – surtout après l'abandon de Tiziano Riva (boîte cassée) au terme de la première manche. N'empêche qu'il est allé la chercher cette victoire, Eric Berguerand, la première pour lui en championnat suisse depuis le 29 juillet 2007. Et il y a ajouté la manière. Ses 1'30"80 de la dernière manche constituent en effet un record personnel à Anzère (en 2007, il avait succédé à Jean-Daniel Murisier sur les tables en 1'32"12 alors qu'en 2012, sa 3e ascension s'était conclue en 1'33"81). «Je ne comprends rien à cette voiture, souriait le pilote de Martigny. J'ai réalisé ma meilleure performance alors que j'avais mis des gommes de 2007 qui avaient 40 montées derrière elles. Des fois, c'est un avion, des fois c'est un cageot.

Avec quatre pneus neufs, je pense que je pouvais m'approcher du record de Steiner...»

Après St. André-Kitzack (où il a battu quelques solides références européennes et le record de Lionel Régal), le leader du championnat suisse prévoit maintenant de poursuivre son aventure à l'étranger, à Osnabrück (All) ce week-end, puis de consolider son avance au classement général, à Oberhallau d'abord (25 août) puis à Massongex (1er septembre).

Derrière Berguerand, seul au monde (plus de 16" d'avance sur son dauphin), les 200 et quelques acteurs de cette 38e édition d'Ayent-Anzère ont offert un spectacle magnifique, marqué par des chronos d'anthologie.

SEUL AU SOMMET Dans la division tourisme, il est très vite apparu que le meilleur performer serait l'un des ténors du groupe EL. L'espace d'une manche, Gérard Nicolas (1'43"96, record personnel à Anzère) sembla en mesure de tenir la dragée

haute à Bruno Ianniello (1'43"69). Mais ce dernier se «fâcha» dans le 2e (1'41"81) et, surtout, le 3e round, négocié en 1'40"82. Une performance historique pour une voiture fermée à Anzère, qui renvoyait aux oubliettes ses propres 1'41"82 de 2001 (en IS), les 1'41"55 de Toni Büeler en 2012, les 1'41"67 de Marc Surer en 1981 et même les 1'41"42 de Reto Meisel en 2010. «Dans la 3e montée, j'ai passé le 5e rapport dans une portion que je négocie généralement en 4e. Cela explique peut-être cette progression. Je dois dire aussi que les pneus ont été parfaits. Ça m'a donné une très grande confiance en moi» se réjouissait le quintuple champion suisse. «Après la 2e manche, j'ai compris que c'était cuit, avouait Gérard Nicolas. Je me suis donc contenté de maintenir la pression pour conserver ma 2e place de groupe (réd. et de division).»

Il est vrai que, derrière, Ronnie Bratschi (3e EL/3e tourisme) s'est montré très à son affaire, avec un meilleur temps en 1'44"43 qui démontrait non seulement la valeur intrinsèque de sa Mitsubishi mais aussi l'efficacité de son pilotage. Même topo pour Frédéric Neff (4e de groupe/5e tourisme) qui a lui aussi fait forte impression aux commandes de sa Porsche avec un sensationnel 1'45"61 dans le 3e run («j'ai dû refaire ma manche. Il y avait peut-être moyen de faire encore mieux», soulignait le citoyen de Moutier).

Autres grandes figures de la journée, Christoph Zwahlen (5e EL/6e tourisme) et Martin Bürki (6e EL/8e tourisme) ont réalisé des prouesses dans leur lutte contre la montre, soit 1'45"31 pour le premier (3e montée) et 1'47"09 pour le second (2e). «C'est un record de classe mais c'est surtout un temps impossible, rayonnait Bürki, pourtant en panne d'embrayage après la 2e manche. Et je l'ai fait avec des pneus vieux de 3 ans!» «C'est génial! Après les essais, je n'étais pas content de ma



Eric Berguerand a enlevé pour la 2e fois de sa carrière la classique valaisanne. Photos J. Kaufmann



Albin Mächler: direction le titre!

prestation et j'ai changé le setup du châssis. Et aujourd'hui, il y avait plus de grip. Cela m'a bien aidé...» jubilait pour sa part l'homme au cigare.

Toujours en EL, relevons encore le record de classe de Christoph Rohr en 0-1400 (1'58"48) et les belles démonstrations de Christian Guex (7e de groupe/9e tourisme) et René Köchli (8/10).

PFEFFERLÉ SANS SOUCI En Interswiss, il n'y a pas eu vraiment de match, Alain Pfefferlé (4e tourisme) tenant assez aisément Josef Koch (7e tourisme) à distance malgré une belle résistance de ce dernier, notamment dans la 3e manche (1'46"19, record personnel et de classe). Il faut dire que c'est ce moment-là qu'a choisi le Séduinois pour réaliser son meilleur chrono depuis 2007 (1'44"99). «J'ai eu beaucoup d'ennuis avec mon train avant lors des essais, résumait-il. J'ai donc bidouillé quelque chose pour la course. Là, avec des

MAIS ENCORE...

CHALEUR La canicule a fait sentir ses effets jusque sur les hauts d'Ayent où il faisait 5 à 6 degrés de plus que la norme samedi. Une nouvelle inconnue dans l'équation compliquée de la gestion des pneus sur les 3,5 km séparant St-Romain d'Anzère. «J'ai mis des Pirelli pour la première montée d'essais puis des Michelin usés lors de la 2e et des neufs lors de la 3e. Je vais les réutiliser demain matin, quand la piste sera encore fraîche, de façon à pouvoir bénéficier d'un certain grip (l'horaire 2013 prévoyait de faire partir les représentants du groupe EL le dimanche dès 7 h)», confiait Gérard Nicolas. Le Vaudois a tenu parole... Equipé desdits Michelin lors de la manche de course initiale, il a ensuite rechaussé des Pirelli lors des 2e et 3e ascensions. «Avec cette chaleur, les Avon neufs ne fonctionnent pas bien», résumait de son côté Christoph Zwahlen. «Ici à Anzère, il faut utiliser de vieilles gommes», affirmait pour sa part Martin Bürki. Vous avez dit casse-tête?

CHALEUR BIS Les hautes températures ont-elles joué un rôle dans la cascade de sorties enregistrée le dimanche, notamment au poste 22, juste avant le «S» final? Difficile à dire car il avait fait encore plus chaud la veille et

on n'avait pas relevé une telle succession d'abandons. Quoi qu'il en soit, l'organisation a une nouvelle fois démontré son savoir-faire en gérant au mieux les nombreux «dépannages».

MALAISE Victime d'un malaise sans gravité à la fin de la 1re manche de course, Danny Krieg a été pris en charge par les ambulanciers présents dans l'aire d'arrivée.

ESSAIS A l'exception de la 2e place d'Alain Pfefferlé, battu par Josef Koch (1'49"33) en Interswiss, les manches d'essais avaient donné un aperçu exact de la hiérarchie finale des groupes. Tant Bruno Ianniello en EL (1'43"75) qu'Albin Mächler en SuperSérie (1'55"93), Michael Widmer en N/IS-N (1'55"55) et Thomas Kessler en A/IS-A (1'55"46) y avaient dominé leur sujet. Eric Berguerand, lui, s'était installé fort logiquement en tête du scratch officieux (1'34"88), devant le «revenant» Tiziano Riva (1'41"46), Ianniello (1'43"75), Christian Balmer (1'44"46) et Gérard Nicolas (1'44"91).

INSOLITE Sympathique présence de Yannick Grèzes, venu de la lointaine Vendée pour se mesurer à la classique valaisanne au volant d'une Clio. **F.D.**



Joël Grand, un 8e rang au scratch et un record de classe.



runo Ianniello: un chrono pour l'histoire.

pneus de circuit, il n'était pas possible d'aller plus vite.»

En GT, Nicolas Bühler est passé tout près de son temps-référence de 2007 (1'49"98 vs 1'49"18), ce qui avait tout lieu de le satisfaire, lui qui avoue toujours éprouver une certaine retenue sur le tracé valaisan.

MÄCHLER SUR SA LANCÉE En SuperSérie, la seule interrogation consistait à savoir si Albin Mächler signerait un 3e record consécutif. Le pilote de Wangen n'a pas laissé traîner le doute bien longtemps, abaissant à deux reprises sa marque de 2011 et établissant une nouvelle référence de groupe en 1'53"64. «Il est encore trop tôt pour parler de titre, tempérait-il. D'abord, je vais au devant de courses – les Rangiers et Oberhallau – où j'ai très bien roulé en 2012 et où il sera donc difficile de se montrer plus rapide. Ensuite, il y a toujours le risque que trop peu de concurrents ne s'inscrivent en SuperSérie...»

En A/S-A, l'intérêt ne résidait pas dans la lutte pour la victoire au général (favori, Thomas Kessler s'est quasiment «promené») mais dans la confrontation au couteau qui mettait aux prises Pierre Murisier, Aurélien Devanthery et Dominic Schneider pour la palme dans la classe 1600. Au final, le Fribourgeois l'a emporté pour moins d'une seconde sur le Valaisan, grâce notamment à une belle prestation lors du rush final (1'57"31). En N/S-N enfin, Michael Widmer mène désormais 2 à 1 face à Jo Halter, ce qui lui permet d'emmagasiner 15 points précieux qui viennent compenser son forfait volontaire de La Roche.

Signalons pour conclure ce chapitre

des voitures fermées les succès de Thomas Zürcher en Clio Classic Cup (les 1'54"62 du pilote de Heimberg constituent un des meilleurs chronos réalisés à Anzère par ce type de voiture), de Walter Pauli (Alpine 1300S) en Historiques et de Gilles Lattion en REG, après une lutte acharnée avec Nicola Roberto (0"15 d'écart à l'addition des deux manches).

ÉCARTS INFIMES Du côté des formules et des barquettes, les présences des F3000 de Berguerand, Riva et Hugentobler ne laissent guère d'espoir aux concurrents des cylindrées inférieures de monter sur le podium. Mais l'abandon du Tessinois changea la donne. «Harcelé par Philipp Egli et Christophe Weber en 2-litres, Christian Balmer a été contraint de hausser son niveau de jeu après la montée initiale. Résultat, un 3e rang au scratch, à... 0"22 de Hugentobler. Quant à Egli (5e scratch), c'est sa 3e montée qui a fait la différence en sa faveur, mais, là aussi, les écarts étaient ridiculement faibles, Weber (6e) terminant à 0"66 du Zurichois. 1"12 derrière Weber, on retrouvait Xavier Vermeille (7e), auteur d'un nouveau record en CN 0-2000 (1'42"16).

8e scratch, Joël Grand ne rendait lui que 1"95 au Franc-Comtois, mais il n'en avait cure. Pour lui, l'essentiel était bien d'être le nouveau détenteur de la référence E2-SS 0-1150 (1'42"75).

10e au classement final, Patrick Fellay pouvait se faire la même réflexion, lui qui venait de devenir l'homme le plus rapide en SS 1151-1600 (1'44"17). Même topo pour Eric Grandjean (28e) qui a fait son apparition sur les tables de la classe SC 1151-2000 (1'50"10).



Frédéric Neff a signé sa meilleure performance à Anzère.

RÉSULTATS

Ayent-Anzère (3,5 km). Addition des deux meilleures manches (meilleur chrono entre parenthèses). Résultats complets sous www.ayent-anzere.ch

Voitures de tourisme SuperSérie, 0-2000 cm³ (4 au départ): 1. Muzzarelli, Honda Integra Type R, 4'09"97 (2'04"69); 2. Henggeler, Renault Clio, 4'10"93 (2'04"89); 3. Kuhn, Honda Integra Type R, 4'12"54 (2'06"11); etc.; **2501-3500 (2):** 1. Steiner, Toyota Celica GT4, 4'10"81 (2'04"62); 2. Hungerbühler, Opel Astra Coupé, 4'38"37; **3001-3500 (2):** 1. Wicki, Mitsubishi Lancer Evo RS-2, 3'52"75 (1'55"97); 2. Toffel, Renault Mégane R26 R, 4'12"32 (2'05"52); **Compétition (1):** 1. Mächler, BMW 1M, 3'47"49 (1'53"64).

N/S-N/R1, 0-1600 (3): 1. Badertscher, Citroën Saxo VTS, 4'12"22 (2'06"05); 2. Langenegger, Peugeot 106 GTI, 4'12"90 (2'06"15); 3. Mühlmann, Citroën Saxo VTS, 4'18"21 (2'08"92); etc.; **1601-2000 (2):** 1. Droz, Renault Clio Ragnotti, 4'05"25 (2'02"36); 2. Pasche, Renault Clio Ragnotti, 4'07"80 (2'03"85); 3. Pitteloud, Renault Clio, 4'08"80 (2'04"22); **plus de 3000 (2):** 1. Widmer, Mitsubishi Evo X RS, 3'49"48 (1'54"40); 2. Halter, Mitsubishi Lancer Evo VII, 3'54"08 (1'56"88).

A/S-A/R2, 0-1600 (7): 1. Murisier, Peugeot 106, 3'55"11 (1'57"31); 2. Devanthery, Citroën C2 Max, 3'56"02 (1'57"74); 3. Schneider, Citroën Saxo VTS, 3'57"86 (1'58"79); etc.; **1601-2000+R3 (2):** 1. Janz, Renault Clio R3, 3'54"07 (1'56"97); 2. Meyer, Opel Astra F, 4'09"67 (2'04"18); **plus de 3000 (2):** 1. Kessler, Mitsubishi Evo VIII, 3'44"74 (1'52"35); 2. Hassler, Ford Escort Cosworth, 3'59"54 (1'59"07).

Renault Classic Cup (4): 1. Zürcher, Renault Clio RS Cup, 3'50"34 (1'54"62); 2. Krebs, Renault Clio RS Cup, 3'51"59 (1'55"67); etc.; **Historique, 0-1600 (2):** 1. Pauli, Alpine

1300S, 4'16"34 (2'08"05); 2. Patrick, Alpine A110 1600 S, 4'50"56 (2'25"19); **2001-3001 (1):** 1. Cavallero, Porsche 911 Carrera, 4'21"60, 2'10"76.

Porsche Cup Swiss, plus de 3000 (1): 1. Forestier, Porsche 964 RS, 4'05"00.

IS, 0-1400 (3): 1. Schöpfer, Audi 50, 3'46"18 (1'53"05); 2. Moser, Toyota Yaris, 4'11"93 (2'05"77); 3. Schlup, Toyota Yaris DMS, 4'28"08 (2'13"69); **1401-1600 (1):** 1. Mattmüller, VW Scirocco, 3'44"55 (1'52"06); 2. Jeanneuret, VW Golf GTI, 3'48"06 (1'53"90); 3. Lanz, Toyota Corolla AE86, 3'50"79 (1'54"84); etc.; **1601-2000 (5):** 1. Vallat, VW Golf, 3'44"67 (1'51"99); 2. Ehrbar, Opel Kadett C, 3'45"16 (1'52"25); 3. Frei, Opel Kadett C, 3'46"15 (1'52"15); etc.; **2001-2500 (3):** 1. Koch, Opel Kadett C 16V, 3'34"19 (1'46"19); 2. U. Banz, Opel Ascona B, 3'40"11 (1'49"75); 3. A. Banz, Opel Kadett C, 3'41"41 (1'49"18); etc.; **plus de 3000 (4):** 1. Pfefferlé, Porsche 935, 3'30"72 (1'44"99); 2. Comby, Porsche 930 Turbo, 3'53"24 (1'56"51); 3. Ducrey, Ford Sierra Cosworth, 3'54"94 (1'57"06); etc.; **GT (1):** Bühler, Porsche 911 GT3 RS, 3'39"99 (1'49"98).

E1, 0-1400 (4): 1. Rohr, Audi 50 MLP, 3'57"07 (1'58"48); 2. Noser, VW Polo 16V, 4'43"79 (2'21"35); 3. Rehetez, Suzuki Swift, 4'47"62 (2'23"44); etc.; **1401-1600 (6):** 1. Bürki, MB Polo, 3'36"16 (1'47"09); 2. Willemer, 3'49"23 (1'54"44); 3. Bieri, 3'53"02 (1'56"47); etc.; **1601-2000 (32):** 1. Fauler, Golf 116V, 3'40"53 (1'49"44); 2. Kammer, Honda Civic, 3'42"37 (1'50"95); 3. Fuhrer, Honda CRX F 20, 3'42"42 (1'51"03); 4. Houlmann, Peugeot 205, 3'42"51 (1'51"09); 5. Viloz, Renault Clio RS, 3'45"45 (1'52"53); etc.; **2001-2500 (3):** 1. Zwalhen, Opel Kadett C, 3'31"90 (1'45"31); 2. Köchli, Honda Civic VII, 3'37"99 (1'48"87); 3. Tornare, BMW 325i, 4'27"45 (2'12"41); etc.; **2501-3000 (10):** 1. Bürki, BMW 325iS,

3'39"82 (1'49"30); 2. Favre, BMW E30, 3'44"81 (1'52"22); 3. Bellon, BMW E36, 3'48"73 (1'54"34); etc.; **plus de 3000 (22):** 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 3'22"23 (1'40"42); 2. Nicolas, Ford Escort WRC, 3'28"18 (1'43"96); 3. Bratschi, 3'29"65 (1'44"43); 4. Neff, Porsche 996 Cup, 3'31"72 (1'45"61); 5. Guex, Martigny, Subaru Impreza, 3'37"56 (1'48"66); etc.

Voitures de compétition CN, 0-2000 (1): 1. Vermeille, Norma M20 FC, 3'24"46 (1'42"16).

E2-SH, 0-1400 (1): 1. Follonier, GFA Austin Cooper RS, 3'52"67 (1'56"26).

E2-SS, 0-1150 (2): 1. Von Siebenthal, Jema Evo b10JA, 1'54"69; etc.; **1151-2000 (3):** 1. Grandjean, Westfield 7 SE, 3'41"03 (1'50"10); 2. Pralong, Radical SR4, 3'47"85 (1'53"80); 3. Jolidon, ADR 3, 3'50"16 (1'54"74).

E2-SS, 0-1150 (5): 1. Grand, Formule Arcobaleno Europe, 3'26"41 (1'42"75); 2. Hulmann, Speads RMO6, 3'29"43 (1'44"27); 3. Dougoud, GDS Spyder, 3'37"33 (1'48"50); etc.; **1151-1600 (2):** 1. Fellay, Formule Arcobaleno Europe, 3'28"36 (1'44"17); 2. Rey, Martini MK 45 VW, 3'55"55 (1'56"81); **1601-2000 (10):** 1. Balmer, Tatuus FM, 3'19"37 (1'39"29); 2. Egli, Dallara F394 Opel, 3'22"68 (1'42"66); 3. Weber, Dallara F302-04 Spieß, 3'23"34 (1'40"89); **2001-3000 (2):** 1. Berguerand, Lola FA99, 3'02"95 (1'30"80); 2. Hugentobler, Reynard 930, 3'19"17 (1'39"07).

Championnat, tourisme: 1. Mächler, 51; 2. Ianniello, 43; 3. Wicki, 42; 4. A. Banz, 37; 5. Mattmüller et Zwalhen, 36; etc.

Compétition: 1. Berguerand, 43; 2. Balmer, 37; 3. Hugentobler, 36; 4. Steiner, 28; 5. Egli, 20; etc.

Prochaine épreuve: St-Ursanne – Les Rangiers, le 18 août.