CONQUÊTE ALÉMANIQUE

CS MONTAGNE Les Suisses Allemands n'ont laissé que des miettes aux ténors valaisans à Ayent-Anzère. Retour sur des exploits qui ne doivent rien au hasard...

Vainqueur surprise à Reitnau, Marcel Steiner a remis le couvert au nez et à la barbe d'Eric Berguerand à Anzère. Même topo pour Christian Balmer face à Joël Grand chez les monoplaces 2-litres, et idem au sein des voitures fermées avec un rayonnant Roger Schnellmann. Quelle mouche les a donc piqués?

Monoplaces: grip aux abonnés absents

Nombreux étaient les pilotes à rappeler l'inéluctable: à Anzère, la piste est glissante le samedi. Aléas de la météo obligent, cet état des choses a perduré dimanche matin en raison d'averses nocturnes et de nappes de brouillard qui ont contraint les organisateurs à mettre la course en pause. Ce n'est qu'à midi que le soleil a fait son retour, non sans péjorer le rendement des moteurs au passage.

A ce petit jeu, bien malins étaient les pilotes qui sont parvenus à s'adapter. Remonté après avoir dû refaire sa première manche course, Marcel Steiner a fait parler la poudre en grimpant à seulement 1"5 du chrono de Joël Volluz en 2015 (1'29"578 contre 1'28"096). «La voiture n'est pas prête pour un record, mais nous avons parcouru un chemin gigantesque depuis l'an dernier. Nous roulons plus d'une seconde plus vite au kilomètre», admettait le pilote d'Oberdiessbach, qui remettait le couvert en signant deux manches en 1'30".

Faute de pneus neufs à cause d'un retard de livraison, Eric Berguerand aurait-il pu répliquer? Peut-être, car à l'exception de la première manche course (1'30"246), le Valaisan s'est montré plus rapide de quelques dixièmes à chaque montée face à la LobArt. Mais pas suffisamment au cumul des deux meilleurs chronos, d'autant qu'une fuite de radiateur ne venait pas arranger les choses dans l'ultime tentative sur sa Lola FA99: «Toute l'eau coulait sur le pneu arrière gauche. C'est dommage, mais on ne peut pas toujours avoir de la chance», relativisait «Bergus».

Chez les 2-litres, Joël Grand aurait espéré une meilleure issue que sa quatrième place après deux victoires consécutives en 2015 et 2016. Venue d'Italie, la nouvelle Tatuus Master préparée par le Bossy Racing dispose de 290 chevaux au lieu de 240, mais la machine et le pilote doivent apprendre à mieux se connaître: au lieu de rouler en 1'36" comme l'an dernier, le Valaisan n'a pu faire mieux que 1'39". Train avant assoupli et conseils de trajectoires dispensés par Roland Bossy ont néanmoins permis un premier progrès encourageant: «Le point positif est d'avoir amélioré la voiture manche après manche», admettait Joël Grand.

Voitures fermées: fiabilité aléatoire

Première montée, nouveau record (1'38"286): Reto Meisel avait à cœur de venger sa déconvenue technique à Reitnau en partant le couteau entre les dents. Hélas, les caprices de sa Mercedes SLK 340 se sont à nouveau manifestés lors de la deuxième manche. «Soudainement, je n'avais plus aucune motricité. Je ne sais absolument pas d'où ça vient! Il faudra régler ça avant les Rangiers», confiait-il.

Non moins étonnant, Roger Schnellmann en a profité pour dominer les débats avec sa Mitsubishi Lancer. De quoi lui donner des idées en vue d'un titre face à Frédéric Neff? «Reto aurait gagné, ça ne fait pas l'ombre d'un doute, et je suis navré pour lui. Si j'ai une chance d'être champion, je serai aux Paccots. Dans le cas contraire, je ne pense pas me déplacer.»

Gilles Rossel

Derrière un éblouissant Marcel Steiner, Eric Berguerand et Joël Grand n'ont pas eu les résultats escomptés, au contraire d'un Olivier Jeanneret en pleine forme sur sa VW Golf.
© Patrick Corminbœuf

«MARCEL STEINER EST UN FRÈRE»

Stefano Lo Bartolo et Marcel Steiner.
© GR

Derrière la LobArt du vainqueur, il y a un homme heureux venu d'Italie. Rencontre avec Stefano Lo Bartolo, propriétaire.

Privé de son Osella FA30 à la fin 2013, Marcel Steiner s'était vu coupé dans son élan au faîte de sa domination après trois titres de champion suisse de la montagne. Hormis quelques apparitions sporadiques au volant de son ancienne Martini Mk77 BMW, il ne devait pas retrouver le chemin des côtes avant 2016 avec un nouveau bolide nommé LobArt, dont le lancement avait été initialement prévu au Gurnigel en 2015.

Genèse dès 2014

Dans les coulisses, les bases de ce retour avaient été lancées bien auparavant, car un certain Stefano Lo Bartolo veillait au grain après avoir repéré les performances du pilote alémanique en Suisse et en Allemagne. Ingénieur diplômé de l'Université d'Oxford et spécialiste de la fibre de carbone, l'Italien avait fait ses classes en supervisant un projet de voiture citadine ultralégère avant de créer sa propre société de recherche et développement en 2008, qui compte aujourd'hui Mercedes et Lamborghini parmi ses clients. Il ne lui manquait plus qu'un seul champ d'expérimentation, celui de la compétition. Stefano Lo Bartolo a approché Marcel Steiner en 2014: «C'était le timing idéal. En plus d'être rapide, c'est le pilote le plus authentique et honnête qui soit. Nous avons tout de suite parlé le même langage», se souvient l'Italien.

Le projet mis sur pied par LobArt en collaboration avec Steiner Motorsport est ambitieux: en plus de concevoir et développer une voiture inédite, le moteur choisi, un V8 Mugen, est également nouveau et délicat à mettre au point. «Il a fallu beaucoup de temps et travailler un pas à la fois. La compétition permet de tester des nouveaux matériaux en les poussant à leurs limites en vue de les transférer aux voitures de tourisme. Mais les bons réglages pour rouler vite en course de côte demandent beaucoup de tâtonnements», poursuit Stefano Lo Bartolo.

Esprit de famille

Contrairement à Osella ou Norma, LobArt ne cherche pas à développer ses activités en compétition à grande échelle. «Ce n'est pas notre façon de faire. Je vois plutôt ce projet comme un enfant que l'on voit grandir jour après jour. La course, c'est le côté passion, en marge de nos activités avec les grands constructeurs. Marcel et son équipe sont des gens extrêmement humbles, qui écoutent beaucoup et qui parlent peu. Ils ne disent jamais non. Enzo Ferrari a dit qu'il ne fallait jamais devenir ami avec un pilote. Je l'ai écouté: Marcel Steiner est un frère!»

Solidarité sans failles

L'entraide est un mot inscrit en lettres d'or dans le dictionnaire du Steiner Motorsport. La preuve avec la réparation éclair du moyeu de roue de Sabrina Pierroz, qui participait pour la première fois à la course le samedi chez les pilotes régionaux. Reconnaissante, la famille valaisanne a comblé le team alémanique de bons produits du terroir...

GR