



Un duel peut en cacher un autre

CS MONTAGNE Pour son retour au calendrier le week-end dernier, la course de côte de Massongex a banni le mot «routine» de son vocabulaire. Trahis par leurs mécaniques, les favoris ont jeté l'éponge pour le plus grand bonheur de Marcel Maurer.

Texte et photos: Gilles Rossel

Victoire méritée

Marcel Maurer n'a pas eu la partie facile face à Christian Balmer avant de s'imposer sur sa Formule Renault. Chez les Romands, Joël Rappaz (au milieu) et Jonas Magnin (en haut) ont terminé 8e et 10e du scratch, pendant qu'Hervé Villoz (en bas) dominait les débats en InterSwiss.

A l'image des rallyes, la saison 2018 du Championnat suisse de la montagne vibre au rythme de nombreux rebondissements, et ce n'est pas la manche de Massongex qui aura enrayé cette tendance. Après avoir signé les trois meilleurs temps des essais, Marcel Steiner a été lâché par le moteur Mugen de sa LobArt alors qu'il pensait avoir toutes les cartes en main pour consolider son avance au championnat, fort de ses deux victoires à Hemberg et Reitnau.

Le premier à en profiter aurait pu être Eric Berguerand, mais le démarreur de sa Lola FA99 a décidé de refuser tout service. «Impossible de le changer comme ça en un jour, il faut commander une nouvelle pièce et tout remettre en état d'ici Anzère», déplorait le Valaisan, dernier vainqueur de l'épreuve en 2015. Et comme si ça ne suffisait pas, Frédéric Neff abandonnait également le samedi, suite à la rupture de sa boîte de vitesses, privant le pilote de Moutier de précieux points au volant de sa Porsche en InterSwiss alors qu'il avait intégré le top 5 des essais derrière Ronnie Bratschi. Pri-

Anzère fait le buzz

Avec une participation record à Ayent-Anzère (250 pilotes sont attendus les 21 et 22 juillet prochains), les débats ne font que commencer. Suite à leurs résultats blancs, Marcel Steiner et Frédéric Neff auront à cœur de rectifier le tir, puisque les championnats des voitures de sport et de tourisme sont respectivement menés par Christian Balmer (54 points, ex-aequo avec Marcel Steiner) et Ronnie Bratschi (71 points). Absent à Massongex, Roger Schnellmann aura cependant de quoi mettre des bâtons dans les roues à ce dernier, tout comme Reto Meisel. Les cartes seront également redistribuées au sein des monoplaces, a fortiori chez les 2-litres avec le retour de Joël Grand, Philip Egli et Henri Schmidt. En revanche, pas de trace de Joël Volluz au sein des trois-litres sur la liste provisoire des engagés, le pilote du Châble étant toujours à pied d'œuvre pour remettre en état son Osella FA30. **GR**

Robin Faustini gagne... et perd

Il l'avait annoncé à Reitnau: suite à sa troisième place au scratch l'an dernier à Homburg, Robin Faustini a préféré se rendre à la course de côte allemande pour jouer la gagne au volant de sa nouvelle Reynard. En pleine confiance sur un terrain qui lui tenait à cœur, le jeune Suisse a pulvérisé les chronos, mais il a été disqualifié par les organisateurs pour non-conformité de sa monoplace avec le règlement allemand, qui exige un catalyseur. «Comme j'étais au départ en tant que pilote invité, je ne prenais de points à personne, regretta Faustini dans un communiqué. Mais c'est de ma faute. Je retire tout de même un immense plaisir d'avoir réalisé cette performance devant un super public.» Résultat des courses, la victoire du jour a été remportée par le Français Anthony Lœuilleux (Tatuus Master). **GR**

Joël Werthmüller monte en puissance

A Massongex, les ennuis techniques n'ont pas seulement accablé les grosses cylindrées: habituellement épargné, Martin Bürki a été contraint à l'abandon après la première montée de course sur sa VW Polo. En pleine confiance, Joël Werthmüller a profité de cette voie royale pour décrocher son premier succès en E1 1600 cm³ au volant de sa Peugeot 106 alors qu'il découvrait la course. «La piste est difficile, mais très sympa. J'aime ce type de difficulté. Il faut savoir faire des compromis avec la trajectoire idéale. Ici, le mieux est l'ennemi du bien», analysait-il. Agé de 25 ans, mécanicien de formation et actuellement magasinier dans le garage familial à Thoun (BE), le jeune Alémanique s'est lancé dans la compétition nationale en acquérant sa licence en 2013, puis en achetant sa bobinette française quasiment d'origine en 2015 avant de la transformer progressivement en bête de course. «Naturellement, je n'exploite pas encore tout le potentiel de ma voiture. Le châssis n'est pas réglé de façon optimale, le moteur non plus, et il faudrait diminuer le poids. Quant au pilotage, n'en parlons pas. J'ai besoin d'engranger de l'expérience. Il faut arriver en étant réglé comme du papier à musique pour aller un jour aussi vite qu'un Martin Bürki...» **GR**

vé de la concurrence de Roger Schnellmann, ce dernier faisait d'emblée figure d'épouvantail chez les voitures fermées avec sa redoutable Mitsubishi Lancer.

Duel alémanique

Conséquence principale de cette hécatombe, les pilotes des monoplaces 2 litres pouvaient jubiler. Aux premières loges, Christian Balmer (Tatuus Master) et Marcel Maurer (Formule Renault) avaient déjà annoncé la couleur lors des essais. Inscrit à la course face aux deux Alémaniques, Joël Grand aurait aimé jouer les trouble-fêtes, mais il a dû renoncer à s'aligner en dernière minute, car la Tatuus Master qu'il a récemment acquise n'était pas encore prête.

Déjà maintes fois venu à Massongex, Christian Balmer était parvenu à passer sous la barre des deux minutes aux essais, au contraire de Marcel Maurer qui découvrait la piste. «Je commence à bien connaître ma voiture, et j'ai souvent été rapide sur ce tracé. Elle est bien réglée et se comporte à merveille», prévenait le pilote de Wilderswil, qui avoue entretenir une relation «amour-haine» avec l'étroit parcours valaisan. «La moindre erreur, et c'est terminé!»

Ces précautions n'empêchaient pas Christian Balmer de hausser le niveau de jeu d'un cran le dimanche, avec une première montée de course

en 1'55"524. Pas de quoi décourager Marcel Maurer, qui surprenait son monde avec un 1'55"606 remarquable, compte tenu de sa première participation: «Je n'avais pas la prétention de faire des étincelles, avouait le pilote de Längenbühl. C'est une piste difficile. En bas, le rythme est très élevé, il faut avoir un gros cœur. Plus haut, la route devient étroite, mais il faut garder l'élan.»

Métronomique, Christian Balmer a enchaîné les deux montées suivantes en 1'55"219 et 1'55"820, mais Marcel Maurer passait en 1'54"838, puis 1'55"139. A l'addition des deux meilleures manches, le trou était creusé, et le jeune père de famille pouvait laisser éclater sa joie, non sans garder un certain flegme. «Si Marcel ou Eric avaient pu rouler, une telle victoire n'aurait pas été possible, reconnaissait-il. Bien sûr, je suis très content. C'est ma première victoire de classe à la montagne, et par-dessus le marché, je gagne le scratch. C'est complètement fou!»

Le plein de points

Derrière cette lutte serrée, Ronnie Bratschi n'a pas laissé beaucoup de répit aux deux pilotes du groupe E2-SS. Bien que pénalisé par des problèmes d'allumage, puis d'embrayage sur sa Mitsubishi, le champion FIA IHC a réalisé le nouveau record des voitures fermées à Massongex tout en s'emparant de la troisième place du podium, à moins de 3 secondes de Christian Balmer. «Je n'ai pas participé à la troisième manche course, car l'embrayage était en train de lâcher, constatait-il.

Sans ces problèmes techniques, peut-être aurais-je pu faire encore mieux, mais le principal est d'avoir engrangé le maximum de points.»

Outre ce podium 100% suisse allemand, le top 10 était complété par la Mitsubishi de Thomas Kessler (4e) et l'Opel Astra de Patrick Flammer (6e), en sandwich autour de la Gloria du Tessinois David Papagna. Gravement accidenté en 2012 peu avant l'arrivée, Joël Rappaz a vaincu ses démons en faisant preuve d'une excellente pointe de vitesse à l'occasion de son premier retour sur les lieux, comme en témoigne sa 8e place aux trousse de Romeo Nüssli et ce, malgré le net déficit de puissance de sa Peugeot 207 S2000 face à la Ford Escort Cosworth de ce dernier.

Rois fribourgeois

Derrière Michel Zemp et sa Cupra TCR (9e), le top 10 était complété par un Jonas Magnin retrouvé au volant de sa Honda Civic ex-ETCC, totalement remise à neuf après son accident de l'an dernier aux Rangiers. «La voiture va aussi bien, voire mieux qu'avant», se réjouissait le Fribourgeois, vainqueur du groupe E1 2-litres avec une confortable avance sur l'Opel Kadett d'Eddy Tapparel. «C'est une belle satisfaction. Mon but est de regagner la confiance et d'aller dans la bonne direction. Je n'avais jamais fait cette course avec la Honda, qui reste une voiture typée circuit, donc il a fallu faire pas mal de réglages. La route est bosselée, ça secoue pas mal. Il me semble que ça ne s'arrange pas avec les années», remarquait-il.

Autre Fribourgeois en verve, Hervé Vilozz a non seulement remporté la classe 2-litres «cousine», mais carrément le groupe InterSwiss dans son entier. Présent avec une

nouvelle BMW ex-WTCC au lieu de son habituelle BMW 320, Manuel Santonastaso a dû se contenter de la troisième place derrière le pilote de la Renault Clio bleue, pendant que Ludovic Monnier se faisait l'auteur d'une prestation très solide avec sa VW Golf II pour s'emparer de la deuxième position. «Bien sûr, je profite de l'abandon de Frédéric Neff, analysait Hervé Vilozz, mais c'est la course. Je savais qu'il y avait du beau monde derrière, et je suis content d'avoir tiré mon épingle du jeu face à des autos qui marchent fort. Comme j'étais devant aux essais, j'ai décidé de mettre des pneus neufs pour la première manche course et le chrono est descendu de trois secondes. Je pensais pouvoir encore améliorer, mais j'ai fait des petites erreurs dans les deux dernières montées. Ce n'est pas facile, il faut trouver le bon rythme et rester coulé. Ça monte sec, on perd vite du temps. L'année prochaine, je pense que je peux faire mieux. D'ici là, je suis très motivé par Anzère. Je m'y sens comme à la maison...» **GR**

RÉSULTATS

Course de côte de Massongex, 3e manche du championnat suisse de la montagne; longueur du parcours 3,15 km; 08.07.2018.
SuperSérie 1601-2000 cm³: 1. Reding Rolf (Toyota GT86), 4'37"482. - SuperSérie Competition 2001-3000 cm³: 1. Kuhn Oski (Peugeot 308 GTI), 5'08"918. > 3000 cm³: 1. Faigenwinter Andy (Lotus Exige), 4'22"672. - N/IS/R1 1401-1600 cm³: 1. Raas Oleg (Peugeot 106), 4'43"483. -> 3000 cm³: 1. Halter Joe (Mitsubishi Lancer), 4'24"121. - A/IS/R2/R3 1401-1600 cm³: 1. Bracelli Yves (Peugeot 106), 4'28"700. - S2000 1. Rappaz Joël (Peugeot 207 S2000), 4'10"744. - Historique 1. Bühner Nicolas (BMW M1), 4'24"732. - 3001-4000 cm³: 1. Burkart Andreas (Formula Ford), 6'33"130. -> 4000 cm³: 1. Pfefferli Alain (Porsche 935), 4'15"698. - InterSwiss 1601-2000 cm³: 1. Vilozz

Hervé Vilozz (Peugeot 207), 4'10"906. 2. Monnier Ludovic (VW Golf), 4'19"995. 3. Santonastaso Manuel (BMW WTCC), 4'23"336. - 2001-3000 cm³: 1. Santos Téd (Seat Ibiza), 4'31"250. - 3001-4000 cm³: 1. Méroz Alex (Ford Sierra Cosworth), 4'33"600. -> 4000 cm³: 1. Comby Alexandre (Porsche 934/5), 4'17"982. - E1 ≤ 1400 cm³: 1. Buchser Marc (VW Polo), 4'24"796. - 1401-1600 cm³: 1. Werthmüller Joël (Peugeot 106), 4'24"533. 2. Oerig Beat (Peugeot 106), 4'24"540. 3. Savoy Roger (Suzuki Swift), 4'30"245. - 1601-2000 cm³: 1. Magnin Jonas (Honda Civic), 4'12"996. 2. Tapparel Eddy (Opel Kadett C), 4'17"844. 3. Kammermann Thomas (VW Golf), 4'33"038. - 2001-3000 cm³: 1. Mariaux Florent (BMW E30), 4'22"778. 2. Petit Ronan (BMW M3), 4'25"813. 3. Darbellay Victor (BMW 325), 4'29"291. - 3001-4000 cm³: 1. Bratschi Ronnie (Mitsubishi Lancer), 3'53"201. 2. Kessler Thomas (Mitsubishi Lancer), 4'06"050. 3. Nüssli Romeo (Ford Escort Cosworth), 4'08"817. - TCR 1. Flammer Patrick (Opel Astra TCR), 4'09"230. - E2-SC 2001-3000 cm³: 1. Bovier Jean-Pierre (Osella PA20), 4'20"899. - E2-SS ≤ 1600 cm³: 1. Papagna David (Gloria CBP Evo), 4'07"564. - 1601-2000 cm³: 1. Maurer Marcel (Formule Renault), 3'49"977. 2. Balmer Christian (Tatuus Master), 3'50"743. 3. Berquerand Louis (Formule Renault), 4'29"380. Prochaine manche: Ayent-Anzère, 21-22.7.2018.