



4e victoire en championnat suisse pour Eric Berguerand en 2014.

Photos Denise Steinmann/
myphoto.ch

Berguerand n'a pas douté

CS/MONTAGNES A Anzère, le Valaisan a frôlé la correctionnelle lors des essais, mais il s'est superbement ressaisi en course, menaçant même l'«intouchable» record de Marcel Steiner. Premier scratch tourisme pour Frédéric Neff.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Au terme des essais du samedi où précipitations et brouillard avaient joué les premiers rôles, Eric Berguerand n'en menait pas large. Partie en travers avant les Flans en raison d'une coulée d'eau, sa monoplace avait subi de sérieux dégâts lors de la première manche. Effectuant une réparation de fortune, il se présentait au départ du 2e round avec un pneu slick (crevaison obligé) et un pneu pluie à l'avant... alors qu'il tombait des cordes. Compréhensive, la direction de course autorisa qu'il soit tracté jusqu'à l'arrivée et le jury lui accorda (ainsi qu'à onze autres concurrents) une dérogation pour s'élancer le dimanche, et ce même s'il n'avait pas accompli les deux montées prévues par le règlement. Vu les conditions, la 3e ascension fut d'ailleurs purement et simplement annulée.

Rentré à son QG de Martigny, le champion suisse de la montagne 2005 et 2013 avait du pain sur la planche: «Toute la partie gauche était à refaire, y compris le trapèze. Et je devais fabriquer une nouvelle moustache», précisait-il. Pari gagné. A 22 h 30, il était de retour à Anzère, prêt à en découdre...

La météo s'avérant nettement meilleure le dimanche, il lâchait d'emblée toute la cavalerie, avalant les 3500 m du parcours en 1'31"207. Sa 2e tentative s'étant avérée encore plus rapide (1'30"786), il pouvait songer à s'approcher du meilleur temps jamais réalisé par une F3000 dans la station valaisanne (1'30"22

par Joël Volluz en 2012). Il fit mieux que ça, bouclant son 3e run en 1'29"276, à 0"91 de la référence établie par Marcel Steiner il y a 2 ans. «Franchement, ça fait ch... Sans ma sortie et la casse qui s'en est suivie, le record était prenable! Cela dit, je suis heureux. C'était un week-end de folie. Avec les nouvelles modifications aéro (aileron arrière d'Osella entre autres) que j'ai inaugurées à Kitzpeak, en Autriche, la machine marche très bien. Le week-end prochain, je me déplace à Osnabrück et ensuite ce sera Massongex.»

2e, Simon Hugentobler pouvait se montrer satisfait sur les plans chronométrique (1'37"760 dans la 3e montée) et comptable puisqu'il reprend du terrain à Christian Balmer au championnat (51 pts à 54): «Je pense qu'il y a encore une ou deux secondes à gagner sur ce parcours, relevait le pilote de Suhr: J'ai eu pas mal de difficultés à me concentrer aujourd'hui. En plus, je n'avais tout simplement pas la bonne condition physique...»

TRÈS GRAND Sur la 3e marche du podium, on retrouvait un Christian Balmer tout sourire: «Je suis content d'être monté en moins de 1'40. Mais ça a été beaucoup plus difficile à faire que l'an dernier. L'écart par rapport à Hugentobler est important mais il faut voir qu'il a un moteur bien plus puissant que le mien et il avait des pneus neufs ce week-end», confiait le Bernois. Qui, pour en arriver là, avait dû s'employer à fond. Car derrière lui, Philip Egli, toujours plus confiant en ses moyens, avait vendu chèrement sa peau. Le spécia-



Balmer (3e), Berguerand (1er), Hugentobler (2e). Un podium strictement identique à celui d'il y a 12 mois.



8e en 2013, Joël Grand termine 5e et progresse encore sur le plan chronométrique.

liste des slaloms regrettait toutefois de n'avoir pas réussi à faire aussi bien que lors de l'édition précédente (meilleur chrono en 1'41"167 contre 1'40"31 il y a 12 mois). «C'est une course qui demande beaucoup de cœur et de chevaux. Et cette année, en plus, il n'y avait pas beaucoup de grip...»

Quant au protégé de Roger Rey, Joël Grand, il s'est montré tout simplement éblouissant avec son Arcobaleno de 1398

cm*: «C'est rigolo d'aller titiller Balmer et Egli avec ma petite monoplace. J'ai quand même 50 chevaux de moins qu'eux. Maintenant, j'avoue que mon rêve serait de piloter une plus grosse voiture. Ce serait génial, surtout ici à Anzère où j'évolue à domicile.» 5e du scratch, le Sierrois a notamment laissé dans son sillage les Dal-

SUITE À LA PAGE 26

Jara des frères Weber et la Norma du François Vermeille. Chapeau bas!

PREMIÈRE Côté tourisme, le nouvel abandon de Ronnie Bratschi (meilleur chrono absolu sous la pluie, l'Uranais avait été victime, durant le 2e essai, d'une fuite d'huile dont l'origine n'avait pu être déterminée) semblait ouvrir les portes de la victoire en El à Gérard Nicolas ou Bruno Ianniello. Hélas pour lui, le Vaudois a endommagé son pare-chocs lors de la 2e montée de course alors qu'il semblait bien parti pour signer un chrono de 1'44"145. «J'ai tapé dans une botte de foin au miroir, confirmait-il. J'ai été plus prudent dans la 3e, mais je n'étais pas à l'aise. J'ai eu l'impression que le revêtement était dégradé par rapport à 2013.»

Quant à Ianniello, loin, très loin même de sa prestation d'il y a 12 mois (1'46"680 contre 1'40"42), il avouait que la motivation n'était plus tout à fait là. «Effectivement je suis fatigué, confirmait le Bâlois. Mon accident à Oberhallau m'a contraint à reconstruire une voiture... Que je n'ai pas eu le temps de finir en raison de mes activités professionnelles. Je dois faire tourner mon affaire et cela me prend beaucoup de temps et d'énergie.»

Tout ça pour dire que la victoire de groupe – ainsi que le scratch tourisme – est revenue à un habitué d'Anzère... qui n'avait jamais été à pareille fête, Frédéric Neff. Au volant de sa Porsche 996, le citoyen de Moutier a constamment progressé, finissant par passer l'épaule face à

tr/min) sur les 500 premiers mètres. Je pense qu'avec un bloc atmo j'ai un atout car je suis moins dépendant des changements de température», analysait-il.

René Ruch, lui, avait cassé sa boîte au début des essais. Décidant d'effectuer le long déplacement de Münsingen (BE) pour dégoter un exemplaire de remplacement, il installa ce dernier le samedi soir. Le jeu en valait la chandelle puisque sa belle Ferrari orange a décroché le 4e rang du El. Un poil derrière, on retrouvait la BMW de Martin Bürki, celui d'Amsoldingen s'entend, qui a impressionné son monde en Valais. «Ça s'est bien passé, même s'il est vrai que dans ce groupe je manque un peu de puissance face à mes contradicteurs», déclarait le vainqueur de Saanen. Cette saison, je vais encore m'aligner aux Rangiers, à Oberhallau et au Gurnigel. En 2015, j'envisage de disputer le championnat des slaloms.»

Si Bürki d'Amsoldingen a brillé sur les hauts d'Ayent, son homologue d'Uetendorf n'a pas été en reste. Au volant de sa Polo, il n'a certes pas battu son temps record de 2013 (1'47"87 contre 1'47"09) mais il a outrageusement dominé la classe 1401-1600, ce qui lui permet de se maintenir en tête de la Coupe suisse des montagnes en compagnie de Werner Rohr.

Contrairement à Bürki, ce dernier n'a de loin pas eu les coupées franches dimanche. Au final, seuls 0"9 le séparaient en effet de Christoph Mattmüller dans la classe Interswiss 1401-1600, un Mattmüller qui lui avait déjà posé passablement de problèmes à la Berra. Sur leur lancée, les deux compères se sont adjugé

les 4e et 5e temps du groupe, derrière Urs Banz, Armin Banz et Alain Pfefflerlé qui, comme l'an dernier, a brillamment enfoncé le clou dans sa dernière montée. Au classement des voitures fermées, il doit



cependant s'incliner face à Neff – premier porschiste du week-end – et Nicolas.

MÄCHLER BIEN SÛR Ce que Mattmüller n'est pas parvenu à faire, Marcel Muzzarelli l'a accompli en SuperSérie, prenant sa revanche sur sa défaite de la Berra face à Michael Béring dans la classe 0-2000. Ce faisant il reste au contact (75 pts) du duo Rohr-Bürki (80) en Coupe suisse des montagnes alors que le Loclois a décroché (65).

Dans la classe reine (Compétition plus de 3 litres), Albin Mächler n'a pas laissé passer l'occasion de signer un énième record de groupe, ce dernier étant désormais fixé à 1'50"913. Pour le pilote de la M4, une voie royale s'ouvre vers une seconde consécration nationale, son principal rival Robert Wicki ne semblant pas en mesure de rivaliser avec lui en conditions régulières (lors des essais disputés sur le mouillé, la Mitsu 4x4 s'était en revanche avérée plus efficace que la BMW).

Privé de sa star Thomas Kessler, le groupe A a surtout retenu l'attention grâce aux prestations énergiques d'Aurélien Devanthery qui, aux commandes de sa petite Saxo VTS de la classe 0-1600, n'a concédé qu'un peu plus de deux secondes à Joe Halter, au bénéfice d'une machine (Lancer Evo VII) au potentiel largement supérieur.

Aucun suspense à signaler en revanche en N/IS-N. où, en l'absence de certaines valeurs sûres (Michael Widmer, Anthony Picard), Samuel Aklin n'a pas dû

puiser dans ses ressources pour aller chercher un 2e succès de groupe après celui de Reitnau.

En GT, dans son éternel combat solitaire contre ses propres records, Nicolas Bühler a échoué à 2"6 de son chrono de 2007 établi aux commandes d'une 996.

Pour conclure, mentionnons le succès de Philipp Krebs en Classic Cup, la 2e place revenant sur le fil (0"072) à Ralf Enggler au détriment de Thomas Zürcher.

Frédéric Neff a fêté son premier succès au classement scratch des voitures de tourisme.
Photos Denise Steinmann/myphoto.ch

Nicolas grâce à un tonitruant 1'45"423 final. Il y a encore quelques petites choses à améliorer, notamment le régime moteur qui, à chaque fois, ne dépassait pas les 7500 tr/min (le régime max est de 8800



Attaque maximale pour Aurélien Devanthery...

MAIS ENCORE...

WÜTHRICH EXCLU Pour avoir refusé la mention d'une ou plusieurs infractions dans son carnet technique, Simon Wüthrich a été exclu de la course. L'une des infractions concernait l'absence, constatée d'ailleurs sur plusieurs autres voitures, d'une extension d'aile couvrant la moitié du périmètre des roues et censée empêcher les projections de gravillons. Le règlement, c'est le règlement, dit-on. Mais on peut s'étonner que cette mesure ne concerne que les voitures du groupe El...

20E VICTOIRE En s'imposant pour la 4e fois en 2014, Eric Bergerand a atteint les 20 victoires en championnat suisse de la montagne. Il avait déjà triomphé à 6 reprises en 2013, 2 fois en 2007, 3 fois en 2006 et en 2005 et 1 fois en 2004. Son premier scratch date de 2002 (Massongex). Le Valaisain peut désormais espérer revenir à la hauteur de Marcel Steiner et de son compatriote Jean-Daniel Murisier (26 scratches chacun). F.D.

RÉSULTATS

Ayent-Anzère (3500 m). Addition des deux meilleures manches (meilleur chrono entre parenthèses). Résultats complets sous www.ayent-anzere.ch

Tourisme
Gr. SuperSérie, 0-2000 (6 au départ des essais): 1. Muzzarelli, 4'03"530 (2'01"692); 2. Béring, 4'05"725 (2'02"738); 3. R. Zürcher, 4'06"883 (2'03"113); 4. Piccinato, tous sur Honda Integra, 4'09"891 (2'04"414); etc.; **2501-3000 (3):** 1. Steiner, Toyota Celica, 4'07"418 (2'03"113); etc.; **Compétition, plus de 3000 (3):** 1. Mächler, BMW M4, 3'43"116 (1'50"913); 2. Wicki, Mitsu Lancer Evo RS2, 3'48"435 (1'53"994); etc.

N/IS-N/R1, 0-1600 (7): 1. Gurtner, Peugeot 106, 4'15"470 (2'07"212); 2. Badertscher, 4'15"889 (2'07"280); 3. Salamin, les deux sur Citroën Saxo VTS, 4'19"510 (2'09"397); etc.; **plus de 3000 (2):** 1. Aklin, Mitsu Lancer Evo X, 3'51"333 (1'55"185); etc.
A/IS-A/R2, 0-1600 (6): 1. Devanthery, 3'55"458 (1'57"590); 2. Viinnet, 4'05"204 (2'02"237); 3. Langenegger, les trois sur Citroën C2, 4'06"091 (2'02"885); etc.; **1601-2000 (1):** 1. Rudaz, Renault Clio, 4'19"842 (2'09"907); **plus de 3000 (1):** 1. Halter, 3'53"849 (1'56"771).
Renault Classic Cup (5): 1. Krebs, 3'51"576 (1'55"767); 2. Henggeler, 3'53"051 (1'56"294); 3.

T. Zürcher, tous sur Renault Clio RS Cup, 3'53"123 (1'56"227); etc.
Interswiss, 0-1400 (3): 1. Schöpfer, Audi 50, 3'48"063 (1'53"471); 2. Mathys, Fiat Uno, 3'56"217 (1'57"076); etc.; **1401-1600 (12):** 1. W. Rohr, Toyota Corolla, 3'41"108 (1'49"373); 2. Mattmüller, VW Scirocco, 3'41"908 (1'50"942); 3. Lanz, Toyota Corolla, 3'48"365 (1'53"859); etc.; **1601-2000 (9):** 1. Ochsner, 3'41"948 (1'50"201); 2. Frei, les deux sur Opel Kadett C3'42"341 (1'51"092); 3. Vallat, VW Golf, 3'44"072 (1'51"628); etc.; **2001-2500 (4):** 1. A. Banz, Opel Kadett, 3'38"137 (1'48"881); 2. U. Banz, les Opel Ascona, 3'39"590 (1'49"084);

etc.; **plus de 3000 (2):** 1. Pfefflerlé, Porsche 935, 3'33"006 (1'45"523); etc. GT (1): 1. Bühler, Porsche 997, 3'43"353 (1'51"534).
El, 0-1400 (5): 1. Buchser, VW Polo, 3'52"199 (1'55"610); 2. B. Rohr, 3'55"122 (1'57"470); etc.; **1401-1600 (11):** 1. Bürki, VW Polo, 3'36"844 (1'47"870); 2. Willener, VW Golf, 3'46"336 (1'52"379); 3. Bieri, VW Scirocco, 3'51"876 (1'55"349); etc.; **1601-2000 (26):** 1. Führer, Honda CRX, 3'38"831 (1'48"752); 2. Kammer, Honda Civic, 3'41"479 (1'50"486); 3. Houlmann, Peugeot 205, 3'43"694 (1'51"232); 4. Villos, Renault Clio, 3'44"570 (1'51"686); 5. Farine, VW Golf, 3'44"973

(1'52"179); etc.; **2001-2500 (7):** 1. Bottechia, Renault 5 Turbo, 3'44"540 (1'52"120); 2. Bernhard, Opel Kadett Coupé, 3'47"591 (1'52"937); 3. Nicole, 3'56"269 (1'57"368); etc.; **2501-3000 (11):** 1. Bürki, BMW M3, 3'34"711 (1'47"111); 2. Bellon, BMW E36, 3'42"706 (1'51"046); 3. Favre, BMW E30, 3'46"245 (1'52"726); etc.; **3001-3500 (10):** 1. Nicolas, Ford Escort, 3'32"396 (1'46"082); 2. Ianniello, Lancia Delta S4, 3'34"039 (1'46"680); 3. Hürliemann, Subaru Impreza, 3'44"243 (1'51"798); etc.; **plus de 3500 (8):** 1. Neff, Porsche 996 Cup, 3'31"830 (1'45"423); 2. Ruch, Ferrari 355 GT, 3'34"314 (1'46"548); 3. Marti, Mitsubishi Evo, 3'37"114 (1'47"140); etc. **Historique, 0-1600 (3):** 1. Pauli, Alpine 1300S, 4'09"048 (2'3"558); 2. Balemi, Alpine A110, 4'21"653 (2'09"931); etc.

E2-SS, 0-1150 (1): 1. Meier, Gloria B4, 3'53"994 (1'55"794); **1151-1600 (2):** 1. Grand, 3'24"616 (1'42"127); 2. Fellay, les deux sur Arcobaleno, 3'32"756 (1'45"537); **1601-2000 (11):** 1. Balmer, Tatuus Master, 3'20"577 (1'39"785); 2. Egli, Dallara F394, 3'22"905 (1'41"167); 3. D. Weber, les deux sur Dallara F302, 3'29"364 (1'44"325); 5. Siggan, Tatuus, 3'32"603 (1'46"132); etc. **2001-3000 (2):** 1. Bergerand, Lola F99, 3'00"062 (1'29"276); 2. Hugentobler, Reynard 930, 3'16"117 (1'37"760).

Championnat, tourisme
1. Mächler, 64; 2. Wicki, 59; 3. Rohr, 53; 4. U. Banz, 51; 5. A. Banz, 50; 6. Muzzarelli, 48; 7. Béring, 46; 8. Ianniello, 45; etc.
Compétition
1. Bergerand, 62; 2. Balmer, 54; 3. Hugentobler, 51; 4. Maurer et Egli, 35; 6. Siggan, 24; etc.
Coupe suisse
1. Bürki et Rohr, 80; 2. Muzzarelli, 75; 3. Béring, 65; 4. Buchser, 62; 5. Lanz, 49; 6. Fauler, 47; 7. Piccinato, 46; etc.
Prochaine épreuve: Massongex-Vérossaz, le 9 août.



Martin Bürki s'affirme toujours plus aux commandes de sa BMW.

Compétition CN, 0-2000 (1): 1. Vermeille, Norma M20, 3'30"906 (1'44"970); **plus de 2000 (1):** 1. Schafro, Lucchini SN 89, 4'05"965 (1'57"835).
E2-SH, 0-1400 (1): 1. Follonier, GFA Austin Cooper, 3'48"234 (1'53"999).
E2-SC, 0-1150 (2): 1. Von Siebenthal, Jema Evo B10, 3'45"095 (1'52"488); 2. Savoy, Jema 630, 4'03"384 (2'00"923); **2001-3000: (1):** 1. Bovier, Osella-BMW, 3'37"894 (1'48"724).