



Records à répétition

CS MONTAGNE Une seule fois n'a pas suffi à Eric Berguerand, qui a pulvérisé à deux reprises le record de la piste à Ayent-Anzère devant Marcel Steiner et Robin Faustini.

Texte et photos: Gilles Rossel

C'est ce qui s'appelle un retour au sommet! Après avoir été contraint à l'abandon à Massongex suite à une panne de démarreur, Eric Berguerand a survolé les débats à Ayent-Anzère pour sa course «à domicile» au volant de sa Lola FA99. Dominateur lors d'essais du samedi perturbés par un épisode pluvieux en début d'après-midi, le Valaisan a enfoncé le clou lors d'un dimanche brumeux puis ensoleillé en faisant tomber deux fois le record de la piste, détenu jusqu'alors depuis 2015 par Joël Volluz.

Réalisée en 1'28"096 avec une Osella FA30, la meilleure montée du pilote du Châble a été tuteurée lors de la première manche course par Eric Berguerand en 1'28"438, après quoi le quintuple champion suisse de la montagne a franchi la ligne d'arrivée sous les clameurs du public en 1'27"851 malgré une piste rendue glissante par la forte chaleur. Course en fin d'après-midi sous une température plus agréable, la troisième et ultime tentative a ensuite été l'occasion de faire claquer une nouvelle fois le chrono pour le héros du jour, avec une amélioration de près d'une seconde supplémentaire en 1'26"992!

Un champion humble

Fidèle à lui-même, l'auteur de ce double exploit voulait malgré tout rester modeste. «Avec le peu de kilomètres que j'ai dans les jambes depuis le début de l'année, je ne m'attendais pas à gratter un record, commentait Eric Berguerand. J'ai dû cravacher, surtout dans la deuxième montée. Il faut aussi préciser que les bords de la route ont été refaits dans la dernière portion. On peut tirer beaucoup plus droit qu'avant. Et comme la pluie est venue laver la trajectoire samedi soir, le grip était excellent.»

Equipée d'un V8 Cosworth renouvelé en début d'année, la Lola FA99 du désormais quintuple vainqueur à Anzère était en attente d'un nouveau démarreur depuis Massongex, mais c'est finalement en remontant d'anciennes pièces que tout a fonc-

tionné à nouveau. En attendant le possible retour de Joël Volluz aux Rangiers ou à Oberhallau, Eric Berguerand en a également profité pour installer un nouvel aileron avant emprunté à la F1. «Jojo n'était pas trop triste que j'aie battu son record, donc ça va», souriait «Bergus».

Bonne opération

En attendant son retour au premier plan pour une possible lutte à trois ténors, Marcel Steiner était au départ avec son ancienne Martini-BMW Mk77 pour engranger un maximum de points au championnat face à Christian Balmer. Mission accomplie, puisque le champion sortant en a profité pour améliorer son chrono de plus de 5 secondes sur le tracé valaisan avec cette monture (1'32"516). «Faire mieux que deuxième était impossible, donc je suis très satisfait, expliquait-il. Je pense que nous serons prêts pour courir à Osnabrück avec la LobArt les 4 et 5 août. Le moteur est bientôt reconstruit, et j'espère pouvoir le redémarrer le week-end prochain avant une journée de test à l'Anneau du Rhin le 1er août.»

A ses trousses, le jeune Robin Faustini (20 ans) a confirmé sa montée en puissance depuis qu'il est passé à la Formule 3000 au début 2017. Après une Reynard 92D à boîte manuelle, l'espoir suisse alémanique s'est offert une Reynard K01 de type Formula Nippon, plus récente, avec laquelle il s'est déjà imposé à la course de côte allemande de Homburg (D) avant d'être disqualifié pour absence de catalyseur en vertu du règlement allemand. A Anzère, sa troisième place avait un goût de petite victoire: «Le week-end a été parfait! J'ai pu réaliser une très bonne première manche avec un chrono en 1'33"357, après quoi j'ai eu de davantage de difficultés pendant la deuxième montée. Il faisait trop chaud. La voiture a failli m'échapper de l'arrière peu après le départ et j'ai réussi à la corriger, mais c'était tendu. Je m'améliore petit à petit et l'auto marche du tonnerre. Cela ne veut pas dire que la suite de la saison sera facile: je serai présent à Osna-

brück, mais la concurrence y sera très rude. Ensuite il y aura les Rangiers, pour la première fois en F3000.»

Amweg en difficulté

Si l'ensemble voiture-pilote n'a fait que progresser pour Robin Faustini, il n'en est pas allé de même pour Thomas Amweg. En proie à de nouveaux problèmes électroniques sur sa Lola F3000, il devait en outre composer avec une méchante grippe. «Je ne peux pas rouler à 100% dans ces conditions», regrettait le fils de Fredy Amweg (auteur de la première victoire à Anzère en 1975 et détenteur de 13 succès sur place). «Non seulement je suis malade, mais le moteur fait des coupures dans les virages. Je n'irai donc pas aux Rangiers. Nous allons prendre le temps de comprendre une bonne fois pour toutes pourquoi la voiture ne fonctionne pas comme il faudrait, et peut-être faudra-t-il même la changer. En l'état, je n'ai pas confiance et je ne me sens pas libre d'attaquer.»

Dans de telles conditions, Thomas Amweg n'a pas démérité en se classant à la cinquième place derrière un foudroyant Philip Egli sur sa Dallara 393 à moteur 2-litres. Après son accident en 2015 alors qu'il se battait contre Joël Grand, le pilote zurichois a pris une revanche éclatante en alignant trois chronos métronomiques en 1'35, soit à moins d'une seconde du record de cylindrée détenu par Jean-Daniel Muri- sier sur sa Martini-BMW Mk 56 depuis 1992 (1'34"74). «Que dire, sinon que c'est génial? Le nouveau moteur permet vraiment de faire la différence, admettait Philip Egli. Comme tout va plus vite, il a fallu prendre de nouveaux repères, car la façon d'appréhender le parcours n'est plus la même...»

Le podium des 2-litres était complété par Marcel Maurer et Joël Grand, le premier étant revenu de nulle part. Après s'être tenu non loin de Philip Egli lors de la première manche course (1'35"923 contre 1'35"397), le pilote de Längen-

1'26"992,
nouveau record
à Anzère
signé par Eric
Berguerand.



bühl avait terminé sa deuxième montée au ralenti. «La voiture glissait beaucoup et j'ai cru que j'avais un pneu crevé, avouait-il. Heureusement, c'était une fausse alerte. J'ai fait mon possible pour réaliser une dernière tentative performante, mais je n'ai pas réussi à rééditer mon chrono du matin». Quant à Joël Grand, le top 3 de classe devant Christian Balmer venait le consoler de ne pas avoir réédité sa performance de 2015 au volant d'une nouvelle Tatuus Master (3'15"154 au cumul des deux meilleures montées contre 3'17"142). «Après avoir loué une voiture différente en 2017 pour rouler avec un moteur préparé, j'ai préféré réunir le budget pour carrément acheter une Master, mais dont le moteur est d'origine, explique le jeune Valaisan. L'auto n'avait pas roulé depuis deux ans. Pour une première sortie, je suis content, même si c'était dur face à Egli, Maurer et Balmer. La voiture est préparée par Roland Bossy et son équipe, et je suis toujours autant satisfait de notre collaboration.»

Gros points Pendant qu'Eric Bergerand alignait les records à Anzère, Marcel Steiner a remporté la victoire de classe au volant de son ancienne Martini-BMW Mk77 pour consolider son avance au championnat devant Christian Balmer (74 points contre 62).

L'exploit de Ronnie Bratschi
Huitième au scratch, le pilote de Chalais s'est fait coiffer au poteau de justesse par... Ronnie Bratschi, à la tête du championnat en voitures fermées et totalement survolté au volant de sa Mitsubishi Lancer. Venu contester la victoire à Roger Schnellmann en l'absence de Reto Meisel, le matador allemand a heurté une glissière à l'avant droit lors de sa première montée, endommageant légèrement sa suspension. Malgré ce handicap, il ralignait tout de même l'arrivée en 1'40"059 (contre 1'39"073 pour Schnellmann), avant de réparer sa machine en toute hâte pour sa seconde tentative. Au plus fort de la chaleur, l'Uranais en remettait une couche contre toute attente en pulvérisant le record de Reto Meisel signé l'an dernier: déjà méritoire (1'38"286), la référence est désormais de 1'36"843! Inutile de dire que les chiens sont d'ores et déjà lâchés en vue des Rangiers...!

RÉSULTATS

43e Course de côte automobile d'Ayent-Anzère, 4e manche du Championnat suisse de la montagne; longueur du parcours 3,15 km; 22.8.2018.
SuperSérie 1401-1600 cm³: 1. Gerber Urs (Suzuki Swift), 4'37"886. - 1601-2000 cm³: 1. Reding Rolf (Toyota GT86), 4'02"309. - 2500-3000 cm³: 1. Kilchenmann Ivan (Ford Fiesta ST), 4'31"567. - SuperSérie Competition 5500-6000 cm³: 1. Felgenwinter Andy (Lotus Edge 430 Cup), 3'41"247. - M/ISN 3000-3500 cm³: 1. Dayer Jean-Yves (Subaru Impreza STI), 3'56"840. - A/ISA/R2/R3 1401-1600 cm³: 1. Bracelli Yves (Peugeot 106 GTI), 3'57"111. - 1601-2000 cm³: 1. Berard Laurent (Honda Civic Type R), 3'45"801. - 2001-2500 cm³: 1. Heinz Christen (Ennetmoos), 3'46"011. - TCR 1. Zemp Michel (Cupra TCR), 3'27"318. - InterSwiss 1150-1400 cm³: 1. Schöpfer Stefan (Audi 50), 3'46"415. - 1401-1600 cm³: 1. Burri Stephan (VW Polo), 3'36"786. - 1601-2000 cm³: 1. Ochsner Jürg (Opel Kadett C), 3'35"681. 2. Santonastaso Manuel (BMW 320i STW), 3'38"469. 3. Vallat Patrick (VW Golf), 3'39"365. - 2001-2500 cm³: 1. Banz Urs (Opel Ascona), 3'35"507. 2. Koch Josef (Opel Kadett C), 3'37"311. 3. Aeschlimann Daniel (Opel Kadett), 3'41"166. - 3001-3500 cm³: 1. Nicolas Gérard (Ford Escort WRC), 3'27"912. - 3500-4000 cm³: 1. Neff Frédéric (Porsche 996 GT3 R), 3'25"840. - 4500-5000 cm³: 1. Comby Alexandre (Porsche 934/5), 3'36"522. - E1 1601-2000 cm³: 1. Krieg Danny (Audi A4 STW), 3'31"588. 2. Magnin Jonas (Honda Civic), 3'31"722. 3. Niederer Peter (Opel Kadett), 3'36"017. - 2001-2500 cm³: 1. Farine Benoît (Honda CRX), 3'39"444. 2. Nicole Benjamin (BMW 2002 Ti), 3'48"054. 3. Hirsig Christian (VW Polo), 3'53"967. - 2501-3000 cm³: 1. Bollhalder Hermann (Opel Speedster), 3'28"718. 2. Köchli René (Honda Civic), 3'28"755. 3. Bellon Lionel (BMW M3 GTR), 3'40"239. - 3001-3500 cm³: 1. Wüthrich Simon (VW Golf II Turbo), 3'28"291. 2. Métroz Kevin (Mazda 323), 3'36"545. 3. Widmer Michael (Mitsubishi Lancer), 3'40"415. - 3500-4000 cm³: 1. Bratschi Ronnie (Mitsubishi Lancer), 3'16"902. 2. Schnellmann Roger (Mitsubishi Lancer), 3'18"377. 3. Kessler Thomas (Mitsubishi Lancer), 3'24"478. - E2-SG 2500-3000 cm³: 1. Steiner Marcel (Martini Mk77), 3'06"322. - E2-SH 850-1000 cm³: 1. Burgermeister Joel (TrackKing RC01), 3'31"626. - E2-SH 850-1000 cm³: 1. Hafner Marc (Arcobaleno), 4'01"721. - 1401-1600 cm³: 1. Fleury Frédéric (Martini-BMW F2), 3'32"217. - 1801-2000 cm³: 1. Egli Philip (Dallara F393), 3'10"938. 2. Maurer Marcel (Formule Renault), 3'13"619. 3. Grand Joël (Tatuus Master), 3'17"142. - 2500-3000 cm³: 1. Bergerand Eric (Lola FA99), 2'54"843. 2. Faustini Robin (Reynard K01), 3'07"971. 4. Amweg Thomas (Lola 99/50), 3'11"989. - Juniors 1. Schmid Thomas (Toyota GT86), 4'12"752. 2. Wältchli Marcel (Toyota GT86), 4'21"551. 3. Indermühle Sven (Toyota GT86), 4'21"551. - Historie 1150-1400 cm³: 1. Pauli Walter (Alpine A110), 4'10"156. - 1601-2000 cm³: 1. Girard Maurice (BMW 320), 3'49"889. - 3501-4000 cm³: 1. Burkart Andreas (Talbot-Lago T160C), 6'08"203. - 4001-4500 cm³: 1. Pfefferlé Alain (Porsche 935), 3'31"880. - Renault Classic Cup 1601-2000 cm³: 1. Krebs Philipp (Renault Clio II), 3'48"252. - 2500-3000 cm³: 1. Zürcher Thomas (Renault Clio IV), 3'45'430. - Prochaine manche: St-Ursanne-Les Rangiers, 18-19.8.2018.

L'enthousiasme tessinois

PORTRAIT Les milliers de kilomètres dans toute la Suisse ne font pas peur aux pilotes italophones pour faire rayonner leur passion dans le paddock. Aramis Cereghetti peut en témoigner.

Texte: Gilles Rossel
Photo: Alessia Bellintani

L'accent aussi chantant que la mélodie de son 6-cylindres BMW 3,5l, Aramis Cereghetti peut se réjouir. En ayant battu son chrono de plus de 4 secondes par rapport à 2017 dans le groupe E1, le pilote tessinois a une nouvelle fois rendu honneur à la course de côte d'Ayent-Anzère, qui l'a vu débiter dans la discipline en 2012 au volant de sa M5 totalement transformée. «Avec ma classe de cylindrée, je roule dans le groupe de ceux qui dominent et je n'ai pas vraiment ma chance, mais je viens pour m'amuser et avoir de jolis weekends. Aujourd'hui, l'objectif est clairement rempli, se réjouissait-il.



Bon tandem Aramis Cereghetti et sa BMW M5.

Du drift à la côte
A 32 ans, le carrossier chez Emil Frey à Lugano est déjà un vieil habitué des

championnats suisses de la montagne et des slaloms en tant que membre de la Squadra Corse Quadrifoglio, en plus de deux incursions au Rallye du Tessin en 2016 et 2017 ainsi qu'en Italie sur des spéciales en terre. C'est pourtant par le drift que tout a failli débiter: «Je connaissais déjà Raffaele Rusca, un pilote tessinois très expérimenté, pour avoir fait partie de son équipe d'assistance, explique Aramis Cereghetti. J'ai acheté ma voiture en 2010 en vue de disputer le championnat d'Italie, mais ça ne s'est pas fait et j'ai pratiqué cette discipline en amateur pendant deux ans.» Jusqu'à ce qu'il découvre la course valaisanne via un prospectus: «La première fois, la voiture était en pneus de route, se souvient-il. Depuis, j'ai tout préparé moi-même, avec Rusca et son père. Boîte séquentielle, nouveaux amortisseurs, une petite préparation mo-

teur et, surtout, beaucoup d'allègement, telles ont été les améliorations apportées au fil du temps. Aujourd'hui, elle pèse 1180 kg. Rien à voir avec l'époque où elle était sur la route...»

Attaché à sa monture, Aramis Cereghetti ne se voit pas en changer, en partie pour des raisons de budget. «Je m'amuse bien et la maintenance est raisonnable. Si je voulais une auto plus performante, les frais exploseraient», avoue-t-il. En dépit des nombreux kilomètres parcourus pour rejoindre les courses aux quatre coins de la Suisse et des horaires tardifs, pas question de délaissier la montagne pour envisager de courir sur circuit: «Il manque les arbres et les cailloux au bord de la piste. Si tu vas à Monza, qu'y a-t-il à admirer? A la montagne, tu vois les beaux paysages et les jolies filles...»