

# Faggioli couronné, Steiner accidenté

**CS/MONTAGNES-CEM** Alors que l'Italien devenait le premier homme à passer la barrière des 180 km/h de moyenne sur les hauts de St-Ursanne, le champion suisse se faisait la frayeur de sa vie.

PETER WYSS/RA

Après avoir concédé 1<sup>er</sup>5 à Simone Faggioli lors des essais, Marcel Steiner ne se faisait guère d'illusions quant à l'issue de la 4<sup>e</sup> manche du championnat suisse de la montagne 2013 (et 11<sup>e</sup> étape du CEM). «Je vais devoir me satisfaire d'un 2<sup>e</sup> rang, avouait-il. Mon ambition est simplement de battre les deux petits jeunes (réf. Joël Volluz et Julien Ducommun).» Pas une mince affaire tant il est vrai que, lors des qualifs, le Valaisan n'avait concédé que 0<sup>er</sup>7 au Bernois. Le Genevois, lui, avait perdu plusieurs secondes sur les ténors.

**STEINER SE FAIT PEUR** Avec des températures élevées annoncées pour le dimanche, il était clair pour tout le monde que les meilleurs chronos seraient établis lors de la première montée de course. De fait, Volluz montra d'emblée de quel bois il se chauffait (1'45"26) alors que Ducommun progressait de façon spectaculaire (1'47"58), tout en concédant du terrain au Luxembourgeois David Hauser (1'46"09). Vers 10 heures, Marcel Steiner s'élança à son tour... pour sortir de la piste à 230 km/h, non loin de l'endroit où Lionel Régals s'était tué en 2010. L'Osella du champion suisse escalada un talus puis une glissière mais, fort heureusement, ne se retourna pas. Indemne après le plus gros accident de sa carrière, Steiner avouait être «simplement heureux d'être là», estimant qu'il ne pourrait reprendre la compétition avec sa FA30 qu'à Mickhausen, début octobre (il pourrait toutefois être présent au Gurnigel avec sa «vieille» Martini).

**PLUS DE 180 KM/HI** Parti peu après Steiner, Faggioli eut

l'occasion de répéter sa manche. Faisant une fois encore la démonstration de sa force mentale, il signait un sensationnel record en 1'43"11, passant la barre des 180 km/h de moyenne. Une performance retentissante au vu des circonstances. Avec un écart de 2"15 sur Volluz, sa 3<sup>e</sup> victoire aux Rangiers s'apparentait de plus en plus à une formalité, ce d'autant que sa seconde ascension fut à peine moins tonitruante (1'44"06). Pour sa part, le jeune Valaisan - 0<sup>er</sup>5 plus lent dans sa 2<sup>e</sup> manche - n'avait pas voulu tenter le diable après la sortie de Steiner. Même constat pour Julien Ducommun, plus marqué que son rival par le crash du champion suisse, probablement en raison de sa propre mésaventure subie en Italie voici quelques semaines.

Aux commandes de sa Dallara GP2 «détournée», David Hauser fut donc le seul à tenter le tout pour le tout dans le 3<sup>e</sup> passage (1'45"74). Une prise de risque payante qui lui valut d'accéder à la 3<sup>e</sup> marche du podium. On pouvait là aussi parler d'exploit, les conditions de piste n'incitant plus guère à l'attaque qu'outrance après que la BMW du pilote Steve Rinsoz eut répandu de l'huile sur les 5 km du parcours.

Plus loin dans la hiérarchie, en 2-litres, Jean-Marc Salomon était parvenu à retourner une situation défavorable, s'imposant finalement au Français Berney et à Christian Balmer. Ce dernier, leader de classe après les essais et le 1<sup>er</sup> run, avait fini par payer le prix d'une boîte trop courte.

**POUR 0<sup>er</sup>4...** En El, Bruno Ianniello a fini par échouer au poteau devant Nicolas Werwer, qui était parvenu à retrancher

plus de deux secondes à son chrono des essais lors de la première montée (2'08"70) alors que le Bâlois s'y était montré un poil plus lent. Le sursaut d'orgueil du quintuple champion suisse et la légère baisse de régime du Français dans le 2<sup>e</sup> round n'ont finalement pas eu d'incidence, mais il ne s'en est pas fallu de beaucoup (0<sup>er</sup>42)... En 1601-2000, le héros local Fabien Houllmann a, comme en 2012, pris le meilleur sur Thierry Tenti, meilleur performer aux essais d'une classe qui comptait 30 concurrents. Quant à Martin Bürki (1401-1600) et Christoph Zwahlen (2001-2500), ils ont comme prévu fait du petit bois de leurs contradicteurs, le premier se révélant même plus rapide que tous ses collègues de la classe supérieure. Quant au second, il se montrait un tantinet frustré de ne pas avoir pu faire mieux que Josef Koch, leader en IS 2001-2500 (2'11"68 vs 2'11"55).

Plus rapide qu'Alain Pfeifferlé, Koch pouvait lui aussi nourrir quelques regrets. Il avait en effet dû laisser la préséance au Sédunois à l'addition des deux meilleurs temps en raison d'un problème d'alternateur dans la 2<sup>e</sup> montée. Là aussi, l'écart final était ridiculement faible (0<sup>er</sup>4).

A signaler encore en Interswiss, les succès de Patrick Vallat (devant toutes les Kadett) en 1601-2000 et d'Andreas Lanz en 1401-1600. L'Alémannique a ainsi fait un pas sans doute décisif vers l'obtention du Trophée IS.

**MÄCHLER ENCORE** En groupe A, Thomas Kessler n'a rien pu faire face aux stars tchèques du championnat d'Europe Jaromir Maly - titulaire d'une nouvelle référence - et Lukas Vojacek.

En SuperSérie enfin, Albin Mächler a échoué dans sa tentative d'empocher 17 pts. Mais les 15 unités récoltées dans le Jura lui ont permis de prendre encore un peu de champ par rapport à ses poursuivants.



Simone Faggioli: une classe à part. Photos J. Kaufmann

(4): 1. Maly (Rép. tch.), 4'28"98 (2'14"43); 2. L. Vojacek (Rép. tch.), les deux sur Mitsubishi Evo VIII, 4'31"72 (2'15"71); etc. **IS, jusqu'à 1400 (1):** 1. Moser, Toyota Yaris, 5'11"26 (2'34"74); **jusqu'à 1600 (6):** 1. Lanz, Toyota Corolla AE86, 4'46"40 (2'23"11); 2. Mathez, Peugeot 205, 4'54"32 (2'26"01); etc.; **jusqu'à 2000 (6):** 1. Vallat, VW Golf, 4'41"36 (2'20"40); 2. Niederberger, Opel Kadett C City, 4'53"69 (2'26"09); etc.; **jusqu'à 2500 (6):** 1. Koch, 4'25"52 (2'11"55); 2. A. Baz, les deux sur Opel Kadett C, 4'32"97 (2'16"32); etc.; **plus de 4000 (2):** 1. Pfeifferlé, Porsche 935 Turbo, 4'25"12 (2'12"52); etc. **EL, jusqu'à 1400 (4):** 1. Bächler, VW Lupo, 5'03"89 (2'31"56); 2. Laville, Citroën AX, 5'14"42 (2'37"12); etc.; **jusqu'à 1600 (6):** 1. Bürki, VW Polo, 4'34"24 (2'17"12); 2. Bieri, VW Scirocco, 4'49"48 (2'24"19); etc.; **jusqu'à 2000 (3):** 1. F. Houllmann, Peugeot 205, 4'34"63 (2'17"14); 2. Tenti, 4'36"91 (2'18"37); 3. Gollard, Alfa Romeo 155, 4'41"03 (2'20"09); etc.; **jusqu'à 2500 (2):** 1. Zwahlen, Opel Kadett C, 4'23"64 (2'11"68); etc.; **jusqu'à 3000 (7):** 1. Favre, 4'37"17 (2'17"65); 2. Bürki, les deux sur BMW, 4'39"80 (2'19"24); etc.; **jusqu'à 3500 (18):** 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 4'18"91 (2'09"19); 2. Bratschi, Mitsubishi

Evo VIII, 4'23"45 (2'11"50); 3. Nicolas, Ford Escort WRC, 4'25"76 (2'12"55); etc.; **plus de 3500 (6):** 1. Werwer (F), Porsche 997, 4'18"49 (2'08"70); 2. Neff, Porsche 996, 4'29"17 (2'12"79); etc. **GT (2):** 1. Theissen, 4'30"10 (2'14"47); 2. Bühner, les deux sur Porsche 911 GT3, 4'31"05 (2'15"27). **Hist. (3):** 1. Pauli, Alpine A110 1300, 5'18"53 (2'39"20); 2. Cavallero, Porsche Carrera 2, 5'37"82 (2'48"85); etc.

#### Voitures de compétition

**E2-SH, jusqu'à 1600 (1):** 1. Bovier, Austin Cooper RS, 5'01"06 (2'29"81); **jusqu'à 2000 (1):** 1. Schwan (Rép. tch.), Lotus Evora WR12, 4'44"53 (2'21"40); **plus de 3000 (2):** 1. Vitver (Rép. tch.), Audi WTT-R, 4'28"18 (2'09"74); etc. **CN, jusqu'à 2000 (5):** 1. G. Schatz (F), 3'53"99 (1'56"39); 2. Vermeille (F), les deux sur Norma-Honda, 3'59"64 (1'58"83); 3. Maître, Tatuus, 4'15"28 (2'07"30); etc.; **jusqu'à 3000 (1):** 1. Schaffo, Lucchini-BMW, 4'48"63 (2'23"69).

**E2-SC, jusqu'à 1600 (4):** 1. Jolidon, ADR 31300, 4'34"85 (2'17"01); 2. Von Siebenthal, Jema Evo 1000, 4'38"18 (2'18"89); 3. Pralong, Radical, 4'38"40 (2'18"50); etc.; **jusqu'à 2000 (2):** 1. Magliana (Ita), Osella PA21 Evo, 3'57"41 (1'57"69); etc.; **plus de 2000 (3):** 1. Bormolini (Ita), 3'49"94 (1'54"01); 2. Vitek (Rép. tch.), 3'59"37 (1'59"13); 3. Müller, tous sur Osella, 4'03"63 (2'00"15).

**SS, jusqu'à 1600 (8):** 1. V. Houllmann, Speeds RM06, 4'11"37 (2'04"98); etc.; **jusqu'à 2000 (22):** 1. Salomon, 3'57'41 (1'58"44); 2. Berney, 3'58"21 (1'58"87); 3. Balmer, 3'58"80 (1'58"97); 4. Ramu, tous sur Tatuus-Honda, 4'00"41 (2'00"14); 5. Weber, Dallara F302-Opel, 4'02"50 (2'00"46); etc.; **plus de 3000 (7):** 1. Faggioli (I), 3'27"17 (1'43"11); 2. Volluz, les deux sur Osella FA30-Zytek, 3'31"03 (1'45"26); 3. Hauser (L), Dallara GP2, 3'31"83 (1'45"74); 4. Ducommun, Osella FA30-Zytek, 3'35"09 (1'47"51); 5. Hugentobler, Reynard 93D-Cosworth, 3'50"27 (1'54"63).

**Les Rangiers (5,169 km). Résultats complets sous www.rangiers.ch.**

**Voitures de tourisme**

**SuperSérie, jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup> (5 au départ des essais):** 1. Muzzarelli, 5'06"56 (2'33"08); 2. Nassimbeni, les deux sur Honda Integra R, 5'07"75 (2'33"68); etc.; **plus de 3000 (2):** 1. Steiner, Toyota Corolla, 5'13"21 (2'35"96); etc.; **Comp. jusqu'à 3500 (2):** 1. Wicki, Mitsubishi Evo, 4'52"42 (2'25"95); etc.; **plus de 3500 (1):** 1. Mächler, BMW 1M-Coupé, 4'43"97 (2'21"93).

**IS-N, jusqu'à 2000 (1):** 1. Claudepierre (F), Honda Civic R, 5'16"33 (2'37"71); **plus de 3000 (1):** Halter, Mitsubishi Evo VII, 4'53"75 (2'26"69).

**IS-A, jusqu'à 1600 (3):** 1. Murisier, Peugeot 106 Kit-Car, 4'58"91 (2'28"72); 2. Schneider, Citroën Saxo, 5'18"58 (2'38"84); etc.; **jusqu'à 2000 (2):** 1. Spring, BMW 318iS-4, 5'38"87 (2'48"17); etc.; **R2 (1):** 1. Farron, Citroën C2, 5'01"90 (2'30"82); **R3 (1):** 1. Postizzi, Renault Clio, 5'04"87 (2'32"43).

**N, jusqu'à 1600 (5):** 1. P. Marchand, Citroën Saxo, 5'19"98 (2'39"79); 2. Jeanne-raf, Opel Corsa B, 5'26"68 (2'42"93); etc.; **jusqu'à 2000 (2):** 1. Cabelo (F), Honda Civic R, 5'09"58 (2'34"28); etc.; **plus de 3000 (5):** 1. Jerman (Rép. tch.), 4'37"89 (2'18"19); 2. Los (Rép. tch.), 4'38"24 (2'18"83); 3. Mihvic (Cro), tous sur Mitsubishi Evo IX, 4'40"06 (2'20"02); etc.

**A, jusqu'à 1600 (2):** 1. Babic, Citroën Saxo, 5'06"14 (2'33"07); etc.; **jusqu'à 2000 (2):** 1. Sippel, Honda Integra R, 5'20"36 (2'39"21); etc.; **plus de 3000**



Fabien Houllmann, vainqueur de la méga-classe E1 1601-2000.