

SIMONE FAGGIOLI EST RESTÉ LE MAÎTRE DES RANGIERS

Entre les caprices de la météo et les aléas d'un parcours toujours aussi rapide, les rois de la montagne ont connu des fortunes diverses à Saint-Ursanne. La principale victime a été Joël Volluz, accidenté.



Sur piste sèche, Simone Faggioli a pulvérisé le record des Rangiers. De gauche à droite: Christian Merli n'a pas eu cette chance sous la pluie, tandis que Joël Volluz s'est sorti indemne d'un accident à plus de 200 km/h aux Grippons. 4e derrière le local de l'étape Christophe Weber, Joël Grand s'est montré le Suisse le plus rapide sur une montée au sein des monoplaces 2 litres. Pour sa première sortie aux Rangiers avec sa Mercedes SLK, Reto Meisel a frappé fort en remportant le groupe E1.

© TeamBeyou



Pour sa 90e édition, le traditionnel rendez-vous du championnat d'Europe des courses de côte à St-Ursanne avait mis les petits plats dans les grands sur un tracé rallongé de 11 mètres. L'épreuve jurassienne allait notamment être le théâtre d'un duel attendu par tout le monde, celui de Simone Faggioli et Christian Merli. Coleaders du championnat d'Europe, les deux pilotes italiens allaient néanmoins devoir s'opposer à des jeunes pilotes qui pouvaient arbitrer leur affrontement, à savoir le Valaisan Joël Volluz et le Luxembourgeois David Hauser...

Cache-cache avec la pluie

D'emblée, les averses du samedi après-midi avaient empêché les pilotes d'améliorer leur chrono de la première montée d'essai, certains décidant même de faire l'impasse sur les dernières montées, comme Faggioli et Volluz. La première des deux manches course du dimanche allait toutefois débiter sur un sol relativement sec, à l'exception des sous-bois restés très piégeux. Cela n'empêchait

pas Simone Faggioli de prendre l'avantage sur tous ses adversaires, le tout en effaçant son propre record des tablettes avec une seconde d'avance (1'42"118)!

Parti aux alentours de midi suite à de nombreux arrêts de course, l'italien devançait David Hauser sur la ligne de départ. Au volant de sa GP2 à moteur 4 litres, le Luxembourgeois se retrouvait pourtant relégué à près de 9". En attendant de s'élancer suite aux nombreux concurrents du groupe E2-SS, Joël Volluz et Christian Merli voyaient le ciel se faire menaçant... et quelques minutes avant leur départ, une averse est venue humidifier le tracé. Ne pouvant inquiéter Faggioli, les deux pilotes Osella ont terminé respectivement à 11" et 10". Même si les conditions allaient redevenir équitables lors de la seconde manche, la messe était déjà dite.

L'accident de Volluz

Devenue sèche pour tous les pilotes, la piste jurassienne allait voir Faggioli réaliser sensiblement le même temps que lors de la première montée. Hauser a pu améliorer son chrono de deux secondes, mais, à l'accumulation des deux manches, le Luxembourgeois a terminé au final à plus de 11" de l'italien.

Bien décidé à devancer Merli, Volluz est parti le couteau entre les dents avec son Osella FA30. Mais la carrosserie du solide transalpin s'est envolée à la suite d'une touchette aux Grippons à plus de 200 km/h, le privant d'appui aérodynamique. Parti en tête-à-queue avant de neurter les rails de sécurité à plusieurs reprises, le Valaisan s'en est sorti indemne, même si ce spectaculaire incident signifie la fin de sa saison. «Je suis content d'être en vie, c'est tout ce qui compte», confiait-il.

Dernier concurrent à s'élancer, Christian Merli a dû attendre que la piste soit dégagée pour réaliser un chrono de 1'45"136, de quoi lui assurer le troisième meilleur résultat cumulé de la journée derrière David Hauser. Quant à Marcel Steiner, deux fois vainqueur aux Rangiers, sa quatrième place à seulement 4" du Luxembourgeois et 6" de Merli démontre les progrès encourageants réalisés lors de la mise au point de sa nou-

velle LobArt à moteur Mugen. En l'absence d'Eric Berquerand, l'Alémannique en profite également pour grappiller des points au championnat suisse.

Festival chez les 2 litres

Mue par un plateau fourni avec près de 30 pilotes, la classe 2 litres des monoplaces a été dominée de la tête et des épaules par le Britannique Darren Warwick, qui disposait d'une Dallara F399 extrêmement performante. La bataille à sa suite n'en fut pas moins superbe, et le Français Damien Berner n'a eu le dernier mot devant Christophe Weber que pour deux dixièmes.

En pleine forme sur «sa» montée et à l'honneur sur l'affiche de la course, le Jurassien a dû lui-même composer avec un bouillant Joël Grand, au pied du podium de la catégorie sur sa Tatuus Master. Auteur d'un chrono en 1'57"895 en deuxième manche, le jeune Valaisan a relégué ses rivaux directs à plusieurs secondes, parmi lesquels l'actuel leader du championnat suisse des slaloms Philip Egli, courageux 6e sur sa Dallara

F394 nettement plus ancienne. Quant à Christian Balmer et Jean-Marc Salomon, ils ont terminé respectivement 8e et 9e de la classe.

Lutte internationale

Chez les voitures de tourisme, les favoris du championnat d'Europe Vladimir Vitver et Dan Michl devaient affronter le quadruple champion de France Nicolas Werver, mais surtout les trois ténors helvètes que sont Reto Meisel, Ronnie Bratschi et Roger Schnellmann, très en forme cette année.

Malheureusement pour Meisel, un problème mécanique survenu 150 mètres après le départ de la première montée d'essai l'a contraint d'emblée à mettre les mains dans le cambouis. En son absence, Bratschi signalait le meilleur temps alors que de nombreux pilotes n'effectuent pas la dernière montée sous la pluie. Peu après la fin des essais, Meisel faisait son retour, la panne étant moins importante que prévu.

Meisel montre les crocs

Dimanche, sur une piste encore humide et sale suite à une sortie de piste peu auparavant, le trio suisse allait rester légèrement en retrait des Européens, Bratschi réalisant à nouveau le meilleur chrono à 1" devant Schnellmann et 2" devant Meisel. Michl, parti beaucoup plus tard, réalisait la meilleure prestation avec 2" de mieux que Bratschi, tandis que Vitver devait se contenter de rester à 4" de son compatriote.

Lors de la seconde montée sur une piste entièrement sèche, il fallait néanmoins compter sur Reto Meisel, qui se lâchait et mettait tout le monde d'accord, y compris Michl, battu pour près de 4". Schnellmann améliorait lui aussi, tout en restant à 5" d'encablure derrière Meisel, tandis que Bratschi échouait à... trois dixièmes de Meisel à l'addition des deux manches! Vitver restait en retrait du trio suisse, et Michl, sans améliorer sa performance, montait sur la troisième marche du podium.

Dans la classe deux litres du groupe E1, Danny Krieg s'est montré intouchable et l'a emporté avec 7" d'avance sur Daniel Wittwer. En groupe InterSwiss, Frédéric

Neff s'est une nouvelle fois imposé, mais Thomas Andrey a réalisé une prestation remarquée chez les 2 litres en devançant ses rivaux de 5" sur une piste humide. De quoi conserver l'avantage sur Patrick Vallat, auteur du meilleur temps sur sol sec.

La classe 1,6 litre a également vu son lot de bagarres, et c'est finalement Werner Rohr qui s'est défait de Stephan Burri après un tête-à-queue de ce dernier lors de la seconde manche. Venu de France, Nicolas Werver s'est logiquement imposé en groupe GT devant la splendide Lamborghini Gallardo de Martin Jerman. Le Serbe Nikola Miljkovic s'est imposé en groupe N, mais l'extincteur a dû être utilisé sur la Mitsubishi de Joe Halter en groupe IS/N, qui réalise une mauvaise opération au championnat suisse en ne marquant pas de points.

Les hostilités reprennent dès le week-end prochain à Oberhallau, où la présence conjuguée de la Bergcup allemande promet un beau plateau d'engagés.

Guillaume et Sébastien Beyer

Résultats

73e édition de la course de côte St-Ursanne -Les Rangiers, les 20 et 21 août, 10e manche du championnat d'Europe de la montagne.

SuperSérie, 1601 à 2000 cm³. 1. Marco Meier (Arii), Honda Integra, 5'30"56. - 2001 à 3000 cm³: 1. Marcel Maillard (Epauvillers), BMW 330i, 5'30"07. - plus de 3500 cm³: 1. Chris Steller (Näfels), Porsche 911 Turbo, 4'57"27. **InterSwiss, à 1400 cm³.** 1. Stefan Schöpfer (Escholzmatt), Audi 50, 5'10"01. - 1401 à 1600 cm³: 1. Werner Rohr (Teufenthal), Toyota Corolla, 4'45"64. - 1600 à 2000 cm³: 1. Thomas Andrey (Plasselb), Peugeot 405, 4'48"16. - 2001 à 3000 cm³: 1. Josef Koch (Malters), Opel Kadett, 4'43"66. - 3001 à 3500 cm³: 1. Laurent Metral (Bramois), Ford Sierra, 5'03"74. - plus de 3500 cm³: 1. Frédéric Neff (Moutier), Porsche 996 Cup, 4'30"89. **E1, à 1400 cm³.** 1. Martin Bächler (Regensdorf), VW Lupo, 5'08"31. - 1401 à 1600 cm³: 1. Canio Marchione (Lux), VW Scirocco, 4'51"90. - 1601 à 2000 cm³: 1. Danny Krieg (Altendorf), Audi A4, 4'31"37. 2. Daniel Wittwer (Forst), VW Golf, 4'38"86. - 2001 à 3000 cm³: 1. Bertrand Favre (Courfaivre), BMW E30, 4'44"21. 2. Michel Zemp (Langnau), Renault Clio, 4'46"80. - 3001 à 3500 cm³: 1. Reto Meisel (Leuggern), Mercedes SLK340, 4'09"39. 2. Bruno Ianniello (Nunningen), Lancia Delta S4, 4'33"24. - plus de 3500 cm³: 1. Ronnie Bratschi (Seedorf), Mitsubishi Evo, 4'08"63. 2. Roger Schnellmann (Wangen), Mitsubishi Evo 8, 4'12"95. **GN, 1601 à 2000 cm³.** 1. Martin Christian (Chavannes), Ligier JS-51, 4'17"91. - 2001 à 3000 cm³: 1. Pierre Schaffro (Le Locle), Lucchini, 4'52"68. **Historic, à 3000 cm³.** 1. Walter Pauli (Morat), 5'21"59. - plus de 3000 cm³: 1. Nicolas Bühner (Bienne), BMW M1 4'41"90. **Renault Classic, à 2000 cm³.** 1. Daniel Borer, 4'50"48. **ISN, 1601 à 2000 cm³.** 1. Jean-Noël Claudepierre (Zimmerbach), Honda Civic, 5'12"45. **ISA, à 1600 cm³.** 1. Clément Piquerez (Moutier), Peugeot 106, 5'36"36. - 1601 à 2000 cm³: 1. Michael Luig (Ried-Muotathal), Renault Clio, 5'16"12. - plus de 3000 cm³: 1. Anthony Huguélet (St-Ursanne), Subaru Impreza, 4'56"61. **N à 1600 cm³.** 1. Alphonse Kilchenmann (Sonceboz), Suzuki Swift, 5'30"58. - 1601 à 2000 cm³: 1. Nikola Miljkovic (Serbie), 4'34"34. **A, à 1600 cm³.** 1. Deni Thievent (Montfaucon), Citroën Saxo, 5'04"75. - 1601 à 2000 cm³: 1. Laurent Bérard (Volèges), Honda Type R, 4'57"31. **E2 Silhouette, 2001 à 3000 cm³.** 1. Dan Michl (Rep. Tch.), Lotus Evora, 4'09"64. - plus de 3000 cm³: 1. Vladimir Vitver (Rep. Tch.), 4'15"25. **E2 SportCars, à 1600 cm³.** 1. Yannick Von Siebenthal (Aigle), Jema Evo, 4'47"39. - 1600 à 2000 cm³: 1. Fabien Bouduban (Belprahon), 4'04"80. - 2001 à 3000 cm³: 1. Simone Faggioli (Ita), Norma M20, 3'24"57. 2. Marcel Steiner (Oberdiessbach), LobArt/Mugen, 3'43"38. **E2 SingleSeater, à 1601 à 2000 cm³.** 1. Darren Warwick (Ang), Dallara F399, 3'49"90. 2. Christophe Weber (Saulcy), Dallara F399, 3'57"34. - 2001 à 3000 cm³: 1. Christian Merli (Ita), Osella FA30, 3'37"86. 2. Simon Hugentobler (Suhr), Reynard 97d, 3'56"58.

NOUVEAU TITRE POUR RONNIE BRATSCHI

Le pilote de la Mitsubishi Lancer Evolution a remporté la coupe d'Europe de la montagne pour la deuxième reprise et a manqué de peu la première place des E1 aux Rangiers.

A quelques heures du départ, Ronnie Bratschi pouvait déjà sourire. Le pilote alémanique vient en effet de remporter pour la deuxième année consécutive la FIA Hillclimb Cup - Coupe d'Europe des courses de côte - et, en parallèle, mène actuellement le championnat suisse en catégorie production au volant de son impressionnante Mitsubishi Lancer.

Revue Automobile: Ronnie, comment se passe ta saison jusqu'à présent?

Ronnie Bratschi: Je suis très content d'avoir remporté la Coupe d'Europe avant les dernières épreuves. De plus, j'ai rencontré beaucoup moins de soucis mécaniques cette saison, ce qui est très positif. Pour le championnat suisse, cela se passe très bien également pour le moment.

Pourquoi avoir choisi de participer à la FIA Hillclimb Cup ces deux dernières saisons?

C'est le seul championnat international dans lequel je peux concourir avec ma voiture, qui est une auto du groupe E1.

Malheureusement, cette année, il y avait très peu de concurrence à cause des coûts et du temps de trajet pour participer à toutes les manches. J'ai néanmoins pu affronter le jeune pilote autrichien Karl Schagerl sur deux manches, lui qui est un pilote très rapide. J'espère qu'avec la réduction du nombre de véhicules autorisée en groupe Net A, la FIA intégrera les véhicules du groupe E1 dans le FIA Hillclimb Championship.

Le championnat suisse constitue-t-il aussi un objectif cette saison? La concurrence y est plus relevée cette année avec Roger Schnellmann et Reto Meisel...

Oui, il y a une grosse concurrence cette saison, et donc le championnat suisse est clairement un objectif. Roger fait une grosse saison cette année, et Reto possède une excellente voiture. Heureusement qu'il est encore en phase d'apprentissage avec elle! Et dommage que le règlement suisse ne soit pas identique au règlement européen (Meisel est dans le groupe E2 en Europe, tandis qu'il

concourt dans le groupe E1 en Suisse, ndlr), sa voiture étant beaucoup plus légère que la mienne.

Les FIA Hillclimb Masters qui se disputent en octobre en République tchèque constituent-ils aussi un intérêt pour toi?

Il faut voir ce que Auto Sport Suisse

compte faire pour cet événement, car je n'ai pas encore reçu d'information à ce sujet. Cette course a lieu très tard dans la saison, et il faudra voir si j'aurai encore le temps avant de préparer la voiture pour la saison prochaine, surtout si les règlements européens du groupe E1 évoluent.

G. et S. Beyer



Ronnie Bratschi n'était pas loin de Reto Meisel aux Rangiers.
© TeamBeyou