



L'huile sur le feu

Texte et photos: Gilles Rossel

Discret, poli et réservé, Simone Faggioli n'a pas pour habitude de perdre son flegme. Au moment de célébrer un succès qui le couronne incontestablement comme le roi de St-Ursanne-Les Rangiers, le Florentin a balayé les compliments d'un revers de la main: «C'est toujours difficile de gagner ici. J'ai pu le constater cette année encore», s'est-il contenté de déclarer après avoir détrôné Fredy Amweg, jusqu'ici ex-aequo avec sept victoires au sommet de la classique jurassienne.

Sans pour autant battre le record de Christian Merli, signé l'an dernier en 1'41"530, le pilote de Bagno a Ripoli a cumulé deux montées métronomiques en 1'42"710 et 1'42"107, le tout en dépit de la forte chaleur dominicale. Un nouvel exploit qui n'aura pas été obtenu sans peine: après avoir été longtemps immobilisé au départ de sa première tentative suite à la sortie de route du Belge Corentin Starck aux Grippons (Osella PA21 Evo), le pilote de la Norma M20, inscrite en E2-SC, a dû s'arrêter aussitôt la ligne d'arrivée franchie. En cause, un problème d'arrivée d'essence d'autant plus imprévisible que la pompe avait été remplacée peu avant la course. L'Italien a néanmoins pu réparer à temps.

Salade de bielles

Prêt à s'élancer quelques dizaines de minutes plus tard dans le groupe des monoplaces (E2-SS), Christian Merli n'en demandait pas tant. Hélas pour ce dernier, un second rebondissement venait à nouveau tout chambouler lorsque Frédéric Fleury, sans s'apercevoir que sa formule 2 perdait de l'huile, arrosait copieusement la seconde moitié du parcours jusqu'à ce que son moteur rende l'âme. Malgré les efforts des commissaires de course pour nettoyer la piste, les derniers pilotes à s'élancer se plaignaient tous d'un parcours glissant au terme de leur effort, Christian Merli compris. Crédité d'un chrono en 1'44"953 avec son Osella FA30, le ténor peinait à cacher sa déception: «C'est regrettable que le pilote ne se soit pas arrêté plus tôt», lâchait-il.

Peiné à la suite de cet incident qui venait gâcher sa course fétiche, Frédéric Fleury expliquait: «La lumière au tableau de bord ne s'est allumée qu'au dernier moment. Je ne me suis pas aperçu que je perdais de l'huile, car le moteur tournait rond jusqu'à la première épingle du Petit Susten, où la voiture a glissé brutalement. C'était le pneu arrière qui avait

Record Après Fredy Amweg, Simone Faggioli devient le roi des Rangiers avec huit succès. Christian Merli et Marcel Steiner ont complété le podium.

RANGIERS Fort d'une huitième victoire, Simone Faggioli a réalisé un retour triomphal à St-Ursanne face à Christian Merli. Chacun à leur manière, les deux Italiens ont pourtant risqué de tout perdre...

été mouillé. Juste après, le moteur a serré d'un coup. Je n'aurais pas continué si j'avais pu réagir plus tôt.»

Christian Merli aurait-il pu faire mieux? Question sans réponse. Réalisé dans de meilleures conditions, son deuxième chrono en 1'42"308 restait en-deça de sa propre référence de l'an dernier. Le pilote de Flave se consolait en pensant au championnat d'Europe, dont le titre ne devrait pas lui échapper cette année, à moins d'un imprévu majeur.

Steiner inquiet

A ses troussees pour le podium final, Marcel Steiner a confirmé son statut de favori chez les concurrents helvétiques au volant de sa LobArt-Mugen. Troisième au scratch et meilleur Suisse, le pilote d'Oberdiessbach gardait pourtant les mâchoires serrées. «Après la première montée, quelque chose ne tournait à nouveau pas rond. Le moteur a refait les mêmes bruits qu'à Massongex, et ça s'est reproduit l'après-midi. Ça ne me dit rien qui vaille», se plaignait-il, alors que la prochaine manche du championnat suisse a lieu dans la foulée à Oberhallau, le week-end prochain. Là encore, la consolation venait de la table des points: en l'absence de Christian Balmer (Tatuus Master), Marcel Steiner a conforté son avance avec 99 points. Auteur de chronos similaires dans leurs groupes respectifs, Fabien Boudu-

ban (Norma M20) et Robin Faustini (Reynard K01) se sont disputé la place de meilleur dauphin suisse avec brio. Coéquipier de Simone Faggioli et quatrième à Pikes Peak (voir notre portrait ci-contre), le premier cité s'est vengé du Tchèque Petr Vitek et son Osella PA30 après que ce dernier lui avait damé le pion en première manche. Quant à Robin Faustini, sa première participation aux Rangiers avec une F3000 s'est déroulée au-delà des espérances: «Ce week-end, c'était un programme sans stress, expliquait-il. Ici, c'est tellement rapide qu'on ne peut souffler nulle part.»

Auteur d'une amélioration remarquable entre sa première montée d'essai (2'03"412) et son ultime chrono en course (1'53"614), le jeune Suisse Allemanique a épâté tous ses compères européens au sein des formules 3000. Le seul pic de stress était venu peu avant la première manche course, lorsque l'épreuve était interrompue pour nettoyer le parcours. «Quand tu attends aussi longtemps, tu perds toute ta concentration, explique-t-il. Et quand tu repars en sachant qu'il y a de l'huile, forcément, ça a une influence sur le mental...»

Duel au dixième

Derrière les grosses cylindrées, la lutte n'en a pas moins fait rage. Chez les monoplaces 2 litres, l'aban-

Les Jurassiens ont brillé devant leur public, à l'image de Patrick Vallat, Fabien Houllmann et Benoît Farine.



don du Britannique Darren Warwick (Dallara F399) faisait le bonheur du Français Billy Ritchen, venu avec une nouvelle monture (Dallara F312). Moins heureux, Joël Grand (Tatuus Master) a dû s'incliner au cumul des deux montées derrière Marcel Maurer (Formule Renault) et Jean-Marc Salomon (Tatuus Master), après avoir subi des problèmes électroniques pendant l'essentiel du week-end. «Dans de telles conditions, je n'ai eu qu'une vraie manche course. Ce n'est pas grave, au moins la voiture fonctionne», constatait-il.

A leurs trousseaux, les membres de la confrérie des TracKing (E2-SH) ont réjoui les spectateurs avec un duel échaudé entre le local de l'étape, Jeremy Noirat, et le Saint-Gallois Joel Burgermeister. Plus rapide lors de la première manche (2'06"029), ce dernier s'est incliné face au Jurassien après avoir subi des problèmes de moteur (2'08"841). «Il y avait des ratés au-dessus de 10000 tr/min depuis le matin déjà, mais j'ai également fait quelques erreurs», reconnaissait-il à côté de Jeremy Noirat, très reconnaissant d'avoir trouvé un adversaire aussi fair-play. «C'était chaud. Quand ça se bat au dixième de seconde, c'est ce qu'il y a de plus beau!»

Exploits jurassiens

Sur le plan des chronos, la palme des véhicules fermés est revenue à l'indomptable Ronnie Bratschi, pressenti à juste titre comme l'homme à battre. Faute de réussite pour Reto Meisel (Mercedes SLK340) suite à la rupture de son démarreur, le nouveau champion FIA International Hillclimb 2018 – couronné avant les Rangiers à Lucine, en Slovaquie – n'a laissé aucune chance à ses adversaires européens au volant de sa Mitsubishi Lancer (2'03"057 puis 2'00"599).

Devant leur public, les Jurassiens ne se sont pas privés pour faire le show, et le cru 2018 restera comme une édition remarquable dans la plupart des catégories. Venu de Bure, Patrick Vallat (VW Golf) a damé le pion à Manuel Santonastaso (BMW 320) en InterSwiss 2-litres, tandis que Frédéric Neff pulvérisait à nouveau son record personnel au volant de sa Porsche 996 GT3-R (2'08"096) avec la victoire du groupe IS à la clé. Même constat chez les E1 avec la victoire de Benoît Farine en 2,5l (Honda CRX), alors que Fabien Houlmann, parti pour en faire de même chez les 2-litres avec un remarquable 2'14"191 en première montée sur sa Peugeot 205, s'inclinait face à la Honda CRX de Ruedi Führer après avoir raté une vitesse. Revanche l'année prochaine? ●

Au sommet Aarberg, Fabien Bouduban a eu à avoir gravi Pikes Peak aux côtés de Simone Faggioli, Fabien Bouduban s'en est donné à cœur joie aux Rangiers pour sa manche à domicile.

«Comme une famille»

PORTRAIT 4e à Pikes Peak, Fabien Bouduban fait briller les couleurs jurassiennes dans toute l'Europe depuis ses débuts en 2012.

A 46 ans, Fabien Bouduban n'en finit pas d'épater. Non seulement parce qu'il a gagné la confiance de Simone Faggioli en devenant son coéquipier depuis 2016, mais également parce qu'il a débuté la compétition en course de côte sans aucune expérience préalable du sport automobile. «J'ai pris le départ de ma première course au Col Saint Pierre le week-end de mes 40 ans, se souvient-il. Tout a commencé lorsque Jean-Jacques Maître, avec lequel je suis resté très proche, m'a invité à essayer une formule Ford à Bresse. Avec mon grand gabarit, ce n'était pas évident. J'ai accumulé les tête-à-queue... Jusqu'à ce qu'il me dise que j'étais prêt pour les côtes!»

La rencontre-clé

A la tête de son entreprise familiale Tectri SA, à Court, le Jurassien a enchaîné les épreuves en championnat de France avec Jean-Jacques Maître jusqu'à la fin 2014, avant de prendre un an de pause pour se consacrer à ses activités professionnelles. Auparavant, il avait rencontré Simone Faggioli à l'arrivée des Rangiers sous des trombes d'eau, gardant le souvenir «d'une personne exceptionnelle, tant sur le plan humain que sportif.»

Au moment de reprendre la compétition en vue de la saison 2016, le Jurassien cherche une nouvelle écurie. Norbert Santos, patron de Norma, lui conseille de s'adresser au pilote italien. «Je ne pensais pas qu'il se souviendrait de moi. Une heure après, j'avais rendez-vous par téléphone avec lui! Je suis allé visiter sa structure près de Florence, et la mayonnaise a tout de suite pris. C'est comme une famille.»



Gros cube

Après deux saisons avec un moteur 2-litres, Fabien Bouduban inaugurerait un «gros» V8 Zytec 3 litres identique à celui de son chef de file. «A peu de choses près, j'ai la même voiture, mais quand on compare les chronos, ça n'a rien à voir. On en rigole beaucoup en regardant nos caméras embarquées: rien qu'au départ, je ne sais pas comment il fait, il me met 5 dixièmes. Il faut simplement admettre qu'il a un don, en plus d'être un chef d'équipe redoutable.»

Après Pikes Peak, le résultat des Rangiers avec une telle cylindrée n'a pas déçu au Jurassien. «Je me tolère une marge d'appréciation, car à mon âge, le but est de finir et de prendre du plaisir. Mais ça reste de la compétition: quand quelqu'un comme Petr Vitek me titille, je réagis», sourit-il. ●

Roger Rey, les adieux



Au terme de ses 53e Rangiers, le pilote valaisan était ému. Après le décès de son épouse Marylou peu après la course de côte d'Ayent-Anzère, le Sierrois de 84 ans était au départ en sa mémoire. «Je lui ai promis de participer. Ma femme a toujours dit que la côte était ma seconde famille», confiait-il après l'arrivée. Muni de son habituelle casquette à carreaux, Roger Rey a réalisé sa dernière manche chronométrée en remportant sa classe (E2-SS 1600 cm³) au volant de sa Martini Mk45. Une belle façon de tirer sa révérence après presque... 1000 départs! Non sans avoir marqué la compétition suisse pendant près de six décennies, tant derrière le volant qu'avec la casquette d'organisateur (on lui doit les courses d'Ayent-Anzère, Masingex-Vérossaz ainsi que le Rallye de Martigny, ancêtre du Rallye du Valais). Ouvert à reprendre le volant lors de manches en démonstration, il ne raccroche pas totalement le casque, toujours en souvenir de celle qui a compté pour lui. «Je remercie ma femme de m'avoir laissé faire du sport auto, car ce n'est pas facile en tant qu'épouse de pilote. Elle a été merveilleuse avec moi.» GR

Joël Volluz, le retour

«Mes chronos? C'est un secret. Mais je suis dans le tir!» De retour en course de côte pour la première fois depuis son accident en 2016 aux Rangiers, Joël Volluz avait le sourire. Présent en démonstration pour achever la mise au point de son Osella FA30, le pilote du Châble se déclare prêt pour Oberhallau. «Mon but est surtout de retrouver le feeling avant l'année prochaine, explique-t-il. Je me sens à l'aise avec les accélérations et les trajectoires, ça revient bien. A



de telles vitesses, le problème reste encore la vision. Tout te saute à la figure, y compris lors des freinages. Je dois m'y réhabituer.» Enchanté par le nouveau revêtement, Joël Volluz a également peaufiné ses réglages. «C'était le meilleur test possible.

Je suis également allé sur circuit, mais surtout pour vérifier si le moteur tournait correctement. Avec les pneus ultratendres et le petit réservoir prévu pour la montagne, on ne peut pas rouler longtemps.» GR

RESULTATS

75e Course de côte internationale de St-Ursanne-Les Rangiers, 10e manche du championnat d'Europe de la montagne, 5e manche du championnat suisse; longueur du parcours 5,18 km; 18-19.08.2018. SuperSérie 1401-1600 cm³: 1. Gerber Urs (Suzuki Swift), 5'45"987. – 1601-2000 cm³: 1. Reding Rolf (Toyota GT86), 5'02"875. – 2500-3000 cm³: 1. Kuhn Oskid (Peugeot 308 GTI), 5'27"743. – SuperSérie Competition 4000-4500 cm³: 1. Junod Cédric (Audi TT RS), 5'21"896. – 5500-6000 cm³: 1. Feigenwinter Andy (Lotus Evija 430 Cup), 5'57"435. – ISN 1401-1600 cm³: 1. Cuenin Geoffrey (Peugeot 106), 5'25"467. – A 1401-1600 cm³: 1. Marchand Quentin (Peugeot 208), 5'03"561. – 1601-2000 cm³: 1. Zurbier Luca (Honda Civic), 4'50"253. – 3000 cm³: 1. Vojacek Lukas (Subaru Impreza), 4'43"842. – ISA 1150-1400 cm³: 1. Schaffo Julia (Citroën AX GT), 6'31"517. – 1401-1600 cm³: 5'07"858. – 1601-2000 cm³: 1. Pinto Sergio (Honda Civic), 4'51"973. – A/CH 3001-3500 cm³: 1. Degortes Fabrice (Seat Leon Supercopa), 4'55"339. – S20 > 3000 cm³: 1. Hernadi Laszlo (Mitsubishi Lancer), 5'31"264. – GT > 3000 cm³: 1. Courroye Pierre (McLaren MP4-12C), 4'06"375. – GT/CH 3500-4000 cm³: 1. Toillon Dimitri (Porsche 997 GT3 Cup), 4'41"410. – InterSwiss 1150-1400 cm³: 1. Hebetz Gregory (Suzuki Swift), 5'35"227. – 1401-1600 cm³: 1. Mattimiller Christoph (VW Scirocco), 4'35"242. – 1601-2000 cm³: 1. Vallat Patrick (VW Golf II), 4'35"967. 2. Santonastaso Manuel (BMW 320), 4'37"087. 3. Andrey Thomas (Peugeot 405), 4'38"026. – 2001-2500 cm³: 1. Burri Rolf (Opel Kadett), 4'47"275. – 3001-3500 cm³: 1. Von Rotz Dominic (Audi A4), 4'44"638. – 4500-5000 cm³: 1. Neff Frédéric (Porsche 996 GT3 R), 4'19"314. – E1 1401-1600 cm³: 1. Rohr Christoph (Audi 50,

5'02"313. – 1601-2000 cm³: Führer Ruedi (Honda CRX), 4'30"320. 2. Houlmann Fabien (Peugeot 205), 4'30"664. 3. Magnin Jonas (Honda Civic), 4'34"604. – 2001-2500 cm³: 1. Farine Benoît (Honda CRX), 4'39"905. 2. Bernhard Diego (Opel Kadett), 4'49"138. 3. Bottecchia Enzo (Renault 5), 4'52"984. – 2501-3000 cm³: 1. Kächli René (Honda Civic), 4'30"640. 2. Favra Bertrand (BMW E30), 4'33"252. 3. Bellon Lionel (BMW E36), 4'42"265. – 3001-3500 cm³: 1. Emond Stéphane (BMW M3), 4'38"815. 2. Prével Julien (Opel Astra), 4'41"460. 3. Servalati Roberto (BMW M3), 4'48"038. – 4001-4500 cm³: 1. Bratschi Ronit (Mitsubishi Lancer), 4'03"656. – 5500-6000 cm³: 1. Mächler Albin (BMW M2), 4'30"425. – TCR 1. Zemp Michel (Cupra), 4'18"792. – Historie 1601-2000 cm³: 1. Cretey Jean-Romain (Ford Escort RS2000), 5'32"754. – 3500-4000 cm³: 1. Burkart Andreas (Talbot Darracq), 7'44"189. – 4001-4500 cm³: 1. Pfeiffer Alain (Porsche 935), 4'26"822. – Renault Classic Cup 1. Wolf Denis (Renault Clio Cup), 4'48"394. E2-SH 0-1150 cm³: 1. Noirat Jeremy (Tracking RC01b), 4'13"620. – 3000 cm³: 1. Vitver Vladimir (Audi TT-R DTM), 4'54"917. – CN 1601-2000 cm³: 1. Turatello Francesco (Osella), 3'58"594. – 2500-3000 cm³: 1. Bormolini Andrea (Osella PA20), 4'00"127. – GM/CH 1601-2000 cm³: 1. Fehr Roger (PRC S4), 4'28"880. – E2-SG 1601-2000 cm³: 1. Tmka Petr (Ligier JS53), 3'53"852. – 2500-3000 cm³: 1. Faggioli Simone (Norma M20), 3'24"817. 2. Steiner Marcel (Lobart-Mugen LA01), 3'35"125. 3. Franz Cyrille (Norma M20), 3'38"572. – E2-SS 1401-1600 cm³: 1. Rey Roger (Martini Mk45), 5'21"765. – 1601-2000 cm³: 1. Ritchen Billy (Dallara F312), 3'48"733. 2. Maurer Marcel (Formule Renault), 3'58"605. 3. Salomon Jean-Marc (Tatuus Master), 4'00"535. – 2500-3000 cm³: 1. Merli Christian (Osella FA30), 3'26"408.