

La folie des Rangiers

CS MONTAGNE En améliorant le précédent record de plus de deux secondes, Simone Faggioli a gravé son nom dans le nouveau bitume de la «piste» de St-Ursanne - Les Rangiers.



Olivier Derard

A tous, l'attente sembla interminable. Pourtant, il ne se déroula que quelques secondes entre le passage de la Norma M20 FC sur la ligne d'arrivée et l'annonce du speaker: «1'39''306, Simone Faggioli est le nouveau détenteur du record de la «piste» de St-Ursanne - Les Rangiers!» Le long du tracé de 5180 mètres, dans les stands montés à la sortie de la vieille ville, dans le camping du Chandelier, sous le pont des Grippons, à l'ombre des arbres du Marlang et sur les pentes du petit Susten, les applaudissements retentissent. La folie des Rangiers avait encore frappé!

Pour autant, rien n'était joué; bloqué en bas suite à une interruption de course, le désormais ex-détenteur du record Christian Merli serait-il capable de battre ce nouveau temps de référence établi par son compatriote? «La température est en train de monter, mais on a toujours l'avantage d'avoir la forêt qui reste relativement fraîche», nous assurait Roland Bossy, régional de l'épreuve et multiple vainqueur de la course de côte au début des années 2000. «Christian est très fort mentalement. Cela dit, Faggioli a fait un super temps. Je pense que cela va se jouer à quelques dixièmes.» Le Suisse ne pouvait avoir davantage raison, même s'il faudra attendre le second run (établi dimanche en fin d'après-midi) du pilote de l'Osella pour voir le

natif de Trento passer sous la barre des 100 secondes: 1'39''539. C'est proche, mais pas suffisamment pour inquiéter l'as Faggioli, moins bon lors de son second run (1'39''799), mais meilleur dans le premier (celui du record).

3e place pour Steiner

Décrit par le Suisse Fabien Bouduban comme des «champions hors normes», tout à la fois «bourrés de talent» et «totalement maîtres de leur véhicule», les deux ténors italiens ne sont pas les seuls à avoir écrit l'histoire de la course de côte ce week-end; la 3e place – et, par là même, la victoire au championnat suisse – est revenue à Marcel Steiner, lui aussi détenteur d'un nouveau record, celui de pilote

RÉSULTATS

CS Montagne, St-Ursanne - Les Rangiers. 5e manche (sur 8) du Championnat Suisse de la Montagne et 10e manche du Championnat d'Europe de la Montagne. Longueur: 5,180 km. Dénivelé: 350 m. Classement général (pour les pilotes du championnat Suisse seulement): 1. Marcel Steiner (Oberdiessbach BE), LoblArt/Mugen LA01, 3'31''184 (total des deux runs). 2. Robin Faustini (Suh AG), Reynard K01, 3'43''390. 3. Simon Hugentobler (Suh AG), Osella PA30, 3'49''006. 4. Joël Volluz (Le Chable VS), Osella PA30, 3'49''488. 5. Fabien Bouduban (Belphégor BE), Norma M20 FC, 3'49''531. 6. Michel Zemp (Langnau BE), Norma M20 FC, 3'52''280. 7. Ronnie Bratschi (Altendorf UR), Mitsubishi Evo8 Egm, 3'54''292. 8. Roger Schnellmann (Wangen SZ), Mitsubishi Evo8 J-Spec, 3'58''207. 9. Joël Grand (Chalais VS), Formula Master, 4'04''348. 10. Jeremy Noirat (Boncourt JU), Norma M20 F, 4'04''683. 11. Fabrice Jolidon (Rocourt JU), Osella PA20S, 4'08''522. 12. Frédéric Neff (Moutier BE), Porsche 996 GT3 R, 4'13''531. 13. René Kéchi (Kaltbach BE), Honda Civic RK4, 4'18''912. 14. Henri Schmitz (Porrentruy JU), Formula Renault 2.0 Caparo, 4'20''394. 15. Alain Pfefferlé (Arbaz VS), Porsche 935 Turbo, 4'22''318. 16. Ariadite Rebord (Les Valaittes VS), BMW M3 GT4, 4'25''992. 17. Josef Koch (Malters LU), Opel Kadett C 16V, 4'26''329. 18. Bruno Ianniello (Nunningen SO), Lancia Delta S4, 4'26''643. 19. Ruedi Fuhrer (Brienz BE), Honda CRX F20, 4'27''932. 20. Mario Bartocchi (Rickenbach LU), BMW E36, 4'28''955. 21. Sébastien Coquoz (Muraz VS), Opel Kadett GTE,

4'29''181. 22. Jeremy Vallat (Cornol JU), Seat Supercopa MK2, 4'29''683. 23. Fabien Houlmann (Montreuil JU), Peugeot 205, 4'29''907. 24. Jonas Magnin (Neyruz FR), Honda Civic, 4'29''953. 25. Armin Banz (Schachen LU), Opel Kadett C 16V, 4'31''253. Classement par catégorie: – Supersérie GS jusqu'à 2000 cm³: 1. Raphaël Feigenwinter (Therwil BL), Honda Integra Type R, 5'14''363. – GS au-dessus de 2000 cm³: 1. Ivan Kilchenmann (Sonceboz BE), Ford Fiesta ST, 5:27.749. – GS Competition jusqu'à 3000 cm³: 1. Oskii Kuhn (Zürich), Peugeot 308 GTI, 5'31''853. – SS Comp. jusqu'à 5000 cm³: 1. Benedikt Kargi (Triengen LU), Ford CNG-technik Focus RS, 5'29''694. – SS Comp. au-dessus de 5000 cm³: 1. Andy Feigenwinter (Reinach BL), Lotus Exige Cup 430, 4'39''430. – Inter-swiss IS jusqu'à 1400 cm³: 1. Stefan Schöpfer (Escholzmatt LU), Audi 50, 4'47''838. – IS jusqu'à 1600 cm³: 1. Stephan Burri (Milklen BE), VW Polo, 4'33''053. – IS jusqu'à 2000 cm³: 1. Patrick Vallat (Bure JU), VW Golf II, 4'32''112. – IS jusqu'à 2500 cm³: 1. Josef Koch (Malters LU), Opel Kadett C 16V, 4'26''329. – IS jusqu'à 3500 cm³: 1. Vanessa Zenklusen (Hallau SH), Subaru Impreza Type R, 4'52''039. – IS au-dessus de 3500 cm³: 1. Frédéric Neff (Moutier BE), Porsche 996 GT3 R, 4'13''531. – TCR: 1. Peter Steck (Bovwil BE), Opel Astra, 4'33''097. – Historique jusqu'à 2000 cm³: 1. Arnaud Blaggi (Courgenay JU), Opel Kadett, 4'58''986. – Historique au-dessus de 2000 cm³: 1. Alain Pfefferlé (Arbaz VS), Porsche 935 Turbo, 4'22''318. – Voiture de production/E1 jusqu'à 1600

cm³: 1. Martin Bürki (Uetendorf BE), VW Polo, 4'31''749. – E1 jusqu'à 2000 cm³: 1. Ruedi Fuhrer (Brienz BE), Honda CRX F20, 4'27''932. – E1 jusqu'à 2500 cm³: 1. Benoît Farino (Boécourt JU), Honda CRX, 4'31''686. – E1 jusqu'à 3000 cm³: 1. René Kéchi (Kaltbach BE), Honda Civic RK4, 4'18''912. – E1 jusqu'à 3500 cm³: 1. Bruno Ianniello (Nunningen SO), Lancia Delta S4, 4'26''643. – E1 jusqu'à 4500 cm³: 1. Ronnie Bratschi (Altendorf UR), Mitsubishi Evo8 Egm, 3'54''292. – ISN jusqu'à 1600 cm³: 1. Quantin Salomon (Fregliercourt JU), Peugeot 106, 5'20''427. – ISN au-dessus de 3000 cm³: 1. Josef Halter (Ennetmoos NW), Mitsubishi Lancer Evo7, 4'47''709. – ISA: 1. Yves Braccelli (Vayloux VD), Peugeot 106 GTI, 5'03''266. – N: 1. Jean-Noël Claudepierre (Zimmerbach V), Honda Civic Type R, 5'17''747. – GT au-dessus de 3000 cm³: 1. Nicolas Bührer (Blé BE), Porsche 911 GT3, 4'36''694. – E2 Voiture de Sport jusqu'à 2000 cm³: 1. Michel Zemp (Langnau BE), Norma M20 FC, 3'52''280. – E2 Voiture de Sport au-dessus de 2000 cm³: 1. Marcel Steiner (Oberdiessbach BE), LoblArt/Mugen LA01, 3'31''184. – E2 Singleseater jusqu'à 2000 cm³: 1. Robin Faustini (Suh AG), Reynard K01, 3'43''390. Championnat d'Europe de la Montagne: 1. Simone Faggioli (I), Norma M20 FC, 3'19''105. 2. Christian Merli (I), Osella FA30 Zytec LRM, 3'21''095. 3. Diego Degasperi (I), Osella FA30 Zytec MRM, 3'33''767.

Prochaine manche: Oberhallau SH, 24 et 25 août 2019

Une 76e édition couronnée de succès

Président de l'ASA St-Ursanne - Les Rangiers, Jean-Claude Salomon s'est dit globalement satisfait de l'organisation de l'événement: «Les premiers retours sont positifs. On a des sorties de route, mais sans accident, puisque sans blessé (ndlr: 8 interventions sur la piste dont 4 voitures accidentées). Au-delà du record établi par Faggioli, il y a eut pas-sablement de records dans les autres catégories. Quant au nombre de spectateurs présents, il devait y avoir entre 10 et 15000. Cela dit, pour l'heure, il est encore trop tôt pour confirmer ce chiffre, toutes les entrées n'ayant pas été comptabilisées. Les gens ont également beaucoup apprécié les drifts et autres shows de moto. Ceux-ci ont permis de meubler avec succès les différentes interruptions de course. En revanche, on nous a fait quelques reproches concernant les voitures (Porsche et Mustang) en parade le dimanche. Ces dernières ont eu une incidence sur le bon déroulement de la journée. Mais on va réfléchir à essayer de trouver une solution pour l'année prochaine.»



S'il a considérablement amélioré son temps établi en 2017 (1'41"530), Christian Merli (à droite) n'aura pas été aussi bon que Simone Faggioli lors de la 76^e édition des Rangiers. Au volant de sa monstrueuse Mitsubishi Evo VIII, le Suisse Ronnie Bratschi a décroché le 17^e meilleur temps au général: 1'56"865.

suisse le plus rapide! L'homme qui nous décrivait son premier run comme «pas si mauvais» mais «ponctué de problèmes moteur après le Malrang» s'est dit très satisfait de sa seconde montée: «Mon objectif était de réaliser un chrono sous les 1'45. Je suis donc très content de mon temps de 1'44"561.» Malheureusement pour lui, malgré ce nouveau record suisse, le Bernois ne décroche aucun point supplémentaire: «On ne peut les obtenir que si l'on établit le record absolu de piste», précisait-il. Fort de sa victoire aux Rangiers, Steiner n'est désormais plus qu'à un seul point du leader du championnat, le Valaisan Eric Berguerand, absent dans le Jura depuis son grave accident de 2007.

Plus loin dans le classement, à la septième place au général, avec un temps de 1'52"234, on retrouve Robin Faustini. Pour briller dans le Jura, le jeune Argovien a pu compter sur une monoplace Reynard K01 prêtée par son paternel, Simon Hugentobler, lui-même dixième au scratch avec un temps de 1'56"096, soit 4,5 secondes de plus que le fiston. Douzième au général, Joël Volluz a dû composer avec les problèmes de boîte de vitesses que rencontrait son Osella FA30.

Des Mitsu' au top

Du côté des voitures de tourisme, Ronnie Bratschi a établi un record tout au moins aussi impressionnant que celui de Faggioli. Le Suisse originaire d'Altdorf a grimpé aux Rangiers en 1'56"865. Un exploit réalisé au volant d'une Mitsubishi Evo VIII. «J'ai une pédale d'accélérateur électrique sur mon Evo avec un ressort comme résistance. Ce ressort a cassé. C'est pourquoi la conduite a été un peu inhabituelle. Néanmoins, je suis satisfait de ma performance.» Derrière Bratschi, lui aussi sur Mitsubishi, Roger Schnellmann s'est octroyé une belle

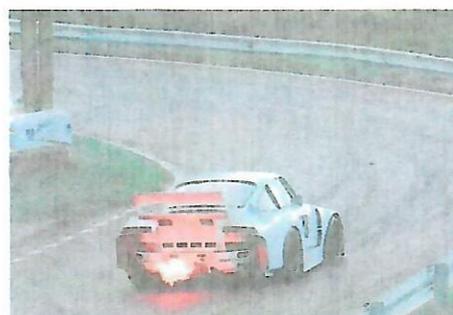
deuxième place. Quant au troisième pilote de voiture de tourisme, il n'est autre que Frédéric Neff. Quasi à domicile, le prévêtois a décroché le record de la catégorie IS (2'06"614) sur 996 GT3 R. En Renault Classic Cup, la victoire est allée à Thomas Zürcher. Après avoir endommagé sa Tatuus à Anzère, le pilote a emprunté une Clio III au champion Dennis Wolf afin de disputer Les Rangiers. Victorieux de sa catégorie, Martin Bürki (2'15"814) domine désormais le championnat de Suisse de la Montagne avec 80 points au général.

Records à gogo

Ce ne sont pas là les seuls records à être tombés ce week-end; auparavant, dans la matinée, d'autres catégories avaient vu leur temps de référence s'améliorer de manière significative. Au-delà d'un tracé totalement remis à neuf dans ses 1300 derniers mètres (lire RA 33/2019), quels éléments permettent d'expliquer ce phénomène? «Les conditions météorologiques sont extraordinaires, nous expliquait Roland Bossy dimanche matin. La température est chaude en bas et chaude en haut, et un peu plus fraîche dans la forêt. Cela permet de monter les pneus rapidement en température, tout en leur permettant de refroidir un petit peu avant la dernière partie (ndlr: les épingles du petit Susten).»

Avec une vitesse moyenne avoisinant les 185 km/h de moyenne (187,78 km/h), le nouveau record établi par Faggioli a-t-il des chances d'être battu dans la année qui vient? Pour Roland Bossy, cela ne fait aucun doute: «On n'arrête pas le progrès. Prenez les pneus par exemple, ils deviennent de plus en plus légers, de plus en plus performants. Même si on essaie de mettre des limites, cela va toujours plus vite. Peu importe le sport, les records sont faits pour être battus.» ●

La Porsche 935 Turbo d'Alain Pfeifferlé a assuré le spectacle, à l'image de certaines voitures complètement délurées comme cette 205 GTI pourvue d'un kit aérodynamique démentiel. Créateur de l'affiche de la 76^e édition des Rangiers, Michel Marchand dit des arches de St-Ursanne qu'elles sont «notre Carvin à nous».



«Vous vous battez contre la montagne et contre vous-même»



Photos: Ludovic Carrat, Julien Métraux

Reconnaissable entre mille grâce à sa barbe de hipster, Fabien Bouduban n'est pas venu les mains vides à St-Ursanne; outre sa Norma M20 FC avec laquelle il a terminé à une honorable treizième place, le Suisse avait également emporté dans ses valises le véhicule avec lequel il avait disputé la course de côte de Pikes Peak en 2018. Auteur d'une excellente quatrième place, le pilote de la Norma M20 SF PKP se rappelle: «Je n'oublierai jamais les paroles du directeur de course lors du premier briefing: (vous ne vous battez pas contre le chrono ou contre votre adversaire, vous vous battez contre la montagne et contre vous-même.) Et il avait raison: si, pendant la nuit, il y a une tempête de sable, le lendemain, la route reste telle quelle. En outre, le matin, il y a des animaux sur la piste. Et pas des petits, des élans ou des ours.»

Bouduban n'oublie pas non plus les déboires logistiques qu'une course de l'autre côté du monde entraîne irrémédiablement. Lui et son team semblent effectivement avoir été confrontés à des situations aussi dramatiques que cocasses: «On a quand même perdu une voiture à Chicago, sur l'aéroport, et ce pendant quatre jours! Pour la récupérer, nous l'avons fait venir par camion de Chicago à Denver.» Mais c'est surtout les casses moteur qui

part à 2900 mètres, on finit à 4300. C'est près de 200 mètres en-dessous du sommet du Carvin! La densité de l'air est quasi nulle. Alors, c'est non seulement dur pour nous, mais aussi pour les voitures; les moteurs chauffent, on n'arrive pas à les refroidir. Nous avons comptabilisé six casses moteur au total.» Etant donné qu'il n'était pas facile de retrouver les pièces du moteur (ndlr: il s'agit d'un V6 Nissan 3.5 atmosphérique) concocté par TFTech, un atelier de mécanique auto de Lajoux, Bouduban et son team ont dû faire avec les moyens du bord: «J'étais devenu le meilleur ami du concessionnaire Nissan de Colorado Springs (rires).»

Malgré toutes ces péripéties, Bouduban a adoré le voyage: «Tout cela a contribué à rendre l'aventure folle. Arriver au départ, survivre aux essais, faire les tests, c'est déjà extraordinaire. Mais arriver au sommet... c'était magique. Je pleurais dans ma voiture.» Quant à une éventuelle future participation: «Avec la Norma, on a une base de travail relativement saine pour progresser. Après, le temps passe vite, ça coûte de l'argent. Il faut réunir les sponsors et se donner le temps nécessaire pour faire évoluer la feuille de route. Pour 2019, c'était trop serré. Donc, on travaille pour retourner en 2020. Et, au pire, ce sera 2021. On n'est pas pres-

Au volant de la Norma avec laquelle il a disputé la course de côte de Bikes