

ERIC BERGUERAND, LE TRIOMPHE EN VERT



© TeamBeyou

Impérial comme à son habitude, Reto Meisel a fait taire toute concurrence en E1.



© G.R.

Roger Schnellmann et son «monstre de carbone», toujours au plus haut niveau.

Il ne lui manquait qu'un point... Mais il a préféré gagner, histoire de mettre toutes les chances de son côté. Au volant de sa fidèle Lola FA 99, Eric Berguerand s'est défait de tous ses adversaires le week-end dernier sur le beau tracé du Gurnigel, au cœur du Gantrisch bernois, face à un Marcel Steiner qui n'a pas démerité sur sa LobArt Mugen. Le Suisse alémanique a précédé un étonnant Thomas Amweg, troisième au scratch sur sa formule 3 sous les yeux des quelque 15 000 spectateurs présents.

La loi du chrono

Avec quatre victoires consécutives cette année et une cinquième couronne de roi de la montagne, Eric Berguerand continue son bonhomme de chemin dans la cour des grands. Le Valaisan n'en est pas moins resté modeste: «J'ai cherché à m'amuser et à faire ma course, sans forcément me comparer aux autres, expliquait-il. Comme d'habitude, j'ai essayé de faire les meilleurs chronos possible. Mais cette année, je n'ai pas trouvé le grip. Je ne sais pas si c'était la piste ou mes réglages, mais j'ai roulé plus de 2 secondes moins vite qu'en 2014, où j'étais monté à seulement 4 dixièmes du record...»

L'auteur du record, justement, se nomme Marcel Steiner, titulaire d'une montée en 1'41"39 en 2012 sur une Osella FA30. Tout juste un an après l'annonce de son nouveau bolide, le prototype italien LobArt à moteur Mugen, le triple champion suisse de la montagne a parcouru un long chemin à force d'essais et de mise au point. Exposée aux yeux du public en 2015, la machine du Suisse alémanique a hurlé à pleins poumons cette année sans aucun problème de fiabilité pour lui assurer la deuxième place du jour. «Je pensais pouvoir améliorer mon chrono dans la deuxième montée, mais sans succès, révélait-il. Comme souvent au Gurnigel, c'est difficile de réaliser un bon chrono aussi tard dans la journée.» La perte de liquide de refroidissement d'un précédent pilote avait en effet retardé le départ des derniers concurrents, qui n'ont pas pu s'élancer avant 18h.

Tel père, tel fils

Outre Eric Berguerand, la menace aurait également pu venir de Simon Hugentobler, plus vélocé que Marcel Steiner lors des essais sur sa Reynard 97 F3000. Mais l'abandon de ce dernier pendant la première manche course suite à un tête-à-queue a fait les affaires à la fois du pilote de la LobArt et de Thomas Amweg, qui visait le top 3 comme en 2015. Au contraire de la pluie de l'an dernier, c'est sous un soleil radieux que le fils du roi de la montagne Fredy Amweg a refait parler la poudre. «Je commence à me rapprocher des chronos que faisait mon père avec sa F3000, riait-il. Mais je suis arrivé au maximum de ma voiture. C'est une formule 3 complètement d'origine, avec un moteur Mercedes d'environ 230 chevaux. Il dispose d'un bon couple, mais pour aller chercher la victoire, il faudrait que je change de monture...»

A l'aise sur le tracé technique du Gurnigel, Thomas Amweg a néanmoins eu fort à faire face à Christian Balmer et sa Tatuus Master. A l'issue de la première montée, le pilote de Wilderswil n'accusait qu'un seul centième de seconde face à son adversaire (1'49"95

Une lady à l'assaut du Gurnigel

Pour 2016, la piste du Gurnigel a eu l'honneur d'une belle visite de l'étranger. Venue spécialement d'Angleterre, Charlie Martin a signé le meilleur résultat féminin de la course au volant d'une Norma M20 FC à moteur 2 litres alors qu'elle découvrait le parcours. «C'est Ronnie Bratschi qui m'a proposé de courir au Gurnigel, a-t-elle expliqué dans un français parfait. L'endroit est magnifique!» Après huit ans de course de côte en Angleterre, dont quatre ans sur une Westfield, la pilote britannique a commencé à participer à quelques courses du championnat de France avant d'arpenter l'épreuve des Rangiers en 2015, puis en 2016. A en juger par son sourire à l'arrivée du Gurnigel, Charlie Martin aime la Suisse! A quand une prochaine visite?



Charlie Martin au volant de sa Norma.

contre 1'49"94), avant de concéder un peu plus de 4 dixièmes lors de l'ultime chrono.

Romands en embuscade

Cinquième sur sa Dallara Nissan 3 litres engagée par le team Jenzer Motorsport, Martin Kindler a précédé Joël Grand, très régulier avec deux chronos en 1'53. «Etant donné que la voiture est restée la même depuis 2015, je suis content du résultat car j'ai roulé à la limite», déclarait le Valaisan à l'arrivée. A ses côtés, Augustin Sanjuan était également satisfait de sa prestation: cinquième de la classe 2 litres du groupe E2-SS derrière Marcel Maurer, le pilote de Sainte-Croix a pu s'acclimater davantage à sa Dallara F307 sur le tracé bernois. «Je suis allé m'entraîner à Bresse juste auparavant, mais ici, ça n'a rien à voir», s'amusait-il.



© Dom-Pix



© G.R.



© Dom-Pix



Résultats

47e course de côte du Gurnigel, championnat suisse de la montagne; longueur du parcours 3,734 km; 10-11. 9. 2016.

SuperSerie: < 2000 cm³: 1. Meier Marco (Honda Integra), 4'53"00. 3000 cm³: 1. Steiner Chris (Porsche 911 Turbo), 4'23"69. N/ISN: < 2000 cm³: 1. Portmann Erwin (Renault Clio), 4'54"56. > 2000 cm³: 1. Widmer Michael (Mitsubishi Lancer Evolution), 4'17"63. A/ISA: < 2000 cm³: 1. Bracelli Yves (Peugeot 106 GT), 4'42"20. > 2000 cm³: 1. Wyssen Beat (Abarth 500 R3T), 4'46"11. InterSwiss: < 1400 cm³: 1. Schöpfer Stefan (Audi 50), 4'20"66. 1401-1600 cm³: 1. Bürki Martin, 4'10"13. 1601-2000 cm³: 1. Ochser Jürg (Opel Kadett), 4'17"84. 2001-3000 cm³: 1. Neff Frédéric (Porsche 911 GT3 Cup), 4'03"14. E1: < 1400 cm³: 1. Buchser Marc (VW Polo), 4'24"85. 1401-1600 cm³: 1. Kuster Michael (Alfa Romeo Sprint), 4'22"32. 1601-2000 cm³: 1. Krieg Danny (Audi A4 STW), 4'04"55. 2001-3000 cm³: 1. Bottecchia Enzo (Renault 5 Turbo), 4'17"23. 3001-3500 cm³: 1. Meisel Reto (Mercedes-Benz SLK 340), 3'47"06. 3501-4000 cm³: 1. Schnellmann Roger (Mitsubishi Lancer Evolution), 3'51"08. > 4000 cm³: 1. Mächler Albin (BMW M2), 4'10"99. CN: 1. Maerhofer Daniel (Norma M20), 3'56"59. E2-SC-CH: 1. Lampert Christoph (Tracking RC01), 3'54"38. E2-SC: 1601-2000 cm³: 1. Hunziker Herbert (Norma M20 FC), 3'56"20. 2001-3000 cm³: 1. Steiner Marcel (LobArt LA01), 3'32"78. E2-SS: 1601-2000 cm³: 1. Amweg Thomas (Dallara F305/07), 3'40"05. 2001-3000 cm³: 1. Berguerand Eric (Lola FA99), 3'26"87. H: < 1600 cm³: 1. Pauli Walter (Alpine Renault A110 1300 S), 4'47"93. 1601-2000 cm³: 1. Baeriswyl Heribert (Alpine Renault A310/4), 4'43"86. > 2000 cm³: 1. Bühler Nicolas (BMW M1), 4'18"01. > 3000 cm³: 1. Burkart Andreas (Formula Ford Indy), 6'21"40. Prochaine manche: Course de côte de Châtel-Saint-Denis-Les Paccots, 17.-18. 9. 2016.

Septième au scratch, le Valaisan Grégoire Siggen (Lola T96/50) a pu clore le podium des E2-SS 3000 cm³, même s'il s'est fait précéder à l'addition des deux montées par Reto Meisel. Cette fois, le doute n'est plus permis: après avoir souffert de défauts de jeunesse, la Mercedes SLK 340 est devenue l'épouvantail des voitures fermées, d'autant qu'elle est inscrite en classe E1 et non E2 malgré l'emploi d'un moteur V8 Judd issu de la compétition. A condition de bien figurer aux Paccots le week-end prochain, Reto Meisel peut même espérer être couronné champion suisse de la montagne en catégorie production.

Voitures à gogo

En l'absence de la Mitsubishi de Ronnie Bratschi, toujours en révision, Ro-

ger Schnellmann n'a pas baissé les bras pour autant et a signé des chronos épatants. Neuvième du classement général et vainqueur du groupe E1 4000 cm³, le pilote du «monstre de carbone» (Mitsubishi Lancer Evolution J-Spec) est en outre le seul concurrent des voitures fermées à figurer dans le top 10 aux côtés de Reto Meisel.

Comme à l'accoutumée, les inscrits étaient nombreux chez les E1, et les têtes de série n'ont pas fait mentir leur réputation: avec un résultat cumulé de 4'04"55, Danny Krieg (Audi A4 STW) a pris le meilleur sur ses fidèles rivaux Daniel Wittwer (VW Golf I) et Manuel Santonastaso (BMW 320). Venu de Neyruz, le Romand le plus vélocé des E1 était Jonas Magnin en 4'17"63 (Honda Civic). Inscrit en Inter-Swiss sur sa VW Polo vert et jaune en

lieu et place de sa nouvelle BMW de supertourisme, Martin Bürki a entamé une lutte «fratricide» contre Stephan Burri et sa VW Polo noir et rouge. Bilan du duel, 3"43 de mieux pour «MB», de quoi repartir avec un moral gonflé à bloc avant de reprendre le chemin des slaloms à Drogens.

Auteur d'un chrono cumulé de 4'10"13, le pilote d'Uetendorf n'a été battu que par les propriétaires de grosses cylindrées en InterSwiss, à commencer par le roi de la catégorie Frédéric Neff (4'03"14 sur sa Porsche) et Josef Koch (4'07"87 sur Opel Kadett). Alexandre Comby complétait le podium en 4'11"69 (Porsche 934/5 Turbo).

Gilles Rossel

gilles.rossel@revueautomobile.ch