



MARCEL STEINER, COUROYNNÉ... ET BATTU DANS SON ROYAUME!

Pluie, nuages et froid n'ont pas éteint l'ardeur des pilotes venus se frotter à la vénérable course de côte du Gurnigel, toujours aussi fringante depuis sa première édition en 1910, malgré une météo nettement moins estivale que l'an dernier. Longtemps indécise, la bataille au sommet entre Eric Bergerand et Marcel Steiner a tourné à l'avantage du Valaisan, cependant que l'Alémannique fêta sa première couronne de champion suisse de la montagne avec sa LobArt après trois titres glanés sur une Osella FA30 (2011, 2012 et 2013).

Deux ans après le lancement difficile du nouveau prototype italien à moteur Mugen, le travail continu de l'équipe Steiner a fini par porter ses fruits. A l'arrivée, le visage de Marcel Steiner arborait un curieux mélange de satisfaction et de joie teintée d'une pointe de déception à l'idée de n'avoir pas pu célébrer son titre sur la première marche du podium. «J'ai réussi à battre Eric chez lui à Anzère. Il m'a rendu la pareille, reconnaissait-il. C'est étonnant car il s'en est fallu de peu...»

Le retour de Bergus

Vainqueur pour seulement 18 centièmes de seconde au cumul des deux montées, Eric Bergerand était revenu de loin après avoir fortement endommagé sa Lola FA99 pendant la montée d'essais du dimanche matin. «Je n'ai pas compris pourquoi je suis sorti de la route. J'ai tourné le volant, mais je suis parti tout droit, et j'ai tout arraché: les ailerons, deux trapèzes, la crémaillère de direction... Un bon week-end comme on les aime», ironisait le quintuple champion suisse.

Après avoir réparé sa machine en un temps record, il signalait un premier chrono en 1'48"15 face à 1'48"23 pour Marcel Steiner sur un sol presque totalement sec, avant de réitérer en 1'44"98 contre 1'45"08. «J'ai passé mon temps à faire de la mécanique. Au moins, j'ai gagné, mais je ne sais pas vraiment comment! Rien n'était sûr, et si j'avais fini deuxième, je m'en serais contenté. La chance a fini par tourner après m'avoir joué des tours pendant toute la saison», concluait le Valaisan. Le pilote sera présent à Châtel-St-Denis le week-end prochain, contrairement à Marcel Steiner,

lequel prévoit de se rendre à St-Agatha (Autriche) et Mickhausen (Allemagne) à la fin septembre pour parfaire la mise au point de sa machine. «Nous allons essayer notre voiture sur des terrains autres que ceux du championnat suisse car il reste encore beaucoup à faire, titre ou pas titre. Nous ne sommes pas encore au niveau que nous souhaitons», expliquait le nouveau champion.

Mouchoir de poche

Derrière eux, les débats n'ont pas moins manqué de piquant. Venu d'Autriche, Christophe Lampert est monté sur le podium du classement général avec son Osella PA 2000 Evo et s'est imposé devant le Français Damien Chamberod et sa Norma M20F chez les E2-SC 2 litres, tandis que les pilotes suisse allemands se sont battus au centième chez les formule 3000. Si Simon Hugentobler a devancé de peu son fils Robin Faustini (0"33 au cumul), tous deux se sont fait brûler la politesse par un remarquable Thomas Amweg, quatrième au scratch et deuxième de la classe E2-SS.

Toujours très rapide au Gurnigel au volant de sa formule 3 lors des deux précédentes éditions, le fils de Fredy Amweg a remis le couvert cette année avec une Lola 99/50 F3000 inaugurée à Oberhallau, mais qui souffre encore de plusieurs problèmes de mise au point. «L'électronique ne fonctionne pas bien, de même que la pompe à essence. Je suis obligé de rouler avec le réservoir plein, sans quoi elle désamorçait. Et 40 litres, ça pèse son poids! J'espère pouvoir corriger ces soucis sur circuit, ce qui me permettra également de mieux m'acclimater à la F3000», confiait le pilote d'Ammerswil.

Même son de cloche du côté du Valaisan Grégoire Siggen, auteur malheureux d'un chrono en 2'00"06 lors de la deuxième montée après avoir calé deux fois: «J'avais déjà passé la cellule, déplorait-il. Il y a sûrement un problème avec la cartographie. Ça finit par peser sur le moral. Il faudra que j'aille rouler sur une piste pour comprendre ce qui ne va pas.»

Balmer OK, Maurer KO

Chez les 2-litres, Christian Balmer a encore une fois imposé sa loi avec sa Ta-



Accidenté, Eric Bergerand a réparé sa Lola FA99 aussi vite qu'il a gagné! © Patrick Corninboeuf

tuus Master devant celle de son rival Joël Grand, auteur d'une sortie de route sans gravité pendant les essais du samedi. Ressaisi, le pilote de Chalais a talonné son adversaire dans la première montée dominicale avant d'accuser un peu plus d'une seconde de retard lors de son ultime effort. «C'était une belle bataille dans des conditions difficiles. Les chronos sont moins rapides que l'an dernier à cause des basses températures, mais je commence à mieux sentir la voiture. L'écart se réduit, et c'est prometteur», se réjouissait le Valaisan, qui s'acclimata aux 290 chevaux de la nouvelle Master acquise par le Bossy Racing.

Mauvais week-end en revanche pour Marcel Maurer (Formule Renault) qui a été trahi par son moteur le samedi. Venu de Längenbühl, le local de l'étape l'avait pourtant fait préparer en début de saison pour en tirer un meilleur rendement. Suite à ce coup du sort, il n'est pas certain de pouvoir répondre présent aux Paccots, ni de pouvoir terminer la saison des sialons.

Gilles Rossel

gilles.rossel@revueautomobile.ch

Résultats

48e Bergrennen Gurnigel, 7e manche du championnat suisse de la montagne; longueur du parcours 3,794 km; 09-10.09.2017.
Renault Clio Classic: 1. Philipp Krebs (Uetendorf), 4'34"86. -- Super Série: 2000 cm³: 1. Giuliano Piccinato (Honda Integra Type R), 4'51"37. -- > 2000 cm³: 1. Thomas Hungerbühler (Opel Astra), 5'22"11. -- > 3000 cm³: 1. Röbi Wicki (Mitsubishi Lancer Evo RS2), 4'29"61. -- N/ISN/R1 ≤ 2000 cm³: 1. Roland Graf (Honda Integra), 4'43"42. -- > 2000 cm³: 1. Beat Bettscher (Mitsubishi Lancer Evo X), 4'34"94. -- A/ISA ≤ 1400 cm³: 1. Julia Schaffo (Citroën AX), 5'59"37. -- 2000 cm³: 1. Yves Bracelli (Peugeot 106), 4'53"14. -- > 2000 cm³: 1. Joe Halter (Mitsubishi Lancer Evo VII), 4'27"06. -- Interswiss ≤ 1400 cm³: 1. Stefan Schöpfer (Audi 50), 4'34"22. -- ≤ 1600 cm³: 1. Martin Bärli (VW Polo), 4'18"33; 2. Stephan Burri (VW Polo), 4'22"61; 3. Christoph Mattmüller (VW Scirocco), 4'24"24. -- ≤ 2000 cm³: 1. Manuel Santonastaso (BMW 320i), 4'21"99; 2. René Tschirky (Opel Kadett C), 4'26"58; 3. Patrick Hedinger (Peugeot 205), 4'26"74. -- ≤ 2500 cm³: 1. Josef Koch (Opel Kadett C), 4'18"62; 2. Roman Marty (Opel Kadett C), 4'20"04. -- ≤ 3500 cm³: 1. Vanessa Zenklusen (Subaru Impreza), 4'28"83. -- > 3500 cm³: 1. Frédéric Nef (Porsche 996 Cup), 4'07"07; 2. Dany Krieg (Porsche 997 GT3 Cup), 4'13"80. -- E1 ≤ 1400 cm³: 1. Christoph Rohr (Audi 50), 4'24"57. -- ≤ 1600 cm³: 1. Olivier Jeanneret (VW Golf), 4'18"13. -- ≤ 2000 cm³: 1. Reto Steiner (Ford Escort RS), 4'11"87; 2. Ruedi Fuhrer (Honda Civic), 4'12"91; 3. Daniel Kammer (Honda Civic), 4'13"55. -- ≤ 2500 cm³: 1. Enzo Bottecchia (Renault 5), 4'21"84. -- ≤ 3000 cm³: 1. René Köchli (Honda Civic), 4'08"21. -- ≤ 3500 cm³: 1. Simon Wüthrich (VW Golf), 4'04"20; 2. Michel Zemp (Seat Leon), 4'10"17. -- ≤ 4000 cm³: 1. Roger Schnellmann (Mitsubishi Evo VIII), 3'52"93; 2. Romeo Nüssli (Ford Escort), 3'58"20. -- > 4000 cm³: 1. Albin Mächler (BMW M2), 4'10"21. H ≤ 1600 cm³: 1. Walter Pauli (Alpine A110), 4'55"94. -- ≤ 3500 cm³: 1. Nicolas Bühler (BMW M1), 4'27"20. -- > 3000 cm³: 1. Alain Pfefferli (Porsche 936 Turbo), 4'04"69. -- E2-SC ≤ 2000 cm³: 1. Christoph Lampert (Osella PA2000 Evo), 3'40"74. -- ≤ 3000 cm³: 1. Marcel Steiner (LobArt), 3'33"31. -- ≤ 2000 cm³: 1. Christian Balmer (Tatouus FM), 3'52"16. -- ≤ 3000 cm³: 1. Eric Bergerand (Lola FA99), 3'33"13; 2. Thomas Amweg (Lola 99/50), 3'41"88; 3. Simon Hugentobler (Reynard 970), 3'42"32. -- Championnat suisse de la montagne Junior: 1. Rolf Reding (tous sur Toyota GT86), 5'00"73; 2. Benjamin Devaud, 5'02"63; 3. Lukas Eugster, 5'02"65.

LE SUSPENSE RESTE ENTIER

VOITURES

FERMÉES Frédéric Neff et Roger Schnellmann devront attendre la finale des Paccots pour se départager la couronne.

Dans les montagnes du Gantrisch, sans trop de surprises, les habitués ténors du championnat des voitures de production sont restés fidèles à eux-mêmes. A commencer par Roger Schnellmann, dont les quatre roues motrices de sa redoutable Mitsubishi Lancer ont fait merveille sur une piste tour à tour mouillée et asséchée lors de la journée dominicale: en 3'52"93 au cumul des deux montées, il mettait tout le monde d'accord, au point de se classer 9^e au scratch devant plusieurs monoplaces.

Même Romeo Nüssli n'a pu lui contester la moindre miette sur sa Ford Escort Cosworth (3'58"20) tandis que d'autres ont été nettement plus malheureux au sein de la classe E1 de plus de 3500 cm³ en voulant coûte que coûte améliorer leur chrono. Sorti pendant la première manche, Hermann Bollhalder a mis son Opel Speedster sur le toit, avant que Koni Tamutzer ne manque d'en faire autant lors de la deuxième montée, repoussant l'issue de la course au-delà de 19h.



Une montée à couper le souffle pour Roger Schnellmann. © P. Corninbeuf



Neff survole les débats

Dans le groupe InterSwiss, le constat était similaire, personne ne parvenant à contester la suprématie des trois Porsche GT3 emmenées par Frédéric Neff, Danny Krieg et Bruno Sawatzki. Equipé d'une monture plus ancienne (Type 996), le premier cité a posé une pierre de plus sur l'édifice de son premier titre de champion suisse, y compris sur un sol détrempé en collant presque 4 secondes à Danny Krieg (2'05"48 contre 2'09"30). «Je suis très fier de ce chrono, avouait le pilote jurassien, mais je ne le referais pas forcément! C'était limite partout...»

Derrière les Porschistes, Martin Bürki a délaissé la classe E1 pour s'inviter en InterSwiss 1600 cm³ avec sa VW Polo, et bien lui en a pris: en 4'18"33, il a devancé

Olivier Jeanneret, meilleur 1600 cm³.

l'Opel Kadett 2,5 litres de «Seppi» Koch (4'18"62) et la BMW 320 de Manuel Santonastaso en 2-litres (4'21"99). Moins heureux, Patrick Vallat n'a pas pu jouer les premiers rôles après avoir heurté une glissière dans la première manche avec sa VW Golf.

Le groupe E1 en force

A noter toutefois qu'à cylindrées équivalentes, plusieurs pilotes du groupe E1 se sont montrés plus véloce que leurs cousins en InterSwiss. Ce n'est pas Olivier Jeanneret qui le contredira, en pleine forme au volant de sa Golf 1600 cm³: fort de 4'18"13, il a damé le pion à Martin Bürki pour 2 dixièmes de secondes tout en

Frédéric Neff vers un premier titre?

précédant son poursuivant direct, Mitch Kuster (Alfa Romeo Sprint) pour 7"91!

Chez les 2 litres, Reto Steiner s'est hissé à la première place de façon inattendue avec sa Ford Escort RS 2000 devant la Honda CRX de Ruedi Führer (1"04 de retard) et la Honda Civic de Daniel Kammer (1"68). En plus de 2 litres, René Köchli et Simon Wüthrich se sont pareillement illustrés grâce à leurs bolides suralimentés en tutoyant les 4 minutes cumulées (Honda Civic et VW Golf turbo). Mentionnons enfin l'excellente prestation de Röbi Wicki en SuperSérie Compétition, très véloce sur sa Mitsubishi Lancer malgré des conditions plus difficiles en début de journée (4'29"61).

GR