

# DANSE DE LA PLUIE

Grand favori, Simone Faggioli a dû composer avec une météo capricieuse pour s'imposer une nouvelle fois à St-Ursanne devant David Hauser et Joël Volluz.

**P**our sa 72e édition, la célèbre course de côte de St-Ursanne - Les Rangiers a placé la barre particulièrement haut. Non contente de proposer l'une des pistes les plus rapides d'Europe - la course compte pour les championnats d'Europe et du Luxembourg en plus du championnat Suisse -, l'épreuve jurassienne a imposé bien des casse-têtes aux pilotes cette année pour régler leurs machines et choisir les bonnes montes pneumatiques.

Pluie, bruine, brouillard et quelques (rares) rayons de soleil se sont succédé tout au long du week-end du 15 au 16 août avant de conclure par une nouvelle victoire de Simone Faggioli sur sa Norma M20 FC à moteur V8 Zytek. Le septuple champion d'Europe et sextuple champion d'Italie a devancé le Luxembourgeois David Hauser (Wolf) et le Valaisan Joël Volluz (Osella FA30) au terme d'une course écourtée (la troisième manche course a été annulée) mais très disputée en raison des conditions météo. Roger Schnellmann a notamment pu s'imposer comme le pilote le plus

rapide des voitures de production en terminant à la 12e place au scratch.

## Caprices des cieux

La journée d'essais du samedi 15 août avait déjà donné le ton avec une piste humide dès la première montée matinale. Cela n'empêchait pas Simone Faggioli de signer un chrono en 1'46"470, à 3 secondes seulement de son record de 2013... Pas mal pour une remise en jambes! En début d'après-midi, la deuxième manche d'essais allait être plus clémente et permettre à la plupart des pilotes de chausser des pneus slicks. «Ils conviennent très bien, et la piste a un bon grip, expliquait Martin Bürki. Sans compter que la température est excellente pour le refroidissement des moteurs.»

Hélas, les nuages gris omniprésents sur le village de St-Ursanne n'allaient pas lui donner raison: la troisième manche d'essais a été perturbée par une forte pluie, entraînant un va-et-vient des concurrents entre la ligne de départ et leurs emplacements respectifs pour changer de pneus dans l'urgence. «La route est restée humide dans la forêt», prévenait Aristide Rebord (BMW M3 GT4), qui a pourtant préféré conserver ses pneus slicks soft. Donné après plus d'une heure d'attente, le départ de la dernière montée du samedi a surtout permis aux pilotes d'évaluer le comportement de leurs montures en prévision de la course. Avec une exception pour Benoît Farine, victime d'une coulée d'eau: la Renault Clio du Jurassien a perdu l'adhérence à la sortie du pont des Grippons et a violemment percuté les glissières de part et d'autre de la route malgré sa volonté de rattraper l'auto pied au plancher.

## Les dangers des Rangiers

«Le pire, ce sont justement les coulées d'eau», expliquait Jean-François Chariatte, qui inaugurerait une Norma M20FC louée à Xavier Vermeille en catégorie 2 litres (E2-SC). «C'est une spécificité des Rangiers: au début, ça passe, puis il y a un stade où ça dévient délicat.» Un constat corroboré par Timothée Grosrenaud sur sa petite Mi-



Simone Faggioli était seul contre lui-même, et il n'a pas démerité.  
© Philippe Lang



Moins à l'aise sous la pluie que sur le sec, Joël Volluz a défendu les couleurs suisses.



David Hauser a signé le deuxième meilleur temps scratch sur sa Wolf 08F1.



tjet à moteur moto: «Je glisse partout! Mes pneus ne sont pas faits pour de telles conditions, car ils ont été conçus pour le circuit...»

Les pneumatiques, voilà l'autre facteur clé. Pour certains, les trains de pneus pluie ne valent même pas la peine d'être achetés, du moins pas trop régulièrement. Titulaire du record de la montée féminine (2'03"952 en 2014), Martine Hubert avait ne pas posséder de pneus pluie pendant plusieurs années: «On les achète, il ne pleut jamais, et quand il pleut après plusieurs années, la gomme est trop dure», s'amusait-elle.

## Lutte en deux manches

Sans surprise, le scénario météorologique du samedi s'est répété le jour de la course. Courue sous la pluie avec quelques nappes de brouillard sur le col des Rangiers, la première manche du dimanche 16 août a vu son classement chamboulé au gré des coups d'éclats de certains, avant de voir la tendance se conforter sur un asphalte en train de s'assécher lors de la deuxième manche. En tête d'affiche, Simone Faggioli montrait la couleur en signant un chrono de 1'54"046, reléguant ses poursuivants de la classe E2-SC à presque 40 secondes. Il devait confirmer sa suprématie lors de sa seconde tentative (1'50"893), quand bien même il se plaignait du froid.

Deuxième de la première manche au scratch, le Luxembourgeois David Hauser prenait le leadership de la classe E2-SS sur sa Wolf 08F1 en 1'59"751 devant Joël Volluz (2'05"116). «La voiture se comporte très bien, mais je ne suis pas super confiant. Je n'aime pas trop la pluie», soufflait le pilote du Châblé dans son Osella FA30 motorisée par un V8 Judd. En l'absence de Marcel Steiner - le multiple champion suisse prépare son retour au Gurnigel avec une nouvelle voiture, voire déjà à Oberhallau -, Joël Volluz s'est montré le pilote helvétique le plus rapide des Rangiers avec une deuxième montée en 1'53"415. David Hauser ne parvenait pas à le battre (1'56"451), mais il conservait la seconde place au scratch au cumul des deux manches tout en terminant premier du classement luxembourgeois. En empochant 25 points, Volluz conforte sa deuxième place au championnat suisse (97 points) derrière Eric Bergerand (115 points).

## Outsiders de choc

Juste derrière, le Français Billy Ritche fait sensation dans le groupe E2 1601-2000 cm<sup>3</sup>: 2'06"840 lors de la première montée sur sa Dallara-Mercedes F303-05, à peine plus d'une seconde derrière Joël Volluz et cinq secondes de mieux que Jean-Marc Salomon (Tatuus Master, 2'11"883)! Troisième de classe, Joël Grand n'a pas pu bénéficier d'une Tatuus Master aux Rangiers et a éternisé sa troisième voiture en trois courses avec une Tatuus-Renault mise à disposition par le Bossy Racing. «Je n'avais pas fait un seul centimètre à son volant avant de venir», confiait le Valaisan, qui retrouvait le sourire après un samedi difficile. Il pouvait d'autant plus se réjouir qu'il a presque rattrapé Christian Balmer au championnat suisse (77 points



contre 79). Victime d'un manque de puissance moteur à bas régime, le pilote de Wilderswil a préféré plier bagage après une première montée en 2'24"927.

En deuxième manche, Billy Ritcheu a conservé son avance avec un chrono de 2'03"898, mais de peu: Jean-Marc Salomon avait déjà commencé à faire parler la poudre (2'04"677). Son exploit reste de taille puisque le Français s'est classé quatrième au scratch devant Milos Benes (Osella FA30). «Je savais qu'il serait difficile à battre, confiait Jean-Marc Salomon. Au moins, je ramène la voiture en bon état... Ici, quand on sort, ça tape fort!» Le pilote de Courtedoux a terminé 7e au scratch derrière Simon Hugentobler, 4e de classe sur sa F3000 devant Fausto Borrolini et Renzo Napione.

Du côté des barquettes 2 litres (E2-SC), Jean-Jacques Maître s'est imposé sur sa Tatuus PY012 devant Fabien Bouduban et Jean-François Chariatte, tous deux sur Norma M20FC. Quant aux E2-Silhouette, c'est le Tchèque Dan Michl qui a mis tout le monde d'accord sur sa Lotus Evora V8 (2'17"366 et 2'14"771). Malgré un surcroît de cylindrée (4 litres), Vladimir Vitver n'a pas pu battre ce dernier avec sa méchante Audi TTR DTM (2'20"465).

#### Albin Mächler prend le large

Chez les voitures de production, ce sont tout d'abord les propriétaires d'autos moins rapides sur sol sec qui ont pu s'en donner à cœur joie pour prouver leur valeur. En témoignent les très bons chronos de Giuliano Piccinato et Michaël Béring sur leurs Honda Integra Type R en Super-Série (respectivement 2'37"718 et 2'38"191 en deuxième manche course), qui les plaçaient devant bon nombre de pilotes inscrits en InterSwiss et E1. En Su-



perSérie Compétition, Albin Mächler (BMW M4 Coupé) a pris le meilleur sur son fidèle poursuivant au championnat Robert Wicki (Porsche 911 GT3).

La lutte n'en a pas moins fait rage en InterSwiss. Pendant que Stefan Schöpfer dominait les débats sur son Audi 50 en 0 à 1400 cm<sup>3</sup>, Martin Bürki assurait le spectacle en 2'24"971 lors de la deuxième manche en classe 1401 à 1600 cm<sup>3</sup> devant Andreas Lanz et Thierry Mathez. Le pilote d'Uetendorf a toutefois dû lever le pied à l'arrivée à cause d'une voiture en panne et n'a pas pu refaire sa manche. En IS 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>, c'est un local de l'étape qui a fait la loi: Patrick Vallat a devancé Rolf Burri et Sergio Kuhn sur sa VW Golf en 2'29"322. Joseph Koch (Opel Kadett C) et Alain Pfefferlé (Porsche 935 Turbo) ont quant à eux dominé les débats en IS 2001 à 3000 cm<sup>3</sup> et plus de 3500 cm<sup>3</sup>.

#### Roger Schnellmann, le bien-nommé

La part du lion des voitures fermées s'est surtout taillée dans la classe E1, en particulier parmi les voitures de plus de 3 litres. A St-Ursanne, il faut des chevaux: ce n'est pas Bruno Ianniello qui le contredira. Présent au départ sur sa fidèle Lancia Delta S4, il a malheureusement été empêché de participer à la seconde manche à cause de soucis d'allumage après une première montée en 2'27"109. «J'aurais mieux fait de rester à la maison», plaisantait «Rakete», qui avait pourtant été le plus rapide de la classe E1 3000 à 3500 cm<sup>3</sup> aux essais (2'11"565). Chez les plus de 3500 cm<sup>3</sup>, mêmes déboires: grand favori, Ronnie Bratschi avait signé le meilleur temps absolu des voitures fermées de tout le week-end lors des essais (2'08"641) mais il a dû abandonner sur panne mécanique le dimanche. A noter également l'absence de Reto Meisel, qui avait prévu d'aligner sa Mercedes SLK 340 V8 Judd.

Au final, le titre de pilote le plus rapide des voitures fermées s'est tout de

même joué entre deux pointures: côté suisse, Roger Schnellmann a signé des chronos imparables en E1 3001 à 3500 cm<sup>3</sup> sur sa Mitsubishi Lancer Evolution «J-Spec» (2'20"126 et 2'14"858), ne laissant aucune chance à Cédric Schilling et Sascha Tanner. Non loin derrière au chrono dans la classe E1 plus de 3500 cm<sup>3</sup>, le Français Nicolas Verwer a continué sur sa lancée victorieuse - 10 succès en championnat de France cette année et un cinquième titre de champion de France de la montagne - en 2'20"126 puis 2'16"713 sur sa redoutable Porsche 911 GT3 Cup S 997. Toujours très rapide, Frédéric Neff (Porsche 911 GT3 Cup 996) est monté sur la deuxième marche du podium de classe devant Sergio Pinto (Mitsubishi Lancer) et René Ruch (Ferrari F355 GT). Terminons avec les groupes N et A de plus de 3 litres, qui mettaient en scène une armada de Mitsubishi Lancer et quelques Subaru WRX STi: le groupe N a été remporté par Igor Stefanovski (leader du championnat d'Europe en catégorie 1) devant Jiri Los, tandis que le groupe A a été gagné par Lukas Vojacek devant Jaromir Malý.

#### Pas de troisième manche

Dura lex, sed lex: en raison du retard pris pendant l'après-midi et d'une sortie de route, la troisième manche a été annulée lorsqu'un orage a éclaté sur le col des Rangiers. Malgré une piste presque sèche à la fin de la deuxième manche, la messe était donc déjà dite et les tentatives de monter en pneus slicks avortées. Les témoins du championnat suisses se retrouveront à Oberhallau du 29 au 30 août, pendant que leurs homologues européens croiseront le fer le même week-end à Ilirska Bistrica (Slovénie).

Gilles Rossel

gilles.rossel@revueautomobile.ch

### Résultats

72e course de côte de St-Ursanne-Les Rangiers, championnats suisse, d'Europe et du Luxembourg de la montagne, du 15 au 16 août 2015; 3 manches d'essai, 2 montées course (3e montée annulée); longueur du parcours 5169 m.

**SuperSérie, 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** 1. Piccinato, 5'16"910; 2. Béring, 5'21"182; 3. Stöckli, 5'37"340; etc. + de 2001 cm<sup>3</sup>: 1. Maillard, 5'59"789; 2. Hungerbühler, 6'14"646. **Super-Série Compétition, + 3500 cm<sup>3</sup>:** 1. Mächler, 4'56"621; 2. Wicki, 4'57"141; 3. Steiner, 5'09"139; etc. **InterSwiss, jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>:** 1. Schöpfer, 5'17"595; 2. Moser, 5'19"055; 3. Chariatte, 5'55"760; etc. **de 1401 à 1600 cm<sup>3</sup>:** 1. Bürki, 4'54"402; 2. Lanz, 5'09"688; 3. Mathez, 5'10"159; etc. **de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** 1. Vallat, 5'05"943; 2. Burri, 5'13"936; 3. Kuhn, 5'14"127; etc. **de 2001 à 3000 cm<sup>3</sup>:** 1. Koch, 4'56"992; 2. Aeschlimann, 5'09"970; 3. Banz, 5'12"201; 4. Fleury, 5'45"909. + **3500 cm<sup>3</sup>:** 1. Pfefferlé, 5'14"439; 2. Comby, 5'30"074; 3. Rebold, 5'39"354. **E1, jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>:** 1. Bächler, 5'38"626; 2. Rebetez, 6'05"747. **de 1401 à 1600 cm<sup>3</sup>:** 1. Burri, 5'01"972; 2. Bieri, 5'12"113; 3. Mühlemann, 5'20"245; etc. **de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** 1. Houlmann, 4'58"719; 2. Wittwer, 4'59"525; 3. Leuenberger, 5'02"632; etc. **de 2001 à 3000 cm<sup>3</sup>:** 1. Diego, 5'13"298; 2. Rohrbach, 5'17"307; 3. Bottecchia, 5'23"869; etc. **de 3001 à 3500 cm<sup>3</sup>:** 1. Schnellmann, 4'34"984; 2. Schilling, 4'57"229; 3. Tanner, 5'03"660; etc. + **de 3500 cm<sup>3</sup>:** 1. Werver, 4'35"778; 2. Neff, 4'49"950; 3. Pinto, 4'57"461; etc. **Historique:** 1. Cretegn, 5'22"481. **ISN, de 1401 à 1600 cm<sup>3</sup>:** 1. Oanes, 5'30"339; 2. Schmidt, 5'34"417; 3. Froidevaux, 5'34"838. **de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** 1. Portmann, 5'39"372; 2. Claudepierre, 5'45"602. **de 3001 à 3500 cm<sup>3</sup>:** Halter Joe, 5'06"977. **ISA, de 1401 à 1600 cm<sup>3</sup>:** 1. Piquerez, 5'36"389. **de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** Bérard, 5'24"667. **de 3001 à 3500 cm<sup>3</sup>:** Huguélet, 5'11"654. **N, jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>:** Kichenmann, 5'49"367. **de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** 1. Frossard, 5'16"843; 2. Rérat, 5'35"850; 3. Tonino, 5'51"471. **N, + de 3000 cm<sup>3</sup>:** 1. Stefanovski, 4'41"814; 2. Los, 4'51"597; 3. Miljkovic, 4'54"851; etc. **A, jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>:** 1. Babic, 5'14"822; 2. Thievent, 5'28"767. **de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** 1. Donkels, 5'09"608; 2. Pavlu, 5'32"577; 3. Becker, 5'48"111. **de 2001 à 3000 cm<sup>3</sup>:** 1. Schmid, 5'49"889. + **de 3000 cm<sup>3</sup>:** 1. Vojacek, 4'44"836; 2. Malý, 4'45"487. **Grand Tourisme, + de 3000 cm<sup>3</sup>:** 1. Bührer, 4'58"936. **E2-SH, jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>:** 1. Grosrenaud, 6'06"805. **de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** 1. Michl, 5'21"616. **de 2001 à 3000 cm<sup>3</sup>:** 1. Vitver, 4'46"405; 2. Sipak, 4'50"138; 3. Benes, 5'02"257; etc. **E2-SS, jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>:** 1. Lescot, 4'48"040; 2. Bertin, 5'30"895; 3. Rey, 6'44"452. **de 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>:** 1. Ritcheu, 4'10"738; 2. Salomon, 4'16"560; 3. Grand, 4'33"865; etc. **de 2001 à 3000 cm<sup>3</sup>:** 1. Hauser, 3'56"202; 2. Volluz, 3'58"531; Milos, 4'13"427; etc. **Championnat suisse (compétition):** 1. Bergerand, 115 points; 2. Volluz, 97; 3. Balmer, 79; 4. Grand, 77; 5. Hugentobler, 63; etc. **Championnat suisse (tourisme):** 1. Mächler, 160 points; 2. Wicki, 120; 3. Bürki, 100; 4. Halter, 97,5; 5. Steiner, 94; etc.

## Coupe des dames

Victorieuse l'an dernier, la Française Martine Hubert a fini bonne dernière du scratch féminin cette année après un tête-à-queue au Petit Susten lors de la deuxième manche sur sa Norma. C'est donc la Britannique Charlie Martine qui s'est imposée devant Stéphanie Tordeux, toutes deux sur formule Renault. Quatrième, Sandra Becker est la pilote la plus rapide des voitures fermées sur son Alfa Romeo 147. Seule Suisse du classement, Virginie Corboz (Martigny) termine avant-dernière sur sa Toyota Yaris Turbo.