

CS MONTAGNE

Joël Grand a profité des aléas de la pluie pour remporter sa première victoire au scratch.

Le froid et les trombes d'eau n'ont pas réussi à refroidir l'ambiance survoltée qui régnait sur la course de côte de Châtel-St-Denis-Les Paccots. Après une saison tourmentée, la septième manche du Championnat suisse de la montagne s'est conclue par une belle épreuve à rebondissements, ponctuée par l'incertitude d'une météo incongrue qui a permis aux pilotes de faire parler leur talent.

Victoire surprise

Aux premières loges, Joël Grand a réalisé une performance de haute volée là où personne ne l'attendait. «Si on me l'avait dit au matin de la course, je ne l'aurais pas cru», jubile le valaisan, qui venait de remporter sa première victoire sur la Tatuus Master 2-litres du Bossy Racing... au nez et à la barbe d'Eric Berguerand et sa formule 3000. Excusez du peu!

«La météo nous a aidé, c'est vrai. Mais j'étais déjà à l'aise sous la pluie avec mes anciennes voitures, analysait le pilote de Chablais. Nous sommes venus aux Paccots en vue de parfaire les réglages de cette nouvelle auto, et le setup sous la pluie était excellent. J'étais confiant et j'ai tout donné. Il faudra encore travailler pour aller plus vite sur le sec, mais je suis content car mes chronos s'améliorent course après course face à Christian Balmer. Au début, j'étais vraiment loin, et maintenant j'ai gagné pour la première fois au scratch. C'est extraordinaire!»

La sagesse du maître

Samedi après-midi, le scénario provisoire était tout autre. Seul pilote à être descendu sous la barre de la minute (0'57"975), Eric Berguerand avait profité d'une manche d'essai parfaitement sèche pour annoncer la couleur en l'absence de Marcel Steiner. Mais la pluie survenue en fin de journée, venue mouiller le parcours jusqu'au dimanche matin, allait totalement changer la physionomie de la course.

Dans le public, certains l'annonçaient vers 16h, d'autres la prévoient déjà avant midi. Une chose était sûre, la pluie allait venir. Alors que les pilotes des voitures fermées avaient pu profiter d'une première montée de course partiellement asséchée, une menaçante flotte de nuages noirs est venue se poser juste au-dessus des monoplaces du groupe E2 au moment de prendre le départ. Fallait-il repartir au paddock pour changer de pneus? Eric Berguerand, Simon Hugentobler et le Luxembourgeois Joël Roussel, tous trois sur formule 3000, décidaient de ne pas se laisser impressionner et s'alignaient avec des

Après une mise en jambes plus compliquée que prévu au volant de sa nouvelle Tatuus Master,

Joël Grand a frappé très fort aux Paccots en remportant la victoire. © Patrick Corninbeuf



slicks. Chez les 2-litres, Christian Balmer (Tatuus Master) optait pour une monte intermédiaire. Quant à Joël Grand, il misait sur un train de pneus pluie sous les conseils avisés de Roland Bossy, team manager.

Suspense

Bingo: pendant que Joël Grand achevait son effort en 1'07"047, ses rivaux du groupe 2-litres ne faisaient pas mieux que 1'10"354 (Sandro Nüssli) et 1'14"644 (Christian Balmer). En 3-litres, Eric Berguerand avait beau faire preuve de toute l'étendue de son talent pour dompter sa Lola FA99, il perdait gros en 1'13"413. Derrière Grégoire Sigger (1'18"604), Simon Hugentobler (1'24"871) était soucieux pour la course de son fils, Robin Faustini: auteur de très bons chronos pendant les essais du samedi, le jeune Alémanique venait de renoncer à prendre le départ en pneus slicks. Bien

mal lui en a pris, puisqu'il s'est vu disqualifié. Peiné, le clan de Suhr a jeté l'éponge et Simon Hugentobler a lui aussi abandonné.

La partie de cache-cache entre la pluie et le soleil s'est poursuivie pour la deuxième manche course avec plusieurs averses copieuses pour s'assurer que le parcours resterait détrempé. Revenu sur un pied d'égalité, Eric Berguerand faisait parler la poudre en 1'06"710, mais Joël Grand venait de bloquer son chrono en 1'06"688... La messe était dite, et Christian Balmer ne parvenait pas non plus à combler son retard (1'09"550). Comme pour asseoir définitivement cet état des choses, les cieux se sont ouverts de plus belle et les organisateurs ont préféré annuler la troisième manche. Au paddock, Roland Bossy pouvait jubiler: «Joël commence à comprendre la voiture, et il a su faire la différence. S'il se sent bien, il ira automatiquement plus vite. C'est le fruit d'une alchi-

mie qui se construit chaque week-end. Après un an de travail sur cette nouvelle auto, c'est très réjouissant. Voilà qui promet pour l'année prochaine!»

Aux portes de la victoire

Si la colère de Dame Nature a fait les affaires du clan jurassien, Joël Grand a tout de même eu chaud face aux voitures fermées. Juste avant son coup de poker lors de la première manche course, la meute des pilotes inscrits en InterSwiss et E1 s'était montré d'autant plus menaçante que deux d'entre eux figuraient virtuellement en tête de la course. Surgi de nulle part, Thomas Kessler avait hissé sa Mitsubishi Lancer au sommet des Paccots en 1'05"196 sur une piste presque sèche, suivi par Romeo Nüssli et sa Ford Escort (1'06"087). Ce dernier rééditera son exploit pendant la seconde manche, manquant la victoire au cumul pour deux

Derrière le Valaisan du Bossy Racing, Romeo Nüssli a bien failli surprendre tout le monde en échouant à 2 centièmes de seconde de la victoire sur sa Ford Escort!



LE BEL ENVOL DE FRÉDÉRIC NEFF

PORTRAIT C'est fait! Le pilote de Moutier a décroché son premier titre après plus de vingt ans de compétition.

C'est malheureusement ce qui est arrivé à David Cornby, auteur de l'une des rares sorties de route du week-end sur sa Porsche Carrera. Pas de chance non plus pour Fabien Houllmann (Peugeot 205) et Olivier Jeanneret (VW Golf), tous deux trahis par leurs boîtes de vitesses. Alors que le premier avait du déclarer forfait samedi, le second était parvenu à réparer sa monture en catastrophe avant la première manche course, qu'il bouclait en 1'10"771. «Je n'ai pu faire qu'une seule montée d'essai samedi», expliquait le pilote d'Ecoteaux, qui avait à cœur de briller sur ses terres. Hélas, bloqué par un concurrent au ralenti, il a été contraint de recommencer sa deuxième montée malgré un excellent départ. C'était une fois de trop pour sa transmission, qui rendait l'âme au démarrage. Dépit, le Romand devait laisser Beat Oertig (Peugeot 106) et Sylvain Chariatte (VW Golf) se disputer le groupe E1 1600 cm³.

Exploits individuels

Les Alémaniques étaient plus nombreux à pouvoir tirer leur épingle du jeu, à commencer par Ruedi Fuhrer et sa Honda CRX en E1 2-litres, tout comme Stephan Burri (VW Polo), vainqueur devant Martin Bürki en InterSwiss 1600 cm³. Cette prestation a permis au pilote de Milken de chiper la deuxième place de la Coupe Suisse de la montagne devant Philip Krebs, absent en dépit d'une saison dominatrice au volant de sa Renault Clio. A égalité de points mais au bénéfice d'une victoire supplémentaire, Giuliano Piccinato (Honda Integra) ne s'est pas fait prier pour s'emparer du trophée grâce à sa victoire en SuperSérie.

A l'Ouest de la Sarine, il ne faudrait cependant pas occulter les prestations de Julien Schopfer, vainqueur en groupe N sur sa Peugeot 106, tout comme Yves Bracelli sur une monture similaire en groupe A. Patrick Vallat s'est vengé de sa déconvenue au Gurnigel en dominant les 2-litres en InterSwiss tandis que Gérard Nicolas a remporté la classe Grand Tourisme sur une McLaren MP4-12C de série. «J'ai gagné avec panache, non? OK, j'étais tout seul, rai-je. J'ai acheté cette voiture totalement démolie et il a fallu deux ans et demi pour la reconstruire. C'est sympa, elle peut être dans le coup, mais avec des pneus route, ça glisse trop.» Et Alain Pfeifferlé, vainqueur du groupe Historique sur sa Porsche 935, de répondre: «C'est normal, ce sont des pneus pour aller faire les commissions»

Gilles Rossel

gilles.rossel@revueautomobile.ch

Résultats

7e course de côte Châtel-St-Denis-Les Paccots, 7e manche du Championnat suisse de la montagne; longueur du parcours 2,58 km; 16-17.09.2017.

SuperSérie ≤ 2000 cm³: 1. Piccinato Giuliano (Honda Integra Type R), 2'47"278. - > 2000 cm³: 1. Hungerbühler Thomas (Opel Astra Coupé Turbo), 3'11"357. - N/ISN ≤ 2000 cm³: 1. Schopfer Julien (Peugeot 106), 2'53"830. - > 2000 cm³: 1. Halter Joe (Mitsubishi Lancer Evo VII), 2'34"861. - A/ISA ≤ 2000 cm³: 1. Bracelli Yves (Peugeot 106), 2'43"040. - InterSwiss ≤ 1600 cm³: 1. Burri Stephan (VW Polo), 2'26"340; 2. Bürki Martin (VW Polo), 2'28"331; 3. Lanz Andreas (Toyota Corolla AE86), 2'35"952. - 1601-2000 cm³: 1. Vallat Patrick (VW Golf), 2'31"607; 2. Andrey Thomas (Peugeot 405), 2'32"348; 3. Raemy Philippe (Peugeot 306), 2'33"165. - 2001-3000 cm³: 1. Marty Roman (Opel Kadett C), 2'32"527. - > 3000 cm³: 1. Neff Frédéric (Porsche GT3 Cup 996), 2'19"783. - Grand Tourisme > 3000 cm³: 1. Nicolas Gérard (McLaren MP4/12C), 2'43"970. - Historie ≤ 1600 cm³: 1. Paul Walter (Merten/Alpine A110 1300S), 2'51"159. - 1601-2000 cm³: 1. Baeriswyl Heribert (Alpine A310 Gr. 4), 2'43"978. - 3001-3500 cm³: 1. Bühner Nicolas (BMW M1 Gr. 4), 2'30"093. - > 3500 cm³: 1.

Pfeifferlé Alain (Porsche 935), 2'27"449. - Historie Competition > 3500 cm³: 1. Burkart Andreas (Talbot Darracq T150C), 4'33"145. - E1 ≤ 1600 cm³: 1. Oertig Beat (Peugeot 106 Maxi), 2'23"357. - 1601-2000 cm³: 1. Fuhrer Ruedi (Honda CRX), 2'27"587; 2. Coquoz Sébastien (Opel Kadett GTE), 2'30"965; 3. Leuenberger Frédéric (Renault Clio RS), 2'32"785. - 2001-3000 cm³: 1. Favre Bertrand (BMW E30), 2'23"260; 2. Beyerle Etienne (Opel Ascona B), 2'30"782; 3. Nicole Benjamin (BMW 2002 T), 2'32"077. - 2001-3500 cm³: 1. Zemp Michel (Seat Leon TCR), 2'23"857; 2. Bertocchi Mario (BMW E36), 2'24"978. 3. Genoud Alexandre (BMW 32i WTCC), 2'25"197. - > 3500 cm³: 1. Nüssli Romeo (Ford Escort Cosworth), 2'13"755; 2. Kessler Thomas (Mitsubishi Lancer Evo), 2'15"761; 3. Winiger Richard (Porsche GT3 Cup 997), 2'24"523. - E2-SH ≤ 1400 cm³: 1. Bovier Jean-Pierre (Austin Cooper), 3'03"988. - E2-SS ≤ 1600 cm³: 1. Hafner Marc (Arcobaleno), 3'23"475. - 1601-2000 cm³: 1. Grand Joël (Tatuus Master), 2'13"735; 2. Nüssli Sandro (Tatuus Renault), 2'20"615; 3. Balmer Christian (Tatuus Master), 2'24"194. - 2001-3000 cm³: 1. Berguerand Eric (Lola FA99), 2'20"123; 2. Siggan Grégoire (Lola 196/50), 2'32"607; 3. Roussel Joël (Lola B02/50), 3'01"362.

«Il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué»: malgré ses sept victoires et deux nouveaux records, Frédéric Neff avait voulu raison garder jusqu'au terme de sa saison 2017 exceptionnelle. Couronné aux Paccots en l'absence de Roger Schnellmann, le Jurasien pouvait enfin exulter, même s'il gardait une pointe de flegme par respect pour son adversaire. «J'ai eu un téléphone avec Roger, il a été le premier à me féliciter. C'est un super pilote qui méritait aussi d'avoir le titre. On se respecte beaucoup, et c'est ça qui est beau dans la conquête d'un titre. J'aurais aussi pu avoir un problème mécanique, et j'aurais été content qu'il gagne. Il s'est battu avec peu de moyens au sein d'une classe disputée, et c'était difficile pour lui face à Reto Meisel.»

Touche à tout

A 44 ans, Frédéric Neff peut se targuer d'un parcours bien rempli en sport automobile suisse, puisqu'il a tâté avec succès du circuit, slalom, course de côte et même du drift. «J'ai commencé en 1992 à Lignières, on faisait les 100 tours. Puis j'ai commencé à participer aux courses locales avec une Opel Kadett C jusqu'en 2002 avant d'enchaîner sur le drift», explique-t-il.

Avec son pote Marc Fleury, le Jurasien s'est adapté avec succès à la glisse, puisqu'il a terminé quatrième du championnat d'Europe en 2005. «J'adore le drift, mais ça a beaucoup évolué. A l'époque, on bricolait une voiture, on roulait avec des pneus neige et on faisait des grands travers. Maintenant, le niveau est devenu beaucoup plus pointu.»

Dix ans de montagne

De retour en courses de côte avec une BMW E30, le pilote de Moutier s'est

classé troisième du championnat suisse des voitures de production en 2007 avant de troquer la berline germanique contre son actuel bolide, qui l'a emmené jusqu'au titre de vice-champion en 2016. «La première saison avec la Porsche en 2013 a été difficile, concède-t-il. Mais de fil en aiguille, nous avons développée cette dernière pour obtenir une voiture homogène.»

Fabriquée en 2004 et créditée de 50 000 kilomètres de course au compteur, la 996 Cup a, depuis, bénéficié de plusieurs évolutions, y compris des pièces de 997. «Ça reste une voiture qui a 13 ans. Le plus grand handicap, ce

sont les voies étroites. Mais c'est aussi à moi de m'habituer. Les réglages n'ont pas bougé depuis trois ans car l'homme doit toujours pouvoir s'améliorer», déclare le Jurasien, qui est parvenu cette année à battre le record du groupe InterSwiss aux Rangiers devant son public. En tant que patron d'une société de pavage qui emploie six personnes, Frédéric Neff connaît bien la région, puisqu'il a obtenu le mandat de la réfection des pavés de Saint-Ursanne en partenariat avec une entreprise de génie civil.

Souvenirs

Au moment de fêter son premier titre, Frédéric Neff envisage - si les conditions financières le permettent - de tourner la page avec une nouvelle voiture, non sans mettre sa Porsche au musée. «Pour tout ce qu'elle m'a rendu, elle mérite une petite place dans mon cœur. Pas question de m'en séparer. Quand j'ai vendu ma BMW, j'ai regretté, ne serait-ce que de ne pouvoir la contempler et se remémorer les bons moments.»

GR



Dominateur au volant de sa Porsche 996, Frédéric Neff a remporté son premier titre de champion suisse avec panache en alignant les victoires et les records.

© P. Corninbeuf