



LES ALÉAS DE L'OBERLAND BERNOIS

Parti à la faute au Gurnigel, Joël Volluz a laissé Eric Bergerand s'imposer devant Marcel Steiner et Thomas Amweg. Roger Schnellmann a pris sa revanche sur Bruno Ianniello.

L'édition 2015 de la vénérable course de côte du Gurnigel a placé la barre très haut lors du week-end du 12 au 13 septembre. Outre un nombre de manches course limité au strict minimum – deux tentatives en tout et pour tout, sans aucun droit à l'erreur –, les pilotes ont dû composer avec un ciel capricieux venu copieusement arroser la piste dans la nuit de samedi à dimanche.

Dans des conditions aussi piégeuses et changeantes, c'est Eric Bergerand qui a le mieux tiré son épingle du jeu devant les quelque 12 000 spectateurs présents. Parti en pneus pluie lors de la première montée de course au contraire de la plupart de ses adversaires, le champion suisse en titre a conforté son avance en deuxième manche sur une piste asséchée et ensoleillée pour s'imposer devant un Marcel Steiner très pressant sur sa fidèle Martini Mk77 BMW. Troisième au classement général et vainqueur incontesté de sa classe, Thomas Amweg a fait sensation sur sa Dallara F3 alors que Joël Volluz, à nouveau pressenti comme le grand favori, a irrémédiablement endommagé l'avant gauche de son Osella FA30 lors de la première manche course.

L'erreur de Joël Volluz

Imbattable lors des essais du samedi, le pilote du Châble avait pourtant infligé plus de 3 secondes à Eric Bergerand lors de la troisième montée avec un chrono de 1'44"26. Chanceux, les pilotes nationaux avaient d'ailleurs pu éviter la pluie de justesse après une journée bien ensoleillée: après le passage du dernier concurrent en fin d'après-midi, un véritable mur de pluie s'est abattu sur la route du Gurnigel. Inondée en un instant, la piste était encore détrempée le dimanche matin pour la quatrième manche d'essai facultative. Parmi les quelques pilotes au départ, Joël Volluz était cette fois 2"57 plus lent qu'Eric Bergerand (monté en 2'01"64). Malgré le

passage des voitures fermées durant la matinée, le sol était encore humide au départ en début d'après-midi pour la première manche course du groupe E2. Parmi les concurrents, c'était le jeu des devinettes: qui allait chauffer quels pneus? Chez Roland Bossy, après avoir conservé les pneus pluie, on décidait finalement de chauffer des slicks sur la Tatuus Master de Joël Grand. Même choix pour Thomas Amweg et Christian Balmer, bien décidés à se battre le couteau entre les dents, ainsi que Simon Hugentobler et Joël Volluz en 3 litres. Seul Eric Bergerand s'affichait au départ avec un train de pneus pluie: «On verra bien», disait-il décontracté.

Bergerand en gestionnaire

L'avenir allait lui donner raison: alors qu'il bouclait la première manche course en 1'53"91 (contre 1'57"69 pour Simon Hugentobler), Joël Volluz partait à la faute et devait renoncer à continuer. Ce tournant du championnat permet à «Bergus» d'envisager la dernière course de la saison, à

Châtel-Saint-Denis, avec sérénité: sauf imprévu, le pilote de Martigny se dirige tout droit vers un troisième titre de champion suisse de la montagne.

Il lui fallait toutefois assurer une bonne prestation lors de la deuxième montée de course: avec le retour du soleil, la piste asséchée était synonyme d'un chrono épataant signé Marcel Steiner en classe E2-SC (1'48"30). Le recordman du parcours (1'41"39 en 2012, sur Osella FA30) avait prévu de créer la surprise en s'alignant sur une toute nouvelle voiture (une LobArt à moteur 3 litres, construite en Italie), mais il a dû y renoncer: «Je rencontre des problèmes de moteur, c'est pourquoi je suis venu avec ma Martini BMW. Mais je suis content, car j'ai battu mon meilleur chrono avec cette voiture!»

Deuxième au scratch, le Suisse allemand a précédé un éblouissant Thomas Amweg, qui a créé l'exploit en E2 1601 à 2000 cm³ devant Christian Balmer avec deux manches en respectivement 1'54"39 et 1'50"30. Bénéficiant de l'appui

Eric Bergerand a gagné avec sa tête pour vaincre au Gurnigel sur un sol longtemps resté humide.

© Rudolf Menzi

de Jo Zeller et de son illustre père Fredy Amweg – excusez du peu –, Thomas Amweg ne cachait d'ailleurs pas sa satisfaction à l'arrivée: «Mon but était de battre Christian Balmer, s'amusait-il. Ici, les chevaux comptent moins que les trajectoires. Il faut être le plus propre possible!»

Parti avec des pneus slicks usagés, Christian Balmer pouvait toutefois se réjouir d'avoir consolidé sa troisième place au championnat face à Simon Hugentobler, cinquième au classement général derrière la Tatuus Master du pilote de Wilderswil. Joël Grand est venu clore le podium du groupe E2 1601 à 2000 cm³ sur la Tatuus Master du Bossy Racing après une première manche en demi-teinte (2'02"58) et une seconde plus performante (1'55"55). «Le bilan est positif, analysait le pilote sierrois. C'est la première fois que j'ai pu rouler avec cette voiture dans des conditions humides. L'apprentissage continue sous les meilleurs auspices en vue de 2016.»

Et d'une pour Röbi Wicki

Du côté des voitures fermées, la concurrence a été d'autant plus rude que l'épineuse question des pneumatiques a également été le lot de tous. Pour la première fois en huit courses, Albin Mächler (BMW M4) a été battu par son fidèle rival Robert Wicki (Porsche 996 GT3): «La journée a été extra, que ce soit sous la pluie ou sur le sec, se réjouissait ce dernier. Ça change d'hier, où j'avais des problèmes avec le train arrière. J'avais mal surveillé les pressions. Les pneus étaient trop chauds et je suis parti en tête à queue, heureusement sans rien toucher...»

Parmi les nombreuses classes, les groupes InterSwiss et E1 se sont à nouveau taillés la part du lion avec respectivement 31 et 87 pilotes comptabilisés sur la feuille des temps. En IS 1401 à 1600 cm³, Martin Bürki n'a pas dérogé à la règle en s'imposant avec 12'09 d'avance sur son



Même s'il aurait aimé créer la surprise avec son tout nouveau bolide en cours de mise au point, Marcel Steiner n'a pas déçu en terminant 2e sur sa Martini BMW.

poursuivant direct (Christoph Mattmüller), au prix toutefois d'un problème de boîte de vitesses: «Je n'arrivais plus à passer les rapports correctement», s'est plaint le pilote d'Uetendorf à l'arrivée. Fin stratège, Patrick Vallat a remporté la classe des 2 litres sur sa VW Golf après avoir choisi les pneus pluie en première manche course, reléguant Patrick Hedinger (Peugeot 205) à plus de 4" puis 5" lors de la deuxième manche. Joseph Koch s'est montré intouchable en IS 2001 à 2500 cm³ devant Armin Banz, tous deux sur Opel Kadett C.

La lutte a été tout aussi intense dans le groupe des plus de 2,5 litres: Gérard Nicolas a imposé sa Ford Escort WRC devant la monumentale Porsche 935 Turbo d'Alain Pfeifferlé. Disposant de 6" d'avance après la première manche, Gérard Nicolas ne voulait pas pavoiser: «Rien n'est jamais joué avant l'arrivée», avait-il prévenu. Après une excursion involontaire dans l'herbette, il a justement failli tout perdre: malgré un excellent chrono d'Alain Pfeifferlé en manche 2 (2'02"87), il conservait une avance de 4'06. «C'était une belle bagarre à la régulière, s'est réjoui pour sa part le pilote d'Anzère. Gérard m'a poussé dans mes derniers retranchements! La piste n'était pas toujours franche et j'ai perdu l'avant à plusieurs endroits.»

Schnellmann devant Ianniello

Chez les E1, la hiérarchie habituelle a plus ou moins été respectée selon les classes. Beat Rohr a une nouvelle fois triomphé sur son Audi 50 MLP chez les moins de 1400 cm³, tandis qu'Olivier Jeanneret a retrouvé les lauriers de la victoire sur sa VW Golf 1600: «J'ai eu de la chance, concédait-il. En temps normal, c'est Stephan Burri qui aurait dû gagner.» Un souci mécanique a en effet privé le pilote de Koppigen de toute chance de victoire, tout comme Mike Bürki: le fils de «MB» a dû interrompre sa première montée après un problème d'arbre de transmission, avant de se consoler en signant le meilleur chrono de la classe (2'09"77).

Inébranlable sur son Audi A4 STW, Danny Krieg n'était pas le plus rapide lors des essais, mais il a remis les pendules à l'heure en course en remportant la classe E1 1601 à 2000 cm³ devant Daniel Kammer (Honda Civic). Troisième, Peter Niederer était en train de décrocher un chrono d'outre-tombe en deuxième manche course avant d'aborder l'un des derniers virages avec trop d'optimisme: son Opel Kadett est venu heurter la glissière de plein fouet sur le flanc gauche. Pas de quoi lui ôter le sourire à l'arrivée! Preuve que les concurrents cherchaient la limite, Patrice Lopez (VW Golf) a par contre eu moins de chance: le pilote de Valeyres a démolé sa voiture dans une violente sortie de route, heureusement sans gravité pour lui. Contrairement à Oberhallau, Roger Schnellmann n'a laissé aucune chance à Bruno Ianniello en E1 3001 à 3500 cm³. Avec un chrono en 1'57"19, le pilote de la Mitsubishi Lancer Evolution 8 «J-Spec» était de loin le plus rapide des voitures fermées devant «Raket» (1'59"57) et s'est classé septième au scratch! Mieux, son exploit lui permet de chiper la quatrième place au championnat au pilote de la Lancia Delta S4. Chez les plus grosses cylindrées (E1 3501 à 4000 cm³), Frédéric Neff n'a pas pu passer sous les 2 minutes, mais il a pu maintenir René Ruch et Sergio Pinto à distance. Nul doute que la dernière épreuve du championnat à Châtel-St-Denis-Les Paccots contribuera à nouveau à une lutte intense entre ces messieurs, sur une piste où la puissance joue un rôle non négligeable. Rendez-vous le week-end prochain (du 19 au 20 septembre) pour le savoir!

Gilles Rossel

gilles.rossel@revueautomobile.ch



Que ce soit sur une piste sèche ou détrempée, Thomas Amweg a mis tout le monde d'accord dans la catégorie des monoplaces de moins de 2 litres. Incontestable vainqueur de sa classe devant Christian Balmer et Joël Grand, le fils de Fredy Amweg est monté sur la troisième marche du podium général au volant d'une Dallara F3 supervisée par Jo Zeller. Il précède Simon Hugentobler sur sa Reynard 93d F3000.



Joël Volluz avait prévenu à Massongex qu'il n'allait pas se battre pour le championnat. Son erreur au Gurnigel lui ôte sa dernière chance.



Deuxième à Oberhallau derrière Bruno Ianniello (Lancia Delta S4), Roger Schnellmann s'est vengé au Gurnigel sur sa Mitsubishi Lancer.

Résultats

46e course de côte du Gurnigel, championnat suisse de la montagne, du 12 au 13 septembre 2015; 4 manches d'essais (dont une facultative), deux manches course (classement au cumul des deux chronos); longueur du parcours 3734 m.

SuperSérie, jusqu'à 2000 cm³: 1. Giuliano Piccinato, 4'51"60; 2. Patrick Stöckli, 4'59"56; 3. Robert Zürcher, 5'02"48, tous sur Honda Integra Type R; etc. Plus de 2000 cm³: 1. Bernhard Hedinger (Peugeot 208 GTI), 5'01"03; 2. Thomas Hungerbühler (Opel Astra), 5'30"29.

SuperSérie Compétition, plus de 3000 cm³: 1. Róbi Wicki (Porsche 911 GT3), 4'26"35; 2. Albin Mächler (BMW M4), 4'26"87; 3. Chris Steiner (Porsche 911 Turbo), 4'40"49.

N/ISN, jusqu'à 1600 cm³: 1. Henri Schmidt (Peugeot 106 GTI), 5'09"84; 2. Leandro Salamin (Citroën), 5'11"72; 3. Christian Wittwer (Peugeot 106), 5'39"04. 1601 à 2000 cm³: 1. Aneel Frossard, 4'54"71; 2. Erwin Portmann, 5'09"42, tous deux sur Renault Clio. Plus de 2000 cm³: 1. Michael Widmer, 4'25"99; 2. Joe Halter, 4'27"87; 3. René Schnidrig, 4'37"87, tous trois sur Mitsubishi Lancer Evolution; etc.

A/ISA, jusqu'à 1600 cm³: 1. Reto Kummer (Citroën C2), 4'58"47; 2. Denis Thievent (Citroën Saxo), 5'01"62; 3. Yves Bracelli (Peugeot 106 GTI), 5'05"99.

1601 à 2000 cm³: 1. Charles Menetrey (Renault Clio Cup), 5'17"49; 2. Andreas Spring (BMW 318), 5'28"66. Plus de 2000 cm³: 1. Dani Buser (Subaru Impreza), 4'36"04; 2. Beat Wyssen, 4'59"06; 3. Bruno Riesen, 5'04"64, tous deux sur AbARTH R3T.

InterSwiss, jusqu'à 1400 cm³: 1. Hansueli Mathys (Fiat Uno), 4'45"46; 2. Mark Huslstein (Toyota Yaris), 5'24"93. 1401 à 1600 cm³: 1. Martin Bürki (MB Polo), 4'20"48; 2. Christoph Mattmüller (VW Scirocco), 4'32"57; 3. Sylvain Charlatte (VW Golf), 4'36"20; etc. 1601 à 2000 cm³: 1. Patrick Vallat (VW Golf), 4'28"95; 2. Patrick Hedinger (Peugeot 205), 4'38"55; 3. Rolf Burri (Opel Kadett C), 4'42"35. 2001 à 2500 cm³: 1. Josef Koch, 4'20"75; 2. Armin Banz, 4'30"86, tous deux sur Opel Kadett C; 3. Albert Dobler (BMW M3 DTM), 4'33"29; etc. Plus de 2500 cm³: 1. Gérard Nicolas (Ford Escort WRC), 4'15"67; 2. Alain Pfeifferlé (Porsche 935), 4'19"73; 3. Alexandre Comby (Porsche 930 Turbo), 4'37"03.

GT, plus de 3000 cm³: 1. Nicolas Bühner (Porsche 911 GT3 RS), 4'30"43.

E1, jusqu'à 1400 cm³: 1. Beat Rohr (Audi 50 MLP), 4'31"94; 2. Marc Buchser (Reitnau), 4'33"61; 3. Martin Bächler (VW Lupo), 4'44"07; etc. E1, 1401 à 1600 cm³: 1. Olivier Jeanneret (VW Golf), 4'27"67; 2. Pierre Murisier (Peugeot 106 Maxi), 4'29"47; 3. Manuel Wenger (Peugeot 106 MLP), 4'32"30; etc. 1601 à 2000 cm³: 1. Danny Krieg (Audi A4 STW), 4'11"44; 2. Daniel Kammer (Honda Civic), 4'18"21; 3. Peter Niederer (Opel Kadett C), 4'18"31; etc. 2001 à 2500 cm³: 1. Enzo Bottecchia (Renault 5 Turbo), 4'19"47; 2. Diego Bernhard (Opel Kadett), 4'31"07; 3. Mattia Stacchi (BMW M3), 4'34"42; etc. 2501 à 3000 cm³: 1. Patrick Rohrbach (BMW E30), 4'30"64; 2. Daniel Nyffeler (Renault Clio Cup), 4'31"04; 3. Florent Mariaux (BMW E30), 4'35"12; etc. 3001 à 3500 cm³: 1. Roger Schnellmann (Mitsubishi Lancer Evolution), 4'00"37; 2. Bruno Ianniello (Lancia Delta S4), 4'05"31; 3. Simon Wuthrich (VW Golf Turbo), 4'10"65; etc. 3501 à 4000 cm³: 1. Frédéric Neff (Porsche 911), 4'05"61; 2. René Ruch (Ferrari 355 GT), 4'12"39; 3. Sergio Pinto (Mitsubishi), 4'16"66; etc. Plus de 4000 cm³: 1. Michael Neuhauser (BMW M135i), 4'26"63; 2. Heinz Heutschi (VW Golf 6 Turbo), 4'49"13; 2. Herbert Bieri (BMW 135i), 4'58"80; etc.

Renault Classic Cup: 1. Denis Wolf, 4'37"56; 2. Philipp Krebs, 4'38"05; 3. Marcel Wolf, 4'38"41, tous sur Renault Clio; etc.

Historique, jusqu'à 2000 cm³: 1. Walter Pauli (Alpine A110 1300 S), 4'59"89; 2. Heribert Baeriswyl (Renault Alpine A310/4 Gr. 4), 5'06"83; 3. Patrick Richard (Alpine A110 1600S), 5'34"53. 2001 à 3500 cm³: 1. Maurice Girard (BMW M1), 4'42"68.

CN, jusqu'à 2000 cm³: 1. Jean-Jacques Maitre (Tatusus PY012), 4'03"61; 2. Christian Pralong (Norma M20F), 4'31"72; 3. Roger Fehr (PRC), 4'32"82; etc.

E2-SH, jusqu'à 1400 cm³: 1. Christoph Lampert (TrackKing), 4'01"88; 2. Gregory Folonier (Austin Cooper RS), 4'31"59.

E2-SC, plus de 2000 cm³: 1. Marcel Steiner (Martini Mk77 BMW), 3'44"59. 2. Jean-Pierre Bovier (Osella BMW), 4'30"55.

E2-SS, jusqu'à 1600 cm³: 1. Yann Pillonel (Martini Mk52 BMW), 4'20"73. 1601 à 2000 cm³: 1. Thomas Amweg (Dallara F305/07), 3'44"69; 2. Christian Balmer (Tatusus Master), 3'47"61; 3. Joël Grand (Tatusus Master), 3'58"13. Plus de 2000 cm³: 1. Eric Bergerand (Loia FA99), 3'40"91; 2. Simon Hugentobler (Reynard 93d), 3'48"43; 3. Joel Roussel (Lola B02/50), 4'00"53.

