

Implacables jusqu'au bout

CS/MONTAGNES Tant Eric Berguerand qu'Albin Mächler, déjà titré au Gurnigel, ont fait honneur à leur rang en dominant l'opposition aux Paccots. Bratschi et Neff impressionnent.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

100%! En concluant victorieusement son millésime 2014 aux Paccots, Eric Berguerand s'est non seulement adjugé un 3e titre national, il a aussi signé son 8e succès en autant d'épreuves disputées en Suisse cette année. Cette statistique est surtout spectaculaire au vu des multiples contrariétés qui l'ont affecté tout au long de la saison. A Anzère et Massongex, et dans une moindre mesure au Gurnigel, il avait frôlé l'élimination tandis qu'en Veveyse il a d'abord été piégé par la rupture d'une attache de son trapèze arrière le samedi, lors du 3e essai. Cette mésaventure ne lui coûtait finalement pas trop cher (flaps endommagés). Le lendemain, alors qu'il venait de franchir l'arrivée en 56"13 à l'issue de la 2e ascension, il freinait un poil trop tard et partait en tête-à-queue au moment d'aborder les chicanes de ralentissement. Cet ultime chapitre résumait à merveille la campagne mouvementée du pilote de Martigny: «Le premier sentiment que m'inspire ce titre, c'est la reconnaissance envers mes amis qui m'ont dépanné dans les moments critiques. Et il y en a eu pas mal... Je ne sais pas si je suis meilleur qu'avant mon accident de 2007. Pour moi ce sont deux périodes différentes. Parfois, je remarque que je manque un tout petit peu de réactivité, c'est une des séquelles de mon crash d'il y a 7 ans. Quant à la voiture, je pense qu'il n'y a pas grand-chose à changer, elle marche

bien. Je vais aller à la finale européenne d'Eschdorf dans l'optique de finir sur le podium. Même si je détiens le record de la piste, ce serait le bout du monde de signer un tel résultat là-bas!»

2e du championnat «compétition» et 3e en terre fribourgeoise, Christian Balmer ne nourrissait aucun regret: «Il y avait encore une chance théorique pour moi mais il ne fallait pas trop rêver. Je suis surtout satisfait d'avoir pu inquiéter Simon (Hugentobler) lors du premier round, sur le mouillé. Dommage que la 3e manche ait dû être annulée (lire encadré) parce que je pense que, dans des conditions difficiles, j'aurais eu ma chance. Personnellement, même si j'ai de plus en plus confiance au volant, j'ai encore une marge de progression sur le plan du pilotage. Ma voiture, elle, atteint gentiment ses limites...»

Quant à Hugentobler, il a souffert de problèmes de boîte similaires à ceux qui l'avaient accablé au Gurnigel mais il s'est consolé en passant sous la minute lors du second run, ce qu'il n'avait jamais réussi à faire sur les hauts de Châtel-St-Denis.

A relever que le top 10 du scratch comptait quatre autres représentants du groupe E2, tous Valaisans, Joël Grand (6e), que beaucoup aimeraient voir dans le baquet d'une plus grosse monoplace, Jean-Pierre Bovier (8e), très à son affaire aux commandes de son Osel-

la-BMW, et les toujours solides Didier Planchamp (9e) et Mickaël Chatelet (10e).

HORS D'ATTEINTE Parmi les 10 meilleurs performers de la journée s'étaient glissés trois «intrus» de la division tourisme, à savoir Ronnie Bratschi (4e), Frédéric Neff (5e) et René Ruch (7e). Surfant sur la vague du succès depuis Oberhallau, l'Uranais a conclu sur une note fracassante en pulvérisant (1'02"470) le record des voitures fermées, propriété de Hans Schori depuis 2009 (1'04"59), et en tapant immédiatement après dans la chicane après avoir, comme Berguerand, freiné un tout petit peu trop tard. Très fâché, le pilote de la Mitsubishi N°158 constatait que, fort heureusement, seul le pare-chocs avait souffert de l'impact.

La prestation de Neff a été tout aussi exceptionnelle car il est allé battre l'ancienne référence (1'04"140 dans la 2e manche) aux commandes d'une Porsche 996 (2004) dont les caractéristiques sont, somme toute, assez banales (494 ch, 1238 kg) si on les compare à celles des grosses cavaleries du groupe E1. Ça aurait été difficile de faire mieux aujourd'hui. «Au niveau du châssis, c'est le top, relevait le citoyen de Moutier. Maintenant, si je veux encore progresser, il faudra rajouter des chevaux...»

Relégué au 4e rang du E1, derrière René Ruch et sa Ferrari à moteur Zytex, Gérard



Eric Berguerand affiche désormais trois couronnes nationales et 24 victoires en CSM. Photos Steinmann



Albin Mächler et Eric Berguerand, champions suisses de la montagne 2014.

Nicolas s'est certes un peu loupé dans son choix de pneus lors de la première manche disputée sur un revêtement humide, mais il a tout donné dans la seconde: «1'05 (405 lors des essais, 908 en course) c'est un peu le maximum pour moi ici. Le revêtement a été refait,

c'est devenu un billard. D'un côté, c'est très bien pour les chronos mais, de l'autre, ça a quelque peu annulé l'avantage que j'avais jusqu'ici avec ma voiture typée rallye...»

Dans la hiérarchie de groupe, Nicolas a pris le meilleur sur trois autres tractions

intégrales, l'Evo 8 de René Marti, la Golf turbo de Simon Wüthrich et la Nissan Sunny d'Olivier Frey. On notera encore, côté romand, les beaux succès de Sébastien Coquoz, 1er de la classe E1 1601-2000, et de Sébastien Joray 2e en E1 2001-3000.



Martin Bürki a logiquement remporté la Coupe suisse de la montagne.



Ronnie Bratschi est désormais titulaire du record de la division tourisme.



Frédéric Neff a une nouvelle fois fait parler la poudre.

BÜRKI IMPÉRIAL Quant à Martin Bürki, il s'est fait, comme d'habitude serait-on tenté de dire, l'auteur d'une démonstration époustouflante en gravissant les 2,58 km en 1'08"782 (2e manche). Face à lui, le vaillant Pierre Murisier ne s'est de loin pas montré ridicule (1'14"436) mais il s'est fait rejeter à près de 10 secondes à l'addition finale. «Contre Martin ce n'est pas difficile, c'est impossible», confirmait le Fribourgeois. Et «MB» en avait encore sous la pédale! Effectivement. Je dois rouler en pensant que j'ai encore deux slaloms à disputer, à Drogneins et Ambri, et que je vais jouer le titre. Aujourd'hui c'était parfait. Je ne sais pas si c'est mon meilleur temps aux Paccots mais, en tout cas, il m'a permis de remporter la Coupe suisse de la montagne! En dominant largement sa classe, le garagiste de Thounne n'a en effet rien laissé au hasard dans cette série où il a réalisé un sans-faute sur le plan comp-

table (9 succès en 9 manches). De quoi déguster son dauphin Marcel Muzzarelli qui, «cerise sur le gâteau», s'est fait souffler la politesse par Giuliano Piccinato dans la classe SuperSérie 0-2000.

C'est dans ce dernier groupe qu'il fallait chercher le nom de l'autre champion suisse de la montagne 2014, à savoir Albin Mächler. En toute décontraction, le double lauréat de la division tourisme a ajouté un nouveau trophée à son tableau de chasse avec un 8e succès en 9 participations et un 7e record (1'09"893). 2e pour la 8e fois d'affilée, Robert Wicki, qui aura eu le mérite de se battre jusqu'au bout, a tenu le choc sur chaussée humide (1'14"706 vs 1'14"043) avant de lâcher du lest sur le sec (1'11"237). «Sans la présence et le challenge représenté par Wicki, je n'aurais pas pu réaliser tout ça», convenait Mächler.

VALLAT BRILLE En Interswiss, c'est surtout la bagarre

mettant aux prises Werner Rohr, Christoph Mattmüller et Stephan Burri en 0-1600 qui a valu son pesant d'or, le lauréat du Trophée Interswiss l'emportant d'un fil sur ses deux contradicteurs.

Plus haut dans le classement, Alain Pfeifferlé a conservé son invincibilité en enlevant sa 6e victoire en 6 présences (le Sédunois s'était inscrit en Historiques à Masingex).

Pour sa part, Patrick Vallat a bouclé une 6e année d'association avec sa monumentale Golf bleu et blanc en décrochant la 2e place de groupe, un résultat pas si surprenant que ça car le Jurassien a souvent affiché de très bonnes dispositions entre Châtel et Les Paccots.

Mentionnons encore les succès attendus de Samuel Aklin en groupe N, de Joe Halter en groupe A et de Nicolas Bühler en GT, le Biennois s'approchant à 0"76 de son chrono record de 2010.



Jolie 2e place en Interswiss pour Patrick Vallat.

RÉSULTATS

Les Paccots (2,58 km). Addition des deux manches (3e manche annulée, meilleur chrono entre parenthèses). Résultats complets sous www.gvi-timing.ch

Groupe SuperSérie, 0-2000 (6 au départ des essais): 1. Piccinato, 2'41"787 (1'19"382); 2. Muzzarelli, 2'42"779 (1'20"005); 3. Béring, tous sur Honda Integra Type R, 2'44"373 (1'20"694); etc.; **plus de 2000 (5):** 1. Steiner, Toyota Celica, 2'41"444 (1'18"478); 2. Hedinger, Peugeot 208 (2'43"850); 3. Maillard, BMW 330i, 3'00"585 (1'28"357); etc.; **Compétition (2):** 1. Mächler, BMW M4, 2'23"936 (1'09"893); 2. Wicki, Mitsu Lancer Evo RS, 2'25"943 (1'11"237).

N/IS-N, plus de 3000 (2): 1. Aklin, Mitsu Lancer Evo X, 2'29"697 (1'14"319); etc.

A/IS-A, 0-1600 (3): 1. Maeder, 2'34"602 (1'15"853); 2. Bertholet, les deux sur Citroën Saxo, 2'46"856 (1'21"299); 3. Vionnet, Citroën C2, 2'46"885 (1'20"525); **plus de 3000 (1):** 1. Halter, Mitsu Lancer Evo VII, 2'26"736 (1'11"952).

Historiques, 0-1600 (3): 1. Pauli, Alpine A110, 2'47"911 (1'20"088); etc.; **plus de 2000 (2):** 1. Cretegnay, Ford Sierra Cosworth, 2'38"199 (1'17"316); 2. Pillonel, 2'55"486 (1'24"781).

GT (1): 1. Bühler, Porsche 911 GT3 RS, 2'24"607 (1'09"513).

Interswiss, 0-1600 (7): 1. W.Rohr, Toyota Corolla, 2'29"442 (1'11"217); 2. Mattmüller, VW Scirocco, 2'29"799 (1'11"137); 3. S.Burri, Peugeot 106, 2'29"808 (1'13"348); 4. Schöpfer, Audi 50, 2'34"846 (1'13"968); 5. Lanz, Toyota Corolla, 2'35"238 (1'12"996); etc.; **1601-2000 (9):** 1. Vallat, VW Golf, 2'29"256 (1'10"542); 2. Piccina, VW Scirocco, 2'35"325 (1'15"507); 3. Henggler, Renault Clio RS Cup, 2'36"923 (1'18"030); etc.; **plus de 2000 (3):** 1. Pfeifferlé, Porsche 935, 2'22"138 (1'07"407); 2. U. Banz, Opel Ascona, 2'30"129 (1'09"953); 3. Comby, Porsche 930, 2'36"519 (1'13"153).

El, 0-1600 (10): 1. Bürki, VW Polo, 2'22"481 (1'08"782); 2. Mu-

risier, Peugeot 106 Maxi, 2'32"237 (1'14"436); 3. Andrey, Lada Samara, 2'34"674 (1'14"743); etc.; **1601-2000 (9):** 1. Coquoz, Opel Kadett GTE, 2'28"142 (1'10"864); 2. Winger, Honda Civic, 2'29"896 (1'13"032); 3. Villoz, Renault Clio RS, 2'30"385 (1'11"725); 4. Girard, BMW 320, 2'30"727 (1'11"762); etc.; **2001-3000 (9):** 1. Köchli, Honda Civic, 2'23"200 (1'07"659); 2. Joray, BMW M3, 2'29"018 (1'13"838); 3. Huwiler, BMW E30, 2'30"434 (1'11"887); etc.; **3001-3500 (7):** 1. Nicolas, Ford Escort WRC, 2'18"157 (1'05"908); 2. Wüthrich, VW Golf II Turbo, 2'19"725 (1'07"502); 3. Hürimann, Subaru Impreza, 2'23"815 (1'09"503); etc.; **plus de 3500 (7):** 1. Bratschi, Mitsu Lancer Evo8, 2'08"286 (1'02"470); 2. Neff, Porsche 996 Cup, 2'12"491 (1'04"140); 3. Ruch, Ferrari 355 GT, 2'16"291 (1'05"975); 4. Marti, Mitsu Lancer Evo6, 2'18"748 (1'06"878); 5. Frey, Nissan Sunny, 2'20"589 (1'08"165); etc.

E2, SC 0-1150 (2): 1. Von Siebenthal, Jema Evo, 2'30"338 (1'12"040); 2. Savoy, Jema 630 GT, 2'34"134 (1'13"488); **2001-3000 (1):** 1. Bovier, Osella-BMW, 2'16"330 (1'05"277).

E2-SS, 1151-1600 (2): 1. Grand, Arcobaleno, 2'14"635 (1'05"745); 2. Rey, Martini MK-45, 2'48"023 (1'18"971); **1601-2000 (5):** 1. Balmer, Taurus FM, 2'07"016 (1'01"689); 2. Planchamp, 2'17"545 (1'05"531); 3. Chatelet, les deux sur Taurus Renault, 2'17"704 (1'06"963); etc.; **2001-3000:** 1. Berguerand, Lola FA99, 2'00"910 (56"130); 2. Hugentobler, 2'05"051 (59"845)

Championnat, tourisme: 1. Mächler, 134; 2. Wicki, 115; 3. Rohr, 98,5; 4. Muzzarelli, 97; 5. U. Banz, 96; 6. Pfeifferlé, 92; 7. Ruch, 89; 8. A. Banz, 88; 9. Béring, 86; etc.

Compétition: 1. Berguerand, 122; 2. Balmer, 106; 3. Hugentobler, 98; 4. Grand, 63; 5. Maurer, 43; etc.

Coupe suisse: 1. Bürki, 140; 2. Muzzarelli, 135; 3. Rohr, 135; 4. Piccinato, 103; 5. Béring, 102; 6. Mattmüller, 100; 6. Frei, 95; etc.