

Alain Beutler au bout du suspense

AYENT-ANZÈRE Déjà leader du championnat suisse de la montagne, le Jurassien a remporté sur le fil du rasoir la première épreuve en côte de sa carrière.



FREDERIC DUMOULIN

Quatrième course et quatrième vainqueur différent! Décidément, établir une quelconque échelle des valeurs lorsqu'on évoque le championnat suisse de la montagne 2009 relève de la gageure. Après Florian Lachat à Reitnau, Jean-Jacques Dufaux et Martin Kindler à La Roche, c'est Alain Beutler qui a décroché la timbale dimanche dernier à Anzère, au terme d'un final à couper le souffle.

BONVIN ET BÜHRER OUT

Samedi, les trois manches d'essais traditionnelles avaient consacré les habitués «suspects», Jean-Jacques Dufaux signant le scratch officieux en 1'43"17, devant le tenant du titre Tiziano Riva (1'43"34) et le très impressionnant Sacha Geninasca, qui, au volant de sa Lancia Delta S4, avait assommé la concurrence dans la division tourisme (1'43"94). Hélas, cette journée de mise en jambes avait fait davantage parler d'elle en raison des accidents ayant impliqué deux figures emblématiques de l'épreuve valaisanne, Yann Bonvin et Nicolas Bühler. Largement favori de la classe 1400-1600 du groupe A, le Sierrois avait vu l'arrière de sa Saxo lui échapper à 170 km/h dans la dernière portion à haute vitesse du parcours: «j'ai fait en tout cas deux tonneaux, précisait indienne mais encore passablement secoué le pilote de la Citroën No 213. La voiture est morte. Je ne sais pas encore de quoi l'avenir sera fait, mais je suis prêt à réparer tout de suite!» Si le fameux manque de

grip qui caractérise le tracé reliant St-Romain à Anzère pouvait a priori constituer une explication à cette impressionnante sortie de route, le fait que les pneus neufs de Bonvin ne soient pas montés du tout en température en fournissait une autre, tout aussi valable.

Seul homme à n'avoir jamais manqué à l'appel d'Ayent-Anzère en 34 éditions, Nicolas Bühler a dû, quant à lui, se rendre à l'hôpital de Sion pour effectuer divers contrôles après que sa Porsche 996 eut, durant la seconde ascension, tapé successivement à l'arrière droit contre une glissière puis, par ricochet, à l'avant gauche contre la paroi rocheuse. En proie à de grosses douleurs dorsales, le Biennois se verra sans doute contraint à renoncer à une, voire plusieurs des manches restantes du championnat.

LE RÈGNE DES LANCIA Dimanche,

sous un soleil éclatant, les favoris des subdivisions en vigueur pour le championnat suisse allaient, pour certains, connaître quelques sueurs froides, alors que d'autres offraient au nombreux public une nouvelle démonstration de leur supériorité. A tout seigneur tout honneur, commençons ce tour d'horizon par Bruno Ianniello qui, à Anzère, cherchait à décrocher une 4e victoire en 4 courses dans le groupe EL. Le Bâlois a relevé le défi, certes, mais il a senti souffler très fort le couperet d'une première défaite, tant a été vive l'opposition de Hans Schori, de plus en plus à l'aise au volant de sa spectaculaire Mitsubishi Evo. Au final, Ianniello (7e scratch) l'a emporté... mais pour 0"55 devant le citoyen de Stansstad (9e



Alain Beutler (en haut et ci-dessus avec Florian Lachat) l'a emporté sur le fil à Anzère. Quant à Sacha Geninasca (ci-dessus à droite),

il a largement dominé la division tourisme.
Photos Kaufmann



scratch). «La mécanique a été parfaite, confié le quadruple champion suisse de la montagne. Par contre, ici, j'ai toujours des soucis de pneus.» Et lorsqu'on lui demande s'il parviendra un jour à rééditer son fabuleux chrono de 2001 (1'41"82), le pilote Lancia se contente de répondre que son «style de conduite est probablement devenu moins agressif au fil des années...»

Cette réflexion laisse peut-être sous-entendre que si quelqu'un est capable de venir à bout des marques record de Ianniello et Marc Surer (1'41"67), Sacha Geninasca figure en bonne place parmi les papables. Le week-end dernier, le Tessinois a prouvé une nouvelle fois sa science du pilotage au volant d'une Delta S4 parfaitement préparée et filant comme sur des rails. De fait, dans la hiérarchie finale du groupe IS, le pilote de Malvaglia s'impose avec près de 8 (!) secondes d'avance sur Alain Pfeifferli et s'adjuge le 5e rang du scratch, grâce, entre autres, à un explosif 1'42"22 dans la seconde montée. «Tout a fonctionné comme il faut aujourd'hui, se réjouissait Geninasca, mais il faut aussi avoir de la chance. Une petite

faute peut réduire à néant tous tes efforts.» Quant à Pfeifferli (11e scratch), toujours en proie à des soucis de gomme, il reconnaissait bien volontiers la supériorité de son rival: «Même avec des pneus parfaits comme ceux dont je disposais lorsque j'ai signé mes meilleurs temps il y a quelques années (réd. 1'43"85 en 2000 et en 2002), je n'aurais pas réussi à le battre. Je lui tire mon chapeau!» Après quatre manches, les deux têtes d'affiche du groupe IS en sont désormais à deux succès chacun.

3 SUR 4 POUR MULLER

Quant à Patrick Muller, il a poursuivi son bonhomme de chemin et s'est imposé pour la 3e fois en N/IS-N avec une marge confortable sur son dauphin David Castella (vainqueur et nouveau recordman IS-N 2000+ en 1'59"99). «Aujourd'hui, j'ai fait attention, expliquait le Vaudois. Le parcours est rapide, glissant, et il y a de nombreux changements d'adhérence. Cette année, je vais faire toutes les côtes avec l'Impreza gr. N mais je compte bien aligner un WRC en 2010!»

Tout aussi seul au sommet de la hié-

RÉSULTATS

Ayant-Anzère, 3500 m. Temps total (meilleure montée). Résultats complets sous www.ayent-anzere.ch

Voitures de tourisme
Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm³ (4 au départ): 1. Piccinato, Honda Integra R, 4'06"69 (2'03"24); 2. Kuhn, Renault Clio RS, 4'13"63 (2'06"40); plus de 2000 (1): 1. Kummer, Mini Cooper S, 4'07"41 (2'03"60); **SS Compétition (2):** 1. Droz, Renault Mégane R26, 4'05"80 (2'02"87); **N, jusqu'à 1600 (6):** 1. Magrin, 4'12"77 (2'06"38); 2. Ray, 4'15"55 (2'07"42); 3. Hogli, tous sur Citroën Saxo VTS, 4'22"67 (2'10"81); plus de 3000 (1): 1. Muller, Subaru Impreza STI, 3'53"30 (1'56"39); **IS-N, jusqu'à 1400 (4):** 1. Reno, Peugeot 106 Rallye, 4'39"37 (2'18"78); 2. Burri, Citroën AX, 4'42"03 (2'20"45); jusqu'à 1600 (5): 1. Boillat, 4'13"67 (2'06"39); 2. C. Prolong, 4'15"80

(2'07"87); 3. Langenegger, tous sur Peugeot 106 GTI, 4'15"81 (2'06"99); jusqu'à 2000 (3): 1. Rudaz, Renault Clio, 4'23"64 (2'11"14); plus de 2000 (4): 1. Castella, BMW M3, 4'00"11 (1'59"99); 2. Crétogny, Ford Sierra Cosworth, 4'04"96 (2'02"24); **A, jusqu'à 1600 (9):** 1. Babic, Citroën Saxo, 4'00"52 (2'00"25); 2. Blondel, Citroën C2, 4'07"68 (2'03"65); 3. Nanchen, Ford Puma S1600, 4'08"33 (2'03"99); jusqu'à 2000 (1): 1. Fellmann, Opel Astra OPC, 4'17"76 (2'08"72); plus de 2000 (1): 1. May, Mitsubishi Evo VI, 3'48"70 (1'54"27); **IS-A, jusqu'à 1600 (3):** 1. Nicolier, Honda Civic, 4'11"79 (2'05"69); jusqu'à 2000 (4): 1. Engel, VW Golf, 3'59"87 (1'59"92); 2. Gabbud, Opel Astra GSi, 4'04"61 (2'02"26); plus de 2000 (1): 1. Trombart, Mazda 323 Turbo, 3'56"43 (1'58"20); **IS, jusqu'à 1400 (2):** 1. Schiffrer, Audi 50, 3'54"53 (1'57"02); jusqu'à 1600 (5): 1. Matkheimer, VW Scirocco, 3'50"99 (1'55"40); 2. Lanz, Toyota

Corolla, 3'54"91 (1'57"15); jusqu'à 2000 (8): 1. Ochser, 3'43"97 (1'51"52); 2. Marly, 3'44"32 (1'51"91); 3. Krieg, 3'46"83 (1'53"08); jusqu'à 2500 (6): 1. Koch, 3'40"10 (1'49"68); 2. Zwaehen, 3'40"78 (1'50"22); 3. Banz, tous sur Opel Kadett GT/E, 3'46"27 (1'52"94); plus de 2500 (2): 1. Geninasca, Lancia Delta S4, 3'25"66 (1'42"22, 5e scratch); 2. Pfeifferli, Porsche 996 Turbo, 3'33"03 (1'46"32); **EL, jusqu'à 1400 (3):** 1. Rohr, VW Polo, 4'00"20 (1'59"38); jusqu'à 1600 (10): 1. Börki, VW Polo, 3'44"17 (1'51"73); 2. Willener, VW Golf, 3'51"51 (1'55"64); 3. Mühlmann, Citroën Saxo, 3'59"81 (1'59"67); jusqu'à 2000 (22): 1. Steck, BMW M3, 3'47"50 (1'52"94); 2. Rothberger, Opel Kadett G, 3'50"01 (1'54"97); 3. Sieber, Honda Civic, 3'51"73 (1'55"00); jusqu'à 2500 (9): 1. Wändel, 3'49"33 (1'54"29); 2. Fleury, les deux sur BMW E30, 3'51"89 (1'55"46); 3. Chesaux, BMW 2002, 3'52"11

(1'55"72); jusqu'à 3000 (4): 1. Nef, 3'38"77 (1'49"23); 2. Favre, les deux sur BMW E30, 3'55"17 (1'56"84); plus de 3000 (19): 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 3'30"82 (1'45"29, 7e scratch); 2. Schori, Mitsubishi Evo VI RS, 3'31"37 (1'45"47, 9e scratch); 3. Laubscher Mitsubishi Evo VII, 3'36"24 (1'47"84); 4. Nicolas, Ford Escort WRC, 3'38"00 (1'48"11); 5. Hulmann, Mazda 323 Turbo, 3'41"00 (1'50"31); 6. Métral, Ford Sierra Cosworth, 3'42"69 (1'51"18).

Coupes de marques
Renault New Clio Cup (5): 1. Yerly, 3'51"97 (1'55"77); 2. Rohr, 3'53"29 (1'56"20); 3. Ryl, 3'54"73 (1'56"72); **Renault Clio R3 Trophy (5):** 1. Peroud, 3'51"03 (1'55"39); 2. Sieber, 3'53"50 (1'56"51); 3. Rappaz, 3'53"59 (1'56"56); **Renault Clio Classic (13):** 1. Krebs, 3'51"67 (1'55"52); 2. Zemp, 3'52"99 (1'56"20); 3. Schaffner, 3'53"49 (1'56"58); **Porsche Cup (2):** 1. Hostettler, Porsche 911, 4'06"85 (2'03"27).

Voitures de compétition
CN, jusqu'à 2000 (1): 1. Maître, Norma M20-Honda, 3'48"35 (1'53"39); plus de 2000 (2): 1. Pillonel, Lucchini-BMW, 3'29"68 (1'44"26, 6e scratch); **C3 (1):** 1. Riva, Revo-BMW, 3'24"58 (1'41"48, 3e scratch); **Formule 3 (3):** 1. Debrunner, Dallara F398-Opel, 3'32"66 (1'45"85, 10e scratch); 2. Gysin, Dallara F399-Fiat, 3'33"07 (1'45"35); **E2, jusqu'à 1150 (8):** 1. Dougoud, GDS Spyder, 3'36"85 (1'48"93); 2. Aebischer, 3'46"51 (1'52"57); 3. Martin, les deux sur formule BMW, 3'46"67 (1'52"69); jusqu'à 1600 (2): 1. Graf, Mogyse formule BMW, 4'04"33 (2'02"05); jusqu'à 2000 (5): 1. Lachat, Tatuus-Honda, 3'24"16 (1'41"49, 2e scratch); 2. Balmer, Tatuus-Renault, 3'25"51 (1'42"36, 4e scratch); 3. Amweg, Tatuus F-Renault, 3'34"63 (1'46"90); plus de 2000 (3): 1. Beutler, Martini Mk69-BMW, 3'24"12 (1'41"98, 1er scratch); 2. Kindler, Dallara-Nissan, 3'30"92 (1'45"33, 6e scratch).

Championnat
Tourisme: 1. Ianniello 64 points; 2. Schori, 56; 3. Koch, 53; 4. Crétogny, 50,5; 5. Lambert et Muller, 45; 7. Geninasca, Nef et Pfeifferli, 44; 10. Marly, 43; etc.

Compétition: 1. Beutler, 52; 2. Debrunner, et Lachat, 42; 4. Balmer, 40; 5. Kindler, 38; 6. Gysin, 36; 7. Pillonel, 35; 8. Amweg, 32; 9. Rosaire, 22; 10. Hunziker et Planchamp, 20; etc.

Prochaines épreuves: St-Ursanne-Les Rangiers, le 16 août (CEN); Massongey-Vérossaz, le 23 août.

rarchie A/IS-A, mais encore plus rapide que Muller, Alain-Stéphane Maya, de son côté, imposé sa superbe Mitsubishi Lancer Evo noire sur les hauts de la station valaisanne. Il ne confirmera cependant pas ce succès dans 15 jours aux Rangiers: «Je me marie prochainement. Dans mon planning, il n'y a la place que pour Anzère et Massongex», souriait le pilote du Châble. On relèvera encore, pour être complet, qu'en SuperSérie, un groupe qui ne parvient décidément pas à attirer les 8 concurrents nécessaires à l'attribution de l'intégralité des points, c'est Giuliano Piccinato qui l'a emporté.

RECORD POUR NEFF S'ils ont souvent dû se contenter des places d'honneur de la division tourisme, de nombreux pilotes romands se sont mis en évidence dimanche passé. Parmi ceux-ci on mentionnera les noms de Gérard Nicolas (4e El, 15e scratch), Frédéric Neff (5e El, 16e scratch et titulaire d'un nouveau record de classe 2501-3000 en 1'49"23), Valère Hulmann (6e El, 20e scratch), Laurent Métral et Richard Juillard (7e et 8e El).

Parmi les premiers de classe, signalons encore les performances de Yohan Waridel (El, 2001-2500), Jonas Magnin (N, 1401-1600), Michael Droz (SS Compétition, 3000+), Marijan Babic (A, 1601-2000), Marc-Antoine Reno (IS-N, jusqu'à 1400), Xavier Boillat (IS-N, 1401-1600), Danathan Rudaz (IS-N, 1601-2000), Bertrand Nicollier (IS-A, 0-1600), Eric Trombert (IS-A, 2000+), Bernard Hofstetter (Porsche Cup) et Martin Bürki, auteur d'un sensationnel record en El, 1401-1600 (1'51"73).

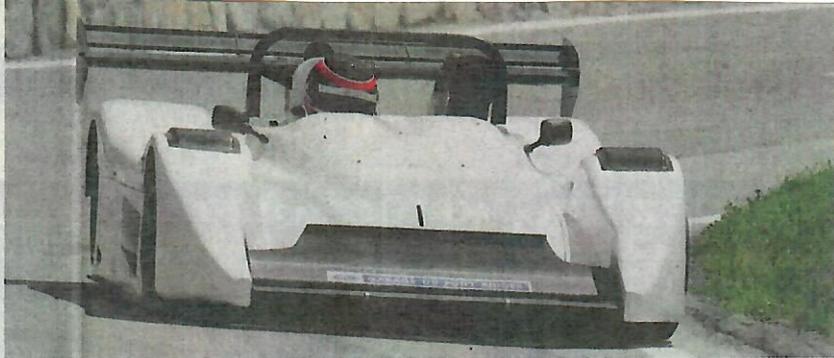
LACHAT FRUSTRÉ Quant à la bagarre qui a mis aux prises les ténors de la division des voitures de compétition, il n'est pas exagéré d'affirmer qu'elle a offert un suspense hitchcockien. Avant la 3e manche de course, Florian Lachat occupait

certaines la pole, mais avec une marge infime de 0"05 sur Alain Beutler et 0"42 sur Tiziano Riva. En début de soirée, au terme d'un renversement de situation inattendu, Beutler était passé devant Lachat pour 0"04, alors que Riva avait légèrement baissé de régime, s'adjudgeant malgré tout la médaille de bronze.

Après ses succès au scratch lors des slaloms de Moudon (1997), Chamblon (1998) et Ambri (2002), Beutler fêta ainsi son premier succès en montagne alors qu'il n'était plus revenu à Anzère depuis 7 ans. «Il y a quelques jours, ma fille m'a dit: «Papa, tu peux le faire», confiait le jurassien, mais j'ai quand même de la peine à y croire! J'adore tout ce qui est technique et, ici, c'est technique et rapide. Ça tabasse dans tous les sens!» De son côté, Florian Lachat éprouvait des sentiments mitigés: «J'ai souvent pensé à mon accident de l'an passé, sauf dans les deux dernières montées. Si on m'avait dit que je finirais 2e, j'aurais signé tout de suite. Mais perdre pour 0"04, c'est très frustrant!»

PILLONEL 6E Jean-Jacques Dufaux et Martin Kindler, aux commandes des deux monoplaces les plus puissantes du plateau, n'ont pour leur part guère eu l'occasion de briller, le premier en raison d'un freinage loupé qui l'a éliminé dès la 1re manche, le 2e en raison d'une prudence bien compréhensible (première expérience à Anzère avec une formule de plus de 420 chevaux).

6e, Yann Pillonel – vice-président de l'épreuve et privé de son rival Cédric Rosaire après la 1re manche (moteur cassé) – ne cachait pas sa satisfaction: «J'ai un énorme plaisir à piloter ce proto. Depuis 2003, je n'avais plus eu l'occasion de piloter des voitures puissantes sur cette route.» Lauréat de la classe CN 2000+, le vétéran d'Arbaz a été imité dans les classes CN, 0-2000 par Jean-Jacques Maître et, en E2 0-1150, par Nikolaj Dougoud.



Yann Pillonel (ci-dessus), 6e au scratch, et Alain-Stéphane May (à gauche), 1er en A/IS-A, se sont montrés particulièrement à leur aise en Valais dimanche dernier.
Photos Kaufmann

FRED YERLY ET PASCAL PERROUD S'IMPOSENT

COUPES DE MARQUE La marque au losange était à l'honneur en fin de semaine passée à Anzère. Trois manches des séries Clio étaient en effet au programme des réjouissances. En Classic, Philipp Krebs s'est montré le plus rapide (3'51"67) d'un plateau qui ne comptait aucun francophone. Dans le premier meeting du Swiss Mountain Trophy, marqué par la grosse sortie de route d'Andreas Stück, Frédéric Yerly a fait valoir ses qualités de montagnard (3'51"97) alors que, dans la 4e manche du Clio R3 Pirelli Trophy, c'est Pascal Perroud qui l'a emporté (3'51"03). Véritable pilote tout terrain, ce dernier est l'un des rares concurrents à avoir pris les commandes des trois modèles: «La Classic est la plus vicieuse si j'ose dire. Elle

est presque trop rapide par rapport à sa technique. La Cup est la plus dure à mettre au point. Quant à la R3, il faut pouvoir gérer ses pneus de rallye. Ces derniers ne permettent pas un pilotage très précis en côte. Il faut davantage anticiper.» Sur les hauts d'Ayent, le Vaudois a nettement dominé la concurrence, même s'il ne disposait pas du moteur le plus puissant (230 ch). Avec leur propulseur de 250 ch, Daniel Sieber et David Corbi sont à 2"47 et 3"86, Pascal Rossoz (200 ch) à 7"15. De son côté, Joël Rappaz concède 2"56: «Je croyais disposer du bloc de 250 ch mais j'ai tapé dans le rupteur à 7800 tr/min. En fait, je n'avais que 230 ch à disposition...» Revanche au Gurnigel le 6 septembre. F.D.