

Moins rapide que Fabien Frantz sur le sec et Laszlo Szasz sur le mouillé, le Lyonnais est resté maître des Rangiers et s'est adjudgé son premier titre de champion d'Europe.

Lionel Régal n'a pas chômé

■ FRÉDÉRIC DUMOULIN

La 65^e édition de la course de côte St-Ursanne - Les Rangiers a couronné, pour la 5^e fois, celui qui est peut-être le plus doué des «montagnards» de sa génération. Titulaire des références chronométriques, tant sur la plus longue épreuve du championnat d'Europe (Trento-Bondone, 17,3 km) que sur la plus rapide (Les Rangiers, 175.270 km/h de moyenne en 2004), Lionel Régal pourra, dans quelques semaines, fêter officiellement un titre européen plus que mérité. On regrettera seulement que le Lyonnais n'ait jamais eu à faire face régulièrement à un adversaire comme l'Espagnol Ander Vilario, trop souvent blessé.

Le week-end dernier aux Rangiers, Régal a en tout cas démontré que, même en n'étant pas au meilleur de sa forme, il était malgré tout capable de l'emporter grâce à une polyvalence unique qui lui permet d'être performant dans toutes les conditions.

Svoboda et Schatz absents

Encore une fois mouvementés

(heureusement pas dans les proportions dramatiques d'il y a 12 mois), les essais du samedi permettaient aux nombreux spectateurs d'apprécier le spectacle offert par les différents acteurs du championnat de Suisse mais, aussi, d'admirer les bolides des championnats d'Europe et de France. Parmi ceux-ci, on devait hélas déplorer les absences du Tchèque Svoboda, titulaire du record de

En quelques chiffres

12 litres. C'est la quantité d'essence qu'il fallait à la Chevrolet Camaro de Daniel Büchi pour gravir les 5 kilomètres séparant St-Ursanne des Rangiers...

15 minutes. Le temps nécessaire au cycliste professionnel Christophe Moreau, amateur déclaré de voitures de course, pour relier la ville des bords du Doubs aux derniers tronçons du célèbre col. Soit une impressionnante moyenne de 20 km/h!

150 francs. C'est ce que les amateurs de sensations fortes ont déboursé pour être passager de l'un des super taxis (Porsche 997 GT3 RS, Seat Leon Eurocup, Lancia Delta Intégrale, proto à 2 places, stock car bridé, etc.) mis à disposition par Wirz Motorsport. La moitié de cette somme allait directement dans les caisses de la fondation enfants et can-

Résultats

5169 m; addition des 2 meilleures manches (meilleur chrono). Classement complet sous www.rangiers.experience.ch

Voitures de tourisme

Groupe Supersérie, jusqu'à 2000 cm³:

1. Hulmann, Renault Clio RS, 5'17"83 (2'38"64); etc; plus de 2000: 1. Junod, Mitsubishi Evo VI, 5'13"17 (2'34"55).

SS Compétition: 1. Mächler, BMW 135i, 5'03"14 (2'30"96). N, jusqu'à 1600:

1. Kilchenmann, Opel Corsa, 5'47"60 (2'51"25); jusqu'à 2000: 1. Salomon, Honda Civic R, 5'06"19 (2'31"47); plus de 2000: 1. Jakes, Mitsubishi Evo IX, 4'47"61 (2'20"52); etc. A, jusqu'à 1600: 1. Petermann, Peugeot 106 GTI, 5'08"48 (2'32"50); etc; plus de 3000:

1. Janik, Mitsubishi Evo VIII, 4'38"38 (2'16"29); etc. GT: 1. Bühler, Porsche 996 GT3, 4'40"73 (2'16"05); etc. SP, jusqu'à 2000: 1. P. Vojacek, Alfa 147, 5'04"73 (2'30"75); etc. ISN, jusqu'à 1400: 1. Favre, Suzuki Cultus, 5'41"57 (2'46"41); etc; jusqu'à 1600: 1. Boillat, 5'19"89 (2'35"20); etc; jusqu'à 2500:

1. Barthe, Renault Clio Williams, 5'31"20 (2'45"25); plus de 2500:

1. Cretegnny, Ford Sierra Cosworth, 5'22"33 (2'38"26); etc. ISA, jusqu'à 1600: 1. Sciboz, Peugeot 106 GTI, 5'33"54 (2'41"88); jusqu'à 2000:

1. Petignat, Peugeot 309 16V, 5'09"08 (2'34"23); plus de 2000: 1. Brosy, BMW M3, 5'23"85 (2'31"18). IS, jusqu'à 1600: 1. W. Rohr, Toyota Corolla, 4'36"85 (2'18"11); 2. J.-F. Charriatte, Fiat X1/9, 4'41"35 (2'20"34); 3. S. Charriatte, VW Golf, 4'47"89 (2'23"62); etc; jusqu'à 2000: 1. Marty, Opel Kadett GT/E, 4'36"16 (2'17"99); etc; jusqu'à 2500: 1. Koch, Opel Kadett GT/E, 4'27"70 (2'13"74); etc; plus de 2500:

1. Ianniello, Lancia Delta S4, 4'24"46 (2'10"95); 2. Pfeifferli, Porsche 935 Turbo, 4'26"79 (2'12"64); etc. E1, jusqu'à 1400: 1. Kamm, VW Polo, 4'44"13 (2'20"79); etc; jusqu'à 1600: 1. Mühlmann, Citroën Saxo, 5'09"34 (2'34"11); etc; jusqu'à 2000: 1. Steck, BMW M3, 4'36"98 (2'18"47); 2. Papa-gna, Fiat X1/9, 4'37"51 (2'18"43);



Lionel Régal a su négocier les conditions météo changeantes pour s'imposer une 5e fois aux Rongiers.

la classe E2/1601-2000, et du jeune Nicolas Schatz dont la F3000 avait subi de gros dégâts lors d'une sortie de route au Mont-Dore.

Dans le paddock, on ne pouvait en revanche pas passer à côté de l'imposant stand Isola-

cer. Une belle opération à laquelle participait notamment le pilote lausannois Fredy Barth.

178 km/h. La vitesse de pointe de Yann Bonvin lors des essais. Pas mal pour une «petite» Citroën Saxo.

320 chevaux. La puissance de la Golf Turbo du Jurassien Marcel Nussbaumer. «Elle est à vendre», déclarait l'intéressé. Avis aux amateurs...

400 mètres de glissières supplémentaires avaient été installés pour cette édition 2008. Sur un parcours où les F3000 dépassent fréquemment les 240 km/h, la sécurité reste évidemment une priorité absolue.

ni Racing Team, digne d'une écurie de WRC. Et, alors qu'il avait, lui aussi, abîmé sa surpuissante Ferrari 575 GTC en France sept jours plus tôt, Leonardo Isolani s'était déplacé dans le Jura avec une superbe F360 N-GT, équipée, entre autres, d'un système de transmission de données en temps réel. Autre star, le Français Francis Dosières avait contraint les organisateurs à créer un groupe spécial ST-FFSA, les voitures de supertourisme n'étant pas considérées comme des groupe A en Suisse.

Schori et Bonvin out

Sur la piste, deux acteurs importants du championnat suisse - Hans Schori (jusqu'à 2e) et Yann Bonvin (5e) - allaient devoir jeter l'éponge au terme de cette 1re journée. Le Nidwaldien après seulement une manche, en raison de problèmes d'électronique, le Valaisan après trois, son moteur

(tout neuf) ayant rendu l'âme suite à une fuite d'huile. Quant à Régal, il avait marqué son territoire avec le meilleur chrono des trois séances (1'48"59) et Bruno Ianniello avait dominé le peloton des voitures fermées (2'10"67) où on avait également remarqué les bonnes performances de Dosières (ST, 2'15"85), Nicolas Bührer (GT, 2'16"37), Christoph Beck (E1, 2'16"81), Miroslav Jakes (N, 2'22"40) et Alfred Hilger (A, 2'16"89).

Présents le samedi matin, brouillard et humidité avaient incité les pilotes à la prudence, mais les temps établis sous le soleil lors de la 3e montée laissaient à penser que quelques records pourraient tomber le lendemain.

Sortie de Vallat

Dimanche matin, les hostilités débutaient avec près d'une heure de retard... et pour quelques minutes seulement, le

malheureux Patrick Vallat étant sorti violemment de la route, ce qui avait nécessité un transport à l'hôpital (l'état de santé du pilote de Bure se révéla, heureusement, assez vite rassurant) et le remplacement de 40 mètres de glissières.

Lente à prendre son envol, cette 1re montée réserva pourtant son lot d'émotions. Débarassé de Schori, son plus proche rival dans la course au titre national, Bruno Ianniello ne parvint néanmoins pas à se libérer, talonné par le redoutable Josef Koch qui avait, de façon assez surprenante, pris le meilleur sur Alain Pfefferlé dans le groupe IS. Moins efficaces que ces dernières saisons, le Bâlois et le Sédunois estimaient que la série de pneus A15 dont ils disposent cette année sont de mauvaise qualité alors que Koch, qui peut monter des A50, semble toujours aussi à l'aise...

En E1, l'absence de Schori devait permettre à un pilote du

crû, en l'occurrence Raphaël Crevoiserat, d'émerger... et de quelle manière! Le pilote de la Mazda 323 GTX N° 185 mettait en effet de 2 à 4 secondes dans la vue des Ruch (Ferrari), Beck (Lancia), Laubscher, Nicolas (Ford) et autres Juillard (BMW), un bel exploit qui confirmait une fois encore l'importance d'une parfaite connaissance du parcours. De son côté, Frédéric Neff faisait une nouvelle démonstration de son potentiel en se montrant plus performant que la plupart de ses rivaux de la classe de cylindrée supérieure.

L'exploit de Frantz

Investi par les vedettes du championnat d'Europe, les groupes N, A et ST, se retrouvaient logiquement dominés par Miroslav Jakes - qui assurait le coup en vue d'une éventuelle couronne en catégorie 1 -, Alfred Hilger, Vaclav Janik, tous trois au volant de bolides dé-

passant les 400 chevaux, ainsi que Francis Dosières, l'ancien quintuple champion d'Europe, qui se faisait l'auteur d'un formidable 2'14"57. Quant à Nicolas Bührer, s'il s'attachait notamment à rivaliser avec les chronos de ces quatre hommes, il devait aussi repousser les assauts de Leonardo Isolani et sa Ferrari dans le groupe GT, une tâche dont il s'acquittait avec une marge de 1"46.

Du côté des voitures de compétition, la sensation allait venir de Fabien Frantz. Au volant de la Reynard 92D ex-Lionel Chambérod, le citoyen d'Ornans signait une montée parfaite, devançant Régal lui-même de 0"33! Jean-Jacques Dufaux ayant dû renoncer à quelques hectomètres de l'arrivée, l'honneur suisse reposait une fois de plus sur Tiziano Riva et Christian Balmer, le Tessinois s'imposant de justesse dans le top 10 de cette ascension initiale.

3. Bigler, Renault Clio RS, 4'48"85 (2'24"37); etc; jusqu'à 2500: 1. Rosaire, 4'45"21 (2'22"53); etc; jusqu'à 3000: 1. Neff, BMW E30, 4'34"98 (2'17"01); etc; plus de 3000: 1. Crevoiserat, Mazda 323 GTX, 4'32"02 (2'15"34); 2. Ruch, Ferrari 355 GT, 4'32"69 (2'14"88);

lard, BMW Compact M3, 4'44"86 (2'22"04); etc. Supertourisme FFSA: 1. Dosières, BMW 320, 4'41"69 (2'14"57). Renault Clio Classic: 1. Bron, 4'54"16 (2'26"85); etc. Porsche Cup: 1. Schmid, 996 GT3, 5'14"58 (2'26"20). Championnat suisse: 1. Ianniello, 47 points; 2. Koch et Neff, 39; 4. Marty, 34; 5. Crevoiserat, 32; etc. Championnat d'Europe, cat. 1: 1. Jakes, 185 (champion); 2. P. Vojacek 150; 3. Janik 143; 4. Hilger 138; etc.

Voitures de course

CN, jusqu'à 2000: 1. Toillon, Norma M20-Honda, 4'49"11; jusqu'à 3000: 1. Evans, Osella PA20-BMW, 4'23"59 (2'01"76). C3: 1. Riva, Rebo-BMW, 4'19"33 (10e scratch, 2'01"06). Ck: 1. C. Frantz, Norma M20-BMW, 4'08"76 (6e scratch, 1'56"75). F3-A: 1. Thomas, Dallara F300-Opel, 4'11"04 (8e scratch, 2'00"21); 2. Debrunner, Dallara F398-Opel, 4'29"88 (2'05"70); etc; F3-B: 1. Vermelle, Dallara F394-Honda, 4'24"98 (2'05"05); etc. E2, jus-

qu'à 1600: 1. Martin, formule BMW, 4'49"28 (2'18"32); jusqu'à 2000: 1. Balmer, Tatuus-Renault, 4'16"99 (9e scratch, 2'02"57); etc; jusqu'à 3000: 1. Régal, Reynard 01L-Cosworth, 3'50"94 (1er scratch, 1'48"83); 2. Szasz, Reynard-Zytek, 3'51"64 (2e scratch, 1'51"33); 3. F. Frantz, Reynard 92D-Cosworth, 3'52"35 (3e scratch, 1'48"50); 4. Bormolini, Reynard 95D-Cosworth, 4'01"13 (4e scratch, 1'54,31); 5. Napione, Reynard Cosworth, 4'04"81 (5e scratch, 1'54"95); 6. Kramsky, Reynard K 08, 4'08"87 (7e scratch, 1'56"47); plus de 3000: 1. Büchi, Chevrolet Camaro, 5'15"86 (2'26"43); etc. Championnat suisse: 1. Dufaux, 29 points; 2. Debrunner, 25; 3. Gysin, 22; 4. Riva, 21; 5. Balmer, 20; etc. Championnat d'Europe, cat. 2: 1. Régal, 140 (champion); 2. Evans, 125,5; 3. Szasz, 93; etc. Prochaines épreuves: Massongex-Vérossaz, le 24 août (CS); Buzet ski, le 21 septembre (CE).



Miroslav Jakes: le titre à 18 ans!

3. Beck, Lancia Delta 54, 4'37"16 (2'17"95); puis 5. Nicolas, Ford Sierra Cosworth, 4'40"53 (2'19"09); 6. Juil-



Un super-pto et une belle 6e place pour Cyrille Frantz.



Raphaël Crevoiserat a dominé le très relevé groupe E1. (Photos Kaufmann)

Le retour de Szasz

«Il ne faut surtout pas qu'il pleuve. Quand il pleut, je ne mets plus un pied devant l'autre», déclarait Fabien Frantz à l'issue de la 1re manche. Hélas pour lui, les éléments allaient se liguer contre lui dans les 2e et 3e montées. Sans qu'on puisse parler de déluge, la pluie s'invita en effet à la fête par intermittence dès le milieu de l'après-midi, rendant la chaussée tantôt franchement mouillée, tantôt grosse, des conditions extrêmement compliquées à gérer, surtout pour le plateau de la catégorie 2.

Parmi ceux qui avaient pu encore bénéficier de conditions sèches, Roger Mühlmann avait signé un nouveau record de classe E1/1401-1600 (2'34"11), Stefan Schöpfer en avait fait de même en IS/1151-1600 (2'24"22), Alain Pfefferlé était passé devant Josef Koch au classement Interswiss, Peter Steck avait remporté son mano a mano avec David Papagna en E1/1601-2000, Cédric Junod conforté sa première place en Supersérie, tout comme Lionel Petignat en ISA et Pascal Bron en Clio Classic Cup.

Les autres (comme Xavier Boillat, lauréat du groupe ISN) s'étaient débrouillés comme ils avaient pu, parfois avec brio. Ainsi, Nicolas Bühler, malgré 40 chevaux de moins, avait encore pris près de 5 secondes à Isolani sur le mouillé. Miroslav Jakes avait quant à lui assuré son titre de champion d'Europe de la catégorie 1 et, surtout, Lionel Régal avait assommé Fabien Frantz (2'13"24 contre 2'21"77 dans le 2e passage), ce dernier laissant encore le champ libre aux Italiens Bormolini et Nazione ainsi qu'au Hongrois Szasz.

Combatif et courageux, le pilote du Doubs remontait cependant sur le podium à l'issue de la dernière montée, dominée par un superbe Laszlo Szasz (le seul à avoir chassé des gommes mixtes) alors que la plupart des 170 pilotes n'avaient, à raison, pas pris le moindre risque sur un parcours toujours rapide et rendu d'autant plus périlleux par l'humidité. A signaler que, dans le top 10 final, figuraient deux Suisses (Balmer 9e, Riva 10e), une formule 3 (avec l'ex-pilote de

Ils ont dit...

LIONEL RÉGAL (1er): «Honnêtement, je n'ai pas été saignant. Je n'ai jamais réussi à me libérer. Il faut dire que les Gripons sur le mouillé, ça fait peur! Le choix de Laszlo (réd. Szasz) de partir en mixtes dans la 3e manche était sans aucun doute le meilleur. Il faudra que je sois plus performant à Chamrousse si je veux être champion de France. Quant à l'Europe, j'ai pu constater cette année que l'ambiance est géniale et le niveau très élevé»

LASZLO SZASZ (2e): «C'est incroyable pour moi d'avoir fini 2e derrière Lionel. Je suis très heureux. C'est presque une victoire!»

FABIEN FRANTZ (3e): «Je ne suis pas du tout frustré. J'ai réalisé le meilleur temps sur le sec. Il me faut des courses de ce genre, sur le gras-mouillé, pour prendre confiance.»

FAUSTO BORMOLINI (4e): «Ça va bien! Je suis heureux, c'était une bonne bataille. J'espère que Lionel fera le doublé France-Europe!»

CYRILLE FRANTZ (6e): «Je n'avais pas de grosse pression. J'ai bien bossé, mais je dois encore m'adapter à ce proto.»

TIZIANO RIVA (10e): «Je voulais passer en dessous des 2 minutes mais ça n'a pas marché. Je suis malgré tout satisfait d'avoir été plus rapide que Lanfranco Evans dans la 1re montée.»

BRUNO IANNIELLO (12e, 1er IS): «Bien sûr, ça fait 15 points, mais mes chronos ne sont pas du tout satisfaisants. J'ai changé de pneus dans la 2e manche, mais la voiture a eu des gros problèmes de grip tout le week-end. Je compte disputer toutes les courses du championnat suisse, à part les Paccots qui tombent le même week-end que Sta-Aga-

tha.»

ALAIN PFEFFERLÉ (16e, 2e IS): «Le moteur marche bien, mais j'ai eu de gros soucis de sous-virage à cause de mes pneus avant. Ianniello et moi, on est toujours devant mais, comme à Anzère, on est très loin de nos meilleures performances.»

FRÉDÉRIC NEFF (25e, 3e E1): «Par rapport à 2007, ma BMW a une boîte 6 séquentielle et un nouveau différentiel. A l'origine, c'est une voiture de série qui n'a rien à voir avec la compétition.»

PETER STECK (29e, 4e E1): «L'an passé, c'était un duel avec Julliard, cette année avec Papagna. C'est très motivant! Même si je cours à domicile au Gurnigel, St-Ursanne-Les Rangiers est mon épreuve préférée.»

GÉRARD NICOLAS (37e, 8e E1): «Il commençait à pleuvoir lorsque je suis parti dans la 2e manche. Ce n'était pas grand-chose, mais, inconsciemment, on ne prend pas les mêmes risques dans ces conditions. Là, j'ai probablement égaré 1" à 1"5. Pour moi, le classement montagne est cuit, donc je n'irai pas à Oberhallau. Peut-être que j'inaugurerai mon Escort WRC au Gurnigel.»

NICOLAS BÜHRER (38e, 1er GT): «Je suis plus que satisfait, d'autant que la concurrence était relevée cette année. Je cours avec la même voiture depuis 6 ans et, pendant ce temps-là, Stuttgart (réd. Porsche) n'a pas dormi. Mon rêve serait de pouvoir piloter une 997 GT3 RSR en côte...»

FRANCIS DOSIÈRES (41e, 1er ST-FSSA): «Le bilan est positif. Je suis content de mes chronos et de ma voiture, qui dispose d'un châssis vraiment exceptionnel.»

F. D.

F3000 Alban Thomas, 8e) et un proto «exotique» (E2-CX), la Norma M20 de l'autre membre de la fratrie Frantz, Cyrille (6e).

Double envisageable

Pour Régal, les 20 points récoltés aux Rangiers valent donc de l'or, surtout si l'on considère que son rival le plus dangereux en championnat d'Europe cette année, Lanfranco Evans (11e), n'en a inscrit que 10, du

fait des effectifs réduits de sa classe. Avec 14,5 points de retard à une manche de l'épilogue, l'Italien n'a plus aucune chance de s'imposer.

En France par contre, rien n'est encore joué. Absent aux Rangiers, Sébastien Petit dispose d'une marge de 19 unités face à Régal qui devra cracher dans ses mains s'il entend réaliser un doublé prestigieux et historique.

Prochaine étape, Massongex

Après les courbes ultrarapides de St-Ursanne-Les Rangiers, voici les épingles serrées et piégeuses de Massongex-Vérossaz. Course de côte la plus «lente» du championnat suisse, l'épreuve bas-valaisanne (3150 mètres) n'est pourtant pas à prendre à la légère.

Le record absolu est détenu depuis 2006 par Eric Berquerand en 1'49"97 (103,118 km/h). Dans la division tourisme, la référence date de 2005 (Bruno Ianniello en 1'56"14). En Super-

série, le chrono à battre est de 2'15"52, en groupe N, il se situe à 2'12"92, en gr. A à 2'10"52, en ISN à 2'16"27, en ISA à 2'02"78, en GT à 2'08"52, en E1 à 1'58"79 et en F3 à 2'05"99.

Essais: dimanche de 8 h à 12 h; course: de 13 h à 18 h 30 (3 manches). Course de côte régionale le samedi de 8 h à 12 h 30 (essais) et de 13 h à 18 h 30 (3 manches de course).
Davantage de renseignements sur www.artm.ch

F. D.