

Les aigles du Gurnigel

CHAMPIONNAT SUISSE DE LA MONTAGNE Marcel Steiner, Florian Lachat et Reto Meisel ont marqué de leur empreinte la 40e édition de la classique bernoise. 5e titre pour Bruno Ianniello.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Huitième manche du championnat suisse de la montagne 2009, la 40e épreuve en côte du Gurnigel a offert un spectacle haut en couleurs à son fidèle public. Revers de la médaille, celui-ci a aussi eu droit aux inévitables inconvenients des courses en montagne, notamment une conclusion pour le moins tardive (il était 19 heures quand le dernier concurrent a passé la ligne d'arrivée) provoquée par de nombreuses sorties de route. Toutefois, et contrairement à ce qui s'était passé à Oberhallau, à aucun moment

il n'a été question de supprimer la 3e manche de course.

AUX ESSAIS DÉJÀ... Samedi, au cours d'une journée d'essais marquée par la fraîcheur et le beau temps, les deux témoins du week-end précédent, Marcel Steiner et Reto Meisel, donnaient le ton avec des chronos respectifs de 1'50"77 et 1'55"59. Le premier nommé améliorerait ainsi – officiellement – son record CN datant de 2004 de plus de 4" alors que le second retranchait 2 dixièmes à la marque établie 12 mois plus tôt.

De leur côté, Sacha Geninascas (IS, 1'55"90), Albin Mächler (SS, 2'16"73) et David

Castella (N/IS-N, 2'18"85) avaient également fait mieux – mais là encore «pour beurre» – que les records de Bruno Ianniello (1'56"53), Claudio Guidali (2'18"36) et Jean-Luc Janz (2'27"19). Restait à confirmer ces belles intentions lors des trois montées de course du lendemain...

5 RECORDS DE GROUPE Fait remarquable, alors que la Ire ascension du dimanche matin ne constitue en général guère plus qu'une 4e manche d'essai, les acteurs du championnat suisse faisaient cette fois feu de tout bois dès les aurores, signant cinq records de groupe d'une seule traite!

Confirmant leurs bonnes dispositions de la veille, David Castella (2'17"83) et Albin Mächler (2'18"05) prenaient d'emblée le commandement des opérations en N/IS-N et en SuperSérie, alors que Sacha Geninascas, débarrassé de la menace de la Porsche 935 d'Alain Pfefferlé (victime d'un piston percé à Oberhallau, le Valaisan terminera la saison au volant de sa Porsche Carrera), se faisait à nouveau l'auteur d'une ascension irréprochable en 1'56"20, tout comme Reto Meisel (1'53"51) et Marcel Steiner qui passait sous les 1'50" (1'49"22).

6E TITRE EN 2010? Plus intéressante encore que la course au record, la marche vers la couronne nationale ne concernait quant à elle plus que deux concurrents dans la

division tourisme. Affichant la même maîtrise dont il a fait preuve tout au long de la saison, Bruno Ianniello ne s'est pas laissé griser par les performances de ses petits camarades, se contentant d'assurer solidement son affaire en maintenant «à distance» (un peu plus d'une seconde lors de ses deux meilleures manches) Hans Schori, lequel avait miraculeusement pu remettre en état sa Mitsubishi après sa déconvenue en terre schaffhouseoise sept jours plus tôt. Résultat, un 5e titre pour le Bâlois qui, lorsqu'on lui demande quel défi il lui reste à relever, rigole: «Gagner une 6e fois!» Pourquoi pas après tout? Quoi qu'il en soit, le millésime 2009 du pilote de Nunningen (qui fera l'impasse sur Châtel St-Denis – Les Paccots dans deux semaines) sera difficile à égaler. En 8 courses, il n'a été battu qu'une fois (2e aux Rangiers) et, sur ses 7 victoires, il a signé à 4 reprises une nouvelle référence de groupe!

TITRE EN VUE Dans la division des véhicules de compétition, la balance a peut-être penché définitivement en faveur de Florian Lachat qui, au prix d'une 2e montée sensationnelle en 1'49"95 (le précédent record de la classe E2 1601-2000, propriété de Heinz Steiner en 1'50"96, datait de 1995!) a non seulement pris un net ascendant sur Alain Beutler (7e) mais, fait remarquable, a damé le pion aux Jean-Jacques Dufaux (3e),

Martin Kindler (4e) et autres Roland Bossy (8e), tous bénéficiant d'au moins 100 chevaux de plus que le jurassien de Porrentruy: «Je suis très ému, lançait ce dernier au terme des hostilités. J'ai encore du mal à croire à mon chrono. Aux Paccots, je vais calquer ma course sur celle d'Alain (Beutler) et on verra ce qui se passera. Il aura quand même un petit avantage dans la mesure où il connaît déjà le parcours...»

Longtemps considéré comme le favori à sa propre succession, Jean-Jacques Dufaux a commis trop d'erreurs en 2009 pour espérer réussir le doublé. Au Gurnigel, le pilote de la Reynard N°54 s'est toutefois fait l'auteur d'un beau coup de reins qui lui a finalement permis de monter sur le podium aux dépens de Martin Kindler, vainqueur en 2006. «J'ai limité les dégâts, déclarait le garagiste de Frauenfeld. Mais ce n'est pas à 7 heures le soir qu'on va commencer à prendre des risques au volant d'une F3000...»

Plus loin, Alain Beutler ne semblait pas trop affecté par la perte de son leadership: «Je ne pouvais pas faire grand-chose de plus aujourd'hui, constatait-il. J'ai toujours ce handicap de poids (réel. La Martini MK69 du Vaudois accusait 695 kg sur la balance).» Pour sa part, Roland Bossy ne pouvait masquer une certaine déception: «Je n'arrive pas à mettre au point ma voiture», regrettait l'ancien roi de la monta-

gne. Quant à Yann Pillonel et Didier Planchamp, deux autres habitués des honneurs de la division compétition, ils prenaient respectivement les 15e et 18e rangs du scratch.

À LA LIMITE Bien entendu, tout ce beau monde n'avait rien pu faire face à la maestria de Marcel Steiner, une nouvelle fois irrésistible au volant de son proto Martini-BMW. Avec trois manches en dessous des 1'50, le Bernois s'imposait avec près de 4 secondes d'avance sur Lachat, son chrono de 1'49"22 correspondant à la 6e meilleure montée jamais effectuée sur les 3750 mètres séparant Rütli de Gurnigelbad. «Je ne crois pas pouvoir aller beaucoup plus vite, admettait le héros du jour. Quant à

JANI A PRIS L'AIR DE LA MONTAGNE

RENCONTRE Venu en spectateur dans l'Oberland bernois, Neel Jani nous a donné quelques indications sur son avenir sportif.

RA Quelles sont vos prochaines échéances?
NEEL JANI Je devais effectuer un test avec Red Bull Racing le 20 septembre. Hélas, le 4 août dernier je me suis cassé le poignet et le coude en faisant du mountain bike à Macolin.

– Vous serez rétabli pour le début de l'A1GP 2009-2010?

Normalement oui. Le championnat commence le 25 octobre et je devrais être guéri autour du 10 octobre.

– C'est tout de même un coup dur. Vous gardez le moral?

Oui. Il paraît que rien n'arrive par hasard...

– Et les 24 Heures du Mans 2010?

On en discute. On parle déjà d'un nouveau package pour l'année prochaine. En tout cas, ma première expérience m'a beaucoup plu et j'aimerais bien remettre ça. F. D.

RÉSULTATS

Gurnigel, 3753 m. Temps total (meilleur chrono). Résultats complets sous www.gurnigelrennen.ch

Véhicules de tourisme
Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm³ (3 au départ): 1. Kleiber, Honda Integra, 5'00"64 (2'29"82); 2. Scapozza, Renault Clio, 5'02"09 (2'30"68); etc.; plus de 2000 (4): 1. Mächler, BMW 135i, 4'32"04 (2'15"84); 2. Junod, Mitsubishi Lancer, 4'44"71 (2'21"64); etc. **N/IS-N, jusqu'à 1600 (10):** 1. Boillat, 4'55"52 (2'27"47); 2. Langenegger, 4'55"79 (2'27"34); etc.; jusqu'à 2000 (1): 1. Oulevey, Renault Clio, 4'50"25 (2'24"88); plus de 2000 (2): 1. Castella, BMW M3, 4'35"01 (2'17"18); 2. Cretegy, Ford Sierra Cosworth, 4'39"01 (2'19"45). **A/IS-A, jusqu'à 1400 (3):** 1. Moser, 5'07"62 (2'33"48); 2. Ming, les deux sur Toyota Yaris, 5'14"06 (2'36"30); etc.; jusqu'à 1600 (3): 1. Schneider, Citroën Saxo, 4'44"78 (2'22"22); 2. Farron, Peugeot 106, 4'49"85 (2'24"35); etc.; jusqu'à 2000 (2): 1. En-

gel, VW Golf, 4'38"21 (2'17"76); 2. Fellmann, Opel Astra, 4'53"08 (2'25"73); plus de 2000 (2): 1. Schnellmann, Mitsubishi Evo, 4'19"06 (2'09"20). **IS, jusqu'à 1600 (3):** 1. Mattmüller, VW Scirocco, 4'22"38 (2'10"38); 2. Schmid, VW Golf, 4'45"15 (2'22"42); etc.; jusqu'à 2000 (4): 1. Ehrbar, Opel Kadett C, 4'22"75 (2'11"30); 2. U. Banc, Opel Ascona B, 4'23"63 (2'11"03); etc.; jusqu'à 2500 (6): 1. Koch, 4'09"12 (2'04"47); 2. Zivahlen, 2'08"17 (2'04"39); etc.; plus de 2500 (2): 1. Geninascas, Lancia Delta S4, 3'52"39 (Se scratch, 1'56"19); 2. Pfefferlé, Porsche Carrera, 4'26"07 (2'12"69). **EL, jusqu'à 1400 (7):** 1. Schöpfer, Audi 50, 4'20"26 (2'09"89); 2. Mathys, Fiat Uno, 4'21"43 (2'10"51); etc.; jusqu'à 1600 (10): 1. Bürki, VW Polo, 4'13"73 (2'06"33); 2. Willener, VW Golf, 4'23"06 (2'10"65); etc.; jusqu'à 2000 (25): 1. Lüthi, Opel Vectra, 4'16"60 (2'08"28); 2. Steck, BMW M3, 4'19"73 (2'09"45); 3. Aeberhardt, Opel Corsa, 4'21.19 (2'10"60); etc.; jusqu'à 2500 (19): 1. Chesneau, BMW 2002, 4'26"09 (2'12"60); 2. Sigwart, Honda Civic,

4'26"12 (2'12"35); 3. Waridel, BMW 325, 4'27"23 (2'12"45); etc.; jusqu'à 3000 (7): 1. Beck (Aut), Lancia Delta S4, 4'12"42 (2'06"17); 2. Neff, BMW E30, 4'19"26 (2'08"64); etc.; jusqu'à 3500 (9): 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 3'57"57 (1'58"42); 2. Nicolas, Ford Escort WRC, 4'07"05 (2'03"22); 3. Hulmann, Mazda 323, 4'13"89 (2'06"85); etc.; plus de 3500 (4): 1. Schori, Mitsubishi Evo RS, 3'58"38 (1'59"65); 2. Laubscher, Mitsubishi Evo 8, 4'15"73 (2'07"68); etc. **Gr. E2-Silhouettes (4):** 1. Meisel, Mercedes RM1 Judd, 3'45"01 (Se scratch, 1'52"46); 2. Böler, Opel Astra V8, 3'58"14 (1'59"06); etc. **Championnat:** 1. Ianniello, 127 points; 2. Geninascas, 99.5; 3. Schori, 99; 4. Cretegy, 92.5; 5. Neff, 84; etc.

Véhicules de compétition
CN, jusqu'à 3000 (3): 1. Steiner, Martini MK77-BMW, 3'38"60 (1er scratch, 1'49"22); 2. Pillonel, Lucchini-BMW, 4'02"86 (2'01"28); etc. **E2, jus-**

qu'à 1400 (4): 1. Aebischer, 4'20"71 (2'07"25); 2. Martin, les deux sur formule BMW, 4'22"86 (2'09"41); etc.; **formule 3 (4):** 1. Debrunier, 3'59"59 (1'58"79); 2. Aeschbacher, les deux sur Dallara-Opel, 4'03"29 (2'01"39); etc.; **jusqu'à 2000 (6):** 1. Lachat, Tatuus-Honda, 3'42"29 (2e scratch, 1'49"95); 2. Balmer, Tatuus-Renault, 3'48"66 (6e scratch, 1'53"94); 3. Armegg, Tatuus-F Renault, 3'58"11 (10e scratch, 1'57"53); etc.; **jusqu'à 3000 (4):** 1. Dufaux, Reynard 95D, 3'44"56 (3e scratch, 1'51"97); 2. Kindler, Dallara-Nissan, 3'44"94 (4e scratch, 1'51"81); 3. Beutler, Martini-BMW, 3'50"27 (7e scratch, 1'54"89). **Championnat:** 1. Lachat, 84; 2. Beutler, 80; 3. Balmer et Kindler, 72; 5. Dufaux, 69; etc. **Prochaine épreuve:** Châtel-St-Denis – Les Paccots, le 20 septembre.

Renault New Clio (9): 1. Verly, 4'31"08 (2'15"39); 2. Leutenegger, 4'32"38 (2'16"10); 3. Ryt, 4'34"84 (2'17"15); etc. **Swiss Mountain Trophy:** 1. Verly, 65; 2. Ryt, 50; 3. Leutenegger, 45; etc.

Renault Clio Classic Cup (1): 1. Krebs, 4'31"75 (2'15"81); 2. Wolf, 4'32"70 (2'16"34); 3. Borner, 4'33"02 (2'15"73); etc. **Coupe:** 1. Zemp, 140; 2. Wolf, 134; 3. Krebs, 129; etc. **Prochaines épreuves:** Monza, les 26 et 27 septembre.

Clio R3 Pirelli Swiss Trophy (4): 1. Perroud, 4'32"17 (2'15"39); 2. Sieber, 4'32"96 (2'16"13); 3. Corbi, 4'35"91 (2'17"36); etc. **Trophée:** 1. Perroud, 38; 2. Sieber, 26; 3. Corbi, 23; etc. **Prochaine épreuve:** Rallye du Valais, 29-31 octobre.

Année du Rhin Mini Challenge, Cooper S Challenge, slalom (17 au départ): 1. Nassimbeni, 1'50"66;

2. Schlumpf, 1'51"26; 3. Furrer, 1'51"94; etc.; **sprint (16):** 1. Wicki, 1'35"549; 2. Furrer, 1'35"606; 3. Nassimbeni, 1'36"113; etc. **John Cooper Works, slalom (5):** 1. Mahler, 1'47"00; 2. Julmi, 1'47"99; 3. Burget, 1'48"02; etc.; **sprint (5):** 1. Mahler, 1'32"478; 2. Burget, 1'33"096; 3. Julmi, 1'33"336; etc. **Racing, slalom (1):** 1. Eckstein, 1'47"51; **sprint (1):** 1. Eckstein, 1'31"413. **Championnat Cooper S:** 1. Nassimbeni, 325 points; 2. Wicki, 314; 3. Furrer, 267; etc. **JCW:** 1. Mahler, 218; 2. Julmi, 162; 3. Wyss, 154; etc. **Racing:** 1. Eckstein, 112; 2. Marti, 106; 3. Wohlwend, 96; etc.

Suzuki GP Slalom (9): 1. Graf, 1'55"95; 2. Von Gunten, 1'56"91; 3. Plattner, 1'57"63; etc. **Sprint (8):** 1. Graf, 1'39"403; 2. Plattner, 1'40"331; 3. Gerber, 1'40"562; etc. **Championnat:** 1. Graf, 88; 2. Plattner, 59; 3. Gerber, 54; etc.

Opel Corsa OPC Challenge (15): 1. Kammer, 3'36"56; 2. Morgenege, 3'38"23; 3. Muzzarelli, 3'39"26; etc. **Championnat:** 1. Muzzarelli, 131 (+18); 2. Morgenege, 127 (+18); 3. Kammer, 123 (+16); etc. **Team-Cup (10):** 1. Kräuchi, 3'41"41; 2. Meyer, 3'43"99; 3. Zimmermann, 3'44"48; etc.

Rien n'est encore joué dans les diverses coupes de marques qui s'étaient donné rendez-vous sur l'Anneau du Rhin. Chez les Mini, Robert Wicki et Fabio Nassimbeni se sont réconciliés du tac au tac en enlevant le slalom et le sprint des Cooper S. Hannes Mahler est, lui, tout près du titre en Cooper Works. Quant à Freddy Eckstein, il a profité de l'absence de Felix Marti pour prendre le commandement en Racing. Chez les Suzuki, Marco Graf s'est rapproché encore un peu plus de la consécration grâce à son doublé en Alsace tandis qu'en OPC, la lutte est plus indécise que jamais après le succès de Marcel Muzzarelli.

Nous soutenons les coupes suisses de marques

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



YOKOHAMA



Hannes Mahler. Photo Menzpics



1 Marcel Steiner a confirmé son succès de 2008.

2 Nouveau chrono fabuleux pour le supersonique Reto Meisel.

3 Record et 1re place du championnat pour Florian Lachat.

4 Bruno Ianniello: un 5e titre et un bilan 2009 quasiment irréprochable.

Photos Kaufmann/Menzpics



performance globale, je la mets au même niveau que celles de Trier et d'Oberhallau.»

KOCH DE JUSTESSE Du côté des voitures de tourisme, la chasse aux records de groupes et de classes ne s'est pas interrompue à la fin de la première manche, loin de là. Au terme de la journée, Sacha Geninascia, David Castella et Albin Mächler avaient en effet stabilisé les nouvelles références IS, N/IS-N et SuperSérie à 1'56"19, 2'17"18 et 2'15"84 alors que Martin Bürki (2'06"33 en EI, 1401-1600) et Stefan Schöpfer (2'09"89 en EI, 0-1400) avaient signé d'impressionnants records de classe. Quant au fantastique duel ayant mis aux prises Josef Koch et Christoph Zwahlen

(0"05 d'écart en faveur du premier nommé à l'issue des deux meilleures ascensions) dans la classe IS 2001-2500, il accoucha, lui aussi, d'un record de classe au terme de la 3e montée du pilote de Pfy (2'04"39).

A signaler encore les perfs de Fabrice Oulevey (2'24"88 en N/IS-N, 1601-2000) et Max Langenegger (2'27"34 en N/IS-N, 0-1600). Mais bien sûr, ce que les fans de sport automobile attendaient par-dessus tout au Gurnigel, c'était une nouvelle démonstration de Reto Meisel et le moins qu'on puisse écrire, c'est que le garagiste de Leuggern ne les a pas déçus en inscrivant dans les tables un extraordinaire 1'52"46, une perf hallucinante rendue possible par un châssis

tubulaire pesant 865 kg à vide et animé par un V8 Judd développant entre 530 et 560 chevaux à 9900 tr/min. «Je ne croyais pas qu'un tel chrono était possible avouait le principal intéressé. Dommage que je doive m'aligner avec les formule...»

ESPOIRS... Si Meisel paraît invincible, il ne peut plus faire, en Suisse, d'ombre aux concurrents du groupe EI puisque sa voiture fait désormais partie du groupe E2-Silhouettes (la même «sanction» a été appliquée à l'Opel Vectra DTM de Toni Büeler).

Pour des hommes tels que Gérard Nicolas et Frédéric Neff, même si Ianniello et Schori seront toujours de la partie, la prochaine saison

s'annonce donc prometteuse. Au Gurnigel, le Vaudois (19e scratch, 3e EI derrière Ianniello et Schori) a semblé prendre la mesure de sa Ford Escort WRC: «2009 a vraiment été une saison de mise au point, reconnaissait le garagiste de Savigny. La puissance arrive si brutalement qu'on a de la peine à rester sur la route. C'est plus un interrupteur qu'une pédale d'accélérateur. J'espère que je vais trouver la solution durant l'hiver...»

Quant à Neff, il attend

sans doute avec impatience le championnat 2010: «J'ai atteint mes limites avec la BMW E30. L'an prochain, je devrais m'aligner en côte avec un V8 Mader atmosphérique de 595 ch.» La course à l'armement ne fait que commencer...

Perroud et Yerly titrés

TROPHÉES RENAULT Incroyable dénouement que celui du Clio R3 Pirelli Trophy. Alors que Jérôme Sieber semblait tenir son premier succès de l'exercice 2009 et avoir repoussé l'échéance au Rallye du Valais, c'est finalement Pascal Perroud qui l'a emporté au terme d'une 3e montée faramineuse (2'15"39). Ce succès, le pilote de Gland le doit bien sûr à son talent et à une prise de risque maîtrisée avec brio («j'ai abordé la dernière manche comme un kamikaze», avouait-il), mais aussi à ses mécanos qui ont travaillé jusqu'à tard dans la nuit de samedi à dimanche pour réparer sa R3, fortement endommagée lors d'un tonneau effectué durant la 3e manche d'essais. «Maintenant, je peux aborder le Valais détendu. Je me réjouis de me mesurer aux meilleurs Européens de la catégorie», confiait l'ancien pistard.

HEUREUX De son côté, après la Clio Cup en 2005, Frédéric Yerly est allé cueillir son 2e titre dans une série sponsorisée par la marque au losange en remportant sans



Pascal Perroud. Photo Kaufmann

coup féerir la 1re édition du Swiss Mountain Trophy: «Je suis heureux, lançait le pilote fribourgeois. Je viens de passer deux saisons difficiles. En 2008, il y a eu beaucoup de malchance et, cette année, j'ai souvent fait des bêtises. Je ne sais pas encore de quoi 2010 sera fait. Je ne veux pas me précipiter. Comme toujours, tout dépendra du budget à disposition et des sponsors.»

Pour être tout à fait complets, notons qu'à deux courses de l'épilogue, l'issue de la Coupe Clio Classic, toujours dominée par Michel Zemp, reste incertaine après la victoire de Philipp Krebs au Gurnigel. F. D.