



Et un record, un!

Marcel Steiner peut parachever sa formidable saison ce week-end aux Paccots.
Photo Menzpics

GURNIGEL Poussé dans ses derniers retranchements par un Florian Lachat survolté, Marcel Steiner a célébré à sa manière le centenaire de la classique bernoise.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Même si Florian Lachat ne remporte pas le titre national des montagnards en 2010, le Jurassien aura au moins eu le mérite d'offrir une opposition acharnée à Marcel Steiner. Le probable couronnement de ce dernier n'en est que plus méritoire, même s'il est vrai qu'il jouit d'une supériorité matérielle indiscutable aux commandes de son Osella FA30.

A Oberhallau, Lachat avait déjà signé une performance extraordinaire en passant sous les 1'13. Au Gurnigel, le citoyen de Porrentruy a fait mieux encore. Lors

des essais du samedi, il avait déclenché les applaudissements du public en avantant les 3753 mètres du parcours en 1'48"26, tout près du record d'Eric Bergerand (1'47"51) établi quatre ans plus tôt... avec 150 chevaux de plus. Etonnamment, Steiner avait dû courber l'échine (1'49"06) mais il était clair que le Bernois en avait gardé sous la pédale en prévision des trois ascensions dominicales.

GRANDIOSE Disputées dans des conditions idéales, ces dernières allaient offrir – à tous les étages – un spectacle grandiose. Mais bien sûr, c'est vers le classement scratch que l'attention des specta-

teurs était plus particulièrement dirigée. Dans une confrontation qui restera sans doute dans les mémoires, Lachat et Steiner se rendaient coup pour coup. Premier à entrer en action, le pilote de la Tatuus N°51 faisait encore mieux que la veille (1'47"96). A peine avait-on eu le temps de se remettre de ce chrono «extraterrestre» que Steiner, informé de la perf de son dauphin au championnat, «cassait» le record de Bergerand en 1'46"56.

Secoué et conscient que l'avantage technologique de son rival était réhibitoire, Lachat ne lâchait cependant pas le morceau et battait à son tour l'ancienne référence (1'47"20)! Pas impressionné pour un sou, Steiner en remettait une

couche (1'45"92), parachevant ainsi son triomphe. Cette fois la messe était dite. «Je ne crois pas que j'aurais pu faire mieux, analysait Lachat. Après tout, j'ai battu le record de Bergerand, le pilote le plus rapide de l'histoire du championnat suisse de la montagne, avec une 2-litres!» Pour sa part, Steiner était bien entendu aux anges: «Le potentiel de la voiture me permettait d'envisager ce type de chrono. Le premier temps de Florian m'a motivé... et mis une grosse pression sur les épaules!»

LEOGRANDE SURPREND Derrière les

SUITE À LA PAGE 32

Florian Lachat: une perf exceptionnelle.
Photo Kaufmann

RÉSULTATS

Gurnigel, 3753 m. Temps total (meilleure montée). Résultats complets sous www.gurnigelrennen.ch

Vainqueurs de groupe

New Clio: 1. Stadler, 4'37"99 (2'18"97).

SuperSérie: Raeli, Mitsubishi Evo X, 4'24"77 (2'10"61).

A/IS-A: Mächler, BMW 320si, 4'22"14 (2'10"85).

G1: Bühner, Porsche 997 GT3, 4'12"38 (2'06"10).

E1: Schori, Mitsubishi Evo RS, 3'57"16 (1'58"42).

IS: Pfeifferlé, Porsche 935, 4'05"52 (2'02"71).

E2: Steiner, Osella FA30 Zytek, 3'32"48 (1'45"92).

Scratch: 1. Steiner, 3'32"48 (1'45"92); 2. Lachat, Tatuus

S2000, 3'35"16 (1'47"20); 3. Riva, Reynard 92D-Cos-

worth, 3'39"22 (1'49"45); 4. Balmer, Tatuus-Renault

S2000, 3'45"39 (1'52"39); 5. Meisel, Mercedes 190

RM16, 3'46"71 (1'52"88); 6. Leogrande, Gloria C8 Proto-

tipo, 3'47"02 (1'52"64); 7. Beutler, Martini MK-69 BM,

3'51"67 (1'54"53); 8. Voluz, Tatuus-Renault, 3'53"34

(1'56"52); 9. Schori, 3'57"16 (1'58"42); 10. Gysin, Dallara

Fiat 16V, 3'59"98 (1'59"89); etc.

Championnat suisse, tourisme: 1. Büeler, 115 points; 2.

Schneidmann, 107 (rés. à bifur: 75); 3. Schori, 107 (7); 4.

Mächler, 96; 5. Iannicelli, 93,5; 6. Drowler, 88; 7. Cretegnny,

86; 8. Zvahlen, 84,5; 9. Leibundgut, 81,5; 10. Pfeifferlé,

79,5; etc.

Compétition: 1. Steiner, 110,5; 2. Lachat, 104,5; 3. Riva, 85;

4. Balmer, 80,5; 5. Dufaux, 75; 6. Beutler, 63; 7. Voluz, 42,5;

8. Debrunner, 42; 9. Gysin, 30; 10. Pillonel, 22; etc.

Prochaine épreuve: Châtel-St-Denis - Les Paccots, le 19

septembre.

Coups de marque

Citroën Racing Trophy (10): 1. Rappaz, 4'43"57

(2'21"75); 2. Galli, 4'44"24 (2'22"10); 3. Cremona,

4'45"05 (2'22"41); 4. Tornay, 4'45"39 (2'22"42); 5. Taver-

ney, 4'46"14 (2'23"05); 6. Buemi, 4'46"35 (2'23"10); 7.

Strasser, 4'49"16 (2'24"43); 8. Langenegger, 4'53"30

(2'26"27).

Trophée: 1. Galli, 34; 2. Rappaz, 28; 3. Cremona, 20; 4. Ta-

verney, 19.

Trofeo Aartha Rallye (3): 1. Finger, 4'46"73 (2'23"78); 2.

Brera, 4'51"15 (2'23"28).

Dernière épreuve: Rallye du Valais, du 28 au 30 octobre.

Renault Clio Classic: 1. Wolf, 4'30"98 (2'15"08); 2. Krebs,

4'31"31 (2'15"46); 3. Borer, 4'31"33 (2'15"24); etc.

Coupe: 1. Wolf, 155 points; 2. Spiess, 130; 3. Krebs, 122; etc.

Dernière épreuve: Monza, les 25 et 26 septembre.

Mini Challenge, John Cooper Works: 1. Scheibert,

2'24"49; 2. Julmi, 2'28"03; 3. Bleichenbacher, 2'30"20;

etc.

Championnat: 1. Julmi, 128 points; 2. Schelbert, 116; 3.

Burget, 114; etc.

Mini Racing: 1. Mahler, 2'18"67; 2. Baumeler, 2'19"52; 3.

Wyss, 2'22"53; etc.

Championnat: 1. Baumeler, 120; 2. Baeriswyl, 96; 3. Wyss,

94; etc.

Prochaine épreuve: Lignières (slalom/sprint), le 19 sep-

tembre.



«intouchables», Tiziano Riva a conforté son statut de 3e larron en passant à deux reprises sous les 1'50: «C'est très bien pour moi, j'espérais faire 1'48 mais bon... Les Paccots? Je ne connais pas. C'est rapide comme piste et ça devrait me convenir mais battre l'Osella avec une F3000 est presque impossible!» Plus loin, on retrouvait les habitués clients du top 10, Christian Balmer, 4e, et Reto Meisel, 5e avec la 2e meilleure performance de l'histoire du Gurnigel pour un véhicule fermé en 1'52"88.

Invité surprise au sommet de la hiérarchie, le Transalpin Leogrande a quant à lui fait forte impression en décrochant le 6e temps à l'addition des deux meilleures manches aux commandes d'un proto Gloria très performant.

Alain Beutler, lui, n'a pas pu se mêler à la lutte pour le top 5 malgré une belle 2e montée (1'54"53). Quant à Jean-Jacques Dufaux, déjà distancé dans l'ascension initiale (1'53"95), il a subi une casse d'embrayage qui l'a contraint à l'abandon.

DUELS ACHARNÉS Dans la division tourisme, plusieurs duels – le plus impressionnant a mis aux prises Christoph Zwahlen et Joseph Koch en Interswiss (2001-2500) – ont marqué les esprits. Le premier nommé a pris de justesse (0"16) sa revanche après sa défaite d'Oberhalbau, alors que le second a signé un nouveau record de classe (2'03"44). Aux échelons inférieurs, les traditionnels duettistes du Gurnigel, Stefan Schöpfer et Hansueli Mathys, s'en sont également donné à cœur joie dans la classe IS 0-1400 avec, là aussi, un écart ridicule (0"79) et une nouvelle référence de classe en faveur de Schöpfer (2'10"37).

Quant à la victoire de groupe, elle est revenue, comme en terre schaffhouseoise, à Alain Pfeifferlé qui n'était pourtant qu'à moitié convaincu par sa prestation: «Le moteur et le châssis sont au top. Mais je ne peux plus continuer comme ça, expliquait le Valaisan. Ici, j'avais des pneus vieux de quatre ans. C'était limite, limite! Et j'ai toujours ce souci de différentiel que j'espère pouvoir résoudre pour la saison prochaine.»

SCHORI S'ÉCHAPPE En E1, Hans Schori a pris un avantage décisif sur Bruno Ianniello, rentré chez lui au terme des es-



Francesco Leogrande a surpris son monde sur les pentes du Gurnigel. Photo Menzpics

sais. Comme deux ans auparavant, un joint de culasse défectueux avait scellé le destin de la Lancia Delta. Mais même s'il avait pu défendre ses chances, le Bâlois aurait sans doute eu mille difficultés à s'imposer à Schori qui, même sans rééditer son chrono canon des essais (1'56"23), semblait apte à élever son niveau de jeu quand il le souhaitait durant les manches de course. Derrière le Lucernois, René Laubscher a démontré son état de forme ascendant: «La voiture répond enfin comme je le veux», résumait ce dernier.

Comme souvent cette saison, Frédéric Neff a été le plus à l'aise parmi les Romands évoluant en E1. Le Jurassien estimait toutefois que ses chronos avaient tendance à plafonner: «J'ai l'impression que ça vient plus de moi que de la voiture, expliquait le pilote de Moutier qui a peut-être disputé une de ses dernières côtes au volant de sa BMW E30. En 2011, il envisage si tout va bien d'engager une «bêhème» d'un tout autre acabit, propulsée par un V8 Mader censé tourner à plus de 10000 tr/min et qui, au banc, développe 595 ch...



La superbe BMW M1 de Maurice Girard. Photo Kaufmann

IMPLACABLE En N/IS-N, Toni Büeler a poursuivi son impitoyable progression en s'imposant pour la 8e fois en autant d'épreuves. Le citoyen d'Oberarth est même allé chercher un 6e record, ce qui le met en pole position pour décrocher la couronne aux Paccots. Ses deux derniers contradicteurs ont pour nom Schori et Schnellmann. Le premier, on l'a vu, a facilement remporté le groupe E1 tandis que le second a dû se contenter de la 2e place

en A/IS-A suite à une touchette une fois la ligne d'arrivée franchie lors de la 1re montée. Dommage car ses 2'07"86 dans des conditions de grip défavorables l'auraient sans doute encouragé dans sa tentative d'aller chercher le vieux record de Nicolas Bührer (2'05"67).

En SuperSérie enfin, Jérôme Raeli s'est imposé, profitant de la défection de Paul Buetiger, meilleur performeur de groupe lors des essais.

MAIS ENCORE...

HONNEUR Ses performances sensationnelles ont valu à Florian Lachat de remporter la Coupe de la Revue Automobile. Avec ses 82 cm, cette dernière est presque aussi haute que la Coupe Stanley (89 cm) mais deux fois plus petite que le Borg Warner Trophy remis aux vainqueurs des 500 Miles d'Indianapolis (162 cm).

DISPUTE pour la première fois dans le cadre d'une épreuve en montagne, le Citroën Racing Trophy s'est résumé à un match Valais-Tessin avec la victoire de Joël Rappaz devant Antonio Galli, Devis Cremona et Xavier Tornay. «Je suis d'autant plus heureux que c'était la seule côte que je ne connaissais pas», a confié le lauréat du jour. Les autres trophées de marque ont vu s'imposer David Finger (Abarth Trofeo), Marcel Wolf (Clio Classic), Philipp Schelbert et Hannes Mahler (Mini Challenge).

LES LÉGENDES du Gurnigel (Renault 5 Turbo, Ford Escort Cosworth et autres Brabham BT38) invitées à l'occasion du 100e anniversaire de l'épreuve oberlandaise ont bien vieilli. On en a eu la preuve avec la BMW M1 de Maurice Girard (ci-contre à gauche) dont les rugissements sont toujours aussi impressionnants.

PILOTE LE PLUS CAPÉ du week-end (38 participations), Nicolas Bührer a signé une nouvelle référence de groupe GT en 2'06"10. Règlement oblige, la 997 du Biennois est contrainte d'en découdre avec les «créatures» du groupe E1 alors qu'il s'agit d'une Porsche d'origine. «made in Stuttgart» du premier jusqu'au dernier boulot. Dès lors pourquoi ne pas l'assimiler à une groupe N? Bührer contre Büeler, voilà une confrontation qui ne manquerait pas de piquant...

RAREMENT ENGAGÉES en côte, les STW, ou Supertourenwagen, font toujours parler la poudre. On se souvient de la fantastique performance de Richard Juillard à Anzère en 2005. Au Gurnigel, c'est une autre Opel Vectra, celle de Walter Lüthi, qui s'est mise en évidence (6e chrono de la division tourisme, 3e E1).

JOËL VOLLUZ progresse à grands pas. Malgré une rencontre avec une glissière dans la 3e montée, le protégé de Jean-Daniel Murisier et Eric Berguerand a une nouvelle fois intégré le top 10 même si sa Tatuus (200 ch) n'est de loin pas aussi performante que ses rivaux de classe (280 ch pour Balmer, 315 pour Lachat).

DERNIÈRE course de côte de l'année, décisive pour l'attribution des couronnes nationales, Châtel-St-Denis - Les Paccots propose ce week-end un parcours ultrarapide de 2580 m, pour gros cœurs et grosses cylindrées. Les essais (5 montées) sont programmés samedi de 13 h 30 à 18 h et dimanche de 7 h 30 à 10 h 45; les trois manches de course auront lieu, elles, dimanche de 10 h 45 à 17 h 30. Le record absolu de la piste (1'00"16) est propriété de Jean-Jacques Dufaux depuis 2008. En tourisme, Hans Schori est titulaire de la meilleure performance depuis l'an dernier en 1'04"59. F.D.



Joël Rappaz. Photo Kaufmann



Walter Lüthi. Photo Menzpics