

Dites 935!

La meilleure GT de l'histoire du sport auto? La Porsche 935 pourrait prétendre à cette distinction, au vu de la mainmise totale de ses multiples versions sur le championnat du monde des marques (entre 1976 et 1979) et le championnat IMSA aux Etats-Unis (de 1978 à 1982). Cette voiture légendaire est également l'une des seules GT (avec la Dauer Porsche 962LM, la McLaren F1 GTR et la Porsche 911 GT1-98) à avoir battu en brèche la domination des prototypes au Mans.

L'édition 1979 de la classique sarthoise restera d'ailleurs dans les mémoires puisque les 935 y trustèrent les trois premières places au général, l'équipage Servanin/Ferrier/Trisconi décrochant le 3e rang (derrière la voiture d'un certain Paul Newman). A la fin des années 70 et durant les années 80, Antoine Salamin allait s'affirmer avec force sur les circuits européens ainsi que sur les courses de côtes helvétiques et continentales, au volant d'une 935.

«Une vacherie!»

Alain Pfefferlé pilote depuis 1988 une Porsche 935 double turbo, essentiellement en côte même si quelques slaloms du calendrier conviennent aussi à ce qui reste, à la base, une voiture de circuit (celle-ci, en particulier, fait partie du lot de trois 935 engagées par George Loos en championnats du monde et d'Allemagne à la fin des années 70).

Vainqueur de la Coupe des montagnes en 1999, 2000 et 2001, le Sédunois a eu, au cours des dernières saisons, de plus en plus de peine à faire face aux Lancia 4x4, spécialement celle du Bâlois Bruno Ianniello. Néanmoins, l'impression de puissance de sa voiture reste incontournable. «C'est une vacherie à conduire, explique-t-il. L'empattement est court et la répartition du poids (1120 kg) très inégale entre les roues arrière et avant. Je dirais qu'à son volant, n'importe qui peut aller vite en ligne droite mais pour faire un chrono, c'est autre chose...»

Entre Ayent et Anzère, épreuve qu'il a remportée il y a 6 ans (en établissant son meilleur chrono en 1'43"85, performance répétée en 2002), Pfefferlé est resté en retrait (8e temps scratch, 3e rang en voitures fermées), sans doute parce qu'il ne voulait pas trop en faire après avoir entièrement révisé le moteur de sa 935 durant l'intersaison.

Après la course, il tirait pourtant un bilan positif des nouveaux «setings» de son meilleur blanc: «J'ai eu quelques soucis avec mon embrayage qui patinait et qui nuisait à l'échappement qui pénalisait la pression turbo. Mais le moteur est plus costaud que l'année dernière.»

F.D.



Grâce à une première montée qui l'a vu pulvériser l'ancien record de Roland Bossy de plus de 2 secondes, le pilote d'Orsières a inscrit pour la 9e fois Ayent-Anzère à son palmarès.

Le chef d'œuvre de Murisier

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Samedi, rien ne laissait présager des performances dont allaient nous gratifier Jean-Daniel Murisier et Eric Berguerand. Lorsqu'on demandait au premier si le record était possible, il répondait, en désignant le second: «Pour lui, peut-être, mais pas pour moi!» Info ou intox? Quoiqu'il en soit, les essais avaient permis d'établir une première échelle des valeurs. La hiérarchie des formules était dominée par les deux F3000 - Murisier en 1'35"79 et Berguerand en 1'36"58 -, Laurent Luyet signant le 3e chrono (1'45"59), Hansrudi Debrunner le 4e (1'46"83) et Christian Balmer le 5e (1'47"18).

Beltrami sur le toit

Du côté des voitures fermées, les Lancia Delta S4 de Bruno Ianniello et Sacha Geninascas devaient baisser pavillon face aux très efficaces Mitsubishi Lancer Evo 6 de Toni Bùler (1'45"91) et Ford Escort WRC de

Gérard Nicolas (1'47"67). Alain Pfefferlé (Porsche 935) décrochait le 3e temps (1'48"79) devant Ianniello (1'49"40) et Richard Juillard (Opel Vectra, 1'50"02). Quant au malheureux Tessinois Beltrami, il devait jeter l'éponge après avoir mis sa BMW M3 sur le toit, juste avant le fameux gauche-droite précé-

Lorsqu'on demandait au premier si le record était possible, il répondait, en désignant le second: «Pour lui, peut-être, mais pas pour moi!»

dant l'arrivée. Mais le samedi était aussi consacré aux courses des pilotes locaux. Parmi eux, on retiendra le nom de Claudio Grispino (Renault 5 Williams), auteur d'un remarquable 1'59"46 dans la 2e manche.

Dimanche matin, sous un ciel sans nuages, c'est Nicolas Bùler qui ouvrait les feux en

établissant d'entrée un record de classe en GT en 1'50"23 (le Biennois allait faire encore mieux dans la seconde manche avec un chrono de 1'50"06). C'était le prélude à une journée de course palpitante.

Groupe le plus fourni en concurrents, le Clio Speed Trophy voyait Christoph Stadler et Lukas Ryf se rendre coup pour coup, le premier s'imposant sur le fil grâce à une remarquable 2e manche en 1'55"36, à moins d'une seconde du record de Frédéric Yerly. En groupe N, Steeve Droz et Sergio Pinto inscrivirent leur nom sur les tables grâce à des temps de 2'04"67 pour le premier (moins de 1,6 litres) et de 1'58"76 pour le second (plus de 1600 cm³), chronos synonymes de succès de classe aisés.

Dans le groupe A, la lutte à distance entre René Marti, unique pilote dans les «plus de 2 litres», et Yann Bonvin, meilleur représentant des «moins de 1600 cm³», tournait à l'avantage

du premier, le Sierrois échouant par trois fois d'un rien dans sa tentative d'avaler les 3500 mètres du parcours en moins de 2 minutes.

En SuperSérie, Robert Wicki bénéficiait enfin, grâce à la présence d'Edy Kamm, d'une concurrence digne de ce nom. Le pilote d'Hagendorn s'imposait au final, non sans avoir dû sérieusement retravailler ses manches. En ISN et en ISA enfin, Pascal Rossoz et Joël Rappaz, le drifteur de Vernayaz, tiraient brillamment leur épingle du jeu.

Confirmant l'adage qui veut que la vérité d'un jour n'est pas celle du lendemain, Bruno Ianniello a pris une éclatante revanche sur la malchance qui l'avait accablé en 2005, ainsi

que sur ceux qui l'avaient enterré un peu vite suite à ses essais mi-figue mi-raisin de samedi. Figeant le chrono à 1'42"58 lors de sa 2e montée, le Bâlois établissait une des meilleures performances jamais réalisées à Anzère par une voiture fermée (derrière les 1'41"67 de Marc Surer sur BMW M1 en 1981 et son propre temps de 1'41"82 en 2001). Histoire d'enfoncer encore le clou, le pilote de la monstrueuse Lancia était chronométré en 1'43"04 dans la 3e manche...

Après une telle démonstration de puissance, qui valait le 4e temps scratch au citoyen de Nunningen, Toni Bùler (meilleure montée en 1'44"60), Alain Pfefferlé, Gérard Nicolas, Richard Juillard, toujours aussi performant à domicile, et Sacha Geninascas, respectivement 6e, 8e, 9e, 11e et 12e au général, devaient s'incliner.

Comme dans un rêve

Apothéose de cette 31e édition d'Ayent-Anzère, le duel entre Jean-Daniel Murisier et Eric Berguerand, avec, en toile de fond, le record de Roland Bossy, n'aura pas déçu le nombreux public. Bénéficiaire, dimanche vers 9 h 30, de conditions atmosphériques et de piste abso-



Murisier et Berguerand, les hommes forts d'Ayent-Anzère.



Eclatante revanche pour Ianniello. (Photo Leprat)

Resultats

Supersérie, jusqu'à 2000 cm³: 1. Wicki, 2'01"87, 4'04"30; 2. Kamm, 2'03"17, 4'06"96; W3. Kuhn, tous sur Renault Clio RS, 2'03"33, 4'07"63.
Gr. N, jusqu'à 1600: 1. Droz, Citroën Saxo VTS, 2'04"67, 4'09"88; 2. Cruchaud, 2'05"94, 4'12"44; 3. Mettraux, les deux sur 106 GTI, 2'06"08, 4'12"66.
Jusqu'à 2000: 1. Pinto, 1'58"76; 2. Bérrard, les deux sur Honda Civic R, 2'02"83, 4'05"95.
Gr. A, jusqu'à 1600: 1. Bonvin, 2'00"27, 4'00"69; 2. Viloz, les deux sur Citroën Saxo, 2'01"63, 4'03"63.
Plus de 2000: 1. Marti, Mitsubishi Evo,

1'58"69, 3'58"03.
Groupe IS/N, jusqu'à 2000: 1. Rossoz, 2'04"07, 4'08"36; 2. Joris, les deux sur Renault Clio, 2'04"56, 4'10"52.
Groupe IS/A, jusqu'à 2000: 1. Pitteloud, Opel Astra, 2'00"87, 4'02"28; 2. Pétignat, Peugeot 309 16V, 2'00"85, 4'03"13.
Plus de 2000: 1. Rappaz, BMW M3, 1'58"86, 3'58"58.
Mégane Classic: 1. Zbinden, 1'58"31, 3'56"93; 2. Schaffner, 1'58"21, 3'57"26; 3. Grünig, 1'59"85, 4'00"15.
IS jusqu'à 1400: 1. Schöpfer, Audi 50, 1'58"21, 3'57"13.
Jusqu'à 1600: 1. Mathez, Peugeot 205, 1'55"46, 3'51"63; 2. Willener, VW Golf, 1'56"50, 3'53"05.
Jusqu'à 2000: 1. Kissling, 1'52"84, 3'45"50; 2. Ehrbar, 1'52"46, 3'46"06; 3. Marty, tous sur Opel Kadett, 1'54"76, 3'49"65; 4. Oulevey, Peugeot 205, 1'55"91, 3'52"13; 5. Zürcher, Opel Kadett, 1'56"00, 3'52"52.
Jusqu'à 2500: 1. Bossy, BMW M3, 1'50"20, 3'41"04; 2. Koch, Opel Kadett,

1'50"91, 3'41"84; 3. Bottecchia, Renault 5 T, 1'53"64, 3'48"91; 4. Carrel, Opel Kadett, 1'54"39, 3'49"00.
Plus de 2500: 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 1'42"58, 3'25"62; 2. Pfefferlé, Porsche 935 Turbo, 1'46"83, 3'33"72.
E1 jusqu'à 2000: 1. Juillard, Opel Vectra, 1'47"80, 3'36"27; 2. Bürki, VW Golf, 1'51"64, 3'44"67; 3. Steck, BMW M3, 1'52"80, 3'45"85; 4. Grimaldi, Honda Civic R, 1'54"07, 3'48"44; 5. Renevier, Opel Kadett, 1'56"86, 3'53"74.
Jusqu'à 2500: 1. Fleury, BMW M3, 1'56"61, 3'54"69.
Plus de 2500: 1. Bùler, Mitsubishi Lancer Evo, 1'44"60, 3'30"36; 2. Nicolas, Ford Escort WRC, 1'46"78, 3'34"19; 3. Geninascas, Lancia Delta S4, 1'47"76, 3'36"69; 4. Nef, BMW E30, 1'53"69, 3'47"90.
D/E jusqu'à 1100: 1. Pillonel, Martinigonda, 1'44"31, 3'31"00; 2. Dougoud, GDS Spyder, 1'49"55, 3'39"76; 3. de Siebenthal, Arcobaleno, 1'53"04, 3'46"15.
Jusqu'à 2000: 1. Balmer, Tatuus-Renault,

1'47"06, 3'34"64; 2. Rey, Ralt-BMW, 1'58"54, 3'37"66; 3. L. Berguerand, Tatuus-Renault, 1'51"99, 3'45"63.
Plus de 2000: 1. Murisier, Reynard 92D-Ford, 1'32"65 (record), 3'08"22; 2. E. Berguerand, Lola T96-Cosworth, 1'33"97, 3'08"65.
Formule 3: 1. Luyet, Dallara F300-Renault, 1'41"64, 3'24"39; 2. Debrunner, Dallara 398-Opel, 1'44"44, 3'29"04; 3. Vermeille, Dallara 394-Honda, 1'52"49, 3'46"26.
Championnat (9/14)
Tourisme: 1. Wicki, 70 points.
IS (9/14): 1. Ehrbar, 135.
Formule 3: 1. Zeller, 102; 2. Rüttimann, 92; 3. Oberhauser, 88; 4. Luyet, 77.
Coupe des montagnes (2/9): 1. Ianniello, 30; 2. Berguerand, 29; 3. Debrunner et Nicolas, 26; 5. Geninascas, 23.
Prochaine épreuve: St-Ursanne-Les Rangiers, les 19 et 20 août.
Renault Speed Trophy (22): 1. Stadler, 1'55"36, 3'50"97; 2. Ryf, 1'55"43,



Record pour Nicolas Bùler.

3'51"46; 3. Leutenegger, 1'55"93, 3'52"25. puis 9. Bron, 1'57"40, 3'55"35.
Championnat (11/14): 1. Ryf, 230; 2. Stadler, 208; 3. Bron, 171; 4. Leutenegger et Wüst, 166; 6. Hedinger, 144.
Prochaine course: Gurnigel, les 9 et 10 septembre.



Record et victoire au scratch pour Jean-Daniel Murisier.

(Photos Kaufmann)

lument idéales, les deux mousquetaires allaient faire passer la marque du jurassien de vie à trépas.

Malgré un premier parcours loin d'être exemplaire (voir interview), Berguerand frappait le premier, signant un chrono de 1'34"68, une amélioration de 0"04 par rapport au record datant de 2003. Les spectateurs avaient à peine eu le temps d'applaudir la performance du pilote de Charrat que Murisier se présentait. Verdict: 1'32"65. On avait du mal à en croire ses yeux et pourtant, à 135,995 km/h de moyenne, le multiple vainqueur de l'épreuve avait signé la course parfaite et pris une sérieuse option sur un 9e triomphe.

Toutefois, le lauréat de la Coupe suisse des montagnes

2005 n'allait pas se rendre sans combattre. Après une 2e manche disputée sur un rythme moins rapide, où il reprenait néanmoins 0"43 à Murisier, Berguerand signait encore une performance remarquable dans la 3e montée, passant devant les cellules après 1'33"97 d'effort alors que son aîné se contentait de 1'35"90.

Résultat: un écart de 0"43 en faveur de Murisier à l'addition des deux meilleures manches, révélateur du niveau de performances des deux F3000. Derrière, un peu seul dans la catégorie F3, Laurent Luyet signait le 3e temps scratch du jour, très nettement devant ses concurrents potentiels qu'étaient Hansrudi Debrunner, Yann Pillonel et Christian Balmer, 5e, 7e et 10e au scratch.

«Une montée de rêve...»

JEAN-DANIEL MURISIER (VAINQUEUR): «Dans la 1re manche, j'ai senti dès le départ que j'étais bien. C'était une montée de rêve. Le jour où le revêtement sera refait, ça pourrait aller encore plus vite.»

ERIC BERGUERAND (2E): «Même si j'ai battu le record, rien n'a marché dans la 1re montée. J'ai démarré en trois temps, j'ai tapé deux fois dans les glissières et la 3e vitesse ne rentrait pas. J'aurais pu faire beaucoup mieux!»

LAURENT LUYET (3E): «Sans les réglages pour la côte et avec des pneus déjà utilisés à Hockenheim, je partais vraiment dans l'inconnu. Je craignais aussi de me faire dominer par Pillonel et Debrunner. Finalement, je suis très content de ma performance et de ma saison, même si je n'ai pas connu de réussite sur circuit, surtout si l'on considère que j'ai fait deux fois la pole et que j'ai été plusieurs fois en tête. Je déciderai très prochainement si je dispute d'autres courses de côte cette année.»

BRIUNO IANNIELLO (4E): «J'ai eu un problème avec un câble d'allumage samedi. Pendant la course, par contre, tout a parfaitement

fonctionné. Je me réjouis de la confrontation avec Plasa et Meisel aux Rangiers. La Coupe des montagnes? Ce sera difficile d'aller la chercher.»

TOM BÜELER (6E): «Tout s'est bien passé. J'ai juste fait deux fois l'erreur de passer la 3e au lieu de la 5e.»

RICHARD JULLARD (11E): «Je suis toujours motivé quand je cours à domicile. Si je suis plus lent qu'en 2005, c'est sans doute en raison des pneus qui ont une année. Je vais participer aux Rangiers ainsi qu'au Rallye du Valais, dans une Clio groupe A.»

NICOLAS BÜHRER (15E, 31):

PARTICIPATIONS: «Par rapport à 2005, je disposais de meilleurs pneus. J'ai battu mon record mais je pense qu'il est possible de descendre en dessous des 1'50". Je n'ai pas pris part à la 3e manche en raison d'un problème de la commande d'embrayage.»

ROLAND BOSSY (16E): «Je suis surpris de gagner devant Koch. J'aime bien cette BMW, même si elle fait 200 kg de trop. Le nouveau record? La piste était en très bonne condition pour faire des temps canons.»

F.D.