

Si le Français et l'Allemand se sont logiquement imposés aux Rangiers, les pilotes helvétiques, Berguerand et Meisel en tête, se sont superbement mis en évidence.

Régal, Plasa et... les Suisses

■ JÜRIG KAUFMANN

Samedi, les observateurs se demandaient si Lionel Régal avait réellement souffert de problèmes de réglages ou s'il avait bluffé. En 1'52"01, le Français avait respectivement distancé, «pour beurre», Eric Berguerand et Jean-Daniel Murisier de 0"65 et 0"66. Dimanche matin, Berguerand ouvrait les feux avec un excellent 1'49"56, Régal se montrant à peine plus rapide en 1'49"13 alors que Murisier restait dans le coup en 1'50"19. Quant aux sept autres pilotes de F3000, ils n'allaient jouer qu'un rôle de figurants sur un tracé qui exigeait une grande prise de risques.

Lors de la deuxième montée, le Français et Murisier chaussaient des pneus neufs, contrairement au pilote de Charrat qui se contentait des vieilles gomme avec lesquelles il avait terminé deuxième au Mont-Dore. «Je voulais garder les pneus neufs pour plus tard mais Eric devient de plus en plus dangereux. Et puis je n'arrive pas à régler la voiture aussi bien que lors de mon record de 2004», expliquait le champion de France. Celui-ci stoppait néanmoins la trotteuse sur 1'48"53,

... mais Reto Meisel a établi un nouveau record de division.

répliquant ainsi aux 1'48"93 de Berguerand.

Mais les conditions n'étaient de loin plus idéales. En effet, après une interruption superflue – un commissaire de piste avait brandi le drapeau rouge alors que la voiture de Napione, contraint à l'abandon, ne gé-

Au volant de sa Mercedes, Reto Meisel s'est fait l'auteur d'une 2e manche exceptionnelle, établissant un nouveau record de la division des voitures de tourisme en 2'00"07.

nait pratiquement personne –, la pluie s'était invitée à la fête.

Le tout pour le tout

A l'issue du 2e round, Jean-Daniel Murisier se montrait quant à lui profondément déçu: «Lionel et moi avons sans aucun doute perdu plus d'une se-

conde au départ. Sinon, un temps de 1'48" aurait pu être à ma portée.» Le pilote d'Orsières allait se voir refuser une revanche car, à l'issue d'une ondéée prolongée, la troisième montée n'avait plus qu'une signification académique.

Dans ces conditions, seuls Berguerand, toujours aussi té-

méraire, et Giulio Regosa, victime d'une touchette à une roue arrière lors de la première manche, prenaient des risques. L'Italien, désireux de s'assurer le titre de champion d'Europe, devait surmonter son appréhension, ce qu'il fit en égalant pratiquement son temps de la 2e manche, malgré une piste en partie humide.

Record pour Meisel

Mais le duel le plus passionnant de la journée fut à mettre au compte de Georg Plasa et Reto Meisel. Après les manches d'essai, ce dernier avait fini par maîtriser les spécificités aérodynamiques de sa voiture; il estimait toutefois n'avoir aucune chance contre le routinier alle-

mand, bien que ce dernier ait, lui aussi, connu des problèmes de réglages sur ce tracé ultrarapide (227 km/h pour Régal aux Gripons).

L'Argovien allait toutefois se faire l'auteur d'une 2e manche exceptionnelle, établissant un nouveau record de la division des voitures de tourisme en 2'00"07. Pas en reste, Plasa signait un 2'00"08 malgré des problèmes de sous-virage. La belle n'eut hélas pas lieu, la pluie ayant, comme indiqué plus haut, fait son apparition. Au bilan, Plasa s'adjugeait la victoire et Meisel le record.

Par rapport à la BMW de l'Allemand, ce dernier bénéficiait sur sa voiture d'une meilleure répartition du poids, grâce à



Georg Plasa a dominé le peloton des voitures de tourisme...

l'architecture transaxle (boîte faisant bloc avec le train arrière), et de 40 kg en moins. Néanmoins, le Bavarois ne tarissait pas d'éloges sur la performance de son rival.

Problèmes pour Ianniello

Face à ces deux holidés high-tech, les autres voitures de tourisme ont dû rendre les armes. A l'issue des essais, Bruno Ianniello avait encore bon espoir de battre son propre record et de pouvoir faire au minimum jeu égal avec Meisel. Mais sa Lancia Delta S4 (qui accuse maintenant vingt bonnes années) lui a, une fois de plus, posé des problèmes.

En raison d'un câble d'allumage défectueux, le pilote de Nunningen se retrouvait en roue libre dès le départ de la première manche. Lors de la deuxième mon-

tée, ce fut, en revanche, au tour du moteur à double suralimentation (compresseur et turbo) de la Lancia de faire des siennes, en l'occurrence des ratés catastrophiques à haut régime.

Après la course, le Bâlois admettait, désabusé: «J'en ai ras-le-bol de tous ces trucs modernes. Je vais remonter mon bon vieux allumage Marelli.» Tout comme Toni Büeler, dont une durite de turbo s'était débranchée lors de la deuxième manche, Ianniello devait, une fois de plus, jeter son dévolu sur la 3e montée pour sauver quelques points précieux en vue de la Coupe suisse des montagnes.

Finalement, le pilote de Bâle-Campagne terminait 4e de la division, à 2 secondes de la Porsche 935 d'Alain Pfefferlé, tandis que Büeler sauvait sa cinquième place avec une avance infinitésimale sur Roland Bossy (BMW M3).

Steiner enfonce le clou

Pour les participants à la Coupe d'Allemagne de la montagne,





Lionel Régat a confirmé qu'il était bel et bien le meilleur spécialiste européen des courses de côte. (Photos Kaufmann)

Resultats

(Addition des 2 meilleurs temps; meilleur chrono)

Voitures de tourisme

Groupe Supersérie, jusqu'à 2000 cm³ (3 concurrents): 1. Wicki, Renault Clio RS, 5'04''69 (2'31''76).

Groupe N, jusqu'à 1600 (5): 1. Boillat, 5'17''59 (2'38''35); 2. Cruchaud, les deux sur Peugeot 106 GTI, 5'17''71 (2'38''71).

Jusqu'à 2000 (2): 1. Deiss, Renault Clio RS, 5'05''60 (2'32''15).

Plus de 3000 (6): 1. Weidinger (D), 4'39''58 (2'19''57).

Groupe GT (2): 1. Bühner, Porsche 996 GT3, 4'29''93 (2'14''93).

Groupe A, jusqu'à 1600 (6): 1. Piquevez, Peugeot 106 GTI, 5'00''15 (2'29''78); 2. Bonvin, Citroën Saxo, 5'00''60 (2'29''11).

Jusqu'à 2000 (5): 1. Michl (CZ), Skoda Octavia Kit-Car, 4'41''48 (2'20''35); 2. Salomon, Opel Astra GSI 16V, 4'51''03 (2'25''03).

Plus de 3000 (1): 1. Hilger (D), BMW M3, 4'40''02 (2'19''50).

Groupe SP (6): 1. Bedini (MC), Alfa Romeo 147, 4'57''01 (2'27''98).

Groupe IS/N, jusqu'à 1400 (3): 1. Buchwalder, Citroën AX, 5'27''18 (2'43''54).

Jusqu'à 2000 (2): 1. Stebler, Renault Clio 16V, 5'23''30 (2'40''85).

Plus de 2000 (1): 1. Heusler, BMW 325i, 5'18''85 (2'38''35).

Groupe IS/A (5): 1. Pétignat, Peugeot 306 GTI16, 5'12''41 (2'35''46).

Groupe IS, jusqu'à 1400 (1): 1. Schöpfer, Audi 50, 4'57''86 (2'27''18).

Jusqu'à 1600 (9): 1. Willener, 4'49''53 (2'24''69); 2. S. Charlatte, les deux sur VW Golf 16V, 4'54''40 (2'26''59); 3. Mathez, Peugeot 205 GTI, 4'58''41 (2'26''64).

Jusqu'à 2000 (16): 1. Kissling, Opel Kadett GT/E, 4'38''64 (2'19''13).

Mégane Classic (5): 1. Zbinden, 4'59''83 (2'29''13).

Jusqu'à 3000 (9): 1. Bossy, BMW M3, 4'28''32 (2'13''40).

Plus de 3000 (4): 1. Pfefferlé, Porsche 935, 4'20''28 (2'09''85); 2. Ianniello, Lancia Delta S4, 4'22''40 (2'06''23).

Renault Speed Trophy (3): 1. Bron, Renault Clio, 4'50''50 (2'24''73).

Groupe E1, jusqu'à 2000 (10): 1. Steck, BMW M3, 4'39''75 (2'19''26); 2. Juillard, Opel Vectra, 4'42''92 (2'20''23).

Jusqu'à 3000 (3): 1. Neff, BMW E30, 4'47''73 (2'23''35).

Plus de 3000 (8): 1. Plass (D), BMW 320 Judd V8, 4'02''18 (2'00''08); 2. Meisel, Mercedes 190E Judd, 4'04''08 (2'00''07); 3. Büeler, Mitsubishi Evo VI, 4'28''07 (2'12''79).

Voitures de course

Jusqu'à 2000 (3): 1. L. Bormolini (I), Osella PA3, 4'45''46 (2'21''74).

CN, jusqu'à 3000 (6): 1. Steiner, Martini Mk77-BMW, 3'52''04 (1'55''96).

Formule 3 (4): 1. Debrunner, Dallara F398-Opel, 4'09''35 (2'04''43).

Groupe E2, jusqu'à 1600 (2): 1. Pilonel, Martini Mk82-Honda, 4'16''31 (2'07''83).

Jusqu'à 2000 (10): 1. Svoboda (CZ), Dallara 302, 4'03''52 (2'01''28); 2. Lachat, 4'14''55 (2'06''39); 3. Balmer, les deux sur Tatuus-Renault, 4'18''23 (2'08''99).

Plus de 2000 (2): 1. Grünenwald, Dutton, 5'01''66 (2'30''47).

Formule 3000 (10): 1. Régat (F), Reynard 95D-Cosworth, 3'37''66 (1'48''53); 2. Berguerand, Lola T96-Cosworth, 3'38''49 (1'48''93); 3. Muri-sier, Reynard 92D-Cosworth, 3'39''88 (1'49''69).

Championnat (10/14)

Formule 3: 1. Zeller, 102 points; 2. Rüttimann, 92; 3. Oberhauser, 88; 4. Luyet, 77; 5. Roider, 57; 6. Debrunner, 43,5.

Tourisme: 1. Wicki, 80; 2. Hedinger, 50; 3. Bonvin, 35; 4. Cruchaud et Boillat, 30.

Trophée IS: 1. Ehrbar, 145 (vainqueur); 2. Zbinden, 67; 3. Schaffner, 64; 4. Koch, 62; 5. Leuenerberger, 60; 6. Zürcher, 48.

Coupe des montagnes: 1. Berguerand, 43; 2. Ianniello, 42; 3. Nicolas, 31; 4. Muri-sier et Geninascia, 30; 6. Bossy, 29.

Championnat d'Europe, cat. 1: 1. Weidinger, 180 (vainqueur); cat. 2: 1. Regosa, 120.

Prochaine épreuve: Oberhallau, le 27 août.

les choses se compliquaient également lors de la troisième montée puisque toutes les manches sont prises en compte dans la répartition (complexe) des points.

Ainsi, bien qu'il soit sorti vainqueur, Marcel Steiner n'était pas satisfait: «Je voulais faire un temps dans les 1'54'' mais, dans la première manche, le courage m'a parfois manqué tandis que, dans la deuxième, ma Martini ne tenait plus suffisamment la route. En plus, aux Gripons, j'ai été surpris par l'humidité de la piste et j'ai failli sortir...» Steiner a néanmoins réalisé une bonne opération puisqu'il a pu accentuer son avance sur Herbert

Stenger au classement de la «Berg Cup» et préserver ses chances de victoire en championnat d'Allemagne de la montagne.

Ehrbar dominé

Contrairement aux éditions précédentes, les catégories du championnat suisse ne présentaient pratiquement aucun intérêt cette année. Grâce à une belle deuxième montée, Willi Sträuli a certes pratiquement réussi à battre Hansruedi Debrunner, mais les deux hommes sont restés à des années lumière du record F3 de Patrick Dütsch (1'55''06).

Röbi Wicki, bien que privé de son seul adversaire sérieux par

la sortie de route d'Oski Kuhn, n'en a pas moins cravaché sa Renault Clio tout au long du tracé: «Ma seule et unique motivation consistait à tenter de battre le record de classe de Mario Meier.» Raté, mais pour quelques dixièmes seulement...

Quant à Rolf Ehrbar, il n'apprécie guère le parcours des Rangiers. Il a donc dû s'incliner non seulement face à Roger Kissling mais aussi devant deux autres pilotes de Kadett, à savoir Urs Zürcher et Hansruedi Grünig. Mais le pilote d'Herisau bénéficie d'une telle avance que personne ne peut plus lui contester la victoire dans le trophée IS.