

Berguerand, nouvel étalon

Eric Berguerand bat le record du tracé en s'imposant devant Murisier. Ianniello consolide sa 1re place dans la Coupe suisse des montagnes.

JÜRIG KAUFMANN

Après le parcours superrapide des Rangiers, la Coupe suisse des montagnes changeait complètement de décor en s'attaquant à la route étroite et sinueuse qui relie Massongex à Vérossaz. Malgré un plateau de 90 voitures seulement, l'organisateur s'était montré quelque peu optimiste en programmant trois manches d'essai et trois de course. Cet horaire ambitieux allait rapidement souffrir des nombreux incidents (sans gravité) et devoir ne retenir que deux montées de course. Et même de cette façon, l'épreuve se termina juste dans les délais imposés par les autorités locales.

Ambitions affichées

Eric Berguerand ne cachait pas ses ambitions. Il voulait absolument gagner cette course qu'il avait déjà remportée avec panache en 2002 au volant d'une F3. L'an passé, Jean-Daniel Murisier était resté hors de portée, mais, entre-temps, le jeune Valaisan a su peaufiner les réglages de sa Lola T96 F3000 pour la côte et il comptait bien prendre sa revanche. Après avoir donné le ton lors des essais, Berguerand améliorait progressivement le record du parcours dans chacune des deux montées de course.

Handicapé par un pont trop long dans sa Reynard, Murisier it également mieux qu'en 2003, mais sans parvenir à contrer son eune rival. Quant à Jean-Jacques Dufaux, il ne fut jamais en mesu-

re de suivre le rythme des deux pilotes locaux et sa présence fut écourtée par un tête-à-queue lors de la première manche. Olivier Ferrini, lui, regardait passer ses copains en spectateur, la larme à l'œil: «Ce n'est pas l'envie qui manque, mais j'ai perdu 16 kilos suite à mon opération et le médecin estime que je ne dispose pas encore de la force qu'il faut pour dompter mon bolide.»

Dès le 3e rang du classement scratch déjà, on retrouve les meilleurs représentants des voitures fermées. Le favori Bruno Ianniello s'arrêtait certes après quelques centaines de mètres lors du 3e essai, mais ce n'était qu'une fausse alerte. Il ne réalisait qu'après coup que la Lancia Delta S4 n'était pas ralentie par un problème... mais qu'il s'était juste trompé de rapport! En course, le Balois ne commit plus d'erreurs et réussit à descendre son propre record de groupe à un impressionnant 1'58"02.

Maître Erb pas si loin

Sur ce type de parcours, Reto Meisel et sa Mercedes 190 Evo2 savaient qu'ils ne pouvaient concurrencer les quatre roues motrices de la Delta S4. Il améliorait certes ses propres chronos par rapport à 2003, mais cela ne le mit pas à l'abri de l'incroyable Fritz Erb qui lui avait déjà infligé une défaite en 2002. Le Schaffhousien - qui fêtera bientôt ses 60 ans - et son Opel Kadett GT/E ont signé un temps canon. Avec un chrono figé à 2'00"77, il n'était qu'à 34



Eric Berguerand a signé une magnifique performance en s'appropriant le record du tracé.



Mais d'où vient cette soucoupe volante? La Fiat X 1/9 de Riva a certes intrigué mais elle a surtout impressionné par ses chronos!

centièmes de Meisel lors de la 1re manche. La deuxième tentative fut moins concluante et l'Argovien sauvait de justesse la 4e place au scratch ainsi que le 2e rang provisoire de la Coupe suisse des montagnes derrière Ianniello et à égalité de points avec Murisier.

Si Geninascas - sur la seconde Delta S4 de Ianniello - était passablement distancé, il devançait toutefois la Porsche 935 d'Alain Pfefferli, la Kadett 2.4 litres de Jean-Philippe Martin et la Sierra Cosworth de Gérard Nicolas. En réalisant des chronos compa-

rables à ces trois pilotes, le Tessinois Riva créa la surprise au volant de sa performante Fiat X1/9. Devancés par le trouble-fête, Renavier et Bürki, les deux favoris du groupe E1 jusqu'à 2000 cm³, n'en sont certainement toujours pas revenus!

Suite aux problèmes techniques de Jeanneret et de Chabod, Alain Vaney et Gérard Fischer prenaient le relais dans les classes IS jusqu'à 1600 et jusqu'à 2500 cm³. Mis à part ça, les autres favoris ont tenu leur rôle sans flancher. Deux concurrents méritent encore une mention spéciale: Après 50 ans de compétition, Roger Rey a toujours le pied lourd: aux commandes de sa vénérable Ralt RT 1, il réalisa tout de même le 6e temps scratch. Et le nouveau choucou du public, Marc Fleury, s'amusait comme aux Rangiers à balancer sa BMW en énormes glissades de courbe en courbe. Qu'importe le classement pourvu qu'on ait le show...

Scratch

1. E. Berguerand, 3'42"86; 2. Murisier, 3'44"81; 3. Ianniello, 3'56"24; 4. Meisel, 4'01"45; 5. Erb, 4'03"21; 6. Rey, 4'05"71; 7. Pillonel, 4'06"92; 8. Geninascas, 4'07"63; 9. De Siebenthal, 4'10"29; 10. Gallay, 4'11"23. Gr. N, jusqu'à 1600 cm³ (4): 1. Ch. Métroz, Peugeot 106, 2'23"43 (meilleure manche), 4'47"41; 2. S. Droz, Citroën Saxo, 2'23"77, 4'48"00. Jusqu'à 2000 cm³ (4): 1. R. Grimaldi, Honda Civic R, 2'16"47, 4'33"64; 2. D. Postizzi, Renault Clio RS, 2'23"81, 4'47"98. Gr. N-GT (1): 1. N. Bühner, Porsche 996 GT3, 2'12"79, 4'26"23. Gr. A jusqu'à 1600 cm³ (4): 1. A. Maeder, 2'16"36, 4'33"05; 2. Bonvin, 2'18"33, 4'37"15; 3. Stéphanie Le Coultre, tous sur Saxo VTS, 2'18"67, 4'38"28. Jusqu'à 2000 cm³ (3): 1. E. Nanchen, Opel Astra GSi, 2'19"20, 4'39"38; 2. P. Terretaz, Seat Ibiza, 2'20"65, 4'41"75. Clio Trophy, (1): 1. H. Pierrat, 2'19"74, 4'42"06. Gr IS/N jusqu'à 1400 cm³ (2): 1. P. Fleury, Citroën AX GTI, 2'31"44, 5'03"65. Jusqu'à 2000 cm³ (2): 1. E. Biglier, Clio 16V, 2'19"91, 4'40"22; 2. P. Rosset, 2'22"06, 4'47"33. Gr IS/A jusqu'à 1400 cm³ (1): 1. D. Finger, 106 Rallye, 2'32"82, 5'08"74. Jusqu'à 2000 cm³ (2): 1. B. Tissi, Kadett GSi, 2'24"97, 4'50"06. Plus de 2000 cm³ (1): 1. G. Ronconi, M3, 2'13"17, 4'27"39. Gr IS jusqu'à 1600 cm³ (4): 1. A. Vaney, 2'10"96; 4'23"35; 2. J. Savoy, tous deux sur Golf, 4'23"42, 4'27"27. Jusqu'à 2000 cm³ (2): 1. F. Erb, Kadett GT/E, 2'00"77; 4'03"21. Jusqu'à 2500 cm³ (3): 1. G. Fischer, Ascona, 2'10"00, 4'21"80; 2. D. Planchamp, RS Turbo, 2'12"88, 4'26"09. Jusqu'à 3000 cm³ (2): 1. B. Ianniello, 1'58"02, 3'56"24; 2. S. Geninascas, tous deux sur Delta S4, 2'02"52; 4'07"63. Jusqu'à 3500 cm³ (2): 1. G. Nicolas, Sierra Cosworth, 2'07"27; 4'16"41. Plus de 3500 cm³ (1): 1. A. Pfefferli, Porsche 935 T, 2'06"81, 4'14"51. Gr. E1 jusqu'à 2000 cm³ (4): 1. T. Riva, Fiat X1/9, 2'07"25, 4'17"16; 2. R. Renavier, Fiat GT/E, 2'11"15, 4'22"52; 3. M. Bürki, Golf, 2'11"55, 4'23"57. Jusqu'à 2800 cm³ (3): 1. R. Meisel, Mercedes 190 Evo2, 2'00"43, 4'01"45; 2. J.-P. Martin, Kadett GT/E, 2'07"51, 4'15"09. Jusqu'à 3000 cm³ (1): 1. D. Castello, BMW 325i, 2'20"27, 4'40"74. Gr. E2 jusqu'à 1400 cm³ (4): 1. Y. Pillonel, Martini Mk82, 2'02"44, 4'06"92; 2. D. De Siebenthal, 2'04"39, 4'10"29; 3. S. Gallay, Arcobaleno, 2'05"46, 4'11"23. Jusqu'à 1600 cm³ (2): 1. L. Berguerand, Martini Mk48, 2'15"02, 4'31"01. F. Renault: 1. J. Genoud, Taurus RC99, 2'12"62, 4'26"85. F. Ford 1800: 1. S. Martin, Van Diemen RF94, 2'10"19, 4'21"01. Jusqu'à 2000 cm³ (3): 1. R. Roy, Ralt RT1-BMW, 2'02"68, 4'05"71. F3000 (2): 1. E. Berguerand, Lola T96-Ford, 1'51"01; 3'42"86; 2. J.-D. Murisier, Reynard 92D-Ford, 1'52"06; 3'44"81.

COUPE SUISSE DES MONTAGNES:

1. Ianniello, 45 points; 2. Meisel et Murisier, 42; 4. E. Berguerand, 41; 5. Kamm, 26; 6. Pfefferli, 23.