

Steiner abat un monument

Marcel Steiner en pleine action sur les hauteurs de La Roche. Le chrono de Fredy Amweg aura tenu 16 ans.



MONTAGNE Sous les coups de boutoir du Bernois et du malheureux Joël Volluz, le plus vieux record du championnat suisse est tombé dimanche à La Berra. Pour son retour aux affaires, Eric Bergerand termine à un beau 6e rang.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Hasard des circonstances, pour sa 30e édition, la course de côte La Roche-La Berra s'est offert un dénouement quasi historique avec la disparition du record signé par le légendaire Fredy Amweg en 1995. Qu'ils aient eu pour nom Murisier, Bergerand ou encore Bossy et Dufaux, aucun parmi les ténors du championnat suisse de la montagne des dernières années n'était parvenu à faire tomber ces fameuses 1'45"61. Le week-end dernier, il est vite apparu que ce chrono, devenu quasiment mythique au fil du temps, allait fortement trembler sur ses fondations, voire passer carrément de vie à trépas.

ÉPOUSTOFLANT Samedi, lors de la première manche de l'épreuve régionale, Marcel Steiner retranchait déjà 4 centièmes au monument dont l'ombre était soudain devenue beaucoup moins écrasante. Quelques minutes plus tard, Joël Volluz ralliait l'arrivée en 1'45"92, une performance inattendue et tout bonnement fantastique pour ce jeune Valaisan que beaucoup considéraient comme le successeur d'Eric Bergerand. Pour autant, ces deux temps restaient officieux. Il fallait confirmer le lendemain, dans la course de championnat.

Dimanche, le public et les suiveurs piaffaient d'impatience à la vue des deux nouvelles «bombes» déposées par Steiner lors des essais du matin (1'45"42, 1'44"95). Légèrement en retrait (1'47"60, 1'46"87), Volluz n'en continuait pas

moins d'impressionner son monde. L'après-midi, Steiner en remettait une couche lors de la Ire manche de course et effaçait enfin le record d'Amweg des tables (1'44"78). Hyperagressif, Volluz l'imitait... sur trois roues. A quelques dizaines de mètres de l'arrivée, en prenant une courbe à la corde, il avait en effet per-

Eric Bergerand, un retour réussi après quasiment 4 ans d'absence.
Photos Kaufmann



cuté une botte de paille. L'impact brisait son trapèze de suspension avant mais ne l'empêcha pas de franchir la ligne en 1'45"22! C'en était toutefois terminé pour lui car le temps et, surtout, le matériel allaient manquer pour réparer sa Reynard 95D. Mais personne n'oubliera désormais de citer le nom du citoyen du Châble parmi les favoris des prochains rendez-vous du championnat suisse.

Quant à Steiner, après une 2e montée un poil moins rapide (1'45"24), il pouvait savourer son deuxième carton plein consécutif après Reitnau: «Bien sûr, quand un record tient si longtemps, on se demande ce qui a manqué aux autres pilotes. Je suis très heureux d'avoir pu aller si vite. Maintenant, je vais tenter le coup à Anzère. Mais ça sera compliqué. Eric (réd.

Bergerand) avait roulé vraiment très fort en 2007.»

4 ANS APRÈS... L'autre belle histoire du week-end grüérien concernait justement le champion suisse de la montagne 2006, de retour à la compétition 1413 jours après son terrible accident des Rangiers.

Détendu, le pilote de Charrat avouait avoir passé une semaine de folie: «J'ai travaillé de 7 heures à minuit tous les jours pour que ma voiture soit prête. Mais c'était passionnant comme expérience. Mon retour à la compétition? Disons que depuis 4 ans, je n'ai jamais vraiment quitté le milieu de la course, alors j'y ai

SUITE À LA PAGE 30

RÉSULTATS

La Roche-La Berra (3500 m)

Voitures de tourisme

Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm³ (2 au départ):

1. Wicki, 4'39"87 (2'19"80); 2. Kuhn, les deux sur Honda

Integra, 4'53"00 (2'25"16); jusqu'à 3500 (1): 1. Kummer, Mini Cooper S, 4'37"14 (2'18"47); jusqu'à 3500

(1): 1. Hungerbühler, Opel Astra, 5'20"60 (2'40"16); jusqu'à 4000 (3): 1. Gysler, Porsche GT3, 4'44"22

(2'20"19); etc.; jusqu'à 4500 (1): 1. Macherel, Subaru

Impreza, 4'25"19 (2'12"76); jusqu'à 5500 (1): 1.

Michler, BMW 1er M Coupé, 4'21"22 (2'10"53).

N/IS-N jusqu'à 1600 (4): 1. Krummacker, 4'44"03

(2'21"77); 2. Badertscher, les deux sur Citroën Saxo,

4'45"65 (2'22"57); etc.; jusqu'à 2000 (3): 1. Leibundgut, Honda Integra, 4'31"17 (2'15"42); 2. Pascha, Renault Clio, 4'33"70 (2'16"80); etc.; jusqu'à 3500 (8): 1. Bueler, Mitsubishi Evo X, 4'16"03 (2'07"43); etc.

Groupe A/IS-A, jusqu'à 1600 (2): 1. Murisier, Peugeot 106, 4'27"50 (2'13"11); etc.; jusqu'à 2000 (3): 1. Meyer, Opel Astra, 4'44"81 (2'22"29); etc.; jusqu'à 3500 (2): 1. Schnellmann, 4'10"12 (2'03"32); 2. Kessler, les deux sur Mitsubishi Lancer Evo, 4'13"30 (2'06"41).

GT (1): 1. Bühner, Porsche GT3, 4'16"51 (2'07"75).

Historique, jusqu'à 1600 (1): 1. Pauli, Alpine, 4'45"27

(2'22"44); plus de 1600 (2): 1. Scapozza, Alpine, 4'42"75 (2'20"32); etc.

IS, jusqu'à 1400 (2): 1. Matys, Fiat Uno, 4'20"46

(2'09"08); etc.; jusqu'à 1600 (7): 1. Rohr, 4'13"10

(2'06"46); 2. Lanz, les deux sur Toyota Corolla, 4'14"64

(2'06"79); 3. Oulevay, VW Scirocco, 4'17"01 (2'08"00); etc.; jusqu'à 2000 (2): 1. Krieg, 4'07"47 (2'03"33); 2. Marly, les deux sur Opel Kadett C, 4'08"21 (2'03"66); jusqu'à 2500 (6): 1. Koch, 4'03"60 (2'01"74); 2. Zwiablen, 4'07"27 (2'02"95); 3. Banz, tous sur Opel Kadett C, 4'07"41 (2'03"11); etc.; jusqu'à 3000 (1): 1. Papagna, Lancia Delta S4, 4'00"57 (1'59"92); jusqu'à 4500 (1): 1. Comby, Porsche 930, 4'23"65 (2'10"87); jusqu'à 5000 (1): 1. Pfeifferli, Porsche 935, 3'57"13 (1'57"97).

EL, jusqu'à 1400 (2): 1. Wölthrich, Mini Cooper, 4'29"12

(2'14"32); etc.; jusqu'à 1600 (6): 1. Bürki, VW Polo, 4'08"50 (2'04"13); 2. Wittwer, VW Golf, 4'22"03

(2'01"61); 3. Wenger, Peugeot 106, 4'23"05 (2'11"29); etc.; jusqu'à 2000 (18): 1. Engel, VW Golf, 4'17"28

(2'08"29); 2. Grimaldi, Honda Civic, 4'17"34 (2'08"28);

3. Magrin, Renault Clio, 4'18"13 (2'08"71); etc.; jusqu'à 2500 (6): 1. Bürki, BMW 325is, 4'29"38 (2'14"45); 2. Monnard, BMW E21, 4'35"94 (2'17"80); etc.; jusqu'à 3000 (2): 1. Iannielo, Lancia Delta S4, 3'56"31 (1'57"73); etc.; jusqu'à 3500 (7): 1. Nicolas, Ford Escort WRC, 4'02"16 (2'01"10); 3. Métroz, Mazda 323, 4'12"98 (2'06"21); etc.; jusqu'à 4000 (6): 1. Schori, Mitsubishi Evo RS, 3'54"93 (1e scratch, 1'57"18); 2. Jenni, Porsche 911 RSR, 4'11"64 (2'05"72); 3. Marti, Mitsubishi, 4'13,47 (2'05"96); etc.; jusqu'à 4500 (1): 1. Chiquita, BMW 318is, 4'21"69 (2'09"59).

Voitures de compétition

CN, jusqu'à 3000 (1): 1. Charrière, PRC, 4'18"38

(2'09"14).

E2-SH, jusqu'à 1150 (1): 1. Pralong, Westfield-Mini,

4'38"60 (2'18"66); jusqu'à 1400 (1): 1. Bovier, Austin

Cooper, 4'38"66 (2'18"93); SC, jusqu'à 1150 (1): 1. Y. de Siebenthal, Jema, 4'29"01 (2'12"43); jusqu'à 2000

(2): 1. Hünziker, Norma-Honda, 3'55"11 (1'56"79); etc.; jusqu'à 3000 (1): 1. Müller, Osella PA30-Zytek, 3'45"89

(5e scratch, 1'50"74); SS, jusqu'à 1150 (5): 1. Dougoud,

GDS Spyder, 4'05"55 (2'02"57); 2. Grand, Furia,

4'15"43 (2'07"16); etc.; jusqu'à 1400 (2): 1. Fellay, Arcobaleno, 4'02"00 (1'59"93); etc.; jusqu'à 2000 (12):

1. Balmer, Tatuus-Renault, 3'40"03 (1e scratch,

1'49"66); 2. Ducommun, Tatuus-Honda, 3'40"66 (4e

scratch, 1'50"02); 3. F. Revaz, Tatuus-Renault, 3'52"05

(7e scratch, 1'55"63); 4. Chariatte, 3'53"77 (8e scratch,

1'55"85); 5. Debrunner, les deux sur Dallara-Opel,

3'55"02 (10e scratch, 1'56"46); etc.; jusqu'à 3000 (4):

1. Steiner, Osella FA30-Zytek, 3'30"02 (1er scratch,

1'44"78); 2. Lachat, Tatuus-Mugen Turbo, 3'35"19 (2e

scratch, 1'47"22); 3. F. Bergerand, Lola T99-Cosworth,

3'46"08 (6e scratch, 1'52"12).

Championnat

Tourisme: 1. Steiner, 34; 2. Lachat, 28; 3. Balmer, 25;

4. Iannielo, 28; 5. Kummer et Papagna, 27; 7. Nicolas et

Wicki, 25; 9. Bueler, 24; 10. Banz, Gerspacher et Krieg,

22.

Compétition: 1. Steiner, 34; 2. Lachat, 28; 3. Balmer, 25;

4. Müller, 20; 5. Hünziker, 17; 6. Debrunner, 15; 7. Volluz,

13; 8. Ducommun, 12; 9. Amweg et Bergerand, 10.

Prochaines épreuves: Ayent-Anzère, les 23 et 24 juillet.

toujours un peu pensé...» Au volant d'une Lola B99, il avait démarré prudemment le samedi (1'59"32, 1'56"08) avant de monter en puissance le dimanche (1'52"12, 1'53"96). Une progression qui lui permettait de décrocher le 6e rang final! «Je me suis bien amusé, confiait-il. J'ai passé des pneus neufs de 2007. Ils étaient en béton mais ça a suffi!»

LACHAT APPREND Autre personnage incontournable et pionnier technologique de cette fin de semaine fribourgeoise, Florian Lachat a pu tester dans des conditions plus représentatives qu'en Thurgovie sa Tatuus à moteur turbo: «Je suis frustré mais c'est une saison d'apprentissage. Je pense que cette voiture sera bonne partout quand elle sera au point. Il manque encore les bons pignons de vitesse et, aujourd'hui (réd. dimanche), j'ai trouvé le temps de réaction du turbo un peu lent. Il faut encore que je m'habitue aux sorties de virage. C'est tellement violent que je dois attendre que mes roues soient droites pour accélérer. Si je regarde le bon côté des choses, je suis plus rapide que l'an passé et je marque à nouveau des points en championnat. Evidemment, je dois ma 2e place à la mésaventure de Joël. Ce qu'il a fait était exceptionnel!»

Médaillé de bronze du jour, l'immuable Christian Balmer a devancé pour sa part le spécialiste des slaloms Julien Ducommun pour un peu plus de six dixièmes. «Normalement, je devais être devant, relevait ce dernier. Je suis un peu déçu mais pour une première côte, ce n'est pas si mal!» Précisons que tant Balmer que Ducommun ont mis cinq secondes dans la vue d'Urs Müller, qui a visiblement du mal à mater la très compétitive Osella PA30, la grande sœur biplace de la FA30.

COME-BACK Du côté des voitures de tourisme, les favoris ont répondu pré-

sents sans coup férir. Absent à Reitnau, Alain Pfefferlé a enfin pu installer des pneus neufs sur sa fameuse Porsche 935. Et le résultat ne s'est pas fait attendre. Malgré la présence de David Papagna et de sa Lancia Delta (4'00"57), et l'extraordinaire compétitivité de Josef Koch (4'03"60) et Christoph Zwahlen (4'07"27), l'ancien triple lauréat de la Coupe suisse des montagnes a nettement dominé le groupe Interswiss (3'57"13), même s'il n'a pas approché son chrono de 1999 sur une montée (1'55"44). «Je n'ai pas tenté le diable, je n'ai pas mis une énorme pression turbo, avouait-il. J'avais un rapport – la 4e – un peu trop long et la tenue de route n'était pas idéale.» 3e de la division des voitures fermées, Pfefferlé a baissé pavillon devant deux de ses traditionnels rivaux évoluant en El, Hans Schori et Bruno Ianniello. Guère enthousiasmé par sa performance, ce dernier ne comprenait pas vraiment le pourquoi de sa relative lenteur par rapport à sa perf de 2010 (1'57"73 contre 1'54"60).

Pour Gérard Nicolas, le retour au premier plan s'est confirmé avec une 3e place en El. Après une saison 2010 placée sous le signe de la frustration, le pilote vaudois avouait avoir pris beaucoup de plaisir aux commandes de sa WRC survitaminée. «Sur ce tracé, il y a trois épingles où je subis, relevait-il. Mes adversaires ont pour la plupart un compresseur qui leur permet de se relancer plus vite. Mais je dois faire avec ce que j'ai. De toute façon, il n'y a plus beaucoup de place sous ce capot», expliquait encore le garagiste de Savigny qui estime qu'Anzère, un tracé moins tournant que La Berra, ainsi que les Rangiers devraient mieux convenir à son explosive Ford Escort.

ENCORE DES RECORDS En se replaçant dans le contexte du championnat, on constate que les bonnes opérations du week-end – outre celles réalisées par Steiner, Schori et Pfefferlé – ont été le fait d'Albin Mächler et Toni Büeler, respecti-



Florian Lachat doit encore s'habituer à la brutalité de son turbo. Photos Menzpics/Kaufmann



Alain Pfefferlé, vainqueur en Interswiss.



A. Mächler, R. Schnellmann, T. Büeler.

vement vainqueurs et détenteurs de nouvelles références en Supersérie (2'10"53) et N/IS-N (2'07"43). Quant à Roger Schnellmann, sans doute auteur de l'amélioration la plus spectaculaire (2'03"32 contre 2'06"12 douze mois plus tôt), il est reparti de la Roche avec 9,5 unités en poche, le groupe A/IS-A n'ayant compté que sept concurrents.

Pour Nicolas Bühler, habitué depuis des lustres à rouler seul en GT, le championnat ne fait pas partie des priorités. En perpétuelle chasse aux records, le Biennois n'a pas pu faire mieux qu'en 2010

mais il faut dire aussi qu'il n'a guère été aidé par les circonstances car il a dû – comme son compère Pfefferlé – répéter sa 2e manche dans des conditions particulières après la grosse sortie de route d'un autre porschiste, Alexandre Comby.

Pour conclure ce compte-rendu d'une fin de semaine décidément riche en émotions, relevons, côté romand, l'entrée dans le top 20 du scratch de Florian Revaz (7e), Alain Chariatte (8e), David Weber (12e), Didier Planchamp (16e), Christophe Weber (18e) et Patrick Fellay (19e).



1'45"22 sur trois roues! Joël Volluz se souviendra de La Berra... Photo Menzpics

En mémoire de Jo Siffert

ANNIVERSAIRE Bien plus grand que ne l'était son père, Philippe Siffert a eu toutes les peines du monde à s'enfiler dans l'étroite carlingue d'une Porsche Carrera 6 au volant de laquelle il a effectué plusieurs montées de démonstration – la tête inclinée – entre La Roche et La Berra. 2011 marque en effet le 40e anniversaire de la disparition de Jo Siffert et les organisateurs de l'épreuve avaient décidé de marquer le coup à leur façon.

«Le propriétaire suisse-allemand de cette voiture l'a généreusement mise à disposition pour ce week-end, a expliqué Philippe Siffert. En 1966, elle avait été engagée à

Zeltweg et à Reims. C'est assez particulier comme sensation, surtout si l'on se met dans la peau des gens qui ont vécu ces années-là. Bien sûr, mon père était connu pour ses exploits en endurance mais il allait

vite partout. Il a disputé ses dernières côtes en 1968 et a détenu pendant de longues années le record aux Rangiers. Pour moi, ça a été un énorme plaisir de rouler ici.» F.D.



Philippe Siffert au volant de la Porsche Carrera 6. Ph. Kauf.