

# Irrésistible!

**MONTAGNE** Et de trois! Après Reitnau et La Roche, Marcel Steiner a fait sauter la forteresse Anzère. Joël Volluz convaincant 2e. Schori et Nicolas au coude-à-coude en tourisme.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Contrairement à ce dont on avait pris l'habitude ces dernières années, la classique Ayent-Anzère (36 éditions au compteur) s'est disputée dans des conditions fraîches voire quasiment automnales (le mercure n'a jamais dépassé les 15 degrés sur les hauts d'Ayent). Elargi et bosselé par endroits mais toujours aussi glissant, le tracé, constamment nettoyé par de fréquentes ondées, s'est quant à lui révélé moins piégeux que prévu.

## RÉSULTATS

Ayent-Anzère (3500 m)

Voitures de tourisme

Groupe SuperSérie, 0-2000 cm<sup>3</sup>: 1. Wicky, Honda Integra Type R, 4'05"22 (2'02"47); 2. Scapozza, Renault Clio RS, 4'14"48 (2'06"57); etc.: 2001-3000: 1. Kummer, Mini Cooper S, 4'04"55 (2'01"83); compétition (4-3000): 1. Mächler, BMW Série 1M Coupé, 3'49"14 (1'54"41), N/IS-N/R1, 0-1600: 1. Badertscher, Citroën Saxo VTS, 4'16"28 (2'07"49); 2. Mühlmann, les deux sur Citroën Saxo VTS, 4'19"63 (2'09"45); 3. Saurer, Peugeot 106, 4'22"29 (2'09"91); 4. A. Kilchenmann, Suzuki Swift, 4'24"51 (2'11"38); 5. Kalkenrieder, Peugeot 106 GTI, 4'25"30 (2'11"32); etc.: 1601-2000: 1. Leibundgut, Honda Integra Type R, 3'55"51 (1'57"68); etc.: plus de 3000: 1. Bueler, Mitsubishi Evo X, 3'44"70 (1'51"94), A/IS-A, 0-1400: 1. Favez, Peugeot 106 Rallye, 4'29"41 (2'14"65); 1401-1600: 1. Devanthéry, Citroën C2 R2, 3'56"20 (1'57"86); 2. Schneider, Citroën Saxo VTS, 3'57"35 (1'58"44); 3. Bagnoud, Peugeot 206, 4'01"15 (1'59"81); etc.: 1601-2000: 1. Droz, Renault Clio RS, 3'53"86 (1'56"90); 2. L. Bérard, Honda Civic Type R, 3'55"54 (1'57"61); 3. Meyer, Opel Astra F, 4'12"97 (2'06"41); etc.: plus de 3000: 1. Schnellmann, Mitsubishi Lancer, 3'40"15 (1'49"87), Renault Clio Classic Cup; 1. Schaffner, 3'50"88 (1'55"29); 2. Krebs, 3'50"89 (1'54"94); 3. Salzmann, 3'51"62 (1'55"63); etc.: New Clio: 1. Yerly, 3'49"44 (1'54"61), Historique, 0-1400: 1. Pauli, 4'14"72 (2'07"14); 1401-1600: 1. Baleni, les deux sur Alpine Renault, 4'28"15 (2'12"17); 1601-2000: 1. Bérard, Opel Kadett, 4'06"39 (2'03"01); etc.: 2001-3000: 1. Cavallero, Porsche 911 Carrera, 4'26"60 (2'12"05); etc.: plus de 3000: 1. Cretegnny, Ford Sierra Cosworth, 3'54"78 (1'57"26), Porsche Cup: 1. Forestier, Porsche 964 RS, 4'16"84 (2'07"39), RS, 0-1400: 1. Schöpfer, Audi 50, 3'53"85 (1'56"58); 2. Matthey, Fiat Uno, 3'56"36 (1'57"70); 1401-1600: 1. Rohr, 3'43"13 (1'51"55); 2. Lanz, les deux sur Toyota Corolla, 3'48"19 (1'53"57); 3. Matthey, Peugeot 205 GTI, 3'53"14 (1'56"21); etc.: 1601-2000: 1. Krieg, 3'39"17 (1'49"40); 2. Marby, 3'39"96 (1'49"41); 3. Ochsner, les trois sur Opel Kadett, 3'40"56 (1'49"79); etc.: 2001-2500: 1. Koch, 3'34"40 (1'47"01); 2. Zwahlen, 3'37"75 (1'48"47); 3. Banz, les trois sur Opel Kadett, 3'39"63 (1'49"58); etc.: 2501-3000: 1. Papagna, Lancia Delta S4, 3'36"89 (1'48"43); plus de 3000: 1. Pfefferli, Porsche 935, 3'33"68 (1'46"52); 2. B. Bührer, Porsche 997 GT3, 3'45"38 (1'52"35), EL, 0-1400: 1. F. Oulevey, Lada, 4'08"27 (2'03"85); 2. Fleury, Opel Corsa, 4'40"10 (2'18"75); 1401-1600: 1. Willener, VW Golf, 3'49"47 (1'53"99); 2. Wenger, Peugeot 106, 3'55"12 (1'57"06); 3. R. Mühlmann, 3'55"97 (1'57"55); etc.: 1601-2000: 1. Eicher, Renault Clio, 3'44"78 (1'52"04); 2. Grimaldi, Honda Type R, 3'45"13 (1'52"39); 3. Engel, VW Golf, 3'46"85 (1'52"99); etc.: 2001-2500: 1. Chabod, Renault R5 Turbo, 3'48"72 (1'53"09); 2. Birkli, BMW 325, 3'55"24 (1'57"49); 3. Bellon, BMW 323i E36, 3'59"91 (1'59"70); etc.: 2501-3000: 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 3'30"68 (1'45"07); 2. Neff, BMW 325i E30, 3'43"12 (1'51"49); 3. Millasson, BMW Compact 325i T1, 3'52"47 (1'55"95); etc.: plus de 3000: 1. Schori, Mitsubishi Evo RS, 3'29"00 (1'46"52); 2. Nicolas, Ford Escort Cosworth WRC, 3'29"59 (1'44"75); 3. Gerspacher, Lancia Delta S4, 3'35"02 (1'47"49); etc.

Voitures de compétition  
E2-SH, 0-1400: 1. Grand, FIRA GRS, 3'46"87 (1'53"38); etc.  
E2-SG, 1151-2000: 1. Grandjean, 3'51"17 (1'55"40); 2001-3000: 1. Müller, Osella PA30, 3'26"97 (7e scratch, 1'42"69); etc.  
E2-SS, 0-1150: 1. Dougoud, GDS Spyder, 3'37"42 (1'48"44); etc.: 1151-1400: 1. Fellay, Arcobaleno, 3'34"40 (1'46"42); etc.: 1401-2000: 1. Ducommun, Tatuus Honda, 3'16"04 (1e scratch, 1'37"42); 2. Balmer, 3'23"91 (5e scratch, 1'41"84); 3. F. Revaz, les deux sur Tatuus Renault, 3'26"70 (6e scratch, 1'43"25); 4. D. Weber, Dallara 302 Opel, 3'28"09 (8e scratch, 1'43"98); 5. Ramu, Tatuus Renault, 3'28"58 (9e scratch, 1'43"62); etc.: 2001-3000: 1. Steiner, Osella PA30, 3'04"65 (6e scratch, 1'31"33); 2. Volluz, Reynard 95D, 3'07"71 (2e scratch, 1'33"84); 3. Lachat, Tatuus LRM Turbo, 3'12"50 (3e scratch, 1'36"10).  
Championnat suisse tourisme: 1. Schori, 45 points; 2. Koch, 44; 3. Mächler, 41,5; 4. Ianniello, 41; 5. Papagna, 40; etc.

Compétition: 1. Steiner, 51 points; 2. Lachat, 41; 3. Balmer, 36; 4. Müller, 29; 5. Volluz, 27, etc.  
Prochaine épreuve: Massongex-Vérossaz, le 14 août.  
Résultats complets sous [www.ayent-anzere.ch](http://www.ayent-anzere.ch)

Consacrée aux essais, la journée de samedi voyait deux gros bras jeter l'éponge prématurément. Victime d'une panne électrique, Eric Berguerand était contraint de renoncer avant la première ascension tandis que René Laubscher, en proie à des problèmes de freins, abandonnait à l'issue de la 2e montée.

Interrompue temporairement par le brouillard, cette première passe d'armes allait constituer un véritable casse-tête en matière de choix de pneus tant les conditions de piste changeaient rapidement. Au bout du compte, les Albin Mächler (SS, 1'56"20), Toni Bueler (N/IS-N, 1'55"81), Alain Pfefferli (IS, 1'48"37), Hans Schori (EL, 1'45"68) et Marcel Steiner (E2, 1'35"57) distançaient sans surprise leurs poursuivants, seul Roger Schnellmann passant quelque peu à côté de son sujet (10e A/IS-A, 2'10"91).

**MÄCHLER ESSEULÉ** Parent pauvre du championnat suisse de la montagne, le groupe SuperSérie est totalement dominé par la magnifique BMW Série 1 d'Albin Mächler. A Anzère, le pilote de Wangen a fort logiquement écrabouillé la concurrence (15 secondes d'avance sur Reto Kummer), établissant dans la foulée un nouveau record de groupe en 1'54"41. Hélas pour lui, réglementation oblige, il n'inscrivait que 9,5 points, seuls 6 concurrents s'étant engagés à ses côtés.

Tout aussi dominateur que Mächler en SuperSérie, Toni Bueler n'est pas parvenu à battre son temps canon établi 12 mois plus tôt (1'50"74) en N/IS-N, mais le champion suisse aura au moins eu la satisfaction d'engranger 15 précieuses unités. Autre performance de choix à signaler dans ce groupe, le record de Pierre Leibundgut dans la classe 1601-2000. Avec ses 1'57"68, le Jurassien a retranché plus d'une seconde à la marque établie par Sergio Pinto en 2006.

Anzère a également été le théâtre de la première épreuve en côte de la Coupe Clio Classic 2011. Sur ce terrain, c'est Thomas Schaffner, lauréat à Interlaken, qui s'est imposé. Une bonne opération pour le Schaffhousois qui revient à 7 longueurs de Patrick Salzmann et Erwin Spiess, respectivement 3e et 4e en Valais. Quant à Frédéric Yerly, initialement intégré au peloton des Classic, il a finalement été exilé dans un groupe New Clio dont il était le seul représentant.

Le Fribourgeois en a profité pour effacer des tables (pour 0'01) le chrono référence de Lukas Ryf signé voici trois ans (1'54"61).

En A/IS-A, Roger Schnellmann, malgré des essais en demi-teinte, n'avait guère de souci à se faire tant sa supériorité matérielle était manifeste par rapport aux Citroën, Renault et autres Peugeot des classes inférieures. Auteur d'une superbe 3e montée (1'49"87), Schnellmann s'est - tout comme Christian Jaquillard et Gérard Nicolas lors des éditions précédentes - cassé les dents sur le fameux record de Hansueli Ullrich (1'48"43) qui fête ainsi ses deux décennies d'existence!



Marcel Steiner dans ses œuvres entre St-Romain et Anzère. Photos Menzicipics



Joël Volluz (à

gauche) a tutoyé les meilleurs chronos de son mentor Jean-Daniel Murisier alors que Gérard Nicolas (à droite) a enfin pu faire parler les 571 chevaux de son Escort WRC.

**LA GUERRE DES KADETT** Comme on pouvait s'y attendre, les plus belles bagarres ont eu lieu dans les groupes Inter-swiss et EL. En IS, Alain Pfefferli a certes remporté la palme, mais il est resté loin de ses meilleurs temps: «La voiture est au top mais il est clair que la composition des pneus ne me permet plus d'aller chercher les records.» Une thèse confirmée par ailleurs par Bruno Ianniello.

Pour autant, le Valaisien n'a pas eu la vie facile sur ses terres. Sur ses talons, Joseph Koch et Christoph Zwahlen se sont livré un nouveau combat extraordinaire dont le pilote de Maltes est sorti vainqueur avec un 1'47"01 dans la 3e montée, synonyme de record de classe. «Je n'ai pas chausssé de nouvelles gammes, confié Koch. C'est un super chrono, surtout sur une route aussi froide. Il faut dire que la fraîcheur était bénéfique pour les moteurs.» Une nouvelle fois, Zwahlen, mais aussi Armin Banz et David Papagna (aux commandes de l'une des trois Lancia présentes à Anzère), se sont donc inclinés face à un Koch qui devrait logiquement remporter la totalité de l'enjeu à Massongex puisque Pfefferli n'y alignera pas sa Porsche 935.

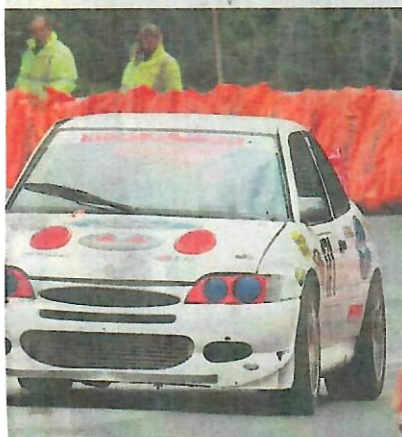
En 1601-2000, la bagarre entre les Opel Kadett a été encore plus acharnée, l'écart entre le 1er (Danny Krieg) et le 3e (Jürg Ochsner) se chiffrait à... 1'39!

Aux étages inférieurs, Werner Rohr, qui a tutoyé le record de Roland Bossy en 1401-1600, et Stefan Schöpfer (0-1400) n'ont pas tremblé malgré les prestations solides d'Andreas Lanz et Hansueli Mathis.

**ROMANDS INCISIFS** En EL, on a enregistré avec plaisir le retour aux affaires de Gérard Nicolas qui a manqué d'un rien (0'59) le scratch des voitures fermées face à Hans Schori qui a dû se cracher dans les mains (record de classe) pour maintenir son leadership. «Lors des quatre dernières courses, j'ai évolué, sans le savoir, avec une durite de turbo fissurée, ce qui me faisait perdre quasiment 130 chevaux, confiait le Vaudois. Je suis très content d'avoir pu titiller Schori et d'avoir fini devant les Lancia et la 935. Pour Massongex, je suis très confiant. C'est un tracé qui a toujours convenu à ma voiture! Cette dernière remarque est aussi valable pour Bruno Ianniello, auteur d'un nouveau record de classe en 2501-3000. «Je dois encore m'habituer aux pneus 18 pouces radiaux, expliquait le Balois. C'était compliqué car le tracé était plus bosselé que d'habitude.»

Les autres têtes d'affiche romandes du EL se sont mises particulièrement en évidence avec, entre autres, Dominique Chabod, 1er de la classe 2001-2500, Frédéric Neff, 2e en 2501-3000 et tout près de son meilleur chrono (1'51"49), et le surprenant Christian Guex, 4e en plus de 3000 cm<sup>3</sup>.

**GROS CHALLENGE** Du côté des voitures de compétition, LA question du jour concernait bien entendu Marcel Steiner et sa capacité à aller chercher un 3e record consécutif. Une tâche loin d'être évidente tant la prestation d'Eric Berguerand en 2007 (1'32"12) avait été impressionnante. De fait, le Bernois a tourné un



## MAIS ENCORE...

**RÉGIONAUX** C'est Ronnie Bratschi (Mitsubishi Lancer Evo) qui a remporté l'épreuve régionale devant Nicola Roberto (Peugeot 205) et Claudio Grispino (Renault 5 Williams).

**216 KM/H** C'est la vitesse de pointe de Marcel Steiner relevée par les données téléométriques. Le radar a quant à lui flashé le Bernois à 198,4 km/h. A relever que le leader du championnat suisse avait attaché un morceau d'étoffe noire sur son Osella en hommage au pilote allemand Georg Plasa, mortellement accidenté lors de la Coppa Carotti.

**ABANDON** 5e de la classe plus de 3000 du groupe E1, René Marti a cassé son cardan au départ de la 3e manche de course.

**HÉRITAGE** Petit-fils de Charles Ramu-Caccia, une figure des courses de côte européennes dans la seconde moitié des années 60 et champion suisse en 1971, Nicolas Ramu a pris une superbe 9e place finale.

**FIDÉLITÉ** Nicolas Bühner, toujours unique représentant de la classe GT, participait pour la 36e fois à Ayent-Anzère. Sur une piste où il a subi un gros accident voici deux ans, le Biennois a signé un meilleur chrono (1'52"35) quasiment identique à celui de 2010 (1'52"31).

**GURNIGEL** La 7e manche du championnat suisse de la montagne (3-4 septembre) se disputera sur un tracé long de 3734 mètres. Pour des raisons de sécurité, 19 m ont en effet été rabotés de la zone d'arrivée. Aucun point de bonus ne sera donc attribué. A noter que seules deux manches de course sont prévues. **F.D.**

bon moment autour de sa proie (1'32"72, 1'32"99) avant de rentrer à son tour dans l'histoire de l'épreuve valaisanne en 1'31"93. «Je n'ai pas eu un bon sentiment au départ, relevait pourtant Steiner, mais après les Flans et jusqu'à l'arrivée, ça s'est vraiment bien passé!»

2e, Joël Volluz a à nouveau fait preuve d'une constance et d'un niveau de pilotage impressionnants avec deux manches en 1'33. Et alors que Florian Lachat - 3e avec trois montées en 1'36 - doit encore maîtriser tous les paramètres de sa Tatuus turbo, il est clair que Volluz sera le principal concurrent de Steiner lors des prochaines échéances. «C'était très difficile d'aller chercher Steiner, reconnaissait Volluz. Je n'ai pas voulu prendre de risques inutiles, il y avait plus à perdre qu'à gagner!» On se réjouit d'ores et déjà de voir évoluer la Reynard 95 noire à Massongex, une course qui s'apparente quasiment à un match à domicile pour le protégé de Jean-Daniel Murisier.

**DUCOMMUN ÉTONNE** La configuration particulière de l'épreuve bas-valaisanne devrait aussi convenir à Julien Ducommun, superbe 4e à Anzère avec un chrono de 1'37"42 dans la 2e ascension.

«Comme je suis un rookie en côte, chaque épreuve est une découverte. Anzère m'a beaucoup plu et Massongex, avec ses épingles et sa chaussée étroite, devrait bien me convenir aussi», lançait rayonnant le spécialiste genevois des slaloms. Derrière lui, Christian Balmer (5e) n'a pas eu voix au chapitre mais il faut dire que l'ancien champion suisse a été passablement handicapé par des problèmes récurrents de boîtier électronique.

Mentionnons également, côté romand, les belles performances de Florian Revaz (6e scratch), David Weber (8e), Nicolas Ramu (9e) et Cédric Rosaire (13e) qui a concédé moins de cinq secondes à la puissante Osella PA30 d'Urs Mülser.



Julien Ducommun: un «rookie» qui fait des étincelles!