

Entre ombre et lumière

CS/MONTAGNES La superbe victoire d'Eric Berguerand entre Massongex et Vérossaz a été ternie par le grave accident de Christoph Zwahlen. Le Thurgovien s'en sort avec deux jambes cassées.

FRÉDÉRIC DUMOULIN

Vers 10 h 30 dimanche matin, le passage de plusieurs véhicules d'intervention (pompiers, police, ambulances) fit craindre le pire. Ce concert de sirènes intervenait suite au crash subi par un pilote à la sortie de la forêt, au poste 4, dans le secteur initial du parcours de 3150 m reliant Massongex à Daviaz-Vérossaz. Par un hasard tragique, Christoph Zwahlen avait suivi la même trajectoire qu'Ernst Zahnd – un pilote REG décédé des suites d'un malaise lors de l'édition 2008 – et percuté un muret. Pour le Thurgovien, qui effectuait sa 2e montée d'essai, l'addition était lourde: constatant qu'il souffrait de nombreuses lésions aux membres inférieurs (on évoquait notamment une fracture ouverte), le corps médical décida de le faire hélicopter vers l'Hôpital de Sion. Au-delà de l'impact émotionnel entraîné par l'accident d'un homme unanimement apprécié dans le milieu, cet événement privait la 6e manche du championnat suisse d'une de ses têtes d'affiche.

Amputés d'une manche, les «qualifs» avaient vu sans surprise Eric Berguerand virer

largement en tête dans la division compétition (1'47"41), devant Christian Balmer (1'54"51) et Simon Hugentobler (1'58"34). Côté tourisme, Ronnie Bratschi (2'02"68) précédait l'infortuné Zwahlen (2'04"76 et le régional de l'étape Christian Guex (2'05"12).

TROP FORT Autant le dire tout de suite, le scénario de la 2e étape valaisanne du championnat n'a guère été empreint de suspense. La seule question était de savoir à quel point Berguerand pourrait s'approcher de la référence de Marcel Steiner (1'44"49). Au terme de la première montée, avalée en 1'46"26, on pouvait se dire que l'exploit était à portée du Martignerain. Il ne parvint toutefois pas à faire mieux lors de ses 2e et 3e runs. «Je suis très content de ma performance... Je sens vraiment bien la voiture, je me fais plaisir et je ne force pas. Et je sais où se trouve la seconde et demie qui me sépare du record. Mais avec ces pneus qui ont une dizaine de montées derrière eux, ce n'était tout simplement pas possible...»

2e, Christian Balmer se montrait satisfait d'avoir battu son record personnel, même s'il avait été privé de ses meilleures gommes après la 1re ascension, bouclée en 1'51"92 (une crevaison dans la des-



Christian Balmer a soufflé la politesse à Simon Hugentobler. Photos Kaufmann



Pierre Murisier.



L'accident de Zwahlen a été d'une rare violence.

cente qui s'en était suivie l'avait contraint à chausser un autre jeu de pneus, clairement moins adaptés). Au 3e rang, Simon Hugentobler n'avait pas vraiment eu son mot à dire quant à l'attribution des deux premiers rangs mais les 13 points engrangés dans le Bas-Valais lui permettent de rêver encore de consécration nationale.

4e, Joël Grand a fait une nouvelle fois montre de ses formidables qualités en battant largement son chrono de 2012 (1'57"53) ainsi que des adversaires bénéficiant de plus grosses cylindrées (Didier Planchamp, 5e, et Mickaël Chatelet, 6e). «Je ne sais pas si ça sera comptabilisé comme record de classe 0-1150, tempérait-il (réd. l'organisateur avait décidé d'instaurer une classe unique regroupant tous les véhicules de 0 à 2000 cm³), mais l'essentiel pour moi était de m'améliorer par rapport à 2012 et je l'ai fait, notamment grâce aux conseils et au soutien de Roger Rey. Je vais encore disputer le Gurnigel et Les Paccots ainsi que les slaloms de Genève et de Drognens. Après, mon rêve serait de pouvoir piloter une F3000, comme le pilote qui m'a le plus impressionné, Lionel Régal.»

PREMIÈRE POUR BRATSCHI

Chez les voitures fermées, les absences de poids lourds (Ianniello, A. Banz, U. Banz, Koch, Kessler, etc.) n'ont pas eu d'incidence sur le spectacle proposé. 7e au général, Ronnie Bratschi a franchi une nouvelle

étape dans sa progression en s'imposant pour la première fois dans le groupe EL, sans qu'il y ait matière à discussion. «L'accident de Zwahlen m'a beaucoup touché. C'est un ami. Ça a été dur de se concentrer après coup», reconnaissait-il au terme des débats. 2e EL et 8e au scratch, Christian Guex s'est, comme à Anzère, remarquablement défendu, tout en reconnaissant la supériorité de son jeune rival: «Bratschi, c'est comme un pro. Avec tous les slaloms et côtes qu'il fait, je ne pouvais pas grand-chose contre lui!» 3e de la division (9e scratch), Martin Bürki a pour sa part explosé à trois reprises son record de classe EL 0-1600, ce dernier étant désormais fixé à 2'04"53, soit pas loin de 3 secondes de gagnées par rapport à 2012!

Complétant le top 10, Gérard Nicolas (1er A/IS-A) retrouvait sa splendide Focus (abîmée au Rallye du Chablais, la WRC était équipée d'un nouveau radiateur à Massongex). Et s'il ne s'est pas approché de son temps canon de

2012 (2'01"09), le Vaudois a fait des tests de pneus révélateurs, les gommes typées rallye se révélant en l'occurrence plus performantes (2'04"77) que les slicks (2'05"24, 2'05"76). «Malgré la mauvaise expérience de cette année, je pourrais bien refaire un rallye en 2014, expliquait le garagiste de Savigny. Mais pour le reste de cette saison, je n'engagerai que l'Escort WRC...»

MÄCHLER FACILE De son côté, Albin Mächler a poursuivi sa moisson victorieuse avec un nouveau carton plein (record SuperSérie en 2'10"03).

On signalera encore les succès de Joe Halter (grandement facilité par la disqualification de Michaël Droz qui avait fait jeu égal – 0"04 d'écart à l'addition des deux meilleures manches – avec lui) en N/IS-N, de Laurent Métral dans un groupe IS réduit à sa plus simple expression (trois partants), d'Alain Pfefferlé en Porsche Cup (avec une nouvelle référence en 2'12"58) et de Nicolas Bühler en GT.

MURISIER À L'ARRACHÉ

C'est dans les petites cylindrées que la lutte a été la plus chaude. En A 0-1600 notamment où Pierre Murisier, poussé dans ses derniers retranchements par Arnaud Maeder et Joël Rappaz, a fait passer de vie à trépas, et à deux reprises (2'09"07, 2'09"84), le vieux record de Yann Bonvin de cette saison, je n'engagerais à ce qu'il y ait une forte concurrence de la part de Rappaz, mais Maeder a aussi été très fort (réd. 2'11"46)», souriait le Fribourgeois.

Revenu sur le site de son plus sérieux accident, le Valaisan concédait avoir connu un ou deux petits blocages. «Dans les secteurs rapides, je dois être bien meilleur, estimait-il. Mais globalement, ça s'est bien passé. Je devais surtout reprendre confiance...»

On relèvera pour conclure la belle prestation de Patrick Golliard, 1er d'un souffle (0"59) de la classe EL 1600-2000 devant le toujours efficace Romeo Grimaldi.

Massongex-Vérossaz (3,150 km)

Addition des deux meilleures manches (meilleur chrono entre parenthèses). Résultats complets sous www.massongex-verrossaz.ch

Voitures de tourisme

Groupe SuperSérie, 0 à 2000 cm³ (3 au départ des essais): 1. Krähenbühl, Honda Integra Type R, 4'50"05 (2'24"55); 2. Kuhn, Honda Integra Type R, 4'56"42 (2'28"13); etc.; **plus de 2000 (2):** 1. Steiner, Toyota Celica, 4'44"85 (2'21"85); etc.; **Compétition (3):** 1. Mächler, BMW 1M Coupé, 4'20"92 (2'10"03); 2. Wicki, Mitsubishi Lancer EVO RS, 4'31"29 (2'15"28); 3. Toffel, Renault Mégane R26R, 4'54"38 (2'26"01).

N/ISN/RL, 0-1600 (2): 1. Badertscher, Citroën Saxo, 4'39"09 (2'18"59); 2. Langenegger, Peugeot 106 GTI, 4'44"95 (2'22"12); **1601-2000 (4):** 1. S. Droz, Renault Clio, 4'36"37 (2'17"96); 2. Pitteloud, Renault Clio, 4'36"96 (2'18"41); etc.; **plus de 2000 (2):** 1. Halter, Mitsubishi Lancer EVO VII, 4'25"37, 2'12"42; etc.

A/ISA/R2/R3, 0-1600 (4): 1. Murisier, 4'18"91, Peugeot 106 KC, 2'09"07; 2. Maeder, Citroën Saxo, 4'23"41 (2'11"46); 3. Rappaz, Citroën C2 S1600, 4'24"18 (2'11"94); etc.; **1601-2000 (2):** 1. Postizzi, Renault Clio R3, 4'29"11 (2'14"50); 2. Rosoz, Renault Clio R3 Access, 4'33"88 (2'16"66); **plus de 3000 (2):** 1. Nicolas, Ford Focus WRC, 4'10"01 (2'04"77); 2. Hassler, Ford Escort Cosworth, 4'30"43 (2'15"09); **Porsche Cup Swiss (2):** 1. Pfefferlé, Porsche Carrera RSR, 4'26"54 (2'12"58); etc.

GT (1): 1. Bühner, Porsche 911 GT3 RS, 4'24"05 (2'11"54).

IS, plus de 2500 (3): 1. Métral, Ford Sierra RS Cosworth, 4'29"66 (2'13"81); 2. Comby, Porsche 930 Turbo, 4'32"13 (2'15"87); etc.

EL, 0-3600 (2): 1. Burki, MB Polo, 4'09"45 (2'04"53); 2. Savoy, Suzuki Swift B16, 4'28"68 (2'13"50); **1601-2000 (6):** 1. Gollard, Alfa Romeo 155 STW, 4'20"08 (2'09"89); 2. Grimaldi, Honda Civic, 4'20"67 (2'09"59); etc.; **2001-3000 (4):** 1. Mariaux, BMW E30, 4'26"33 (2'12"91); 2. Belfon, 4'29"12 (2'13"88); etc.; **plus de 3000 (7):** 1. Bratschi, Mitsubishi Evo 8, 4'02"93 (2'01"00); 2. Guex, Subaru Impreza GT Turbo, 4'06"06

(2'02"92); 3. Gard, Nissan 200SX, 4'25"04; etc.

Voitures de compétition

EZ-SH (1): 1. Bovier, Austin Cooper RS, 4'30"09 (2'15"39).

EZ-SF (1): 1. Grandjean, Westfield 7SE, 4'11"35 (2'05"58).

EZ-SS, 0-2000 (7): 1. Balmer Christian, Tatuus Master S2000, 3'45"33 (1'51"92); 2. Grand, Arcobaleno Europe, 3'56"03 (1'57"53); 3. Planchamp, Tatuus Renault, 3'58"44 (1'57"92); 4. Chatelet, Tatuus Renault, 4'00"96 (2'00"37); 5. Dougoud, 4'10"49 (2'04"47); etc.; **2001-3000 (2):** 1. Berquerand, Lola FA99, 3'33"52 (1'46"26); 2. Hugentobler, 3'52"56 (1'55"71).

Course REG (Scratch): 1. Berquerand, 3'38"57 (1'48"47); 2. Balmer, 3'52"38 (1'56"25); 3. Planchamp, 3'59"57 (1'59"61); 4. Chatelet, 4'02"82 (2'00"97); 5. Bratschi, 4'04"11 (2'01"90); 6. Guex, 4'09"81 (2'03"82); 7. Von Siebenthal, Jema, 4'10"51 (2'04"92); 8. Neff, Porsche 996 Cup, 4'11"03 (2'05"00); 9. Grandjean, 4'11"19 (2'05"48); 10. Sieber, Honda Civic, 4'19"99 (2'09"91).