

La patience était de mise

CS/CEM Même si seulement deux manches de course ont été disputées, quelques records ont été battus aux Rangiers. Premier podium entièrement étranger depuis 2007.

PETER WYSS/RA

Les conditions météo changeantes de la 71e course de côte St-Ursanne-Les Rangiers ont mis les nerfs de nombreux protagonistes à rude épreuve. Lors des essais déjà, les 190 pilotes n'avaient pu disputer qu'une demi-montée sur le sec en trois tentatives. Dimanche, le temps semblait s'être mis au beau mais, hélas, le brouillard s'invita aux alentours de 8 h après le passage de quelques concurrents du groupe SuperSérie avec, comme incidence, un retard de deux heures qui compromettait sérieusement l'horaire prévu. La sortie du Tchèque Dan Blaho au poste 26 et les réparations sacrifièrent encore 60 minutes, repoussant le début de la seconde manche à 14 h 40.

A l'issue de cette dernière, à 18 h, la direction de course et le jury nourrissaient encore l'espoir saugrenu de faire disputer la 3e manche, et ce alors que la route devait réouvrir à la circulation deux heures plus tard, que l'obscurité approchait et qu'une grande partie du public s'en était déjà allée. Les concurrents, dont la patience était décidément mise à rude épreuve, s'enclonnaient donc pour se lancer une dernière fois à l'assaut des 5 km séparant St-Ursanne des Rangiers.

A 18 h 40, les officiels voyaient leurs dernières illusions s'envoler, une aide médicale d'urgence et une ambulance ayant été réclamées pour un spectateur pris d'un malaise. Cet épilogue en queue de poisson n'a toutefois eu aucune incidence sur la régularité de la manifestation, les deux manches disputées permettant d'attribuer l'intégralité des points mis en jeu tant au niveau suisse qu'euro-péen.

RECORD QUAND MEME Quelques-uns pouvaient se réjouir de la tournure des événements, tant ils s'étaient montrés convaincants lors de leurs deux ascensions. Parmi eux, on retrouvait le vainqueur du jour, Simone Faggioli. Superbe de régularité, le Florentin a offert deux prestations quasiment identiques sur le plan chronométrique (1'43"279, 1'43"291) et, s'il n'a pas battu son record (1'43"11), il a néanmoins signé une nouvelle référence en termes de vitesse moyenne sur deux montées (180,165 km/h). Gageons que, si son leadership avait été menacé, il aurait vraisemblablement chassé de nouvelles gommes et fait exploser son temps de 2013. A noter que Faggioli se trouve désormais aux commandes d'une Norma mais dispose du même moteur (Zytek V8) que lors des millésimes précédents. Il évolue

par ailleurs dans la catégorie Sportscars (E2-SC) et non plus dans celle des Single Seaters (E2-SS).

Cela dit, le champion d'Europe n'a pas eu la partie facile dans le jura, la faute à un autre Transalpin supersonique, Christian Merli. Au volant d'une Osella 2 litres ne développant que 328 ch (pour 470 kg), ce dernier s'est fait l'auteur d'une 2e escalade ébouriffante (1'44"330), ne concédant du terrain à son illustre rival que lors du départ et dans les sorties d'épingle. Au final, tant Faggioli que Merli ont pulvérisé l'ancienne référence SC, détenue depuis 1999 par Pasquale Irlando (1'51"53). «La dernière fois que je suis venu ici, c'était en 2005 et il pleuvait des cordes, évoquait Merli. J'ai donc dû réapprendre le tracé de A à Z. Ma tentative initiale équivalait quasiment à un essai. Dans la seconde en revanche, tout a fon-

ctionné à merveille.»

3e, David Hauser se montrait lui aussi extrêmement satisfait. «Lors du 2e essai, j'ai senti qu'il y avait des vibrations dans la direction. J'ai donc préféré renoncer. Ensuite, j'ai réussi à égaler mon temps de 2013 lors de la 2e manche, ce qui n'avait rien d'évident car la Wolf GB08 que je pilote demande un certain temps d'adaptation. Par rapport à ma Dallara GP2 de l'an dernier, elle est plus légère de 70 à 80 kg, moins large de 20 cm et, surtout, son empatement est plus court, ce qui la rend très agile, un peu comme un kart...»

ABSENCES REMARQUÉES Côté suisse, les absences de Marcel Steiner, Joël Voltuz et Julien Ducommun, membres du top 5 voici 12 mois, et d'Eric Bergerand, leader du championnat suisse de la montagne, se sont fait largement ressentir. De fait, pour



Passé chez Norma, Simone Faggioli est toujours le meilleur spécialiste européen des courses de côte. Lors de la 71e édition des Rangiers, il a même signé une moyenne record (plus de 180 km/h) à l'addition des deux manches.

Photos Kaufmann

RÉSULTATS

St-Ursanne - Les Rangiers (5,169 km); addition des 2 manches (3e montée annulée, meilleur chrono entre parenthèses). Résultats complets sous www.gvt-timing.ch
Voitures de tourisme
Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm³ (6 au départ des essais): 1. Muzzarelli, 4'58"941 (2'28"307); 2. Piccinato, 5'02"307 (2'29"546); 3. Béring, 5'10"470 (2'34"307); 4. Zürcher, tous sur Honda Integra R, 5'15"743 (2'37"121); etc.; jusqu'à 3000 (2): 1. Hedinger, Peugeot 208 GTI, 5'20"450 (2'39"229); etc.; jusqu'à 3000 (2): 1. Steiner, Toyota Celica, 5'08"162 (2'33"134); etc.; SS Compétition jusqu'à 3500 (2): 1. Wicki, Mitsubishi Evo VI, 4'43"852 (2'21"408); etc.; plus de 3500 (3): 1. Mächler, BMW M4, 4'41"089 (2'18"984); 2. Nassimbeni, BMW 1M Coupé, 4'47"972 (2'21"730); etc.
IS-A, jusqu'à 1600 (4): 1. Oanes, 5'27"245 (2'42"901); 2. Schmitt, les deux sur Peugeot 106 GTI, 5'28"186 (2'43"982); etc.; jusqu'à 2000 (2): 1. Cabelo (F), Honda Civic R, 5'03"803 (2'31"660); etc.; plus de 3000 (1): Haiter, Mitsubishi Evo VII, 4'59"537 (2'28"786).
IS-A, jusqu'à 1600 (1): 1. Gerber, Honda Civic, 5'34"283 (2'46"472); jusqu'à 2000 (2): 1. Sippel, Honda Integra R, 5'28"501 (2'42"357); etc.; plus de 3000 (1): 1. Nicolas, Ford Escort SC, 4'54"514 (2'27"225).
N, jusqu'à 1600 (2): 1. Kichenmann, Suzuki Swift, 5'29"697 (2'44"017); etc.; jusqu'à 2000 (2): 1. Fros-

sard, Renault Clio, 5'10"615 (2'34"274); etc.; plus de 3000 (5): 1. Stefanovski (Mac), 4'36"106 (2'17"307); 2. Jernan (Rép. tch.), 4'41"579 (2'20"351); 3. Los (Rép. tch.), tous sur Mitsubishi Evo IX, 4'42"355 (2'19"599); etc.
A, jusqu'à 1600 (3): 1. Babic, 5'01"772 (2'30"886); 2. Fleury, les deux sur Citroën Saxo, 5'11"473 (2'35"394); etc.; jusqu'à 2000 (2): 1. Dankels (L), Renault Clio, 5'02"900 (2'30"504); etc.; plus de 3000 (1): 1. Maly (Rép. tch.), 4'33"151 (2'16"043).
InterSwiss, jusqu'à 1400 (2): 1. Schöpfer, Audi 50, 4'49"032 (2'23"586); etc.; jusqu'à 1600 (9): 1. Rohr, 4'32"075 (2'15"602); 2. Lanz, Toyota Corolla AEB6, 4'43"570 (2'21"530); 3. S. Charlatte, VW Golf, 4'46"634 (2'23"153); 4. S. Burri, Peugeot 106, 4'51"420 (2'25"014); etc.; jusqu'à 2000 (10): 1. Frei, Opel Kadett C, 4'36"860 (2'17"719); 2. Vallat, VW Golf, 4'41"393 (2'20"671); 3. Niederberger, Opel Kadett C City, 4'51"140 (2'24"750); 4. Burri, Opel Kadett C, 4'52"454 (2'25"857); etc.; jusqu'à 2500 (4): 1. U. Banz, Opel Ascona B, 4'34"915 (2'17"445); 2. A. Banz, 4'37"269 (2'17"873); 3. Aeschlimann, les deux sur Opel Kadett C, 4'43"967 (2'21"345); etc.; plus de 4000 (2): 1. Pfefferli, Porsche 935 Turbo, 4'29"095 (2'13"826); etc.
E1, jusqu'à 1400 (4): 1. Marchione (Lux), Fiat 127, 5'00"874 (2'29"190); 2. Bächler, VW Lupo, 5'01"046 (2'30"039); etc.; jusqu'à 1600 (9): 1. Bürki, VW Polo, 4'38"468 (2'18"734); 2. Raemy, Lada Samara, 4'53"347 (2'26"604); 3. Savoy, Suzuki Swift,

4'59"946 (2'28"864); 4. R. Mühlemann, Citroën Saxo, 5'01"219 (2'28"996); etc.; jusqu'à 2000 (20): 1. Fuhrer, Honda CRX, 4'37"736 (2'17"721); 2. Farine, VW Golf, 4'43"376 (2'21"558); 3. Magnin, 4'47"954 (2'23"934); 4. Viloz, les deux sur Renault Clio, 4'49"043 (2'23"980); 5. Petignat, Peugeot 309 GTI, 4'50"680 (2'25"149); etc.; jusqu'à 2500 (7): 1. Deniset (Fra), 4'46"156 (2'22"262); 2. Bottecchia, les deux sur Renault 5 Turbo, 4'49"429 (2'22"142); 3. Bernhardt, Opel Kadett C, 4'51"549 (2'24"462); etc.; jusqu'à 3000 (10): 1. Bürki, BMW M3 E33, 4'29"476 (2'14"589); 2. Favre, 4'38"397 (2'18"852); 3. Hwiler, BMW E30, 4'44"460 (2'22"221); 4. Bellon, BMW E36, 4'46"853 (2'22"613); 5. Lovacco, Lancia Delta S4, 4'51"362 (2'25"048); etc.; jusqu'à 3500 (14): 1. Schnellmann, Mitsubishi Evo VIII, 4'25"722 (2'11"759); 2. Ianniello, Lancia Delta S4, 4'30"426 (2'14"996); 3. Hürlimann, Subaru Impreza, 4'43"440 (2'21"196); 4. Mattioni, Mazda 323 Turbo, 4'48"357 (2'23"000); 5. Métral, Ford Sierra Cosworth, 4'50"052 (2'23"676); etc.; plus de 3500 (8): 1. Werver (Fra), Porsche 997 GT3 Cup, 4'16"915 (2'08"032); 2. Neff, Porsche 996 GT3, 4'21"126 (2'10"343); 3. Ruch, Ferrari 355 GT, 4'25"154 (2'12"383); 4. Millasson, 4'46"062 (2'22"251); 5. Büetiger, les deux sur Porsche GT3 Cup, 4'53"766 (2'25"517); etc. GT, plus de 3000 (3): 1. Bodson (Bel), Porsche 997 GT3 Cup, 4'28"394 (2'13"376); 2. Bühner, Porsche 911 GT3 RS, 4'32"731 (2'15"701); etc. Hist. (1): 1. Cretegnay, Ford Sierra Cosworth, 5'05"064 (2'31"662).

Voitures de compétition

E2-SH, jusqu'à 3000 (1): 1. Michl (Rép. tch.), Lotus Evora, 4'10"528 (2'05"182); plus de 3000 (1): 1. Pregartner (Aut), Porsche 911 GT2 RSR, 4'25"272 (2'10"919).
CN, jusqu'à 2000 (5): 1. Vermeille, Norma-Honda, 4'00"664 (1'59"720); 2. Maître, Tatuus-Honda, 4'07"081 (2'03"175); 3. Bouduban, Norma-Honda, 4'14"626 (2'07"165); etc.; jusqu'à 3000 (1): 1. Schaffo, Lucchini-BMW, 4'46"883 (2'23"889).
E2-SC, jusqu'à 1600 (1): 1. Von Siebenthal, Jema B10, 4'31"546 (2'15"498); 1601-2000 (1): 1. Merli (Ita), Osella PA2000-Honda, 3'30"460 (1'44"330); plus de 2000 (5): 1. Faggioli (Ita), Norma M20 FC-Honda, 3'26"570 (=180,165 km/h, 1'43"279); 2. Vittek (Rép. tch.), Osella PA20S-BMW, 4'02"699 (2'00"867); 3. Hubert (Fra), Norma M20 FC, 4'08"640 (2'03"952); 4. Bouvier, Osella-BMW, 4'22"487 (2'09"281); etc.
E2-SS, jusqu'à 1600 (5): 1. Lescot (Fra), Spead RMO6, 4'17"692 (2'08"065); 2. Fellay, Arcobaleno Europe, 4'28"005 (2'12"373); etc.; jusqu'à 2000 (22): 1. Rütchen (Fra), Dallara F303/05-Mercedes, 3'53"996 (1'56"211); 2. Salomon, 3'56"782 (1'58"510); 3. Berney (Fra), 3'58"147 (1'58"843); 4. A. Charlatte, les deux sur Tatuus-Honda F-Master, 3'58"545 (1'58"180); 5. Egli, Dallara F394-Opel, 3'59"402 (1'58"916); 6. D. Weber, 3'59"437 (1'58"592); 7. C. Weber, les deux sur Dallara F302-Opel, 4'00"323 (1'59"492); 8. Balmer, Tatuus-Honda F-Master, 4'00"657 (1'58"588); 9. L. Cholley (Fra), Dallara F306,

4'02"938 (2'00"019); 10. Delbarre, Dallara F302, 4'03"618 (2'01"221); etc.; plus de 3000 (7): 1. Hauser (Lux), Wolf GB08, 3'34"641 (1'45"803); 2. Bormolini (Ita), Reynard K02, 3'40"467 (1'50"089); 3. Riva, Reynard 92D, 3'47"573 (1'53"378); 4. Kramsky (Rép. tch.), Reynard K14, 3'47"766 (1'52"768); 5. Guélat (La), 194/50, 3'49"483 (1'54"171); 6. Hugentobler, Reynard 93D, 3'50"161 (1'54"328); 6. Rollinger (Lux), Osella FA30, 3'52"484 (1'56"111).

Championnat (6/9)

Tourisme: 1. Mächler, 98 points; 2. Wicki, 87; 3. Rohr, 74,5; 4. Muzzarelli, 73; 5. Ianniello, 69; 6. Béring, 65; 7. U. Banz, 64; 8. A. Banz, 61; 9. Steiner, 56; 10. Bürki et Nassimbeni, 53; etc.
Compétition: 1. Bergerand, 77; 2. Balmer, 69; 3. Hugentobler, 59; 4. Egli, 37; 5. Grand, 35; 6. Maurer, 33; etc.
Coupe suisse: 1. Muzzarelli, 115; 2. Bürki et Rohr, 110; 4. Béring, 89; 5. Fuhrer, 67; 6. Frei, 65; 7. Lanz, 64; 8. Zürcher, 63; 9. Piccinato, 61; etc.
Prochaines épreuves: Oberhallau, le 31 août et Gurnigel le 7 septembre.

CE (10/13)

Cat. 1 (tourisme): 1. Stefanovski, 208; 2. Maly, 162,5; 3. Los, 139; etc.
Cat. 2 (E2): 1. Faggioli, 225; 2. Bormolini, 173,5; 3. Luber (1), 121; etc.



Tiziano Riva s'est montré le plus rapide parmi les pilotes suisses

Aussi rapide qu'en 2013, David Hauser a impressionné au volant de sa Wolf GB08.

la première fois depuis 2007 (victoire de Lionel Régal devant Fabien Frantz et Alban Thomas), le podium final n'accueillait aucun représentant de la Confédération.

Le week-end dernier, c'est Tiziano Riva qui, parmi nos compatriotes, a su au mieux tirer son épingle du jeu. 5e du scratch, il a laissé notamment derrière lui le routinier tchèque Otakar Kramsky. Pour le Tessinois, qui a bénéficié le dimanche des conseils de Jean-Daniel Muri- sier (ex-propriétaire de sa Reynard 92), l'objectif numéro 1 de la saison est de continuer à faire bonne figure dans la FIA Hill Climb Cup dont il occupe actuellement le 3e rang. A nouveau au départ après 20 ans d'absence, le régional de l'étape Philippe Guélat s'est pour sa part fait une frayeur aux Gripons avant de conclure sa journée en l'54. En proie à des

problèmes d'allumage, Simon Hugentobler n'a, quant à lui, pas pu défendre valablement ses chances mais il s'est néanmoins montré plus véloce que le Luxembourgeois Tommy Rollinger (Osella FA 30).

Chez les 2-litres, Philip Egli a démontré toute l'étendue de son talent en signant le 2e meilleur chrono d'une F3 derrière l'invincible Billy Ritchens qui est parvenu à dominer toutes les Formula Masters alors qu'il évoluait dans le baquet d'une Dallara-Mercedes. 2e de classe, Jean-François Salomon estimait de son côté qu'il aurait pu se montrer un peu plus rapide: «Les 1'57 étaient envisageables, mais il n'était pas possible d'aller chercher Ritchens», reconnaissait-il. 2e après la 1re confrontation, Alain Chariatte a finalement rétrogradé en 4e position. Christian Balmer n'est lui pas parvenu à récupérer le retard accumulé lors de la première passe d'armes. Le Bernois se maintient cependant au 2e rang du CS.

NEFF CONFIRME Dans la division tourisme, en l'absence de Ronnie Bratschi qui n'a pas été en mesure de réparer son em-

brayage endommagé à Massongex, Nicolas Werver s'est une nouvelle fois montré le plus performant dans le cockpit de sa Porsche 997 Cup. Impressionnant, le Français n'a rien volé, dominant son père et collègue de marque Frédéric Neff (996 Cup) qui a confirmé son résultat d'Anzère et poursuivi sa montée en puissance. 4e, Roger Schnellmann s'est tout d'abord montré presque aussi rapide que Bratschi en 2013 (2'11) mais, estimant qu'il ne maîtrisait pas encore tous les paramètres de son Evo, il n'a pas osé tenter le diable dans la 2e manche, ce qui a permis à René Ruch de s'adjuger la médaille de bronze du groupe. Martin Bürki II a pour sa part remporté la classe E1 jusqu'à 3,5 litres, prenant le meilleur sur un Bruno Ianniello qui n'y est plus vraiment.

Chez les E1 2-litres, Ruedi Fuhrer a remporté un succès à la fois mérité et chanceux. Mérité car il a dominé assez aisément la concurrence, chanceux car son grand rival Fabien Houlmann s'est révélé plus véloce dans le 2e round. Mais le Jurassien n'ayant pas été en mesure d'achever le premier run (câble d'accélérateur décroché), il ne pouvait figurer sur le tableau d'honneur final.

Quant à Martin Bürki I, lauréat de la classe E1 1401-1600 devant le surprenant Philippe Raemy, il n'a pas jugé utile de forcer son talent après l'abandon de Jean-François Chariatte. «Je ne tenais pas à aller chercher mon record car je voulais économiser la Polo en vue du prochain slalom. C'est important dans l'optique du championnat» se justifiait-il.

A relever encore, toujours en E1, le 2e rang de Martin Bächler derrière le Luxembourgeois Canio Marchione dans la classe 0-1400.

BONNE AFFAIRE DE ROHR En Interswiss, le succès d'Alain Pfefferlé n'a pas fait un pli mais c'est derrière le Valaisan que la lutte a été chaude. Au final, Werner Rohr - qui a battu de 3 dixièmes le record de la classe 1401-1600, propriété de Marc Roth depuis 2003 - a pris la 2e place, battant Thomas Frei et Urs Banz, respectivement vainqueurs des classes 1601-2000 et 2001-2500. Il réalise ainsi une bonne opération sur plusieurs fronts, en championnat tourisme où il passe au 3e rang, en Coupe suisse (toujours 2e, à égalité avec Bürki) et dans le cadre du Trophée IS où il consolide son emprise.

Dans le groupe N, le Macédonien Stefanovski a décroché une 7e victoire en 2014, s'assurant ainsi le titre de la Catégorie 1. Jaromir Maly s'est lui imposé sans coup férir dans un groupe A décapité par

l'absence de trois de ses principaux contradicteurs continentaux et de l'Helvète Thomas Kessler.

SUPER MÄCHLER En SuperSérie, Robert Wicki a été détenteur de la nouvelle référence durant une minute... le temps qu'Albin Mächler franchisse la ligne en 2'18"984 et engrange pour la 5e fois consécutive le total maximal de 17 points. Et dire que le citoyen de Wangen avait

commis une erreur lors d'un changement de rapport!

Belle performance également de Marcel Muzzarelli qui a non seulement explosé la marque de classe établie par Wicki en 2012 (il s'est même montré plus rapide que ses collègues des groupes A/IS-A, N/IS-N engagé en 2 litres!), mais s'est également maintenu brillamment au sommet des tables de la Coupe suisse des montagnes.



Werner Rohr court plusieurs lièvres à la fois... Avec bonheur.