



# Les «Allemands» frappent fort

**AYENT-ANZÈRE** Stars de la discipline outre-Rhin, Reto Meisel et Marcel Steiner ont brillé de mille feux lors de la 35e édition de l'épreuve valaisanne.



Si Marcel Steiner (en haut) a décroché sa 1re victoire de l'exercice 2010, Reto Meisel (ci-dessus) a abattu le record quasi trentenaire de Marc Surer. Photos Kaufmann

## FREDERIC DUMOULIN

Quand Marc Surer signa son fameux chrono de 1'41"67 en août 1981 au volant d'une BMW M1 groupe 5 préparée par Sauber, il n'imaginait sans doute pas que sa performance allait résister quasiment trois décennies aux assauts des spécialistes de la montagne.

Et pourtant, ce record pour une voiture fermée entre Ayent (St-Romain) et Anzère, personne, pas même Bruno Ianniello (1'41"82 en 2001), ou Alain Pfeferlé (1'43"85 en 2000 et 2002) ou encore Sacha Geninasca (1'42"22 en 2009) n'est parvenu à l'effacer du livre d'or de l'épreuve valaisanne. Personne jusqu'au

25 juillet 2010, date à laquelle Reto Meisel, aux commandes d'une Mercedes à moteur Judd V8 (ex-Brabham), a fixé la nouvelle référence à 1'41"42.

Peu importe dès lors l'éternelle polémique sur son appartenance au groupe E1 ou à la classe E2-SH, la machine du garage de Leuggern est sans doute ce qui se fait de mieux dans le domaine à l'heure actuelle. Quant au pilote, lauréat de la Coupe suisse des montagnes en 2002 et champion d'Allemagne de la montagne (tourisme) en 2008 et 2009, il possède cette faculté de s'arracher dans les dernières montées et d'aller chercher

les records les plus significatifs comme on a déjà pu s'en apercevoir au Gurnigel l'an dernier.

**RIVA PROGRESSE** 5e au général à Anzère, Meisel a partagé les lauriers de la gloire avec son compère Marcel Steiner qui, après deux 2es places et une 3e, est devenu le 3e vainqueur scratch différent dans le championnat suisse des montagnes 2010. Pour ce faire, le citoyen d'Oberdiessbach a dû s'employer à fond. Derrière lui, Florian Lachat n'a en effet échoué qu'à 0"6. Pour le jurassien, auteur d'une saison en tout point remar-

quables (deux victoires, deux 2es places), la pilule était sans doute amère mais pas autant que 12 mois plus tôt, lorsqu'il s'était incliné pour 0"04 face à Alain Beutler...

Sur la 3e marche du podium, Tiziano Riva, 5e et 4e à la Roche, pouvait savourer une progression régulière qui devrait bientôt lui permettre de jouer la gagne. 4e, Jean-Jacques Dufaux s'est pour sa part montré très régulier avec trois montées en 1'39. Il s'en est même fallu d'un rien (1"6) qu'il n'accède au podium. Pour sa dernière saison, le Vaudois de Rheinfelden (une 4e place, deux 3es et une victoire) fait en tout cas preuve d'une belle constance puisque l'an passé à pareille époque il comptait déjà deux résultats blancs.

Vainqueur surprise en 2009, Alain Beutler n'a cette fois pas eu voix au chapitre (9e), sa meilleure ascension (1'43"54) accusant nettement la comparaison avec sa 1re manche de course de l'an dernier (1'41"98). A sa décharge, le pilote de Montpreveyres a été contraint d'installer un propulseur moins performant après avoir exposé le 3-litres d'origine lors du slalom de Moudon.

A relever aussi l'accession au top 10 de Joël Volluz, 7e à seulement 0"2 du vétéran Christian Balmer et meilleur représentant du Vieux Pays, un rang souvent dévolu au régional de l'étape Yann Pillonel. 10e de cette 35e édition malgré une 3e manche interrompue prématurément, ce dernier pouvait se réjouir de sa

## RÉSULTATS

**Ayent-Anzère, 3500 m.** Addition des 2 meilleures manches (meilleure montée). Résultats complets sous [www.ayent-anzere.ch](http://www.ayent-anzere.ch)

**Voitures de tourisme**  
**Groupe SuperSérie, jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>:**  
 1. Piccinato, Honda Integra, 4'04"95 (2'02"26); 2. Wicki, Renault Clio RS, 4'06"33 (2'03"10); plus de 2000: 1. Kummer, Mini Cooper, 4'06"55 (2'03"20); **SS Compétition:** 1. Raefi, Mitsubishi Evo VI, 3'58"24 (1'58"28); **M/ISN, jusqu'à 1600:** 1. Ray, Citroën Saxo VTS, 4'10"28 (2'05"02); 2. Devanthéry, Peugeot 106 GTI, 4'14"12 (2'06'41); **jusqu'à 2000:** 1. Loyev, Honda Civic, 4'00"81 (1'59"79); 2. Lebundgut, Honda Integra, 4'04"05 (2'01"61); 3. Pinto, Renault Clio, 4'04"45 (2'01"72); plus de 2000: 1. Büeler, Mitsubishi Evo X, 3'42"21 (1'50"74); **A/IS-A, jusqu'à 1400:** 1. Blanc, Peugeot 205, 4'15"79 (2'07"89); 2. Moser, Toyota Yaris, 4'21"89 (2'10"54); **jusqu'à 1600:** 1. Babic, 3'59"56 (1'59"35); 2. Maeder, les deux sur Citroën Saxo, 4'06"13 (2'02"20); 3. Sieber, Honda Civic, 4'07"33 (2'03"47); 4. Monod, Citroën C2, 4'08"34 (2'02"87); **jusqu'à 2000:** 1. Mächler, BMW 320i, 3'52"29 (1'55"96); 2. Béraud, Honda Civic, 3'58"68 (1'58"83); plus de 2000: 1. May, Mitsubishi Evo VI, 3'46"99



Frédéric Neff.

(1'53"34); 2. Schnellmann, Mitsubishi Evo XIII, 3'47"65 (1'53"37); **GT1:** 1. Bühner, Porsche 997 GT3, 3'48"11 (1'52"31); **IS, jusqu'à 1400:** 1. Mathys, Fiat Uno, 3'52"55 (1'55"49); **jusqu'à 1600:** 1. Rohr, Toyota Corolla, 3'45"66 (1'52"43); 2. Charrière, VW Golf, 3'53"10 (1'52"23); 3. Mathez, Peugeot 205, 3'58"57 (1'58"31); 4. Oulevey, VW Scirocco, 4'01"79 (2'00"44); **jusqu'à 2000:** 1. Marty, 3'40"90 (1'50"27); 2. Ochsner, 3'41"19 (1'50"53); 3. Krieg, tous sur Opel Kadett C, 3'42"22 (1'51"06); **jusqu'à 2500:** 1. Zvahlen, 3'38"39 (1'48"94); 2. Banz, les deux sur Opel Kadett C, 3'44"52 (1'52"21); 3. Botteccia, Renault 5 Tur-

bo, 3'48"71 (1'54"25); plus de 2500: 1. Pfeferlé, Porsche 935 Turbo, 3'39"17 (1'49"52); **E1, jusqu'à 1400:** 1. Buchser, 4'00"36 (2'00"07); 2. Thoma, les deux sur VW Polo, 4'04"04 (2'01"87); **jusqu'à 1600:** 1. Bürki, VW Polo, 3'47"64 (1'52"95); 2. Wittwer, VW Golf, 3'53"39 (1'56"32); 3. Bieri, VW Scirocco, 4'02"56 (2'00"68); **jusqu'à 2000:** 1. Steck, BMW M3, 3'46"91 (1'52"60); 2. Farine, VW Golf, 3'50"16 (1'54"59); 3. Grimaldi, Honda Civic, 3'50"53 (1'55"08); **jusqu'à 2500:** 1. Rohrbach, BMW E30, 4'16"03 (2'06"40); **jusqu'à 3000:** 1. Ianniello, Lancia Delta 54, 3'30"58 (1'45"26); 2. Neff, 3'42"22 (1'50"86); 3. Favre, les deux sur BMW E30, 3'54"93 (1'55"39); plus de 3000: 1. Schori, Mitsubishi Evo VI RS, 3'30"60 (1'45"43); 2. Hulmann, Mazda 323 Turbo, 3'36"55 (1'48"20); 3. Laubscher, Mitsubishi Evo VIII, 3'37"26 (1'48"58); puis 6. Métrol, Ford Sierra Cosworth, 3'46"13 (1'51"98); **Championnat:** 1. Ianniello, 64 points; 2. Schnellmann, 63; 3. Büeler, 56; 4. Schori, 56; 5. Mächler, 55; etc. **Renault Clio Cup:** 1. Verly, 3'51"08 (1'54"95); 2. Stadler, 3'58"68 (1'59"29); **Renault Clio Classic Cup:** 1. Krebs, 3'51"25 (1'55"54); 2. Schaffner, 3'52"17 (1'55"74); 3. Wolf,

3'53"20 (1'55"91); **E2-SG, jusqu'à 2000:** 1. Papagna, Rebo-BMW, 3'45"08 (1'51"68); plus de 2000: 1. Steiner, Martini Mk77-BMW, 3'14"97 (1er scratch, 1'37"43); 2. Pillonel, Lucchini-BMW, 3'27"76 (10e scratch, 1'43"65); **E2-SH, jusqu'à 1400:** 1. Biaggi, Mini Westfield, 4'15"13 (2'06"34); **jusqu'à 3500:** 1. Meisel, Mercedes 190-Judd, 3'24"31 (6e scratch, 1'41"42); **E2-SS jusqu'à 1150:** 1. Martin, Schübel-BMW, 3'43"52 (1'51"68); 2. Loyev, Arcobaleno, 3'44"79 (1'52"10); **jusqu'à 1600:** 1. Revaz, Mygale-BMW, 3'35"13 (1'45"04); **jusqu'à 2000:** 1. Lachat, Tatus-Honda, 3'15"58 (2e scratch, 1'37"50); 2. Balmer, Tatus-Renault, 3'24"71 (6e scratch, 1'42"09); 3. Volluz, 3'24"71 (7e scratch, 1'42"17); 4. Amweg, les deux sur Tatus F. Renault, 3'26"90 (8e scratch, 1'43"44); plus de 2000: 1. Riva, Reynard 920-Cosworth, 3'17"29 (3e scratch, 1'38"21); 2. Dufaux, Reynard 95D-Cosworth, 3'18"89 (4e scratch, 1'39"34); 3. Beutler, Martini Mk69-BMW, 3'27"55 (9e scratch, 1'43"54); **Championnat:** 1. Lachat, 58; 2. Steiner, 56; 3. Dufaux, 53; 4. Balmer, 45; 5. Riva, 44; etc. **Prochaine épreuve:** St-Ursanne-Les Rangiers, le 15 août.

belle performance lors de la 1re montée (1'43"65).

**POUR 2 CENTIÈMES** En tourisme, une fois de cas Meisel réglé (après avoir disputé les essais en E1, l'Argovien avait été muté en E2-SH), les têtes d'affiche habituelles en décousaient sur les 3500 mètres d'une piste dont le revêtement était passablement abîmé. De fait, le seul record de groupe à signaler fut à mettre sur le compte de Toni Büeler qui explosait littéralement l'ancienne marque N/IS-N de Florian Gonon avec une 2e manche en 1'50"74. Sans rival, Büeler laissait son poursuivant Jean-Romain Cretegnny à près de 18 secondes!

Si la victoire de Büeler était attendue, la défaite de Roger Schnellmann en A/IS-A l'était beaucoup moins. Avec 0"77 d'avance sur Alain-Stéphane May à l'issue des deux premières montées, le pilote de Wangen s'inclinait pourtant sur le fil (0"66) face au Valaisan, auteur d'un 3e chrono remarquable (1'53"34). Vainqueur à Reitnau et deux fois à la Roche, Schnellmann ne pouvait qu'espérer voir Bruno Ianniello, co-leader du championnat, échouer dans son énième mano a mano avec son rival Hans Schori.

Hélas pour Schnellmann, la hiérarchie établie à Reitnau et à La Roche en E1 s'est une nouvelle fois confirmée. En Valais, la marge séparant Ianniello et Schori



Deux Valaisans en vue à Anzère: Joël Volluz (à gauche), 7e du scratch, et Alain-Stéphane May (ci-dessous), tombeur de Roger Schnellmann en A/IS-A. Photos Kaufmann

était infime (0"02) et le scénario à peu près identique à celui qui avait vu le Lucernois décrocher sa seule victoire face au Bâlois aux Rangiers en 2009 (à cette occasion, l'écart était de... 0"01). Derrière ces deux ténors, c'est une nouvelle fois Valère Hulmann qui a tiré son épingle du jeu face à René Laubscher, et ce malgré une Mazda accusant 300 chevaux de

moins que l'Evo 8 de l'Alémanique. Régulier, Frédéric Neff a de son côté pris le 2e rang de sa classe et la 5e place de groupe au volant de sa BMW E30.

Toujours aussi isolé en GT, Nicolas Bühler est certes resté à 3 secondes de son record mais il était clair que 12 mois seulement après le gros accident dont il avait été victime sur ce parcours, le Biennois n'était pas enclin à prendre trop de risques.



## ILS ONT DIT

**MARCEL STEINER** (1er scratch) Tout s'est très bien passé. On a fait «tout juste». Après les essais, je pensais que mon principal rival serait Dufaux. Je me suis trompé...

**FLORIAN LACHAT** (2e scratch) C'est un peu frustrant d'échouer si près du but mais l'année passée l'écart était encore plus infime... Je pensais que Riva gagnerait mais Marcel a très bien piloté. J'étais tout près des limites de la voiture. Dans l'optique du championnat, je réalise malgré tout une bonne opération. Aux Rangiers, j'espère finir dans le top 8 mais ça va être compliqué...

**TIZIANO RIVA** (3e scratch) Heureux? Oui et non. J'ai fait un tête-à-queue dans la 2e montée. Après, je n'ai plus voulu prendre de risque. Je suis toujours en phase d'apprentissage. La F3000 est très compliquée à tenir à basse vitesse.

**RETO MEISEL** (5e scratch) Le record de Surer, c'était un peu un rêve. Le chrono est super mais le revêtement n'était pas en bon état. Sinon je pense qu'une montée en 1'39 était envisageable. Par rapport à ma performance de 2002 (réd. record E1 en 1'43"71), nous avons calculé que nous pouvions gagner 1"5 au km. Je considère toujours que ma voiture - dont le châssis Mercedes est d'origine - est une E1, d'ailleurs elle est enregistrée comme telle en Autriche et en Allemagne.

**YANN PILLONEL** (10e scratch) J'ai subi une panne moteur dans la 3e montée, mais à part ça je suis satisfait de mes performances. Dommage que Marcel et moi ayons dû refaire la manche du matin. Les temps seraient certainement tombés! F. D.

**ZWAHLEN 1ER EN IS** En Interswiss, la hiérarchie a été passablement chamboulée. On a même assisté à une révolution de palais puisque Alain Pfefferlé a dû s'incliner sur ses terres devant le pilotage ultra efficace de Christoph Zwahlen. En proie à des soucis inexplicables au démarrage, le Sédunois a sacrifié 3 ou 4 bonnes secondes à chaque manche.

Exilé en IS avec sa Ford Sierra, Gérard Nicolas a vécu un week-end encore plus cauchemardesque que son camarade valaisan. Fil d'alimentation du boîtier décroché, tuyau de turbo déchiré puis «panne mystérieuse», tout y est passé. Et ce n'est qu'à la 6e montée que le Vaudois a pu rallier l'arrivée sans encombre.

A relever encore les victoires en Supersérie - où on notait les absences de Cédric Junod et Paul Büetiger - de Jérôme Raeli et, dans la première épreuve du Swiss Mountain Trophy 2010 (réservé aux Clio), de Frédéric Yerly, Philipp Krebs dominant pour sa part le peloton de la catégorie Clio Classic.