

Mais qui peut battre Roland Bossy?

CHAMPIONNAT SUISSE Débutant en F3000 l'année dernière sur cette même piste d'Anzère, Roland Bossy a arrosé cet anniversaire au champagne. En remportant une course que personne n'était en mesure de lui contester, le Jurassien confirme qu'il a bien repris la « succession Amweg ».

GÉRARD VALLAT

Très fournie, la classe des prétendants à la victoire était composée des quatre F3000 de Roland Bossy (Ralt), Jean-Jacques Dufaux (Reynard), Ami Guichard (March) et Jean-Daniel Murisier (Reynard), toujours détenteur du record du parcours.

Disposant de magnifiques Martini Mk 69-BMW de F2, Jean-Claude Antille et Blaise Fischer détenaient eux aussi les clés d'une victoire possible, tout comme Jo Zeller qui n'en finit pas d'étonner ses adversaires avec sa « modeste » F3 Dallara-Opel. En embuscade, Michel Frey était prêt à saisir la moindre opportunité, tout comme Anthony Sinopoli et Andreas Bähler d'ailleurs.

Avec un tel casting, les spectateurs n'avaient plus qu'à se régaler. Malheureusement pour eux, Roland Bossy a un peu dilué le suspense en signant d'entrée de jeu un chrono de 1'35"74 qui assomma Jean-Daniel Murisier, 2e en F3000, à 7,5 secondes. Seul pilote susceptible de dialoguer avec le Jurassien, Jo Zeller était déjà à 2 secondes pleines. Questionné sur l'écart qui le séparait du leader, Murisier - rappelons qu'il avait réussi un temps de 1'34"74 en 1992 au volant d'une F2 - avouait son impuissance.

« IL EST IMPOSSIBLE DE FAIRE MIEUX, ma voiture saute énormément et je n'ai absolument pas de grip. A chaque accélération, j'ai l'impression qu'elle va m'échapper. Ce sont des conditions que je n'aime pas. Le seul qui puisse aller aussi vite et tenter le record, c'est Bossy. Il est sûrement le plus cascadeur de tous! »

Rencontré quelques minutes plus tard, Roland Bossy en disait un peu plus: « On glisse vraiment beaucoup. C'est difficile de garder l'auto sur la piste et je ne vais pas prendre le risque d'aller chercher le record, d'autant que j'ai vendu la voiture. J'aimerais la livrer entière à son nouveau propriétaire! »

Dans la seconde manche, les positions ne changeaient pas, mais on déplorait l'absence sur la ligne de départ de Jean-Jacques

Dufaux et Ami Guichard. Sorti violemment dans la 1re montée de course, le Romand de Bâle ne pouvait réparer sa Reynard, tandis que Guichard renonçait à cause de problèmes techniques.

EN F3, JO ZELLER S'IMPOSAIT facilement devant Michel Frey et Andreas Bähler, trois hommes qui s'intercalaient entre Roland Bossy et Jean-Claude Antille, vainqueur en F2 devant Claude

Roland Bossy a un peu dilué le suspense en signant d'entrée de jeu un chrono de 1'35"74

Sudan et Blaise Fischer. Handicapé par la faute d'un moteur essouffé qui fonctionnait parfois sur 3 cylindres, Anthony Sinopoli n'a pu faire mieux que 4e en F3. A contrario, servi par une monoplace très efficace, le Valaisan « Do » Salamin s'est imposé dans la division B.

Toujours en monoplace, à signaler le joli succès du Genevois Elio Cappelletti qui s'est imposé de haute lutte face aux sept formule Ford présentes à Anzère.

Bruno Ianniello a fait du titre de champion suisse de la montagne son objectif 2001. Déterminé comme il l'est souvent au volant de sa Lancia Delta S4, l'Alémannique a pulvérisé le record du parcours, détenu jusqu'à dimanche par son grand rival Alain Pfeifferli.

EN ABAISSANT DE 2 SECONDES pleines la meilleure performance du Séduinois, Ianniello a littéralement « scotché » le champion en titre, lequel trouvera aux Rangiers et à Oberhallau un terrain plus à la mesure de sa Porsche 935. Un troisième larron est en lice pour le titre, et si sa classe est suffisamment fournie, Roland Bossy pourrait faire un très beau champion.



ENTRE AVENT ET ANZÈRE, Roland Bossy (Ralt F3000) a rapidement remis les pendules à l'heure.

Pour en revenir aux voitures fermées, il faut saluer le retour sur la plus haute marche du podium d'Olivier Jeanneret et Dominique Chabot. Virtuose de la Golf GTI, Jeanneret s'est imposé en 1600 cm³ et Chabod en 2500 cm³ avec sa Renault 5 turbo. 3e en 1600 au volant de sa Fiat XI/9, Jean-François Chariatte a accroché un podium qui a échappé de justesse à Jacques Bugnon et sa BMW 320 en classe 2 litres. En groupe A 1600, Patrick Luisier a imposé sa Peugeot 106, comme l'a fait Edy Berard en 2 litres avec son Opel Astra GSI. En plus de 3 litres, victoire de Nicolas Bührer, sur Porsche, devant Gérard Nicolas, sur Ford Escort Cosworth.

À ANZÈRE, LA RÉVÉLATION s'appelait Nicolas Maulini. Débutant cette saison au volant d'une Peugeot 306 groupe N, le Genevois s'est distingué à chacune de ses sorties. En Valais, il s'est montré le plus rapide de tous les pilotes des groupes N et Supersérie. Cerise sur le gâteau pour Nicolas Maulini, le record de la piste détenu précédemment par Daniel Hadorn en 2'05"11, qu'il a abaissé à 2'03"78. Un pilote à suivre de près, mais qui ne fera plus que quelques apparitions avant septembre, où il devra affronter une autre épreuve, celle de ses examens de fin d'études d'ingénieur.



BRUNO IANNIELLO, LE FAVORI de la Coupe suisse des montagnes.

L'INCONNU DU PADDOCK (*)

Mentionné dans les programmes de course comme concurrent français, Fabrice Jolidon est pourtant bien Suisse et la Mini Westfield de ce Jurassien de 30 ans fait partie de ces voitures « choucou » du public. Opérateur CNC dans la mécanique de précision, Fabrice Jolidon a passé de très longues heures dans son atelier de Beurnevésin pour construire et adapter son minibot à son idée. Une voiture qu'il a imposée dans sa catégorie à Anzère en se classant au 33e rang scratch.

Revue Automobile: Pourquoi courir sous licence française?

Fabrice Jolidon: La démarche était beaucoup plus simple avec la fédération française qu'en passant par l'ACS. Lorsque je me suis rensei-

gné pour obtenir une licence suisse, les choses paraissent compliquées et il fallait faire un cours de pilotage. Je ne nie pas l'intérêt de faire un cours, c'est sûrement valable mais...

Depuis quand courez-vous et combien de courses avez-vous disputées?

Cela fait deux ans que je cours, mais j'en suis seulement à ma 5e course. J'avais commencé ici à Anzère, en 2000. Je cours avant tout pour le plaisir, même si on regarde toujours pour faire le mieux possible.

Votre voiture n'est vraiment pas banale...

Je l'ai choisie pour son originalité. La forme de la Mini me plaît et elle a vraiment une bonne

gueule avec ses grosses roues. C'est une voiture que j'ai achetée en kit en Angleterre, je l'ai adaptée à mon idée.

Combien d'heures faut-il pour construire un tel engin et quel est son prix?

Je ne peux vraiment pas compter en heures, ce serait trop long. J'ai passé 2 ans à travailler pendant mes loisirs sur ma Mini. Elle a un moteur de moto placé en position centrale arrière qui n'était pas compris dans le prix d'achat de 20 000 francs.

Quelles sensations à son volant?

C'est fantastique de piloter une voiture pareille. Elle pèse 400 kg pour 150 ch et les sensations sont vraiment fortes. Le moteur prend 13 000 tours, ça gueule! Il y a une boîte séquentielle et un autobloquant. C'est vraiment un plaisir immense pour un coût somme toute très réduit.

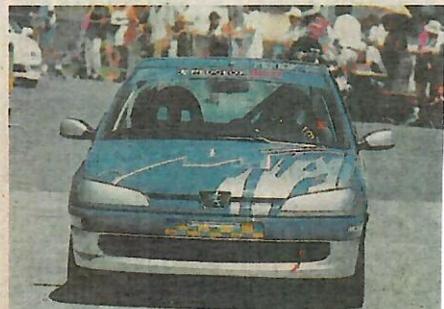
Quel est votre but, cette saison?

Faire encore quelques courses que j'aime, comme La Vue-des-Alpes, Les Rangiers, Develier-Le Sommet. J'aime mieux la côte que le slalom. Sur circuit, la voiture a des problèmes de refroidissement. Mais en conclusion, je répète que le but est de prendre le maximum de plaisir... G. V.

(*) Ils constituent le gros du peloton. Sans eux, les premiers se sentiraient un peu seuls! Ces inconnus que seule la passion anime, nous vous invitons à les découvrir dans la Revue Au-



EN EMBUSCADE, Jean-Claude Antille, au volant d'une F2.



BELLE PERFORMANCE de Nicolas Maulini (Peugeot 306) en route N.



FABRICE JOLIDON n'en est qu'à sa cinquième course. Il a choisi la Mini Westfield, une voiture peu conventionnelle.

1re montée/2e montée/total
Super Série jusqu'à 1400 cm³
 1. Favez, Peugeot 106 Rally, 2'24,42", 2'25,10", 4'49,52".
Jusqu'à 2000 cm³
 1. Kuhn, Renault Clio RS, 2'04,92", 2'04,24", 4'09,16" (101,140 km/h); 2. Zbinden, Honda Integra Type-R, 2'04,38", 2'05,45", 4'09,83".
Groupo N jusqu'à 1400 cm³
 1. Busar, Peugeot 106 Rally, 2'18,59", 2'19,42", 4'38,01".
Jusqu'à 1600 cm³
 1. Baud, Honda Civic VTi, 2'12,33", 2'11,44", 4'23,77".
Jusqu'à 2000 cm³
 1. Maulini, Peugeot 306 GTi, 2'03,78", 2'04,48", 4'08,26" (101,506 km/h); 2. Blondel, Opel Astra OPC, 2'08,48", 2'10,83", 4'19,28"; 3. Bovard, Renault Clio RS, 2'09,93", 2'10,58", 4'20,51".



ROI DE LA FORMULE FORD Elias Cappelletti, le «coupeur» de virages.

Supertourisme
 1. Sigrist, Toyota Carina E, 1'52,91", 1'52,50", 3'45,41" (111,796 km/h); 2. Barset, 1'54,30", 1'54,53", 3'48,83"; 3. Gollard, les deux sur Opel Vectra, 1'55,94", 1'56,25", 3'52,19".
Groupo A jusqu'à 1600 cm³
 1. Lusier, Peugeot 106 K6, 1'58,84", 1'59,04", 3'57,88"; 2. Baeriswiler, VW Scirocco, 1'58,79", 2'00,43", 3'59,22"; 3. Löttscher, les deux sur Honda Civic SiRi, 2'00,65", 2'00,22", 4'00,87".
Jusqu'à 2000 cm³
 1. Béard, Opel Astra GSi 16V, 2'03,05", 2'04,01", 4'07,06"; 2. Ragazzi, Renault Clio, 2'04,96", 2'03,71", 4'08,67".
Championnat de tourisme 1. Meier, 105 points; 2. Löttscher, 97; 3. Hediger, 85.
Interwias jusqu'à 1400 cm³
 1. Mathys, Fiat 128 3P, 1'56,58", 1'59,68", 3'56,26".
Jusqu'à 1600 cm³
 1. Jeanmeret, VW Golf, 1'51,97", 1'53,06", 3'45,03"; 2. Mattmüller, VW Scirocco, 1'55,65", 1'54,88", 3'50,53"; 3. Charatto, Fiat X17, 1'56,2", 1'57,00", 3'53,20".
Jusqu'à 2000 cm³
 1. E. Kamm, 1'49,28", 1'49,53", 3'38,81"; 2. Bürki, les deux sur VW Golf, 1'53,46", 1'54,03", 3'47,49"; 3. Ehrbar, Opel Kadett C, 1'56,38", 1'56,90", 3'53,28"; 4. Bugnon, BMW 320, 1'57,21", 1'57,67", 3'55,08"; 5. Tenti, VW Golf, 1'58,03", 2'00,75", 3'58,78"; 6. W. Luthi, Renault Mégane, 1'59,45", 1'59,98", 3'59,43".
Jusqu'à 2500 cm³
 1. Chabod, Renault 5 Turbo, 1'52,60", 1'52,76", 3'45,26"; 2. Koch, 1'53,30", 1'53,46", 3'46,76"; 3. Hochuli, les deux sur Opel Kadett GT/E, 1'58,21", 2'01,34", 3'59,55".

Jusqu'à 3000 cm³
 1. Belloni, Opel Ascona, 2'33,64", 1'59,71", 4'33,35".
Plus de 3000 cm³
 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 1'42,25", 1'41,82", 3'24,07" (123,487 km/h); 2. Pfaffli, Porsche 935 Turbo, 1'44,94", 1'45,37", 3'30,31".
Groupo IS/A plus de 3000 cm³
 1. Bühler, Ford Sierra RS500 Cosworth, 1'56,77", 1'57,65", 3'54,42"; 2. Nicolas, Ford Escort RS Cosworth, 1'58,19", 1'58,39", 3'56,58".
Trophée Interwias 1. Kamm, 100; 2. Bürki, 65; 3. Rüfenacht, 59.
Mazda-MX-5
 1. Wicki, 2'04,80", 2'05,38", 4'10,18".
Groupo E1
 1. Morandi, Fiat Uno Turbo, 2'01,95", 2'05,80", 4'07,75".
Groupo E2
 1. Jolidon, Mini Westfield, 1'56,21", 1'55,53", 3'51,74"; 2. Dougoud, GDS Spyder Proto, 1'57,37", 1'56,78", 3'54,12".
Formule 3
 1. Zeller, Dallara 399-Opel, 1'37,78", 1'38,44", 3'16,22" (128,427 km/h); 2. Frey, Dallara 398-Opel, 1'39,05", 1'40,01", 3'19,06"; 3. Bühler, Dallara 396-Opel, 1'39,54", 1'39,65", 3'19,19"; 4. Sinopoli, Dallara 399-Opel, 1'42,45", 1'41,95", 3'24,40".
Catégorie Bt 1. Salamin, Dallara 394-Opel, 1'43,78", 1'45,44", 3'29,22"; 2. Felix, Dallara 394-Fiat, 1'45,06", 1'44,80", 3'29,98"; 3. Gysin, Ralt RT34-Alfa, 1'46,01", 1'45,28", 3'31,27".
Championnat F3 1. Zeller, 107; 2. Frey, 105; 3. Sinopoli, 74; 4. Bühler, 60.
Groupo CM
 1. Schaifo, Lucchini SN89, 1'56,71", 1'55,64", 3'52,35".
Formule Ford 1600
 1. Cappelletti, 1'57,31", 1'55,66", 3'52,97"; 2. Martin, les deux sur Van Diemen RF90, 1'56,27", 1'57,97", 3'54,24"; 3. Riand, Van Diemen RF92, 1'57,62", 1'57,04", 3'54,66".
Formule libre jusqu'à 2000 cm³
 1. Andile, Marini Mk 45-BMW F2, 1'38,73", 1'40,95", 3'19,68"; 2. Sudan, Dallara 397-Fiat F3, 1'40,72", 1'40,47", 3'21,19"; 3. Fischer, Marini Mk 69-BMW F2, 1'43,63", 1'45,57", 3'29,30"; 4. M. Rey, Marini Mk 42-Alfa, 1'46,01", 1'45,90", 3'31,92".
Formule 3000
 1. Bossy, Ralt March, 1'35,74", 1'36,21", 3'11,95" (131,284 km/h); 2. Murister, Reynard, 1'43,37", 1'43,82", 3'27,19".
Classement scratch
 1. Bossy, 3'11,95"; 2. Zeller, 3'16,22"; 3. Frey, 3'19,06"; 4. Bühler, 3'19,19"; 5. Andile, 3'19,68"; 6. Sudan, 3'21,19"; 7. Ianniello, 3'24,07"; 8. Sinopoli, 3'24,40"; 9. Dabrunner, 3'24,69"; 10. Murister, 3'27,19".



PROCHAINE ÉPREUVE
 St-Ursanne - Les Rangiers, les 18 et 19 août.

«DO»... DOMINE Dominique Salamin s'est imposé en formule 3 catégorie B.