

Bossy donne le ton

En s'imposant haut la main à Anzère, dès la première côte de la saison, Bossy coupe court à toute discussion: c'est lui le patron! En F3, Sinopoli souffle la victoire à Zeller pour un centième...

GILBERT BALET

C'est désormais une tradition, Ayent-Anzère annonce le début de la Coupe suisse de la Montagne. Par contre, ce qui est moins habituel, c'est son organisation par l'Atelier de la Tzoumaz, qui œuvrait pour la première fois en tant qu'écure.

En effet, la Tzoumaz inaugurerait sa première manifestation officielle. Cependant, les fondateurs d'Ayent-Anzère n'ont pas laissé leur «bébé» entre des mains novices. Depuis près de dix ans, anciens et nouveaux travaillent en parfaite collaboration et la transition s'est faite en toute quiétude.

Ce week-end, une question taraudait tous les esprits: le record de 1'34"74, détenu depuis 1992 par Jean-Daniel Murisier, allait-il être battu? Avec près de 200 inscrits, dont cinq F3000, on pouvait raisonnablement le penser. Roland Bossy, Yann Pilonel, Jean-Jacques Dufaux, Ami Guichard et bien sûr, le tenant du record, Jean-Daniel Murisier, étaient les mieux armés pour atteindre cet objectif.

Cependant pour la victoire finale, tant les formules libres, avec notamment Jean-Claude Antille, que les F3, avec le multiple champion suisse Jo Zeller et la «pousse montante», Anthony Sinopoli, se tenaient en embuscade.

Bien qu'ayant réussi à régler sa monoplace à sa convenance, Murisier ne parvenait toutefois pas à être dans les temps du grand favori. Ce n'est pas non plus le régional de l'étape, Yann Pilonel, qui pouvait empêcher Bossy d'atteindre le Graal: victime d'une rupture mécanique, il a totale-

ment détruit sa monoplace. Saison terminée pour le pilote d'Anzère...

Non, dimanche, nul n'était en mesure de contrer le grandissime favori. «On ne peut rien contre Roland, car il est un ton au-dessus», déclarait Jean-Daniel Murisier, qui s'estimait heureux d'avoir pu réaliser sa deuxième montée dans les temps de la première. Bossy commençait, lui, à trouver sa monture de plus en plus performante. Et son résultat final le confortait dans sa recherche permanente des bons réglages. C'est sans contestation qu'il a remporté cette première côte de la saison.

Si la victoire finale accaparait en grande partie les esprits, elle n'occultait pas la lutte que se livraient les poursuivants immédiats de Bossy. En F2, Jean-Claude Antille offrait une brillante démonstration en reléguant Blaise Fischer à plus de 5 secondes. Et en F3, la coutume a été entachée puisque ce n'est pas le multiple champion suisse de la discipline qui a été consacré, mais son principal adversaire cette saison.

En effet, Anthony Sinopoli a réussi un coup fument. Il réalisait une première montée en 1'39"86, contre 1'39"47 pour l'immuable Jo Zeller. Le Genevois se devait d'inverser la vapeur et... y parvint, de justesse! En effet, il raflait la victoire de classe à son illustre aîné pour un tout petit centième, à l'addition des deux manches, montant du même coup sur la deuxième marche du podium au classement général. Cette victoire du Genevois redonne également un peu de suspense à la course au



Vainqueur incontesté, Roland Bossy a d'emblée marqué de son empreinte la saison 2002 de la montagne.

titre en F3 pour la saison 2002 et l'intérêt des courses de côte à venir n'en sera qu'accru.

Splendides à voir passer, les voitures de la catégorie CN, les «barquettes», ont vu s'imposer Burkhard Stricker, devant Pierre Schaffo et Charles Crosset. L'écart creusé par l'Allemanique démontre par les chiffres les qualités de son PRC BMW.

S4-935: 1-0

Avec un plateau toujours aussi fourni et varié, le groupe IS mettait en scène un nouvel épisode du duel Delta S4 contre Porsche 935. Mais Alain Pfeiffer ne put rien faire face à la redoutable monture italienne de Bruno Ianniello. Le pilote valaisan avouait ne pas être en mesure d'aller chercher son adversaire. «La voiture, comme son pilote, commence à accuser le poids des ans» commentait-il avec humour. Premier des voitures «fermées», Bruno Ianniello a réussi à mener sa Delta S4 à la 8e place scratch, devant bon nombre de F2, F3 et F3000... Excusez du peu!

De son côté, Reto Meisel ne laissait aucune chance à ses adversaires et imposait sa splendide Mercedes dans le groupe E1, alors

que Balz Kamm en faisait de même en SuperTourisme, au volant de son Opel Vectra.

LES JEUNES ARRIVENT...

Dans ce qu'il a annoncé être sa dernière course, André Savary imposait sa Peugeot 106 Maxi et empochait du même coup la victoire en groupe A. Dans la classe des 1600 cm³ fort disputée, Savary devançait les excellents Thomas Andrey et Xavier Tornay, tous deux sur Citroën Saxo. L'ancien champion suisse des rallyes a donc pris la décision de raccrocher son casque et il se consacrera désormais à prodiguer ses conseils à son fils qui prend la relève. Et au vu des résultats du jeune Alexandre (4e de classe sur 11 partants), l'avenir s'annonce prometteur pour lui.

Autre classe disputée qui a vu la hiérarchie un peu bousculée, celle du groupe N jusqu'à 1400 cm³. C'est le Vaudois Olivier Rywalski qui s'imposait, avec près de deux secondes d'avance sur son dauphin. «Je suis super content pour ma première victoire en côte, ce d'autant plus que j'ai battu le favori Ernst Rüegg. L'expérience acquise en circuits m'a été bénéfique.»

RÉSULTATS

Scratch: 1. Bossy, Reynard, 3'13.25 (1'35.98/1'37.27); 2. Sinopoli, Dallara, 3'19.32 (1'39.86/1'39.46); 3. Zeller, Dallara, 3'19.33 (1'39.47/1'39.86); 4. Murisier, Reynard, 3'19.77 (1'38.69/1'41.08); 5. Antille, Martini, 3'19.86 (1'39.33/1'40.53); 6. Blättler, Dallara, 3'22.59 (1'42.19/1'40.40); 7. Debrunner, Dallara, 3'24.92 (1'41.16/1'43.76); 8. Ianniello, Lancia Delta, 3'24.99 (1'42.44/1'42.55); 9. Fischer, Martini, 3'25.42 (1'42.54/1'42.88); 10. Dufaux, Reynard, 3'27.04 (1'41.94/1'45.10); etc.

Super Série jusqu'à 1600 cm³ (3 classes): 1. Juler, Peugeot 106, 4'23.59 (2'11.43/2'12.16); etc. **1601-2000 cm³ (6):** 1. Meier, Honda Civic, 4'07.56 (2'03.44/2'04.12); 2. Kuhn, Honda Civic, 4'08.51 (2'03.94/2'04.57); 3. Grimaldi, Honda Civic, 4'09.91 (2'04.31/2'05.60); etc. **Super Série Compétition (1):** Büeler, Mitsubishi Evo VI, 3'55.45 (1'57.50/1'57.95) **Gr. N jusqu'à 1400 cm³ (9):** 1. Rywalski, Suzuki Swift, 4'37.18 (2'17.66/2'19.52); 2. Rüegg, Peugeot 106, 4'39.25 (2'19.62/2'19.63); 3. Buser, Peugeot 106, 4'39.63 (2'19.39/2'20.24); 4. Ray, Peugeot 106, 4'41.77 (2'20.19/2'21.58); 5. Moulin, Peugeot 106, 4'43.85 (2'24.96/2'18.89); etc. **1401-1600 cm³ (5):** 1. Zbinden, Citroën Saxo, 4'15.71 (2'07.35/2'08.36); 2. Mora, Peugeot 106, 4'18.68 (2'08.77/2'09.91); 3. Müller, Citroën Saxo, 4'24.13 (2'11.95/2'12.18); etc. **1601-2000 cm³ (7):** 1. Maulini, Peugeot 306, 4'11.22 (2'05.01/2'06.21); 2. Bovard, Renault Clio, 4'12.62 (2'06.13/2'06.49); 3. Deiss, Renault Clio, 4'14.04 (2'06.02/2'08.02); 4. Maeder, Renault Clio, 4'15.99 (2'07.91/2'08.08); etc. **Mazda MX-5 Cup (1):** 1. Armegg, 4'17.35 (2'08.48/2'08.87).

Renault Speed Trophy (2): 1. Lüthi, 3'56.71 (1'57.98/1'58.73); etc. **Gr. GT (3):** 1. Gysler, Porsche 996 GT3, 4'10.89 (2'05.69/2'05.20); etc. **Gr. E1 jusqu'à 2000 cm³ (4):** 1. Regazzi, Renault Clio, 4'02.29 (2'01.50/2'00.79); 2. Geninasca, VW Golf, 4'06.15 (2'03.24/2'02.91); etc. **Plus de 2000 cm³ (4):** 1. Meisel, Mercedes 190 Evo, 3'27.91 (1'43.71/1'44.20); 2. Ceresa, BMW M3, 3'51.68 (1'54.43/1'57.25); etc. **Gr. A jusqu'à 1400 cm³ (2):** 1. Brocard, Peugeot 106, 4'34.33 (2'16.43/2'17.90); etc. **1401-1600 cm³ (11):** 1. Savary André, Peugeot 106 Maxi, 4'01.25 (2'00.09/2'01.16); 2. Andrey, Citroën

Saxo, 4'06.69 (2'03.02/2'03.67); 3. Tornay, Citroën Saxo, 4'08.07 (2'04.61/2'03.46); 4. Savary Alexandre, Citroën Saxo, 4'08.65 (2'04.27/2'04.38); 5. Micheloud, Peugeot 106 Kit Car, 4'08.91 (2'04.17/2'04.74); 6. Bonvin, Citroën Saxo, 4'11.02 (2'04.09/2'06.93); etc. **1601-2000 cm³ (4):** 1. Bärtsch, Honda Integra, 4'03.60 (2'01.08/2'02.52); 2. Berard, Opel Astra, 4'07.96 (2'03.88/2'04.08); etc. **Gr. SuperTourisme (4):** 1. Kamm Balzhasar, Opel Vectra, 3'38.53 (1'48.66/1'49.87); 2. Sigris, Toyota Carina, 3'42.81 (1'51.63/1'51.18); etc. **Gr. IS/A (5):** 1. Bühner, Ford Sierra, 3'50.20 (1'55.25/1'54.95); 2. Ronzoni, BMW M3, 4'02.36 (1'59.07/2'03.29); etc. **Gr. IS jusqu'à 1400 cm³ (4):** 1. Mathys, Fiat 128, 3'55.54 (1'57.37/1'58.17); 2. Schöpfer, Audi 50, 4'09.45 (2'05.39/2'04.06); etc. **1401-1600 cm³ (10):** 1. Jeanneret, VW Golf, 3'44.53 (1'51.88/1'52.65); 2. Mattmüller, VW Scirocco, 3'46.69 (1'52.81/1'53.88); 3. Huggler, 3'47.23 (1'53.76/1'53.47); 4. Faigle, VW Scirocco, 3'53.26 (1'56.44/1'56.82); etc. **1601-2000 cm³ (20):** 1. Kamm Eddy, 3'36.15 (1'47.75/1'48.40); 2. Vuilleumier, Opel Kadett, 3'42.55 (1'51.39/1'51.16); 3. Rüfenacht Alfred, Opel Kadett, 3'46.63 (1'52.57/1'54.06); etc. **2001-2500 cm³ (3):** 1. Beltrami, BMW M3, 3'38.85 (1'49.79/1'49.06); etc. **2501-3000 cm³ (14):** 1. Belloni, Opel Ascona, 4'00.89 (1'59.89/2'01.00).

Plus de 3000 cm³ (4): 1. Ianniello, Lancia Delta, 3'24.99 (1'42.44/1'42.55); 2. Pfeiffer, Porsche 935 Turbo, 3'28.69 (1'43.85/1'44.84); etc. **Gr. E2 (1):** 1. Martin Jérôme, Furia, 3'55.13 (1'56.87/1'58.26). **Formule Ford 1600 (3):** 1. Riand, Van Diemen, 3'54.02 (1'57.01/1'57.01); etc. **Formule Ford 1800 (2):** 1. Piau, Swift, 3'43.01 (1'51.32/1'51.69); etc. **F3 (10):** 1. Sinopoli, Dallara, 3'19.32 (1'39.86/1'39.46); 2. Zeller, Dallara, 3'19.33 (1'39.47/1'39.86); 3. Blättler, 3'22.59 (1'42.19/1'40.40); etc. **Gr. CN (3):** 1. Stricker, PRC-BMW, 3'35.69 (1'47.87/1'47.82); etc. **Formule Libre 2000 cm³ (9):** 1. Antille, Martini, 3'19.86 (1'39.33/1'40.53); 2. Fischer,

Martini, 3'25.42 (1'45.54/1'42.88); 3. Berguerand, 3'27.76 (1'44.11/1'43.65); etc. **F3000 (4):** 1. Bossy, Reynard, 3'13.25 (1'35.98/1'37.27); 2. Murisier, Reynard, 3'19.77 (1'38.69/1'41.08); etc.



Anthony Sinopoli, devant Jo Zeller pour un tout petit centième...



La magnifique Mercedes de Reto Meisel, vainqueur du groupe E1.