

# Roland Ier prince des Rangiers

**ST-URSANNE-LÉS RANGIERS A**  
Anzère déjà, il avait impressionné les observateurs. Dans le Jura, il en a remis une couche. Pas de doute, Roland Bossy est le meilleur des montagnards sur quatre roues.

FRANÇOIS LAMARCHE

**S'**il est doué pour le pilotage d'une monoplace, le pilote de Porrentruy ne laisse rien au hasard en matière d'intox. Sous prétexte que son bolide était vendu, il avait déclaré vouloir participer aux Rangiers sans prendre de risques! Dès les essais de samedi, le chronomètre démentait toute retenue, contredisait les mots. 2e de la première montée à trois petits dixièmes de Tschager, Bossy signait les meilleurs temps des deuxième et troisième manches et mettait la pression sur les ténors du championnat d'Europe.

Les promesses étaient faites, restait à les tenir. Peu enclin à faire languir son public, l'enfant de Saint-Ursanne mettait tout le monde d'accord, dimanche peu avant quinze heures.

**LE TABLEAU D'AFFICHAGE** s'arrêtait à l'49.90, soit une seconde et 29 centièmes de mieux

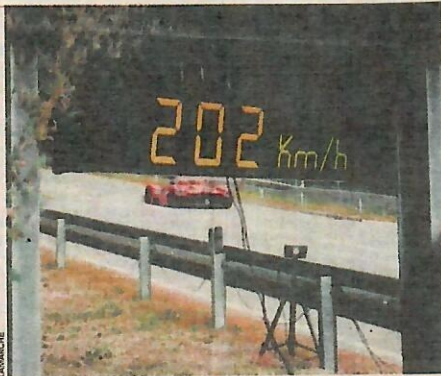
que la référence établie en 1999 par l'Autrichien Walter Leitgeb. En surplomb du «Petit Susten», cris de joie et applaudissements confirmaient la mise à mal du dicton «Nul n'est prophète en son pays».

Après Tschager, l'italien, net vainqueur du groupe CN et assuré du titre continental, Bossy pouvait savourer sa prise de pouvoir internationale. A ses côtés un autre personnage, petit par la taille mais immense par le talent, avait le visage souriant du vainqueur.

Jo Zeller venait de l'emporter en formule 3 et faisait un pas supplémentaire vers une dixième couronne helvétique. Plus loin, dans l'anonymat du peloton, ils étaient près de deux cents à goûter à la satisfaction d'une arrivée, confirmation d'un chrono amélioré ou tout simplement conforme à leurs espérances. Manière de confirmer ce que Jean Ferrat chantait, il y a longtemps déjà, «que la montagne est belle».



TOUS DERRIÈRE ET LUI DEVANT... Roland Bossy a signé un nouveau record au volant de sa formule 3000.



DES VITESSES à faire frémir le public. Mais pas l'Autrichien Tschager!

## INFOS, POTINS...

**Fidèle:** l'éternel Roger Rey participait à ses 35es Rangiers. Emu, il jugeait sa prestation du jour «un peu prudente». Pour la petite histoire, en 1967, année de ses débuts, un certain Jo Siffert l'emportait sur Lola BMW. Quant à Roger Rey, si l'on prend en compte un moyen de cinq manches par édition, il a parcouru près de 900 km entre Saint-Ursanne et Les Rangiers.

**Emouvant:** la victoire de Roland Bossy a tiré les larmes à Daniel Guenat, véritable mémoire vivante de l'épreuve: «C'est le premier Jurasien, qui plus est enfant de Saint-Ursanne, à s'imposer ici, c'est extraordinaire.» En 1971 et 72, il y a bien eu Xavier Perrot, mais il n'était «que» originaire du Jura.

**Glacée:** victorieuse de la classe 1401-1600 du groupe N, Véronique Bizeau n'est pas du genre à se prendre la tête. Bloquée sur la ligne de départ par un arrêt de course, elle a posé le casque et est allée s'acheter une glace au stand voisin. Manière de patienter en gardant les idées au frais.

**Disparu:** 5e de la première manche, Jean-Daniel Murisier n'était plus là pour la seconde: «Lorsque nous sommes descendus, il a chargé l'auto», racontaient ses «petits» camarades après leur deuxième ascension. Bizarre, vous avez dit bizarre?

## Bossy: «J'ai roulé en apnée»...

**ROLAND BOSSY**, après son record: «Bonne course, mais pas parfaite. Ma passion n'a d'égal qu'une volonté de toujours mieux faire. Avec quatre pneus neufs, j'améliorais d'une demi-seconde. J'ai roulé en apnée, sans respirer jusqu'à la ligne d'arrivée.» Après sa victoire absolue: «Cette deuxième manche était très pénible, j'ai voulu assurer, je n'ai fait que des bêtes.»

**WALTER LEITGEB**, 2e scratch, ancien recordman: «Je dois vivre avec. Le temps de Bossy est bon, il correspond à ce que peut réaliser un pilote qui connaît parfaitement la piste. J'ai cassé mon levier de vitesses dans la première montée. Dans l'optique européenne, il me restait à sauver la 2e place.»

**RICHARD RIAND**, vainqueur en formule Ford 1600: «Pour ma troisième participation,

je signe un nouveau record de la catégorie en améliorant mes temps des années précédentes. Que demander de plus?»

**JO ZELLER**, victorie et nouveau record en F3: «Je me sens bien, l'auto va bien, je travaille à l'obtention de mon dixième titre national. C'est sur la bonne voie, mais rien n'est fait. Vous savez, comme team manager, j'ai beaucoup de voitures dans la tête. Je veux des clients contents qui puissent faire la différence sur la piste, pas dans le paddock. La retraite? Pour l'instant j'ai du plaisir à rouler, je n'y pense pas.»

**BRUNO IANNIELLO**, meilleur temps des IS: «La piste était bonne, mais un peu humide par endroits, je pense pouvoir aller plus vite encore.» Puis disqualifié pour vingt kilos manquants à la pesée: «Chez moi, j'étais aux 965 kg

réglementaires. Ici, il manque vingt kilos, que voulez-vous que je fasse. Une des deux balances doit être fautive, mais de toute manière je suis responsable.»

**JEAN-JACQUES DUFAUX**, 11e scratch: «Même si j'espérais faire mieux, je pense être à ma place. Je ne suis jamais allé si vite depuis huit ans, mais il me manque un peu de cœur, les séquelles de ma sortie d'Anzère. Bossy? Un monde à part, un vrai pro, c'est le meilleur.»

**ALFRED RUFENACHT**, 1er de la classe IS 1601-2000: «C'est ma troisième participation aux Rangiers. Une superbe course, mais je préfère le circuit. Malgré mes nombreux problèmes mécaniques du début de saison, je peux encore viser la deuxième marche du Trophée IS, alors je me dois de rouler. Et puis, je voudrais bien décrocher le titre Opel.» F.L.

## Rencontre avec... Paul Gutjahr



Paul Gutjahr est à la fois président de la Commission sportive nationale (CSN) et du championnat d'Europe de la montagne.

**Revue Automobile: Victoire et record suisses aux Rangiers, quel est votre sentiment?**  
Paul Gutjahr: Mon cœur ne fait pas de différence. C'est l'effort sportif qui compte, pas la nationalité de celui qui le réalise.

**Plus globalement, que vous inspire ce millésime 2001?**  
C'est une bonne édition. Il y a beaucoup de monde, plus de concurrents que ces dernières années et la qualité du parc de véhicules est aussi en hausse, c'est bien.

**Et au plan de l'organisation?**  
Je félicite les responsables pour leur investissement énorme dans la sécurité. Ce domaine pose pas mal de problèmes en Europe, ici un grand pas a été fait.

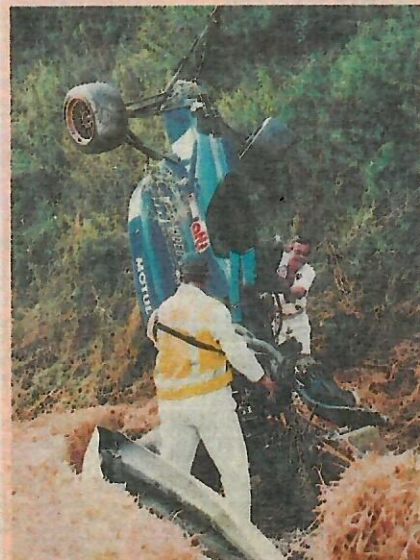
**Les finances mises à part, la sécurité est-elle le souci majeur pour l'avenir?**  
L'épreuve des Rangiers est très très rapide, el-

le doit donc être très sûre. L'amélioration est notoire, mais il reste encore à faire si Saint-Ursanne veut continuer d'accueillir les meilleurs pilotes du continent.

**N'y a-t-il pas paradoxe à vouloir pratiquer un sport dangereux sans courir de danger?**  
C'est difficile de juger. Les courses de côte se déroulent sur des routes normales, on ne peut pas faire n'importe quoi. C'est une particularité de la discipline dont pilotes et organisateurs doivent être conscients.

**Que dire au profane qui se perd dans le dédale des classes et groupes?**  
Avec plus de deux cents voitures, il me semble normal d'avoir plusieurs vainqueurs. Vous savez, nous faisons ce sport avant tout pour ceux qui le pratiquent, la diversité est donc logique. F.L.

**Impressionnant:** samedi, deuxième manche d'essais. Meilleure vitesse instantanée (219 km/h) de la première montée au radar des Grisons, le Français Christian Debias est en course. Le moteur hurle, le pilote laisse le pied, et... l'horreur. La monoplace se dérobe, touche une bordure, s'envole, se dresse, va heurter un panneau de signalisation et retombe sur son pilote. Quelques secondes qui semblent des heures. Plus tard, le pilote se glisse hors de son bolide aidé par les commissaires et samaritains. Conscient, il remarque une bouteille d'eau avec des glaçons: «Où est le pastis qui va avec? Ou! Une heure et un contrôle médical plus tard, Debias était sur pied et dirigeait la manœuvre de chargement de l'épave de sa Martini. «Je reviens l'année prochaine.»



UNE SORTIE DE ROUTE impressionnante, signée Christian Debias.

**Risqué:** «La sortie de Debias m'a impressionné. Je trouve que ces pilotes prennent trop de risques.» Président du comité d'organisation, Michel Gury était satisfait. «Les dieux ne sont pas tombés sur la tête, ils nous ont gratifiés d'une météo parfaite.» Et la victoire de Bossy? «C'est super, j'espère que ça incitera les gens de la région à venir encore plus nombreux.» F.L.



1re manche/2e manche/temps total

**Super Série jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**  
1. Jufor, Peugeot 106 GTI, 2'45,03"; 2'45,53"; 5'30,56".

**Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**  
1. Schmidlin, Lotus Elise, 2'33,16"; 2'31,83"; 5'04,99" (122,026 km/h); 2. B. Kamm, Opel Astra OPC, 2'34,99"; 2'34,31"; 5'09,30"; 3. Hediger, Lotus Elise, 2'38,30"; 2'36,89"; 5'15,19"; 4. Calderari, Opel Astra OPC, 2'37,20"; 2'38,48"; 5'15,78".

**Groupe N jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>**  
1. Rüegg, Peugeot 106 Rallye, 2'48,67"; 2'48,14"; 5'36,81"; 2. Jerahek (A), Citroën AX GTI, 2'51,46"; 2'49,53"; 5'40,99"; 3. Mathoz, Peugeot 106 Rallye, 2'52,24"; 2'52,17"; 5'44,41"; 4. Rywalski, Suzuki Swift GTI, 2'53,08"; 2'53,20"; 5'46,28".

**Jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**  
1. Bizaau, 2'42,05"; 2'41,35"; 5'23,40".

**Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**: 1. Billieux, Honda Integra R, 2'34,58"; 2'36,79"; 5'11,37"; 2. Girardin, Opel Astra GSI 16V, 2'42,55"; 2'39,63"; 5'22,18".

**Plus de 3000 cm<sup>3</sup>**  
1. Doubek (CRO), Ford Escort RS Cosworth, 2'26,01"; 2'24,28"; 4'50,29" (128,206 km/h); 2. Vonka (CZ), BMW M3, 2'26,12"; 2'25,27"; 4'51,39"; 3. Voves (CZ), Subaru Impreza WRX, 2'25,65"; 2'26,02"; 4'51,67"; 4. Wanek (D), BMW M3, 2'26,36"; 2'25,96"; 4'52,32"; 5. Charvin (F), Mitsubishi Lancer Evo V, 2'27,99"; 2'27,09"; 4'55,08"; 6. Hulmann, Mitsubishi Lancer Evo VI, 2'29,03"; 2'28,78"; 4'57,81".

**Supertourisme**  
1. Sigrist, Toyota Carina E, 2'22,47"; 2'20,15"; 4'42,62" (131,685 km/h); 2. Gollard, Opel Vectra, 2'25,77"; 2'22,52"; 4'48,29".

**Groupe A jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup>**  
1. Ripolet (A), Peugeot 106 Rallye, 2'47,37"; 2'49,85"; 5'37,22".

**Jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**  
1. Meier, Citroën Saxo VTS, 2'26,17"; 2'26,17"; 4'52,34"; 2. Lötscher, Honda Civic SiRiI, 2'29,15"; 2'28,55"; 4'57,70"; 3. M. Fuhrer, 2'31,95"; 2'31,95"; 5'03,90"; 4. Andrej, 2'32,85"; 2'33,50"; 5'06,35"; 5. Reist, tous sur Citroën Saxo VTS, 2'37,04"; 2'35,41"; 5'12,45".

**Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**  
1. Salomon, 2'24,99"; 2'26,74"; 4'51,73"; 2. Nanchen, les deux sur Opel Astra GSI 16V, 2'32,85"; 2'32,64"; 5'05,49".

**Jusqu'à 3000 cm<sup>3</sup>**  
1. Liska (CZ), BMW M3, 2'21,19"; 2'20,34"; 4'41,53".

**Plus de 3000 cm<sup>3</sup>**  
1. Pulic (CRO), 2'18,32"; 2'19,03"; 4'37,35" (132,195 km/h); 2. Senkyr (CZ), les deux sur BMW M3, 2'23,34"; 2'23,32"; 4'46,66"; 3. Di Giuseppe (I), Lancia Delta Intégrale, 2'24,54"; 2'24,60"; 4'49,14"; 4. Wyss, Ford Escort RS Cosworth, 2'24,96"; 2'24,73"; 4'49,69".

**Superproduction jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**  
1. Vojacek (CZ), Ford Escort, 2'30,00"; 2'31,28"; 5'01,28" (123,529 km/h); 2. Vavra (CZ), Honda Civic, 2'32,33"; 2'33,27"; 5'05,60"; 3. Dubravko (CZ), Opel Astra GSI 16V, 2'34,35"; 2'34,39"; 5'08,74".



DU PUBLIC POUR SALUER le passage de Vavra, sur Honda Civic.

**Série GT**  
1. Fennin, Porsche 911 GT3, 2'21,58"; 2'20,40"; 4'41,98".

**Championnat suisse de tourisme**  
1. Meier, 125 points; 2. Lötscher, 112; 3. Hediger, 97; 4. Sigrist, 90; 5. M. Fuhrer et B. Kamm, 83.

**Interwiss jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>**  
1. Matys, Fiat 128 3P, 2'32,73"; 2'28,31"; 5'01,04".

**Jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**  
1. Jeanneret, VW Golf, 2'21,09"; 2'20,69"; 4'41,78".

**Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**  
1. A. Rüfenacht, Opel Kadett GT/E, 2'25,17"; 2'22,49"; 4'47,66"; 2. Bürki, VW Golf, 2'26,83"; 2'24,04"; 4'50,87"; 3. Ehrbar, Opel Kadett C, 2'28,63"; 2'26,45"; 4'55,08"; 4. Stirnimann, Renault Mégane Cup, 2'30,95"; 2'28,52"; 3'55,08"; 5. Tenti, VW Golf, 2'30,08"; 2'29,96"; 5'00,04".

**Jusqu'à 2500 cm<sup>3</sup>**  
1. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'20,30"; 2'17,54"; 4'37,85"; 2. Koch, 2'22,60"; 2'17,58"; 4'40,18"; 3. Vuilleumier, 2'28,33"; 2'25,37"; 4'53,70"; 4. Hochuli, tous sur Opel Kadett GT/E, 2'30,98"; 2'30,99"; 5'01,97".

**Plus de 2500 cm<sup>3</sup>**  
1. Pfeiffen, Porsche 935 Turbo, 2'14,25"; 2'11,14"; 4'25,39" (140,234 km/h).

**Groupe IS/A plus de 3000 cm<sup>3</sup>**  
1. Bühner, Ford Sierra RS 500 Cosworth, 2'26,34"; 2'23,48"; 4'49,82"; 2. Pedrazoli, Ford Escort RS Cosworth, 2'31,60"; 2'28,60"; 5'00,20".

**Trophée Interwiss**: 1. Kamm, 100; 2. Bürki, 80; 3. Rüfenacht, 79; 4. Stadler, 60; 5. Ehrbar, 57.

**Mazda MX-5 Cup**: 1. Scheidegger, 2'34,80"; 2'32,33"; 5'07,13" (121,176 km/h); 2. Wicki, 2'35,19"; 2'32,70"; 5'07,89"; 3. Egli, 2'34,70"; 2'34,41"; 5'09,11"; 4. Finkbohner, 2'35,91"; 2'34,02"; 5'09,93"; 5. de Graaf, 2'36,78"; 2'34,06"; 5'10,84"; puis 10. Girard, 2'40,30"; 2'36,74"; 5'17,04".  
**Coupe**: 1. Ryf, 145,5; 2. De Graaf, 120; 3. Scheidegger, 118; 4. Wicki, 98,5; 5. Debrunner, 85.

**Renault Speed Trophy**  
1. E. Kamm, 2'27,26"; 2'25,69"; 4'52,95" (127,041 km/h); 2. Schläppi, 2'28,74"; 2'26,28"; 4'55,02"; 3. Yerly, 2'31,08"; 2'25,83"; 4'56,91"; 4. Vögeli, 2'29,50"; 2'28,84"; 4'58,34"; 5. Egenberger, 2'29,72"; 2'28,95";

4'58,67"; 6. Chr. Jaquillard, 2'32,08"; 2'27,63"; 4'59,71".  
**Trophées**: 1. Hadorn, 182; 2. Kamm, 164; 3. Schläppi, 153; 4. Zurbrugg, 134; 5. Schmid, 124; 6. R. Wüst, 101.

**Groupe E1 jusqu'à 3800 cm<sup>3</sup>**  
1. Piguet, Renault 21 Turbo, 2'39,46"; 2'31,67"; 5'11,13"; 2. Ruch, Ferrari 308 GTB, 2'44,64"; 2'39,03"; 5'23,67".

**Groupe E2**  
1. Girardin, PRM RMS, 2'16,49"; 2'15,20"; 4'31,69"; 2. Jolidon, Mini Westfield, 2'21,30"; 2'21,17"; 4'42,47".

**Formule 3**  
1. Zeller, Dallara 399-Opel, 1'56,78"; 1'56,78"; 3'53,54" (159,359 km/h); 2. Bähler, Dallara 396-Opel, 1'57,01"; 1'57,96"; 3'54,97"; 3. Frey, Dallara 398-Opel, 1'59,16"; 1'58,92"; 3'58,08".

**Catégorie B**  
1. Felix, Dallara 393-Fiat, 2'04,58"; 2'03,56"; 4'08,14"; 2. Huber, Ralt 93c-Alfa, 2'08,29"; 2'06,60"; 4'14,89"; 3. Gysin, Ralt RT34-Alfa, 2'08,45"; 2'07,60"; 4'16,05".

**Championnat F3**  
1. Zeller, 127; 2. Frey, 117; 74; 3. Bähler, 75; Sinopoli, 74.

**Groupe CN jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**  
1. Stricker, PRC-Copel, 2'21,36"; 2'20,34"; 4'41,70".

**Jusqu'à 3000 cm<sup>3</sup>**  
1. Tschager (I), 1'53,32"; 1'52,96"; 3'46,28" (164,472 km/h); 2. Kramsky (CZ), 1'56,26"; 1'55,80"; 3'52,06"; 3. Regosa (I), 1'56,52"; 1'56,50"; 3'52,06"; 4. Nappone (I), 1'57,64"; 1'57,52"; 3'55,16"; 5. C. Frantz (F), tous sur Osella PA20-BMW, 1'58,71"; 1'57,26"; 3'55,97".

**Formule Ford 1600**  
1. Riant, 2'24,48"; 2'23,36"; 4'47,84"; 2. Cappelletti, les deux sur Van Diemen, 2'25,89"; 2'25,54"; 4'51,43".

**Formule libre jusqu'à 3000 cm<sup>3</sup>**  
1. Sudan, Dallara 397-Fiat F3, 2'01,49"; 1'59,56"; 4'01,05"; 2. Antille, 2'05,98"; 2'01,28"; 4'07,26"; 3. Fischer, les deux sur Martini Mk 69-BMW F2, 2'08,79"; 2'07,44"; 4'16,23".

**Formule 3000**  
1. Bossy, Ralt March-Cosworth, 1'49,90"; 1'54,04"; 3'43,94" (166,191 km/h); 2. Leitgeb (A), Reynard 95D, 1'53,58"; 1'52,63"; 3'46,21"; 3. F. Frantz (F), Reynard 95D-Cosworth, 1'54,48"; 1'54,26"; 3'48,74"; 4. Dufaux, Reynard-Judd, 1'59,12"; 1'58,33"; 3'57,45".

**Championnat d'Europe, catégorie 1**: 1. Vojacek, 140; 2. Pulic, 135; 3. Vavra 99.

**Catégorie 2**: 1. Tschager, 135 (Meister); 2. Regosa, 92; 3. Kramsky 82.

**Coupe d'Europe**: 1. Leitgeb, 70; 2. Krejci, 40; 3. Szasz, 30.  
**Classement scratch**: 1. Bossy, 3'43,94"; 2. Leitgeb, 3'46,21"; 3. Tschager, 3'46,28"; 4. F. Frantz, 3'48,74"; 5. Kramsky, 3'52,06"; 6. Regosa, 3'53,03"; 8. Zeller, 3'53,54"; 9. Bähler, 3'54,97"; 10. C. Frantz, 3'55,97".



UN SUPER CHRONO pour Olivier Jeanneret en Interwiss.