

Roland Bossy grince des dents

Victime d'un problème de commande de boîte de vitesses, Roland Bossy, grandissime favori et détenteur du record de l'épreuve des Rangiers, n'a rien pu faire pour contenir l'assaut victorieux du Français Lionel Regal.

GÉRARD VALLAT

Véritable machine à gagner, rodé maintenant à régner sur ses terres, le Jurassien Roland Bossy était tout de même soumis à une nouvelle pression, entre Saint-Ursanne et les Rangiers. Lionel Regal et Fabien Frantz, ses grands rivaux du championnat de France, étaient venus le défier dans son jardin. Pourtant, à l'issue des manches d'essais, c'est bien lui qui donnait la cadence, avec un chrono inférieur d'une pleine seconde à celui réalisé par Regal. «Nous n'en sommes qu'aux essais mais les sensations sont bonnes, même si je n'ai pas encore pleine confiance en ma voiture. Mais je suis impressionné par les temps de Lionel, qui ne connaissait pas le tracé, confiait Bossy, en écho aux propos de Regal. Je suis à huit dixièmes de Roland. C'est loin et je me demande où je vais le trouver.»

À l'heure de la course, l'enfant du pays s'élançait le dernier et savait déjà que son rival avait réalisé une montée parfaite, signant un nouveau record du tracé en 1'49"83. Sans doute nerveux, Roland Bossy réalisait un départ qu'Alain Menu, l'invité d'Opel, qualifiait de moyen. «Roland a

fait beaucoup patiner ses roues et il est allé jusqu'au rupteur avant de changer de rapport de boîte. Je pense qu'il sait mieux partir que ça.» Quelques dizaines de secondes plus tard, le speaker annonçait Bossy en tête-à-queue à l'approche du Petit-Susten. «Depuis le départ, j'ai eu des problèmes de boîte. Je n'ai pas pu descendre mes rapports avant l'épingle et la voiture m'a échappé.»

Roland Bossy exclu de la victoire, Lionel Regal abordait la seconde manche débarrassé de toute pression et pulvérisait son record de près d'une seconde pour le fixer à 1'48"71. Fou de joie, ne pouvant plus être battu, le Français guettait tout de même avec une certaine appréhension l'arri-

vée de son pote Bossy, qui allait tout tenter pour lui reprendre le record. Au terme d'un exercice parfait, le pilote jurassien figeait le chrono à 1'48"73, soit deux petits centièmes de trop. «C'est le jeu. Lionel Regal est un grand pilote et je le félicite pour ce qu'il a fait aux Rangiers. Mais c'est à charge de revanche et je lui donne rendez-vous en 2003.»

Autre déception que celle d'Anthony Sinopoli qui n'a absolument pas été en mesure de suivre le rythme imposé par Jo Zeller en F3. Nettement plus à l'aise sur la pente jurassienne qu'en 2001, le Genevois améliorerait son chrono de plus de 3 secondes. Mais la Dallara-Opel de son rival zurichois restait imprenable et c'est avec une avance de deux grosses secondes que Zeller imposait une nouvelle fois sa loi. Peu à l'aise, Sinopoli se faisait encore coiffer sur le poteau par Tobias Blättler. Les 12 points de cette 3e place seront durs à digérer au moment du décompte final. Pour être complet avec les monoplaces, il ne faut pas omettre de signaler la double défaite de Jean-Claude Antille et Blaise Fischer qui, malgré une belle résistance, ont laissé la victoire en F2 au Tchèque Patrick Selmbauer.

HIRSCHI RÉSISTE

Toujours en course pour le titre des voitures de tourisme au volant de son Opel Vectra, Pierre Hirschi s'est offert une nouvelle victoire pour sa 18e participation aux Rangiers. Vieux renard de cette discipline, Hirschi a parfaitement géré son affaire, contrairement à Baltz Kamm, encore victime de sa fougue, qui a expédié sa Vectra dans les décors. Désormais seul adversaire d'Hirschi dans la course au titre, Mario Meier a, lui aussi, rajouté 20 points à son score en imposant sa Honda Civic du groupe SuperSérie aux voitures sœurs de Romeo Grimaldi et René Laubscher.

Emboitant la roue de cette série, les bolides du groupe IS se



Le Français Lionel Regal (en haut) a été impérial, dimanche. Roland Bossy, favori, a dû lui abandonner la victoire, victime d'un tête-à-queue dans la première manche.

présentaient au départ sans Bruno Janniello, qui a renoncé après que le moteur de sa Lancia Delta S4 eut rendu l'âme. Débarrassé du Balois, le vétéran Fritz Erb a fait un véritable festival au volant de sa vénérable Opel Kadett et c'est en alignant deux montées parfaites qu'il s'adjugeait la victoire de groupe, devant Alfred Rüfenacht. Toujours brillant sur la route des Rangiers, Olivier Jeanneret s'est quant à lui imposé dans la division 1600 cm³ de ce groupe, avec sa VW Golf GTI.

Plus discrètes que les voitures du groupe IS, les petites animatrices du groupe N jusqu'à 1400 cm³ étaient nombreuses. Et de cette cohorte, c'est Patrick Fleury qui a émergé en tête avec une Citroën AX GTI qu'il a placée devant les Peugeot 106 de Jacques Willemín et Ernst Rüegg. Toujours en groupe N, mais dans la classe 1600 cm³, c'est Jean-Paul Billeux et son Integra Type R qui a décroché le gros lot.

FANTASTIQUE YERLY

Il monte en puissance et, course après course, Frédéric Yerly s'affirme comme un futur prétendant au titre du Renault Speed Trophy. Cette saison, bien que tout reste possible, le Fribour-

geois vise plutôt une place sur le podium final et reste modeste, affirmant prendre les courses les unes après les autres, sans pression. Éprouvée, cette méthode réussit parfaitement à Yerly qui a cueilli les fruits d'un fantastique travail aux Rangiers. Cinquième à l'issue de la première montée, le pilote de la Clio bleue avait un handicap d'une seconde et deux dixièmes sur le surprenant Jürg Strasser qui, non content de prendre la tête, signait un nouveau record.

Excité par cette nouvelle, Daniel Hadorn «mettait la briquette», manquait son freinage au Petit-Susten, tapait les pneus et s'écartait définitivement de la course à la victoire. Quatrième temps de la première manche, le Fribourgeois Johnny Hauser sentait la victoire à sa portée, tout comme Strasser, Schläppi, Fuhrer, Luthi et Yerly. Remontés à bloc, les pilotes Clio ont pris tous les risques et, dans ces conditions, la moindre faute est rédhibitoire. «J'ai mis les roues dans l'herbe à la sortie de la forêt», commentait Hauser, qui s'est tout de même hissé sur la 3e marche du podium derrière Strasser et Yerly, qui s'est imposé avec une infime avance de deux centièmes de secondes à l'addition des deux manches de course.

«C'était chaud, mais tout s'est bien passé. Je suis plus que content de cette victoire. Je croyais en mes chances de podium mais la première marche paraissait bien haute.» A trois courses de la fin de saison et avec encore 90 points en jeu, tout reste possible pour Yerly, actuel 4e et séparé par seulement 38 points de Matthias Schläppi.

En coupe Mazda, les écarts

ont été également minimes et il a fallu recourir au règlement pour départager Lukas Ryf et Ernst Scheidegger qui ont réalisé un temps total identique au centième près. Auteur du meilleur chrono sur une montée, Lukas Ryf a été déclaré vainqueur. Troisième, Robert Wicki n'a concédé qu'un dixième aux hommes de tête et le 4e, Diego Egli, s'est incliné pour 17 centièmes. Beaucoup plus loin à l'addition des manches, Frédéric Girard souffre encore de son inexpérience en course de côte mais s'est néanmoins classé au 6e rang.

Plus néophyte encore que son aîné, le Fribourgeois Nicolas Jacoud a pris le 6e rang et avait encore bien des lacunes. «Cette course de côte est splendide, mais elle est vraiment difficile. Il y a tellement de passages à haute vitesse que, sans y prendre vraiment garde, le pied droit se lève irrésistiblement de l'accélérateur. Et à ce moment-là, les dixièmes s'envolent. C'est une belle expérience tout de même et je suis content d'avoir ramené la voiture à bon port, sans casse.»



VALLAT (2) - SAUTERAN (1)



Pierre Hirschi engrange une nouvelle victoire en SuperTourisme.



Frédéric Yerly, superbe vainqueur en coupe Clio, pour 2 centièmes...

RÉSULTATS EN PAGE 20

RÉSULTATS DE LA COURSE DE CÔTE SAINT-URSANNE-LES RANGIERS

SuperSérie 1600 cm³ (2 classés): 1. Jufer, Peugeot 106, 5'26,27 (2'42,45/2'43,82); 2. Petra Kamm, VW Lupo, 5'42,94 (2'50,82/2'52,12). **1601-2000 cm³ (5):** 1. Meier, Honda Civic, 5'02,99 (2'31,22/2'31,77); 2. Grimaldi, Honda Civic, 5'04,58 (2'32,59/2'31,99); 3. Laubscher, Honda Civic, 5'09,59 (2'34,69/2'34,90); etc. **SuperSérie Comp. 2000 cm³ (1):** 1. Guidali, Lotus Elise, 5'09,59 (2'35,79/2'33,80). **Plus de 3000 cm³ (2):** 1. Büeler, Mitsubishi Evo-VI, 4'53,43 (2'27,97/2'25,46); 2. Feigenwinter, Ferrari 348, 5'09,98 (2'37,06/2'32,92). **Gr. N 1400 cm³ (14):** 1. Fleury, Citroën AX, 5'30,44 (2'45,18/2'45,26); 2. Willemin, Peugeot 106, 5'33,81 (2'46,86/2'46,95); 3. Rüegg, Peugeot 106, 5'34,19 (2'46,34/2'47,85); 4. Jerabek (A), Citroën AX, 5'34,70 (2'48,15/2'46,55); 5. Lisbeth Buser, 5'36,27 (2'47,46/2'48,81); 6. Piquez, Peugeot 106, 5'36,55 (2'47,40/2'49,15); 7. Schmid, Citroën AX, 5'37,69 (2'49,18/2'48,51); etc. **1401-1600 cm³ (5):** 1. P. Häring, Peugeot 106, 5'17,36 (2'38,56/2'38,80); 2. Antonini, Peugeot 106, 5'22,36 (2'41,84/2'40,52); 3. Baillif, Citroën Saxo, 5'23,64 (2'41,98/2'41,66);

etc. **1601-2000 cm³ (5):** 1. Billieux, Honda Integra, 5'05,59 (2'32,07/2'33,52); 2. Maeder, Renault Clio, 5'12,58 (2'36,37/2'36,21); 3. Deiss, Renault Clio, 5'14,52 (2'36,66/2'37,86); etc. **Plus de 3000 cm³ (5):** 1. Bedini (I), Ford Escort Cosworth, 4'49,68 (2'24,95/2'24,73); 2. Jurena (SK), Mitsubishi Evo-VII, 4'51,24 (2'25,99/2'25,25); 3. Wanek (D), BMW M3, 4'52,55 (2'26,35/2'26,20); etc. **Gr. A 1600 cm³ (6):** 1. Andrey, Citroën Saxo, 5'03,77 (2'31,72/2'32,05); 2. Savary, Citroën Saxo, 5'08,79 (2'34,56/2'34,23); 3. Natascia Taverna, Citroën Saxo, 5'15,29 (2'40,39/2'34,90); etc. **1601-2000 cm³ (3):** 1. Simmen, VW Golf GTI 16V, 4'55,81 (2'28'03/2'27,78); 2. Martinek (A), Renault Mégane, 5'13,76 (2'38,08/2'38,68); etc. **2001-3000 cm³ (1):** 1. Liska (CZ), BMW M3, 4'45,21 (2'24,41/2'20,80). **Plus de 3000 cm³ (4):** 1. Pulic (CR), BMW M3, 4'32,96 (2'15,53/2'17,43); 2. Senkyr (CZ), BMW M3, 4'36,81 (2'17,99/2'28,61); etc. **Gr. SuperProduction (6):** 1. Vusurovic (YU), Honda Integra, 4'54,81 (2'27,65/2'27,16); 2. Vojacek (CZ), Opel Astra, 5'00,49 (2'29,98/2'30,51); etc. **Gr. SuperTourisme (3):**

1. Hirschi, Opel Vectra, 4'33,24 (2'16,41/2'16,83); 2. Sigris, Opel Vectra, 4'33,95 (2'16,81/2'17,14); etc. **Gr. GT (1):** 1. Vonka (CZ), Porsche 911 GT3, 4'31,71" (2'15,74"/2'15,97"). **Mazda MX-5 Cup (10):** 1. Ryf, 5'04,69 (2'32,92/2'31,77); 2. Scheidegger, même temps (2'32,53/2'32,18); 3. Wicki, 5'04,79 (2'32,26/2'32,53); 4. Egli, 5'04,86 (2'32,75/2'32,11); etc. **Renault Speed Trophy (23):** 1. Yerli, 4'49,90 (2'25,31/2'24,59); 2. Strasser, 4'49,92 (2'24,57/2'25,35); 3. Hauser, 4'50,62 (2'25,06/2'25,56); 4. Schläppi, 4'50,72 (2'25,86/2'24,86); 5. Fuhrer, 4'51,16 (2'24,76/2'26,40); 6. Lüthi, 4'52,48" (2'24,94/2'27,51); 7. Zariello, 4'52,84 (2'26,30/2'26,54); 8. Vukovic, 4'53,73 (2'27,43/2'26,30); etc. **Gr. IS/N (2):** 1. Chèvre, Ford Sierra Cosworth, 5'20,47 (2'40,48/2'39,99); etc. **Gr. IS/A (1):** 1. Bühner, Ford Sierra Cosworth, 4'37,76 (2'19,32/2'18,44). **Gr. IS 1400 cm³ (1):** 1. Mathys, Fiat 128, 4'52,97 (2'26,18/2'26,79). **1401-1600 cm³ (5):** 1. Jeanneret, VW Golf 16V, 4'40,35 (2'20,73/2'19,62); 2. Roth, Toyota Corolla, 4'40,83 (2'19,74/2'21,09); etc. **1601-2000 cm³ (20):** 1. Erb, Opel Kadett, 4'29,41

(2'14,71/2'14,70); 2. Rüfenacht, Opel Kadett, 4'38,79 (2'19,17/2'19,62); 3. Bürki, VW Golf 16V, 4'44,72 (2'23,38/2'21,34); 4. Petter (A), BMW 2002, 4'50,51 (2'26,46/2'24,05); 5. Ehrbar, Opel Kadett, 4'50,82 (2'25,18/2'25,64); 6. Kissling, Opel Kadett, 4'52,97 (2'24,88/2'28,09); etc. **2001-3000 cm³ (5):** 1. Koch, Opel Kadett, 4'32,29 (2'15,11/2'17,18); 2. G. Fischer, Opel Ascona, 4'33,37 (2'16,14/2'17,23); etc. **Plus de 3000 cm³ (1):** 1. Furrer, Porsche 911 RS 92, 5'00,24 (2'30,82/2'29,42). **Gr. E1 2000 cm³ (5):** 1. Regazzi, Renault Clio, 4'58,50 (2'29,25/2'29,25); 2. Ketterer (D), Renault Clio Light, 5'09,61 (2'34,99/2'34,62); etc. **Plus de 2000 cm³ (4):** 1. Meisel, Mercedes 190 Evo II, 4'17,03 (2'09,78/2'07,25); 2. Ruch, Ferrari 308 GTB, 4'43,38 (2'21,50/2'21,88). **Gr. E2 (3):** 1. Rollat, Martini MK 82, 4'23,92 (2'11,98/2'11,94); 2. Riand, Van Diemen RF 92, 4'53,49 (2'27,35/2'26,14); etc. **Gr. CN (9):** 1. Kramsky (CZ), Osella-BMW PA20, 3'48,48 (1'54,77/1'53,71); 2. Bormolini (I), Osella-BMW PA20, 3'51,25 (1'55,74/1'55,51); 3. Frantz (F), Osella-BMW PA20, 3'52,81 (1'56,58/1'56,23); 4. Doubek

(CZ), Osella-BMW PA20, 4'00,67 (2'01,11/1'59,56); 5. Dosières (F), Osella-BMW PA20, 4'01,71 (2'00,59/2'01,12); etc. **F3 (14):** 1. Zeller, Dallara F301-Opel, 3'53,18 (1'57,19/1'55,99); 2. Blättler, Dallara F300-Opel, 3'54,06 (1'56,82/1'57,24); 3. Sinopoli, Dallara 399-Opel, 3'55,28 (1'57,97/1'57,31); 4. Bähler, Dallara 396-Opel, 3'55,80 (1'58,34/1'57,46); 5. Debrunner, Dallara 397-Opel, 4'04,82 (2'03,42/2'01,40); 6. Gysin, Dallara 394-Fiat, 4'11,73 (2'06,32/2'05,41); etc. **Formule libre 2000 cm³ (9):** 1. Selmbauer (CZ), Opel Lotus, 4'04,58 (2'02,50/2'02,08); 2. Antille, Martini MK69-BMW, 4'06,00 (2'02,62/2'03,38); 3. Fischer, Martini MK69-BMW, 4'08,62 (2'03,91/2'04,71); 4. Fleury, March 803, 4'19,41 (2'10,06/2'09,35); etc. **F3000 (4):** 1. Regal (F), Reynard 95D-Mugen, 3'38,54 (1'49,83/1'48,71); 2. F. Frantz (F), Reynard 95D-Ford, 3'41,02 (1'50,78/1'50,24); 3. Muisier, Reynard 89D-Ford, 3'57,48 (1'59,62/1'57,86); etc. **Non classé:** Bossy, Reynard 93D-Ford, 1'48,73 (2e manche).

Tous les résultats sur www.rangiers.ch