

On s'est bien Régal... és!

CHAMPIONNAT SUISSE
St-Ursanne-Les Rangiers

Le Français a pulvérisé le record et Ander Vilarino a dynamité la course. Quant à Jean-Daniel Murisier, il a tout simplement bétonné sa place sur le podium.

GERARD VALLAT

Spécialité à part entière, la course de côte requiert un niveau de pilotage que ne soupçonne pas forcément le grand public. Pour s'en convaincre, il suffit de se rendre au virage du Gripon et retenir son souffle en observant les meilleurs pilotes de F3000 enfilez les grandes courbes à 230 km/h! Flirant avec la roche et les arbres, ces funambules n'ont aucun droit à l'erreur. A l'arrivée, les rois de la côte décompressent quelques secondes. Les mains tremblantes, le regard vide, il leur faut ce petit moment avant de s'extraire du cockpit pour laisser exploser leur joie. Ils ont vaincu la peur!

Fils de champion...

Encore jeune, mais très expérimenté, Lionel Régal adore cette course des Rangiers. Comme ses alter ego, il vient jouer la victoire et... le record, propriété de Roland

Bossy depuis 2003. Espoir espagnol du sport automobile, Ander Vilarino n'est autre que le fils du légendaire Andres Vilarino, quadruple champion d'Europe de la montagne de 1989 à 1992. Exploitant son talent en circuit, Vilarino junior a gagné des courses des World Series Nissan qui l'ont amené à avoir des contacts en F1. Faute d'argent, il a décidé d'orienter son choix vers la cour-



Démarrage pour un record! Lionel Régal (à gauche) a dû sortir l'artillerie lourde pour résister au jeune et souriant Ander Vilarino.

se de côte. Dans le Jura, il n'en était qu'à la troisième étape de sa nouvelle carrière: «C'est une tradition familiale et une discipline très pointue que j'aime. J'ai suivi mon père alors que j'étais enfant et je me souviens du temps où je l'accompagnais aux Rangiers.»

Régal piqué au vif

Considéré comme un outsider, Ander Vilarino «exploitait» le record de Bossy dès sa première montée de course et prenait la tête devant le superbe plateau des douze F3000 engagées dans le Clos du Doubs. Piqué au vif, Lionel Régal répliquait lors de la se-

conde manche, expédiant le chrono de l'Espagnol en enfer grâce à un incroyable 1'46"17, soit près de 2 secondes de mieux que Bossy.

«J'ai très bien conduit, je n'ai

commis aucune faute et à 17 centièmes près, c'est le temps que j'avais annoncé à mes gars avant de m'élancer. L'année prochaine, il faudra se battre pour abaisser ce temps.» Une déclaration que reprenait à la volée Ander Vilarino: «Je ne connaissais pas la route, Lionel est un grand pilote, mais je reviendrai en 2005 avec l'ambition de faire mieux...» Rendez-vous est pris!

Complétant le podium, Jean-Daniel Murisier n'a absolument pas démérité face à des adversaires de cette valeur, et son meilleur chrono de 1'50"07 lui a permis de prendre le meilleur sur le prometteur Eric Bergeruand.

Man spricht Dötschi!

Depuis le temps qu'il rêve du titre de champion suisse, Anthony Sinopoli - débarrassé de l'ogre Zeller retenu en Allemagne - n'avait jamais eu si belle opportunité. Le Genevois a malheureusement buté sur Patrick Dötsch, incontestable vainqueur dans le Jura. L'Allemanique a abaissé le record de 9 dixièmes et Anthony Sinopoli s'est une nouvelle fois contenté de la 2e place devant Willi Strülli: «J'ai une Dallara-Opel de 2002 et le règlement suisse nous force à embarquer 10 kilos de lest. Je ne sais pas si tout l'écart est là, mais une chose est sûre, le titre s'éloigne malgré les cinq courses restant au calendrier.»

Toujours en monoplace, relevons la bonne prestation du Valaisan Yann Pillonel qui s'est imposé en formule libre avec sa Martini MK82, qu'il a amenée au portillon d'arrivée par trois fois dans un mouchoir de 4 dixièmes. Ce qu'on appelle la régularité. Toujours du côté des voitures ou-

vertes, mais dans le groupe CX, Marcel Steiner, 2e sur Martini-BMW derrière Cyril Frantz, s'est montré le meilleur Suisse. Grand vainqueur de la catégorie prototype, l'Italien Fausto Bormolini est en tête du championnat d'Europe au volant d'une Osella PA20S BMW.

Bien qu'impressionné par les monoplaces, le public adore particulièrement les voitures spéciales. Parmi celles-ci, la Lancia Delta S4 de Bruno Ianniello et la Mercedes 190E de Reto Meisel ont fait un tabac à l'applaudimètre. Détenteur du record au volant d'une voiture fermée, Ianniello a signé un chrono qui le place à la 24e position du classement scratch, laissant derrière lui quelques monoplaces et prototypes. Imbattable derrière ses essuie-glaces, le Balois devra toujours davantage se méfier de Reto Meisel qui le suit à la 26e place du général au volant de son ancienne Mercedes, la nouvelle à moteur 3,5 litres F1 devant être finalement alignée au Gurnigel.

Dominateurs de leurs classes respectives, les deux Allemaniques ont été les rois des voitures fermées, mais les pilotes de voitures de Supertourisme n'ont pas laissé leur part au chien. En bagarre



Record en F3 pour Patrick Dötsch, le pilote qui monte!



Très belle performance de Jean-Daniel Murisier, qui n'a toutefois rien pu faire face au duo infernal.

RÉSULTATS

SuperSérie jusqu'à 1400 cm³

1. Rüegg, Peugeot 106 Rallye, 2'53,67 (meilleure montée); 2. 47,83 (temps total à l'addition des deux manches).

Jusqu'à 2000 cm³: 1. Wicki, 2'34,18, 5'08,93 (120,47 km/h); 2. Kuhn, tous deux sur Renault Clio RS, 2'35,08, 5'10,90; 3. Jüfer, Honda Civic Type-R, 2'36,88, 5'13,99.

Groupe N jusqu'à 1600 cm³: 1. Baillif, Peugeot 106 GTI, 2'38,32, 5'17,20; 2. Ray, tous deux sur Citroën Saxo VTS, 2'39,84, 5'20,40; 3. Vuillaume, 106 GTI, 2'41,15, 5'23,50.

Jusqu'à 2000 cm³: 1. Grimaldi, 2'28,19, 4'57,30; 2. Laubscher, tous deux sur Honda Civic Type-R, 2'28,97, 4'58,34.

Jusqu'à 3000 cm³: 1. Estève (F), BMW M3, 2'37,89, 5'17,98.

Plus de 3000 cm³: 1. Jurena (SK), Mitsubishi Lancer Evo VII, 2'21,95, 4'44,51 (130,81 km/h); 2. Benes (CZ), Ford Escort Cosworth, 2'22,00, 4'45,21; 3. Krug (D), BMW M3, 2'23,12, 4'47,09.

Groupe GT: 1. Bühner, Porsche 996 GT3, 2'16,36, 4'32,87 (136,39 km/h).

Groupe A jusqu'à 1600 cm³: 1. Babil,

2'31,79, 5'04,28; 2. Bonvin, 2'35,02, 5'10,50; 3. Zimmermann, tous sur Citroën Saxo VTS, 2'36,81, 5'13,83.

Jusqu'à 2000 cm³: 1. Maly (CZ), Ford Escort Maxi, 2'18,71, 4'37,95; 2. Fritsch (F), Peugeot 306 Maxi, 2'25,42, 4'51,31; 3. Erard, Renault Clio 16V, 2'27,03, 4'55,49; 4. Salomon, Opel Astra GSI 16V, 2'27,35, 4'56,34.

Plus de 3000 cm³: 1. Liska (CZ), BMW M3, 2'20,82, 4'42,24.

Jusqu'à 3000 cm³: 1. Senlyr (CZ), BMW M3, 2'18,24, 4'37,56 (134,08 km/h); 2. Kois (SVK), Ford Escort Cosworth, 2'19,93, 4'40,28.

Groupe SP: 1. Charvin (F), 2'28,64, 4'57,70; 2. Michl (CZ), tous deux sur Peugeot 306, 2'28,84, 4'58,27.

Groupe IS/N jusqu'à 1400 cm³: 1. Fleury, Citroën AX GTI, 2'45,03, 5'30,53; 2. D. Finig, 2'45,25, 5'31,03; 3. Petermann, 2'48,91, 5'37,97; 4. Willemin, tous sur Peugeot 106 Rallye, 2'49,10, 5'38,40.

Jusqu'à 2000 cm³: 1. Maeder, Renault Clio 16V, 2'36,37, 5'14,24 (118,43 km/h); 2. M. Willemin, Peugeot 205 GTI, 2'44,70,

5'30,01.

IS/A jusqu'à 2000 cm³: 1. Vallat, VW Golf GTI 16V, 2'30,60, 5'03,94; 2. Petignat, Peugeot 309 GTI 16, 2'36,69, 5'16,24.

Plus de 2000 cm³: 1. Juif (F), 2'20,45, 4'46,42 (129,93 km/h); 2. Ronzoni, tous deux sur BMW M3, 2'23,69, 4'48,73.

Groupe ST: 1. Kamm, Opel Vectra, 2'12,81, 4'26,05 (139,88 km/h); 2. Hirschi, Honda Accord, 2'13,10, 4'27,14; 3. «Jo Lima», 2'13,69, 4'28,82; 4. H. Lüthi, tous deux sur Opel Vectra, 2'15,40, 4'31,04.

Groupe Interwiss jusqu'à 1400 cm³: 1. Schöpfer, Audi 50, 2'31,14, 5'03,85.

Jusqu'à 1600 cm³: 1. Huggler, 2'18,89, 4'38,72; 2. Rohr, tous deux sur Toyota Corolla, 2'22,71, 4'45,84.

Jusqu'à 2000 cm³: 1. Roth, Toyota Corolla, 2'14,38, 4'31,83; 2. Grünig, 2'25,46, 4'51,11; 3. Zürcher, 2'24,84, 4'51,55; 4. Ehrbar, tous sur Opel Kadett, 2'25,19, 4'51,62; 5. Leuenberger, Renault Mégane, 2'28,71, 5'00,12; 6. Houllmann, Peugeot 205 GTI, 2'31,11, 5'02,23; 7. Andrey, Mégane, 2'31,27, 5'02,81.

Jusqu'à 2500 cm³: 1. Koch, Opel Kadett GT/E, 2'14,23, 4'29,26; 2. Fischer, Opel Ascona B, 2'16,21, 4'33,40; 3. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'17,61, 4'36,03.

Jusqu'à 3000 cm³: 1. Ianniello, 2'05,86, 4'12,57 (147,35 km/h); 2. Geninasca, tous deux sur Lancia Delta S4, 2'19,83, 4'40,53.

Plus de 3000 cm³: 1. Métral, Ford Sierra RS Cosworth, 2'25,33, 4'52,80.

Groupe E1 jusqu'à 2000 cm³: 1. Kissling, Opel Kadett GT/E, 2'21,21, 4'42,78; 2. Steck BMW M3, 2'21,39, 4'43,33; 3. Bürki, VW Golf, 2'24,44, 4'49,06; 4. Renner, Opel Kadett GT/E, 2'27,08, 4'55,02.

Jusqu'à 3500 cm³: 1. Meisel, Mercedes 190E Evo, 2'08,15, 4'16,97 (144,82 km/h); 2. Büeler, Mitsubishi Lancer Evo, 2'17,43, 4'35,05.

Plus de 3500 cm³: 1. Ceresa, BMW M3, 2'20,92, 4'44,07.

Groupe CX: 1. C. Frantz (F), Osella PA20S-BMW, 1'55,49, 3'51,51 (160,75 km/h); 2. M. Steiner, 1'58,86, 3'58,55; 3. Pfy, tous deux sur Martini MK77-BMW, 2'05,15, 4'11,36.

Groupe CN jusqu'à 2000 cm³: 1. Manfrin,

(I), Osella PA21S-Honda, 1'57,61, 3'55,95. **Jusqu'à 3000 cm³:** 1. Bormolini (I), 1'56,00, 3'52,42; 2. Regosa (I), Osella PA20S-BMW, 1'58,08, 3'56,78.

Formule 3: 1. Dötsch, Dallara F300-Opel, 1'55,06, 3'51,55 (160,72 km/h); 2. Sinopoli, Dallara F302-Opel, 1'56,77, 3'54,64; 3. Strülli, Dallara F301-Fiat, 1'59,06, 3'59,15; 4. H. Debrunner, Dallara 398-Opel, 2'02,06, 4'04,40; 5. Gysin, Dallara 394-Fiat, 2'03,19, 4'07,68.

Groupe E2 jusqu'à 1150 cm³: 1. Pillonel, Martini Mk82-Honda, 2'10,33, 4'20,76; 2. Gallay, 2'17,12, 4'34,76; 3. de Siebenthal, tous deux sur Arcobaleno, 2'16,97, 4'37,64.

Jusqu'à 2000 cm³: 1. Semibauer (CZ), Opel Lotus, 2'00,28, 4'01,39; 2. Balmer, Caterham S7, 2'20,10, 4'40,86.

Jusqu'à 3000 cm³: 1. Régal (F), 1'46,17 (record), 3'33,81 (174,06 km/h); 2. Vilarino (E), tous deux sur Reynard 950-Mugen, 1'47,20, 3'34,60; 3. Murisier, Reynard 920-Ford, 1'50,07, 3'40,76; 4. Bergeruand, Lola T96-Ford, 1'51,66, 3'44,05; 5. F. Frantz (F), Reynard 950-Ford, 1'52,77, 3'45,01.

Baudin (F), Reynard 92D-Cosworth, 1'54,36, 3'49,79; 7. Dufaux, Reynard 91D-Judd, 1'57,00, 3'54,59; 8. Napione (I), Lola-Zytek, 2'00,30, 4'01,93.

Plus de 2500 cm³: 1. Grünwald, Dutton B Plus, 2'25,30, 4'52,83.

Championnat: 1. Kamm, 103 points; 2. «Jo Lima», 74; 3. Sinopoli, 81; 4. Rüttimann, 62; 5. Jüfer, 64; 6. H. Lüthi, 55.

Voitures de course: 1. Dötsch, 110; 2. Zeller, 95; 3. Sinopoli, 81; 4. Rüttimann, 62; 5. Strülli, 52; 6. Luyet, 42; 6. Strülli, 40; 7. Roeder, 30.

Voitures spéciales: 1. Roth, 100; 2. Brugger, 78; 3. Ehrbar, 61; 4. Tenti, 45.

Voitures de sport: 1. Müller, 34; 2. Pfy, 27,5; 3. Gärtner, 27; 4. Steiner, 20.

Coupe des montages: 1. Ianniello, 30; 2. Meisel et Murisier, 28; 4. Bergeruand et Kamm, 26; 6. «Jo Lima», 22.

Prochaines épreuves: Course de côte Masongex-Vérossaz (Coupe des montages) le 22 août et Course de côte d'Oberhallau (Championnat suisse) le 29 août.

Suite à la page 18

avec les deux Kamm, Baltz et Edy, redoutables avec leurs Opel Vectra, Pierre Hirschi est parvenu à intercaler sa Honda Accord entre les deux cousins malgré un bris d'arbre de roue lors de la première manche de course: «J'ai eu de la chance dans mon malheur puisque Baltz a fait un tête-à-queue dans cette même manche. Mais après, il est allé très vite et mon avantage n'a pas suffi. Je suis déçu de ne pas avoir gagné, mais j'apprécie d'être entre ces deux pilotes très rapides.»

Denis Baillif: enfin...

Autre Romand satisfait, même très satisfait s'agissant d'un régional de l'étape, Denis Baillif a accroché une belle victoire à son palmarès en imposant sa Peugeot 106 en groupe N jusqu'à 1600: «Je l'ai enfin, cette victoire aux Rangiers. Depuis le temps que je cours après. La fête sera chaude ce soir...» En N-GT, c'est Nicolas Bührer qui a remporté le pompon

Denis Baillif: première victoire...

au volant d'une Porsche GT3. A signaler encore les victoires jurassiennes de Patrick Fleury, sur Citroën GTI, en groupe IS jusqu'à 1400, et de Patrick Vallat qui s'est imposé dans la classe jusqu'à 2 litres avec une Golf GTI, tandis que le Valaisan Dominique Chabod se contentait de la 3e place du groupe IS plus de 2 litres.



Marcel Steiner, le meilleur Suisse du groupe CX.