

Roland Bossy reprend le cap

A Oberhallau, le Jurassien a réussi la passe de deux ratée aux Rangiers: la victoire et le record de la piste.

GERARD VALLAT

Une semaine après sa déconvenue des Rangiers, Roland Bossy a magnifiquement redressé la barre à Oberhallau, s'adjugeant un nouveau succès, au nez et à la barbe de pilotes venus de l'Est de l'Europe. En remportant cette splendide victoire, qu'il a assortie du record de la piste, le pilote de Porrentruy s'est repositionné dans la course au titre de roi de la montagne helvétique, où le prétendant le mieux placé actuellement est Reto Meisel et sa Mercedes 190 Evo.

Moins réputée que sa sœur de Saint-Ursanne, la course de côte d'Oberhallau a aussi son charme. Au cœur du vignoble d'Hallau, l'épreuve déroule son parcours sur une route qui cache ses difficultés derrière un relief à l'apparente platitude. Bien qu'habitué au tracé, le Hongrois Laszlo Szasz n'a rien pu faire avec sa Reynard-Zytek 95 pour contrer un Roland Bossy déchaîné, qui a d'entrée de jeu collé 1,5 seconde à son rival le plus affûté.

Pourtant, le Jurassien n'était pas satisfait de son chrono. «J'ai eu un petit souci avec une fuite d'eau à un radiateur et un problème de boîte sans lesquels j'aurais battu le record que détient Laszlo.» Sur la ligne de départ pour la seconde manche, avec sa Reynard F3000 revigorée, Roland Bossy sentait l'exploit à portée. Tirant des trajectoires parfaites, posant

Autre Romand en verve du côté de Schaffhouse, Blaise Fischer a quant à lui réalisé le meilleur temps dans la catégorie des monoplaces de F2. Au volant de sa Martini-BMW, le Genevois a disposé de Walter Marty et Bruno Leisibach.

ZELLER SUR SA PLANÈTE

Débarassé de la pression d'Anthony Sinopoli, qui n'avait pas fait ce long déplacement en raison de la non-appartenance de l'épreuve au championnat suisse de vitesse, Jo Zeller s'est imposé sans difficulté aux 11 pilotes qui avaient relevé le défi. Seul réel contradicteur capable de menacer le Zurichois, le jeune Tobias Blättler - 2e aux Rangiers - a littéralement pulvérisé sa Dallara-Opel lors d'une très violente sortie de route aux essais. Choqué, mais heureusement pas blessé, Blättler n'est pas certain de participer à la prochaine course du Gurnigel, ce qui ne fait pas vraiment les affaires de Sinopoli.

Toujours en monoplace, Jo Zosso, un autre pilote romand, est monté sur la 3e marche du podium des formule Ford.

Obligé de disputer cette course qui, contrairement à la F3 est inscrite au calendrier du championnat Tourisme, Pierre Hirschi avouait, avant même de prendre le départ, qu'elle ne comptait pas au rang de ses préférées. «Je n'ai pas vraiment une bonne connais-

sance du parcours que j'ai fait une fois en F3 et une autre en Tourisme, mais il y a de cela quelques années déjà.» Confronté au hargneux Baltz Kamm, qui a une nouvelle fois endommagé son Opel Vectra lors d'une montée d'essais, Pierre Hirschi a limité les dégâts en prenant la 2e place derrière Kamm. Celui-ci n'a plus grandes chances pour le titre, mais il aide, par sa présence, Mario Meier à creuser l'avantage sur Hirschi.

Très rapide au volant de sa Honda Civic Typ-R, Mario Meier domine de la tête et des épaules la catégorie SuperSérie. Et sans un coup du sort, il semble imbattable cette saison. Enchaînant derrière les SuperTourisme et SuperSérie, le groupe N a vécu la victoire du Vaudois Thierry Zbin-



Superbe victoire, doublée du record de piste pour Bossy.

den, qui s'est imposé en 1600 cm³ au volant d'une Citroën Saxo. Aussi en groupe N, Olivier Rywalski (Suzuki Swift) a pris le 3e rang de la classe 1400 cm³.

Aucun pilote romand du groupe IS n'ayant mis le cap sur Oberhallau, c'est le régional de l'étape, Fritz Erb, qui a signé un nouveau succès au volant de son Opel Kadett dans la classe très fournie des voitures de 2000 cm³. Meilleur chrono de ce groupe, Bruno Ianniello, sur Lancia Delta S4, a signé une victoire solitaire.

Apparenté au groupe IS, le groupe E1 permet à Reto Meisel de scorer au classement de la coupe des montagnes. Après une nouvelle victoire qui le place au 2e rang des pilotes de voitures fermées, l'homme à la Mercedes 190 Evo pointe en tête.

Absolument pas concernés par cette alchimie, les animateurs

de la Mazda MX-5 Cup se sont une nouvelle fois déchirés à coups de centièmes de secondes pour finalement élire Robert Wicki. Talonnant le vainqueur, Lukas Ryf s'est incliné pour 14 centièmes et Ernst Scheidegger a laissé la victoire pour 32 centièmes. Plus «loin», Daniel Borer s'est classé au 4e rang, avec un retard de 68 centièmes sur Wicki. Il devance Frédéric Girard qui n'est qu'à 1,10 s du vainqueur.

Sans doute transcendé par cette implacable lutte, Nicolas Jacoud est allé à la faute et a complètement démolé sa Mazda. Le Fribourgeois, qui s'en sort indemne, a été imité par Sabine Amweg, qui a terminé sa première manche de course sur le toit. Là aussi sans mal pour la pilote. Facile d'imaginer toutefois que les voitures puissent être réparées pour le Gurnigel...



Blaise Fischer, vainqueur en formule libre 2000 cm³.

RÉSULTATS

SuperSérie 1600 cm³ (3 classés): 1. Jüfer, Peugeot 106, 3'31,89 (1'46,10/1'45,79); 2. Zariello, VW Lupo, 3'32,35 (1'46,34/1'46,01); etc. **1601-2000 cm³ (10):** 1. Meier, Honda Civic, 3'20,90 (1'39,55/1'41,35); 2. Hediger, Honda Integra, 3'21,50 (1'40,99/1'40,51); 3. Grimaldi, Honda Civic, 3'21,50 (1'41,10/1'40,40); etc. **SuperSérie Compétition plus de 3000 cm³ (2):** 1. Büeler, Mitsubishi Evo VI, 3'08,07 (1'33,51/1'33,51); etc. **Gf. N 1400 cm³ (5):** 1. Rüegg, Peugeot 106, 3'39,27 (1'49,31/1'49,96); 2. Lisbeth Buser, Peugeot 106, 3'41,37 (1'50,38/1'50,99); 3. Rywalski, Suzuki Swift, 3'41,82 (1'50,53/1'51,29); etc. **1401-1600 cm³ (3):** 1. Zbinden, Citroën Saxo, 3'28,23 (1'43,69/1'44,54); 2. Müller, Citroën Saxo, 3'28,40 (1'44,18/1'44,22); etc. **1601-2000 cm³ (2):** 1. Struckmann (A), Kissling Opel, 3'21,55 (1'40,74/1'40,81); etc. **Gr. A 1400 cm³ (1):** 1. Rigolot (A), Peugeot 106, 3'34,52 (1'47,21/1'47,31). **1401-1600 cm³ (1):** 1. Blisseger, Citroën Saxo, 3'28,61 (1'44,64/1'43,97). **1601-2000 cm³ (3):** 1. Schweiger (A), Renault Mégane, 3'14,17 (1'37,14/1'37,03); 2.

Martinek (A), Renault Mégane, 3'16,45 (1'39,07/1'37,38); etc. **Plus de 3000 cm³ (2):** 1. Kothgasser (A), Mitsubishi Evo VI, 3'11,27 (1'35,45/1'35,82); etc. **SuperTourisme (4):** 1. Kamm, Opel Vectra, 2'57,30 (1'28,85/1'28,45); 2. Hirschi, Opel Vectra, 2'58,77 (1'29,34/1'29,43); etc. **Gr. GT (2):** 1. Weber (A), Porsche 993 Cup, 3'03,08 (1'31,70/1'31,38); etc. **Mazda MX-5 Cup (10):** 1. Wicki, 3'22,05 (1'41,13/1'40,92); 2. Ryf, 3'22,19 (1'40,97/1'41,22); 3. Scheidegger, 3'22,37 (1'41,17/1'41,20); etc. 4. Borer, 3'22,73 (1'41,68/1'41,05); 5. Girard, 3'23,15 (1'41,52/1'41,63); etc. **Renault Speed Trophy (10):** 1. Ruh, 3'11,87 (1'35,75/1'36,12); 2. Hedinger, 3'12,79 (1'36,34/1'36,45); 3. Wüst, 3'13,02 (1'36,63/1'36,39); etc. **Gr. IS/A (3):** 1. Bühner, Ford Sierra, 3'01,84 (1'30,96/1'30,88); 2. Pederzoli, Ford Escort, 3'08,85 (1'34,44/1'34,41); etc. **Gr. IS 1400 cm³ (3):** 1. Mathys, Fiat 128, 3'07,89 (1'33,03/1'34,86); 2. Schöpfer, Audi 50, 3'18,50 (1'39,33/1'39,17); etc. **1401-1600 cm³ (5):** 1. Roth, Toyota Corolla, 3'00,05 (1'29,91/1'30,14); 2. Huggler, Toyota Corolla, 3'01,85

(1'31,17/1'30,68); 3. Mattmüller, VW Scirocco, 3'02,58 (1'31,47/1'31,11); etc. **1601-2000 cm³ (18):** 1. Erb, Opel Kadett, 2'54,94 (1'27,51/1'27,43); 2. Kamm, VW Golf, 2'56,25 (1'28,56/1'27,69); 3. Rüfenacht, Opel Kadett, 3'01,97 (1'30,68/1'31,29); 4. Bürki, VW Golf, 3'02,15 (1'31,27/1'30,88); 5. Dobler, BMW 320i, 3'07,99 (1'33,98/1'34,01); etc. **2001-2500 cm³ (3):** 1. Brugger, Opel Ascona, 3'01,82 (1'30,83/1'30,99); 2. Koch, Opel Kadett, 3'07,03 (1'37,90/1'29,13); etc. **2501-3000 cm³ (3):** 1. Lompa, BMW 323, 3'10,73 (1'35,83/1'34,90); 2. Petitjean, Nissan 280 Z, 3'18,82 (1'39,05/1'39,77); etc. **Plus de 3000 cm³ (1):** 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 2'44,71 (1'21,59/1'23,12). **Gr. E1 2000 cm³ (4):** 1. Messmer, Triumph Spitfire, 3'38,22 (1'49,56/1'48,66); 2. Lerch, MG B GT, 3'41,10 (1'50,34/1'50,76); etc. **Plus de 2000 cm³ (6):** 1. Meisel, Mercedes 190E, 2'48,25 (1'23,33/1'23,92); 2. Schori, Mitsubishi Evo VI, 3'08,86 (1'33,95/1'34,91); 3. Bernhard, BMW M3, 3'21,90 (1'41,35/1'43,55); etc. **Gr. E2 (3):** 1. O. Borgo, Caterham, 2'55,65 (1'28,19/1'27,46); 2. M. Borgo, Cate-

ham, 2'56,41 (1'28,54/1'27,57); etc. **Gr. C3 (1):** 1. Winkler, F. König, 3'21,80 (1'39,16/1'42,64). **Gr. CN 2000 cm³ (2):** 1. Breilfuss (A), PRC, 3'06,24 (1'33,43/1'32,81); etc. **2001-3000 cm³ (11):** 1. Stenger (D), Stenger 99-BMW, 2'34,39 (1'17,03/1'17,36); 2. Lang (D), Osella, 2'37,24 (1'18,97/1'18,27); 3. Steiner, Martini MK77, 2'40,85 (1'23,38/1'17,47); 4. Stricker (A), PRC, 2'46,30 (1'23,34/1'22,96); etc. **F3 (10):** 1. Zeller, Dallara, 2'37,64 (1'19,12/1'18,52); 2. Debrunner, Dallara, 2'43,46 (1'21,27/1'22,19); 3. Schäfer, Dallara, 2'45,79 (1'22,48/1'23,31); etc. **Formule A-Liata (1):** 1. Dütsch, 2'55,58 (1'27,87/1'27,71). **Formule Ford 1800 (6):** 1. Schenker, Swift, 2'54,93 (1'26,87/1'27,93); 2. Lanz, Mygale, 3'02,12 (1'30,01/1'32,11); 3. Zosso, Vector, 3'03,66 (1'31,53/1'32,13); etc. **Formule libre 2000 cm³ (4):** 1. Fischer, Martini MK 69, 2'43,42 (1'21,43/1'21,99); 2. Marty, Van Diemen, 3'12,16 (1'35,25/1'36,91); etc. **F3000 (6):** 1. Bossy, Reynard, 2'26,21 (1'13,33/1'12,88); 2. Szász (H), Reynard, 2'28,98 (1'14,84/1'14,14); 3. Waldy (A), Reynard, 2'35,95 (1'17,98/1'17,97); etc.

PROCHAINE MANCHE:
MASSONGEX-VÉROSSAZ,
1ER SEPTEMBRE 2002



Mario Meier a pris une solide option sur le titre 2002.