

Yerly le magnifique

Enchaînant les exploits, Frédéric Yerly a refait le coup des Rangiers en s'imposant à toute l'armada du Renault Speed Trophy sur le tracé du Gurnigel. Roland Bossy a été vaincu par Bruno Ianniello, bien aidé par la pluie...

GÉRARD VALLAT

D'entrée de jeu, et avant même que ne prenne fin la partie «circuits» du Renault Speed Trophy, Frédéric Yerly avait averti son monde et répétait à l'envi que la course de côte était une discipline bien trop typée pour qu'un novice puisse y jouer les premiers rôles! Or, le pilote fribourgeois, après avoir décroché la victoire aux Rangiers, a remis ça ce week-end sur le tracé du Gurnigel. «Sincèrement, je ne bluffais pas quand je disais ça. Je ne me voyais pas mieux classé qu'aux alentours de la 6e place.»

Vraiment surpris de sa performance aux Rangiers, où il s'était imposé pour un centième de seconde, Frédéric Yerly s'est mis à envisager sérieusement de pouvoir la réitérer et c'est avec méticulosité et rigueur qu'il a préparé le Gurnigel. «Je me suis rendu cinq fois sur place pour reconnaître le parcours et j'ai beaucoup travaillé pour en comprendre les finesses. En Renault Speed Trophy, nous nous battons à coup de centièmes et, au-delà de l'expérience, j'ai compris que le résultat a un prix et qu'il se chiffre en heures de travail. D'un très sérieux travail...»

Nanti de la confiance que lui confèrait son succès jurassien, c'est avec une approche nettement plus sereine que l'homme à la Clio bleue s'élançait pour signer d'emblée le 2e meilleur chrono de la première manche, à égalité parfaite avec Matthias Schlaeppli et à seulement 28 centièmes de Daniel Hadorn. Egalement dans le coup pour la victoire, Johnny Hauser prenait le 4e rang provisoire, tandis que, derrière lui, l'écart se creusait. Déterminé à ramener la victoire, Yerly accomplissait alors un parcours parfait lors de son second rush et il était le seul à arrêter la trotteuse du chrono en dessous des deux minutes dix-sept.

Trop exubérant dans ses trajectoires, Matthias Schlaeppli perdait de précieux centièmes et terminait au 3e rang, pendant que Daniel Hadorn, plus avare de son temps, ne concédait que 3 centièmes au vainqueur. Finalement

4e, Johnny Hauser n'a échoué que de 31 centièmes pour la petite marche du podium et c'est avec fair-play qu'il a congratulé le vainqueur du jour, qui occupe désormais la 3e position au championnat avec un retard de 31 points sur Schlaeppli. A deux courses du décompte final, tous les espoirs sont encore permis pour Yerly.

Nettement moins nombreux que les pilotes Renault (11 contre 26), les protagonistes de la Mazda MX-5 Cup se sont également départagés à coup de poussières de secondes. Déjà vainqueur à Oberhallau, Robert Wicki s'est à nouveau imposé, devant Daniel Borer et Ernst Scheidegger. En proie à des difficultés de sélection de vitesses à sa première montée, Lukas Ryf a réussi le meilleur chrono de la seconde manche. Mais cela ne lui suffisait pas à faire mieux que 5e. Toutefois, à une course de la fin de saison, l'Allemanique est d'ores et déjà assuré d'être le dernier lauréat de cette future défunte coupe. A relever le tir groupé, aux 6e et 7e rangs, des Romands Frédéric Girard et Nicolas Jaccoud.

C'EST FINI POUR EUX

Au Gurnigel, la Romandie a noyé ses illusions de titres nationaux dans les larmes de déception de Pierre Hirschi et d'Anthony Sinopoli, qui n'ont rien pu faire pour endiguer la marée victorieuse de leurs homologues allemands. Piqué au vif après sa défaite d'Anzère fin juillet face à Anthony Sinopoli, Jo Zeller a magnifiquement réagi. Et malgré la détermination et les qualités de son rival, il s'est assuré son 11e titre de champion de Suisse de F3 en remportant ce week-end sa 8e victoire de la saison. «Ce n'est qu'une mince consolation, mais je préfère terminer vice-champion de Jo Zeller que d'avoir vaincu seul, sans un adversaire de ce gabarit. Jo est un excellent pilote et il est vraiment difficile de se mesurer à lui. Surtout seul. Si nous étions deux ou trois de plus à se partager les points du podium, la chose serait moins compliquée», expliquait Sinopoli, tout de même déçu de l'issue de sa campagne 2002



Bruno Ianniello a bénéficié de la pluie pour remporter cette victoire au Gurnigel, à bord de sa Lancia Delta 54.

pourtant brillante. Plus habitué à ce genre de revers – il fut déjà vice-champion à deux reprises – Pierre Hirschi ne se cherchait aucune excuse pour justifier sa 3e place, derrière Hans Sigrist et Balz Kamm. Il s'estimait tout de même satisfait de son classement. «Et puis, si je n'ai pas le titre, au moins ai-je la satisfaction d'être le meilleur en Super Tourisme cette saison», concluait avec le sourire le vétéran neuchâtelois, battu aux points par Mario Meier, nouveau champion suisse des voitures de tourisme avec sa Honda Civic Typ R.

Dans la foulée de l'Opel Vectra de Pierre Hirschi, notons la performance d'Arnaud Maeder, qui a réalisé un excellent chrono en groupe A 1600 avec sa Citroën Saxo, avant de se voir barrer la route de la victoire lors d'une seconde montée perturbée par divers problèmes. Toujours avec une Saxo, mais du groupe N, c'est Thierry Zbinden qui s'est distingué en remportant la division 1600, tandis qu'Olivier Rywalski se classait 3e de la catégorie 1400 au volant de sa Suzuki Swift.

BATTU PAR LA PLUIE...

Comme cela se passe parfois lors de courses qui s'ajoutent à l'addition des manches, ce ne sont pas forcément les favoris qui gagnent, lorsque la météo s'en mêle. Au Gurnigel, décapage horaire oblige, les pilotes du groupe IS ont été épargnés par l'orage qui s'est abattu entre les deux montées de course des monoplaces. Toujours très fort sur ce tracé, au volant d'une voiture taillée sur mesure pour l'exercice, Bruno Ianniello a signé la meilleure performance du jour, battant dans un premier temps ses collègues de voitures à essuie-glace. Et ceux qui n'avaient pas cet agrégat ont été dévorés à la même sauce par le Bâlois et la pluie.

Première victime des caprices de dame météo, Roland Bossy, à bord de sa F3000 Reynard 93D, est monté 19 secondes plus lentement sur sol humide que sur sol sec et il a concédé 1,83 seconde au pilote de la Lancia. Mais, au-delà de la victoire du jour, chacun des deux hommes neurrissait encore

quelque espoir de se voir couronner meilleur pilote suisse des montagnes. Pour autant qu'ils fassent le plein de points, ce qu'ils ont réussi, et à la condition que Reto Meisel trébuche.

Hélas pour eux,heureusement pour lui, l'ancien champion du groupe IS n'a pas failli et, au volant de sa Mercedes, a engrangé de nouveaux points précieux qui confortent sa position de leader à ce classement de la Coupe suisse des montagnes, qui trouvera son épilogue ce week-end à La Roche-La Berra (FR).



Frédéric Yerly, en route vers sa deuxième victoire en montagne de la saison, après celle des Rangiers.

Relevons encore, pour être complet, la victoire en F2 de Blaise Fischer, au volant de sa Martini, et les deuxième places d'Olivier Jeanneret et sa Golf GTI dans le groupe IS 1600 cm³ et d'Alain Pfeifferli, également en IS mais en

plus de 3 litres. Celui-ci renouait avec la compétition, au volant de son habituelle Porsche 935, après quelques semaines d'inactivité due à une fracture de la jambe. Suite et fin du feuilleton cette semaine à La Roche.

RÉSULTATS

SuperSérie 1600 cm³ (2 classes): 1. Jufér, Peugeot 106, 5'18.96 (2'34.56/2'44.40); etc. **1601-2000 cm³ (13):** 1. Meier, Honda Civic, 5'03.25 (2'26.26/2'36.99); 2. Grimaldi, Honda Civic, 5'03.59 (2'25.12/2'38.47); 3. Zbinden, Honda Integra, 5'04.36 (2'26.14/2'38.22); 4. Ketterer (D), Renault Clio, 5'08.47 (2'29.51/2'38.96); 5. Laubscher, Honda Civic, 5'08.58 (2'28.46/2'40.12); 6. Kuhn, Honda Civic, 5'10.32 (2'28.75/2'41.57); 7. Wermelinger, 5'11.60 (2'29.50/2'42.10); etc. **Gr. N 1400 cm³ (6):** 1. Langenegger, Peugeot 106, 5'34.57 (2'41.76/2'52.81); 2. Rüegg, Peugeot 106, 5'38.75 (2'40.91/2'57.84); 3. Rywalski, Suzuki Swift, 5'49.88 (2'44.16/2'56.72); etc. **1401-1600 cm³ (3):** 1. T. Zbinden, Citroën Saxo, 5'12.06 (2'31.83/2'40.23); 2. Mora, Peugeot 106, 5'19.77 (2'32.78/2'46.99); etc. **1601-2000 cm³ (1):** 1. Lussi, Renault Clio, 5'46.19 (2'44.32/3'01.87). **Gr. A 1600 cm³ (3):** 1. Andrey, Citroën Saxo, 4'59.15 (2'25.37/2'33.78); 2. Maeder, Citroën Saxo, 5'06.66 (2'24.41/2'42.25); etc. **1601-2000 cm³ (5):** 1. Schär, Honda Integra, 4'59.77 (2'25.26/2'34.51); 2. Ulrich, BMW 320i, 5'01.45 (2'24.72/2'36.73); 3. Baeriswil, Honda Integra, 5'03.03 (2'22.56/2'40.47); etc. **Gr. B (1):** 1. R. Hirschi, Porsche RS 92, 5'00.06 (2'19.77/2'40.29). **SuperTourisme (4):** 1. Sigrist, Toyota Carina, 4'31.78 (2'07.93/2'23.85); 2. B. Kamm, Opel Vectra, 4'32.04 (2'07.55/2'24.49); etc. **Mazda MX-5 Cup (1):** 1. Wicki, 4'59.74 (2'31.01/2'28.73); 2. Borer, 4'59.96 (2'31.39/2'28.57); 3. Scheidegger, 5'00.67 (2'31.76/2'28.91); 4. Egli, 5'01.17 (2'31.48/2'29.69); 5. Ryf, 5'01.42 (2'33.68/2'27.74); 6. Girard, 5'02.15 (2'32.27/2'29.88); etc. **Renault Speed Trophy (26):** 1. Yerly, 4'35.34 (2'18.57/2'16.77); 2. Hadorn, 4'35.37 (2'18.29/2'17.08); 3. Schlaeppli, 4'35.90 (2'18.57/2'17.33); 4. Hauser, 4'36.21 (2'18.72/2'17.49); 5. Führer, 4'37.24 (2'19.06/2'18.18); 6. Schmid, 4'37.26 (2'19.28/2'17.98); 7. Stadler, 4'37.28 (2'19.12/2'18.16); etc. **Gr. IS/A 2000 cm³ (2):** 1. Ronzoni, BMW M3, 4'38.40 (2'19.88/2'18.52); etc. **Plus de 3000 cm³ (3):** 1. Bühner, Ford Sierra Cosw., 4'27.31 (2'15.27/2'12.04); 2. Pedersoli, Ford Escort Cosw., 4'33.73 (2'18.93/2'14.80). **Gr. IS 1400 cm³ (9):** 1. Mathys, Fiat 128, 4'27.31 (2'15.27/2'12.04); 2. Schöpfer, Audi 50, 4'46.08 (2'22.73/2'23.35); 3. Schüpbach, Fiat 127 Ab., 4'48.53 (2'24.76/2'23.77); etc. **1401-1600 cm³ (8):** 1. Roth, Toyota Corolla, 4'20.74 (2'09.99/2'10.75); 2. Jeanneret, VW Golf, 4'23.39 (2'12.38/2'11.01); 3. Mattmüller, VW Scirocco, 4'23.44 (2'12.11/2'11.33); 4. Huggler, Toyota Corolla, 4'27.54 (2'13.62/2'13.92); etc. **1601-2000 cm³ (22):** 1. Erb, Opel Kadett, 4'14.40 (2'07.55/2'06.85); 2. Tenti, VW Golf, 4'23.97 (2'13.25/2'10.72); 3. Büski, VW Golf, 4'24.02 (2'12.47/2'11.55); 4. Rüfenacht, Opel Kadett, 4'26.81 (2'14.80/2'12.01); 5. Dobler, BMW 320i, 4'30.11 (2'16.39/2'13.72); 6. Kissling, Opel Kadett, 4'31.06 (2'15.37/2'15.69); etc. **2001-3000 cm³ (6):** 1. Koch, Opel Kadett, 4'17.49 (2'09.46/2'08.03); 2. Beltrami, BMW M3, 4'19.56 (2'09.82/2'10.04); 3. Brugger, Opel Ascona, 4'23.37 (2'12.59/2'10.78); etc. **Plus de 3000 cm³ (3):** 1. Ianniello, Lancia Delta S4, 3'58.10 (1'59.03/1'59.07); 2. Pfeifferli, Porsche 935 Turbo, 4'08.23 (2'05.41/2'02.82); etc. **Gr. E1 2000 cm³ (6):** 1. E. Kamm, Renault Clio Cup, 4'44.10 (2'17.70/2'26.40); 2. Faigle, VW Scirocco, 4'47.86 (2'16.94/2'30.92); 3. Lorf, Renault Clio RS, 4'53.75 (2'16.62/2'32.13); etc. **Plus de 2000 cm³ (6):** 1. Meisel, Mercedes 190E, 4'16.80 (2'02.59/2'16.21); 2. Schori, Mitsubishi Evo IV, 4'40.64 (2'14.21/2'26.43); 3. Carasa, BMW M3, 4'41.46 (2'13.55/2'27.91); etc. **Gr. E2 2000 cm³ (2):** 1. Balmer, Caterham, 4'36.86 (2'11.86/2'35.00); etc. **Plus de 3000 cm³ (5):** 1. Aeberhard, Porsche GT2, 4'28.88 (2'04.27/2'24.61); 2. Grünwald, Dutton, 4'46.45 (2'19.82/2'36.63); 3. Färber, American Race Truck, 5'04.11 (2'19.31/2'41.37); etc. **Gr. CN (5):** 1. Steiner, Martini-BMW, 4'06.91 (1'53.53/2'13.38); 2. Stricker (A), PRC-BMW, 4'22.61 (2'01.97/2'20.84); 3. Schaffo, Lucchini, 4'39.96 (2'10.97/2'28.99); etc. **F3 (9):** 1. Zeller, Dallara, 4'06.43 (1'53.73/2'12.70); 2. Sinopoli, Dallara, 4'11.27 (1'56.05/2'15.22); 3. Bähler, Dallara, 4'13.37 (1'56.78/2'16.59); 4. Felix, Dallara, 4'19.94 (2'00.92/2'19.02); 5. Gysin, Dallara, 4'23.51 (2'02.01/2'21.50); etc. **Formule libre 2000 cm³ (2):** 1. Fischer, Martini-BMW, 4'16.81 (2'00.54/2'16.27); etc. **F3000 (2):** 1. Bossy, Reynard RDMS, 3'59.93 (1'50.56/2'09.37); etc.



Anthony Sinopoli et Pierre Hirschi, deux vice-champions...