

# La revanche de Bossy

Sur le nouveau tracé très (trop?) rapide de Bure, Roland Bossy a joué gagnant sur une seule manche. Au chapitre de la Coupe, c'est le chambardement.

FRANÇOIS LAMARCHE

Il avait manqué le coche à Bière, il s'est rattrapé sur la place d'armes de Bure ce week-end. A quelques kilomètres de chez lui, Roland Bossy, pourtant handicapé par un bolide capricieux, a signé le temps du jour. «Quel stress de devoir tout donner sur une deuxième manche! Tu prends des risques incroyables.»

En retard lors du second essai, absent du premier passage en course, Bossy a finalement maté la mécanique de sa F3000 pour s'aligner en dernier recours. Pari réussi! Et une victoire, une! Un cinquième patronyme aussi sur la liste des vainqueurs absolus cette saison. Pour mémoire, Daniel Rollat, quatrième à Bure, y figure deux fois (Frauenfeld et Moudon), les autres sont Fritz Erb (Saanen), Jean-Jacques Dufaux (Bière) et Blaise Fischer (Romont).

Derrière le «régional de l'étape», Michel Rey a fait une réapparition attendue au sommet de la hiérarchie, après trois sorties à

problèmes. Quant à Jean-Jacques Dufaux, il complète le podium du jour.

De son côté, Fritz Erb atomise tous ses concurrents des voitures fermées avec le 9e temps général. Le «vétérain» allemand signe, au passage, sa sixième victoire de classe, référence pour la Coupe suisse des slaloms 2002. C'est à sa suite que les choses se bousculent. Le grand perdant de Bure s'appelle Stephan Zbinden, seulement 3e de sa division. Explication: «A la première manche, j'ai trop assuré. A la seconde, j'ai eu un problème mécanique: impossible de terminer à plein régime.»

## ROLLAT REMONTE

Du coup, celui qui était jusqu'alors le dauphin d'Erb rétrograde d'une place. Et au coin du proverbe qui veut que «le malheur des uns fasse le bonheur des autres», voici venir Daniel Rollat, qui gagne un rang. «Incroyable! Aux essais, j'ai été gêné par une voiture qui n'avait rien à faire dans notre groupe. En course, j'ai



Sa F3000 juste retapée pour la dernière manche, Roland Bossy a tout donné pour l'emporter.

dû refaire une manche. Dans ces conditions, je suis content de ma prestation.»

Victorieux dans sa catégorie, pour l'occasion suffisamment fréquentée, le garagiste du Locle profite de se hisser sur la deuxi-

ème marche du podium intermédiaire de la Coupe.

A la faveur de son succès en SuperSérie, René Laubscher pique provisoirement la médaille en chocolat à Jakob Morgeneegg, champion en titre, qui glisse au

cinquième rang. Constat qui ne l'empêche pas de rester philosophe: «Inutile de risquer plus que de raison. Je suis très content et, finalement, j'ai déjà suffisamment gagné, je n'ai plus rien à prouver.»



Avec sa vieille Lola, Alain Butler accumule les places dans le top ten.

## RÉSULTATS

**Scratch:** 1. Roland Bossy, Reynard, 2'44.67"; 2. Michel Rey, Martini, 2'48.92"; 3. J.-Jacques Dufaux, Reynard, 2'49.68"; 4. Daniel Rollat, Martini, 2'51.38"; 5. François Jeanneret, Jedi, 2'52.31"; 6. Alain Butler, Lola, 2'52.87"; 7. J.-Marc Salomon, Dallara, 2'55.53"; 8. Philippe Girardin, PRIM, 2'57.80"; 9. Fritz Erb, Opel Kadett, 2'58.22"; 10. J.-Louis Fleury, March, 2'59.35"; etc.

**Coupe de marque (1 classe):** 1. Eddy Giamboni, Renault Clio Cup, 3'15.12".  
**SuperSérie jusqu'à 2000 cm³ (7 classes):** 1. René Laubscher, Honda Civic, 3'18.81"; 2. Romeo Grimaldi, Honda Civic, 3'19.35"; 3. Stephan Zbinden, Honda Integra, 3'19.87"; etc.  
**2001-2500 cm³ (2 classes):** 1. Peter Wyder, Opel Speedster, 3'28.67"; 2. Jürg Jucker, VW Polo G40, 3'32.65".  
**Plus de 2500 cm³ (2 classes):** 1. Peter Eisendebart, Ford Escort Cos., 3'26.68"; 2. Pascal Betticher, Opel Astra Turbo, 3'33.64".  
**Groupe N jusqu'à 1400 cm³ (12 classes):** 1. Max Langenegger, Peugeot 106, 3'29.91"; 2. Patrick Fleury, Citroën AX, 3'30.14"; 3. Andreas Finger, Peugeot 106, 3'32.82"; 4. Alain Piquerez, Peugeot 106, 3'36.52"; 5. Jacques Willemin, Peugeot 106, 3'36.62"; etc.  
**1401-1600 cm³ (8 classes):** 1. Nicola Antonini, Peugeot 106, 3'23.80"; 2. Denis Baillet, Citroën Saxo, 3'24.11"; 3. Olivier Mora, Peugeot 106, 3'24.17"; 4. Jérôme Bouquet, Citroën Saxo, 3'26.90"; etc.  
**1601-2000 cm³ (7 classes):** 1. J.-Paul Billieux, Honda Integra, 3'21.84"; 2. Steve Deiss, Renault Clio, 3'23.95"; 3. Michaël Maillard,

Opel Astra, 3'25.43"; etc.  
**Plus de 3000 cm³ (1 classe):** 1. Manuel Oliveira, Toyota Celica, 3'33.39".  
**Groupe A jusqu'à 1600 cm³ (8 classes):** 1. Denis Thievent, Citroën Saxo, 3'14.35"; 2. Arnaud Maeder, Citroën Saxo, 3'15.31"; 3. Thomas Andrey, Citroën Saxo, 3'15.61"; 4. Samuel Ritter, Peugeot 106, 3'18.92"; etc.  
**1601-2000 cm³ (1 classe):** 1. P.-Yves Simmen, VW Golf, 3'11.64".  
**Plus de 2500 cm³ (1 classe):** Alain Terrier, Ford Escort, 3'20.10".  
**Groupe IS jusqu'à 1400 cm³ (2 classes):** 1. Pierre Bercher, VW Polo, 3'04.25"; 2. Hans Wutrich, Mini Cooper, 3'15.65".  
**1401-1600 cm³ (2 classes):** 1. Werner Rohr, Toyota Corolla, 3'17.20"; 2. Fabrice Oulevey, Peugeot 205, 3'30.45".  
**1601-2000 cm³ (9 classes):** 1. Fritz Erb, Opel Kadett, 2'58.22"; 2. Giovanni Russo, Opel Kadett, 3'08.46"; 3. Ronald Renevier, Opel Kadett, 3'10.91"; 4. H.-Rudolf Grunig, Opel Kadett, 3'14.97"; etc.  
**2001-2500 cm³ (4 classes):** 1. Beat Weber, Opel Kadett, 3'05.18"; 2. Enzo Botteccchio, Renault 5 Turbo, 3'05.19"; 3. Michèle Fischer, Opel Kadett, 3'10.47"; etc.  
**Groupe IS/N jusqu'à 1600 cm³ (1 classe):** 1. Daniel Loesch, Opel Corsa, 3'39.29".  
**1601-2000 cm³ (1 classe):** 1. Michel Willemin, Peugeot 205, 3'33.85".  
**Plus de 2500 cm³ (2 classes):** 1. Renato Tironi, Saab 9000, 3'05.57"; 2. J.-Jacques Chèvre, Ford Sierra Cos., 3'20.66".  
**Groupe IS/A jusqu'à 2500 cm³ (2 classes):** 1. Clovis Broys, BMW M3, 3'20.41"; 2. Olivier Bailat, Peugeot 309, 3'23.27".  
**Plus de 2500 cm³ (1 classe):** 1. Laurent Noirat,

Ford Escort Cos., 3'17.38".  
**Groupe E1 jusqu'à 2500 cm³ (5 classes):** 1. Sacha Geninasca, VW Golf, 3'09.52"; 2. Stefano Regazzi, Renault Clio, 3'26.76"; 3. Eddy Tapparel, Opel Manta, 3'29.61"; etc.  
**Plus de 3500 cm³ (2 classes):** 1. Fabrizio Ceresa, BMW M3, 3'01.28"; 2. Nicolas Bühler, BMW M1, 3'02.80".  
**Groupe E2 jusqu'à 1600 cm³ (5 classes):** 1. Daniel Rollat, Martini, 2'51.38"; 2. François Jeanneret, Jedi, 2'52.31"; 3. Philippe Girardin, PRIM, 2'57.80"; etc.  
**1601-2000 cm³ (1 classe):** 1. Alain Chariatte, Taatus Renault, 3'00.99".  
**Formule 3 (3 classes):** 1. J.-Marc Salomon, Dallara, 2'55.53"; 2. Yann Heche, Dallara, 3'02.76"; 3. Xavier Vermelle, Martini, 3'04.23".  
**Formule libre 2000 cm³ (5 classes):** 1. Michel Rey, Martini, 2'48.92"; 2. Alain Butler, 2'52.87"; 3. Jean-Louis Fleury, March, 2'59.35"; etc.  
**Formule 3000 (2 classes):** 1. Roland Bossy, Reynard, 2'44.67"; J.-Jacques Dufaux, Reynard, 2'49.68".  
**LOCaux - Catégorie 1:** 1. Eddy Bernasconi, BMW M3, 2'37.66".  
**Catégorie 2:** 1. Francis Meier, Porsche, 3'14.94".  
**Catégorie 3:** 1. Kurt Aeberhard, Porsche, 3'09.99".

**Classement de la Coupe suisse des slaloms (six résultats, un biffé):** 1. Fritz Erb, 100 points. 2. Daniel Rollat, 90. 3. Stephan Zbinden, 87. 4. René Laubscher, 77. 5. Jakob Morgeneegg, 74. 6. Olivier Mora, 73. 7. Arnaud Maeder, 67. 8. Michel Rey, Nicola Antonini, 65. 10. François Jeanneret, 64.5.  
**Prochaine manche:** slalom de Chamblon, 22 et 23 juin.

## LES POTINS DU PARC

■ **Pour** «Quel superbe parcours!» Les pilotes étaient quasi unanimes à apprécier le nouveau tracé du slalom de Bure.  
■ **Nuances** «Un slalom doit comporter des portes et tourner», remarque Daniel Rollat. «C'est limite dangereux», selon Jean-Jacques Dufaux. «Par endroits, je n'étais pas rassuré», parole de Jakob Morgeneegg.  
■ **Contre** La qualité des infrastructures. Un parc coureur trop exigu et ensablé, indigne d'une manche de Coupe suisse. «Il n'y a même pas d'affichage des temps et aucune possibilité de restauration à proximité», soulignaient les concurrents.  
■ **Contre, bis** Le non-respect des horaires, mauvaise habitude. Samedi, le pensum des pilotes lo-

caux, et des commissaires bénévoles, s'est terminé à 20 heures (!). Dimanche, il était 18 heures passées.  
■ **Récidive** Les leçons ne portent pas. Il y a quelques années déjà, de guerre lasse, les pilotes avaient d'autorité quitté le parc fermé. Ils ont récidivé cette année, estimant qu'ils avaient assez poireauté.  
■ **Étourd** Inhabituel en slalom, le parcours était disposé en boucle. Les concurrents passaient deux fois sur une portion, puis devaient sortir du circuit. Quelques étourdis se sont «oubliés» et ont fait un tour supplémentaire. L'un d'entre eux, Michel Willemin, a décroché la timbale. Il s'est loupé lors des deux manches d'essais et à la première de course.

F. L.