

1, 2, 3... Bossy

COURSE DE CÔTE DU GURNIGEL
Absent à Oberhallau, Roland Bossy a fait un retour gagnant sur les pentes du Gurnigel, prenant le meilleur sur un excellent Jean-Jacques Dufaux.

GÉRARD VALLAT

Depuis une année qu'il a changé de discipline, en passant de la catégorie IS à la F3000, Roland Bossy n'en finit plus de changer de châssis. La réponse à cette «instabilité» se cache dans le portefeuille du pilote de Porrentruy qui, n'ayant pas les moyens de s'offrir immédiatement la voiture idéale, est toujours contraint de faire commerce.

AU FIL DE SES TRANSACTIONS, Bossy est passé du baquet d'une Reynard 89 à celui, sans

Une défaite dans ces conditions n'aurait pas nuit à la réputation de Roland Bossy

doute définitif, de la Reynard 95 de ses rêves, après avoir signé quelques courses sur une Ralt. Point commun de ces trois voitures, des victoires s'enchaînant au fil des semaines sans que le pilote n'ait vraiment pris le temps de s'y acclimater.

Dès lors, le fait de terminer le montage de la petite dernière dans le paddock du Gurnigel n'entravait pas le travail des pro-

nostiqueurs qui plaçaient d'emblée leurs espoirs entre les mains du petit Jurassien. Pourtant, dimanche dernier – et plus encore que de coutume –, rien n'était acquis et Bossy devait s'élancer en course avec seulement trois rapports de boîte de vitesses:

«Cette voiture ne roulait plus depuis quelques années, j'ai eu un gros travail de remontage en peu de temps. Mais surtout, j'ai reçu des pignons de boîte de trop grand diamètre. Ils sont inutilisables.» Et c'est avec une boîte «bidouillée» avec les moyens du bord que Bossy partait à l'assaut du très bon chrono signé par Jean-Jacques Dufaux, lequel se plaçait en position de remporter la course avec une pleine seconde d'avance sur le maestro.

Une défaite dans ces conditions n'aurait pas nuit à la réputation de Bossy. Pourtant, piqué dans son orgueil, il gravissait la côte le couteau entre les dents pour couper la ligne d'arrivée avec une avance de 21 centièmes sur Dufaux à l'addition des deux manches.

QUANT A BLAIS FISCHER, le «petit Bossy de la F2», c'est au volant de sa Martini-BMW qu'il aligne les victoires dans sa classe. Au Gurnigel, il a disposé de Michel Rey et Jean-Louis Fleury. Cloué sur la ligne de départ par des ennus de transmission, Jean-Claude Antille n'a pas pu défendre ses chances. Ce ne fut pas le cas de Nicolaj Dougoud, vain-



DERNIERS PRÉPARATIFS avant la première montée. Roland Bossy en est tout retourné! Mais ça ne l'empêchera pas de gagner...



F3 Salamin a terminé 3e en B et Sinopoli 2e en A.



MAZDA CUP Après sa déception d'Oberhallau, de Graaf a pris sa revanche au Gurnigel.

queur en groupe E2 avec sa GDS Spyder, tandis que Pierre Schaffo (Lucchini Alfa) prenait une bonne 4e place dans le groupe CN remporté par Marcel Steiner (Martini-BMW).

En côte, on a coutume de dire que l'expérience est déterminante. Une idée reçue qui a pris du plomb dans l'aile dimanche. Sur une piste rendue piègeuse par la pluie tombée la nuit précédente et par une température de l'ordre de 8 degrés, il fallait être vigilant et... rapide.

Premier en piste, Jo Zeller effectuait un tête-à-queue et per-

daît tout espoir de podium, contrairement à Andreas Baehler et Michel Frey, le grand rival de Zeller.

Bien plus convaincant dans la seconde manche, le Genevois s'offrait le meilleur chrono et manquait de peu la victoire, collant près d'une seconde à Andreas Baehler, tandis que Michel Frey manquait un freinage pour être relégué au 6e rang final. 3e de la

classe B de la F3, «Do» Salamin n'a pas démerité, tout comme Hans Pfeuti, excellent 4e en formule Ford 1800. 7e au Gurnigel, Christian Broillet a fini à une très bonne 3e place au classement déjà définitif du championnat.

En catégorie 1600, Steve Martin s'est imposé devant Elios Cappelletti et Richard Riand.

APRÈS UN OBERHALLAU DÉCEVANT, Pierre de Graaf (Mazda MX-5 Cup) a parfaitement réagi dimanche: «A Oberhallau, je m'étais mis une trop forte pression et tout un rituel de prépara-

tion. Ici, je suis détendu, pas de «Red Bull», un verre de rouge et une partie de rigolade avec les copains!» Visiblement, cette recette est payante pour l'homme de Vinzel qui a réalisé le 2e chrono de chaque montée de course, derrière l'intouchable Jean-Claude Debrunner.

Parti à la faute, comme beaucoup de favoris, Lukas Ryf n'avait pas besoin de gros points pour assurer son titre, et sa 6e place l'a mis définitivement à l'abri. Frédéric Girard n'a pas connu la réussite escomptée. Le Valdois est sorti de la piste lors de la 1re montée. Quant à Christoph Koller, le vainqueur du volant espoir Mazda, il a encore progressé pour se classer à la 10e place.

AU VOLANT DE SA VW GOLF, OLIVIER JEANNERET a obtenu une victoire chèrement acquise en Interswiss, face à la Toyota Corolla de Marc Roth. Très âpre également, le combat en 2 litres et 2,5 litres où Maurice Girard (BMW 320) a pris le 3e rang dans la première catégorie, tandis que Dominique Chabod s'est imposé pour 71 millièmes avec sa Renault 5 turbo.

Dans la classe de cylindrée la plus forte, Bruno Ianniello a pris le meilleur sur Alain Pfeifferli, le Valaisan accumulant les points en vue du titre de roi de la montagne.

Pour conclure, signalons la victoire de classe de Nicolas Maulini (Peugeot 306) en groupe N 2 litres et les 2e et 3e rangs en supertourisme de Stéphane Berset et Patrick Golliard, tous deux aux commandes de leurs Opel Vectra, derrière la Toyota Carina de Hans Sigrist.

LES RÉSULTATS EN PAGE 23

Rencontre avec... Fabrice Oulevey

Le 22 avril 2000, Fabrice Oulevey fut victime d'un terrible accident sur le circuit de Dijon.

Retiré très gravement blessé de sa formule Ford, Fabrice Oulevey passa un mois difficile au CHUV, qu'il quitta sur une chaise roulante, avant de retrouver la station debout quelque sept mois plus tard. Aujourd'hui atteint dans son intégrité physique, l'homme porte un regard nouveau sur sa vie. Il a repris la compétition, au volant d'une Peugeot 205 inscrite en groupe IS.

Revue Automobile: Que reste-t-il dans votre mémoire du 22 avril 2000?

Fabrice Oulevey: Comme on dit, j'ai pris une sacrée volée, j'essaie de ne pas trop y penser. En sortant du CHUV, je me suis rendu à l'enterrement d'un copain décédé dans un accident de voiture. J'ai compris que j'avais de la chance d'être toujours en vie!

Quelle est votre activité aujourd'hui?

J'ai la chance d'avoir un employeur formidable qui a maintenu mon emploi. J'ai repris le travail en janvier de cette année. Je ne peux plus effectuer les mêmes activités qu'auparavant et j'occupe maintenant un poste à temps partiel chez Yokohama Suisse où je suis chargé de la commercialisation des jantes TRV.



Quand avez-vous repris la compétition?

Cela peut sembler étrange d'avoir repris la course. D'ailleurs, au début, je ne voulais plus en entendre parler. Mais peu à peu la passion a repris le dessus et elle m'a aidé à surmonter les séquelles de l'accident. Etre à Dijon en formule Ford, l'année dernière, ne correspondait pas à mon objectif. J'avais passé la licence après quelques années en non-licencié et je voulais faire du groupe IS. La formule Ford, c'était un hasard. Je suis revenu à la course cette année, au Slalom de Bure, avec ma Peugeot.

Qu'en pense votre entourage?

J'ai autour de moi des gens sensationnels qui m'encouragent, à commencer par Alphonse Raboud. C'est principa-

lement grâce à lui que je suis de nouveau au volant d'une voiture de course. Il m'a préparé un moteur et redonné l'envie de piloter. Cette passion m'aide à garder confiance en moi, à surmonter mon handicap et elle contribue au maintien de mon moral.

Comment ça se passe au volant?

Je roule à ma main, et aussi selon mon porte-monnaie. La course de côte, c'est difficile. J'ai eu l'occasion de voir passer les meilleurs et c'est sacrément impressionnant. Il faut de l'expérience pour enregistrer des résultats. Je ne me fixe pas d'objectifs déraisonnables, je fais des classements honorables. J'ai fini 2e à Romont, ici je suis 6e. Je suis satisfait... G. V.

1re / 2e manche / temps total

Super Série jusqu'à 1600 cm³

1. Juler, Peugeot 106 GTI, 2'25,81", 2'34,51", 5'10,32"

Jusqu'à 2000 cm³

1. Schmidlin, Lotus Elise, 2'26,31", 2'23,21", 4'49,57" (92,744 km/h); 2. Zbinden, Honda Integra Type-R, 2'28,58", 2'26,64", 4'55,22"

Groupe N jusqu'à 1400 cm³

1. Rüegg, Peugeot 106 rallye, 2'41,05", 2'40,06", 5'21,11"

Jusqu'à 2000 cm³

1. Maulini, Peugeot 306 GTI, 2'29,26", 2'27,58", 4'56,84"

Supertourisme

1. Sigrist, Toyota Carina E, 2'13,01", 2'10,93", 4'23,94" (101,75 km/h); 2. Berset, 2'14,60", 2'11,81", 4'26,41"; 3. Golliard, les deux sur Opel Vectra, 2'18,08", 2'12,22", 4'30,30"

Groupe A jusqu'à 1600 cm³

1. Baeriswyl, 2'21,26", 2'20,19", 4'41,45"; 2. Löttscher, les deux sur Honda Civic VTi, 2'23,64", 2'20,34", 4'43,98"

Jusqu'à 2000 cm³

1. Regazzi, Renault Clio, 2'26,09", 2'24,66", 4'50,75"

Championnat: 1. Löttscher, 147 points; 2. Meier 125; 3. He-diger, 124; 4. Sigrist, 120; 5. Kamm, 103; 6. M. Fuhrer, 103; 7. Rüegg, 100; 8. Wermelinger, 95; 9. B. Fuhrer, 92; 10. Buser, 88,5

Interswiss jusqu'à 1400 cm³

1. Mathys, Fiat 128 3P, 2'23,37", 2'15,69", 4'39,06"

Jusqu'à 1600 cm³

1. Jeanneret, VW Golf GTI, 2'17,13", 2'10,49", 4'27,62"; 2. Roth, Toyota Corolla, 2'17,27", 2'10,54", 4'27,81"

Jusqu'à 2000 cm³

1. Kamm, 2'13,46", 2'08,25", 4'17,71"; 2. Bürki, les deux sur VW Golf, 2'14,83", 2'10,19", 4'25,02"; 3. Girard, BMW 320, 2'17,80", 2'10,79", 4'28,59"

Renault Clio Classic

1. Grünig, 2'32,34", 2'30,80", 5'03,14"

Renault Mégane Classic

1. Stürimann, 2'22,61", 2'19,90", 4'42,51"



FORMULE 3 Bähler a gagné sur le fil.

Jusqu'à 2500 cm³

1. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'14,65", 2'07,22", 4'21,87"

Plus de 3000 cm³

1. Ianniello, Lancia Delta S4, 2'02,79", 1'57,48", 4'00,27" (111,774 km/h); 2. Pfefferli, Porsche 935 Turbo, 2'08,76", 2'00,08", 4'08,84"

Groupe IS/A

1. Pedersoli, Ford Escort RS Cosworth, 2'22,42", 2'13,48", 4'35,90" (97,34 km/h); 2. Bühler, Ford Sierra RS 500 Cosworth, 2'23,18", 2'16,34", 4'39,52"

Trophée Interswiss: 1. Kamm, 120 points; 2. Bürki, 115; 3. Rüfenacht, 104; 4. Ehibar, 73; 5. Chabod, Huggler et Roth, 65

Mazda MX-5 Cup

1. J.-Cl. Debrunner, 2'32,44", 2'29,94", 5'02,38" (88,815 km/h); 2. De Graaf, 2'34,49", 2'31,08", 5'05,57"; 3. Egli, 2'34,68", 2'31,33", 5'06,01"; 4. Scheidegger, 2'36,22", 2'29,84", 5'06,06"; 5. Wicki, 2'38,81", 2'28,61", 5'07,42"; 6. Ryf, 2'40,64", 2'29,12", 5'09,76"

Coupe: 1. Ryf, 171,5; 2. De Graaf, 139; 3. Scheidegger, 137;

4. Debrunner, 122; 5. Wicki, 117,5; 6. Egli, 68,5; 7. Borer, 42,5; 8. Ruh, 40; 9. Finkbohner, 34; 10. Girard, 29

Result Speed Trophy

1. Hadom, 2'25,46", 2'16,19", 4'41,65"; 2. Schläppi, 2'25,95", 2'16,63", 4'42,58"

Groupe E2

1. Dougoud, GDS Spyder Proto, 2'17,51", 2'15,77", 4'33,28"; 2. Balmer, Caterham Super 7, 2'26,14, 2'20,48, 4'46,62"

Formule 3

1. Bähler, Dallara 396-Opel, 2'00,92", 2'00,99", 4'01,91" (111,016 km/h); 2. Sinopoli, Dallara 399-Opel, 2'03,15", 2'00,01", 4'03,16"; 3. Debrunner, Dallara 397-Opel, 2'02,97", 2'02,48", 4'05,45"; 4. Felix, Dallara 393-Fiat, 2'05,34", 2'03,41", 4'08,75"; 5. Huber, Ralt 93C-Alfa, 2'08,73", 2'05,98", 4'14,71"; 6. Frey, Dallara 398-Opel, 2'00,96", 2'14,37", 4'15,33"; puis 13. Zeller, Dallara 399-Opel, 2'43,95", 1'57,56", 4'41,51"

Championnat: 1. Zeller, 148 points; 2. Frey, 138; 3. Bähler, 107; 4. Sinopoli, 99; 5. Debrunner et Rüttimann, 50; 7. Felix, 48

F3, catégorie B

1. Felix; 2. Huber; 3. Salamin, Dallara 393-Opel, 2'08,94", 2'07,22", 4'16,16"

Championnat: 1. Felix, 175; 2. Huber, 83; 3. Blättler, 81; 4. Salamin, 74

Groupe CN jusqu'à 3000 cm³

1. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 1'59,19", 1'59,63", 3'58,82" (112,453 km/h)

Formule Ford 1800

1. Schenker, Swift SC98, 2'08,78", 2'08,89", 4'17,67"; 2. Hasler, Swift SC97, 2'09,38", 2'08,35", 4'17,73"; 3. Kammermann, Taurus RC99, 2'10,82", 2'12,46", 4'23,28"; 4. Pleuti, 2'12,35", 2'11,90", 4'24,25"; 5. Glauser, Van Diemen RF00, 2'13,81", 2'11,30", 4'25,11"; 6. Hug, Van Diemen RF96, 2'12,58", 2'12,69", 4'25,27"; 7. Broillet, Swift SC97, 2'13,13", 2'12,48", 4'25,61"

Trophées: 1. Conrad, 191 points; 2. Hasler, 152; 3. Broillet, 89; 4. Chuard, 86; 5. Glauser, 81; 6. Wittwer, 77; 7. Schenker, 68

Formule Ford 1600

1. Martin, 2'19,90", 2'17,21", 4'37,11"; 2. Cappelletti, 2'19,50", 2'18,27", 4'37,77"; 3. Riand, 2'20,14", 2'20,45", 4'40,59"; 4. Marty, tous sur Van Diemen, 2'23,00", 2'23,84", 4'46,84"

Formule libre jusqu'à 2000 cm³

1. Fischer, Martini Mk 69-BMW F2, 2'01,82", 1'59,89", 4'01,71"; 2. M. Rey, Martini Mk 42-Alfa, 2'09,38", 2'06,18", 4'15,56"

Formule 3000

1. Bossy, Reynard 93D-RDMS/Judd, 1'58,98", 1'56,01", 3'54,99" (114,286 km/h); 2. Dufaux, Reynard 89/90-Judd, 1'57,21", 1'57,20", 3'55,20"; 3. Wagner (D), Reynard 95D-Cosworth, 1'58,60", 1'57,42", 3'56,02"; 4. Guichard, March 89B-Judd, 2'14,70", 2'08,82", 4'23,52"

Classement seratchi

1. Bossy; 2. Dufaux; 3. Wagner; 4. Steiner; 5. Ianniello; 6. Fischer; 7. Bähler; 8. Sinopoli; 9. Debrunner; 10. Felix

Coupe des montgnes: 1. Pfefferli, 57 points; 2. Bossy, 47; 3. Chabod, 46; 4. Ianniello, 45; 5. Koch, 43; 6. Bähler, 37

Prochaine épreuve:

La Roche - La Berra, les 15 et 16 septembre.



LE ROI LUKAS
Lukas Ryf a remporté la Mazda MX-5 Cup.