

Bossy, comme d'hab'...

SLALOM SPRINT DE BIÈRE Impérial, Roland Bossy a décroché sa sixième victoire de la saison. 2e du scratch, et victorieux en formule 3, Jo Zeller coiffe sa dixième couronne nationale.

FRANÇOIS LAMARCHE

Un slalom comme dernière épreuve du championnat suisse de vitesse, l'idée est différemment appréciée par les pilotes concernés. Il n'empêche que sur le superbe tracé de Bière, l'adage qui veut que le malheur des uns fasse le bonheur des autres s'est encore vérifié. Enragé contre cette discipline qu'il n'apprécie guère, Michel Frey, victime d'un problème mécanique - boîte de

vitesse - au départ de la deuxième manche a perdu toutes ses illusions de détrôner Zeller.

L'INAMOVIBLE JO s'est imposé dans la catégorie reine du championnat et s'est ainsi mis hors de portée de la concurrence, alors même qu'il reste une course, à Hockenheim, le 14 octobre. «Mon principe: ne jamais renoncer, travailler et tenter quelque chose. Malgré un mauvais début de saison, j'y suis arrivé. C'était une belle bagarre dans laquelle j'avais toujours un peu de retard, mais finalement je suis devant. Quant à dire si c'est le plus beau de mes titres c'est difficile, tout est si différent d'une année à l'autre. Je trouve que ce slalom en fin de saison n'est pas idéal, il s'apparente trop à une loterie.»

AU CLASSEMENT GÉNÉRAL DU JOUR, le champion d'Oetwil am See pointe au deuxième rang, à plus de quatre secondes d'un

extraterrestre nommé Roland Bossy. Une fois encore, la sixième en sept participations cette saison, l'ajout d'un survolté des débats avec une facilité qui frise l'insolence. «Les écarts sont surprenants, j'avais surtout peur des formule 3 toujours très à l'aise sur ce parcours. Cette victoire va me permettre de bien préparer le prochain exercice. L'hiver à la recherche de sponsors sera probablement plus dur que l'été sur les pistes.»

A noter encore qu'à onze petits centièmes de Zeller, c'est Jean-Jacques Dufaux qui complète le podium scratch de ce dernier rendez-vous officiel du championnat suisse automobile.

UN AUTRE TITRE NATIONAL a également pu être attribué ce

Mario Meier et Christof Lötscher laissaient s'envoler leurs espoirs de remporter le titre

week-end, celui de la catégorie des voitures de tourisme. Dans cette division, ils étaient trois à se disputer la première marche du podium. Deux d'entre eux, Mario Meier - boîte de vitesses cassée aux essais déjà - et Christof Löt-



TRAVAILLEUR «Malgré un mauvais début de saison, j'y suis arrivé.» Jo Zeller, dixit.

scher - sortie de piste dans la deuxième manche - laissaient s'envoler leurs espoirs. C'est tout naturellement le troisième larçon, Hans Sigrist, qui tirait les marrons du feu. «C'est super et tellement inattendu. Après les circuits je n'étais que septième, faute de pouvoir marquer le plein de points dans une classe trop peu fréquentée. Terminer en slalom ne me dérangeait pas, puisque c'est dans cette discipline que j'ai commencé, il y a quelques années.»

Quant à Christof Lötscher, il avait subi la pression, vu l'importance de l'enjeu. «J'étais peut-être un peu nerveux. La voiture a glissé derrière, je me suis retrouvé dans le décor et j'ai fini sur le toit. Malgré tout je pense être deuxième du championnat.»

QUELQUES PETITS COUPS DE CŒUR pour parler de quelques pilotes, présents à Bière, qui se sont distingués. On peut tout d'abord saluer Stephan Zbinden (Honda Integra). La pression de la Coupe suisse des slaloms évacuée, le sympathique pilote l'a

emporté en SuperSérie. Nicolas Maulini, qui a débuté en compétition nationale lors du slalom de Saanen, en mai dernier, a réalisé dimanche le meilleur temps du groupe N à Bière. Voilà qui s'appelle faire une entrée remarquée.

Autre «débutant», dont la première apparition de l'année remonte au slalom de La Vue-des-Alpes, François Jeanneret pilote un «petit bolide à moteur de moto. Il a remporté à Bière sa troisième victoire de classe en quatre courses.»

IL FAUT RELEVER ÉGALEMENT l'excellente prestation de Blaise Fischer, pas toujours heureux cette saison, qui s'est imposé en formule libre devant Michel Rey, une référence en la matière. Enfin, samedi, l'Aiglon Denis De Siebenthal, a réalisé le meilleur temps des pilotes des catégories locales avec sa Mitsubishi Evo VI. Le bougre, qui n'en était pas à son coup d'essai, s'est déjà distingué à moult reprises cette saison. ♦

RÉSULTATS EN PAGE 24

LES POTINS

Démonstrations Les invités avaient l'occasion de découvrir le parcours dans le baquet de droite de la Porsche GT3 Cup du Vaudois Olivier Ferrini. «Pendant l'effort je n'ai pas trop entendu de commentaires. L'arrivée passée, ça changeait.» Sanglés et casqués, les passagers en ont vu de toutes les couleurs. «Certains étaient réellement malades. Les plus «verts» sont ceux qui entraînent dans la voiture en jouant les connaisseurs. S'il a un joli coup de volant, Ferrini a également les idées bien arrêtées. J'ai remporté la coupe Porsche suisse en 1999 puis j'ai changé d'horizon. Les porchistes doivent apprendre à mieux s'intégrer pour redorer leur image.»

Visiteurs Quelque six mille spectateurs, 1500 samedi et 4500 dimanche, ont passé le contrôle d'entrées de la manifestation. Globalement le chiffre est identique à celui de l'an dernier.

Incroyable De retour au parc, Christof Lötscher racontait la suite de ses mésaventures. «Au premier virage, la voiture est tombée de la dépanneuse. J'étais dedans, mais elle devait avoir été mal arrimée. Maintenant elle a encore plus de dégâts, c'est incroyable, non?» Bilan il était tout sourire, Jean-Marc Rebmann, vice-président du comité d'organisation. «Le slalom de Bière est devenu une grande fête de l'automobile, il y a toujours plus d'exposants et de stands aux abords de la piste. C'est notre objectif de créer une ambiance festive, ouverte à tout le monde.»

Avenir «L'an prochain notre slalom devrait retrouver ses dates originales et se dérouler, en principe, les 11 et 12 mai.» Paroles signées Philippe Camandona. Avec quelques réserves du vice-président Rebmann: «De ce fait, nous ne savons pas si nous serons toujours au calendrier du championnat suisse ou si nous passerons à celui de la coupe des slaloms.» F.L.



SUR LE FIL Meier et Lötscher hors course, Hans Sigrist a pu cueillir le titre des voitures de tourisme.

Un «essai» superbement transformé

«Je ne fais rien tout seul, relève d'emblée le commandant de la place d'armes. Les décisions se prennent en symbiose avec l'autorité civile de la place d'armes et la municipalité.» Compris, et en route pour une discussion tripartite. Morceaux choisis. Peter Glauser, commandant: «L'armée et le village de Bière c'est une tradition qui remonte au XIXe siècle. Bière a évolué avec les soldats et réciproquement. Cette cohabitation est un véritable héritage, elle fait partie d'un patrimoine, chacun est concerné.»

Et le slalom automobile dans tout ça? «Il fait partie de la vie de la place d'armes. Quant à savoir si nous pourrions ne plus l'autoriser, tout est possible, mais toujours avec l'avis des autres partenaires. Quelques chiffres pourraient mieux faire comprendre le véritable esprit de symbiose qui règne ici. L'armée occupe la place 345 jours par an. Durant 200 jours nous tirons au gros calibre et notre «hôtel» enregistre 250 000 nuitées dans l'année. Il y a 1400 habitants à Bière et la capacité des locaux militaires est de 1400. Comment voulez-vous détacher les deux entités? Il est impossible de gérer une telle cohabitation sans entente.»

RÉGIS GOLAY, intendant de la place d'armes. «Bière et le slalom sont pratiquement indissociables. C'est la 36e édition. Lorsque nous avions donné la première autorisation, les places d'armes de Chamblon, Drognens et Bure, par exemple, n'existaient pas.»

Nous avons joué les pionniers en pensant faire l'essai pour un ou deux ans, et puis...? Quel intérêt pour l'armée? «Financièrement quelques émoluments, d'entente avec la municipalité et les tarifs en vigueur au Département militaire fédéral. En terme d'image, la place d'armes est payée par les contribuables. Alors si une partie peut en profiter, tant mieux.»

Jean-Louis Pittet, syndic de Bière. «Le slalom est une manifestation qui a fait ses preuves. Et puis, il faut bien permettre à ces gens de pratiquer leur sport. L'armée fait beaucoup pour collaborer et toutes les décisions sont prises en commun avec l'autorité politique. Je trouve simplement dommage que les citoyens n'y pensent pas plus lorsqu'il s'agit de voter sur les crédits militaires ou autres décisions en relation avec le domaine.» F.L.



PREMIÈRE Pour une fois, Alain Beutler avait troqué sa vieille Lola pour la toute nouvelle formule Renault Tatuus. Il décroche la 12e place au classement général.

SuperSérie jusqu'à 2000 cm³
 1. Zbinden, Honda Integra Type-R, 2'53,40"; 2. Morgenegg, 2'54,59"; 3. B. Kamm, beide Opel Astra OPC, 2'56,24"; 4. Kuhn, Renault Clio Sport, 2'58,47"; 5. Wermelinger, 2'58,51"; 6. D. Rüfenacht, 2'58,66"; 7. Ischaggalar, tous sur Opel Astra OPC, 2'59,55"; 8. Kaufmann, Renault Clio Sport, 2'59,99"; 9. Calderari, 3'00,55"; 10. Feller, les deux sur Opel Astra OPC, 3'02,07".

Plus de 2000 cm³
 1. Lüthi, Mitsubishi Lancer Evo VI, 2'51,59"; 2. Coppay, Opel Omega Lotus, 3'09,55".

Groupe N jusqu'à 1400 cm³
 1. M. Häring, 3'08,02"; 2. Moulin, les deux sur

Peugeot 106 Rally, 3'08,10"; 3. Rywalski, Suzuki Swift GTI, 3'08,44"; 4. Rüegg, 3'09,61"; 5. Ray, 3'13,81"; 6. Favez, 3'13,97"; 7. Finger, 3'15,40 (10); 8. Buser, tous sur Peugeot 106 Rally, 3'16,59".

Jusqu'à 1600 cm³
 1. Baltes, 2'58,27"; 2. P. Häring, les deux sur Peugeot 106 GTI, 3'00,95"; 3. Müller, Citroën Saxo VTS, 3'03,73".

Jusqu'à 2000 cm³
 1. Maulini, Peugeot 306 GTI, 2'55,90"; 2. Blondel, Opel Astra OPC, 2'57,30".

Groupe A jusqu'à 1600 cm³
 1. Baeriswyl, Honda Civic SIRII, 2'51,81"; 2. Baillif, 2'52,57"; 3. B. Fuhrer, 2'53,26"; 4. Andrey, 2'53,95"; 5. Reist, 2'55,25"; 6. Buemi,

2'55,58"; 7. Bonvin, 2'56,94"; 8. Rossier, tous sur Citroën Saxo VTS, 2'58,64"; 9. Lötscher, Honda Civic SIRII, 2'59,27".

Jusqu'à 2000 cm³
 1. Salomon, Opel Astra GSI 16V, 2'47,49"; 2. Isotton, Citroën ZX, 2'56,47"; 3. Dos Santos, Peugeot 205 GTI, 3'03,19".

Supertourisme
 1. Sigrist, Toyota Carina E, 2'45,07"; 2. Hirschi, 2'47,75"; 3. Gollard, les deux sur Opel Vectra, 2'48,68"; 4. Nicolas, Ford Mondeo, 2'52,68".

Groupe IS/N
 1. Chèvre, Ford Sierra Cosworth, 3'07,74".

Groupe IS/A
 1. Bühler, Ford Sierra RS500 Cosworth, 2'49,37"; 2. Magnanat, Mercedes 190 Evo II, 2'58,89"; 3. Emch, BMW 325, 3'02,05".

Groupe Interswiss jusqu'à 1400 cm³
 1. Wütrich, Mini Cooper, 2'45,73"; 2. Bercher, VW Polo, 2'45,80"; 3. Mathys, Fiat 128 3P, 2'48,34".



MAGISTRAL Troisième du groupe IS, à quelques centièmes de Pfeifferlé et Erb, Dominique Chabod n'a laissé aucune chance à ses adversaires de la classe 2500 cm³, dont le vélocé Koch.

Jusqu'à 1600 cm³
 1. Roth, Toyota Corolla, 2'43,06"; 2. Willener, VW Golf GTI, 2'46,93".

Jusqu'à 2000 cm³
 1. Erb, Opel Kadett GT/E 16V, 2'37,06"; 2. Bülchi, 2'39,99"; 3. Kamm, tous les deux sur VW Golf GTI 16V, 2'41,87"; 4. Girard, BMW 320 16V, 2'42,03"; 5. A. Rüfenacht, Opel Kadett GT/E 16V, 2'43,20"; 6. Renevier, Opel Kadett GT/E, 2'43,84"; 7. Bugnon, BMW 320, 2'45,75"; 8. Kissling, Opel Kadett GT/E, 2'46,00".

Jusqu'à 2500 cm³
 1. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'37,71"; 2. Koch, Opel Kadett GT/E 16V, 2'39,90"; 3. Baltrami, BMW M3 Sport, 2'40,68".

Plus de 2500 cm³
 1. Pfeifferlé, Porsche 935 Turbo, 2'36,83"; 2. Morat, Porsche 944 TC, 2'55,88".

Groupe E1
 1. Ruch, Ferrari 308 GTB, 2'51,57"; 2. Campa-

na, Renault 5GT Turbo, 2'51,89"; 3. Küng, Peugeot 309 Trophée, 2'57,48".

Groupe E2
 1. Jeanneret, Jedi Yamaha, 2'34,77"; 2. Dougoud, GDS Spyder Proto, 2'42,51".

Formule 3
 1. Zoller, Dallara 399-Opel, 2'26,86"; 2. Bühler, Dallara 396-Opel, 2'28,43"; 3. Sinopoli, Dallara 399-Opel, 2'29,36"; 4. Debrunner, Dallara 397-Opel, 2'31,93"; 5. Gysin, Ralt RT34-Alfa, 2'32,51"; 6. Salamin, Dallara 393-Opel, 2'34,79"; 7. Frey, Dallara 398-Opel, 2'34,83".

F3 catégorie B
 1. Gysin; 2. Salamin; 3. Huber, Ralt 93c-Alfa, 2'38,96"; 4. Blättler, Ralt RT36-Fiat, 2'39,35"; 5. Zosso, Ralt RT36-Alfa, 2'39,46".

Groupe C1
 1. Schaffo, Lucchini SN89-Alfa, 2'40,46"; 2. Fuchs PRC-BMW S97, 2'41,62".

Formule Ford 1600
 1. Martin, Van Diemen RF90, 2'43,44"; 2. Huquenin, Van Diemen RF91, 2'47,83"; 3. Cappelletti, Van Diemen RF90, 2'48,27".

Formule libre jusqu'à 2000 cm³
 1. Fischer, Martini Mik69-BMW, 2'30,68"; 2. M. Rey, Martini Mk42-Alfa, 2'32,53"; 3. Bauler, Tatuus FRE, 2'34,67"; 4. R. Rey, Ralt RT1-BMW, 2'34,70"; 5. Antilla, Martini Mk 69-BMW, 2'35,63".

Formel 3000
 1. Bossy, Reynard 93D-Cosworth, 2'22,29"; 2. Dufaux, Reynard 89/90D-Judd, 2'26,97"; 3. Murisier, Reynard 89D-Cosworth, 2'27,40"; 4. Guichard, March 89B-Judd, 2'32,85".

Classement scratch
 1. Bossy; 2. Zoller; 3. Dufaux; 4. Murisier; 5. Bühler; 6. Sinopoli; 7. Fischer; 8. Debrunner; 9. Gysin; 10. M. Rey.