

Bossy à deux marches du bonheur

ST-URSANNE-LES RANGIERS L'Autrichien Walter Leitgeb s'est imposé de justesse devant le Hongrois Laszlo Szasz, auteur du meilleur chrono de la journée. Quant au Jurassien, il a remporté la palme du panache.



LE VAINQUEUR, l'Autrichien Walter Leitgeb, félicitant le local Roland Bossy, auteur d'une excellente performance au volant de sa F3000 (photo de droite).

GÉRARD VALLAT

Magnifique dans sa lutte face à deux pilotes expérimentés qui se disputent à présent la nouvelle Coupe

d'Europe des courses de côte, Roland Bossy a bouclé sa première montée de course en 2e position, accusant un infime retard sur le futur vainqueur. Au bénéfice d'une avance de près de 2 secondes sur Laszlo Szasz, le Jurassien se sentait sans doute capable de l'exploiter en imaginant secrètement un scénario, par ailleurs fort plausible, qui le propulserait sur la plus haute marche du podium.

Hélas, l'expérience du duo austro-hongrois dissipait tous les rêves et permettait aux deux hommes de réaliser un parcours quasi parfait, chose que ne parvenait pas à accomplir le pilote suisse, qui n'en était malgré tout qu'à sa troisième course de côte au volant de la Reynard-Ford de F3000.

ARRIVÉ AU SOMMET des Rangiers, Roland Bossy descendait de son nuage virtuel en apprenant qu'il était battu: «Je manque cruellement d'expérience face à Leitgeb et Szasz et j'ai payé comptant ce handicap aujourd'hui. Après une bonne première montée, j'ai commis des fautes dans la seconde et j'ai peut-être trop voulu assurer. Samedi, aux essais, je ne pensais pas trop à l'exploit, mais au fil des montées, je me suis mis à y croire. Maintenant, à

chaud je suis déçu, mais demain en analysant cette journée, je réviserai mieux mon résultat qui me place tout de même à la 3e place scratch, devant tout le gratin européen et mes copains Jean-Daniel Murisier et Yann Pilonel, qui sont loin d'être des «manches».

LES DEUX VALAISANS APPRENNENT également à manier une F3000 et c'est le benjamin Pilonel qui s'en est le mieux sor-

«Mais au fil des montées, je me suis mis à y croire!»

ti cette fois. Sur la réserve au cours des essais, Yann Pilonel laissait exprimer sa générosité en course, signant un excellent chrono qui le mettait en position de battre le Français Fabien Frantz. Plus rapidement que le Tricolore dans la seconde montée, Pilonel concédait malgré tout la 4e position pour 37

malheureux centièmes. 6e «seulement», Jean-Daniel Murisier avouait avec humour avoir encore du chemin à parcourir pour taquiner les meilleurs: «Y'a du job! C'est un peu moi, un peu la voiture. J'ai fait 1'51" en F2 et je suis en 1'57" avec la 3000. Il va falloir se cracher dans les mains!» A relever, en F2, la victoire du Bullois Claude Sudan qui s'est imposé face à Jean-Claude Antille et Jean-Jacques Dufaux.

POUR QUALIFIER LA PERFORMANCE DE JO ZELLER en F3, le terme «métronomie atomique» semble approprié. En effet, le Zurichois a signé deux chronos rigoureusement identiques à chaque montée. Détenteur du précédent record en 2'00"36, le multiple champion suisse a arrêté la trotteuse sur un fantastique 1'57"45.

Relégué à 2 secondes par manche, Marcel Heimberg est néanmoins devenu le dauphin du roi l'espace d'un week-end, tandis que Michel Frey a payé sa méconnaissance de la discipline en effectuant une impressionnante sortie de route au lieu dit «Le Garage». Quant à Anthony Sinopoli, qui

découvrait Les Rangiers, il a confirmé sa rapidité d'adaptation à la F3 en prenant la 6e position du classement au terme de deux bonnes manches de course.

Aux Rangiers, le nom Sinopoli était conjugué au pluriel avec la présence de Catherine, la grande sœur, jamais avare de tuyaux envers Anthony. Confrontée aux leaders européens de la discipline au volant de son Osella PA-20 BMW, la Genevoise a parfaitement tenu son rang. Sur une piste qu'elle n'avait plus fréquentée depuis 7 ans, Catherine Sinopoli a pris la 6e place d'une course remportée par l'Italien Giulio Regosa.

ALAIN PFEFFERLE N'A PAS PU CONTRENER l'offensive du Balois Bruno Ianniello. Au volant de leur monstre respectif, Porsche 935 pour l'un et Lancia Delta S4 pour l'autre, les rois du groupe IS se sont attaqués au record de la piste, et c'est Ianniello qui se l'est approprié en 2'07"2.

Dans les divisions de cylindrée inférieures, c'est Fritz Erb qui a signé le meilleur temps en 2 litres, au volant de son Opel Kadett, devant la BMW du Fribourgeois Maurice Girard. En 1600,

Marc Roth s'est imposé avec sa Toyota, face à Olivier Jeanneret, une nouvelle fois 2e au volant de sa Golf. Pour conclure avec le groupe IS, relevons le succès de Dominique Chabod, lequel a signé le meilleur temps de la division 2500 cm³, devant Gérard Nicolas, sur BMW M3.

Plus discrètes que les IS, les autos du groupe Super Série étaient 13 en classe 2 litres. C'est l'excellent Werner Wermelinger qui a le mieux tiré son épingle du jeu en plaçant son Opel Astra OPC devant celle de Baltz Kamm. Inscrit en groupe N, Frédéric Grand, de la Tour-de-Trême, a inscrit son nom en haut de la liste de la catégorie 2 litres au volant de sa Honda Integra. Quant à David Périat, le Jurassien de Fahy, il montait sur la plus haute marche du podium en 1600, devant Véronique Bizeau. En groupe A, à signaler le 4e rang de Patrick Lusier (Peugeot 106 kit-car) en 1600 et les 2e et 3e places d'Eric Nanchen (Opel Astra) et Hervé Goffinet (Peugeot 306) en 2 litres.

LA COHORTE DES MAZDA MX-5 CUP a une nouvelle fois été la victoire de Daniel Hadorn. Ir-

résistible tout le long du week-end, l'Alémannique a survolé les débats, poussant même Lukas Ryf à commettre des fautes. Relégué à 2 secondes du leader à l'issue de la 1re manche, Ryf avouait son impuissance et cherchait à en faire trop, ce qui avait pour conséquence de la faire dégringoler au classement jusqu'à la 6e place finale.

Jean-Claude Debrunner montait sur la deuxième marche du podium, devant Diego Egli. Pour sa part, Pierre de Graaf s'est «contenté» de la 9e place au volant d'une machine au moteur peut-être un peu essoufflé: «Sincèrement, je ne cherche pas d'excuses, mais à voiture égale, je ne perds pas 4 secondes par montée. Je suis à fond partout où il faut l'être et je n'ai pas commis de fautes pénalisantes. Je pense que le moteur a besoin d'une cure de jouvence. Sinon, ce n'est pas la peine de continuer.»

Dont acte. Dans le sillage du Valdois, Philippe Camandona s'est classé 10e, tandis que l'espoir des rallies Alain Terrier suivait à quelques encablures, en 12e position, devant Erwin Spiess, un ex-vainqueur de la Coupe Citroën Saxo.



RÉSULTATS

(1re montée/2e montée/temps total)

Super Série jusqu'à 1600 cm³
1. Jüfer, Peugeot 106 16V, 2'43,22", 2'42,91", 5'26,13" (114'116 km/h).

1601-2000 cm³
1. Wermelinger, 2'36,25", 2'36,54", 5'12,79" (118,983 km/h); 2. Kamm B., 2'36,39", 2'38,26", 5'14,65" (les deux sur Opel Astra OPC); 3. Hedinger B., Peugeot 306 GTI, 2'37,64", 2'37,21", 5'14,85"; 4. Hediger, Honda Integra Type R, 2'40,15", 2'38,51", 5'18,66"; 5. Grimaldi, 2'39,93", 2'39,45", 5'19,28".

SFC
1. Schmidlin, Mitsubishi Lancer, 2'28,81", 2'27,24", 4'56,05" (125,711 km/h).

N-FLA jusqu'à 1400 cm³
1. Rüegg, 2'46,74", 2'46,87", 5'33,61" (111,558 km/h); 2. Rigolet (A), 2'47,85", 2'48,16", 5'36,01"; 3. Bouvier, 2'49,76", 2'49,61", 5'39,37"; 4. Buser, 2'52,28", 2'50,61", 5'42,89" (tous sur Peugeot 106 Rallye).

1401-1600 cm³
1. Périat, Peugeot 106 16V, 2'42,38", 2'42,88", 5'25,26" (114,422 km/h); 2. Bizeau, Citroën Saxo VTS, 2'45,77", 2'47,07", 5'32,84".

1601-2000 cm³
1. Grand, 2'36,57", 2'36,36", 5'12,93" (118,930 km/h); 2. Billieux, 2'35,88", 2'39,05", 5'14,93" (les deux sur Honda Integra Type R); 3. Deiss, Renault Cléo 16V, 2'42,05", 2'42,07", 5'24,12".



CATHERINE SINOPOLI a mis des couleurs au groupe CN.

2501-3000 cm³
1. Lammisame (F), BMW M3, 2'30,74", 2'32,94", 5'03,68" (122,553 km/h).

Plus de 3000 cm³
1. Doubek (CZ), 2'22,53", 2'22,24", 4'44,77" (130,691 km/h); 2. Jurena (SK), 2'23,04", 2'22,20", 4'45,24" (les deux sur Ford Escort Cosworth).

Groupe A jusqu'à 1600 cm³
1. Meier, Citroën Saxo VTS, 2'30,69", 2'29,95", 5'00,64" (123,792 km/h); 2. Löttscher, Honda Civic SiR II, 2'32,57", 2'32,51, 5'05,08"; 3. Fuhrer M., Citroën Saxo VTS, 2'33,02", 2'33,94", 5'06,96"; 4. Luisier, Peugeot 106 Kit Car, 2'33,85", 2'35,31", 5'09,16"; 5. Andrey, Citroën Saxo VTS, 2'36,32", 2'35,78", 5'12,10".

1601-2000 cm³
1. Fritsch (F), Peugeot 306 Kit Car, 2'27,84", 2'26,27", 4'54,11" (126,540 km/h); 2. Nanchen, Opel Astra GSi, 2'31,46", 2'29,90", 5'01,36"; 3. Goffi-

net, Peugeot 306, 2'31,77", 2'31,21", 5'02,98"; 4. Regazzi, Renault Cléo 2.0, 2'32,70", 2'34,41", 5'07,11".

2501-3000 cm³
1. Liska (CZ), BMW M3, 2'22,25", 2'21,64", 4'43,89" (131,096 km/h).

Plus de 3000 cm³
1. Pulic (KRO), BMW M3, 2'19,38", 2'20,22", 4'39,60" (133,107 km/h); 2. Vojacek (CZ), Ford Escort Cosworth, 2'22,37", 2'23,02", 4'45,39"; 3. Senlyer (CZ), BMW M3, 2'27,28", 2'25,77", 4'53,05".

Supertourisme
1. Wischmer, Peugeot 405, 2'22,71", 2'24,18", 4'46,89" (129,725 km/h); 2. Sigrist, Toyota Carina E, 2'23,62", 2'23,78", 4'47,40".

Groupe B 3500-4000 cm³
1. Bühner, Porsche Carrera, 2'24,64", 2'23,10", 4'47,74" (129,342 km/h).

Interwisins
1. Cuenin, Fiat Uno turbo, 2'41,50", 2'42,07", 5'23,57" (115,019 km/h).

Jusqu'à 1400 cm³
1. Mathys, Fiat 128 3P, 2'26,90", 2'24,87", 4'51,77" (127,555 km/h).

1401-1600 cm³
1. Roth, Toyota Corolla, 2'19,37", 2'18,10", 4'37,47" (134,129 km/h); 2. Jeanneret, VW Golf GTI, 2'20,64", 2'22,85", 4'43,49"; 3. Huggler, Toyota Corolla, 2'23,38", 2'22,54", 4'45,92".

1601-2000 cm³
1. Erb, Opel Kadett GT/E, 2'15,27", 2'15,20", 4'30,47" (137,600 km/h); 2.

Girard, BMW 320, 2'17,47", 2'18,28", 4'35,75"; 3. Kamm E., VW Golf, 2'19,98", 2'20,74", 4'40,72".

2001-2500 cm³
1. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'18,23", 2'18,06", 4'36,29" (134,702 km/h); 2. Nicolas, BMW M3, 2'22,69", 2'22,22", 4'44,91"; 3. Fischer, Opel Kadett GT/E, 2'26,54", 2'24,96", 4'51,50"; 4. Planchamp, Renault 5 Turbo, 2'28,79", 2'29,97", 4'58,76".

Plus de 3000 cm³
1. Ianniello, Lancia Delta S4, 2'07,21", 2'07,35", 4'14,56" (146,201 km/h); 2. Pfefferlé, Porsche 935 Turbo, 2'09,56", 2'09,39", 4'18,95".

Formule libre E1
1. Piquet, Renault 21 Turbo, 2'33,08", 2'30,71", 5'03,79" (122,508 km/h).

Groupe CN
1. Regosa (I), 1'54,98", 1'55,26", 3'50,24" (161,644 km/h); 2. Kramsky (CZ), 1'56,55", 1'57,31", 3'53,86"; 3. Naponio (I), 1'56,44", 1'57,85", 3'54,29"; 4. Bormolini (I), 1'55,57", 2'00,51", 3'56,08"; 5. Sinopoli C. (F), 2'01,24", 2'07,45", 3'54,90" (158,437 km/h); 6. Heimberg, Dallara 399-Opel, 1'59,84", 1'59,58", 3'59,42"; 3. Bähler, Dallara 394-Opel, 2'00,34", 1'59,74", 4'00,08"; 4. Debrunner, Dallara 397-Opel, 2'01,64", 2'00,75", 4'02,39"; 5. Schrep-

fer, Dallara 399-Opel, 2'01,62", 2'01,48", 4'03,10"; 6. Sinopoli A., Dallara 399-Opel, 2'03,37", 2'03,17", 4'06,54".

Formule 3 (cat. B)
1. Bähler, Dallara 394-Opel, 2'00,34", 1'59,74", 4'00,08" (155,018 km/h); 2. Felix, Dallara 393-Fiat, 2'03,82", 2'03,58", 4'07,40".

Formule libre jusqu'à 2000 cm³
1. Sudan, Dallara 397-Fiat, 2'01,35", 1'59,54", 4'00,89" (154,497 km/h); 2. Antille, Martini Mk 45-BMW, 2'03,32", 2'03,01", 4'06,33"; 3. Dufaux, Maurer-BMW, 2'02,22", 2'20,39", 4'22,61".

Formule 3000
1. Leitgeb (A), Reynard 95, 1'51,95", 1'52,24", 3'44,19" (166,006 km/h); 2. Szasz (H), Reynard Zetek 93D, 1'54,15", 1'51,84", 3'45,99"; 3. Bossy, RDMS Reynard-Cosworth, 1'52,58", 1'54,17", 3'46,75".

Groupe E2
1. Girardin, PRM RMS, 2'22,45", 2'22,76", 4'45,21" (130,489 km/h).

Mazda-MX-5 Cup
1. Hadorn, 2'30,27", 2'31,26", 5'01,53" (123,427 km/h); 2. Debrunner, 2'32,46", 2'32,34", 5'04,80"; 3. Egli, 2'32,87", 2'32,16", 5'05,03"; puis 9. De Graaf, 2'35,16", 2'35,07", 5'10,23"; 10. Camandona, 2'35,37", 2'35,76", 5'11,13".

Renault Speed Trophy/Mégane
1. Kropf, Renault Mégane-Coupe, 2'32,58", 2'31,34", 5'03,92" (122,456 km/h).

Formule Ford 1600
1. Riand, Van Diemen RF 92, 2'27,48", 2'24,86", 4'52,34" (127,307 km/h).

Citroën Saxo-Trophy
1. Meier, 2'30,69", 2'29,95", 5'00,64", 1'59,74", 4'00,08" (155,018 km/h); 2. Fuhrer M., 2'33,02", 2'33,94", 5'06,96"; 3. Andrey, 2'36,32", 2'35,78", 5'12,10".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

Renault Cléo Classic Cup
1. Grünig, 2'38,60", 2'40,00", 5'18,60" (116,814 km/h); 2. Doutaz, 2'40,73", 2'41,61", 5'22,34".

F3 Zeller «couvants» Heimberg.



EN CHAMPION Le Croate Niko Pulić (BMW M3) intouchable en gr. A.

L'homme le plus rapide de Hongrie, c'est Szasz

AUTEUR DU MEILLEUR CHRONO DE LA JOURNÉE en 1'51"84, le Hongrois de 34 ans Laszlo Szasz vient régulièrement aux Rangiers depuis quelques années.



MONSIEUR F3, Jo Zeller, est de retour.



VAINQUEUR AU SCRATCH Walter Leitleb à nouveau au sommet.



UN TEMPS CANON pour Bruno Ianniello (Lancia Delta) en IS.

GÉRARD VALLAT

Revue Automobile: Etes-vous pilote professionnel?
Laszlo Szasz: Non, malheureusement pas. Je dirige une petite en-

«La course de côte des Rangiers est exigeante pour les pilotes et la mécanique»

treprise qui emploie une vingtaine de personnes. Nous faisons des pots d'échappement entièrement fabriqués à la main. Je commercialise moi-même ces produits dans mon pays et en Italie.

Depuis quand faites-vous du sport automobile?

J'ai commencé en karting à 14 ans et, depuis, j'ai participé à diverses disciplines, comme le supertourisme avec BMW, la formule Opel-Lotus et la F3. J'ai d'ailleurs été champion d'Autriche de F3 en 1990. Après, j'ai disputé le championnat de Hongrie avant de venir à la F3000.

On connaît très bien le Hungaroring grâce à la formule 1. Mais y a-t-il d'autres circuits dans votre pays?

Oui, il y a aussi le circuit du Panonring où se disputent beaucoup de manches du championnat de Hongrie de tourisme.

SZASZ Un nom qui claque comme une F3000!

Savez-vous combien la Hongrie compte de licenciés?

Il y a environ 700 à 800 pilotes licenciés. La plus forte proportion, environ 400, pratique le rallye.

Vous disputez la nouvelle Coupe d'Europe des courses de côte. Que pensez-vous de cette discipline?

Elle est excellente. C'est une bonne décision de la FIA qui, je l'espère, débouchera sur une totale intégration dans le championnat d'Europe.

Vous connaissez bien Les Rangiers. Que pensez-vous de cette course?

Elle compte parmi les plus belles.

Elle est exigeante avec les hommes et la mécanique, laquelle doit être parfaitement réglée pour la vaincre. En outre, elle demande également un certain courage, avec des passages à près de 240 km/h. Malheureusement, j'ai «dormi» dans la première manche et il était trop tard quand je me suis réveillé. Mais je suis content d'avoir réalisé le meilleur temps de la journée.

Qui sont vos principaux adversaires?

Il y a naturellement Walter Leitgeb, qui mène actuellement au classement général. Mais ici, il y a également Roland Bossy. Il est terriblement rapide, je lui tire mon chapeau!

Quel sera votre prochain rendez-vous? Vous verra-t-on, comme à l'accoutumée, à Oberhallau (réd.: ce dimanche)?

Je ne serai pas à Oberhallau car je dois rentrer chez moi pour travailler un peu avant de me rendre à Turkeim, pour la dernière manche du championnat.

G. V.

G. V.

Les F3000 à l'assaut du championnat d'Europe?

Véritable institution dont sont très friands les pilotes des pays de l'Est comme les Italiens, le championnat d'Europe de la montagne pourrait accueillir très prochainement les monoplaces de F3000 qui font une grande percée cette saison dans une coupe d'Europe nouvellement créée par la FIA.

Controversées dans différents pays comme l'Italie et l'Espagne qui ne les acceptent pas (encore), les monoplaces n'ont plus droit de cité en championnat d'Europe depuis 1974. Il n'empêche, divers organisateurs prônent le retour de ces machines pour augmenter l'attrait de leur épreuve. Ainsi, les dirigeants des Rangiers, comme ceux de sept autres meetings,

avaient inscrit cette nouvelle «Coupe d'Europe des courses de côte» à leur programme.

Ce qui nous a permis de voir évoluer une demi-douzaine de F3000. Bien plus performantes que les voitures du groupe CN, les F3000 ont un peu éclipsé ces dernières, mais sans enlever quoi que ce soit à la lutte qui a opposé la colonie italienne présente, qui arborait sur le flanc de ses voitures un petit message à la mémoire de Fabio Danti, qui s'est tué lors d'une course de côte en Italie il y a quelques semaines. Vainqueur de la catégorie, Giulio Regosa a devancé le Tchèque Otakar Kramsky et son compatriote Renzo Napione.