

Jour de fête au Gurnigel

MALGRÉ LA CONCURRENCE TÉLÉVISUELLE DU GP D'ITALIE, plus de 12 000 spectateurs garnissaient les pentes du Gurnigel pour assister, dimanche, à l'éclatante victoire de Roland Bossy, lequel a hissé sa Reynard F3000 sur la plus haute marche du podium, devant Jo Zeller (formule 3) et Yann Pillonel (F3000).

GÉRARD VALLAT

Entrevu dès Les Rangiers, l'énorme potentiel du pilote jurassien a pleinement éclaté au cœur du canton de Berne où personne n'a été en mesure d'entraver sa marche victorieuse. Pourtant, ce ne sont pas les challengers qui manquaient à l'appel puisque Jean-Daniel Murisier, Yann Pillonel, Marcel Steiner et, dans une moindre mesure, Jo Zeller, faisaient partie des belligérants.

Mais à l'observation des différents passages d'essais et de course, il n'y avait pas photo. La sûreté de pilotage, la précision et

Pillonel devait baisser pavillon devant un magnifique Zeller

la rapidité de Roland Bossy était flagrante. Personne n'avait sa chance contre le nouveau «boss» de la montagne. Restait à suivre les luttes acharnées des prétendants à la place de dauphin.

APRÈS AVOIR FAIT L'IMPASSE SUR OBERHALLAU pour parfaire

la mise au point de sa Reynard F3000, Jean-Daniel Murisier était satisfait du travail accompli et prenait une option sur le podium à l'issue de la première montée de course qu'il bouclait avec une avance de 6 dixièmes sur Yann Pillonel. Mais c'était compter sans la volonté du cadet de la F3000, lequel signait le 2e meilleur chrono absolu après la seconde manche.

Visiblement heureux du bon tour qu'il venait de jouer à Murisier, le jeune Pillonel devait pourtant baisser pavillon devant un magnifique Jo Zeller (formule 3) qui, poussé dans ses derniers retranchements par Michel Frey, arrachait la 2e place scratch aux deux compères valaisans.

Également en course pour une place sur le podium avec le prototype Martini-BMW qui avait permis à son père Heinz de s'imposer en 1999, Marcel Steiner devait se contenter du 11e rang. A relever également, pour les connaisseurs, la performance particulière de Roland Bossy qui a arrêté le chronomètre sur le temps de 1'50"28, soit à une toute petite



LE ROI de la côte, c'est le Jurassien Roland Bossy.

UN DÉCOR DE LÉGENDE pour la petite R5 Turbo rouge de Dominique Chabod.



UN TEMPS CANON pour Jo Zeller en formule 3.

seconde du record de Fredy Amweg, malgré des pneus qui avouaient trois courses de côte. Pour rester équitable, signalons qu'aucun des pilotes de F3000 n'avait équipé sa monture de gomme fraîches.

EN NE CONCÉDANT QU'UNE PETITE SECONDE par manche à Zeller, Michel Frey s'est nettement détaché de Mirco Schrepfer, 3e devant Marcel Heimberg. Toujours en retrait sur piste sèche,

Anthony Sinopoli faisait grise mine à l'issue d'une course qu'il a bouclée au 11e rang scratch. Mais s'il reste deux courses pour connaître le vainqueur de la F3, les jeux sont faits en formule Ford, où Walo Schenker s'est assuré la couronne après sa victoire devant Martin Hasler.

Déchaîné, après une performance moyenne à la première montée, Hasler a commis une faute dans le virage précédant l'arrivée et a terminé sa course

dans un champ. Ce dernier conserve toutefois son 2e rang au championnat 2000 devant Philippe Chuard. 4e au Gurnigel, le Fribourgeois Fabio Maimone occupe la 5e place finale. En catégorie 1600, Christian Broillet s'est adjugé la couronne malgré sa défaite face à Steve Martin au Gurnigel.

Lorsqu'une vingtaine de voitures identiques s'affrontent sur la distance d'une course de côte, cela crée un climat de tension ex-

trême assorti d'une prise de risques totale car indispensable. En Mazda MX-5 Cup, 3 centièmes ont départagé Daniel Hadorn et Lukas Ryf. Quant à Pierre de Graaf, il a pris la 9e place.

INVITÉ DE MAZDA, JACQUES CORNU devait lire le classement à l'envers pour trouver son nom en tête de liste. Il avouait avec humour: «Je ne sais pas ce que je vais donner comme explication à mes enfants pour justifier cette dernière place. Je dirai que j'ai dû répondre à mon natel pendant la montée de course. Plus sérieusement, je dois tirer un grand coup de chapeau à ces pilotes car ils vont diablement vite. J'étais sûr et certain d'avoir bien conduit. Je suis passé à fond où il fallait, j'ai bien freiné et je me prends 8 secondes par montée. Dites, M'sieur Mazda, vous ne pouvez pas me la couper en deux, votre auto, et me laisser que deux roues!»

Indécise également, la course du groupe Super Série a permis à

René Hediger de renouer avec la victoire au volant de sa Honda Integra, devant la Peugeot 306 de Bernhard Hediger et l'Opel Astra OPC de Werner Wermelinger. Etrangement éloigné du podium, le prétendant à la couronne Baltz Kamm s'est classé à la 7e place.

En groupe IS, c'est à nouveau Bruno Ianniello qui a décroché le gros lot avec sa Lancia Integrale, devant Alain Pfefferli, lequel s'est définitivement adjugé la Coupe suisse des montagnes. Son dauphin, Dominique Chabod, s'est classé au 2e rang dans la division «plus de 2 litres» remportée par Josef Koch.

En 2 litres, en l'absence du calculateur Edy Kamm qui a préféré l'affrontement à distance en s'engageant en moins de 1400 cm³ avec une VW Polo, c'est le vétéran Fritz Erb qui a remporté la victoire au volant de son Opel Kadett. Facile vainqueur de la catégorie moins de 1400 cm³, Edy Kamm s'est assuré 20 points précieux dans sa course au titre. ◇

RÉSULTATS

1re manche/2e manche/temps total

Super Série jusqu'à 1600 cm³

1. Juber, Peugeot 106 16V, 2'36,97", 2'35,41", 5'12,38" (85,972 km/h)

1601-2000 cm³

1. Hediger, Honda Integra Type R, 2'28,97", 2'29,01", 4'57,98" (90,127 km/h); 2. Hedinger B., Peugeot 306 GTI, 2'30,01", 2'30,35", 5'00,36"

Groupe N-FIA jusqu'à 1400 cm³

1. Rüegg, 2'40,85", 2'41,88", 5'22,73" (83,215 km/h)

1601-2000 cm³

1. Grand, Honda Integra Type R, 2'29,24", 2'28,48", 4'57,72" (90,206 km/h)

Groupe A jusqu'à 1600 cm³

1. Meier, Citroën Saxo VTS, 2'24,05", 2'24,15", 4'48,20" (93,185 km/h)

1601-2000 cm³

1. Rota, Honda Integra Type R, 2'24,68", 2'24,89", 4'49,57" (92,744 km/h)

Plus de 2000 cm³

1. Wyss, Ford Escort Cosw., 2'13,33", 2'14,10", 4'27,43" (100,423 km/h)

DTG

1. Jossaron, Opel Astra, 2'22,41", 2'20,35", 4'42,76" (94,978 km/h)

Supertourisme

1. Wiedmer, Peugeot 405, 2'13,96", 2'15,40", 4'29,36" (99,703 km/h); 2. Golliard, Opel Vectra, 2'20,37", 2'18,21", 4'38,58"

Groupe B 3500-4000 cm³

1. Bühler, Porsche Carrera, 2'15,42", 2'15,19", 4'30,61" (99,242 km/h)

Interwiss jusqu'à 1400 cm³

1. Kamm E., VW Polo, 2'12,75", 2'11,24", 4'26, (100,588 km/h)

1401-1600 cm³

1. Mattmüller, VW Scirocco, 2'11,31", 2'11,08", 4'22,39" (102,351 km/h)

1601-2000 cm³

1. Erb, Opel Kadett GT/E, 2'07,43", 2'07,56", 4'14,99" (105,322 km/h)

2001-2500 cm³

1. Koch, Opel Kadett C 16V, 2'06,45", 2'06,94", 4'13,39" (105,987 km/h); 2. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'09,62", 2'09,91", 4'19,53"; 3. Beltrami, BMW M3, 2'11,72", 2'08,45", 4'20,17"

2501-3000 cm³

1. Kammernann, Alfa GTV6, 2'22,24", 2'22,24", 4'44,48" (94,404 km/h)

Plus de 3000 cm³

1. Ianniello, Lancia Delta S4, 1'57,64", 1'56,53", 3'54,17" (114,686 km/h); 2. Pfefferli, Porsche 935 Turbo, 1'59,80", 1'58,99", 3'58,79"

Formule libre E1

1. Huber Ch., 2'08,98", 2'09,73", 4'18,71" (103,807 km/h); 2. Borgo, 2'11,59", 2'11,98", 4'23,57" (les deux sur Caterham 57 Comp.)

Groupe CN

1. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 1'58,51", 1'58,34", 3'56,85" (113,388 km/h); 2. Pflü, Centenari-Alfa Romeo, 2'00,67", 2'00,05", 4'00,72"



LE TITRE 2000 à Broillet en formule Ford 1600.

Formule 3

1. Zeller, Dallara 399-Opel, 1'53,87", 1'55,07", 3'48,94" (117,306 km/h); 2. Frey, Dallara 398-Opel, 1'55,74", 1'55,22", 3'50,96"; 3. Schrepfer, Dallara 399-Opel, 1'56,16", 1'56,47", 3'52,63"; 4. Heimberg, Dallara 399-Opel, 1'57,12", 1'56,95", 3'54,07"; Debrunner HR, Dallara 397-Opel, 1'57,50", 1'58,39", 3'55,89"; 6. Bähler, Dallara 394-Opel, 1'57,74", 1'58,99", 3'56,73"; 7. Sinopoli A., Dallara 399-Opel, 1'59,51", 1'59,55", 3'59,06"

Formule 3 (cat. B)

1. Bähler, Dallara 394-Opel, 1'57,74", 1'58,99", 3'56,73" (113,446 km/h)

Formule libre jusqu'à 2000 cm³

1. Rey, Martini Mk 42-BMW, 2'04,50", 2'06,71", 4'11,21" (106,907 km/h); 2. Aebly, Dallara-Alfa, 2'09,36", 2'11,68", 4'21,04"

Formule 3000

1. Bossy, RDMS Reynard-Cosw., 1'50,28", 1'51,71", 3'41,99" (120,978 km/h); 2. Pillonel, Lola T92/50-Ford Cosw., 1'54,81",

1'55,03", 3'49,84"; 3. Murisier, Reynard-Ford Cosworth, 1'54,22", 1'55,67", 3'49,89"

Voitures de course E2

1. Bärtschyli H., Arcobaleno, 2'05,28", 2'03,91", 4'09,19" (107,773 km/h)

Formule Ford 1800

1. Schenker, Swift SC 98, 2'08,58", 2'07,44", 4'16,02" (104,898 km/h); 2. Grütter, Van Diemen RF 97, 2'07,59", 2'08,99", 4'16,58"; 3. Hug, Van Diemen RF 96, 2'09,56", 2'10,13", 4'19,69"; 4. Maimone, Tatuus RC 99, 2'09,82", 2'11,56", 4'21,38"

Formule Ford 1600

1. Martin, Van Diemen RF 90, 2'16,10", 2'15,86", 4'31,96" (98,750 km/h); 2. Broillet, VD RF 91, 2'17,20", 2'16,36", 4'33,56"; 3. Marty, VD RF 91, 2'17,84", 2'17,93", 4'35,77"

Mazda MX-5 Cup

1. Hadorn, 2'27,23", 2'26,87", 4'54,10" (91,316 km/h); 2. Ryf, 2'27,20", 2'28,07", 4'55,27"; puis 9. De Graaf, 2'29,49", 2'30,08", 4'59,57"

Renault Speed Trophy/Mégane

1. Stirnimann, 2'19,22", 2'20,60", 4'39,82" (95,976 km/h)

Renault Speed Trophy/Clio Sport

1. Schläppi, 2'17,85", 2'16,83", 4'34,68" (97,772 km/h)

Citroën Saxo Trophy

1. Meier, 2'24,05", 2'24,15", 4'48,20" (93,185 km/h); 2. Bärtschyli K., 2'25,76", 2'25,68", 4'51,44"

Renault Clio Classic Cup

1. Doutaz, 2'32,08", 2'32,49", 5'04,57" (88,177 km/h)

Porsche Cup Suisse

1. Widmer, 2'22,26", 2'20,88", 4'43,14" (94,851 km/h)