

# Podium d'hiver à La Roche

**C'EST DANS DES CONDITIONS QUASI HIVERNALES** que Roland Bossy s'est imposé face à Michel Frey et Marcel Steiner sur La route reliant la Roche à La Berra. Les «trois sublimes» ont littéralement oublié leurs rivaux respectifs.

GÉRAUD VALLAT

**P**ilotant des voitures de catégories diverses, F3000 pour Bossy, F3 et Sport-prototype pour Frey et Steiner, les hommes du podium étaient tous les trois tellement obnubilés par la victoire au scratch qu'ils semblaient inconscients des multiples pièges que recelait une piste glaciale et détrempée.

Pourtant, au-delà du cliché de l'apparente prise de risques inconsciente, c'est plutôt dans le registre du talent qu'il fallait chercher les sources du succès de trois pilotes qui représentent bien la fine fleur du championnat suisse de ce début de millénaire.

**ENCORE AU DÉBUT D'UNE CARRIÈRE** de «futur très grand» pilote de course de côte, Roland Bossy en est à se faire les dents sur les pentes suisses. Mais en 2002, il fera très mal dans l'Hexagone, lorsqu'il s'alignera face aux spécialistes français. Vainqueur au scratch avec sa Reynard-Ford, Bossy n'a pas eu à repousser les assauts du velléitaire Jean-Jacques Dufaux qui laissait tous ses espoirs d'approcher les chronos du jurassien dans un magistral tête-à-queue.

Toujours à la recherche des bons réglages sur sa Reynard F3000, Jean-Daniel Murisier est tout de même entré dans le «top

plus de 2 secondes. Le multiple champion suisse avait engrangé un avantage suffisant dans la 1re montée pour conserver in extremis sa place de dauphin, mais son commentaire était éloquent.

**«MICHEL A ÉTÉ TRÈS FORT AUJOURD'HUI**, il a pris tous les risques. Dans ces conditions, il est imbattable.» Paisant écho aux propos du Zurichois, Frey s'exprimait à son tour: «Je n'ai absolument rien à perdre et je suis obligé de tout tenter si je veux obtenir le titre.» On l'a compris, la lutte est extrême en F3 et le rendez-vous de Bière les 29 et 30 septembre s'annonce explosif.

A signaler, dans cette tempête, la très nette victoire de Dominique Salamin en division B, ce qui le place à la 4e place du classement de la F3. Troisième homme du podium scratch, Marcel Steiner a réussi l'exploit d'intercaler son lourd prototype Martini-BMW entre les agiles F3 de Frey et Zeller. Là aussi, une véritable performance.

**DANS LE CONCERT DES VAINQUEURS**, Blaise Fischer et Steve Martin ne dépareillent pas. Au volant de sa nouvelle Martini-BMW de F2, le premier nommé enchaîne les succès de classe et confirme sa progression en signant la 7e meilleure performance du week-end, à 5 dixièmes de Jean-Daniel Murisier qui reste encore une référence. 2e de la F2, Michel Rey avait pourtant pris une bonne 1re montée, mais il ne confirmait pas lors la manche décisive. 3e de cette catégorie, Jean-Claude Antille a été pénalisé par des problèmes de moteur.

Déjà 1er au Gurnigel en formule Ford 1600 avec sa Van Die-men, Steve Martin a réédité sa performance dimanche, laissant derrière lui Richard Riand, Elio Cappelletti et Hans Pfeuti lui-même. A signaler, également en monoplace, la victoire de François Jeanneret en groupe E2, lequel a imposé sa Jedi Yamaha au groupe de ses poursuivants.

Alain Pfeifferlé sait que sa Porsche 935 ne peut désormais plus venir à bout de la Lancia Delta S4 de Bruno Ianniello: «Bruno a une nouvelle voiture, très puissante et équipée de 4 roues motrices. Il a énormément progressé dans son pilotage et, sans erreur de sa part, je ne le bats plus.»



**DANS DES CONDITIONS ÉPOUVANTABLES**, Michel Frey a réussi un temps canon au volant de sa formule 3.

**BEL HOMMAGE DU VALAISAN** qui coiffe néanmoins sa 3e couronne de roi de la montagne. Grâce à sa régularité, il reste toujours extrêmement rapide et figure constamment dans les 10 premiers du classement scratch.

Dans la très fournie division 2

litres du groupe IS, Maurice Girard s'est mis en évidence, intercalant sa BMW 320 entre la Golf du vainqueur Edy Kamm et l'Opel Kadett d'Alfred Rüttenacht. Parmi les 28 voitures de cette classe, notons encore la 5e place de Jacques Bugnon sur BMW 320.

En plus de 2 litres, nouveau coup de chapeau à Dominique Chabod qui a placé sa Renault 5 turbo devant l'Opel Kadett GTE de Pierre-Louis Carpenne. Nettement moins heureux, Olivier Jeanneret a laissé la victoire de la classe 1600 à Marc Roth et sa Toyota après que le Neuchâtelois eut été victime d'une sortie de route dans la seconde manche.

Autre Neuchâtelois, autre déception, avec Pierre Hirschi et son Opel Vectra qui a subi la domination de Hans Sigrist (Toyota Car-



**«DO» DOMINE** Belle performance de Dominique Salamin, vainqueur en catégorie B.

ma) et Patrick Golliard (Opel Vectra) en supertourisme. En groupe A, le meilleur temps est revenu à Kurth Baeriswil, qui a imposé sa

Honda Civic à la Citroën Saxo de Mario Meier. En groupe N 1400, signalons la victoire de Lisbeth Buser, sur Peugeot 106, comme

celle de Josiane Buid sur Honda Civic en 1600, devant Véronique Bizeau (Citroën Saxo VTS). Une belle bagarre entre filles!

**Bossy n'a pas eu à repousser les**

**assauts de Dufaux, victime d'un tête-à-queue**

ten», s'intercalant à la 6e place, entre les excellents Genevois Anthony Sinopoli et Blaise Fischer. 3e en F3, Sinopoli a une nouvelle fois péché par excès de prudence dans la 1re manche, concédant 5 secondes à Michel Frey et 3 à Jo Zeller.

Autoflagellé par cette bévue due à son manque de métier, Sinopoli se conditionnait pour une folle seconde manche et réalisait un excellent chrono qui le plaçait dans la même seconde que Michel Frey, reléguant Jo Zeller à



**GENEVOIS OUI BI!** Blaise Fischer tranchant aux commandes de sa F2

## Rencontre avec... Roger Mathys

Si tous les pilotes suisses connaissent le nom de Roger Mathys, moins nombreux sont ceux qui mettent un visage sur ce patronyme. Pourtant, Roger Mathys et son épouse Rose-Marie, plus connue sous le surnom de «Duduche», sont des figures incontournables du paysage sportif depuis le début des années 70. Représentant à la retraite, Roger a 68 ans. Ce Lausannois voue une véritable passion pour le sport automobile, mais surtout pour le chronométrage qu'il assure pour la plupart des compétitions helvétiques avec sa société S.A.T. (Sport Auto Timing).

**Revue Automobile: D'où vous est venue cette passion pour le chronométrage?**  
Roger Mathys: Par hasard. J'étais «crieur» à la course de côte de Fontaine-Villars-Burquin où j'annonçais les numéros des voitures aux chronométrateurs. A la suite d'une mésaventure avec les organisateurs, l'équipe de chronométrateurs a quitté son poste en pleine course. J'ai repris au pied levé et depuis je suis resté. Dans la foulée, le GVEA (Groupement vaudois des écuries automobiles) a investi dans une belle installation Heuer. On m'a mandaté pour la faire fonctionner et j'ai fini par la racheter pour l'exploiter à mon propre compte.



**«DUDUCHE» ET ROGER**, les as du chrono.

**Avez-vous des anecdotes de cette époque?**  
Au début, on ne connaissait pas des machines aussi sophistiquées que cette Heuer. Avec mon épouse, on s'est entraîné à la faire fonctionner dans notre salon. Depuis, on a fait du chemin, notamment en instruisant les responsables du chronométrage des IO de Sarajevo. Nous

avons également été chronométrateurs, aux championnats du monde de ski, en F1 et dans tant d'autres sports.

**Est-ce une activité lucrative?**

Non, nous sommes des bénévoles. Ma femme, ma petite équipe et moi nous nous déplaçons au fil des manifestations en étant défrayés, mais pas payés. C'est pour la beauté du sport, une jolie activité qui nous a permis de rencontrer énormément de gens et des sportifs extraordinaires.

**Quel regard portez-vous sur le sport automobile suisse?**

C'est un milieu que j'aime évidemment. Mais aujourd'hui, les choses ont beaucoup changé. Les contacts se raréfient, on a l'impression très nette que tout est conditionné par l'argent. Les rapports entre les fonctionnaires et les pilotes ne sont plus aussi chaleureux, c'est dommage. Et puis, aujourd'hui, je cherche à passer la main et je constate qu'il est difficile de trouver des gens intéressés par le chronométrage. Mais si certains sont motivés, j'attends volontiers leur appel (Roger Mathys S.A.T. chronométrage, tél.: 021 652 70 21; fax: 021 652 75 25; e-mail: roger.mathys@surfeu.ch G. V.



Tre manche/2e manche/temps total

**Super Série jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**

1. Juler, Peugeot 106 GTI, 2'38,06", 2'39,18", 5'17,24"

**Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**

1. Schmidlin, Lotus Elise, 2'26,28", 2'29,00", 4'55,28" (85,343 km/h); 2. Zbinden, Honda Integra Type-R, 2'29,85", 2'32,55", 5'02,40"; 3. Calderari, Opel Astra OPC, 2'32,02", 2'34,28", 5'06,30"

**Groupe N jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>**

1. Buser, 2'42,12", 2'44,78", 5'26,90"; 2. Rüegg, les deux sur Peugeot 106 Rallye, 2'41,36", 2'45,93", 5'27,29"; 3. Rywalski, Suzuki Swift GTI, 2'40,07", 2'56,71", 5'36,78"

**Jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**

1. Baud, Honda Civic VTi, 2'39,57", 2'43,60", 5'23,17"; 2. Bizeau, Citroën Saxo VTS, 2'38,10", 2'45,32", 5'23,42"

**Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**

1. Blondel, Opel Astra OPC, 2'39,36", 2'41,54", 5'20,90" (78,529 km/h)

**Groupe A jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**

1. Bärswil, Honda Civic SIRli, 2'23,92", 2'30,92", 4'54,84" (85,470 km/h); 2. Meier, 2'26,75", 2'30,39", 4'57,14"; puis 5. Andrey, 2'29,32", 2'32,99", 5'02,31"; 6. Rossier, tous sur Citroën Saxo VTS, 2'34,16", 2'40,11", 5'14,27"

**Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**

1. Blum, Seat Ibiza GTI, 2'36,37", 2'35,79", 5'12,16"; 2. Rogazzi, Renault Clio Williams, 2'35,99", 2'36,38", 5'12,37"

**Supertourisme**

1. Sgrist, Toyota Carina E, 2'19,77", 2'24,90", 4'44,67" (86,524 km/h); 2. Golliard, 2'23,15", 2'26,83", 4'49,98"; 3. Hirschi, les deux sur Opel Vectra, 2'23,57", 2'32,46", 4'56,03"

**Championnat:** 1. Sgrist, 150 points; 2. Lötscher 147; 3. Meier 140; 4. Hediger 124; 5. Rüegg 115; 6. M. Fuhrer 113.

**Groupe IS/A**

1. Bühler, Ford Sierra RS500, 2'21,16", 2'18,72", 4'39,88" (90,039 km/h); 2. Nicolas, Ford Escort Cosworth, 2'24,80", 2'22,73", 4'47,53"

**Internationales jusqu'à 1400 cm<sup>3</sup>**

1. Mathys, Fiat 128 SP, 2'22,76", 2'20,75", 4'43,51"



**LÉGÈRE déception pour Olivier Jeanneret.**

**Jusqu'à 1600 cm<sup>3</sup>**

1. Roth, Toyota Corolla, 2'22,84", 2'18,31", 4'41,15"; puis 6. Dulevey, Peugeot 205 GTI, 2'32,56", 2'31,09", 5'03,65"

**Jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**

1. E. Kamm, VW Golf, 2'18,72", 2'15,42", 4'34,14"; 2. Girard, BMW 320, 2'20,45", 2'15,12", 4'35,57"; puis 5. Bugnon, BMW 320, 2'24,64", 2'21,19", 4'45,83"

**Mégane Classic**

1. Lüthi, 2'24,74", 2'22,91", 4'47,65"

**Jusqu'à 2500 cm<sup>3</sup>**

1. Chabod, Renault 5 Turbo, 2'18,13", 2'15,04", 4'33,17"; 2. Carpeno, Opel Kadett GT/E, 2'24,14", 2'21,63", 4'45,77"

**Plus de 2500 cm<sup>3</sup>**

1. Ianniello, Lancia Delta S 4, 2'14,08", 2'10,22", 4'24,30" (95,346 km/h); 2. Pfeifferlé, Porsche 935 Turbo, 2'15,84", 2'10,35", 4'26,19"

**Trophée IS:** 1. Kamm, 140 points (champion); 2. Bürli 125; 3. Rüfenacht 116; 4. Roth 85; 5. ex aequo Chabod et Ehrbar 75.

**Renault Trophy**

1. Yerly, Renault Clio RS, 2'22,33", 2'26,13", 4'48,46"

**Groupe E1**

1. Küng, Peugeot 309 Trophée, 2'29,97", 2'29,55", 4'59,52"

**Groupe E2**

1. Jeanneret, Jeci Yamaha, 2'21,51", 2'18,56", 4'40,07" (89,978 km/h); 2. Claudia, PRM RMS,

2'24,34", 2'20,74", 4'45,08"; 3. Balmer, Caterham Super 7, 2'28,94", 2'23,69", 4'52,63"

**Formule 3**

1. Frey, Dallara 398-Opel, 2'08,65", 2'06,16", 4'14,81" (98,897 km/h); 2. Zeller, Dallara 399-Opel, 2'10,75", 2'09,27", 4'20,02"; 3. Sinopoli, Dallara 399-Opel, 2'13,85", 2'07,06", 4'20,91"; 4. Salamin, Dallara 393-Opel, 2'14,93", 2'10,76", 4'25,69"

**Championnat:** 1. Zeller, 163 points; 2. Frey 158; 3. Sinopoli 111; 4. Bächtler 107; 5. Rüttimann et Debrunner 50.

**F3 catégorie B**

1. Salamin, 2'14,93", 2'10,76", 4'25,69"; 2. Marugg, Dallara 394-Opel, 2'15,29", 2'13,87", 4'29,16"; 3. Huber, Ralt RT 34-Alfa, 2'16,29", 2'13,38", 4'29,67"; 4. Gysin, Ralt RT 34-Alfa, 2'17,52", 2'15,50", 4'33,02"

**Championnat:** 1. Felix, 175 points; 2. Huber 95; 3. Salamin 94; 4. Bächtler 81.

**Groupe CN jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**

1. Stricker, PRC-Opel S99, 2'26,74", 2'21,74", 4'48,48"

**Jusqu'à 3000 cm<sup>3</sup>**

1. Steiner, Martini Mk 77-BMW, 2'12,13", 2'06,76", 4'18,89" (97,339 km/h)

**Formule Ford 1600**

1. Broillet, Swift SC 97, 2'23,23", 2'21,13", 4'44,36"

**Formule Ford 1600**

1. Martin, 2'31,02", 2'26,40", 4'57,42"; 2. Riand, 2'32,22", 2'25,85", 4'58,07"; 3. Cappellati, 2'33,23", 2'27,28", 5'00,51"; 4. Pfeuß, 2'35,62", 2'28,96", 5'04,58"

**Formule libre jusqu'à 2000 cm<sup>3</sup>**

1. Fischer, Martini Mk 69-BMW, 2'14,13", 2'08,98", 4'23,11"; 2. M. Rey, Martini Mk 42-Alfa, 2'14,07", 2'13,96", 4'28,03"; 3. Antillo, Martini Mk 69-BMW, 2'19,11", 2'11,53", 4'30,64"

**Formule 3000**

1. Bossy, Reynard 93D-Cosworth, 2'05,98", 2'02,27", 4'08,25" (101,511 km/h); 2. Mursier, Reynard 89D-Cosworth, 2'14,09", 2'08,52", 4'22,61"

**Classement scratch:** 1. Bossy; 2. Frey; 3. Steiner; 4. Zeller; 5. Sinopoli; 6. Mursier; 7. Fischer; 8. Ianniello; 9. Salamin; 10. Pfeifferlé.

**Coupe suisse des montagnes:** 1. Pfeifferlé, 71 points; 2. Bossy 62; 3. Ianniello 60; 4. Chabod 59; 5. Zeller 46; 6. Frey et Koch 43.