

# CATA...STROPHE!

**En rallye, la méthode Coué ne suffit malheureusement pas. En Catalogne, Thierry Neuville a vécu un rallye assez cauchemardesque. La faute à qui? Torts partagés, comme souvent. Mais ce zéro pointé ne fait pas les affaires du pilote Hyundai. Kris Meeke et Citroën, par contre, avaient toutes les raisons d'être heureux!**

TEXTE VINCENT MARIQUE | PHOTOS CLÉMENT BIAIS & JOHAN HENDRICKX

**S**ce niveau, la manipulation et l'intox font partie du jeu. Avant le départ de ce Rallye de Catalogne, Thierry Neuville comptait 17 points de retard sur Sébastien Ogier. Ce qui ne l'empêchait pas d'y aller de déclarations fortes: «Je me donne 80% de chances d'être champion face à Ogier. L'Espagne, le Pays de Galles et l'Australie, ce sont des rallyes pour moi.»

De la forfanterie? Un optimisme béat? Une certaine arrogance? Ogier n'a-t-il pas remporté la Catalogne et le Pays de Galles l'an passé? Non. Tout simplement de l'intelligence et une bonne dose d'intox puisque le pilote Hyundai était parfaitement conscient que cette déclaration allait revenir aux oreilles de son adversaire pour le titre mondial.

Vendredi midi, tout juste revenus des spéciales tracées sur la terre à quelque 80km à l'ouest de Salou, nous allons à la rencontre de Thierry. Bien parti dans les deux premières spéciales, il a lâché 17 secondes dans le long chrono de Terra Alta. Sur sa Hyundai i20 WRC, les pneus Terre ressemblent à des slicks. Ils sont totalement détruits. Ceux de la Fiesta d'Ogier semblent presque neufs. «On nous a incités à prendre des gommes tendres. Ce n'était pas le bon choix. Je ne me suis pas posé de questions et j'ai attaqué au maximum», explique Thierry, le visage fermé, haussant les épaules. «Quand je suis venu faire des essais, c'était il y a un mois. La température n'était pas la même. Je n'ai pas assez testé.»

À la date que l'équipe lui proposait pour faire des essais supplémentaires, Thierry prenait quelques jours de vacances. Dans son esprit, le doute s'est-il déjà installé? Quelques mètres plus loin, Kris Meeke est tout sourire. Lui aussi a terminé cette spéciale avec des pneus à l'agonie. «Avant même la moitié de la spéciale, mes pneus étaient morts. Nous avions un peu sous-estimé l'usure», reconnaît le Britannique, apparaissant malgré tout plus détendu que jamais.

## BIEN DANS SA PEAU

Pourtant, le pilote Citroën est d'un naturel stressé, voire anxieux. Alors qu'il est dans une

position idéale pour marquer le coup sur la terre du premier jour, Meeke n'est «que» 5<sup>e</sup>, à 7 secondes du leader. Mais il ne s'en fait pas. Pour la première fois, son épouse et ses deux petites filles sont présentes sur un rallye. Le Nord-Irlandais est heureux et optimiste.

Cet optimisme, Nicolas Gilsoul le vit au quotidien. Et il l'assume. «Je cultive l'optimisme», sourit le copilote de Thierry Neuville au terme de la première étape. «Nous faisons un métier qui nous passionne. J'ai décidé que la vie serait belle et elle est belle. La journée n'a pas été parfaite? C'est vrai. Au matin, le choix de pneus n'était pas le bon. Le seuil critique de leur utilisation est de 20 degrés. Et là, il faisait plus chaud. Ce soir, nous sommes 7<sup>e</sup> à 12 secondes. Nous en avons repris 5 sur la deuxième boucle. Nous avons fait le job: nous avons rasé les murs et bien roulé. De toute manière, on ne peut pas faire saigner les pierres...» Samedi matin, l'optimisme est de mise pour tout le monde chez Hyundai et chez les suiveurs belges, surtout que les Ford semblent à la peine. C'est certain, sur l'asphalte, Neuville ne va faire qu'une bouchée d'Ostberg, de Tänak et peut-être même d'Ogier. Sordo et Mikkelsen? Ils sont là pour aider Thierry. Restera ensuite à régler le «problème» Meeke et le tour sera joué.

## COURT-CIRCUIT

Jetant un regard furtif vers l'immense attraction Red Force Ferrari du parc PortAventura situé juste à côté du parc d'assistance, Thierry Neuville est assis par terre, adossé contre le grillage. Cette fois, il ne parvient pas à masquer la déception. La frustration même. En deux spéciales, si Meeke s'était envolé en tête, Thierry s'était montré le meilleur des autres, revenant à une petite seconde de la deuxième place. Il était prêt à fondre sur les Fiesta officielles. Hélas, un double incident ruinait sa remontée. «Nous avons terminé la deuxième spéciale avec un souci au niveau de la pression hydraulique», relate Thierry avec lassitude. «Sur la liaison, nous nous sommes arrêtés pour trouver d'où ça venait. Et au moment de

repartir, le moteur n'a pas voulu démarrer... Quand on a enfin pu relancer la mécanique, on s'est dépêché et on a pointé trois minutes en retard...» À ces trente secondes de pénalités, l'équipage ajoutait une face arrière solidement rectifiée. Conséquence d'une figure... sur le routier. Cette fois, Thierry



Ce n'était pas le rallye de Thierry Neuville...







## CITROËN RETROUVE DES COULEURS

Soulagement et espoirs se mêlent dans l'espace d'assistance Citroën Racing. Dimanche après-midi, l'émotion est palpable pour tous les membres de l'armée rouge au retour de Kris Meeke. Le sourire est de rigueur aussi évidemment pour Yves Matton: «Kris était très serein tout le week-end et il a pu piloter au feeling. C'est comme ça qu'il est le meilleur. Il a trouvé le bon équilibre entre l'attaque et la maîtrise. Vendredi, les écarts étaient beaucoup plus serrés qu'on le pensait. Samedi matin, Kris a directement pris les commandes du rallye et il a ensuite parfaitement géré sa course. C'est d'autant plus remarquable que la lutte pour le titre bat son plein.»

La prestation du Britannique arrive au meilleur moment, la présidente de la marque, sa compatriote Linda Jackson, ayant choisi l'Espagne pour venir rendre visite aux troupes de Citroën Racing. «L'équipe avait besoin d'un tel résultat», poursuit le Hutois. «Notre niveau de performance était bon sur la terre le vendredi et sur l'asphalte ensuite. Ce résultat prouve aussi que nous sommes sur la bonne voie avec la C3 WRC. Nous avons démontré notre capacité de réaction. C'est une belle victoire d'équipe.»

Impressionnant sur la terre comme sur l'asphalte, Kris Meeke était le plus fort en Espagne.

Michelin





## WRC | RALLYRACC CATALUNYA COSTA DAURADA

marque le coup. Son langage corporel dit exactement le contraire de ses paroles: «Non, ce n'est pas fini. Nous allons continuer à attaquer. Des incidents peuvent arriver aux autres. Je veux remonter. Je vais remonter.»

### PREMIER AVERTISSEMENT

Reparti le couteau entre les dents, le leader de Hyundai enchaîne les bons chronos. Mais s'il gagne deux places dans la seule spéciale de Savalla, c'est grâce à un double abandon. Celui de ses équipiers Dani Sordo et Andreas Mikkelsen. Alors respectivement deuxième et sixième. Une corde abordée avec entrain. Un bras de suspension brisé. Le refrain est connu chez Hyundai. En quelques instants, le clan coréen entre dans un cauchemar éveillé.

Désormais, avec un mauvais score assuré, la seule priorité ne peut plus être que le titre au classement Pilotes. La couronne Constructeurs, elle sera sur la tête de Malcolm Wilson au Pays de Galles. Tout ce que Thierry Neuville peut encore espérer, c'est limiter les dégâts. S'il peut éventuellement espérer grappiller les 19 secondes qui le séparent de Juho Hänninen, il est inutile d'envisager combler l'écart par rapport aux Ford de Tănak et Ogier, et plus encore vis-à-vis de l'invincible Citroën C3 WRC de Kris Meeke. Et si tout va bien dans la Power Stage, notre compatriote pourra peut-être ne pas trop perdre sur le leader du championnat.

### CHACUN SON TOUR

Dimanche. Le soleil est écrasant. Finalement, les calculs d'apothicaire sont inutiles. Dans la troisième spéciale du jour, télévisée en direct, on croyait revoir en différé les images de la veille. Une Hyundai se traîne avec la roue avant droite à 45 degrés. Mais cette fois, c'est la n°5. Game Over pour Thierry Neuville. «Je suis arrivé un peu vite dans un enchaînement et je suis rentré trop fort dans la corde du Droite qui suivait. J'ai vu la grosse pierre, mais je n'ai pas pu l'éviter. Une pièce trop fragile? Je ne m'exprime pas là-dessus», explique-t-il à son retour à Salou.

Répétant un discours bien assimilé, le natif de Hünningen dresse le bilan, ses phrases disant une fois encore le contraire de son body language: «Je n'ai pas de regrets à avoir. J'ai donné le maximum pour essayer de remonter sur Hänninen, ce qui était essentiel. Pour le championnat, ce n'est pas fini. Le titre reste mon objectif. 80% de chances? Non, je ne me donne plus autant...» Pendant ce temps, Kris Meeke file vers son deuxième succès de la saison. Une victoire qui fait du bien au Nord-Irlandais et à Citroën. Une victoire logique aussi. De toute façon, ce rallye, et pour pas mal de raisons, personne ne méritait autant que lui de l'emporter. Pas même Thierry Neuville. ■



Belle prestation de Juho Hänninen, qui a été le meilleur pilote Toyota sur ce rallye mixte.



Sébastien Ogier est désormais quasi assuré d'une cinquième couronne mondiale.



Mads Ostberg a un moment fait illusion, mais l'asphalte ne lui souriait pas.



# LES PETITS SECRETS DES PATRONS D'ÉQUIPE 8 QUESTIONS À...

En marge du Rallye de Catalogne, histoire de vous permettre de mieux connaître leur personnalité et leurs habitudes, nous avons posé 8 questions décalées aux responsables des quatre équipes officielles: Michel Nandan (Hyundai Motorsport), Malcolm Wilson (M-Sport), Yves Matton (Citroën Racing) et Tommi Mäkinen (Toyota Gazoo). Pour Speed, les Team Principals se sont prêtés au jeu! (TW)

- 1 Quelle est la première chose que vous faites en arrivant sur un rallye?
- 2 Avez-vous des lubies ou des tocs pendant un rallye? Quelque chose que vous aimez faire absolument ou, au contraire, que vous détestez?
- 3 Emportez-vous quelque chose de particulier avec vous sur chaque rallye?
- 4 Suivez-vous un régime alimentaire spécial pendant un rallye?
- 5 Quelle est la chose qui vous enthousiasme le plus sur un rallye?
- 6 Quel est votre rallye préféré?
- 7 Et celui qui vous plaît le moins?
- 8 Quelle épreuve aimeriez-vous voir revenir au calendrier?

## ...MICHEL NANDAN



- 1 Aller voir tous mes gars, un par un. C'est d'ailleurs un petit cérémonial que je répète tous les matins pendant un rallye. C'est important d'être proche de l'équipe.
- 2 Non, si ce n'est de chercher en permanence des solutions pour améliorer nos voitures. Mais ça, je pense que ça fait simplement partie de mon boulot...
- 3 Non.
- 4 C'est très difficile en rallye. On a un traiteur remarquable dans notre hospitalité, et on a tendance à trop manger. Il faut se maîtriser. J'ai connu l'époque, aujourd'hui révolue, où on allait à droite ou à gauche. Nous connaissions les bonnes adresses. Parfois, je le fais encore avec Alain (Penasse, NdlR) le mardi ou le mercredi. Mais une fois que le rallye est parti, c'est très difficile.
- 5 Le meilleur moment, c'est quand on est en tête.
- 6 Aucun car chaque rallye a sa spécificité, et c'est ce qui fait la richesse d'un tel championnat. Dans chaque rallye, on peut trouver du positif. Non, je n'ai pas de préférence.
- 7 Et donc pas d'avis contraire non plus...
- 8 Aucun en particulier. Je les aime tous!

## ...MALCOLM WILSON



- 1 J'arrive généralement un peu avant notre «Happy Hour», le moment pendant lequel les journalistes viennent parler avec les pilotes ou mon staff, le mercredi en fin de journée. Puis, je vais dîner avec les ingénieurs afin de passer en revue les différents points majeurs du rallye.
- 2 Je ne vais plus jamais voir les spéciales! Et cela, je l'ai décidé en 2009, quand je suis allé assister à la dernière spéciale du Rallye de Pologne et que Jari-Matti y est sorti de la route... Le doublé qui se profilait là avec Mikko Hirvonen nous aurait assuré du titre Constructeurs! Cette désillusion-là, je ne veux plus jamais la vivre!
- 3 Non, je ne suis pas superstitieux. Maintenant, il est vrai que comme beaucoup, je serais perdu sans mon smartphone.
- 4 Non.
- 5 Voir que nos voitures sont compétitives. Ne fût-ce qu'un meilleur temps dans une spéciale suffit à mon bonheur.
- 6 La Finlande et la Suède. Car je les ai aimés comme pilote.
- 7 Aucun.
- 8 J'aimerais voir revenir le Safari.

## ...YVES MATTON



- 1 Depuis cette année, je vais reconnaître les spéciales pour avoir une idée précise du parcours et pouvoir échanger plus facilement avec les ingénieurs et les pilotes. Je savais que Jost Capito le faisait, et ça a effectivement de l'intérêt. C'est l'occasion aussi de me rendre compte que les spéciales sont plus variées qu'on ne le pense.
- 2 Non.
- 3 Je m'assure surtout d'éviter de prendre des trucs qui ne servent à rien.
- 4 Non. J'essaie de manger au moins une fois en dehors de la structure pour avoir un petit goût de la cuisine locale. Sinon, on vit très fort en autarcie. Même si la cuisine est excellente chez nous.
- 5 La compétition, une fois que les voitures sont lancées.
- 6 L'Argentine!
- 7 La Sardaigne, qui est sans intérêt. Il faut presque une journée complète pour y arriver. En plus, c'est le rallye qui génère le moins de retombées. C'est bien dommage par rapport au potentiel de l'Italie...
- 8 La Grèce, qui est très sympa pour ses à-côtés. Et la Nouvelle-Zélande, même si ce rallye a moins d'intérêt pour les constructeurs. Mais on y retrouve de belles spéciales. C'est un beau pays et le vin y est bon.

## ...TOMMI MÄKINEN



- 1 Le plus souvent, je commence par des réunions avec les représentants japonais de Toyota. L'occasion de voir ce que chacun veut. Ce sont eux les professionnels. Ils savent ce dont ils ont besoin, alors je laisse faire les pros...
- 2 Non.
- 3 Non.
- 4 Non. Tout me plaît. Je mange de tout et parfois même un peu trop.
- 5 Cette année, l'arrivée des rallyes de Suède et de Finlande (rires, NdlR)!
- 6 J'aime surtout le Monte-Carlo. L'un de mes rallyes préférés. Comme pilote et maintenant aussi comme patron d'équipe. C'est un peu mon deuxième «rallye à domicile» puisque j'habite là. Sinon, il y a encore la Suède, l'Argentine et l'Australie, même si ces deux derniers sont assez éloignés, et que je n'aime pas les longs voyages.
- 7 Aucun, je les aime tous.
- 8 J'aimerais qu'un rallye revienne au Japon. Pour Toyota, ce serait super, bien sûr. Mais pour le championnat également. En plus, comme nous faisons rouler de jeunes Japonais, ce serait bien de pouvoir les montrer dans leur pays.





**INTERVIEW**  
**LINDA JACKSON**

**«UN OUTIL DE MARKETING»**

Citroën Racing

**Rencontre impromptue en marge du Rallye de Catalogne avec Linda Jackson, la CEO de Citroën, venue visiter ses troupes...**

Propos recueillis par Arnaud Dellicour – Photo Citroën Racing

**Mme Jackson, donnez-vous suffisamment de moyens à Citroën Racing pour assumer vos ambitions?**

Oui, bien sûr. On peut toujours donner plus. Mais il faut prendre en compte le retour sur investissement. Notre présence en rallye est un outil de marketing. J'ai donné un budget à Yves Matton et il faut travailler avec ce budget. Nous sommes d'ailleurs très efficaces. Donc faut-il dépenser plus? Encore et encore? A-t-on les moyens de nos ambitions? Oui. Il faut rappeler que Citroën Racing, par le passé, a toujours eu un budget légèrement moindre que les autres. Pourtant, nous avons écrit une histoire incroyable.

**De nombreuses filiales pâtissent de coupes budgétaires demandées par le groupe. En va-t-il de même pour la division Racing?**

Exactement. Il faut être plus efficace avec moins, réaliser le job en travaillant autrement. C'est exactement la même chose dans toutes les activités du groupe PSA. Chaque jour, nous cherchons une meilleure façon de dépenser l'argent.

**Honnêtement, êtes-vous satisfaite des résultats actuels?**

Franchement, non. Je suis frustrée et un petit peu déçue, comme toute l'équipe d'ailleurs, qui a tellement travaillé pour revenir au plus haut niveau. Mais il est impensable d'imaginer tout gagner la première année. Nous avons appris beaucoup cette année, et encore plus avec l'essai de Sébastien Loeb. Nous sommes prêts pour 2018.

**Est-il efficace que chaque marque du groupe participe à un championnat mondial au lieu de se concentrer sur un seul challenge avec plus de moyens?**

Franchement, jusqu'à aujourd'hui, on pense qu'il est important de participer à une compétition automobile en ligne avec la marque. Je ne sais pas ce qui se passera

à l'avenir, mais à l'heure actuelle, j'ai un contrat avec mes pilotes.

**En tant que marque française, est-il de bon ton de se priver, une nouvelle fois, des services de Sébastien Ogier?**

Mais nous sommes motivés et discutons avec Sébastien Ogier.

**Alors, pourquoi n'est-ce pas encore fait?**

C'est une question d'argent. Comme toutes les décisions dans le monde. Il faut aussi comprendre que j'ai déjà des contrats avec mes pilotes pour 2018. Il faut que je les protège.

**Les contrats se font et se défont... Mais, en interne, voulez-vous vraiment un pilote comme lui?**

On cherche toujours à gagner. Après, la question est: «Va-t-on signer avec monsieur Ogier?»

**Le long terme pour Citroën Racing rime avec quelle échéance?**

Nous n'avons pas fixé de date. On verra en 2018 et après. Je n'ai pas dit que c'était un programme de 3 ans.

**Donc, ça peut être moins comme ça peut être plus...**

Ca dépend si l'on gagne (rires, NDIR).

**Le rallye passionne-t-il la femme que vous êtes?**

J'ai un background «finance». Donc, pour moi, je le répète, c'est un outil de marketing. Mais quand vous êtes ici, face aux fans, difficile de ne pas être touchée par cette passion qu'ont les fans pour Citroën. Mais après, je reste une «businesswoman».

**Vous parlez de passion mais vous pensez surtout marketing. Est-ce la passion ou le marketing qui fait vendre des voitures?**

Les deux! Pour attirer les clients, il faut avoir de l'image. Mais aussi des produits. Et un bon marketing. Alors on a de bons résultats. Et quand je regarde les résultats en Europe au premier semestre, nous avons une croissance de 5,6%.

## EN DIRECT DE SALOU

### Consignes?

Même si dans le discours officiel, il n'y a pas eu de consignes de la part de Malcolm Wilson envers ses pilotes, qui se sont battus comme des chiffonniers pour la 2e place, Ott Tänak a reconnu qu'il avait reçu dimanche un appel du patron de M-Sport, lui demandant de geler les positions à trois spéciales de l'arrivée. L'écart était alors de moins de 2 secondes. Cette troisième place permet néanmoins à Tänak de prendre la 2e place du championnat et de conserver une chance d'être champion, mais une chance plus mince encore que celle de Thierry Neuville.

### Kopecky fâché

S'il n'avait pas perdu vendredi matin plus d'une minute au premier passage dans Terra Alta, où il était très longuement bloqué derrière la DS3 WRC de Jourdan Serderidis, Jan Kopecky aurait-il pu vaincre Teemu Suninen? Auteur de 14 meilleurs temps sur 19 en WRC-2, le pilote Skoda en est convaincu: «Je savais que j'allais le rattraper. J'ai demandé des minutes supplémentaires, qui m'ont été refusées. Ce n'est pas normal. Je suis très déçu aussi que mon chrono n'a pas rectifié.»



Hendrickx

### Suninen en WRC-2

Faisant sa course seul en tête dès le vendredi, Teemu Suninen a gardé la tête froide, conservant à l'esprit que le chrono de Kopecky pourrait être corrigé. Le jeune Finlandais, protégé de Timo Jouhki s'imposait avec sa Fiesta R5 de chez M-Sport: «Je peux encore être vice-champion en WRC-2, comme l'an dernier. Au Pays de Galles, la victoire sera à nouveau mon objectif.»



Hendrickx

### Gorban en WRC Trophy

Classé seulement 24e et très nettement le plus rapide du trio engagé, Valeriy Gorban a imposé sa Mini WRC devant les DS3 WRC de Jean-Michel Raoux et Jourdan Serderidis. Ce dernier étant le seul à encore disputer le Wales et l'Australie, le titre devrait lui revenir.

### Top 6 pour Lefebvre

Avant de faire l'impasse sur le Wales, Stéphane Lefebvre s'est offert une assez belle 6e place et aurait même dû intégrer le Top 5 sans un souci hydraulique le dimanche: «Vu ma faible connaissance de ce rallye, ce n'est pas trop mal. J'ai fait quelques bons temps et d'autres qui l'étaient moins. C'est de l'expérience prise.»

### Camilli dans le bon

Évoluant hors WRC-2 sur ce rallye, Eric Camilli était nettement le plus rapide en R5 puisqu'il devançait aisément Suninen après deux jours de course. Mais quand ça ne veut pas... «La chance n'était pas avec nous. Nous avons cassé un cardan sur la liaison et dû faire toutes les spéciales du jour au ralenti...»

### Solans champion

Victorieux pour la 4e fois cette année, sur six épreuves, Nil Solans s'est offert le plus beau cadeau imaginable à domicile: le titre en Junior WRC. Mieux encore, ses victoires lui permettent de bénéficier d'un programme complet de 7 courses en WRC-2 l'an prochain sur une Ford Fiesta R5 de chez M-Sport. Le seul pilote en mesure de concurrencer Solans en Espagne était Nicolas Ciamin. Mais le jeune Français sortait de la route. Le podium final de l'épreuve était complété par Terry Folb et Julius Tannert. Au championnat, Ciamin termine vice-champion.



Hendrickx



## RALLYRACC CATALUNYA – COSTA DAURADA (5-8/10) TECHNIQUE

11<sup>e</sup> manche du Championnat du Monde des Rallyes  
Parcours: 1.297,62km au total;  
312,02km chrono; 19 ES

Météo: Chaud et sec vendredi et dimanche,  
légère pluie samedi matin.

Partants: 70 - Classés: 53

### Leaders réussis

WRC: O. Tänak (ES 1-2); A. Mikkelsen (ES 3); M. Ostberg (ES 4); A. Mikkelsen (ES 5-6); K. Meeke (ES 7-19)

WRC-2: T. Suninen (ES 1-19)

WRC-3 & JWRC: D. Radström (ES 1); N. Ciamin (ES 2); N. Solans (ES 3-5); N. Ciamin (ES 6-10); N. Solans (ES 11-19)

WRC Trophy: V. Gorban (ES 1-19)

### Best performers

WRC: K. Meeke (8); S. Ogier (4); J. Hänninen (2); T. Neuville, D. Sordo, O. Tänak, A. Mikkelsen, J.-M. Latvala (1)

WRC-2: J. Kopecky (14); T. Suninen (5)

WRC-3: R. Astier (11); N. Ciamin (4); N. Solans (3), D. Radström (1)

Junior WRC: N. Solans (10); N. Ciamin (7); D. Radström (1); T. Folb (1)

WRC Trophy: V. Gorban (11); J.-M. Raoux (8)

## LE FILM DE LA COURSE

### ES 1 Caseres (12,50km)

La première journée, sur terre, débute avec un MT de Tänak devant Ostberg (1<sup>er</sup>), Neuville (2<sup>nd</sup>) et Meeke (2<sup>nd</sup>). En pneus durs, Latvala et Sordo manquent de motricité.

### ES 2 Bot (6,50km)

S'élançant 10<sup>e</sup>, Meeke signe le MT devant Sordo (0<sup>er</sup>), Sordo et Ostberg, gêné par la poussière dans l'habitacle, à 0<sup>er</sup> et Neuville à 1<sup>er</sup>. Tänak mène devant Ostberg (2<sup>nd</sup>), Meeke (2<sup>nd</sup>) et Neuville (2<sup>nd</sup>).

### ES 3 Terra Alta (38,95km)

Premier gros morceau: en gommes dures, Mikkelsen fait le MT devant Ostberg (2<sup>nd</sup>) et Ogier (2<sup>nd</sup>). Derrière, les écarts sont importants: Meeke (9<sup>th</sup>), Sordo (10<sup>th</sup>), Tänak (11<sup>th</sup>)... Neuville perd 17<sup>th</sup> et chute à la 7<sup>e</sup> place. Mikkelsen mène devant Ostberg (0<sup>er</sup>), Ogier (4<sup>th</sup>), Tänak (7<sup>th</sup>) et Meeke (7<sup>th</sup>).

### ES 4 Caseres (12,50km)

Latvala à l'attaque: MT devant Sordo (0<sup>er</sup>), Lappi (0<sup>er</sup>), Ostberg (1<sup>er</sup>), Mikkelsen (2<sup>nd</sup>) et Neuville (2<sup>nd</sup>). Tête-à-queue pour Meeke (5<sup>th</sup>). Ostberg prend la tête pour 0<sup>er</sup> devant Mikkelsen.

### ES 5 Bot (6,50km)

Meeke se rattrape avec le MT devant Mikkelsen (0<sup>er</sup>), de nouveau leader, Sordo (1<sup>er</sup>), Lefebvre (1<sup>er</sup>), Ostberg (1<sup>er</sup>) et Neuville (2<sup>nd</sup>).

### ES 6 Terra Alta (38,95km)

Même s'il balaye, Ogier signe le MT devant Meeke (0<sup>er</sup>), Neuville (3<sup>rd</sup>), Tänak (3<sup>rd</sup>), Sordo (7<sup>th</sup>), Mikkelsen (14<sup>th</sup>) et Ostberg (16<sup>th</sup>), qui a souci de radiateur. Ogier s'empare de la 2<sup>e</sup> place. Ostberg chute au 5<sup>e</sup> rang. C'est fini pour Latvala: grosse fuite d'huile. Il ne repartira pas.

**Classement Jour 1:** 1. A. Mikkelsen 1h11'56"3; 2. S. Ogier +1'4"; 3. K. Meeke +3'0"; 4. O. Tänak +6"3; 5. M. Ostberg +7'1"; 6. D. Sordo +10'8"; 7. T. Neuville +12'8"; 8. J. Hänninen +33'6"; 9. S. Lefebvre +1'02"; 10. E. Lappi +1'05"; 11. E. Evans +1'22"; 12. E. Camilli +2'28"; etc.

### ES 7 El Montmell (24,40km)

Cap sur l'asphalte. La pluie s'invite brièvement. Meeke MT devant Sordo (3<sup>rd</sup>), Hänninen (4<sup>th</sup>), Neuville (6<sup>th</sup>), qui se plaint de sous-virage, Tänak (10<sup>th</sup>), Ogier (10<sup>th</sup>) et Mikkelsen (12<sup>th</sup>). Meeke prend la tête devant Ogier (9<sup>th</sup>).

### ES 8 El Pont d'Armentera (21,29km)

Hänninen se distingue: MT devant Meeke (1<sup>er</sup>), Neuville (1<sup>er</sup>), Tänak (4<sup>th</sup>), Sordo (5<sup>th</sup>), Lappi (5<sup>th</sup>), t Ogier (7<sup>th</sup>) et Mikkelsen (11<sup>th</sup>). Sordo passe Ogier au général et Neuville passe Mikkelsen.

### ES 9 Savalla (14,12km)

Doublet Toyota avec Hänninen et Lappi, ex-aequo avec Tänak (2<sup>nd</sup>) devant Ogier (4<sup>th</sup>), Sordo (4<sup>th</sup>) et Meeke (5<sup>th</sup>). Neuville perd 12<sup>th</sup>, se plaignant d'une chute de la pression hydraulique. Tänak passe Ogier et Sordo.

### ES 10 El Montmell (24,40km)

Neuville pointe 3<sup>e</sup> en retard et prend le départ avec une Hyundai rectifiée à l'arrière. Mais il signe le MT devant Sordo, Lappi (0<sup>er</sup>), Meeke (1<sup>er</sup>), Tänak (1<sup>er</sup>),

Hänninen (2<sup>nd</sup>) et Ogier (3<sup>rd</sup>). Sordo reprend la 2<sup>e</sup> place. Nouvelle boîte pour Tänak, mais une boîte "terre".

### ES 11 El Pont d'Armentera (21,29km)

Ogier MT devant Neuville (0<sup>er</sup>), Meeke (0<sup>er</sup>), Tänak (1<sup>er</sup>), Sordo (1<sup>er</sup>) et Hänninen (1<sup>er</sup>).

### ES 12 Savalla (14,12km)

Ogier encore, debant Tänak (0<sup>er</sup>), Lappi, Hänninen (1<sup>er</sup>), Meeke (1<sup>er</sup>) et Neuville (1<sup>er</sup>). Ogier passe Tänak. Sordo et Mikkelsen tapent la même bordure: roue arrachée... Tänak et Ostberg la tapent aussi, mais ça tient sur les Fiesta.

### ES 13 Salou (2,24km)

En bord de mer, Ogier signe le MT devant... la Skoda de Kopecky (0<sup>er</sup>), Meeke (0<sup>er</sup>) et Tänak (1<sup>er</sup>).

**Classement Jour 2:** 1. K. Meeke 2h16'21"1; 2. S. Ogier +13'0"; 3. O. Tänak +14'5"; 4. J. Hänninen +34'0"; 5. T. Neuville +53'2"; 6. E. Lappi +1'22"; 7. M. Ostberg +1'39"; 8. S. Lefebvre +2'00"; 9. E. Evans +3'15"; 10. E. Camilli +5'40"; 11. T. Suninen +6'18"; 12. O. Veiby +6'44"; etc.

### ES 14 L'Albiol (6,28km)

Meeke poursuit sur sa lancée: MT devant Tänak, Neuville (1<sup>er</sup>), Ogier (1<sup>er</sup>), Sordo (3<sup>rd</sup>) et Hänninen (3<sup>rd</sup>). Bris de différentiel pour Camilli, qui est en propulsion.

### ES 15 Riudecanyes (16,35km)

Meeke devance Sordo (3<sup>rd</sup>), Hänninen, Ogier (3<sup>rd</sup>), Tänak (4<sup>th</sup>), Neuville (5<sup>th</sup>) et Lefebvre (12<sup>th</sup>). Le capot de Mikkelsen s'ouvre en spéciale. Lappi tape un rail et abandonne. Neuville est 5<sup>e</sup>.

### ES 16 Santa Marina (14,50km)

Meeke encore, devant Sordo (1<sup>er</sup>), Hänninen (1<sup>er</sup>), Lefebvre (4<sup>th</sup>), Ogier (5<sup>th</sup>) et Tänak (5<sup>th</sup>). Neuville termine avec une suspension brisée (1<sup>er</sup>12). C'est l'abandon.

### ES 17 L'Albiol (6,28km)

Meeke toujours, devant Ogier (2<sup>nd</sup>), Tänak (2<sup>nd</sup>), Sordo (3<sup>rd</sup>) et Hänninen (3<sup>rd</sup>).

### ES 18 Riudecanyes (16,35km)

5 sur 5 pour Meeke, qui précède Sordo (0<sup>er</sup>), Ogier (1<sup>er</sup>) et Tänak (3<sup>rd</sup>).

### ES 19 Santa Marina (14,50km) Power

## CLASSEMENT FINAL

1. Meeke-Nagle (GB-Citroën C3 WRC) 3h01'21"1; 2. Ogier-Ingrassia (F-Ford Fiesta WRC) +28'0"; 3. Tänak-Järveoja (EE-Ford Fiesta WRC) +33'0"; 4. Hänninen-Lindström (FIN-Toyota Yaris WRC) +54'1"; 5. Ostberg-Eriksen (N-Ford Fiesta WRC) +2'26"; 6. Lefebvre-Moreau (F-Citroën C3 WRC) +2'43"; 7. Evans-Barritt (GB-Ford Fiesta WRC) +4'37"; 8. Suninen-Markula (FIN-Ford Fiesta R5, 1<sup>er</sup> WRC-2) +8'22"; 9. Kopecky-Dresler (CZ-Skoda Fabia R5) +8'54"; 10. Veiby-Skjærmoen (N-Skoda Fabia R5) +9'04"; 11. Loubet-Landais (F-Ford Fiesta R5) +11'44"; 12. Guerra-Cué (MEX/E-Skoda Fabia R5) +13'01"; 13. Nordgren-Suominen (FIN-Skoda Fabia R5) +13'38"; 14. Tempestini-Bernacchini (ROU/I-DS3 R5) +13'40"; 15. Sordo-Marti (E-Hyundai i20 WRC) +14'19"; 16. Camilli-Veillas (F-Ford Fiesta R5) +14'38"; 17. Al Qassimi-Patterson (UAE/GB-Citroën C3 WRC) +15'14"; 18. Mikkelsen-Jaeger (N-Hyundai i20 WRC) +15'39"; 19. Pieniazek-Mazur (PL-Peugeot 208 T16 R5) +15'56"; 20. Garcia-Marcos (E-Ford Fiesta R5) +16'36"; ... 24. Gorban-Larens (UKR/EE-Mini WRC, 1<sup>er</sup> WRC Trophy) +23'36"; ... 28. Solans-Ibanez (E-Ford Fiesta R2T, 1<sup>er</sup> WRC-3 et 1<sup>er</sup> Junior WRC) +27'41"; ... 33. Serderidis-Miclotte (GR/B-DS 3 WRC) +33'04"; etc.

**Principaux abandons:** ES 2 M. Vatanen (Ford Fiesta R5) sortie; ES 3 Arai (Ford Fiesta R5) sortie; ES 6 Latvala (Toyota Yaris WRC) fuite d'huile; ES 12 Sordo & Mikkelsen (Hyundai i20 WRC) bris de suspension/Rally2; ES 15 Lappi (Toyota Yaris WRC) sortie; ES 16 Neuville (Hyundai i20 WRC) bris de suspension.

## CHAMPIONNAT DU MONDE

**Pilotes:** 1. S. Ogier 198 points; 2. O. Tänak 161; 3. T. Neuville 160; 4. J.-M. Latvala 123; 5. D. Sordo 94; 6. E. Evans 93; 7. J. Hänninen 71; 8. C. Breen 64; 9. K. Meeke 60; 10. H. Paddon 55; 11. E. Lappi 46; 12. A. Mikkelsen 39; etc.

**Teams:** 1. M-Sport World Rally Team 358 points; 2. Hyundai Motorsport 275; 3. Toyota Gazoo Racing WRT 225; 4. Citroën Abu Dhabi World Rally Team 198.

**WRC-2:** 1. P. Tidemand 133 points; 2. T. Suninen 85; 3. J. Kopecky 85; 4. E. Camilli 77; 5. O.-C. Veiby 68; 6. B. Guerra 59; 7. S. Tempestini 56; 8. Q. Gilbert 55; etc.

**Junior WRC:** 1. N. Solans 176 points; 2. N. Ciamin 135; 3. T. Folb 92; 4. J. Tannert 90; 5. D. Radström 77; etc.

**WRC Trophy:** 1. V. Gorban 100 points; 2. J.-M. Raoux 79; 3. J. Serderidis 76; 4. M. Prokop 40; 5. Y. Al-Rajhi 25.



Avec sa Mini WRC, Valeriy Gorban donne de la couleur au WRC Trophy.