

FINAL DE FEU SOUS VENT GLACIAL!



La cause semblait entendue tant la domination de Vincent Verschueren était limpide. Et puis une pénalité, justifiée, a tout bouleversé. Donnant un ultime coup de rein au meilleur moment, Kris Princen s'offrait la victoire. Non, le BRC n'est pas une science exacte... TEXTE VINCENT MARIQUE

1 FAUT-IL UNE SKODA POUR GAGNER CETTE ANNÉE?

Douze spéciales et douze victoires pour les Skoda Fabia R5. Dix pour Vincent Verschueren et deux pour Kris Princen. Dans l'absolu, il n'y en a eu que pour les voitures tchèques dans la région de Landen. Et c'est logique tant ce parcours est taillé pour elles. Cette domination était d'autant plus logique que les deux principaux candidats à la victoire, Vincent Verschueren et Kris Princen, connaissaient parfaitement leur monture. En tête dès le premier chrono, Vincent Verschueren rentrait à Landen

en leader, augmentant sensiblement son avantage après une deuxième boucle de quatre spéciales impressionnante. «Je n'arrive pas à suivre», avouait simplement Kris Princen. *«Même quand j'ai l'impression de faire une spéciale parfaite, Vincent est encore bien plus rapide.»*

Avec près de trente secondes d'avance aux deux tiers de l'épreuve, le Champion en titre pouvait voir venir. *«Je me sens bien dans la voiture et les conditions ne sont pas difficiles. Les routes sont bien sèches et je peux attaquer en confiance. J'avais une petite marge en première boucle et j'ai vu où je pouvais aller plus vite.»*

Mais dans les coulisses, ça chauffait. En cause, un incident survenu au premier passage dans la spéciale de Heers, la troisième. «Je suis arrivé sur ce décomposé avec un îlot et j'ai vu une banderole flotter devant ma voiture. J'ai hésité. Je ne savais plus par où il fallait passer exactement. Et finalement, je suis parti tout de suite vers la droite. J'ai perdu du temps», estimait le leader. En réalité, le tracé avait légèrement changé depuis l'an dernier et il fallait, sur ce décomposé, faire cette année quelques mètres supplémentaires pour une épingle droite très serrée. Une différence qu'aucun autre des leaders ne manquait. Si

par le passé, ce genre d'incident aurait logiquement entraîné une mise hors course pure et simple pour non-respect du parcours, le règlement sportif prévoit désormais que le cas est laissé à l'appréciation des commissaires sportifs. Et ceux-ci décidaient après réflexion, et dans un délai bien trop long, d'infliger une pénalité de trente secondes au leader. Au moment de repartir pour les quatre dernières spéciales, le flou régnait encore. «Je vais peut-être me retrouver en tête avec 3 secondes d'avance», confirmait Kris Princen. «Je sais que ça va être compliqué de rester devant. Vincent est plus vite depuis ce matin... Mais je vais tenter ma chance quand même!»

La pénalité était intégrée au classement après la neuvième spéciale. Et si le pilote de la Skoda noir mat signalait de nouveau les meilleurs temps, c'était cette fois avec un écart infime, preuve que quelque chose venait de changer. L'avantage de 3"5 que possédait Princen à l'entame du dernier tour se transformait en un retard de 2 minuscules dixièmes avant les 12 kilomètres et 390 mètres de l'ultime chrono, celui de Horpmaal. Et là, contre toute attente, c'est Kris Princen qui émergeait, améliorant de près de 8 secondes son chrono du passage précédent! La victoire était pour lui. Pour 1 seconde et 2 dixièmes... «Ce fut très chaud quelques fois, mais je m'en serais voulu si je n'avais pas tout tenté. Pour cette dernière boucle, nous avons décidé de tenter quelque chose avec le set-up, passant en 'full sec'. Et j'ai de suite pu descendre mes chronos. Cette fois, j'étais proche des temps de Vincent, ce qui n'était pas le cas depuis ce matin.»

De son côté, Vincent Verschueren était évidemment déçu de devoir se contenter de la deuxième place: «Vu la faute commise, j'estime la pénalité sévère. Je veux prendre ma revanche à Spa!»

2 CÉDRIC CHERAIN ÉTAIT-IL TROP PRESSÉ?

Le temps perdu ne se rattrape jamais. En rallye, c'est encore plus vrai qu'ailleurs. Entamant à Landen une campagne qu'il espère assez complète en BRC sur une Skoda Fabia R5 en provenance d'Italie, Cédric Cherain confirmait tout de suite sa pointe de vitesse puisqu'il n'était devancé que par Vincent Verschueren dans les deux premiers chronos. Mais le Liégeois ne rejoignait pas l'arrivée de la première boucle, sortant de la route dans la quatrième spéciale. «J'ai freiné trop tard. Point. Nous avons tiré tout droit et tapé dans un gros tas de terre», expliquait brièvement le pilote à son retour à Landen. «J'étais énervé. Dans la spéciale précédente, la show, ils ont lâché la Skoda de Maes juste devant mon nez. Pourquoi n'ont-ils pas attendu? Le préposé au départ est là pour éviter ce genre de problème. Il m'a bloqué pendant plusieurs kilomètres. Il n'avancait pas. Finalement, j'ai réussi à le passer en montant sur un talus. Mais ça m'a coûté vraiment beaucoup de temps!»

Si cet incident, hélas fréquent en rallye sur les spéciales-show, coûtait à Cédric Cherain quelques secondes, son abandon lui coûtait beaucoup plus. Au vu du déroulement du reste de l'épreuve, la victoire lui tendait peut-être, et même certainement, les bras. «Je pouvais le gagner ce rallye. J'étais vraiment à l'aise dans la voiture. Elle était bien réglée.»

Rendez-vous à Spa pour une revanche sur ce premier rallye de la saison, mais aussi le méli-mélo pneumatique-réglementaire de l'édition 2017. À la condition évidemment aussi, cette fois, de ne pas confondre vitesse et précipitation.

3 GUILLAUME DE MEVIUS PEUT-IL ESPÉRER LA VICTOIRE?

Après un premier galop d'essai écourté au Rallye du Condroz et une première épreuve de longue haleine bouclée sans encombre au Rallye Monte-Carlo, Guillaume de Mevius entamait à Landen sa campagne partielle en BRC sur la Peugeot 208 T16 officielle. Et d'emblée, il se hissait dans le bon peloton, restant très proche des Skoda de Verschueren et Princen. «Sincèrement, ça fait du bien de pouvoir attaquer sans se poser trop de questions», souriait le pilote du RACB National Team. «Au Monte-Carlo, je devais toujours garder une grosse marge de sécurité. Ici, quand Louis me dit 'à fond', c'est à fond. Je peux travailler bien plus la vitesse et voir où je dois progresser. C'est le cas dans les quittés par exemple. Parfois j'arrive un peu en vrac, parfois je freine un peu tôt. Ça doit être plus fluide. Mais ça vient. J'ai eu un petit passage à vide en deuxième boucle, quand je pensais avoir un petit souci à une roue. Mais c'était une fausse alerte.»

Une victoire in extremis et un peu opportuniste pour Kris Princen.

Deskeuvre

Malgré tout deuxième, Vincent Verschueren estimait la sanction un peu lourde.

Deskeuvre



Marc Timmers a prouvé qu'il a conservé un excellent coup de volant, même en WRC.

Carpenier

La 'banane' au visage durant toute la journée, Guillaume de Mevius et Louis Louka ont marqué de leur empreinte cette première épreuve du Belgian Rally Championship. Sera-ce suffisant pour espérer faire aussi bien que Kevin Abbring l'an dernier, qui était parvenu à décrocher deux victoires avec la 208 T16 officielle? Il est trop tôt pour le dire, surtout que l'armada Skoda va encore se renforcer. *«Oui, mais dans certaines conditions, la Peugeot est compétitive. Aujourd'hui, il faisait bien sec et ce genre de conditions lui conviennent bien. Le moteur de la Peugeot est puissant et celui des Skoda peut-être davantage focalisé sur le couple. On l'a vu l'an dernier avec Kevin: au Wallonie et à Ypres, il était parfaitement dans le coup. Quand les routes*

étaient grasses, c'était différent. Mais le plus important pour moi, c'est de progresser.»

4 SE REMET-ON VITE DANS LE BAIN À PLUS DE 50 ANS?

Grâce à Peter Kaspers, qui avait envie de se faire à nouveau plaisir dans une bonne WRC, Marc Timmers était un peu l'invité-surprise de ce Rally van Haspengouw. L'occasion aussi de revoir en Belgique une très belle Subaru Impreza WRC S10 suivie par l'équipe First de Willy Collignon. Avant de devenir l'ex-Lionel Hansen et la propriété d'un client français, cette S10 avait remporté l'Acropole 2004 avec Petter Solberg. *«Il faut le temps de s'y remettre. À 58 ans, ce n'est pas si*

évident», se marrait Marc Timmers à l'issue de la première boucle. «J'ai malheureusement calé deux fois. Cela m'a coûté chaque fois quelques secondes. Mais c'est surtout sur les freinages que je me rends compte que cela fait très longtemps que je n'ai plus roulé avec une grosse voiture. Et sur ce plan, c'est plus compliqué qu'avec une R5 car on arrive bien plus vite. Au-dessus de 200km/h, c'est dur de se dire qu'on peut encore retarder de 40 mètres son freinage!»

Auteur d'une belle série de 4es meilleurs temps, Marc Timmers haussait progressivement le tempo, sans commettre de grosses fautes. Une prestation d'autant plus remarquable qu'il terminait le rallye avec une Subaru privée de son aileron arrière. *«Quand il s'est envolé, à 218km/h, cela m'a valu une belle pe-*



Premier podium en Peugeot 208 T16 pour Guillaume de Mevius et Louis Louka.

TD



Cédric Cherain n'a-t-il pas eu tort de s'énerver autant derrière Robin Maes dans la spéciale-show?



À domicile, Jonas Langenakens reste un compétiteur redoutable.

tite chaleur. J'ai cru avoir crevé.» Quatrième à 1'25 du vainqueur, Marc Timmers a livré une prestation brillante. Qui ne sera peut-être pas sans suite. «Je pense m'être assez bien débrouillé aujourd'hui. Je ne voulais pas envisager la suite avant de voir où j'en étais. Maintenant, il pourrait y avoir une suite. Nous devons en discuter avec Peter Kaspers.»

Ravi de sa journée, le copilote local n'excluait pas la possibilité de retrouver en effet rapidement Marc Timmers et cette belle S10. «On va en discuter, mais d'abord résoudre mon problème de dos. La santé, c'est primordial», expliquait le 'double mètre' de Landen, qui a dû recevoir des infiltrations pour supporter les douleurs. Conséquences toujours du tonneau de l'an dernier à Spa?

5 EST-CE FACILE DE S'HABITUER À UNE R5?

La catégorie R5, c'est l'avenir et de nombreux pilotes en sont conscients. Plusieurs ont parcouru à Landen leurs premiers kilomètres en course au volant d'une monture de nouvelle génération. C'était le cas de Robin Maes, Steve Mattered et Sébastien Bedoret. Après avoir goûté à la DS3 R5 l'an dernier au Short Rally du Monteborg, Steven Dolfen veut quant à lui disputer cette année une campagne en BRC. Malheureusement, la course du Flandrien se terminait dès le 4e chrono après une violente sortie de route. Il était alors 8^e. Se contentant depuis une dizaine d'années d'apparitions épisodiques et locales en Mitsubishi,

PIRELLI JUNIOR BRC NIELS REYNVOET MAGISTRAL

Niels Reynvoet a dominé entièrement cette première manche du Pirelli Junior BRC.



Deux semaines avant le lancement du championnat junior, Pirelli est officiellement devenu le partenaire titre de la compétition. Avec un système de primes très intéressant cette année puisque les trois premiers de chaque course reçoivent des pneus Pirelli (4 pour le vainqueur, 2 pour le deuxième et 1 pour le troisième) en plus d'une belle montre Rodania pour chaque membre de l'équipage. En outre, le champion recevra gratuitement en 2019 ses pneus Pirelli pour un programme en Belgique ou en Junior WRC. Hélas, ces carottes n'ont pas eu l'effet escompté sur le plateau à Landen puisque seuls quatre Juniors étaient au départ. En dernière minute, Grégoire Munster s'inscrivait dans le Pirelli Junior BRC, mais le fils de Bernard ne pouvait pas en profiter. «Au dernier moment, nous avons trouvé une Opel Adam R2, la voiture de Benoît Blaise, et j'ai pu participer au lancement du Pirelli Junior BRC. Mais comme je n'avais pas encore fait un mètre avec la voiture, j'ai un peu dû chercher mes marques dans la première spéciale. Dans la deuxième, l'alternateur a malheureusement lâché. J'ai eu une alarme. J'ai fait un reset en espérant que le problème serait réglé. Mais je n'ai jamais réussi ensuite à relancer le moteur. . . », expliquait Grégoire Munster, qui combinera cette année l'ADAC Opel Adam Cup avec le Pirelli Junior BRC.

Dès la première spéciale, c'est Niels Reynvoet qui se montrait le plus rapide du peloton. Une superbe performance de l'ancien cycliste, âgé de 26 ans, et qui a fait ses débuts en rallye l'an dernier. Avec 10 meilleurs temps à son actif, Niels Reynvoet a prouvé que l'utilisation du carburant de compétition était essentielle pour la performance de la Fiesta EcoBoost R2T et de son petit moteur 1.0 turbo: «Cela va en effet très bien avec ce carburant, mais j'ai dû m'habituer aux Pirelli en début de course. C'était la première fois que je les utilisais.» Thibaud Mazuin conclut son premier Haspengouw à une belle deuxième place sur sa Skoda, devançant le local Stijn Pacolet, qui disposait de la petite version Junior de la Fiesta R2, se contentant de 155ch. (HvO)



Steve Mattered n'a pas manqué ses débuts en R5, s'offrant un superbe Top 5.



Apprendre et progresser, voilà quel était l'objectif de Sébastien Bedoret pour ses débuts en R5.

Steve Matteredne effectue cette année son retour en BRC. À domicile, il découvrait le pilotage d'une Skoda de chez BMA. «Je dois revoir tous mes repères évidemment, car c'est très différent d'une Mitsubishi, mais je prends beaucoup de plaisir.»

Beau cinquième, Steve Matteredne a été de loin le meilleur débutant en R5. Alignant une autre Skoda, du team SXM cette fois, Robin Maes se montrait aussi satisfait de son premier rallye en 'moderne' quelques semaines seulement après avoir eu la confirmation de son titre 2017 en Historic: «Hormis une belle frayeur à la réception d'un jump, qui nous a valu de sortir dans le champ à assez haute vitesse, c'était une assez bonne journée. Sur ce jump, c'était assez chaud aussi au matin, quand Cherain nous a passés à environ 160 en nous touchant à l'arrière. Au freinage suivant, il était dans les ballots...»

Précédant l'entrepreneur flamand, Sébastien Bedoret a terminé son premier rallye en R5 à une encourageante 7^e place, à dix petites secondes du Top 6. «J'exploite cette 208 T16 de chez Pevatec à peut-être 60%, pas plus», reconnaissait l'ancien kartman. «Tout est nouveau et tellement différent par rapport à la R2. Je dois vraiment chercher les limites. Que ce soit au freinage ou dans les vitesses de passage en courbe. Ce matin, j'ai fait l'un ou l'autre tout-droit. Je devais essayer. Le reste du temps, je freinais beaucoup trop tôt. Sur ce parcours, il y a pas mal de freinages où on peut essayer'. Si ça ne passe pas, il y a une échappatoire.»

Comme pour les autres, l'objectif du moment pour Sébastien Bedoret est d'appréhender la R5. «Oui, je veux faire un maximum

de kilomètres en ce début de saison pour apprendre rapidement. Il n'y a pas de secrets: avec une R5, il faut rouler! Et cette Peugeot me permet de le faire sans pression.»

6 VERRA-T-ON D'AVANTAGE DE FORD FIESTA R5?

Avec le forfait de Philip Cracco, il n'y avait finalement qu'une seule Ford Fiesta R5 au départ du Rally van Haspengouw. Délaissant le jaune fluo et le vert pour une livrée noire et orange, Bruno Parmentier figurait dans le Top 15 quand il a dû renoncer en vue de l'arrivée. Les Ford Fiesta R5 devraient être sensiblement plus nombreuses sur les épreuves à venir en BRC. Nouveau partenaire du Championnat de Belgique des Rallyes avec sa société Jobfixers, Philip Cracco disputera plusieurs épreuves du BRC en compagnie de son fils, Pieter-Jan Michiel, qui s'alignera aussi sur une Fiesta R5. Évincé du programme Skoda, n'étant pas parvenu à un accord avec le team SXM à temps, Achiel Boxoen pourrait aussi bientôt être présent sur une Ford. Mais pour espérer un éventuel podium, voire une victoire en BRC, il faudra évidemment plutôt compter sur Kevin Abbring, qui disputera avec Pieter Tsjoen au moins le Rallye d'Ypres, ou encore Bernd Casier, qui sera présent comme chaque année à l'une ou l'autre reprises dans le cadre du Belgian Rally Championship. Le BRC, une coupe Skoda? Peut-être en début de saison, mais tout pourrait changer à partir d'Ypres. Sans oublier que l'arrivée des nouvelles Citroën C3 R5, à Ypres, et Volkswagen Polo R5, au Condroz, pourrait bien tout chambouler...

HISTORIC BRC RETOUR GAGNANT!

Glenn Janssens a hérité de la victoire en Historic après l'exclusion de Lietaer.



Vanpoucke

Si le Historic BRC s'était clôturé l'an dernier dans la confusion après la disqualification de Stefaan Prinzie pour une boîte non conforme, la saison 2018 a débuté aussi avec pas mal de discussions. Paul Lietaer, qui vise cette année le titre avec une nouvelle Opel Manta 400, prenait finalement le départ avec sa Subaru Legacy RS, le moteur de l'Opel ayant été endommagé en tests. En course, Lietaer se montrait intraitable. Et malgré des soucis d'embrayage, il ralliait l'arrivée à la 11^e place du classement général. Mais il était ensuite exclu de l'épreuve pour avoir à deux reprises court-circuité un carrefour, coupant des 4 roues dans l'herbe avant même un tas de pneus installé à l'intérieur pour éviter que les concurrents ne 'mor-dent' à l'intérieur. . .

Dès lors, la victoire revenait à Glenn Janssens et à sa superbe Porsche 911 SC. L'ancien champion Historic s'imposait devant Frank Baert, qui profitait en fin de course d'une crevaison de Patrick Mylleville. L'équipage perdait en effet énormément de temps, la déboulonreuse s'avérant inadaptée. . . Les BMW M3 de Tom Van Rompuy (moteur) et Guino Kenis (boîte) avaient rapidement disparu des classements, tout comme l'Escort de Dirk Deveux (moteur) et l'Ascona A de Christophe De Leeuw (embrayage). (HvO)

EN DIRECT DE LANDEN

Trop court pour Snijers

Attendu un peu comme le messie en catégorie GT, Patrick Snijers n'a pas été très loin pour son retour sur la Porsche 997 GT3 de chez BMA. Cardan cassé sur la liaison vers l'ES 1, en chauffant les pneus, une mise hors course latente vu le retard accumulé, et un deuxième bris de cardan – de l'autre côté – dans la troisième spéciale. Mais le plus ennuyeux, c'était peut-être l'excès de vitesse en liaison, qui pourrait le priver de son permis de conduire. . .

Canal de retour

Point de Skoda Fabia WRC cette fois, mais bien une plus modeste Fabia R2, avec laquelle il a été une excellente référence pour les Juniors: «C'est Francis Listrez qui a une fois encore sorti un lapin de son chapeau. Pour mon plus grand plaisir. J'ai de suite retrouvé mes automatismes de la R2, mais face aux R2 plus modernes et surtout aux Fiesta R2T avec l'essence spéciale, c'était compliqué.»

À trois en DMack Trophy

Certains ont peut-être cru, à tort, que l'on

connaissait déjà avec Cédric Cherain le nom du futur vainqueur du nouveau DMack Trophy. Toujours est-il que trois pilotes seulement avaient répondu à l'appel pour cette première manche du BRC Cédric Cherain, Marc Timmers et Marc Streel. Au final, c'est donc Timmers qui s'offrait les 2000€ en pneus promis au vainqueur, Streel empochant 1500€.

Mitsubishi en pagaille



Marc Streel a fait bon usage de sa nouvelle EvoX aux couleurs usine.

Nauret

Landen, c'est l'ancre de Colsoul Rallysport et les Mitsubishi y sont toujours plus nombreuses qu'ailleurs en BRC. Une fois encore, Jonas Langenakens s'est montré intraitable à domicile, empochant une très belle 6^e place finale. Derrière, c'est Marc Streel qui se mettait le plus en évidence avec une très belle EvoX aux anciennes

couleurs d'usine: «J'adore cette déco. Mais elle a été terminée cette nuit! En début de rallye, elle m'a fait de petites maladies de jeunesse, avec notamment un train arrière qui avait tendance à décrocher au freinage.»

Fernémont en Skoda

Spa Rally, Rallye de Wallonie, East Belgian et Rallye du Condroz figurent au programme d'Adrian Fernémont, qui sera lui aussi cette année au volant d'une Skoda Fabia R5. En l'occurrence celle de San Mazuin. Et voilà un candidat naturel au podium en plus!

Lommers en Critérium



En Critérium, Filip Lommers n'a pas laissé passer l'occasion de s'imposer.

Nauret

Avec seulement 24 équipages au départ, et aucun francophone, les engagés dans l'épreuve annexe n'avaient jamais été

aussi peu nombreux. Le Limbourgeois Filip Lommers n'a pas laissé passer l'occasion de s'offrir une belle victoire sur sa M3. Derrière, Eric Dams a surpris en terminant à la deuxième place sur une Nissan 350Z d'emprunt, juste devant l'autre BMW de Tom Simonis.

Van den Brand fait le show



Pour la bande-son et le show, belle victoire de Mats Van den Brand en M-Cup.

Nauret

Désormais, les BMW M3 E30 engagées en Historic peuvent aussi prendre part à la M-Cup. Un gage de spectacle et d'intérêt pour cette course dans la course. À Landen, le jeune Néerlandais Mats van den Brand s'est montré impressionnant sur sa mélodieuse M3, Franky Boulat et Kurt Braeckvelt ne pouvant que limiter les dégâts.

RALLY VAN HASPENGOUW - TECHNIQUE

21^e Rally van Haspengouw (24/2)

1^{re} manche du Jobfixers Belgian Rally Championship

1^{re} manche du Pirelli Junior Belgian Rally Championship

1^{re} manche du Historic Belgian Rally Championship

1^{re} manche de la M Cup

1^{re} manche du RACB Rally Critérium

Parcours: 344,08km au total; 156,91km chrono (45,60%), 12 ES

Météo: Temps très froid mais beau.

Partants: 49 - Classés: 30

Leaders successifs

Général: V. Verschuere (ES 1-9); K. Princen (ES 10);

V. Verschuere (ES 11); K. Princen (ES 12)

RGT+NCM: P. Snijers (ES 1);

M. Van den Brand (ES 2-12)

Junior BRC: N. Reynvoet (ES 1-12)

LE FILM DE LA COURSE

ES 1 Halle-Booienhoven (11,81 km)

Verschuere ouvre la route et signe le premier MT devant Cherain (1^{er}7), de Mevius (2^{er}7), Princen (3^{er}8) et Timmers (13^{er}7), qui a calé. Drame pour Snijers, qui casse un cardan en liaison et se présente au départ très en retard. Soucis de moteur pour Van Rompuy. Tout-droit de Bedoret.

ES 2 Gingelom (13,12 km)

À nouveau Verschuere devant Princen et Cherain (3^{er}6), de Mevius (6^{er}0) et Snijers

(13^{er}5). Abandon de Munster en Junior. Levier de vitesses cassé pour Monnens.

ES 3 Heers (14,99 km)

Spéciale-show. Verschuere se loupe sur un décomposé. Cela lui coûtera la victoire. MT de Princen devant de Mevius (0^{er}5), Verschuere (0^{er}6) et Cherain (6^{er}7), furieux d'avoir été gêné par Maes. Snijers casse encore un cardan et abandonne.

ES 4 Horpmaal (12,38 km)

MT de Verschuere devant Princen (0^{er}2), de Mevius (3^{er}7) et Timmers (5^{er}3). Sorties de Cherain et Dolfen. Spéciale neutralisée.

ES 5 Halle-Booienhoven (11,81 km)

Encore Verschuere, devant Princen (4^{er}7), de Mevius (5^{er}9) et Timmers (6^{er}5). Maes passe Van den Brand pour la 8^e place. Câble de commande de boîte cassé pour Monnens.

ES 6 Gingelom (13,12 km)

Encore Verschuere, cette fois devant Princen (4^{er}9), de Mevius (8^{er}6) et Timmers (10^{er}2). Avec un moteur qui surchauffe, Van den Brand cède la 8^e place à Bedoret.

ES 7 Heers (14,99 km)

Verschuere signe encore le MT devant Princen (6^{er}9), de Mevius (9^{er}0), Timmers (14^{er}1) et Mattered (25^{er}7). Maes sort de

la route après le jump, chutant à la 9^e place derrière Bedoret et Van den Brand.

ES 8 Horpmaal (12,38 km)

Encore Verschuere. Il devance Princen (3^{er}0), de Mevius (5^{er}3), Timmers (6^{er}2) et Mattered (17^{er}8). Maes reprend la 8^e place à Van den Brand.

ES 9 Halle-Booienhoven (11,81 km)

Verschuere MT devant Princen (2^{er}3), mais il écope de 30^{es} de pénalité pour non-respect du parcours dans l'ES 3. Princen mène avec 1^{er}2 d'avance.

ES 10 Gingelom (13,12 km)

Verschuere est furieux et signe le MT devant Princen (0^{er}7), Timmers (7^{er}1), de Mevius (8^{er}5) et Mattered (11^{er}9).

ES 11 Heers (14,99 km)

Verschuere à nouveau MT. Il reprend la tête pour 0^{er}2 sur Princen. De Mevius 3^e temps à nouveau devant Timmers et Mattered.

ES 12 Horpmaal (12,38 km)

Au terme d'un sprint final, Kris Princen remporte pour la 4^e fois le Haspengouw, avec seulement 1^{er}2 d'avance sur Verschuere. Très belle troisième place de Guillaume de Mevius devant Timmers et Mattered. Lietaer est exclu pour non-respect du parcours. Janssens s'impose donc en Historique.

CLASSEMENT FINAL

1. Princen-Eelbode (Skoda Fabia R5) 1h18'41"2; 2. Verschuere-Hostens (Fabia R5) +1'2"; 3. de Mevius-Louka (Peugeot 208 T16) +35"1; 4. Timmers-Kaspers (Subaru Impreza WRC S10; 1er RC1) +1'25"1; 5. Mattered-Vanlessen (Fabia R5) +3'12"5; 6. Langenakens-Delvaux (Mitsubishi Lancer EvoX) +4'07"1; 7. Bedoret-Walbreccq (Peugeot 208 T16) +4'17"6; 8. Maes-Vermeulen (Fabia R5) +4'39"3; **9. Van den Brand-Smeets (NL-BMW M3; 1^{er} NCM & M Cup) +5'38"9**; 10. Boulat-De Busser (BMW M3) +6'02"2; 11. Strel-Toffoli (Lancer EvoX) +7'00"8; 12. Muilwijk-Muilwijk (NL-BMW M3) +7'40"9; **13. Schmelcher-Vandepool (Porsche 997 GT3; 1^{er} RGT) +7'55"3**; 14. Vandeveld-Simons (Lancer EvoX) +8'18"0; **15. Janssens-De Geetere (Porsche 911 SC; 1^{er} Historic & HC3) +8'39"6**; 16. Vanbellingen-Vanrijckelen (Lancer EvoX) +9'02"4; **17. Reynvoet-Verbeke (Ford Fiesta R2T; 1^{er} Junior BRC & RC4) +9'25"4**; 18. D'hondt-Henderix (Lancer EvoX) +9'38"1; 19. Canal-Roblès-Hauteclair (Skoda Fabia R2) +10'06"5; 20. Degroot-Van Den Brink (Subaru Impreza) +10'53"0; 21. Monnens-Debyser (Porsche 997 GT3) +13'10"6; 22. Maes-Verhaeghe (BMW 130i) +13'20"4; 23. Schoolmeesters-Vanvolcksom (Lancer Evo6) +13'34"3; 24. Mazuin-Fernandez (Skoda Fabia) +14'06"9; 25. Pacolet-Baeten (Ford Fiesta R2T) +14'48"5; 26. Vandeloock-Rassalle (BMW M3) +15'05"6; **27. Baert-Verhelle (Ford Sierra Cosworth; 1^{er} HC4) +15'51"2**; 28. Ceuppens-Werner (BMW 130i) +16'44"4; **29. Mylleville-Vandersarren (Porsche 911; 1^{er} PTN) +25'10"4**; 30. Verfaillie-Renier (Mini Cooper S) +25'4"5

Principaux abandons: Après ES 1 T. Van Rompuy (BMW M3; HC4) moteur; Après ES 1 D. Deveux (Ford Escort; PTN) mécanique; ES 2 G. Munster (Opel Adam R2; RC4) alternateur; ES 2 G. Kenis (BMW M3; HC4) boîte; ES 3 C. Cherain (Skoda Fabia R5; RC2) sortie; ES 3 S. Dolfen (DS 3 R5; RC2) sortie; ES 3 P. Snijers (Porsche 997 GT3; RGT) cardan; ES 10 K. Braeckvelt (BMW 1M; NCM) sortie; Après ES 12 P. Lie-taer (Subaru Legacy R5; HC4) exclusion.

Manu Canal Roblès retrouvé pour l'occasion la Skoda Fabia R2 de Francis Listrez.