

LE BRC INDÉCIS VRAI OU FAUX?

À Landen comme à Spa, un grain de sable sera venu relancer une course qui semblait jouée. Cette fois, c'est Kris Princen qui en a fait les frais. Adrian Fernémont n'en demandait pas tant pour s'offrir sa première victoire. En terre ardennaise, SPEED a voulu dénouer le vrai du faux... TEXTE VINCENT MARIQUE

LA SKODA FABIA R5 RESTE LA REINE DU BRC.

VRAI Comment dire le contraire? Quatorze spéciales disputées et quatorze meilleurs temps pour une Fabia R5. À ajouter au douze sur douze du Haspengouw. Sans la crevaison de Kris Princen et le bris de jante de Ghislain de Mevius, l'arme fatale de la marque tchèque aurait peut-être même réalisé le triplé. Pourtant, Guillaume de Mevius et Cédric Cherain étaient fermement décidés à faire respectivement briller les couleurs de Peugeot et de Ford. En vain. Annoncées en Belgique pour juin et novembre, les nouvelles Citroën C3 R5 et Volkswagen Polo R5 mettront-elles un terme à l'hégémonie de la R5 de Mlada Boleslav? Rien n'est moins sûr puisque la Fabia bénéficiera de nouvelles

homologations dès la prochaine épreuve. Et qu'une nouvelle Fabia R5 est d'ores et déjà dans les cartons...

PRINCEN ÉTAIT SATISFAIT DE SA DEUXIÈME PLACE.

FAUX À l'arrivée, Kris Princen n'était pas vraiment content, conscient d'avoir laissé passer l'occasion de démarrer la saison en trombe: «Cette crevaison qui m'a coûté plus de trente secondes sur la spéciale de Blanchimont, je ne sais pas où elle est survenue précisément. C'est certainement à cause d'une de ces marches entre une route de service en béton et le bas-côté... D'autant plus râlant que je n'aime pas ces spéciales. Je déteste les shows car je lève le pied dès qu'un autre concurrent roule 200m devant moi.»

Pourtant, Kris Princen semblait avoir fait le plus dur, creusant l'écart de manière spectaculaire sur deux spéciales, la première vendredi soir et la seconde samedi matin. «Hier soir, on a fait le bon pari en montant les pneus Pluie pour les deux premières spéciales de nuit. J'étais à l'aise et l'écart était important (13" en 10km, NDLR). Il l'aurait été encore plus sans la neutralisation du long chrono. Et ce matin, on a fait le même pari en choisissant des Pluie pour la demi-boucle de 3 spéciales. Le temps perdu dans Fays-Show, Maquisard et le début de Clémentine, nous l'avons largement rattrapé sur la terre... Les pneus Pluie offraient un bien meilleur contrôle de la direction et plus de motricité que les slicks sur la boue de la Clémentine.» Entamant l'ultime boucle avec 13"7 de retard sur Adrian Fernémont, le vainqueur du Haspen-



gouw échouait à 5"2: «Il m'a manqué deux spéciales... Résorber un tel retard à voitures égales, ce n'est pas évident, surtout que tout le monde avait les mêmes pneus Pluie cette fois-ci. Adrian a super bien roulé et c'est une belle victoire pour lui. J'ai un petit regret car cette victoire, elle était à ma portée... Rendez-vous à Bocholt.»

FERNÉMONT A VITE COMPRIS LE MODE D'EMPLOI.

VRAI Auteur ces deux dernières saisons de belles performances au volant d'une Ford Fiesta R5 de chez Floral, Adrian Fernémont a trouvé un accord cette année avec SAN Mazuin pour disposer de la Skoda Fabia R5 alignée par Racing Technology. Une voiture à laquelle il s'est vite habitué: «Son comportement est très différent et elle pardonne moins que la Fiesta. Mais dès qu'on a compris le mode d'emploi, on sent la différence en termes de performances», confirme le pilote originaire de Vedrin. «J'étais déjà très heureux de mon podium provisoire quand j'ai hérité de la première place. Je pensais sincèrement que Kris Princen allait m'en coller 20 rien que dans la Clémentine et je n'étais donc pas nerveux au moment de repartir de l'assistance. La surprise de garder l'avantage n'en a été que plus belle!» Dès son premier rallye du BRC sur la voiture que Benoît Allart avait imposée ici-même l'an dernier, Adrian Ferné-

mont a donc goûté aux joies de la victoire. La première victoire est toujours la plus difficile à conquérir, c'est vrai. C'est là que se situe désormais toute la difficulté pour Adrian, qu'il faut désormais compter parmi les candidats naturels au podium en BRC...

VERSCHUEREN RESTE LE FAVORI DU CHAMPIONNAT.

VRAI Faisant l'impasse sur le Spa Rally avant d'effectuer leur retour au TAC, Vincent Verschueren et Godrive ont joué le premier de leurs deux jokers de la saison. Un choix logique vu que Princen sera le grand absent des deux prochains rendez-vous. Aujourd'hui, le pilote ayant annoncé le programme le plus complet en BRC est le champion en titre. Kris Princen disputera logiquement six manches, tout comme Guillaume de Mevius et Cédric Cherain. Mais ceux-ci ont déjà grillé une partie de leurs cartouches. La Skoda bien endommagée à Landen n'étant pas réparée, Cédric Cherain s'alignait sur une Fiesta R5 en provenance de HK Racing, la deuxième branche de l'équipe D-Max. Et d'emblée, les secondes s'envolaient à la pelle, au grand dam du pilote: «Je ne comprends pas... Je ne fais pas d'erreur. J'ai l'impression d'attaquer. Et je me prends des gifles comme jamais! L'équipe me dit que c'est un moteur Evo, mais...» Et malheureusement, alors qu'il ne pouvait guère espérer mieux à

cet instant que la 5e position, devant Michaël Albert, le Liégeois sortait de la route dans Fays-Show. «L'arrière a décroché sans prévenir et bizarrement. Le choc à l'arrière gauche a été rude. J'ai dû faire un passage par l'hôpital. J'ai une petite commotion. Inutile de dire que le championnat a bien mal débuté pour nous.»

Prévoyant d'être présents à quatre reprises chacun, Ghislain de Mevius et Adrian Fernémont n'ont en théorie pas de réelles chances de titre. Mais qui sait s'ils ne pourront pas agrémenter leur programme d'une participation ou l'autre? Quant au programme de Kevin Demaerschalk, il ne devrait démarrer qu'à Ypres sur la nouvelle Citroën C3 R5. Reste le «cas» du pilote officiel Skoda Belgium. Le remplaçant d'Achiel Boxoen devrait être très rapidement désigné. À Spa, le nom de Sébastien Bedoret circulait activement. Ce n'était pas non plus un hasard si Freddy Loix était venu en spectateur.

MICHAËL ALBERT PRÉFÈRE TOUJOURS LA WRC.

FAUX Il aura suffi d'un seul rallye pour convaincre Michaël Albert qu'il est désormais préférable d'aligner une R5 plutôt qu'une WRC. «Je suis séduit!», confirmait le pilote de Stavelot, tout heureux de s'offrir un premier podium en Championnat de Belgique dès son premier rallye en R5, en l'oc-

LA PREMIÈRE VICTOIRE EST TOUJOURS LA PLUS DIFFICILE À CONQUÉRIR.



Carpanther

currence la Ford Fiesta sur laquelle Ludovic Sougnez était engagé au Condroz. «Le plaisir est différent par rapport à une WRC. C'est vrai que le moteur de la Fabia WRC pousse plus fort et que dans les conditions délicates, les différentiels électroniques sont très efficaces. Mais ça se voit tout de suite qu'il y a dix ans d'écart entre la Fabia WRC et cette Fiesta R5. Le châssis est beaucoup plus efficace. Les vitesses de passage en courbe sont plus élevées. La R5 met directement en confiance et on n'a pas à se poser des questions quand on arrive sur un freinage ou quand on rentre dans un virage. Elle

de Mevius ont figuré parmi les grands amateurs de l'épreuve, mais la réussite n'était cette fois pas de leur côté. La course du pilote Peugeot s'arrêtait samedi matin dès le premier passage dans la Clémentine: «C'était beaucoup plus glissant que je l'aurais pensé en fait. J'avais déjà eu une petite alerte et puis j'ai perdu la voiture dans un enchaînement. Nous avons tapé des arbres couchés et fait un tonneau. Ce n'est évidemment pas ce que j'espérais. Je voulais surtout faire des kilomètres vu que j'avais déjà perdu toute chance de podium en crevant vendredi soir. C'est le métier

LES CONCURRENTS ONT AIMÉ LE PARCOURS.

FAUX Soyons francs: nous n'avons pas trouvé un seul pilote en mesure d'affirmer clairement qu'il adorait le parcours de cette édition 2018 du Spa Rally, une épreuve qui compte pourtant avec la Clémentine l'une des plus belles spéciales de la saison, mais aussi de vrais beaux chronos comme La Reid-Theux, Maquisard ou même Mont-Rivage... Pourquoi? Tout simplement en raison du trop grand nombre de chronos disputés sur et autour du circuit de Spa-Francorchamps. «Vendredi, ce sont les Boucles de Spa. Samedi, ce sont les 24 Heures de Spa», résumait Kris Princen. «Je suppose que l'organisateur n'avait pas vraiment le choix, mais c'est dommage. Sur ces spéciales-show, on peut tout perdre en étant bloqués par un autre concurrent sur les routes de service», enchaînait Ghislain de Mevius, qui allait comme Kris tout perdre du côté de Blanchimont.

Si le déménagement des infrastructures vers le circuit présente de nombreux avantages, il s'est accompagné aussi d'un déficit d'ambiance prévisible au sein du parc d'assistance. Cela dit, l'organisateur est conscient du problème et compte apporter des réponses. Christian Jupsin nous le confirme par ailleurs.



Sur le podium final, Michaël Albert a été séduit pour sa découverte de la catégorie R5.

Carpentier



S'il n'avait cassé une jante, Ghislain de Mevius aurait sans doute goûté au champagne...

Carpentier

LA PORSCHE RESTE LA REINE DU GT.

VRAI Douze meilleurs temps en GT pour Snijers, un pour Fred Bouvy et un pour Cédric De Cecco. Ça fait 13-1 en faveur des Porsche 997 face à la belle Abarth 124 Rally. Le chiffre brut est clairement à l'avantage de la GT allemande. Du trio, seul Patrick Snijers disputait toutes les spéciales. Au retour final à l'assistance, il pensait terminer cinquième. «Un Top 5, c'est ce qu'on visait et c'est un bon résultat, même si je pensais à la fin devoir me contenter de la 6^e place. Ce parcours n'est pas fait pour la Porsche. Les R5 y sont bien plus à l'aise. Ce sera différent sur d'autres rallyes», souriait le multiple Champion de Belgique avant de devoir rendre cette 5^e place pour ne pas avoir respecté une neutralisation de spéciale et écopé logiquement d'un chrono forfaitaire.

Jouant la carte de l'originalité, Cédric De Cecco devait passer par la case Rally2 après le remplacement de l'embrayage de son Abarth 124 Rally: «La butée d'embrayage a cédé. Une erreur de ma part. C'est dommage, mais l'équipe nous a permis de repartir samedi. J'ai apprécié l'expérience. Le moteur turbo est vraiment souple et va bien. La voiture est efficace: on a de la motricité avec l'antipatinage. Plus légère de 200kg, elle est aussi fort agile dans le sinueux. Sur certains rallyes, je pense pouvoir être plus proche encore de Snijers. Nous terminons malgré tout deuxièmes en GT, ce qui est bien en vue du Trofeo Abarth international. Les primes sont très intéressantes.» ■

est aussi bien plus agile. Et dans l'habitacle aussi, tout est plus moderne.»

Parfois sensiblement plus rapide que Cédric Cherain alors qu'ils évoluaient en théorie à voitures égales, Michaël Albert réalisait la course parfaite et s'offrait une superbe 3^e place. Ce qu'il n'avait jamais réussi à faire avec la WRC. «En plus, la R5 est moins chère en location. Je veux parler de cette Fiesta venant de France et alignée par Aldero. Louer une Skoda Fabia R5, c'est encore autre chose. Le prochain rallye en R5? Le plus vite possible j'espère. Mais il faut le budget...»

GHISLAIN ET GUILLAUME DE MEVIUS AVAIENT LE MASQUE.

VRAI Secrètement, ils espéraient peut-être se retrouver samedi soir ensemble sur le podium final à Spa. Guillaume et Ghislain

qui rentre, mais ça fait mal.» Quant à Ghislain, particulièrement rapide l'an dernier à Namur et Huy, il confirmait être un adversaire redoutable pour Kris Princen. S'il ne pouvait empêcher son adversaire de faire le break sur deux choix de pneus audacieux, le pilote de la Skoda aux couleurs du WiK lâchait plus de trois minutes dans la spéciale où Princen crevait. «Je suis passé trop près d'une grosse pierre et j'ai cassé la jante. Quelques kilomètres plus loin, la roue a cassé et nous avons dû nous arrêter. Malheureusement, l'amortisseur était aussi endommagé et j'ai dû faire la spéciale suivante ainsi. Heureusement, BMA nous a prêté un amortisseur (Ghislain dispose désormais de sa propre structure, NDLR) et nous avons pu terminer. Mais nous pouvions espérer franchement mieux que la 4^e place... À Namur, je sais qu'on pourra jouer la victoire.»



Face aux R5, Patrick Snijers a fait le maximum, loupant de peu le Top 5.

QUEL AVENIR POUR LE SPA RALLY?

Lancé en 2015, le partenariat actuel entre DG Sport et la ville de Spa a pris fin à l'issue de l'édition 2018. *«Nous allons entamer très vite de nouvelles négociations avec Spa»*, confirme Christian Jupsin. *«Mais évidemment, c'est compliqué d'avoir le podium à Spa et tout le reste sur le circuit. Au niveau pratique, le circuit ne présente que des avantages, même si nous avons déjà identifié des choses à améliorer.»*

Avant même l'événement, le patron de DG Sport avait compris que le parcours ne faisait pas l'unanimité. *«En interne aussi, la réflexion avait débuté bien avant le rallye. Je pense que c'est surtout le principe des spéciales-show qui pose le plus problème. Et d'une manière générale, nous en avons trop. Je pense qu'il est possible de faire des spéciales intéressantes dans l'enceinte du circuit. Elles ont attiré pas mal de monde finalement. Mais peut-être pas autant.»*

Au niveau du nombre d'engagés, les feux sont à l'orange: 72 engagés en 2015, 98 en 2016, 85 en 2017 et... 67 cette année. *«Heureusement que nous avons les VHRS en plus. Mais ce n'est pas suffisant. Cette année, nous devons aussi composer avec une trop grande proximité avec le Haspengouw et deux épreuves régionales, Hannut et Moorslede. Mais c'était la seule date possible pour nous. Pour profiter du circuit, le rallye doit impérativement se dérouler entre le 15 novembre et le 15 mars. Nous devons nous interroger aussi sur le format du rallye: organiser une épreuve sur un seul jour, ça coûte bien moins que la moitié d'un rallye sur deux jours. Si nous couplons le rallye à un autre événement sur le circuit, ça peut marcher... Et si ça se fait en fin de saison, ça nous laisserait quelques mois en plus pour tout organiser.»*

Cet autre événement auquel pourrait être couplé le Spa Rally, qui risque sinon de disparaître rapidement, c'est un concept que DG Sport avait imaginé voici quelques années avant que l'ancienne direction du circuit ne le tue dans l'œuf: le Francorchamps Rally Show. Rendez-vous dès lors fin novembre 2019 pour une finale du BRC sur un seul jour et le lendemain un Show à l'aura internationale? Wait and see. (VM)

GRÉGOIRE MUNSTER, VAINQUEUR DU JUNIOR BRC «MON PÈRE ÉTAIT ÉMU»

Grégoire, étais-tu plus en confiance au départ après ta troisième place en Opel Adam Cup au ADAC Saarland Pfalz Rally?

Après notre abandon trop rapide au Rally van Haspengouw, cette troisième place en Allemagne a vraiment fait du bien. Le rallye s'est déroulé en partie sur la neige et nous avons été battus seulement par l'Estonien Volver et le Suédois Lundberg, deux pilotes de 19 ans qui ont bien plus d'expérience que moi sur la neige et la glace.

Visiblement, ta participation à Spa a tenu à pas grand-chose...

Le moteur de notre Opel Adam R2 avait refusé tout service. Via J-Motorsport et Fred Midlotte, nous avons pu disposer d'un autre moteur et Romain Delhez nous a donné quelques pièces. Dans l'atelier de BMA, les mécanos ont travaillé toute la nuit sur le moteur.

Tu as fait la différence dans le juge de paix du rallye, les 23km de Mont-Rivage. As-tu été étonné de ton 7^e temps au général?

Oui. Tout le monde savait que les spéciales du vendredi soir seraient décisives. Dans les premiers chronos, Jean Dilley était très rapide avec sa Fiesta R2. Moi, je n'étais pas au



David

top. Notre voiture était réglée trop dure et je n'avais pas pris les bons pneus. À l'assistance l'équipe a réglé ça. Avec cette météo, les spéciales de nuit étaient vraiment très difficiles. Et dans la longue, il y avait beaucoup de brouillard. J'avais vraiment confiance dans les notes. Et dans ces conditions, il faut oser attaquer, même dans la purée de pois.

Samedi, tu as continué à viser les meilleurs temps en RC4. Pourquoi?

En Junior, il n'y a que 2 points de différence entre une victoire et une deuxième place. Le championnat se joue plutôt sur les points de bonus attribués pour les meilleurs temps en RC4 dans chaque spéciale.

Comment a réagi ton père à l'arrivée. Il était fier?

Il nous attendait à l'arrivée de la dernière spéciale et était visiblement fier et ému. Je peux imaginer que cela lui a rappelé ses premiers succès. Un beau moment. (Propos recueillis par H. Van Opstal)

HISTORIC BRC DÉBUTS EN FANFARE DE CHRISTOPHE DACO

En l'absence de Paul Lietaer et de pas mal de candidats au titre, la bagarre en Historic a essentiellement concerné les locaux. Si Guino Kenis était de la partie, le pilote BMW devait renoncer dès vendredi soir après un bris de suspension. Dès le premier jour, Geoffrey Leyon devait aussi renoncer avec sa Ford Escort Mk1, pont cassé, alors que Tom Van Rompuy rencontrait aussi des soucis de transmission avec son Opel Ascona 400. La catégorie héritait ainsi d'un leader étonnant et nouveau venu. Ancien pilote de motocross et originaire de Léglise, Christophe Daco prenait autoritairement les commandes de la course au volant de son Escort BDA «Belge». Continuant à impressionner, il contrôlait la course le samedi pour s'offrir au final une superbe 11^e place au général. «J'en suis seulement à ma deuxième saison en rallye. L'an dernier, j'ai fait quelques rallies ASAF», expliquait Christophe, qui pouvait compter à Spa sur les conseils d'Arnaud Clause. «À Clavier, voici quelques semaines, la voiture était réglée trop dure. Ici, j'avais des



Belle victoire en Historic de Christophe Daco sur son Escort.

David

suspensions bien plus souples et j'étais davantage en confiance. J'ai pris énormément de plaisir avec cette Escort ex-Lietaer. Cette année, j'espère disputer encore quelques épreuves nationales.»

Avec sa deuxième place finale, Tom Van Rompuy faisait une excellente opération au championnat. La troisième place revenait à André Lausberg, copilote sur sa Porsche par son fils Guillaume: «Vendredi soir, j'ai dû effectuer une grande partie de la longue spéciale de Mont-Rivage en deuxième. Cela nous a certainement coûté la deuxième place. Mais la victoire n'était pas à notre portée. Daco était simplement le meilleur.»

Le Top 5 était complété par les Escort de Johnny Delhez et Patrick Deblauwe, ralenti samedi par trois crevaisons. (HVO)

EN DIRECT DE SPA

Melissa à Ibiza?

Non, Melissa Debackere ne partira pas sur les îles, mais elle s'est concocté cette année un joli programme très varié et international, qui passera à quatre reprises par le BRC: Spa, TAC, Omloop et Condroz. «Nous voulons simplement disputer en gros un rallye par mois», explique Melissa. Mais à Spa, le moteur de sa Fabia R5 a hélas cassé...

Bouvy au trou

Sur le podium l'an dernier, Fred Bouvy n'a pas connu autant de réussite cette fois, terminant dans un fossé sur l'une des routes de service du circuit: «Je n'étais pas du tout en confiance. Nous avons monté des suspensions Öhlins, mais elles étaient vraiment trop dures. Nous avons eu le tort de ne pas faire de test avant.»

Trop court pour Cartelle

Disputant sa première épreuve nationale avec sa Porsche 997, Olivier Cartelle n'a pas dépassé la première spéciale: cardan cassé.

Le rallye? Des clous!

S'agissait-il d'un riverain excédé par l'enclavement du village de Ster vendredi soir? Toujours est-il qu'un inconscient avait jeté des clous sur 200m, entraînant

l'annulation du premier passage. Un geste irresponsable et dangereux.

Fumal à sec

Les années se suivent et ne se ressemblent pas pour Armand Fumal, bien malchanceux cette année puisqu'il a dû jeter le gant suite à un bris d'injecteur sur sa DS3 R5.

Dilley dans le bon!



Vincent

Frère cadet de Guillaume, Jean Dilley pourrait être l'un des grands animateurs du Junior BRC cette année. Ne manquant pas de motivation, le Brabançon avait idéalement entamé la course en prenant la tête avec sa Fiesta R2T. Mais il perdait hélas le contact avec Grégoire Munster dans le long chrono de Mont-Rivage, envahi par le brouillard. Samedi, il engrangeait plusieurs meilleurs temps supplémentaires et terminait 2^e du JBRC.

Brüls sur le podium

À domicile, ou presque, Tobias Brüls s'est offert le podium en Junior malgré des

soucis de moteur. Le jeune germanophone a profité du retrait de Thibaud Mazuin, roue arrachée sur sa Skoda. Quant à Amaury Molle, il a terminé 4^e en RC4 derrière Munster, Dilley et Fernandes. À noter qu'il évoluait pas en Junior, utilisant des Michelin au lieu des Pirelli imposés.

Dedouaire dans le Top 10!



Vincent

Pour l'occasion, Arnaud Dedouaire avait ressorti de sa nouvelle carrosserie à Tiège sa Ford Fiesta R200. Le local s'est offert le Top 10 et la victoire en NCM devant la Golf d'Aurélié Dehayé, l'autre Fiesta R200 de Harry Bouillon et la Clio RS de Jonathan Georges. Autre habitué du provincial, Raphaël Beaufort s'était invité au milieu de ce petit groupe, remportant la classe NCE avec sa Clio Ragnotti.

Boum dans l'arbre...

Ce rallye n'a pas souri aux Mitsubishi. Après le retrait précoce de Jean-Philippe Radoux, il fallait déplorer les violentes sorties de route de Jimmy D'hondt (dans Maquisard) et de Steve Vanbellingen (dans Clémentine), qui tapaient tous deux un arbre.

Bedoret, le pire avant...

le meilleur. À Spa, les allusions allaient bon train envers Sébastien Bedoret, pressenti (à juste titre) pour devenir le nouveau pilote Skoda Belgique. Mais pour son dernier rallye sur la Peugeot 208 T16 de Pevatec, il n'a pas connu la réussite: embrayage le vendredi et surchauffe moteur le samedi.

Pirelli met la gomme

Tout en classant trois de ses pilotes dans le top 5 (avec Albert et Cracco), Pirelli a remporté avec Fernémont cette 2^e manche d'une intéressante bataille entre manufacturiers dans le cadre du BRC 2018. Pirelli n'avait plus gagné en BRC depuis 2014 (Princen en Subaru). Mais Michelin reste en tête avec Princen et BMA. Quant à DMack, qui équipe ici notamment Cherain, l'objectif reste toujours de remporter une première victoire. (VM)

HEROCK SPA RALLY TECHNIQUE

4^e Herock Spa Rally (10/3)

2^e manche du Jobfixers Belgian Rally Championship

2^e manche du Pirelli Junior

Belgian Rally Championship

2^e manche du Historic Belgian Rally Championship

Parcours: 499,52km au total; 199,73km chrono

(40,0%), 15 ES

Météo: Pluie et brouillard le vendredi soir,

sec le samedi avant le retour de la pluie.

Partants: 66 - Classés: 42

Leaders successifs

Général: K. Princen (ES 1-10); A. Fernémont

(ES 11-15)

RGT+NCM: P. Snijers (ES 1-15)

Junior BRC: J. Dilley (ES 1-4); G. Munster (ES 5-15)

LE FILM DE LA COURSE

ES 1 Eau Rouge (10,93km)

Dans cette spéciale-show tracée sur le circuit, Princen se montre le plus rapide sous la pluie. Il devance Ghislain de Mevius (0^e1), Fernémont (1^e6), Albert (5^e8) et Guillaume de Mevius (8^e9). Retrait de Cartelle (cardan) et de Bedoret (boîte), déjà en retard suite à un souci d'embrayage.

ES 2 La Reid-Theux (10,54km)

Princen, seul en Michelin maxi-pluie, creuse l'écart, mettant 13^e6 à Ghislain de Mevius, 16^e8 à Adrian Fernémont et 17^e1 à Cédric Cherain. Sortie pour Debackere (+1'27").

ES 3 Mont-Rivage (23,51km)

Spéciale annulée pour raisons de sécurité suite à la présence de clous.

ES 4 La Reid-Theux (10,54km)

Premier MT de Ghislain de Mevius. Il devance Princen (1^e0), son frère Guillaume (8^e9), Cherain (9^e7) et Fernémont (14^e4).

ES 5 Mont-Rivage (23,51km)

Dans le brouillard, Princen signe le MT, mais seulement 0^e2 devant Guillaume de Mevius. Fernémont suit à 3^e2 devant Ghislain de Mevius (+4^e4) et Albert (+16^e3). Joli 7^e temps absolu de Munster, nouveau leader en Junior.

Classement après la 1^{ère} étape: 1. K. Princen 35'16"7; 2. Gh. de Mevius +17"1; 3. A. Fernémont +35"0; 4. C. Cherain +1'04"1; 5. G. de Mevius +1'13"2; 6. M. Albert +1'38"1; 7. P.J.M. Cracco +4'10"1; 8. A. wFumal +4'42"3; 9. M. Debackere +4'47"8; 10. P. Snijers +4'49"2...

ES 6 Blanchimont (13,47km)

Fernémont est bien réveillé. Il signe le MT devant Guillaume de Mevius (+1^e9), Albert (+3^e2), Princen (+4^e4) et Ghislain de Mevius (+4^e6). Debackere renonce (moteur).

ES 7 Combes (15,45km)

Double Pirelli avec Fernémont devant Albert (+4^e9). Suivent les frères de Mevius, Ghislain à 6^e5 et Guillaume à 7^e0. Vient ensuite Princen (9^e9). L'aîné de Mevius revient à 13^e9 du leader. Sortie de Fred Bouvy.

ES 8 Fays Show (8,90km)

Sur le show de Fays, Cherain sort durement de la route. Spéciale neutralisée ensuite. MT de Ghislain de Mevius devant Fernémont (1^e4), Guillaume de Mevius (1^e8) et Princen (6^e1), qui a encore 7^e8 d'avance.

ES 9 La Clémentine (14,43km)

Princen a disputé la boucle en pneus pluie. Sur la terre, c'est bingo: MT devant Fernémont (10^e9), Albert (14^e0), Ghislain de Mevius (14^e9) et Jupsin

(39^e1). Guillaume de Mevius part en tonneau. Spéciale neutralisée.

ES 10 Maquisard (8,10km)

MT de Ghislain de Mevius devant Fernémont (1^e5), Princen (2^e1), Albert (7^e1) et Snijers (12^e1), leader en GT. Princen possède 20^e6 d'avance avant la dernière boucle. Mais la direction de course sème inutilement la confusion avec une pénalité de 1 minute, qui sera retirée très logiquement.

ES 11 Blanchimont (13,47km)

Leader virtuel, Ghislain de Mevius casse sa jante sur une pierre: +3'47". Il chute à la 4^e place. Princen crève (+41^e6). MT de Fernémont, qui prend la tête pour 15^e3 sur Princen. Étonnant 2^e temps pour Cracco (0^e6), devant Albert (3^e0) et Snijers (15^e0).

ES 12 Combes (15,45km)

Princen est en chasse: MT devant Fernémont (1^e6), ALBERT (4^e3) et de Mevius (8^e0).

ES 13 Fays Show (8,90km)

Encore Princen, MT devant Fernémont (2^e3), Gh. de Mevius (4^e3), Albert (7^e0) et Cracco (11^e0). Princen revient à 11^e4 du leader.

ES 14 La Clémentine (14,43km)

Princen attaque, mais ne reprend que 5^e1 à Fernémont, toujours leader avec 6^e3 d'avance. Joli 4^e temps de Snijers avec la Porsche devant Cracco. 8^e temps de Jean Dilley dans le sillage de la Fiat 124 Abarth de De Cecco.

ES 15 Maquisard (8,10km)

MT de Princen, mais seulement 1^e1 devant Fernémont, qui s'impose pour 5^e2! Albert termine sur le podium devant de Mevius et Cracco.

CLASSEMENT FINAL

1. Fernémont-Maillet (Skoda Fabia R5); 1^{er} RC2) 1h46'14"5; 2. Princen-Eelbode (Skoda Fabia R5) +5'2"; 3. Albert-Mergny (Skoda Fabia R5) +2'16"8; 4. Gh. de Mevius-Leyh (Skoda Fabia R5) +3'59"9; 5. Cracco-Vermeulen (Ford Fiesta R5) +7'19"3; 6. Snijers-Thierie (Porsche 997 GT3; 1^{er} RGT) +7'36"8; 7. Munhoven-Laners (LUX-Mitsubishi Lancer Evo8; 1^{er} NCE) +12'22"3; 8. Munster-Podgorny (Opel Adam R2; 1^{er} Pirelli Junior BRC & PTN) +12'29"1; 9. Dilley-Leclerc (Ford Fiesta R2) +14'04"3; 10. Dedouaire-Koen (Ford Fiesta R200; 1^{er} NCM) +16'38"4; 11. Daco-Strotz (Ford Escort RS; 1^{er} Historic BRC & PTN) +16'39"3; 12. Dehaye-Gully (VW Golf Gti) +17'01"9; 13. Bouillon-Fidale (Ford Fiesta) +17'27"0; 14. Beaufort-Brouir (Renault Clio Ragnotti) +17'36"3; 15. Fernandes-Kirfel (LUX-Peugeot 208 R2) +17'36"5; 16. Georges-Lemaire (Renault Clio) +17'40"9; 17. Molle-Portier (Peugeot 208 R2) +17'51"3; 18. Brülls-Hepp (Peugeot 208 R2) +18'02"1; 19. Jacquemin-Grogna (Opel Adam R2) +20'26"5; 20. Cais-Krajca (CZ-Opel Adam Cup) +21'07"5; 21. Van Rompuy-Vanoverschelde (Opel Ascona 400) +22'22"1; 22. Gilain-Delooz (Ford Fiesta R200) +22'37"0; 23. Hommes-Hommes (BMW M3) +23'13"6; 24. Lausberg-Lausberg (Porsche 911 RS) +23'22"2; 25. De Wilde-Larivière (Honda Civic) +24'29"0; 26. Rosette-Bollette (Mitsubishi Lancer EvoX) +24'47"0; 27. Delporte-Luxen (Renault Clio) +25'06"5; 28. Delhez-Huberlant (Ford Escort RS; 1^{er} HC3) +25'32"3; 29. Deblauwe-Lemaire (Ford Escort RS) +27'06"6; 30. De Cecco-Humblet (Fiat 124 Abarth) +27'47"5; 31. Blaise-Elst (Citroën Saxo VTS) +28'28"3; 32. Ceuppens-Werner (BMW 130i) +32'04"4; 33. Beulen-Simonis (Peugeot 106) +34'4"6; 34. Prégardien-Durand (Ford Escort) +35'46"7; 35. Caprasse-Prignon (Audi Quattro) +38'41"4; 36. Steven-Sollie (Opel Kadett Gsi; 1^{er} HC4) +39'47"2; 37. Gerome-Abrams (Ford Escort) +42'03"2; 38. Delbruyère-Royer (VW Golf) +45'40"2; 39. Marin-Hendriks (Renault R5 GT Turbo) +46'39"6; 40. Pauwels-Wilmotte (Audi Coupé Quattro) +48'22"4; 41. Hubin-Sibille (Citroën DS3 R3; 1^{er} RC3) +54'16"9; 42. Mathieu-Lejeune (Peugeot 205) +56'08"6

Principaux abandons:

ES 1 O. Cartelle (Porsche 997 GT3) cardan; Après ES 1 S. Bedoret (Peugeot 208 T16; SR) boîte; ES 2 J-P. Radoux (Mitsubishi Lancer Evo9) moteur; ES 3 G. Kenis (BMW M3) suspension; Après ES 4 C. De Cecco (Fiat 124 Abarth; SR) embrayage; ES 4 B. Boulanger (F-Mitsubishi Lancer Evo9; SR) boîte; ES 5 R. De Borman (Ford Escort RS) roue arrachée; ES 6 M. Debackere (Skoda Fabia R5) moteur; ES 6 De Latre du Bosqueau (Ford Escort) sortie; ES 7 A. Fumal (Citroën DS3 R5) injection; ES 7 F. Bouvy (Porsche 997 GT3) sortie; ES 8 C. Cherain (Ford Fiesta R5) sortie; ES 9 G. de Mevius (Peugeot 208 T16) sortie; Après ES 10 S. Bedoret (Peugeot 208 T16) surchauffe; ES 10 J. D'hondt (Mitsubishi Lancer EvoX) sortie; ES 11 F. Jupsin (Renault Clio4) fuite d'huile; ES 11 B. Boulanger (F-Mitsubishi Lancer Evo9) tonneau; KP 12 T. Mazuin (Skoda Fabia R2) roue arrachée; ES 14 S. Vanbellingen (Mitsubishi Lancer EvoX) sortie.

Première course encourageante pour Pieter-Jan Michiel Cracco en R5.

