



Kevin Demaerschalk a été le meilleur pilote PSA avec la nouvelle Citroën C3 R5.

PSA MOTORSPORT, CLAP PREMIÈRE!

Pour la première fois, Peugeot Belgique-Luxembourg et Citroën Belux avaient uni leurs efforts pour présenter à Ypres un contingent de trois R5. La Peugeot 208 T16 de Guillaume de Mevius était ainsi rejointe par les nouvelles Citroën C3 R5 de Kevin Abbring (DG Sport) et Kevin Demaerschalk (J-Motorsport). **TEXTE VINCENT MARIQUE**

La Belgique est peut-être un petit pays, mais nous avons la chance de pouvoir compter sur une poignée d'importateurs dynamiques n'hésitant pas à jouer la carte du sport automobile comme axe de communication et de marketing. À l'image de Hyundai et Skoda avec Neuville et Bedoret, Peugeot et Citroën avaient mis les petits plats dans les grands. Si les degrés d'implication varient, de même que le montage des budgets, les deux marques du groupe PSA représentées en rallye avaient choisi de faire cause commune dans la Cité des Chats avec le soutien aussi du département Customer Racing de PSA Motorsport. L'objectif premier était évidemment de montrer le potentiel de la nouvelle Citroën C3 R5 et d'engranger une deuxième victoire dans une grande épreuve après celle conquis en Championnat de France par Yoann Bonato au Lyon-Charbonnières en avril. Cet objectif, c'était clairement celui de Kevin Abbring, qui retrouvait DG Sport et Pieter Tsjoen, partenaire financier de l'opération. «Dès mes premiers tours de roue, j'ai com-

pris qu'elle avait un énorme potentiel. Le moteur est super. Mais il y a du travail pour faire passer la puissance au sol», reconnaissait le vainqueur en titre. «Ma Peugeot de l'an passé? Non, elle n'a aucune chance de jouer devant. Au Shakedown, j'étais déjà 4 secondes plus vite que l'an dernier».

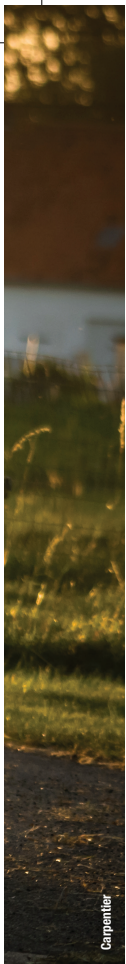
De retour en BRC après une absence de quasiment huit mois, Kevin Demaerschalk confirmait la première impression du Néerlandais: «Aux essais, on a vu que la voiture n'avait pas été pensée pour les routes d'Ypres, qui sont très glissantes et avec de grosses cordes. Stéphane Lefebvre, qui nous avait préparé un set-up de base avec la voiture de développement, l'a tout de suite dit. Et sa base d'essai, en France, n'était pas très représentative car l'asphalte offrait trop de grip».

PERFORMANTE

Un deuxième temps pour Abbring dès le premier chrono. Un quatrième pour Demaerschalk dans la deuxième spéciale. Ça démarrait fort pour les Citroën... sauf qu'Abbring disparaissait du classement dès l'ES3. Une fai-

blesse au niveau du porte-moyeu avant droit, dont les boulons étaient sectionnés net. «En pleine ligne droite, la voiture est partie vers la droite. La roue venait de lâcher», expliquait Pieter Tsjoen à son retour à l'assistance. «On va repartir demain et tester».

Alors que DG Sport préparait la C3 habituellement pilotée par Bonato pour le lendemain, tout se passait bien sous l'auvent de J-Motorsport pour Kevin Demaerschalk, auteur à deux reprises d'un deuxième meilleur temps avec la voiture de PH Sport. Il passait la nuit au quatrième rang à seulement 10 petites secondes de Princen: «Je ne m'attendais pas à être aussi bien en début de rallye. Je n'avais quand même plus roulé depuis longtemps et faire Wervik en WRC n'était quand même pas l'idéal. Mais comme prévu, il y a du travail pour que la C3 soit vraiment performante sur ce terrain. Au niveau des différentiels notamment. Nous sommes peut-être à 85 ou 90% du potentiel. C'est donc encourageant. En tout cas, la C3 est bien plus facile à exploiter que la DS3». Samedi, une petite erreur dans Kemmel coûtait une minute et plu-



Carpentier



Carpentier

Reparti le samedi, Kevin Abbring a essayé de trouver un set-up adéquat pour la Belgique.



Redresser la barre, voilà l'objectif de Guillaume de Mevius dans les mois à venir.

Blaiss

HISTORIC BRC ÉTONNANTE VICTOIRE «NATIONALE» DE DEVEUX



Hendriks

Même au terme du FIA Las Vegas Ypres Historic Rally, Paul Liet aer demeure invaincu avec l'Opel Manta 400 au volant de laquelle il s'était classé 7^e à Ypres en 1986. Pourtant, les choses semblaient assez mal embarquées cette fois pour le local, aujourd'hui âgé de 61 ans. En effet, Mats Van den Brand s'était d'emblée emparé de la première place avec sa BMW M3 E30 malgré son manque de connaissance d'un parcours qu'il découvrait. «Je savais qu'Ypres était un rallye assez spécial, mais je n'imaginai quand même pas que l'on plongeait aussi profondément dans les cordes et que l'asphalte était tellement glissant», se marrait le jeune pilote néerlandais. Mais Mats Van den Brand devait renoncer le

samedi après avoir endommagé son échappement dans une petite sortie. Sur la liste des abandons, il rejoignait d'autres ténors, comme les Finlandais Harri Toivonen et Jari Latvala, mais aussi Didier Vanwijnsberghe et Guino Kenis, tous affectés par des soucis techniques. Avec sa Ford Sierra Cosworth, Stefaan Stouf se hissait en tête du classement. Le grossiste en poissons était clairement le plus rapide du peloton. En effet, ralenti par un souci de turbo le vendredi soir, il avait transformé son retard d'une minute en une avance de 40' sur Liet aer. Mais à deux spéciales du but, il cassait un cardan, laissant ainsi la victoire, la 8^e, à Paul Liet aer sur son Opel Manta 400:

«Je pense que tout le monde a vu que Stefaan Stouf était le plus rapide cette fois. Mais pour gagner, il faut également pouvoir compter sur une mécanique fiable. Notre Manta 400 n'a pas connu la moindre faiblesse et c'est ce qui a fait la différence».

Dans la dernière spéciale, Tom Van Rompuy prenait le meilleur sur Danny Kerckhof pour la deuxième place, ce qui lui permettait de faire une bonne opération au championnat. Quant à l'épreuve «nationale», elle était remportée de manière assez surprenante par Dirk Deveux et sa Ford Escort. Les BMW de Merlevede et Vermeulen avaient disparu suite à des problèmes techniques, tout comme la Porsche de Mylleville et la puissante Volvo de Bram Fonteyne. En vue de l'arrivée, Stephen Vankemmel devait renoncer sur son Opel Ascona. La deuxième place revenait ainsi à Geert Lacour sur sa Porsche, devant l'imposante Mercedes 500 SLC de Bart Vanhaverbeke. (HVO)

sieurs places au jeune pilote de Hoeilaart. Dans l'après-midi, c'était l'abandon: portemoyeu arrière cassé net après un tête-à-queue. «La première sortie, c'est de ma faute. Un tout-droit. Depuis hier, je bloquais souvent les roues et j'aurais dû me méfier plus. Je me suis retrouvé bloqué sur une souche d'arbre. Mais je pouvais remonter à la 5^e place. Quant à la casse, je ne l'explique pas. C'est en faisant demi-tour que la roue a lâché. Le choc contre le petit talus était vraiment très léger. Rendez-vous à Roulers. L'équipe J-Motorsport devrait alors avoir sa voiture et il est prévu que nous terminions la saison avec la C3 R5».

CHANGEMENT EN VUE

Dernier rescapé du clan PSA Motorsport Belgique-Luxembourg, Guillaume de Mevius venait de rentrer dans le Top 10 quand il disparaissait à son tour des classements, terminant sur le flanc un rallye sans éclat. «Je ne comprends pas», reconnaissait le pilote du RNT, totalement dépité. «Notre seul objectif, c'était de terminer et de poursuivre la reconstruction. Les roues arrière ont bloqué et j'ai perdu la voiture. Avec Martijn, mon nouveau copilote, ça se passait de mieux en mieux. La suite? Je ne pense pas que ma place au sein du RNT soit en danger cette année. On verra...»

La pression des résultats est-elle plus difficile à gérer que celle d'éviter toute erreur? Pas sûr. S'il est clair par contre que la Peugeot 208 T16 n'est plus au niveau des Skoda les plus récentes ou de la nouvelle Citroën, elle n'est pas pour autant devenue une mauvaise R5. Mais après le copilote, la voiture devrait être le deuxième fusible. Il ne serait donc pas étonnant de voir rapidement Guillaume de Mevius sur une Citroën C3 R5 jaune. ■