

Henrard, le renard du désert

DAKAR 2010

Avec le Buggy du nouveau team MarcVDS, le Bruxellois est sur les talons des officiels

IQUIQUE Après onze participations à la plus grande aventure mécanique de l'année, Stéphane Henrard pensait bien cette année devoir faire l'impasse sur le Dakar. Son rallye-fétiche. Une épreuve qu'il a découverte en 1997 sur deux roues et au terme de laquelle il a déjà terminé à trois reprises, sur quatre roues, dans le Top 10.

"J'étais dans l'impasse", reconnaît honnêtement cet authentique amoureux des grands espaces. "Je n'avais pas de partenaire et aucun client ne s'était manifesté pour mes Buggys VW TDI. Et puis Pascal Witmeur et Marc Van der Straten sont arrivés avec cette idée fantastique d'intégrer ma petite structure au MarcVDS Racing Team pour créer une division Rallye-raid. Désormais, je ne me sentirai plus seul au monde. Je vais intégrer les nouveaux locaux de l'équipe et ainsi réaliser des économies. Un forfait serait survenu au pire moment puisque je reste vaincu qu'un Buggy à moteur turbodiesel est vraiment le compromis idéal pour les pilotes privés visant le Top 10 au Dakar."

DÉSORMAIS DOTÉ D'UN moteur V6 3.0 TDI d'origine, naturellement toujours puisé dans la gamme Volkswagen, le Buggy



Dans l'Atacama, Stéphane Henrard peut faire parler son expérience du désert.

Tarek de la structure belge et son équipage attendaient impatientement l'arrivée au Chili.

"Et surtout le passage de la terre au sable", confirme Stéphane, qui est secondé cette année par François Beguin. "C'est en arrivant au pied de la Cordillère des Andes qu'a commencé le vrai Dakar, celui qu'on aime. Les premières étapes étaient tracées sur des pistes trop étroites pour notre Buggy, qui aime les grandes étendues de sable mou. Les premiers jours, il fallait surtout éviter d'abîmer la voiture. Maintenant, dans le sable, je me régale. Même si nous n'avons que deux roues motrices, notre montage passe partout, surtout avec le couple du moteur 3 litres. Dans les portions caillouteuses, nous jouons tous

jours la carte de la prudence pour éviter les crevaisons. Dès que je vois une grosse pierre qui pourrait fusiller les flancs des pneus, je la contourne. Jusqu'à présent, cela nous a réussi."

SI STÉPHANE HENRARD poursuit sur sa lancée, il pourrait même parfaitement améliorer son meilleur résultat au Dakar, sa sixième place en 2003.

Vincent Marique



Peterhansel et Coma se vengent

Sainz et Després restent leaders, Holowczyc 5^e

IQUIQUE Cap plein Nord pour la 6^e étape. Au programme du jour, des pistes roulantes, un peu de hors-piste et en fin d'étape un erg de 50 km. Sur cette étape considérée par les ténors comme un piège, les leaders n'ont guère pris de risques. Au contraire des malchanceux de ces derniers jours. En effet, tant Stéphane Peterhansel sur quatre roues que Marc Coma sur deux se sont refait un moral.

Pour le Français, désormais 8^e à plus de 2h, l'objectif est désormais de remonter le plus possible : "Je suis surpris d'avoir remporté l'étape car nous avons longtemps roulé dans la poussière des autres. Notre objectif était la victoire. Nous avons vu cette ambition à la baisse. Je vais rouler le plus vite possible avec notre X3 pour remonter dans le

Top 5 ou peut-être dans le Top 3."

Chez Volkswagen, il semble bien que des consignes ont déjà été données en faveur du leader, Carlos Sainz. Roulant une grande partie de l'étape dans le sillage de Mark Miller, l'Espagnol n'a pourtant pas amusé la galerie puisqu'il a terminé l'étape en trombe, réduisant sensiblement son retard sur le futur vainqueur de l'étape. "Lors de la première partie de la spéciale, il fallait faire attention à cause de la poussière", confirmait le leader en autos. "Aucun souci particulier pour nous. La descente vers l'arrivée était impressionnante avec la mer à perte de vue. C'était beau !"

TOUJOURS 2^e, MAIS désormais à plus d'un quart d'heure, Nasser Al-Attiyah ne semble pas vouloir ou pouvoir se lâcher maintenant. Attend-il son heure ? 10^e de cette 6^e étape reliant Antofagasta à Iquique,

Krzysztof Holowczyc et Jean-Marc Fortin ont profité des 50 minutes perdues par Gordon pour remonter d'un rang. L'équipage Overdrive occupe la 5^e place à 9 minutes seulement du Mitsubishi de Carlos Sousa.

V. M.



2^e de l'étape hier, Cyril Després possède plus de 40 minutes d'avance sur Chaleco Lopez.

Verhoestraete brille

Ce motard de 30 ans né et habitant à Kinshasa est assurément notre meilleur représentant en motos. Découvrant l'épreuve, Frank Verhoestraete pointe dans le Top 25 sur sa KTM. "Je rêve d'un Top 20", reconnaît le Kinnois. "Je vais essayer de ne pas me mettre dans le rouge et de continuer sur ce rythme sans prendre trop de risques."

Goncalves out

Sixième des motos hier matin, le Portugais Paulo Goncalves (BMW) a chuté, se cassant la clavicule. Abandon !

Manca grièvement blessé

Luca Manca (KTM) a été victime d'une violente chute en début d'étape. L'Italien a été hélicoptéré et admis aux soins intensifs. Bilan : de graves lésions cérébrales. Le pronostic vital est engagé.

Fini pour Cucurachi

À l'issue de la 5^e étape, Ennio Cucurachi a rejoint Alain Leplat et Fabian Lurquin (en catégorie autos) mais aussi Roland Hoebeker et Jan Govaere (camions) sur la liste des concurrents belges déjà contraints à l'abandon.

Camions : 52^e pour Chagin

Le Russe Chagin a remporté avec son Kamaz sa 52^e victoire d'étape sur un Dakar, hier.

V. M.

Passe-passe à Tabrenkout

AFRICA ECO RACE 2010

Loomans perd tout dans une étape dantesque...



ENVOYÉ SPÉCIAL EN MAURITANIE PHILIPPE JANSSENS

TABRENKOUT Assis sur sa dune, superbe avec sa tunique blanche et ce cheiche bleu roi qui masque partiellement un visage creusé par le soleil, le sable et le vent, il observe le temps qui passe. Un bâton à la main, il dessine des petits ronds dans le sable tout en tenant à l'œil son troupeau de dromadaires. "Il ne faut pas aller là-bas vers Tedani, les dunes sont très mauvaises. Même mes dromadaires ont du mal à les franchir." Puis, poussé par le vent, et l'errance de ses bêtes, l'homme se lève sans nous saluer pour s'en aller d'un pas franc et décidé. Sans doute, là, à quelques kilomètres, sur une autre dune ocre...

De dune en dune, d'erg en erg, les équipages de cette Africa

Eco Race ont pu vérifier hier, les dires de notre berger. Sur 440 km d'une boucle infernale truffée de cordons de dunes parfois infranchissables et de passes ensablées parfois introuvables, la caravane a littéralement volé en morceaux. "Ce n'était pas infaisable, mais c'était très dur", soufflait Jean-Louis Schlessler, épuisé à l'arrivée de la spéciale atteinte avec près de trois heures de retard sur l'horaire prévu. "Il faut remonter à plus de dix ans pour rencontrer le même niveau de difficulté. Il y a un paquet d'équipages qui vont dormir sur la piste cette nuit..."

IL NE CROIT sans doute pas si bien dire. Car derrière le buggy bleu, c'est l'hécatombe. Le premier à lâcher prise est Jacky Loomans. Après une crevaison, le Limbourgeois casse l'embrayage de son Pickup Nissan et est contraint de rallier le bivouac par le goudron avec un maximum de pénalités. Les autres grands perdants du jour sont François Lethier et notre compatriote Jean-Marie Lurquin. Piégés par les dunes, le

A. ROSSIGNOL



Jacky Loomans a connu de grosses difficultés aujourd'hui sur cette étape de légende...

deuxième buggy bleu concède plus de deux heures ! Tout profite pour Jérôme Pélisset dont le Bowler Wildcat a marché du feu de dieu au point de s'enflammer sur la ligne d'arrivée... "C'est le pneu de rechange qui a pris feu sur l'échappement", lâche-t-il. "Mais quelle spéciale ! Ce fut l'une des plus belles de ma carrière. Il y a tout dans ce rallye. La beauté, la

difficulté et la précision du roadbook. C'est le rallye-raid pure tradition comme nous en rêvons tous !"

Encore quatrième hier matin, le grand Jérôme a gagné deux places au général et se prend désormais à rêver de victoire, dans trois jours, sur les bords du Lac Rose...

Ph. J.

► RÉACTION



JEAN-MARIE LURQUIN

"Vrai de vrai"

TABRENKOUT "Là, nous venons de vivre une étape incroyablement. Depuis le départ, je dis que ce rallye est l'un des plus beaux qu'il m'ait été donné de faire en Afrique, mais au terme de cette étape qui fut désastreuse pour nous, je dois bien avouer que nous n'avons ici que le meilleur. Cette étape était une grande, une très grande étape. Dans la plus pure légende des rallyes africains. Il y avait tout. Absolument tout. Tout ce dont peuvent rêver les véritables amateurs de rallye-raid. Nous avons passé deux heures à pelleter dans les dunes. Mais le roadbook était parfait. Cela donne du piment à la course pour les trois derniers jours car nous ferons tout pour reprendre la deuxième place... Je me demande vraiment ce que tous ces équipages vont faire en Amérique du Sud..."

Ph. J.

Belcar : 24 heures de courses pour tous

Les grandes lignes de notre championnat endurance dévoilées

AUTOMOBILISME

BRUXELLES Quelques jours avant le nouvel an, Speedworld a dévoilé les grandes lignes de ce qu'il conviendra désormais d'appeler le *Belcar Endurance Championship*, une compétition pour GT et Tourisme de tous poils (seules les Silhouettes, GT1 et GT2 récentes sont interdites) née sur les cendres conjointes du Belgian GT et de la Dunlop Endurance Cup.

Une compétition qui s'articulera autour de six courses, trois à Zolder et autant à Francorchamps. Des épreuves de 2h05 (1), 2h30 (2), 3h (1), 4h (1) et une de 10h comptant double dans l'attribution des points (avec des unités après 3, 6 et 10h), soit un total de 24h30, sans justement les coûteuses 24H de Zolder désormais organisées hors championnat, ni aucun déplacement à l'étranger.

DES MESURES bienvenues en cette période de crise, comme la limitation des pneus, Michelin pour tous, à deux trains par tranche de quatre heures de

piste, essais officiels (une seule séance de 60') compris. Autre restriction bien dans l'air du temps, la limitation des décibels à 107 Db (avec une tolérance de 3 Db), ce qui devrait obliger certains à monter des silencieux.

Pour que cela ne devienne pas une course à la consommation et éviter de désavantager les autos les plus gourmandes, un arrêt ravitaillement sera imposé par heure effective de course, soit deux stops pour les épreuves de 2h05 et 2h30.

Concernant les différentes catégories,

on en revient aux cérémonies à rallonge de l'ex-Belcar avec non moins de 9 classes, soit l'occasion pour 27 équipages de monter sur le podium.

La division GT sera divisée en cinq catégories: le GT3, le GT3B (anciennes homologations), le GT4 et Supersport, les GT Open de plus de 3,5 litres et les GT Open de moins de 3,5 litres. Dans ces dernières catégories seront

acceptées toutes les GT ayant roulé en Belgique entre 2003 et 2009, y compris donc les Mosler, Marcos, Corvette C5-R, Chrysler Viper ou Porsche Bitturbo ou 996 GT2. Elles seront toutefois soumises à un temps pivot de 132.5 à Zolder et 123.5 à Francorchamps. De quoi les empêcher de signer la pole sur le sec, mais certainement pas de gagner face aux GT3.

LES TOURISME d'après 1990 seront divisées en trois catégories de cylindres

de 2 litres, les petites moins de 2 litres étant interdites. Toutes les autos roulant en DSMEC 2008 et 2009 seront acceptées, mais devront se soumettre progressivement au règlement technique du BTCS qui, avec son faux format sprint (des épreuves d'1h ou 1h30) risque de perdre des plumes face à cette concurrence. Heureusement que les Silhouettes sont interdites en Belcar...

Enfin, il existera une catégorie Guest dans laquelle une voiture ne répondant pas aux caractéristiques techniques des huit autres classes pourrait être acceptée sur base d'un dossier.

Dans un premier temps, les organisateurs espèrent réunir un plateau de 35 voitures lors du Gordon Kick Off de Zolder.

Olivier de Wilde



Deux Porsche ProSpeed devraient jouer la gagne en Belcar Endurance en 2010.