



# LA COURSE CONTINUE national

M. LIZIN

## Staepelaere (Ford Escort) sans adversaire au 4e Omloop van Haspengouw

Onze secondes d'avance sur Gustavson (Porsche) et 12" sur Carlsson (Opel) à Walshoutem (1re E.S.); 7" et 13" sur les mêmes à Jeuk (2e E.S.), 11" et 15" à Heks (3e E.S.) et 15" devant Gustavson et 18" devant Carlsson à Halle-Booienhoven: après la 1e des quatre boucles, alors que 4 étapes spéciales seulement sur 19 ont été disputées, Staepelaere a gagné le rallye! Il devance déjà Gustavson de 44" et Carlsson de près d'une minute.

Pendant les 3 boucles suivantes, à aucun moment le pilote. Ford ne ralentira le rythme. S'habituant au parcours, ses concurrents amélioreront leurs chronos, et Gustavson sera le seul à passer dans les temps à la deuxième boucle lors de la « chronométrée à la seconde » (10" de retard pour Stap.) et réalisera le meilleur temps à Jeuk lors de la 3e boucle. Staepelaere a donc gagné 17 des 19 épreuves spéciales.

Derrière la Ford et la Porsche, Carlsson et Plas-Chavan (R 17) faisaient le trou pour prendre les 3e et 4e place avec un léger avantage pour le Suédois. Devenu roi du « frein à main » sur routes en terre, Plas fulmine: « A Renaix, j'ai chaque fois devancé l'Opel. Ici, il est constamment 2 à 3 secondes plus rapide que moi. »

### 41 engagés

Les organisateurs étaient légèrement déçus au départ: 53 équipages engagés. 41 effectivement présents, c'est peu pour un rallye belge 1975! Pourtant, à l'exception de l'aspect financier,

important bien sûr, ils devraient être totalement satisfaits de leur réussite. 41 équipages, bien sûr, mais une grande proportion de bons pilotes. Un parcours varié, sur de petites routes étroites, couvertes de poussière et de boue mais jamais cassantes (contrairement à 1974) 50 kilomètres d'étapes routières difficiles. Des « spéciales » sélectives firent la joie des participants et des nombreux spectateurs. Mettons en exergue la magnifique spéciale de Halle-Booienhoven, dite plus simplement du « Marinella » (nom du dancing où se donnait le départ): plus de 5 kilomètres de route en terre ou gravier, absolument plane, à 50 mètres près, avec des virages en tous genres: enfilades, épingles, carrefours, etc...: un vrai régal, un RAC en miniature qui a permis de découvrir, ou de confirmer de nombreux talents.

### Champions futurs et... présents

Derrière les quatre vedettes incontestées (Staepelaere, Gustavson, Carlsson et Plas), un pilote virilote, joue avec les difficultés, donne de magnifiques leçons de dérapage contrôlé: Coisoul (Opel Ascona G. 1) est chez lui à Landen et, malgré un tête à queue dans la première spéciale devant des dizaines de supporters hurlant « Vas-y Guy », il se place en 5e position à l'issue du premier tour, juste devant un trio de Hollandais à l'affût: Vanderlee et Vandermarel (Opel), et Luybrechts (Dolomite). Derrière, les meilleurs « outsi-

ders » belges: Vranken (Alpine), Jacquemin (Abarth) et Maes (Audi 80 GT).

Les spectateurs fanatiques, qui se trompent rarement, apprécient également l'audace et la précision du pilotage de Van Heugten (BMW), Janssens (Simca R II), Klein (D, Toyota Celica) mais surtout les formidables Lebeau (Peugeot 504), oui, celui de la Lotus Elan et Droogmans (Volvo).

### Quelques changements

Si Goblet-Lopes (sortie de route) et Domont-Dechesne (Opel, radiateur troué suite à un tête à queue) ont abandonné dès la première spéciale, Jacquemin connaît le même sort au 2e tour (embrayage) et Vranken au 3e tour. Plas perd 1'30" dans « Marinella » au 3e tour (fil de bobine) ce qui lui coûtera la 4e place (pour Vandermarel) au classement général.

Drame pour Coisoul au 4e tour: le chéri (à juste titre) de la foule casse une fusée dans « Marinella ». Il rejoint l'arrivée en 6'27" au lieu de 4'15" puis termine péniblement: la roue menace à chaque instant de se coucher sous la voiture, et il perd la 6e place au profit de Luybrechts, toujours à l'attaque. Coisoul remporte cependant le groupe 1 devant les excellents et

réguliers Maes-Mackels (Audi 80 GT).

Derrière Maes, la surprise du rallye, la 9e place de la Volvo de Droogmans-Malais devant la R 12 de Chatelard étonne. 16e au classement général, Lebeau-Picry (Peugeot) avaient réussi à prendre la 8e place dans « Marinella » au 2e passage.

### En guise de conclusion: Pour que vive le rallye

L'étape de Walshoutem longeait, à son début, l'autoroute avant de s'éloigner après un large virage à gauche dans un chemin de terre.

Une centaine de spectateurs s'amusait en regardant une quarantaine d'équipages, qui, par plaisir, prenaient cette courbe en dérapage, le plus vite possible et à peu près sans risques. A 20 mètres, sur l'autoroute... univers de béton, de métal, de lumière et de bruit, où tout a été prévu pour notre ennui. Des milliers de voitures se déplacent à la queue-leu-leu avec à leur bord des individus ou des familles seuls, contre les autres.

La plupart des jeunes ou des vieux qui se trouvaient à côté de moi devaient ressentir la même impression: lequel de ces 2 spectacles était le plus simple, le plus vrai, le plus humain?



Dans une seconde, Dumont sera en tête-à-queue... trop près de notre photographe.



Dumont a touché le talus: radiateur troué, c'est l'abandon.

## Classement

- |  |   |  |
|--|---|--|
| 1. Staepelaere-Vaillant (Ford Escort) 51'23"0                          | 8. Maes-Mackels (Audi 80 GT) 1 h 03'25"9            | 18. Doum-Chou (Daf 66 marath.) 1 h 17'56"3         |
| 2. Gustavson-Declerck (Porsche Carrera) 52'58"8 (1 <sup>er</sup> G. 3) | 9. Droogmans-Malais (Volvo 144) 1 h 06'10"2         | 19. Goens-Toussaint (Porsche 911S) 1 h 20'00"1     |
| 3. Carlsson-De Jong (Opel Ascona) 56'16"7                              | 10. Chatelard-Boonen (Renault 12 Gord.) 1 h 07'15"6 | 20. Vallem-VaHem (Toyota Celica) 1 h 21'16"4       |
| 4. Van der Marel-Berkhof (Opel Ascona) 58'48"1                         | 11. Guliker-Van der Brink (BMW 2002 Ti) 1 h 08'34"7 | 21. Biecht-Gilles (Renault 12 Gordini) 1 h 21'52"6 |
| 5. Plas-Chavan (Renault 17) 59'17"2                                    | 12. Bijvelde-Bons (Datsun 120Y) 1 h 09'25"6         | 22. Klein-Herrmann (Toyota Celica) 1 h 22'14"6     |
| 6. Luybrechts-Van Traa (Triumph Dol.) 1 h 02'09"4                      | 13. Friedel-Harry (Renault R 12) 1 h 11'08"9        | 23. Van Heugten-Poort (BMW 2002 Ti) 1 h 23'15"3    |
| 7. Coisoul-Collin (Opel Ascona) 1 h 02'38"7 (1 <sup>er</sup> G1)       | 14. Kempff-Verbunt (Alfa Romeo) 1 h 11'30"7         | 24. Lejeune-Leclercq (Datsun 120A) 1 h 30'13"4     |
|  | 15. Lauwaert-Braeckveldt (Datsun 160) 1 h 13'07"1   | 25. Ragnacci-Nelis (Opel Kadett R) 1 h 40'43"8     |
|  | 16. Lebeau-Picry (Peugeot 504) 1 h 15'56"4          | 26. Bossuwe-Lefevre (Ford Escort) 1 h 47'33"7      |
|  | 17. Gaspard-Dubois (Ford Escort) 1 h 16'50"7        | 27. Fiere-Liebens (Ford Escort) 1 h 49'04"7        |