

# Enfin une base solide...



Honda Civic, VW Golf, SEAT Leon ou Opel Astra : faites votre choix...  
mais avouez qu'elles ont toutes une sacrée gueule !



## Le coup d'envoi du TCR Benelux a été donné à l'occasion de la venue du GT Open à Spa-Francorchamps. Le bilan est plutôt positif.

Depuis le temps qu'on en parlait... Le TCR Benelux est devenu réalité durant un week-end où, hélas, les tribunes de Spa-Francorchamps n'étaient guère garnies. N'empêche, pour la première fois depuis plusieurs années, notre pays dispose – avec ses voisins... – d'un produit prometteur. Évidemment très touchés par la disparition d'un des leurs (et non des moindres...), les maîtres d'œuvre du championnat peuvent s'attaquer déjà à une autre mission : en consolider les fondations afin qu'il trouve son rythme de croisière en 2017. Chaque chose en son temps. Revenons en quelques points sur le lancement de la compétition.

**Voitures sexy :** le look agressif et la décoration des VW, SEAT, Honda et Opel en lice à Spa-Francorchamps ont fait l'unanimité. Il faut remonter aux Silhouettes des BTCS pour retrouver des Tourisme aussi spectaculaires. Mais par rapport à ces aînées, les berlines 2016 présentent l'avantage d'être nettement moins chères et de rester plus proches des modèles d'origine, un argument important aux yeux des importateurs ; elles affichent également des performances très voisines, ce qui garantit des explications serrées.

**Pilotes de pointe :** même si on ne peut affirmer que le niveau sera aussi relevé lors de toutes les manches, comment ne pas apprécier la présence de "pointures" comme Tiago Monteiro, Tom Coronel, Vincent Radermecker, Pierre-Yves Corthals, Renaud Kuppens, Stéphane Lémeret, Fred Bouvy et consorts, tous motivés comme des jeunes loups ?

**Guerre des générations :** ces valeurs sûres trouvent sur leur route une brochette de "gamins" venus souvent du kart ou de la VW Fun Cup, et nullement impressionnés, malgré leur déficit d'expérience. Les Romain De Leval, Benjamin Lessenes, Fred Caprasse, Maxime Potty, Didier Van Dalen, Kevin Balthazar, Amaury Richard et autres Denis Dupont apportent une belle touche de fraîcheur et de fougue dans un peloton où des Alexis van de Poele, Sam Dejonghe, Guillaume et Edouard Mondron font presque figure de... "vieux habitués".

**Spectacle :** qui fit fougue dit aussi figures pas toujours maîtrisées, surtout quand la météo s'en mêle. De ce point de vue, les premières confrontations ont répondu aux attentes. Un bémol : en raison de sa longueur, Spa-Francorchamps n'est pas idéal pour des sprints ne réunissant que peu de voitures. On devrait mieux s'amuser à Zandvoort, Zolder et surtout Mettet en fin de saison, un rendez-vous à cocher déjà sur les agendas...

**Renforts :** on en vient par ce biais à un constat forcément moins positif, même si on en connaît les raisons majeures (longueurs expliquées dans les pages qui précèdent). Le peloton se limitait à une douzaine de voitures et il ne devrait pas

grossir dans d'importantes proportions lors des prochaines épreuves. On attend l'arrivée de l'Alfa Romeo Giulietta de Fabio Marchiafava et peut-être de SEAT supplémentaires. Pour de vrais renforts, Marc Van Dalen (Kronos Events) se tourne déjà vers 2017 : « J'espère attirer plus de concurrents néerlandais, ainsi que certains jeunes qui s'alignent en BGDC au volant de grosses autos ; je ne suis pas sûr que les budgets nécessaires pour y engager une bonne BMW M3 sont très inférieurs à ceux que réclame une campagne en TCR... » On ne nous empêchera pas de penser que le Cléo de la Cup Benelux aurait pu former un bon "second peloton" derrière les TCR, à l'image des BMW Compact ou Peugeot 106 de l'époque Procar ; leurs pilotes auraient bénéficié de plus d'attention – et donc de retombées – que dans la très confidentielle Cup 2016. Mais tout le monde ne partage pas cette opinion...

**Grilles de départ :** même si l'n'a qu'une portée limitée, le principe de la grille Endurance composée via les réseaux sociaux ne correspond pas à l'idée que nous nous faisons de ce qui doit rester un sport ; et l'argument selon lequel « il faut vivre avec son temps » nous paraît aussi facile que hors de propos. En revanche, le système adopté pour les grilles des Sprints – basé sur les meilleurs chronos réalisés par chaque pilote lors de leur relais en Endurance – est intéressant, même si l's'avère un tantinet compliqué à décoriquer. Autre chose : le restart derrière la leading car (c'est très anglophone, tout ça...) pendant les Sprints manque de saveur. Plutôt que de voir les voitures en file indienne (même si un règlement l'impose...), le public préférerait certainement qu'elles soient rangées en deux files parallèles afin d'assister à une vraie envolée et non un simple exercice de réaccélération.

**Gestion des courses :** depuis le début de saison, plusieurs épreuves nationales (BGDC, VW Fun Cup, Belcar) ont été émaillées d'incidents et de décisions officielles prêtant le flanc à la polémique. Le dossier est vaste, et c'est peu dire... Dans le cas du TCR, de nombreuses excursions au-delà des limites de la piste n'ont pas été sanctionnées ; mais la météo incitait logiquement à la clémence, surtout vis-à-vis de concurrents manquant souvent d'expérience (voir notre chapitre sur les générations...). D'autre part, le dernier sprint n'aurait pas dû être lancé, même derrière la safety-car, car il semblait évident que les conditions n'allaient pas s'améliorer en 20 minutes. Mais bon, il est toujours facile de distribuer les bonnes et mauvaises notes après coup, hors du stress, avec un peu de recul.

On le voit, les + dominent les – dans ce premier bilan forcément incomplet puisqu'il est établi sur base d'un seul meeting. Le dossier va progressivement se compléter, notamment à la mi-juillet avec les courses disputées à Zandvoort en prologue du DTM.

**EXPÉRIENCE :** Tom Coronel et Vincent Radermecker ont fait parler leur expérience – en plus de leur coup de volant... – pour décrocher les premières places sur la grille du Sprint 1. Assurant le second relais de la course de qualification, ils s'y sont montrés les plus rapides et ont signé un chrono identique, à 3/1000èmes de seconde près (2'36"284 pour le Néerlandais, 2'36"287 pour le Liégeois). Pour réussir sa performance, Coronel a volontairement ralenti pour se laisser rattraper par Tiago Monteiro dont il a pris l'aspiration afin de bénéficier de quelques km/h supplémentaires. C'est ça, l'expérience !

**PALME D'OR :** elle revient à Guillaume Mondron (SEAT) qui s'est payé le luxe de devancer un des meilleurs spécialistes mondiaux des voitures de tourisme, Tiago Monteiro (Honda). Voilà une victoire dont le cadet des frangins se souviendra longtemps, d'autant qu'elle gardera une charge émotionnelle particulière vu le contexte dans lequel elle a été conquise.



**BÊTISES :** c'est un Vincent Radermecker goguenard qui est descendu de voiture au terme des deux premiers sprints : « Je n'ai fait que des bêtises, » s'amusa le pilote de la SEAT. « Ça a commencé au départ... J'étais tellement concentré sur les diverses opérations à mener pour réussir une bonne envolée que j'ai démarré 2 ou 3 secondes trop tôt, surprénant tout le monde, le poleman Tom Coronel en premier. Puis en course, j'ai bloqué plusieurs fois les roues au freinage et je me suis offert quelques détours imprévus... Mais au final, je me suis vraiment bien amusé et je signe des deux mains pour recommencer ! »



**V-MAX :** même si l'importe de les prendre avec réserve (le service espagnol de chronométrage ne se montrant pas très performant...), les chiffres de vitesse de pointe restent intéressants à consulter. La SEAT Leon de Vincent Radermecker a été créditée de la meilleure V-max du week-end avec 240 km/h en course de qualification devant les deux Honda Civic du Boutsen Ginion Racing, « flashées » à 237,5 km/h. Les SEAT ont gardé l'avantage dans les sprints disputés sur piste sèche (236,3 pour Sam Dejonghe puis 231,7 pour Guillaume Mondron), alors que l'Opel Astra a nettement émergé sous la pluie, Pilou Corthals étant le seul à franchir la barre des 220 km/h avec même un passage à 223,9 km/h ; sur une piste détrempée, il faut le faire !

## RÉSULTATS

**Course de qualification (endurance) :** 1. Lémeret-Monteiro (Honda) 22 tours ; 2. Corthals-Caprasse (Opel) +17"081 ; 3. van de Poele-de Leval (VW) +23"789 ; 4. Dejonghe-Dupont (SEAT) +34"719 ; 5. Lessennes-Kuppens (Honda) +36"782 ; 6. Mondron-Mondron (SEAT) +50"332 ; 7. Richard-Van Dalen (VW) +1'00.043 ; 8. Vanbellingen-Dermont (VW) +1'36"162 ; 9. Cherain-Cencetti (SEAT) +1'45"029 ; 10. Vandenbalck-Coronel (SEAT) +2 ; 11. Latinine-Potty (VW) +3 ; 12. Hezemans-Radermecker (SEAT) ; 13. Bouvy-Balthazar (VW) +8.

**Sprint 1 :** 1. Monteiro (Honda) 8 tours ; 2. Dejonghe (SEAT) +03"272 ; 3. Mondron G. (SEAT) +03"525 ; 4. De Leval (VW) +15"425 ; 5. Balthazar (VW) +15"629 ; 6. Van Dalen (VW) +20"402 ; 7. Radermecker (SEAT) +25"605 ; 8. Cencetti (SEAT)

+27"212 ; 9. Coronel (SEAT) +28"447 ; 10. Potty (VW) +29"940 ; 11. Dermont (VW) +32"097 ; 12. Lessennes (Honda) +1 t.

**Sprint 2 :** 1. Mondron, 6 tours ; 2. Monteiro, +00"718 ; 3. Coronel, +00"852 ; 4. De Leval, +01"750 ; 5. Potty, +02"820 ; 6. Balthazar, +04"824 ; 7. Dermont, +05"828 ; 8. Cencetti, +06"750 ; 9. Radermecker, +07"654 ; 10. Dejonghe, +34"039.

**Sprint 3 :** 1. Kuppens (Honda), 7 tours ; 2. Lémeret (Honda) +03"202 ; 3. Corthals (Opel) +04"792 ; 4. van de Poele (VW) +06"229 ; 5. Bouvy (VW) +07"228 ; 6. Mondron E. (SEAT) +20"592 ; 7. Cherain (SEAT) +23"228 ; 8. Dupont (SEAT) +29"255 ; 9. Richard (VW) +29"975 ; 10. Latinine (VW) +32"930 ; 11. Vandenbalck (SEAT) +40"015 ; 12. Vanbellingen (VW) +43"100 ; 13. Hezemans (SEAT) +44"372.

**Sprint 4 (arrêté au drapeau rouge après 3 tours sous safety-car) :** 1. Kuppens, 3 tours ; 2. Lémeret, +02"048 ; 3. Corthals, +02"992 ; 4. Mondron E., +04"403 ; 5. Cherain, +07"099 ; 6. Dupont, +08"961 ; 7. Richard, +10"114 ; 8. Latinine, +12"880 ; 9. Vandenbalck, +14"160 ; 10. Vanbellingen, +16"997 ; 11. Bouvy, +18"206 ; 12. van de Poele, +19"959 ; 13. Hezemans, +21"296.

**Championnat pilotes :** 1. Lémeret-Monteiro 120 pts ; 2. Mondron-Mondron 70 ; 3. van de Poele-de Leval 66 ; 4. Corthals-Caprasse 58 ; 5. Lessennes-Kuppens 57 ; 6. Dejonghe-Dupont 51 ; 7. Bouvy-Balthazar 28 ; 8. Richard-Van Dalen 25 ; 9. Cherain-Cencetti 23 ; 10. Vandenbalck-Coronel 20 ; 11. Vanbellingen-Dermont 14 ; 12. Latinine-Potty 14 ; 13. Hezemans-Radermecker 8.