

Trophée Jean-Charles Martinetti

OSCARO
DANS LA COURSE

TOUR DE CORSE HISTORIQUE



14^e Edition

6 / 11 OCTOBRE 2014

La rencontre des légendes



www.tourdecorse-historique.fr



B.R.M.

-- Chronographes --

La force de l'automatisme, la précision du quartz.
L'autonomie, après chargement complet de l'accumulateur, est de 6 mois environ.



V6-44-HYBRIDE-BG



www.brm-manufacture.com

Pour tout renseignement,
veuillez contacter BRM par téléphone 01 61 02 00 25 ou par mail info@brm-manufacture.com

Bernard Richards Manufacture

Edito

Mémoires vives

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2014

Le Tour de Corse est attaché à son histoire et une fois de plus, nous allons vous parler d'anniversaires, d'exploits qui sont restés ancrés très forts dans nos mémoires passionnées. Il faut dire qu'en presque six décennies d'existence, les routes corses, lors de Tours disputés le plus souvent sous les premiers frimas automnaux, comptent en quantité des exploits mémorables. Les lieux, cette montagne jetée à la mer par enchantement veut cà, dure, éprouvante, sans cesse changeante...

On remonte de quarante ans dans l'histoire de l'épreuve, en 1974 très exactement. L'épreuve s'annonce merveilleusement. Le nombre d'engagés dépasse la centaine et tous les bons observateurs s'en félicitent. Jamais ce nombre symbolique avait été franchi. En 1972, dernière année avec des prototypes au départ et même en 1973, première année du tout nouveau Championnat du Monde, on ne dépassait pas 50 voitures. Une petite parenthèse qui nous fait savourer mieux encore les quelques... 253 équipages qui figurent aujourd'hui sur la liste des inscrits pour cette édition 2014 du Tour Historique. Il va y avoir de l'animation dans l'île de Beauté...

Cette parenthèse refermée, il convient de souligner la qualité du plateau pour cette édition 74. Le titre mondial n'est pas encore attribué et la fin de saison arrive. Cela va se jouer entre Lancia et Fiat. Les firmes italiennes cousines

viennent en force : trois Stratos, récemment homologuée pour Lancia et... cinq Spider 124 Abarth pour Fiat. Avec uniquement des peintures derrière les « cerceaux » : Munari, Andruet, Ballestreri, Darniche, Bacchelli, Alén, Pinto, Pianta... Et puis il y a aussi l'équipe Alpine-Renault, encore Championne du Monde en titre avec des voitures pour Nicolas, Larrousse, Thérier mais aussi Serpaggi et Manzagol, de fidèles et sérieux adversaires corses. Les titres de Champion de France ne sont pas plus joués et cela nous vaut là aussi un plateau exceptionnel dans le Groupe 2 de l'époque : Jean-François Piot sur sa Renault 17 Gordini officielle, deux Alfa d'usine pour Fréguelin et Beguin, une Lancia pour Prégliasco, une Renault 12 Gordini pour Coetmeur, l'un des prétendants au titre, et surtout Jean-Louis Clarr toujours si brillant sur son Opel Ascona. Jean-Louis va faire le Tour de Corse de sa vie et s'imposer (*Il nous raconte sa course, pages 18*). Quarante ans plus tard, il est toujours auprès de nous, plus enthousiaste que jamais, nous motivant sans cesse... Au devant de la course, les récentes Stratos auront raison de l'orgueilleuse armada Fiat et Andruet va se défaire de toute l'adversité et donner à Lancia (et à la Stratos...) l'une de ses plus belles victoires et le titre. Quarante ans après, il est toujours sur la ligne de départ, avec l'état d'esprit d'un jeune premier et la ferme intention d'ajouter un autre Tour de Corse à son long palmarès... Chapeau bas !

Alain Bernardet



Itinéraire OSCARO

DANS LA COURSE

Tour de Corse Historique 2014

Du 6 au 11 octobre 2014

Après des années de fidélité à l'Île-Rousse pour son départ et son arrivée, une escapade dans le célèbre Cap Corse l'an passé, le Tour de Corse Historique 2014, 14^e du nom, innove et s'attarde un peu plus dans le sud de l'île, depuis Porto-Vecchio pour ligne de départ et d'arrivée. Pour certains, ce sera la découverte de nouveaux reliefs, de nouvelles épreuves chronométrées qui totalisent plus de 360 km...

Programme

LUNDI 6 OCTOBRE

Vérifications techniques & administratives à Porto-Vecchio

MARDI 7 OCTOBRE

Vérifications techniques & administratives à Porto-Vecchio

1^{ère} étape. Porto-Vecchio - Porto-Vecchio

113,5 km dont 34,5 km chronométrés

- Départ de Porto-Vecchio : 13h25
- Arrivée à Porto-Vecchio : 16h18

ES 1 : Bocca di Pelza / Gualdaricciu 11,5 km, 14h15

ES 2 : Tirolo / Col de Bacinu 23,0 km, 15h28

MERCREDI 8 OCTOBRE

2^e étape. Porto-Vecchio - Bastelica - Porticcio

253,9 km dont 96,5 km chronométrés

■ Départ de Porto-Vecchio : 8h00

■ Regroupement à Bastelica : 12h26

■ Arrivée à Porticcio : 14h49

ES 3 : Bavella / Kamiesch 23,1 km, 9h08

ES 4 : Lugo di Nazza / Ghisoni / Sorba 33,8 km, 10h31

ES 5 : Tavera / Bastelica 16,5 km, 12h04

ES 6 : Bocca di Luminataghja / Agosta Plage 23,1 km, 14h09

JEUDI 9 OCTOBRE

3^e étape. Porticcio - Vico - Porto

156,7 km dont 64,3 km chronométrés

■ Départ de Porticcio : 9h00

■ Regroupement à Vico : 11h11

■ Arrivée à Porto : 14h02

ES 7 : La Liscia / Sari d'Orcino 16,5 km, 9h48

ES 8 : Arro / Vico 20,9 km, 10h41

ES 9 : Appriciani / Liamone 12,5 km, 12h14

ES 10 : Paomia / Cargèse 14,4 km, 13h02

VENDREDI 10 OCTOBRE

4^e étape. Porto - Ponte Leccia - Île-Rousse

303,7 km dont 85,4 km chronométrés

■ Départ de Porto : 8h00

■ Regroupement à Ponte Leccia : 11h49

■ Arrivée à Île-Rousse : 16h10

ES 11 : Porto / Marignana 18,0 km, 8h11

ES 12 : Sta Lucia di Mercurio / Carticasi 22,7 km, 10h29

ES 13 : Castifao / Bocca di u Prunu 16,6 km, 12h52

ES 14 : Notre Dame de la Serra 28,1 km, 14h45

SAMEDI 11 OCTOBRE

5^e étape. Île-Rousse - Solenzara - Porto-Vecchio

256,6 km dont 77,5 km chronométrés

■ Départ de Île-Rousse : 8h00

■ Regroupement à Solenzara : 13h24

■ Arrivée à Porto-Vecchio : 15h22

ES 15 : Canavaggia / Ponte Novo 23,6 km, 8h53

ES 16 : Penta Acquatella / La Porta 21,1 km, 9h56

ES 17 : St. Andrea di Cotone / Planiccia 24,1 km, 11h44

ES 18 : Favone / Conca 8,7 km, 14h22





En 2013, Porto-Vecchio a organisé un départ du Tour de France cycliste mémorable. Les courses cyclistes se multiplient sur les hauteurs de la ville et des alentours.

Élu en 2005, Georges Mela a d'emblée fait des activités sportives et des compétitions organisées sur le territoire de la ville un vecteur d'image et de dynamisme.

passion sans commune mesure dans l'organisation de cette épreuve qui connaît aujourd'hui un succès remarquable qui n'a plus rien d'insulaire et qui dépasse même les contours de l'hexagone. Que l'épreuve revienne un jour à Porto-Vecchio était peut-être écrit dans la logique. Dès les premiers échanges, j'ai tout de suite assuré José et Yves d'un soutien total de la commune...

Avec près de 250 équipages au départ, que vous inspire le succès de cette définition Historique du Tour de Corse ?

Le succès est dans un premier temps à mettre au crédit des organisateurs eux-mêmes. À la ferveur, à l'enthousiasme, à la passion, au professionnalisme qu'ils mettent dans l'organisation de l'épreuve. Yves Loubet apporte toute l'expérience de sa belle carrière internationale. Ça se voit de suite. C'est vrai que je trouvais curieux que des porto-vecchiai n'aient pas la solution pour mettre en place un Tour qui s'élançait et qui revenait à Porto-Vecchio. À cette période de l'année, un événement de cette ampleur est une très grande richesse pour la ville et sa région. Comme je l'ai dit, ce succès est dû à un engagement humain remarquable et à l'attrait de la région en arrière-saison. Sur un plan sportif, on retrouve aussi au départ des pilotes et des voitures qui par le passé, ont écrit l'histoire de cette épreuve.

Quel accueil spécifique la ville réserve aux équipages ?

On a voulu faire du Tour Historique un événement majeur et toute la ville se trouve mobilisée. C'est aussi le fruit de cette collaboration étroite entre José, Yves et moi. De lourds aménagements ont été mis en place pour accueillir les équipages et ces splendides voitures au niveau du port pour les vérifications et en centre-ville, près de la mairie, pour le départ. Cela n'a pas été simple car la place est comptée au cœur de la ville mais nous y sommes parvenus. Il s'agit d'un soutien franc et massif de la commune et une collaboration de tous les instants avec la mise à disposition de tous les moyens de la ville pour que la réussite soit totale.

Pensez-vous que la population corse entretient des liens particuliers avec le sport automobile ?

C'est vrai qu'il y a toujours eu une chaleur particulière auprès des pilotes. Un sentiment très fort a toujours existé. Et puis ne serait-ce que par la médiatisation de ces épreuves. Cela se perpétue de génération en génération. Il y a aujourd'hui ce magnifique Tour de Corse Historique mais aussi l'épreuve moderne du championnat ERC, entre le 5 et le 7 novembre, où la commune s'est positionnée pour en donner le départ. Ici, l'effervescence monte jour après jour et ça me fait vraiment chaud au cœur.

Depuis le départ, très médiatisé, du Tour de France cycliste l'an passé, on a l'impression que Porto-Vecchio fait du sport l'un de ses thèmes majeurs ?

Cela a été l'une de mes volontés après avoir été élu en 2005 maire de cette belle commune. Je voulais à travers l'ensemble des activités de la ville et du territoire que l'on puisse dire un jour que Porto-Vecchio est bien une terre de sport. De compétition mais aussi de possibilité de stage pour l'entraînement et la mise en forme de sportifs et d'athlètes, pour toutes les disciplines. On va sans doute accueillir très prochainement des stages de rugbymans. On monte progressivement en puissance. Maintenant, c'est vrai de dire que cette volonté a pris une dimension toute particulière lorsque j'ai réussi en 2009 à négocier avec Christian Prudhomme, le directeur du Tour de France, le départ de cette épreuve, pour 2013, depuis Porto-Vecchio. Depuis, il y a eu toute une effervescence autour des activités sportives proposées. Je crois qu'à l'occasion du départ du Tour, on a su démontrer clairement nos capacités et notre savoir-faire à gérer des événements d'envergure et des grandes compétitions. Et on s'inscrit dans cette ligne car non seulement il s'agit d'un vecteur social très important mais aussi économique dans la mesure où de tels événements allongent considérablement une saison en Corse. Cette année, on compte une compétition d'envergure supplémentaire avec le semi-marathon de Porto-Vecchio en octobre. On a aussi le Classic Tennis Tour en mai avec pas mal de vedettes et où l'on compte 2 500 à 3 000 spectateurs. Aujourd'hui, cet engagement est devenu bien plus qu'une volonté,



Monsieur Mela, par le passé, Porto-Vecchio était un point de passage du Tour de Corse lorsque l'épreuve était un rendez-vous majeur du Championnat du monde. Et les routes de l'arrière-pays ont souvent été le cadre de joutes mémorables. Ce lien historique a pesé dans ce partenariat de la ville avec le Tour de Corse Historique ?

Vous avez raison de souligner ce passé de Porto-Vecchio avec l'histoire du Tour de Corse. La ville était alors un regroupement très attendu où chacun pouvait reprendre son souffle. Et les épreuves chronométrées de l'Alta-Rocca, le col de Bacinu, les épreuves qui montaient dans la forêt de l'Ospedale vers Zonza chez notre ami Félicien Balesi de Quenza déplaçaient le public en masse. Souvent, tout cela se passait de nuit dans une ambiance absolument incroyable. Ce n'était pas toujours facile à suivre. J'étais encore jeune mais ces souvenirs sont toujours très présents dans mon esprit. Je suis toujours resté passionné par ce genre d'épreuve. Rien que pour ces raisons, je suis très fier aujourd'hui de voir le Tour de Corse Historique partir de notre ville. Et puis, cette épreuve est organisée par deux porto-vecchiai, ne l'oublions pas. José Andréani et Yves Loubet, toute l'équipe de l'ASA Terre de Corse, déploient une énergie incroyable et une

Porto-Vecchio mise sur le sport !

POUR LA PREMIERE FOIS DE SON HISTOIRE, LE DEPART ET L'ARRIVEE DU TOUR DE CORSE HISTORIQUE SE FONT DEPUIS PORTO-VECCHIO. LA CELEBRE CITEE DU SEL FAIT AUJOURD'HUI DU SPORT L'UN DE SES THEMES MAJEURS. SON MAIRE, GEORGES MELA, S'EN EXPLIQUE...

Terre de Sports



Au mois de mai, le Classic Tennis Tour déplace un public important et compte sur de nombreuses vedettes de la discipline pour véhiculer son image.



Bien positionnés dans le calendrier, les événements sportifs sont devenus un complément important de l'activité touristique habituelle. Il faut dire qu'entre mer et montagne, la région se prête particulièrement à des disciplines très variées.

est très important. En judo, en gymnastique, en handball, en danse, les sportifs porto-vecchiaïens comptabilisent succès et médailles. Et bien sûr, la ville a compté des pilotes automobiles de grand talent comme Yves Loubet ou Claude Balesi...

Vous évoquez l'impact du sport dans l'économie de la ville. On peut le quantifier ?

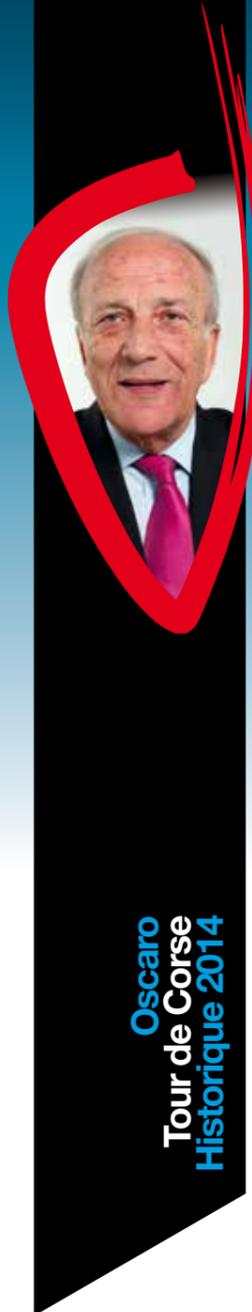
C'est toujours quelque chose de difficile à faire avec précision mais il est indéniable. On parlait tout à l'heure du Tour de France cycliste, on sait que pour une ville de départ, et pour les quelques années qui suivent, cela représente une manne de dix à douze millions. Le Tour de Corse Historique draine une population importante, aussi. Il y a les équipages, près de 250 cette année, les mécaniciens, les accompagnateurs, du public souvent en masse, une médiatisation importante. Cela fait beaucoup de monde et cela ne peut-être que du pain béni pour la ville et au-delà, pour toute la Corse car l'épreuve a aussi le grand mérite de faire découvrir les merveilleux paysages de l'île. À ce titre, le Tour de Corse Historique agit comme un remarquable coup de projecteur...

**Oscaro
Tour de Corse
Historique 2014**

c'est devenu tout à fait naturel et ça ne va que s'amplifier à l'avenir. Il faut dire que la région et les alentours de Porto-Vecchio, entre mer et montagne, se prêtent magnifiquement à cette politique. C'est un complément important de l'activité touristique habituelle.

Porto-Vecchio compte de nombreux sportifs de haut niveau international. Elle compte et a compté par le passé nombre de pilotes automobiles très réputés. Comment Porto-Vecchio soutient ses sportifs ?

Oui tout à fait. Nous avons par exemple Astrid et Priscillia Gneto en judo qui comptent parmi les meilleures en France. Priscillia est revenue des derniers jeux olympiques de Londres avec une splendide médaille et Astrid vient de s'illustrer aux championnats d'Europe. On voit qu'il y a une pépinière de jeunes qui exercent leurs talents tout au long de l'année et qui constituent la richesse de notre ville. Lorsqu'ils sont à l'extérieur, ce sont nos ambassadeurs. La ville soutient l'action de ces sportifs, de façon médiatique. Il n'y a pas d'aide particulière financière possible mais au niveau de leur structure, il y a une très forte volonté de Porto-Vecchio d'aider le tissu associatif local et ses bénévoles. La ville verse chaque année plus de 700 000 € aux diverses associations sportives, ce qui



Le mot du Président de l'Assemblée de Corse



Le tour de Corse historique s'apprête à célébrer sa 14^{ème} édition : je crois pouvoir dire qu'il est devenu le rendez-vous labélisé de tous les amateurs de voitures sportives mythiques. Mais si la tradition lui donne sa saveur, des nouveautés renouvellent son intérêt. L'idée d'un tour de Corse est par ailleurs un rêve que tout un chacun peut réaliser... ou non. Il suffit de le vouloir comme les organisateurs de ce tour automobile atypique l'ont voulu.

On imagine d'ailleurs assez bien qu'un tour de Corse s'inscrive dans une sorte de projet de découverte environnementale parce qu'il s'effectue toujours dans un panorama exceptionnel dont les décors sont la justification même de sa création et de son existence. Le tour de Corse historique mélange engouement pour l'automobile et amour de la nature. Il n'est pas seulement une épreuve sportive sortie de l'imagination de quelques nostalgiques passionnés de mécanique et de vieilles voitures illustres. Il est devenu une manifestation écolo-sportive qui rend hommage à des hommes qui ont incarné le sport automobile à travers leurs voitures et dont les noms restent comme des flambeaux éternels dans l'histoire du sport. Je crois d'ailleurs que ce sont les hommes qui ont rendus célèbres leurs voitures et non l'inverse.

Alors, du 6 au 11 octobre, sur les routes corses entre Porto-Vecchio et Île Rousse en passant par Porticcio et Porto pour revenir ensuite à Porto-Vecchio, nous verrons comme une manifestation de souvenirs anciens, Alpine-Renault A110, Lancia Rally 037, Alfa Romeo Giulia, Jaguars MK2, Renault 5 turbo, Ford Escort RS... rivaliser pour une course dont le résultat à mes yeux, importe peu. Inutile de vous dire que la Corse est belle mais je suis convaincu que les participants de ce tour de Corse historique s'en apercevront s'ils ne le savent pas déjà. Je leur souhaite à tous un bon tour.

Dominique BUCCHINI



OTA PORTO



Ici, on ne broie pas du noir...

On voit la vie en couleurs toute l'année!

Colorez vos envies dans toutes les nuances possibles...

Porto, vos vacances... en couleurs!



Partenaire du Tour
de Corse Historique



Organisation
des Nations Unies
pour l'éducation,
la science et la culture



Golfe de Porto : calanche de Piana,
golfe de Girolata, réserve de Scandola
inscrits sur la Liste du patrimoine mondial
en 1983

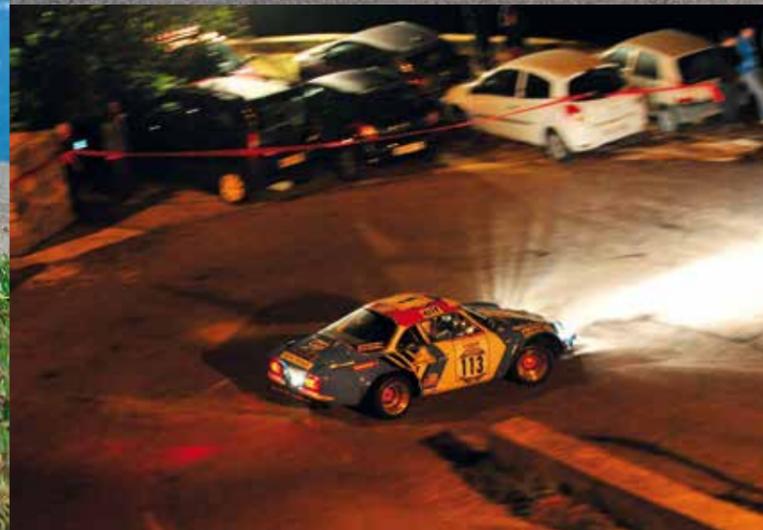
www.porto-tourisme.com

2013 LA PLUIE POUR INVITEE!

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2014

L'AN PASSÉ, UN TEMPS MAUSSADE RÉGNAIT SUR LE PARCOURS DU TOUR DE CORSE HISTORIQUE, RENDANT PARFOIS LES ROUTES UN PEU PLUS GLISSANTES. HISTOIRE DE TROUBLER LE JEU ET DE PIMENTER PLUS ENCORE L'ISSUE D'UNE COURSE TRÈS ANIMÉE...

Francis Padrona a contrôlé la course depuis le second jour. Avec sa Ford Escort RS, il remporte son second Tour de Corse Historique.



En historique, le talent n'attend pas le poids des années. La preuve : la remarquable performance du jeune suisse (18 ans) Jérémie Toedtli.

La pluie est venue arroser les quarante ans de la victoire d'Alpine dans le premier Championnat du Monde de l'histoire. Le Tour de Corse Historique avait décidé de fêter l'évènement.

James Bond sur les routes corses à la poursuite du Spectre ? Non, mais le prince Al Thani a mené jusqu'au terme de l'épreuve cette magnifique Aston Martin DB5 admirablement restaurée. Et sans une seule égratignure sur sa belle carrosserie...

Cette année, l'épreuve renouait avec la longue tradition des chronos de nuit. La magie des phares dans la montagne et les village traversée reste un grand moment d'émotion retrouvée...

Une fois encore, le rendez-vous était fixé à Île-Rousse. La liste des engagés dépasse allègrement les 220 équipages et de ce fait, il a fallu revoir le scénario des traditionnelles vérifications techniques et administratives. Prévues sur une seule journée, les voilà maintenant réparties sur deux jours. Un petit détail qui nous fait...un peu plus apprécier la clémence des lieux. Cet anecdotique petit souci de logistique évoqué, d'autres « nouveautés » attendaient les équipages de ce treizième Tour de Corse Historique. Le principal étant que dès les vérifications achevées, les voitures s'élançaient pour une première étape prévue de nuit. Comme à la belle époque où le Tour de Corse était une épreuve « non-stop » disputée de jour comme de nuit. Un clin d'oeil de plus lancé à l'histoire magique de cette épreuve!

ANDRUET FAIT LE SHOW !

Bon, pour cette première étape entre Île-Rousse et... Île-Rousse et comptant deux épreuves chronométrées, tout le monde n'a pas forcément une parfaite maîtrise du pilotage nocturne. À Speloncato, terme de la première ES, le public est venu en masse savourer le spectacle. Andruet ouvre la route et le classement. La nuit, le pilote parisien connaît et il relègue, au terme des 8 km, Erik Comas à 4 secondes avec sa belle Lancia Stratos et derrière, les écarts se creusent plus encore. Dans l'épreuve suivante de Montemaggiore (10 km), Jean-Claude remet le couvert, toujours devant Comas, Valliccioni (RS Turbo) et la Ford Escort RS du suisse Toedtli, le fils de 18 ans, pas le père sur une autre Ford. C'est donc en beau leader que le célèbre tandem « Andruet/Biche » revient à Île-Rousse. À 73 ans, excusez du peu ! Pas mal aussi Vaison sur sa petite Talbot Samba (6ème) ou Rédélé (7ème) sur une Alpine 1800 toujours aussi magique à voir évoluer. Morière



En 2013, le Tour s'aventurait dans le Cap avec des épreuves où il suffisait de tendre le bras pour apprécier une mer à la température encore clémente.

Une bonne dizaine d'équipages, avec des voitures diverses comme ici cette Volvo, étaient venus de...Norvège pour apprécier la Corse et son Tour



Des décors, des voitures inoubliables, ici la Lancia Stratos de Philippe Vandromme, qui appartient à jamais à la postérité.



est là aussi (5^{ème}), « Anto Wan » également sur sa Porsche Groupe 3 (8^{ème}). Le lendemain, l'étape entre Île-Rousse et Saint-Florent se dispute intégralement dans le Cap, une autre nouveauté de ce Tour de Corse 2013. Cette fois, le soleil est bien revenu mais les routes étroites du Cap, toujours piégeuses et rendues glissantes par les pluies de ces derniers jours. À chaque détour d'un virage, des coulées de terre cherchent à surprendre les pilotes, comme par jeu. Andruet y va de son tête à queue. Sur ce terrain, les cartes se redistribuent. Tôt le matin, c'est Toedtli (le père, sur sa Ford RS Mk1) qui signe le meilleur temps. Son style généreux s'accommode bien des pièges tendus par la route et d'une façon générale, les Ford Escort, pénalisées sur des routes sèches et très adhérentes, trouvent dans ces conditions un terrain plus favorable. Dans cette première épreuve de Novella, Andruet est toujours là, même pas à une seconde. Il garde la tête du rallye. Suit ensuite la Renault 5 Turbo de Valliccioni, Padrona qui a fini apparemment par solutionner les petits problèmes rencontrés sur sa Ford Escort RS et la famille Manzagol, le père devant sons fils avec Jean-Charles Rédélé intercalé. Une sorte de conflit de génération dans ce clan des mécaniques Renault ? Dans l'épreuve de Canari (29 km), Padrona confirme son arrivée aux affaires. Il frappe fort même, puisque ses poursuivants, Toedtli fils et père une fois de plus, sont à plus de 22 secondes. Rédélé, lui, domine les R5 Turbo et Andruet, dont l'assistance s'est égarée dans le choix pneumatique, ne signe que le treizième temps à plus de... 55 secondes. Il conserve la tête néanmoins avec une avance de plus en plus infime. D'ailleurs, dans Barcaggio (ES5), il rendra son bien. Enervé par cette erreur de pneumatiques, il fera un tête-à-queue ! Le vainqueur se nomme Jean-Marc Manzagol pendant que son père se débat avec les bougies de son moteur. Padrona, lui, confirme. Ses performances de la matinée n'étaient donc pas un hasard : il s'installe en tête de l'épreuve. La dernière épreuve chronométrée du jour,

avant de faire étape à St Florent pour la nuit, part du fameux petit port de pêche de Centuri pour se dérouler jusqu'à Minerbio. Un beau tracé de presque 20 km, sur lequel Valliccioni va se montrer très rapide. Il devance l'autre R5 Turbo de Jean-Marc Manzagol. Padrona est toujours là mais il convient surtout de souligner les belles perfs de Zuccarelli sur sa Porsche 911, de Vaison avec sa minuscule Talbot Samba Groupe B, de Morière (Porsche 911), de De Gentili (R5 Turbo). Le soir, le parc d'assistance prévue à St-Florent s'anime et pour certains, il s'agit de panser les premières frasques de la course. Le classement au terme de cette seconde étape ? Padrona est en tête avec sa Ford mais la R5 Turbo de Valliccioni pointe maintenant à la seconde place. Gérald Toedtli complète ce podium provisoire, suivi par Andruet, la victime du jour, Jean-Marc Manzagol, Jean-Charles Rédélé, toujours d'une grande régularité aux avant-postes et le très jeune Jérémie Toedtli toujours brillant. Bon, il n'en reste pas moins que l'avance de plus de 25 secondes de Padrona au général commence à représenter un beau petit pécule. Mais en Corse, plus qu'ailleurs, on sait très bien que les situations restent toujours très précaires.

À COUP DE SECONDES !

Au matin du troisième jour de course, les concurrents rescapés s'apprentent à affronter la fameuse Castagniccia et ses forêts de châtaigniers. Routes étroites, bosselées et glissantes sont au menu ! La première ES qui va de Murato vers Volpajola est déjà un beau morceau de 15 km. Jean-Marc Manzagol prend

Dans les années soixante, l'Austin Healey 3000 était une voiture redoutable en rallye. Le célèbre Stirling Moss et sa sœur Pat, s'illustrèrent à son volant.



Le Tour de Corse Historique, c'est aussi ça, des échanges permanents entre les équipages.





Admirer une mécanique insolite mais toujours parfaitement restaurée et choyée, le plaisir est à tous les niveaux.



l'avantage devant les inséparables Toedtli, le fils suivi du père, Padrona et « Anto Wan » très brillant avec sa 911 Groupe 3. Valliccioni, pourtant second au général, n'est pas reparti. La caravane continue à progresser dans ce dédale de routes que constitue la Castagniccia, vers la fameuse église de La Porta. L'épreuve part depuis Penta-Acquatella. Sur ses 15 km, Jean-Marc Manzagol confirme devant... Jean-Charles Rédélé dont la petite Alpine A110 trouve un terrain vraiment à son avantage. Quel régal de voir évoluer avec légèreté cette petite puce bleue chargée de tant de souvenirs. Elle met d'ailleurs un point d'honneur à se montrer à son avantage : sur le bord de la route, Jacques Cheinisse, celui qui porta l'Alpine au sommet quarante ans plus tôt, observe, mieux savoure totalement le spectacle offert. Désormais, au général, Manzagol met vraiment la pression sur Padrona. Et il réduira l'écart de moitié dans l'ES suivante, revenant à sept secondes du leader. Pourtant Padrona se défend bec et ongle. Andruet, lui, revient aux affaires devant Puren, Morière, Rédélé encore et Bernard Barrile sur sa Talbot. Au général, on ne peut dire que les écarts se stabilisent. Padrona ne compte plus que 7 secondes d'avance, 51 sur la Ford de Toedtli mais déjà 1'13" sur Andruet... Mais personne se doute que le rallye connaît, en ce moment même, un cruel temps fort. Jean-Marc Manzagol vient de signer un beau temps scratch et pourtant sa R5 Turbo agonise. Sa boîte de vitesses est en train de lâcher et bientôt, sur le routier vers l'épreuve de Notre Dame de la Serra, la Renault s'immobilise, définitivement. Padrona peut respirer, il sera toujours en tête ce soir à Porto. Cette aventure ferait presque oublier le meilleur temps de Puren dans Notre Dame, devant Zuccarelli.

DES MONUMENTS AU PROGRAMME !

Vendredi, quatrième jour de course, on assiste très vite à l'un des exploits de cette édition. Au pont de Castirla, qui marque l'arrivée de l'ES11, on entend de loin les moteurs hurler à plein poumon. À l'oreille, rien qu'à l'oreille, on donne l'avantage aux Ford Escort. Mais laquelle ? Padrona ? Gérald Toedtli ? Et non, c'est le jeune Jérémie Toedtli qui signe son premier temps scratch, à l'admiration de tous ! Cela restera un beau moment de l'épreuve. Au général désormais les Ford occupent toutes les marches du podium. Dans « Ghisoni », un haut lieu de l'histoire du Tour de Corse, Andruet n'a laissé à personne le soin de signer le meilleur temps. Cette spéciale est monumentale avec dans un premier temps les Défilés de l'Inzecca, la traversée de Guisoni avant de finir par le Col de Sorba. Cela vaut d'ailleurs à Jean-Claude d'accrocher à nouveau une place sur le podium. Dans Acqua Doria, Padrona se rappelle au souvenir de tous. Histoire de... Une perf à noter : Martini, dixième, avec une bien plus « modeste » Opel Kadett ! Décidément, Andruet est en forme et signe à nouveau un meilleur temps dans Martini-Fozzano avant de rentrer sur Propriano. Sa réaction relance la course. Mais ce sera de courte durée puisqu'il débutera très mal la dernière journée de course. Dans « Pont d'Acoravo », il perd près de 2 mn pour une stupide histoire de boîte à air mal refixée à l'assistance et qui vient lui bloquer son accélérateur. On connaît des situation plus facile... Dans « Bavella », c'est Barrile qui en fait trop et qui ruine sa belle course dans un stupide tête à queue qui mettra sa Talbot en équilibre sur un talus. Voilà la recette pour passer de la 7^{ème} à la 86^{ème} place !

BEAU FINAL !

Le rallye remonte peu à peu vers Île-Rousse avec encore deux épreuves encore au menu. Jean-Charles Rédélé mettra un point d'honneur à les remporter toutes les deux, histoire de bien assurer sa troisième place au général et histoire aussi de bien fêter les quarante ans du titre de Champion du Monde décroché, ici même, par Alpine. Au final, Padrona remporte son second Tour de Corse Historique devant Gérald Toedtli toujours très brillant, Rédélé, donc, Jérémie Toedtli, Jean-Claude Andruet...

Pour une fois, personne ne s'élevait contre des embouteillages dantesques dans l'île.



Le rallye à l'ancienne, c'est ça : des assistance (ici un changement de boîte sur la DS de Jean-Jacques Julien) sur le bord de la route à la lueur des torches électriques.



Chaque soir, les équipages disposent de trois heures pour refaire une santé à leur monture...



Classement 2013

VHC

- 1 - F. PADRONA / S. FARINACCI (Ford Escort RS) en 3h56'04"5
 - 2 - G. TOEDTLI / SANOTOCITO (Ford Escort RS) à 1'40"0
 - 3 - JC. RÉDELÉ / E. DESSEIX (Alpine-Renault A110 1800) à 2'21"8
 - 4 - J. TOEDTLI / P. CIOCCA (Ford Escort RS) à 2'43"5
 - 5 - JC. ANDRUET / « BICHE » (Porsche 911 RSR) à 3'51"9
 - 6 - E. ZUCCARELLI / D. SAVIGNONI (Porsche 911) à 3'57"2
 - 7 - F. PUREN / G. MIZAEI (Porsche 911) à 6'51"4
 - 8 - JP. MANZAGOL / M. GUGLIELMI (Renault 5 Turbo) à 7'26"0
 - 9 - C. VAISON / P. DUFOUR (Talbot Samba) à 7'35"7
 - 10 - G. MORIERE / O. GABELLA (Porsche 911) à 8'04"3
- ... 86 équipages classés.

CLASSIC

- 1 - B. PANIER / M. BRUNO (Porsche 911) en 4h23'14"51
 - 2 - B. MORIN / T. SZO (Porsche 911) à 1'19"0
 - 3 - D. VILLECHALANE / JP. ROGEON (Porsche 911) à 1'40'8"9
- ... 10 équipages classés.

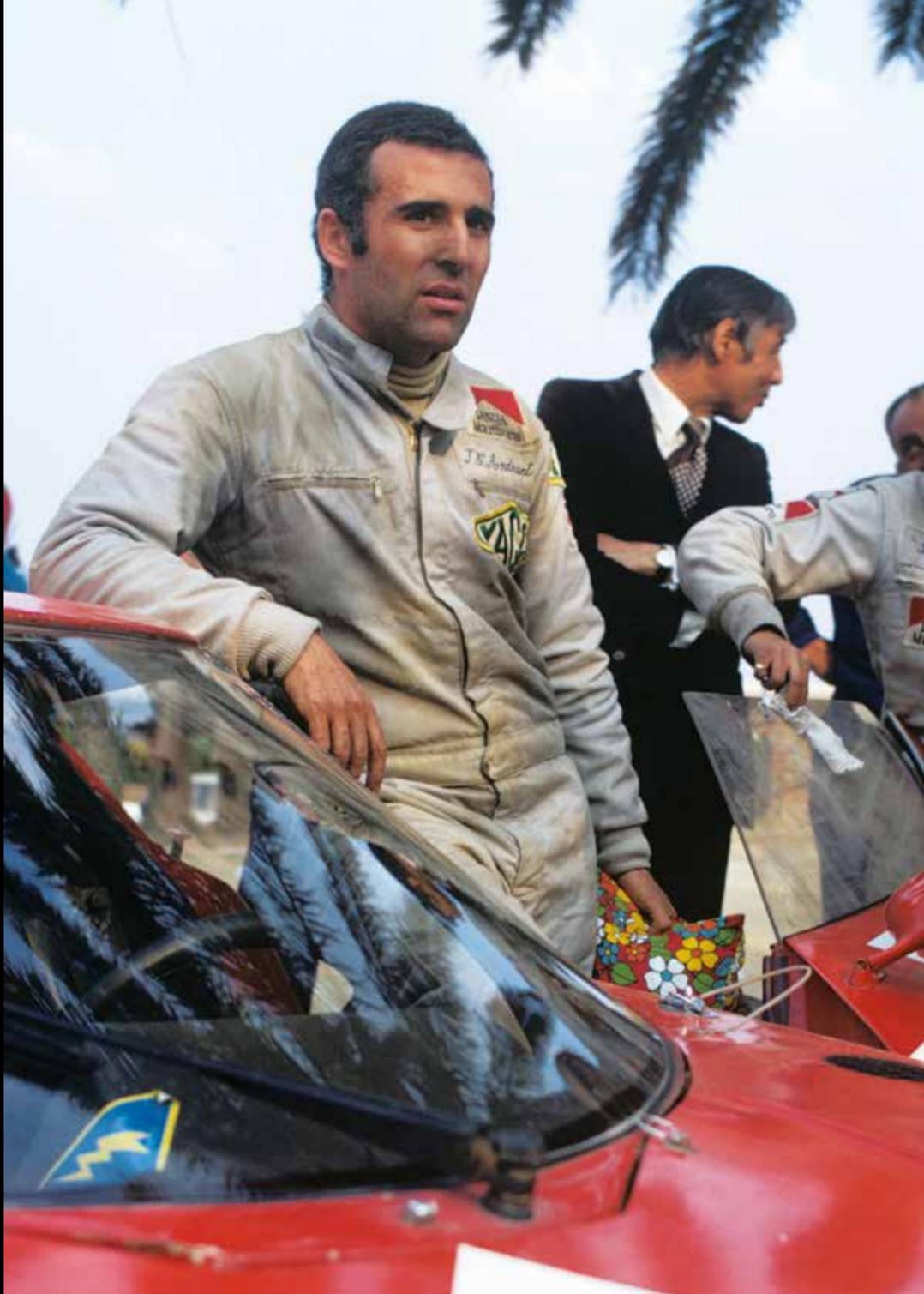
VHRS

- 1 - C. BAILLET / A. BAILLET Porsche 911
 - 2 - E. ROSSI / F. GIAMMARINO Lancia Flavia
 - 3 - JL. HERBETH / N. HERBETH Porsche 928
- ... 68 équipages classés.



Jean-Louis Clarr était l'un des plus brillants pilotes français de l'époque. Pour devenir Champion de France, il devait absolument remporter le Groupe 2 de ce Tour de Corse 74...

Jean-Claude Andruet, devenu un pilier de l'équipe Lancia après ses succès et ses titres avec Alpine. En Corse, il va donner à la nouvelle Stratos et à Lancia victoire et titre de Champion du Monde.



IL Y A TOUT JUSTE QUARANTE ANS, EN 1974, LE TOUR DE CORSE ÉTAIT LE THÉÂTRE DE DEUX EXPLOITS PARTICULIERS. LE PREMIER, MÉMORABLE, ÉTAIT L'UNE DES PREMIÈRES GRANDES VICTOIRES SIGNIFICATIVES DE LA LANCIA STRATOS AVEC JEAN-CLAUDE ANDRUET QUI OFFRIT AINSI LE TITRE MONDIAL À LANCIA. LE SECOND ÉTAIT À METTRE À L'ACTIF DE JEAN-LOUIS CLARR, VAINQUEUR D'UN GROUPE 2 TRÈS DISPUTÉ CETTE ANNÉE-LÀ...

COUP DOUBLE EN 1974!

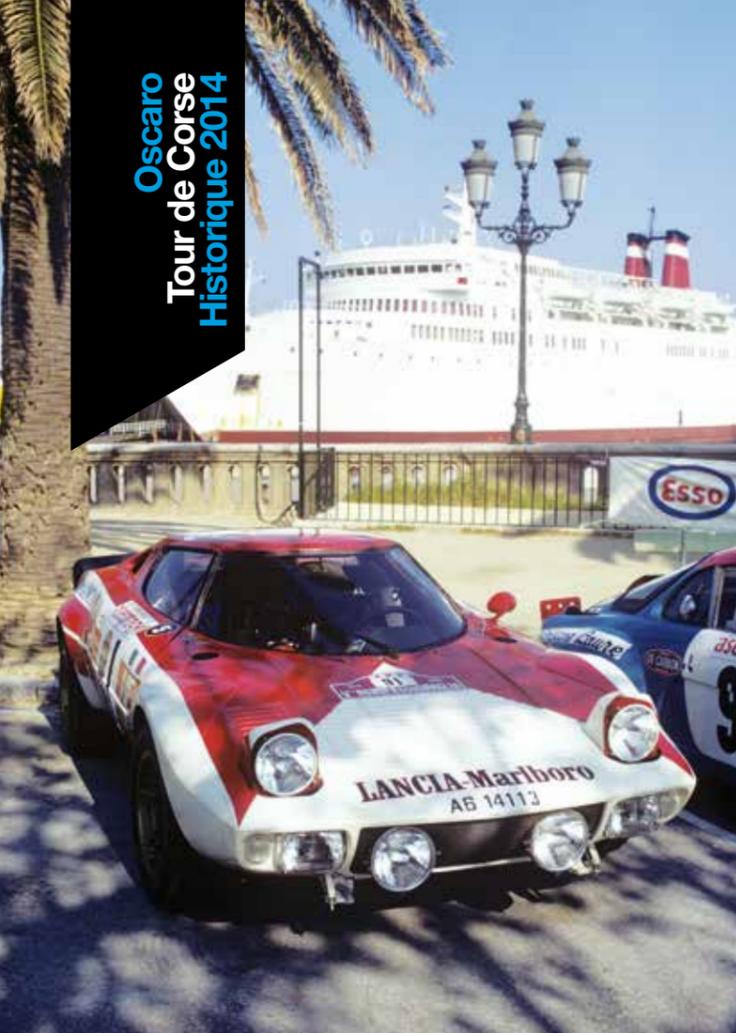
Oscaro
Tour de Corse
Historique 2014

Véritabile icône, la Lancia Stratos fut homologuée en Groupe 4 le premier avril 1974 mais dès 1972, elle débuta en compétition car, c'est bien connu, rien ne vaut la compétition pour se faire la main. En 72 d'ailleurs, on la vit en Corse dont le Tour acceptait encore les prototypes. Pas longtemps il est vrai, juste quelques kilomètres avant de voir Munari renoncer piteusement sur un bris de suspension dans la première épreuve chronométrée. Elle réédita cette piètre prestation à sa seconde sortie plongeant le moral de l'équipe Lancia au plus bas. Toujours pas homologuée, elle continua sur sa lancée en 73 et les premières performances significatives arrivèrent : première dans le rallye espagnol Firestone avec Munari, dans le Tour de l'Aisne avec Andruet, une seconde place pour le tandem Munari-Andruet lors de la célèbre Targa Florio et enfin, une belle victoire dans le Tour de France. Andruet, débute l'année 74 sur les chapeaux de roues. Juste avant l'homologation de la voiture en

avril, il gagne coup sur coup la Giraglia dans le Cap Corse, le Neige et Glace et le Giro d'Italia... Munari, lui, se charge de la première victoire en Championnat du monde lors du Rallye San Remo avec une belle avance (8 mn). Mais la victoire en Corse de Jean-Claude Andruet quelques mois plus tard allait être encore plus éclatante.

Le titre mondial en jeu !

Déjà, la concurrence était toute autre qu'en Italie. Les (encore) redoutables Alpine 1800 attendaient l'italienne au tournant. Et il y avait aussi une redoutable armada Fiat avec des Spider 124 Abarth pour Darniche, Pianta, Bachelli, Alen et Pinto. Rien que ça ! Il faut dire qu'en cette fin de saison, le titre mondial se joue entre Fiat et... Lancia, la firme cousine. Mais dès lors qu'il s'agit de compétition, c'est chacun pour soi à Turin. Pour contrer Fiat, Lancia engage trois de ses Stratos à moteur central. Une pour Andruet associé à « Biche », une seconde pour Ballestrieri et la troisième pour Munari, bien évidemment.



Cela fait presque deux saisons que la fabuleuse Stratos peaufine sa mise au point. Soucieux du moindre détail, Andruet est venu régler les derniers détails lors d'une Giraglia victorieuse (à gauche). Désormais homologuée, il imposera sa belle italienne lors du Tour de Corse.



La voiture du pilote fétiche italien reçoit même une évolution majeure sous la forme d'un V6 Ferrari coiffé de culasses à 4 soupapes par cylindre élaborées chez Ferrari et portant la puissance à plus de 270 ch. La course lancée depuis Bastia, les Fiat mirent rapidement genou à terre (une seule à l'arrivée avec Bacchelli). Chez Lancia, ce n'est pas beaucoup plus brillant. Munari abandonne très vite (moteur) et si Balestrieri brille par moment, il quittera lui aussi l'épreuve à mi-course, et loin des leaders. Andruet, lui, résiste. Mieux, il livre un combat de toute beauté à Jean-Pierre Nicolas, le leader chez Alpine. Thérier avec l'A310 est déjà loin, Larrousse avec la version Bis de l'A110, équipée du train arrière triangulée de l'A310 également. Il faut dire que Jean-Claude avait bien préparé son affaire venant s'imposer en début de saison, et surtout parfaire la mise au point de sa monture italienne sur les routes corses, dans la fameuse et très disputée Giraglia. Dans le clan français, outre Nicolas, seul Manzagol brille véritablement avec sa célèbre A110 rouge mais il perdit toutes ses chances après que la Fiat de Pianta, en panne de transmission, ait bloqué nombre de concurrents en pleine spéciale. Dans la première étape disputée de jour, Nicolas prend l'avantage avec régularité mais dès la nuit tombée, Andruet, très à son aise, réplique, enchaine temps scratch sur temps scratch pour prendre le commandement de l'épreuve. Ou'il ne quittera plus jusqu'à l'arrivée, répliquant systématiquement à chaque tentative de Nicolas. Se dirigeant peu à peu vers son troisième succès en Corse, seule une trahison de sa mécanique pourrait lui voler cette splendide victoire. Il rentre en beau vainqueur à Bastia avec plus de trois minutes d'avance sur son rival et le parisien offre ainsi par cette victoire le titre à Lancia et à la Stratos. Spécifiquement conçue pour la discipline, faut-il le rappeler, elle est devenue une totale référence. Et ce pour plusieurs années...

Clarr champion de France !
Pas loin derrière la course en tête de Jean-Claude Andruet, une autre belle aventure s'est également jouée dans ce Tour de Corse. Cette année-là, un titre de champion de France est attribué par



Chez GM, la compétition est tabou. Plus engagé, Opel France distillait des budgets de... promotion aux concessionnaires motivés. Jean-Louis Clarr devint ainsi champion de France avec la concession marseillaise Vimont-Vicary.



groupe et en groupe 2, il se joue entre Clarr et Coetmeur. Le premier, que l'on ne présente pas, pilote une Opel Ascona préparée dans la concession Vimont-Vicary de Marseille. Jean-Louis Clarr raconte : « À l'époque, il n'y avait pas d'engagement officiel d'Opel en compétition. GM s'y opposait et tout se faisait avec des budgets un peu parallèles confiés à des concessionnaires motivés et avec des partenaires précieux. Au même titre que le Greder Racing, la concession Vimont-Vicary disposait d'une petite dotation d'Opel. On devait se débrouiller avec et cette saison 74 n'a pu se monter qu'avec la motivation de la concession marseillaise et le plein soutien de BP grâce à Marc Cerneau qui s'occupait de la compétition du pétrolier. Nous visions le titre en Groupe 2 et en cette fin de saison, le titre se jouait entre Coetmeur et moi. Cette année-là, il y avait un titre de champion de France par catégorie. Coetmeur était du nord de la France et disposait d'une R12 Gordini. Pour le Tour de Corse,

il avait reçu le soutien de Renault et sa voiture était plus compétitive qu'à l'habitude. Un client ! Et ce n'était pas le seul car le niveau en Groupe 2 de ce Tour de Corse était particulièrement relevé. Il y avait nombre de pilotes insulaires, très rapides mais aussi Guy Fréquelin et Bernard Beguin sur des Alfa Romeo Alfetta 2 litres. Des berlines d'usine très affûtées. Et surtout, il y avait un certain Jean-Francois Piot sur une Renault 17 Gordini engagée officiellement par l'équipe Alpine-Renault animée par Jacques Cheinisse. Son objectif était clair : jouer les premiers rôles dans ce rallye long et difficile, avec des chronos de plus de 100 km parfois. Piot était vraiment un type fantastique et un pilote extrêmement rapide. Bref, les choses étaient loin d'être jouées d'avance. Pour moi, elles étaient simples. Si je gagnais le Groupe 2 en Corse, j'étais Champion de France. Coetmeur ne pouvait plus me rejoindre lors des deux épreuves finales du championnat : les Cévennes et le Var.

À ce niveau, les choses se sont vite décantées. Dans la première épreuve vers le désert des Agriates, je rattrape la R12 de Coetmeur et je le passe. Nous faisons quelques kilomètres ensemble et d'un coup dans mon rétro, je le vois partir à la faute, en tonneau... Mais mathématiquement, il me restait à remporter le groupe pour me mettre définitivement à l'abri au championnat. Avec Piot, ce n'était pas gagné d'avance. Lui était très rapide et sa R17 Gordini également. C'était une pointure, une référence pour moi et je garde un excellent souvenir de cette course à batailler avec lui. On échangeait sans cesse nos performances, nos impressions. Très agréable, un grand bonhomme. Les Alfa de Fréquelin et Béguin, elles, connurent rapidement des problèmes de fiabilité. Béguin disparu assez vite, même. Très vite, c'était entre Piot et moi que cela se jouait. On donnait vraiment tout et je me souviens d'une photo lors d'une assistance où, tous les deux, nous étions dans un état second, totalement épuisés. Cette année-là, le Tour de Corse était particulièrement difficile. Il y a eu un grand nombre d'abandons. À l'arrivée, avec Jean-Francois (Fauchille), nous devancions l'équipage Piot-Jaubert d'un rien. Tout cela me fait repenser à Jean-Francois Fauchille qui vient de nous quitter. J'ai partagé avec lui de grands moments et sa disparition m'a beaucoup affecté. Je ne m'attendais pas à cela, aussi brutalement. Pour en revenir à ce Tour de Corse, je suis resté tendu jusqu'à la fin. Tout d'abord, avec cette Ascona, nous avions connu quelques difficultés depuis le début de la saison. Nous avons souvent abandonné. Mais là, aucun problème. Ensuite, j'ai participé à 11 Tour de Corse entre 1972 et 1982 et j'ai vu une seule fois l'arrivée, en... 74. Cette Opel Ascona existe toujours. Elle appartient à un monégasque qui l'a reconstruite dans sa configuration du Tour de Corse 74. J'ai pu la reconduire lors d'une montée historique vers Gonfaron. Je l'ai trouvée extrêmement facile à conduire mais... peu sécurisante par rapport à ce que l'on fait aujourd'hui. À l'époque, on se souciait vraiment très peu de ces aspects. Mais elle était facile, absolument pas physique. Nous aurions pu ouvrir cette édition historique du Tour de Corse mais le propriétaire de la voiture n'a pas voulu. C'est dommage... »

Votre séjour en Corse



www.ot-ile-rousse.fr

Toutes nos offres, promotions, suggestions et conseils...



**PARTENAIRES
DU TOUR DE CORSE
HISTORIQUE**

L'Île-Rousse
BALAGNE - CORSICA
Promesse d'une Rencontre

Mairie de L'Île-Rousse



En trois ans d'existence, la réputation de Lorrtec, animé par Pierre-Antoine Rampon, n'a fait que grandir...

Lorrtec : l'historique de pointe...

AU FIL DES ANNÉES, PRESQUE NATURELLEMENT, L'ACTIVITÉ PRINCIPALE DE LA JEUNE SOCIÉTÉ LORRTEC S'EST PORTÉE SUR LES DIVERSES MOTORISATIONS DES VOITURES DE COMPÉTITION HISTORIQUES, EN RALLYE COMME EN CIRCUIT...

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2014

L'historique permet de côtoyer et de travailler sur des mécaniques extraordinaires, comme ici ce V10 Peugeot V10 de 905 victorieuse des 24 Heures du Mans.



Au premier abord, ce qui surprend, c'est la jeunesse du maître de maison qui vous reçoit dans ses ateliers de Pont-de-Vaux. À peine plus de la trentaine et déjà une référence dans son domaine de prédilection : les moteurs de course et rien d'autre. Ici, pas question de parler châssis ou même de transmission, uniquement de moteur ! Pierre-Antoine Rampon (monsieur Lorrtec...) n'a pas perdu de temps en chemin. À peine sorti de l'école d'ingénieur IECAM à Lyon puis l'École Nationale Supérieure du Pétrole et des Moteurs en région parisienne, il est enrôlé par BOSCH, en Allemagne d'abord puis dans sa filiale française. Inutile de vous faire un dessin : l'électronique des moteurs, il a baigné dedans très tôt. « Mais j'ai rapidement éprouvé le désir de monter mon entreprise et de réserver son activité à ce qui me passionne véritablement : le sport mécanique et les moteurs qui animent les machines de course. Lorrtec est né en janvier 2011. Pourquoi l'historique pour spécialité ? Au départ, ce n'était pas vraiment voulu et cela c'est fait progressivement, en circuit d'abord. On a au moins la

A l'aide des technologies ultra-modernes, on peut tout refaire, tout reconstruire sur un moteur de course. Tout, absolument tout...



montage des moteurs et pour s'occuper du banc, Nicolas (Ducroux) pour les faisceaux et l'instrumentation, sans oublier Anne pour toute la partie administrative. Il convient d'ajouter un à deux stagiaires en permanence et qui proviennent de diverses écoles d'ingénieur. En ce moment par exemple, Jordan est présent et réalise une machine spécifique pour relever le profil des cames des arbres à...cames. L'avantage de l'historique c'est la liberté offerte par le règlement aujourd'hui. Un bon motoriste peut s'exprimer pleinement et on y trouve un plaisir vraiment intense. Aujourd'hui, de part les règlements en place, la course moderne, quelle que soit la discipline, n'offre pas les mêmes satisfactions, les mêmes possibilités d'expression. Tout est très limité et la plupart du temps tout reste entre les mains des constructeurs qui maîtrisent les choses. Certes, nous ne nous occupons pas de châssis mais les voitures que l'on côtoie en historique sont aussi très intéressantes. Une Porsche 962 C est vraiment impressionnante, idem en rallye avec une Lancia 037 Groupe B comme celle de Christophe Vaison. Nous travaillons aussi sur des Ford Escort RS, des Porsche 911, bientôt des Fiat 131 Abarth Groupe 4. Rien que de très très belles autos chargées d'histoire et au palmarès très élogieux. Rien à voir évidemment avec une Clio ou une DS3 R3 d'aujourd'hui très limitée dans leur évolution. Il y a aussi que très peu de jeunes possèdent les moyens financiers pour supporter un vrai programme de développement sur un moteur. Aujourd'hui, la proportion de notre travail en historique a pris le dessus et représente plus de 70 % de notre activité. Encore une

Les machines que l'on trouve dans les ateliers Lorrtec de Pont de Vaux sont à la pointe de la technologie comme cette équilibruse de vilebrequin ou cette rectifieuse. Et en cas de nécessité, la région offre des sous-traitants d'une très grande compétence. Mais toujours à partir d'études «maisons»

Une métrologie de pointe est absolument une nécessité pour un résultat optimum, en performance comme en fiabilité.

Ci-dessous, la partie électrique et électronique où l'on traite faisceaux et boîtiers.

fois, ce glissement entre le moderne, où au tout début de Lorrtec nous étions présents en rallye comme en circuit, vers l'historique s'est fait progressivement. Le travail peut-être très profond. Pour les Peugeot 504 V6 élaborées par Christophe Vaison pour l'équipe de François Lethier, nous avons intégralement revisité le V6 PRV. Tout le contenu du moteur a été reconsidéré : embiellage, arbre à cames, électronique, etc. C'est un véritable travail de création, très plaisant et qui a porté ses fruits puisque la voiture s'est imposée au Maroc en 2013. Aujourd'hui, avec des technologies et des process plus modernes on peut fiabiliser et nettement améliorer les performances de mécaniques âgées de plusieurs décennies. En août, lors du Rallye d'Autun, la Lancia 037 de Christophe Vaison s'est avéré beaucoup plus rapide que des voitures modernes... » Pierre-Antoine Rampon ne connaît donc pas la crise dans un secteur d'activité qui n'est pas au mieux de sa forme en France. Les vrais motoristes se font de plus en plus rares. En circuit, une bonne partie de sa clientèle est étrangère, ce qui internationalise son savoir-faire. Son sérieux enthousiaste, ses très grandes compétences son autonomie technique et sa réactivité sont aussi ses atouts majeurs...

www.lorrtec.com

possibilité de travailler autour de moteurs absolument fantastiques. Des six cylindres de Porsche 962, des V8 Cosworth, des moteurs BMW de Formule 2, des Ford BDG en rallye des Lancia 037 et bien d'autres encore. Par exemple, à l'atelier en ce moment, nous refaisons un moteur de Peugeot 905 des 24 Heures du Mans. C'est absolument magnifique et encore une fois, la satisfaction est très grande lorsqu'on a la chance de côtoyer une telle pièce d'orfèvrerie et surtout leurs géniteurs qui aujourd'hui, nous aident à les remettre en état, à les restaurer. Après, il faut savoir que tout est possible avec ce type de mécanique, tout peut se refaire et Lorrtec est équipé pour pouvoir tout refaire. Après, ce n'est qu'une question de prix car refaire un moteur de Porsche 962 ou de Peugeot 905 peut coûter très cher. Mais d'un côté, nous avons affaire à une clientèle plus mûre, totalement passionnée et qui le plus souvent a réussi dans la vie et qui sait c'est ce qu'est le travail. Le dialogue est vite passionné. Sur le plan compétence et possibilité, tout est présent dans nos ateliers... historiquement célèbres. Nous occupons à Pont de Vaux les locaux où Bernard Maingret puis Mitsubishi Rally Art préparaient les Pajero pour le Paris-Dakar et dont on ne compte plus les victoires. Parfois, il nous faut sous-traiter certaines pièces mais dans tous les cas, leurs études, leurs dessins sont fait ici et tous les contrôles également, après réalisation. Pour les bielles, qu'elles soient en acier ou en titane, ou les pistons forgés, nous travaillons avec une société américaine très compétente. Il y a beaucoup de compétences aux États-Unis dans la compétition et ils ont une réactivité incroyable. Il n'y a quasiment jamais de problème de qualité ou de conformité par rapport aux dessins envoyés. Ce qui n'est pas toujours le cas en Europe où

Voici une petite galerie, absolument pas exhaustive, de mécaniques passées entre les mains expertes de Lorrtec : de gauche à droite, un premier Porsche 911 avec ses carburateurs verticaux, une culasse de Lancia 037 en cours de finition, un autre Porsche plus récent et les fameux V6 PRV des Peugeot 504 V6...

délais et qualité ne sont pas toujours au rendez-vous. Dans la mesure du possible, ce que nous essayons de faire afin de réduire les coûts qui peuvent très vite monter, c'est de raisonner par très petite série de moteur. C'est pas toujours possible mais, par exemple, nous avons plusieurs moteurs Ford BDG et nous attaquons le troisième moteur de Lancia 037 Groupe B. Si l'on s'intéresse au Fiat 131 Abarth Groupe 4, c'est que la demande commence à venir et qu'il y a beaucoup de pièces communes avec le Lancia. Par intérêt personnel, nous aimerions travailler sur le rotatif des Mazda de SMG mais le travail devient plus spécifique. Pour valider tous nos travaux, nous passons les moteurs au banc évidemment mais nous disposons aussi d'un banc à la fois très original et très performant, constitué de groupes hydrauliques qui se substituent aux roues motrices. Il est très précis et on peut relever des puissances jusqu'à 1000 chevaux ! Je tiens à la réactivité de Lorrtec. Nous sommes peu nombreux mais chacun très impliqué. Autour de moi, il y a Loïc (Cinquin) pour le montage des moteurs et les usinages difficiles, Pierre (Murigneux) et Hugues (Pezeneau) également pour le



Il s'en est fallu d'un rien pour que l'exploit soit total et que la 205 Turbo 16 (ici JP.Nicolas) ne s'impose brillamment pour sa première sortie en Championnat du Monde.

EN 1984, LA CURIOSITÉ DU TOUR DE CORSE SE NOMME PEUGEOT 205 TURBO 16. POUR SA VENUE EN CHAMPIONNAT DU MONDE, LA FIRME DE SOCHAUX, SI FRILEUSE JUSQU'ALORS, FAIT UNE OFFENSIVE DÉCOMPLEXÉE SUR UN PLAN COMMUNICATION. DU JAMAIS VU ! SUR UN PLAN TECHNIQUE AUSSI AVEC UNE ARCHITECTURE TRÈS ATYPIQUE POUR SA GROUPE B...

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2014

UN JOUR LA REVOLUTION

Voilà de longs mois que la Peugeot Turbo 16 fait couler autant d'encre que de salive. Ici on salue ses techniques nouvelles, là on les raille, tout comme ses débuts quelques mois plus tôt où ce monstre de technicité dût s'incliner derrière une « modeste » Citroën Visa 1000 Pistes. Et l'on passe sous silence les premiers roulages, tenus secrets, dans une carrière en région parisienne et où la structure même de la voiture manifesta de sérieuses faiblesses. Mais une fois en course, les « rumeurs » allaient se taire très vite : dès ses premiers chronos, la Peugeot 205 Turbo 16 Groupe B devint une référence absolue. Quatre roues motrices en rallye n'était pas en soi une nouveauté. Audi avait implacablement montré la voie. A partir de la fameuse

Quattro, on n'envisagea pratiquement plus jamais une voiture destinée au Championnat du Monde des rallyes sans quatre roues motrices ! Même Lancia avec sa 037 contemporaine dût se rendre à l'évidence. Le moteur central non plus, n'était pas une nouveauté. Là, c'est d'ailleurs Lancia qui avait défriché le terrain avec sa fabuleuse et si musicale Stratos, puis sa légère 037. Mais les deux technologies réunies allaient provoquer une véritable révolution au sein de ce petit monde. C'est là que la polémique s'installa. À l'annonce du programme Peugeot, on douta par exemple chez Audi de la technologie Peugeot. Présomptueux les allemands ? Un peu peut-être mais surtout le Docteur Piëch, l'auteur de l'Audi Quattro mais aussi de quelques autres références en compétition comme les Porsche 908 puis... 917, voulait surtout dire que la Turbo 16 ne présentait pas de véritable

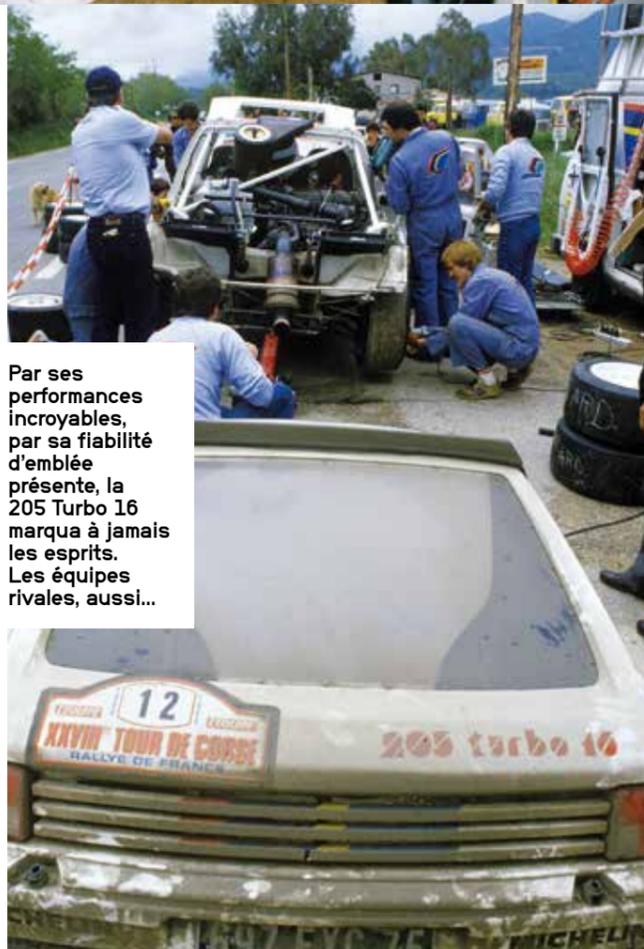
Les premières assistances lors de ce Tour de Corse 84. Avec l'expérience de Jean Todt, l'équipe ne mit pas longtemps à se montrer redoutable.

avec la voiture de Monsieur tout le monde et que le rallye devait conserver cette vocation. C'est vrai qu'à l'époque, le Coupé Quattro était disponible dans toutes les bonnes concessions Audi et qu'il allait amener par la suite des versions Quattro de tous les modèles Audi produits. Sur ce point, on ne peut pas lui donner totalement tort. Et à la suite de la 205 T16, plus aucune voiture de rallye n'offrit ce lien avec la voiture de série mais la génération de ces Groupes B allait nous livrer les plus fabuleuses voitures de rallye jamais imaginées. Sauf sur un point : la sécurité. Tout s'acheva brutalement après les drames qui hantent encore les esprits aujourd'hui.

En tête dès sa première sortie !

Chez Peugeot, on chercha ce lien avec la voiture de série. Jean Boillot qui présidait à l'époque aux destinées de Peugeot se montra très brillant, bien aidé par son service communication, en faisant coïncider les débuts de la Turbo 16 avec la sortie de la version GTi de sa 205 à succès. De son histoire, jamais Peugeot n'avait imaginé une petite voiture si turbulente, si pétillante. Et sur tous les rallyes du Championnat du Monde, des camions entiers déversaient en nombre des GTi suiveuses, destinées à la presse spécialisée, à divers VIP bien sélectionnés. Peugeot ne faisait pas seulement son entrée en mondial, il s'appropriait totalement la discipline...

Ses considérations, brillantes, évoquées, revenons à ce Tour de Corse 1984. Dès les vérifications à Ajaccio, Jean Todt, le patron de la compétition Peugeot, se rongea les ongles beaucoup plus qu'à l'habitude : l'angoisse de la première course, du premier chrono, les doutes sur la fiabilité des deux voitures engagées pour cette première apparition. L'une était confiée à Jean-Pierre Nicolas qui avait mené tout le développement de la voiture. La seconde était pour le grand Ari Vatanen, aussi bien connu pour sa vélocité que pour ses frasques en course. Jean Todt vouait une admiration sans limite aux pilotes finlandais. Face à ces Peugeot 205 Turbo 16, on trouvait des valeurs très sûres comme les Lancia 037 (victorieuses en 83), des Audi Quattro, des Renault 5 Turbo,



Par ses performances incroyables, par sa fiabilité d'emblée présente, la 205 Turbo 16 marqua à jamais les esprits. Les équipes rivales, aussi...

La ville de Porticcio est heureuse d'accueillir le Tour de Corse Historique 2014



Tél. 04 95 25 10 09
06 07 66 95 66
porticcio.org@wanadoo.fr





Ari Vatanen
au départ du Tour
de Corse 84.
Il sera vite
rassuré sur le
potentiel de sa
nouvelle monture.

Jean Todt et
Jean-Pierre
Boudy, le
motoriste,
également...



QUELQUES PRÉCISIONS

- **Moteur** 4 cylindres et 16 soupapes, transversal
1775 cm³ + turbocompresseur
365 ch (Evo 1) à 530 ch (Evo 2)
- **Transmission** à 5 rapports, 4 roues motrices
- **Longueur** 3,82 m • **Largeur** 1,70 m • **Hauteur** 1,33 m
- **Empattement** 2,54 m
- **Poids** 940 kg
- **Champion du monde des constructeurs en 1985 et 1986**
- **Champion du monde des pilotes en 1985 (Salonen) et 1986 (Kankkunen)**

au fond du vallon. Le rêve se brise mais le monde entier est convaincu d'une chose : ce n'est que partie remise... Et très vite ; Vatanen remportant dès cette année 84 le rallye des 1000 Lacs en Finlande, le Sanremo en Italie et le redoutable RAC en Grande-Bretagne. L'aventure des 205 Turbo 16 en mondial durera deux saisons et demie, 28 rallyes exactement pour... 16 victoires au total.

des Opel Manta 400. Premier chrono (39 km !), les Lancia affichent la couleur : 1^{er} Bettiga, 2^{ème} Biasion sur la 037 Totip, 3^{ème} Alén. Suivent la R5 Turbo de Ragnotti et la...Peugeot 205 Turbo 16 de Vatanen. Pas mal du tout pour un premier chrono ! Vient ensuite Andruet sur sa Lancia Chardonnet et Nicolas sur la seconde Peugeot. Les R5 Turbo de Saby et Chatriot sont derrière. Dixième seulement, à presque une minute, Walter Rohrl sur son Audi Quattro Sport. Plus d'une seconde au kilomètre, très décevant ! Second chrono (26 km) et premier temps scratch pour la Peugeot de Vatanen. Cette fois, ce n'est plus de la chance, c'est du brio à l'état pur ! D'autant que Jean-Pierre Nicolas est à l'affût derrière le pilote finlandais, en compagnie des pilotes Lancia et Renault. Bettiga réagit et enchaîne cinq meilleurs temps qui le conforte en tête de l'épreuve. Mais dans Muracciole (ES 8), on assiste à un doublé Peugeot qui frappe les esprits. Chez Lancia, on se dit qu'à l'avenir, il faudra sans doute passer à autre chose. On se met à réfléchir à une voiture qui emboîterait le pas aux Peugeot sur le plan de la technologie mais il faudra attendre plus d'une année encore pour voir la Delta S4 avec sa double suralimentation, compresseur volumétrique + turbocompresseur. Même chez Audi, à la fin 85, on développera discrètement un prototype à quatre roues motrices et...moteur central. Comme quoi, il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis !

Bon, revenons en Corse près de Muracciole où les 205 viennent de briller. Jean-Pierre Nicolas ne va pas tarder à rencontrer des petits soucis qui vont le retarder peu à peu. Cela semble si «normal» lors d'une première sortie que l'on y prête à peine attention. Vatanen, lui, continue sa démonstration magistrale. Peu à peu, il a repris le commandement de la course. Il tient bon. Mieux il creuse l'écart sur les italiennes emmenées par un certain Markku Alén, le vainqueur de l'année précédente qui avoue pourtant ne pas avoir un goût particulier pour le pilotage en Corse. Mais « l'autre » finlandais est en osmose complète avec sa frêle Lancia. Les chronos passent et Vatanen est toujours devant, aidé parfois par une chaussée humide. On commence à croire au scénario improbable qui verrait la Peugeot 205 Turbo 16 remporter son premier rallye de Championnat du Monde dès sa première sortie. Mais dans Notre Dame de la Serra (ES 20, 30 km), le finlandais très en confiance en fait un peu trop et part, sous les objectifs de la TV, dans une série de tonneaux qui le mène



Nantu a strada di u to paese!

TOUR DE CORSE

Le Retour Aux Sources



www.groupe-ferrandi.fr

Tél. 04 95 58 97 97



Distributeur officiel des lubrifiants Mobil™



PRECISIONS,
ENGAGEMENTS
PARTICULIERS,
HOMMAGES,
PARTENAIRES
REFERENTS,
LES THEMES NE
MANQUENT PAS
POUR ABORDER CE
TOUR DE CORSE
HISTORIQUE...

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2014



A partir d'un simple rétroviseur brisé sur sa voiture, Pierre-Noël Luiggi a bouleversé le commerce des pièces détachées automobiles...

Oscaro revolutionne le commerce !

Vous connaissez Amazon ? Eh bien transposez le concept au commerce en ligne de pièces automobiles neuves et d'origine et vous obtenez OSCARO, le partenaire officiel du *Tour de Corse Historique*... C'est une question d'échelle évidemment mais c'est cette première comparaison que l'on a envie de faire

lorsque l'on visite les impressionnants entrepôts de la société, basés dans le port de Gennevilliers à proximité de Paris. L'idée est partie d'un simple rétroviseur cassé dans une rue étroite de Bastia et de la difficulté à trouver rapidement la pièce. Pierre-Noël Luiggi a eu l'idée de ce commerce en ligne de pièces automobiles en 1999.

En 2000, la marque était déposée, en 2003, le site devenait opérationnel, en 2005, Oscaro fêtait son premier million d'Euros de CA. A peine dix ans plus tard, Oscaro est devenue LE leader mondial, le N°1, avec un CA de 230 millions d'Euros en 2013 ! Ce qui a le don, avouons le, d'agacer les constructeurs automobiles dont le commerce des pièces

détachées représente environ 10 % de leur CA et... 30 % de leur marge ! Et le développement d'Oscaro, qui compte déjà 750 employés, est loin d'être achevé car pour le moment, la marque couvre les seuls marchés français, espagnol et...américain. De l'autre côté de l'Atlantique, Oscaro s'est implantée dans la Silicon Valley dédiée à l'informatique et aux technologies de pointe sur internet. A Palo Alto très exactement, là où sont nées et où sont toujours implantés des leaders mondiaux comme Apple, Google, Ebay, Facebook et bien d'autres... C'est simple, chez Oscaro, vous trouverez rigoureusement les mêmes

pièces d'origine, mais entre 30 et 60 % moins onéreuses par rapport aux tarifs publics en concession et recommandés par les équipementiers ! Pierre-Noël Luiggi a mis plusieurs années à parfaire ses techniques d'approvisionnement, d'expédition, ses systèmes informatiques et internet, ses « call-centers » où de vrais professionnels de la mécanique renseignent le client. « Sur les quinze années d'existence, il n'y a que dix ans d'activité réelle. Les débuts ont été difficiles », nous avoue Pierre-Noël Luiggi. Mais une fois encore, la « machine Oscaro » impressionne par son

L'un des quatre plateaux de réception téléphoniques où, si besoin, de véritables professionnels de la réparation vous conseillent.

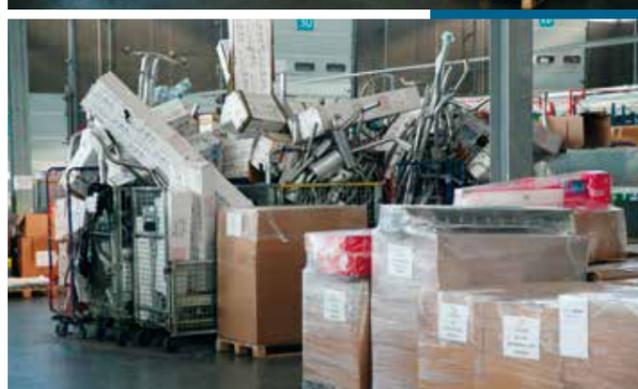
Oscaro.com a méticuleusement développé ses systèmes informatiques, sa gestion des pièces détachées pour un service extrêmement rapide auprès de la clientèle. De haut en bas : la réception des pièces (près de 500 000 références !). Un système en flux tendu où les équipementiers font jusqu'à huit livraisons par jour. Ensuite, les pièces sont réparties par commande et acheminées vers le service d'emballage au moyen de convoyeurs totalement automatisés. Enfin, le service d'expédition quasiment en temps réel. Selon le système de livraison choisi, les pièces sont chez vous entre 24 et 48 heures !





Les pièces disponibles sur le site *Oscaro.com* sont totalement d'origine et neuves. Les mêmes que dans les concessions mais de 30 à 60 % moins onéreuses !

En bas, seules les pièces très encombrantes, tels les lignes d'échappement par exemple, ont un système de livraison spécifique, par transporteur.



efficacité. Imaginez-vous un moment dans la peau d'un client derrière votre écran d'ordinateur. Sur le site www.oscaro.com, vous commandez vos pièces, des plaquettes et des disques de frein par exemple. Vous avez un doute avant de valider, un coup de téléphone (130 personnes, pour répondre) suffit pour se rassurer et obtenir des conseils nécessaires. Votre commande enregistrée, elle est répercutée chez les équipementiers concernés. Les mêmes que ceux qui approvisionnent les constructeurs : Valeo, Bendix, Brembo, Bosch, etc... Il y en a plus d'une centaine au total! Ces derniers font jusqu'à huit rotations par jour pour livrer et approvisionner Oscaro et cela va du container de plusieurs tonnes à la simple enveloppe pouvant contenir le joint introuvable... Ce flux tendu est économiquement l'une des grandes forces du système Oscaro. Pas de stock! Vos pièces sont ensuite prise en charge. Elles sont vérifiées, regroupées pour constituer l'intégralité

de votre commande, répertoriées, identifiées, emballées et préparées selon le type d'expédition pour lequel vous aurez opté au moment de la commande. Seules des pièces très encombrantes, comme des lignes d'échappement, par exemple, nécessitent une expédition spécifique par transporteur. L'automatisation des diverses opérations nécessaires avec, entre autre, le convoyage de votre commande, à travers tout l'entrepôt, jusqu'à son expédition finale est quasi totale. Les délais? Entre 24 et 48 heures depuis votre commande sur internet! Et encore les 48 heures deviennent-elles nécessaires lors d'un problème d'approvisionnement survient... Les chiffres font vite tourner la tête. A l'heure d'aujourd'hui, il y a entre 450 et 500 000 références disponibles, 4 millions de connexion par mois et chaque jour, c'est 50 000 appels reçus, ou encore près de 15 000 colis expédiés. Et c'est pas fini...



cariocca

carioca femme
PORTO VECCHIO
28 cours Napoléon
tél. 04 95 70 17 85

carioca plage
PORTO VECCHIO
parvis de l'Église
tél. 04 95 72 20 05

BONIFACIO
montée rastello
tél. 04 95 25 58 06

carioca homme
PORTO VECCHIO
12/14 rue de la porte
Génoise
tél. 04 95 70 20 08



Björn Waldegaard, ci-contre avec son fils Mathias était un as de la glisse. Ci-dessus lors d'une spéciale sur un hippodrome gelé du rallye de Suède avec Mikkola et Alén.



Björn Waldegaard

Björn Waldegaard n'est plus. Il s'est éteint cet été à l'âge de 71 ans de ce que l'on appelle très pudiquement une longue maladie. C'est un grand champion qui disparaît. Ce géant suédois fut, faut-il le rappeler le tout premier Champion du Monde sacré en rallye. C'était en 1979, à la fois au volant d'une Ford Escort RS et d'une Mercedes 450 SLC, notamment dans les rallyes africains dont il se fit spécialiste : 4 victoires dans le redoutable Safari Rally au Kenya et 3 victoires dans rallye de Côte d'Ivoire, le fameux Bandama. Ces performances « africaines » font encore référence... Au total, Björn Waldegaard pris à 95 reprises le départ d'une épreuve du Championnat du Monde ou du Championnat International des marques qui l'a précédé trois années. Il est monté 35 fois sur le podium pour 19 victoires absolues... Cette longue carrière débuta au début des

années soixante au volant d'une modeste Volkswagen 1500. Sur la « glisse », chère à ses compatriotes nordiques, il fit des étincelles à son volant. Ses « classes » effectuées, Waldegaard pilota ensuite pour tous les constructeurs majeurs engagés, de part le monde, dans les rallyes : Ford, Porsche, BMW, Lancia, Mercedes et bien sûr sur les Toyota redoutables concoctées par son ami Ove Andersson. Officiellement, Waldegaard délaissa les épreuves du championnat du monde à partir de 92 mais il n'abandonna pas pour autant le pilotage. On le vit au Paris-Dakar sur une Citroën ZX. Ces dernières années, il disputait avec le même enthousiasme et souvent avec son fils Mathias, des rallyes historiques. Notamment l'East African Safari Rally Classic qu'il remporta à deux reprises sur une Porsche 911. Waldegaard ne se prétendait pas spécialiste des épreuves



Waldegaard débuta et se fit remarquer avec une modeste Volkswagen 1500. Il éclata aux yeux du public lorsqu'il remporta deux années

de suite le Monte Carlo pour Porsche, sur une 911. Il pilota pour les plus grands constructeurs : Porsche, BMW, Ford, Mercedes, Lancia

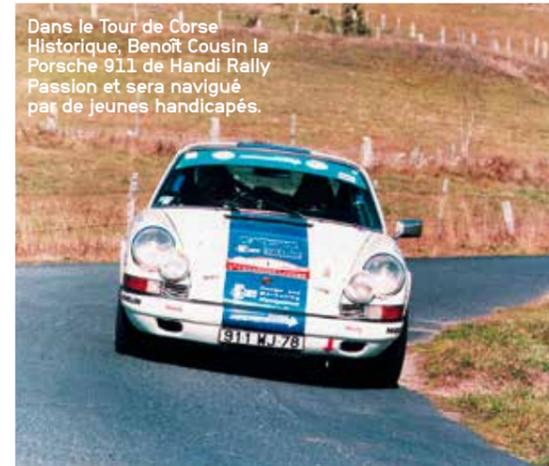
ou Toyota. Il fit des rallyes africains sa spécialité mais se montra très rapide sur l'asphalte : deux succès au Sanremo avec la Stratos.

sur asphalte. Cela ne l'empêchait pas pour autant de s'y montrer très performant comme lors des Sanremo 75 et 76 qu'il remporta sur une Lancia Stratos Alitalia. Il disputa à deux reprises le Tour de Corse, En 1972 et en 1981, à chaque fois sur une Porsche 911. Pour notre part, nous rêvions de le voir au départ du Rallye du Maroc Historique. Jadis, il s'était souvent illustré sur les pistes du Haut Atlas, notamment avec des Citroën SM officielles.



Le credo du partage

Agréger les bonnes volontés et les compétences autour d'un projet humanitaire à vocation sportive et culturelle, tel a été le credo de l'association *Sport et Culture en Méditerranée* depuis ses prémices jusqu'à sa création officielle au mois de juin dernier. Entre-temps, au mois de mai, une école primaire de Taroudant au Maroc a reçu une dotation en matériel pédagogique, grâce au soutien de José Andreani et Yves Loubet, organisateurs du rallye du Maroc Historique. L'acte fondateur de cette démarche vise à rapprocher les plus jeunes, en l'occurrence les enfants des écoles primaires des deux rives de la Méditerranée. Depuis ce printemps bien du chemin a été parcouru et les projets sont nombreux et variés avec le soutien des milieux politiques, socioprofessionnels, sportifs, culturels et de audiovisuels. De grands noms ont rejoint cette démarche pour permettre à *Sport et Culture en Méditerranée* d'aller de l'avant sur ce long chemin où la patience est la meilleure des alliées. Les responsables, avec à leur tête le président Mourad Maabich veulent, plus que jamais, insister sur la notion de partage qui demeure le moteur de cette action, dans le respect des différences pour que soit mis en lumière ce que l'homme peut faire de mieux, en l'occurrence se mettre au service des autres et que cet horizon soit porteur de tous les espoirs.



Dans le Tour de Corse Historique, Benoît Cousin la Porsche 911 de Handi Rally Passion et sera navigué par de jeunes handicapés.

Coup de chapeau

Lors du dernier Rallye du Maroc Historique, Benoît Cousin et l'association Handi Rally Passion s'étaient jurés d'emmener chaque jour de course un adolescent, un jeune victime d'un handicap mental ou physique. A cet effet, le Team Streit lui avait confié une Peugeot 504 Ti afin de mener à bien son entreprise. Il réédite cette opération lors du Tour de Corse Historique, mieux, c'est deux voitures qui sont engagées : une Porsche 911 (n° 294) pour Benoît Cousin et une Alpine A110 (n° 293) pour Bertrand Deloge. Chaque jour, le coéquipier changera. Bonne route à eux ! Dans ce même registre, saluons de nouveau l'engagement de Achille et Fabrice Giorgi, le père et le fils sur une Peugeot 104 ZS2 que pilota jadis Pierre Lartigue. Jusqu'à là, rien d'anormal. Si ce n'est que le jeune Fabrice, après un terrible accident de deux-roues, est désormais paraplégique. Dans le Tour de Corse Historique, il épaula son père dans le baquet de droite mais il faut savoir que dans d'autres épreuves, il pilote lui-même sa petite Peugeot 106 spécifiquement équipée.

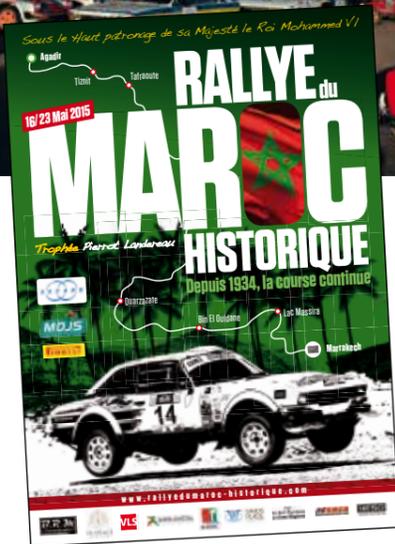
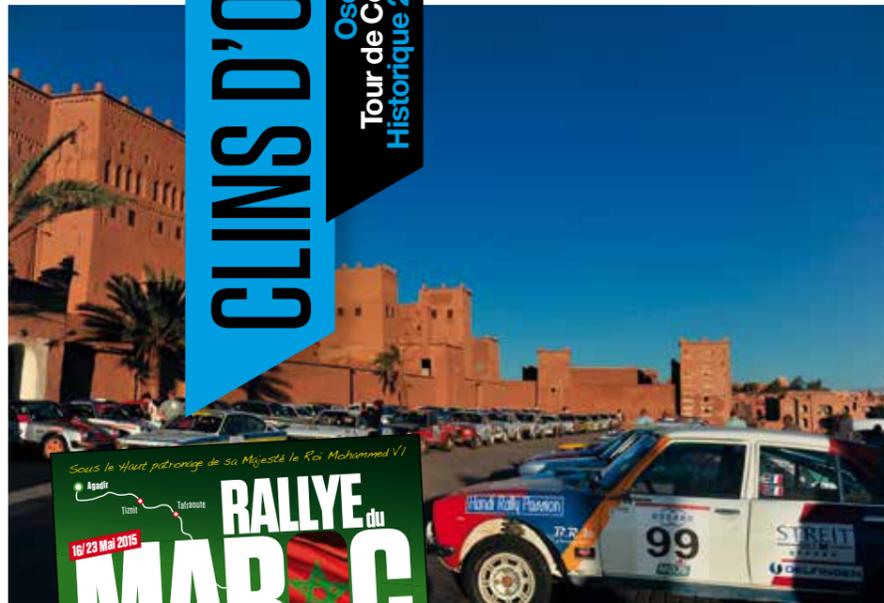


La Porsche 911 et l'Alpine-Renault A110 du team Handi Rally Passion.



Assistances multiples !

La belle citée de Porto-Vecchio vivra deux jours entiers au rythme du Tour de Corse Historique. Pour les vérifications et pour le départ, en centre ville. Sur le port, on verra se former un vrai « village » réservé à la course automobile. Il vous manque une paire de gants, une paire de chaussures, un accessoire pour finir d'équiper votre voiture, une attache pour votre GoPro afin de filmer vos exploits, sachez que les firmes OMP et STAND 21 seront là pour vous dépanner dans la mesure du possible. Vous pourrez aussi vous équiper en pneumatiques, les faire monter si besoin. Fidèle partenaire depuis trois ans maintenant, PIRELLI sera bien sûr présent avec son impressionnant camion atelier et le personnel spécialisé de IVALTO qui gère les pneumatiques de compétition de la marque italienne. Cette année, MICHELIN saute le pas également et le CEERTA sera présent auprès des concurrents avec sa gamme TB et PB définie pour l'historique. www.ivalto.com www.ceerta.com



Venez tous au Maroc !

Dès la fin du mois d'octobre, Yves Loubet retrouvera les pistes marocaines afin de préparer la sixième édition du Rallye du Maroc Historique.

Ce dernier se déroulera, par tradition, la troisième semaine de Mai, entre le 16 et le 23 Mai 2015. L'an passé, l'épreuve avait rencontré un très vif succès et compté parmi ses compétiteurs des pilotes venus des quatre

coins du globe : Afrique du Sud, Kenya, Argentine, etc...

Pour 2015, le parcours cherchera encore à évoluer et surprendre mais pour le moment, rien n'est encore véritablement figé. Plus au nord vers Tanger ? Plus au sud avec un retour vers Merzouga, souhaité par certains concurrents ? Toutes les options sont encore possibles. Au fil des années et des

reconnaisances, Yves toujours assisté de Harite Gabarit et de Dominique Marciano pour l'étude du parcours, possède un catalogue de pistes qui promet une très belle variété. Et du côté des autorités, chacun veut voir ce 6^{ème} Rallye du Maroc Historique à sa porte... Sur le plan mécanique, on sait de nombreuses voitures en construction pour cette épreuve qui n'a pas tardé à devenir une véritable référence sur le plan sportif avec qui plus est, l'accès à des paysages somptueux. www.rallyedumaroc-historique.com



Mobil 1

Esso revient !

Grace au dynamisme du Groupe corse Ferrandi qui distribue la marque sur l'île, Esso, qui fut jadis un partenaire très proche du Tour de Corse, est de retour. Et de ce fait, les huiles Mobil 1, Mobil étant la marque de lubrifiant de Esso. Jean-Claude Andruet lui-même, portera les couleurs de Esso/Mobil et du Groupe Ferrandi. Au Volant d'une splendide et performante Porsche 911 Groupe 4 préparée par Caruso, Jean-Claude fera tout, faisons lui confiance, pour fêter comme il se doit, les...quarante ans de son succès mémorable dans l'île avec la fabuleuse Lancia Stratos...

Carioca soigne ces dames...



Qui pour succéder à l'italienne Luisa Zumelli associée à Paola Valmassoi dans la Coupe Des Dames ? Peut-être le même tandem que l'on retrouve avec la même Porsche 911... Cette année, la griff corse Carioca, créatrice d'articles de mode (pour la plage, prêt à porter, chaussures et accessoires) aura une attention toute particulière pour toutes les dames à bord des voitures de course du Tour de Corse Historique et dotera la Coupe des Dames au terme du rallye.

Smart
Original
Young
Energetic
YESO

YESO
Represents an abbreviation of four spiritual elements: young, energetic, smart & original.

OUTMASTER

OUTMASTER

Represents spirit of adventures & attitude of pursuit in outdoor activities.



POUR TOUTES VOS PHOTOS
DE LA COURSE

77 Allée du Torrent - 74130 BONNEVILLE - FRANCE

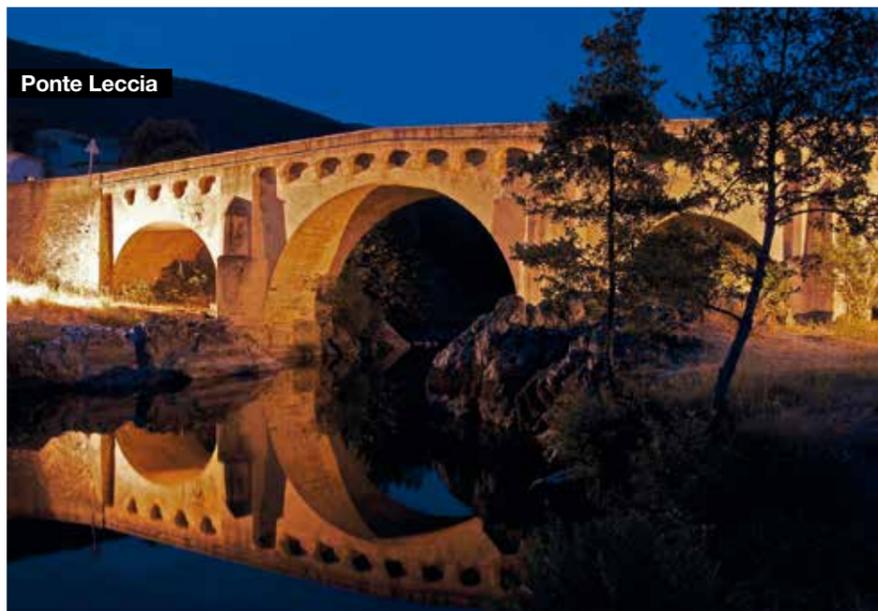
haase.francois@wanadoo.fr - 04.50.25.41.19





Exel-Motor Power 3 prend soin de votre moteur

Un presque homonyme vous ferait penser à un...tableur informatique. Vous seriez loin du compte... Exel-Motor Power 3 est un additif pour le moteur de votre voiture de collection ou de compétition. Que votre moteur soit atmosphérique ou suralimenté. Les objectifs sont multiples et le produit est destiné aussi bien aux particuliers (auto & moto) qu'aux professionnels (transporteurs) et à la compétition. Cet additif, et c'est très intéressant pour les moteurs de course, augmente l'indice d'octane de 4 Ron. Ensuite il oxygène sensiblement le carburant ce qui a pour effet, sur un moteur de série, d'abaisser la consommation en favorisant le mélange gazeux. Les valeurs de puissance et couple du moteur augmentent donc et qui plus est, le produit nettoie le système d'alimentation. Ce produit élaboré par des ingénieurs en chimie a été mis au point dès 1984. Il est miscible dans tous les carburants et lubrifiants. Son pouvoir nettoyant permet un décalaminage profond et durable des pièces du moteur.
www.exel-motor.fr



Ponte Leccia



Bastelica



Vico



Solenzara

Pour la pause...!

On connaît bien les villes étapes de ce Tour de Corse Historique, les villes où l'épreuve jettera l'encre chaque fin de journée : Porto-Vecchio pour le départ et l'arrivée, Porticcio ensuite, Porto et Île-Rousse.

On s'attarde un peu moins dans les villes de regroupement, qui, à mi-journée, permettent une pause salvatrice... Le mercredi, il s'agit de Bastelica, au coeur de la Corse, surplombant la

vallée de Prunelli et les forêts de châtaigniers. Un village en altitude (800 m) qui reflète toute la Corse traditionnelle. Le lendemain, après être reparti de Porticcio, l'épreuve fait étape à Vico, situé à 50 km environ au nord d'Ajaccio, au dessus du golfe de Sagone. Le petit village était jadis traversé en course par le Tour de Corse... Le vendredi, la pause de midi se fait à Ponte-Leccia. Là aussi, il s'agit d'un haut-lieu de passage du Tour de

Corse. De nombreuses épreuves se disputaient aux alentours. On pourra admirer le vieux (17^e) pont, génois à l'origine. Il est classé monument historique. Ponte-Leccia est au croisement des routes qui mènent à Bastia, à Île-Rousse et Calvi, ou à Corte. Enfin pour le dernier jour, le rallye fait une halte à Solenzara sur la côte orientale. Porto-Vecchio n'est plus très loin. D'ailleurs, une appellation ancienne de la ville était Sari-Porto Vecchio...

Vidéo ■ Lumière ■ Son



Grande image



Congrès Conventions



680, Avenue Roland Garros ■ BP 317 ■ 78533 BUC CEDEX
Tél : +33 (0)1 39 07 20 00 ■ Fax : +33 (0)1 39 07 20 01
www.vls.fr ■ vls@vls.fr

OSCARO - TOUR DE CORSE HISTORIQUE 2014

Les engagés

Les engagés en "compétition" sont classifiés en deux catégories : **VHC & CLASSIC**.

Les équipages engagés en "régularité" sont répartis en trois groupes :

VHRS H (moyenne Haute), **VHRS I** (moyenne Intermédiaire) et **VHRS B** (moyenne Basse).

Pour chacun de ces groupes, les voitures sont réparties par catégories en fonction de leur âge :

E (1947-1961), **F** (1962-1965), **G1** (1966-1969), **G2** (1970-1971), **H1** (1972-1975), **H2** (1976), **I** (1977-1981), **J1** (1982-1985) et, seulement pour les catégories **VHRS**, **J2** (1986-1989)

N°	Pilote / Copilote	Voiture	Groupe	Cat.
OUVREURS				
000	Jean-Louis BALLAND / -	LANCIA Delta Integrale Groupe A	Ouvreur	J2
000	Grégory GALLIFI / -	PEUGEOT 205 Gti	Ouvreur	J1
00	Francois LETHIER / -	Triumph TR8 Groupe 4	Ouvreur	I
00	Christian RIGOLLET / -	FORD Sierra Cosworth Groupe A	Ouvreur	J2
0	Jean-Hugues HAZARD / -	BMW M3 Groupe A	Ouvreur	J2
VHC & CLASSIC				
1	Francois PADRONA / Stephane PREVOST	FIAT 131 Abarth Groupe 4	VHC	I
2	Jean-Charles REDELE / Eric DESSEIX	ALPINE-RENAULT A310 V6 Groupe 4	VHC	I
3	Jean-Claude ANDRUET / Guy MIZAEAL	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	H2
4	Gilles PANIZZI / Hervé PANIZZI	TRIUMPH TR8 Groupe 4	VHC	I
5	Claude ZUCCARELLI / -	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	H2
6	Christophe VAISON / Pascal DUFFOUR	LANCIA 037 Groupe B	VHC	J1
7	Alain OREILLE / Sylvie OREILLE	OPEL Ascona 400 Groupe B	VHC	J1
8	Philippe GACHE / Nicolas RIVIERE	MAZDA RX7 Groupe B	VHC	J1
9	Jean-Francois MOURGUES / Denis GIRAUDET	PORSCHE 911 RS	VHC	I
10	Jean-Marc MANZAGOL / Etienne PATRONE	RENAULT 5 Turbo Groupe B	VHC	J1
11	Eric VAN DE WAUWER / Yves-Mathieu PARENT	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	I
12	Jean-Francois BERENQUER / Aline BERENQUER	FORD Escort RS Groupe 4	VHC	I
14	Jean-Pierre MANZAGOL / Marc GUGLIELMI	RENAULT 5 Turbo Groupe 4	VHC	I
15	Pierre-César BARONI / -	LANCIA Stratos HF Groupe 4	VHC	H1
16	Bernard BARRILE / Patrick CHIAPPE	TALBOT Sunbeam Lotus Groupe 2	VHC	I
17	Paul CHIEUSSE / Fabienne BRUNET-DEBAINES	RENAULT 5 Turbo Groupe 4	VHC	I
18	"ANTO WAN" / Yohan RAFFAELLI	FORD Escort RS Groupe 4	VHC	I
19	Alain DEVEZA / Guy TEZENAS	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	H1
20	Jean-Toussaint DE GENTILI / Cédric SANTINI	RENAULT 5 Turbo Groupe 4	VHC	I
21	Jean-Pierre LAJOURNADE / Denis BARON	PORSCHE 911 RSR	VHC	H1
22	Eric CLEMENT / -	MAZDA RX7 Groupe B	VHC	J1
23	Eric VAN DE POELE / Emmanuel EGGERMONT	PORSCHE 924 Carrera GT Groupe 4	VHC	I
24	Ange-Pierre CORDOLIANI / Jean-Michel ESPOSITO	PORSCHE 911	VHC	I
25	Guy FIORI / Jean-Jacques FERRERO	FORD Escort	VHC	I
26	Eric CHANTRIAUX / Audric CHANTRIAUX	PORSCHE 914/6	VHC	G2
27	Pierre-Manuel JENOT / « SLO »	FORD Escort RS Groupe 4	VHC	I
28	Christian KELDERS / Christophe KERKHOVE	PORSCHE 911 RS	VHC	H1
29	Philippe BOUFFIER / Michel ROISSARD	RENAULT Turbo Groupe 4	VHC	I
30	Alain TRINIANE / Marie-France GAMBASSI	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	I
31	Jean-Claude TORRE / Patrice CULLIERET	RENAULT 5 Turbo Groupe 4	VHC	I
32	Stéphane ABBATI / Valérie LELONG	PORSCHE 911	VHC	I
33	André-Pierre JANTAL / Anthony AGOSTINI	OPEL Kadett GTE Groupe 2	VHC	I
34	Louis ANTONINI / -	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	I
35	Jean-Jacques PADOVANI / -	BMW 323i Groupe A	VHC	J1
36	Sylvain ROUVEIROLI / Jean APOLIS	OPEL Kadett GTE	Classic	-
37	Jean-Marc THOME / Philippe TRIPIER	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	I
38	Bernard PHILIPPON / Franck LE FLOCH	FORD Escort Mk1	VHC	H1

N°	Pilote / Copilote	Voiture	Groupe	Cat.
39	Franck SERVAIS / Martine RICK-PLACE	PORSCHE 911	VHC	H2
40	Philippe VANDROMME / Frédéric VIVIER	LANCIA Stratos HF Groupe 4	VHC	H1
42	Frédéric DAUNAT / Thibault DE WAZIERES	CITROEN SM "Bandama"	VHC	H1
43	Philippe GASO / Pierre MOUCHET	FERRARI 308 GTB Groupe 4	VHC	H2
44	Alain LOPES / Pascal LOPES	PORSCHE 911	VHC	I
45	Franz LEANDRI / Jean-Paul MARCHINI	PORSCHE 911	VHC	I
46	Fabrice REBOLLO / Romain SERRE	TALBOT Samba Groupe B	VHC	J1
47	Luc LAGIER / Jean-Charles FOSTER	PORSCHE 911	VHC	H1
48	Yvan MIRAND / Paul SALINES	BMW 323i Groupe 2	VHC	I
49	Xavier ANTONINI / Vanina ANTONINI	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	I
50	Philippe GERVOSON / Bernard LAGANE	OPEL Ascona 400 Groupe B	VHC	J1
52	Théo ALBERTINI / Francois ALBERTINI	RENAULT 5 Turbo Groupe 4	VHC	I
53	Luisa ZUMELLI / Paola VALMASSOI	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	H1
54	Jean-Marc BUSSOLINI / Julien BUSSOLINI	PORSCHE 924 Carrera GT Groupe 4	VHC	I
55	Bernard ANDRE / Jean-Charles GAROT	FORD Escort RS Mk1	VHC	H1
56	Jean-Louis THIZY / Angelo THIZY	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	H1
57	Patrice DERIEMONT / Jean-Max RENOUX	TALBOT Sunbeam Lotus Groupe 2	VHC	I
58	Philippe MARTINI / -	OPEL Kadett GTE Groupe 2	VHC	I
59	Francis OLARI / Laeticia OLARI	BMW 323i Groupe 2	VHC	I
60	Jean-Paul VILLA / -	VOLKSWAGEN Golf Gti	VHC	I
62	Didier VILLECHALANE / Jean-Pierre ROGEON	PORSCHE 911	VHC	J1
63	André GIUSTI / David CHIARAVIGLIO	ALPINE-RENAULT A110 1800 Groupe 4	VHC	H1
64	Dumé MARCELLI / Pierre QUILICI	FORD Escort Mk2 Groupe 2	VHC	I
65	Edmond SIMON / Xavier CASTEX	OPEL Kadett GTE Groupe 2	VHC	I
66	Jean-Jacques JULIEN / Benoît JUJIF	CITROËN CX Gti	Classic	-
67	Abdulla AL THANI / Patrick ROUX	LANCIA Stratos HF Groupe 4	VHC	H2
68	Claude RUIZ-PICASSO / Sabrina DE CASTELLI	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	I
69	"Jack RUSSEL" / Nathalie GALMICHE	PORSCHE 914/6	VHC	G2
70	Jeannot PETRETTI / Laurent ABAT	PORSCHE 911	VHC	I
72	Francois FOULON / Arnaud DUBOIS	ALFA ROMEO GTV 2000	VHC	H1
73	Frédéric BOUSQUET / Christophe MARQUIER	PORSCHE 911	VHC	I
74	Loris DE SORDI / Jonathan LEMAITRE	OPEL Kadett GTE	VHC	I
75	Jean-Louis DEGLISE / Richard BERTUCCI	RENAULT 5 Turbo Groupe 4	VHC	I
76	Patrick TOMEI / -	OPEL Kadett GTE Groupe 2	VHC	I
77	Maurizio. ELIA / Giuseppe RACCA	FORD Escort Mk1 Groupe 2	VHC	H1
78	Denis D'AMORE / Enrique MURA	OPEL Manta	VHC	I
79	Jacques COCHIN / Anne-Marie POMARES	OPEL Kadett GTE Groupe 2	VHC	I
80	Philippe TOLLEMER / Christelle TOLLEMER	ALPINE-RENAULT A110 1800 Groupe 4	VHC	H1
81	Christian PAOLI / Mathieu PAOLI	RENAULT 5 Alpine Groupe 2	VHC	I
82	Stéphane CASTELLI / Frédéric SIAUDEAU	VW Golf Gti	VHC	I
83	Alain BALDI / Pierre-Laurent BUCCI	RENAULT 5 Alpine Groupe 2	VHC	I
84	Damien KOHLER / Sylvie LABOISNE	OPEL Kadett GTE	VHC	I
85	Romuald ROYER / Jean-Baptiste GIOVANNAGELLI	VW Golf Gti	VHC	I
86	Thierry BOUSQUET / Marc JOURDAN	PORSCHE 911	VHC	I
87	Joel MARCHETTI / -	RENAULT 5 Alpine Groupe 2	VHC	I
88	Christian CHAMBORD / Patrick FORESTIE	ALPINE-RENAULT A110 1800 Groupe 4	VHC	H1
89	Rolland D'ABEL DE LIBRAN / Caroline GALOP	JAGUAR Mk2 3.8	VHC	F
90	Christian CHIARAVITA / Géraldine FERRET	ALFA ROMEO Giulietta Super	VHC	H1
91	Patrick DEBLAUWE / Christophe HOUBBEN	PORSCHE 911	VHC	I
92	Pierre CHIARIGLIONE / Marie-Paule MUGNIER BEAL	ALPINE-RENAULT A110 1800 Groupe 4	VHC	H1
93	Christophe VAN RIET / Nathalie BERTRAND	FORD Escort Mk1 Groupe 2	VHC	G2
94	Bruno MORIN / Bruno MICHEL	PORSCHE 911	VHC	I
95	Arnold HERREMAN / Jean-Paul HERREMAN	PORSCHE 914/6	VHC	G2
96	Alexandre VERNAZZA / Thomas DE CAMPOU	PORSCHE 911	VHC	I
97	Denis CLERC / Laurent MARY	ALPINE-RENAULT A110 1600 Groupe 4	VHC	H1
98	Bernard PANIER / Timea SZO	BMW 323i	VHC	J1
99	Gérard BESSON / Guillaume LOPES	ALPINE-RENAULT A110 1800 Groupe 4	VHC	H1
100	Daniel DESBRUERES / -	PORSCHE 911	VHC	H1
102	Gilles GIBIER / David SUZANNE	ALPINE-RENAULT A110 1800 Groupe 4	VHC	H1
103	Alain RITOU / Céline RITOU	PORSCHE 911	VHC	H1
104	Jean-Francois GODIN / Gilles VALERIAN	ALPINE-RENAULT A110 1800 Groupe 4	VHC	H1
105	Pascal DANGUIN / Bruno BRIGANTI	PORSCHE 911	Classic	-
106	Luc GUILLET / Jean-Christophe VALENTIN	BMW 2002 ti	VHC	H1
107	Hervé COURBIS / Isabelle COURBIS	RENAULT 5 Turbo	VHC	I
108	Christian FERRIEUX / Armelle FERRIEUX	PORSCHE 911	VHC	I
109	Augustin COCHIN / Régis POMARES	MERCEDES 350 SLC	VHC	H1
110	Serge COZZOLINO / Cyrille TANCHON	PORSCHE 914/6	VHC	G2
111	Christophe PIERROZ / Solenne SZYS	RENAULT 5 Turbo	VHC	I

DEPANN000
Le Service bleu, blanc, rouge
CENTRAL D'APPEL 24/24 ET 7JOURS/7
+33(0)1 43 62 2000

LEADER EUROPÉEN
DU DÉPANNAGE
12 AGENCES
à votre service
+33(0)1 43 62 2000
WWW.DEPANN2000.COM

N°	Pilote / Copilote	Voiture	Groupe	Cat.
112	Catherine DESBRUERES / -	FORD Escort RS Groupe 4	VHC	H1
113	Jacques VERCHERE / Eric BERTHIER	PORSCHE 911 Groupe 4	VHC	I
114	Nicolas LEROY FLEURIOT/ Olivier COTHENET	LANCIA Stratos HF	VHC	H2
115	Philippe GARCIA / -	BMW 323i	VHC	I
116	Luc LAMBINET / Liliane LAMBINET	ALPINE-RENAULT 1300 S	VHC	G1
117	Franck LEMEURE / Serge PIETRI	BMW 2002 ti	VHC	G2
118	Eric REIG / Ange PALMESANI	PEUGEOT 205 Gti 1600	VHC	J1
119	Jérôme GARNIER / Bernard MARTIN	PORSCHE 911	VHC	I
120	Jean-Louis ROYER / Philippe BERNARD	PORSCHE 914/6	VHC	G2
122	Gérard FLOTTES / Frédéric GHIOZZA	PEUGEOT 104 ZS Groupe 2	VHC	I
123	Achille GIORGI / fabrice GIORGI	PEUGEOT 104 ZS2	VHC	I
124	Francois GUERRERO / Jean-Dominique CESARI	RENAULT 5 GT Turbo	VHC	J1
125	Jean-Marc RIVET / Claude RIVET	PORSCHE 911 Groupe 3	VHC	H1
126	Jean-Yves CAGNAC / Robert BERNARD	ALPINE-RENAULT A310 V6	Classic	-
127	Philippe GUYOT / Carole GUYOT	ALFA ROMEO Giulia Super	VHC	G1
128	Christophe BARTHE / Didier BARTHE	PORSCHE 914/6	VHC	G2
129	Michel VINCENT / Caroline VINCENT	ALFA ROMEO GTV 2000	VHC	I
130	Jean VERRIER / Donald JENNY	JAGUAR Mk2 3.8	VHC	F
132	Yves GUENIN / Christian ROTHACKER	ALFA ROMEO Giulia Sprint	VHC	G1
133	Pierre ADINSKI / -	ALFA ROMEO GTV 2000	VHC	I
134	Laure MANY / Françoise CONCONI	PORSCHE 911	VHC	I
135	Jean-Louis VIAL / Patrick CIOCCA	FERRARI 308 GT4	VHC	H2
136	José LAMIC / Jean-Philippe LAMIC	BMW 2002 ti	VHC	G2
137	Alain MOCQUARD / -	PORSCHE 911	VHC	I
138	Pierre-Henry MAHUL / Lionel EMINIC	SIMCA CG 1200	VHC	H1
139	Yves SGUBBI / Francois PASQUET	AUTOBIANCHI A112 Abarth	VHC	I
140	Fabien ORENGO / -	PEUGEOT 504 Coupé V6	VHC	I
142	Mickaël SAPIN / Jérôme LAPENDRIE	SIMCA 1000 Rallye II	VHC	H1
143	Jean-Paul BURNIER / Christian SEUX	AUSTIN Mini Cooper	VHC	H1
144	Alain FERRARI / Sylvain FERRARI	PORSCHE 911	VHC	H1
145	Pierre PIERGIGLI / Angelo CASTRIGNANO	LANCIA Beta Coupé	Classic	-
146	Francois FAVRE / Vincent LUCANO	LOTUS Elite	VHC	E
147	VAUCHER	PORSCHE 911	VHC	I
148	André WILWERT / Alfred QUETSCH	ALFA ROMEO GTV 2000	VHC	H1

VHRS « Haute »

200	Pierre BOS / -	FORD Sierra Cosworth Groupe A	VHRS	Haute
201	Jean-Marc VERGER / Marie-Pierre MOURIER	LANCIA Stratos HF Groupe 4	VHRS	Haute
202	Michel MITEUS / Laurent AUBOUX	RENAULT Maxi 5 Turbo	VHRS	Haute
203	Stéphane GAUCHER / William TROISFONTAINE	PORSCHE 911	VHRS	Haute
204	Pascal MITEUS / Olivier LOISEL	BMW M3	VHRS	Haute
205	Jean-Charles LEVY / Alain SEXE	PORSCHE 911	VHRS	Haute
206	Didier HAMART / -	BMW M3	VHRS	Haute
207	Roland MEDICI / Miruna MEDICI	RENAULT 5 Turbo	VHRS	Haute
208	Jean-Pierre GLATH / Pierre COLLIARD	BMW M3	VHRS	Haute
209	Philippe LEVY / Thierry LUET	ALPINE-RENAULT A110 1600 S	VHRS	Haute
210	Benjamin DESSANGE / Bruno LHENAF	AC Cobra	VHRS	Haute
211	Jean-Francois PIQUET / Jean-Michel PIQUET	PORSCHE 911	VHRS	Haute
212	Rémy LUPERINI / Olivier GERVAIS	PEUGEOT 205 Gti 1600	VHRS	Haute
213	Daniel HIRBE / Gérard HUE	PORSCHE 911	VHRS	Haute
214	Jeff HEBRARD / Philippe DASILVA	RENAULT 5 Turbo	VHRS	Haute
215	Jean-Pierre MADER / Jean-Michel CARRIERE	PEUGEOT 504 Coupé V6	VHRS	Haute
216	Bob AREZINA / Martine AREZINA	PORSCHE 911	VHRS	Haute
217	Eric VINCENOT / Jean-Marc BACHELIER	PORSCHE 911	VHRS	Haute
218	Joël VICAIRE / Valère JAUDINAUD	PORSCHE 911	VHRS	Haute
219	Ange-Pierre CASANOVA / Francine EYMANN	LANCIA Fulvia HF	VHRS	Haute
220	Francois CAUCE / Jacques-Marie PAPIN	PORSCHE 911	VHRS	Haute
221	Jean-Raymond HERGAULT / Joëlle BOURG	FORD Escort RS 2000	VHRS	Haute
222	Didier BAZIN / Françoise BAZIN	OPEL Kadett GTE	VHRS	Haute
223	Gérard CUYNET / Marc CURRAT	PORSCHE 911	VHRS	Haute
224	Daniel PAGES / Florian VAUCHAY	PORSCHE 944 Turbo	VHRS	Haute
225	Philippe FUMEY / Jean-Francois CHALUMEAU	PORSCHE 911	VHRS	Haute
226	Claudy BOLLARD / Patrick FERRIER	BMW 2002 Ti	VHRS	Haute
227	Frédéric RAMOUSSE / Noël FERTIER	PORSCHE 911	VHRS	Haute
228	Thierry MUSTER / Hervé LAPLANTE	PORSCHE 914/6	VHRS	Haute
229	Yves HUYGUES DE MAHENGÉ / -	ALPINE-RENAULT A110 1300 G	VHRS	Haute
230	Mike NORREMBERG / Olivier SALENSON	PORSCHE 356 A	VHRS	Haute
231	Daniel BONNEFOIS / Stéphane BONNEFOIS	FIAT 131 Racing	VHRS	Haute



N°	Pilote / Copilote	Voiture	Groupe	Cat.
VHRS « Intermédiaire »				
235	Patrick ZANIROLI / François GAUTHIER	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
236	Christophe BAILLET / Anne BAILLET	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
237	Jean-Lou HERBERT / Nelly HERBERT	PORSCHE 928 S	VHRS	Inter.
238	Jean-Claude MARSAN / Sébastien CHOL	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
239	Eric TORREJON / Joa TORREJON	PORSCHE 914/6	VHRS	Inter.
240	Fabrice LAFORCE /	ALPINE-RENAULT A110 1600	VHRS	Inter.
241	Bernard FIGUIERE / Nathalie EUVRAY	LANCIA Stratos HF	VHRS	Inter.
242	Jean-Joseph AGHINA / Thesly RUPPERT	FERRARI 308 GTB Groupe 4	VHRS	Inter.
243	Patrice SIDRAC / Alain CAMMAS	LANCIA Stratos HF	VHRS	Inter.
244	Christophe MAZARS / Isabelle MAZARS	RENAULT Maxi 5 Turbo	VHRS	Haute
245	Michel MORENT / Georges PEYRE	BMW 2002 ti	VHRS	Inter.
246	Honoré DURAND / Pierre DUPRAT	LANCIA Delta Integrale	VHRS	Inter.
247	Jill-Patrice CASSUTO / Jean CLUGNAC	VW Golf Gti	VHRS	Inter.
248	Gilbert CHASTEL / Elisabeth COURROH	ALPINE-RENAULT A 310 V6	VHRS	Inter.
249	Vincent LUCCIARDI / Lucien MARSICANO	ALFA ROMEO GTV 6	VHRS	Inter.
250	Tony AVOLIO / Jean-Marie FILIPPINI	ALFA ROMEO 1600 GT	VHRS	Inter.
251	Michel CROUZET / Gérard SAINT MARTIN	RENAULT 5 Turbo	VHRS	Inter.
252	Alain MANENTI / Brigitte MANENTI	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
253	Claude GUILLAUME / Guillaume GAUMONT	AUDI Quattro	VHRS	Inter.
254	Stanislas MACHOIR / Paul ROYEN	LANCIA Stratos HF	VHRS	Inter.
255	Michel BONIN / -	ALPINE-RENAULT 1600 S	VHRS	Inter.
256	Dominique TOSI / Jocelyne TOSI	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
257	Raymond CHIANEA / Gérard KEMP	OPEL Kadett GTE	VHRS	Inter.
258	Roland SALVY / Roland SALVI	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
259	Silvio PERLINO / Tiffaney PERLINO	TALBOT Sunbeam Ti	VHRS	Inter.
260	Patrick PETITPROST / Corinne BOINE	FORD Escort RS 2000	VHRS	Inter.
261	Joël PICOREAU / André MOURIQUAND	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
262	Jorge CARVALHEIRO / Joa MENDES	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
263	Philippe DUDEL / Karine MANEMAL	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
264	Alexis BOULAIN / Sébastien GUYOT	ALFA ROMEO GTV 2000	VHRS	Inter.
265	Pierre LAGARRIGUE / Danielle LAGARRIGUE	ALFA ROMEO GTV 6	VHRS	Inter.
266	Michel BEZIAT / Guillaume ANCELIN	TOYOTA Celica 2000 GT	VHRS	Inter.
267	René ROCHE / Philippe ROCHE	ALFA ROMEO GTV 2000	VHRS	Inter.
268	Tore JOHANSENSEN / Anita-Marie SORSTO	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
269	Marius BILLERUD / Stian GRONERUD	VOLVO 242	VHRS	Inter.
270	Eric JONER / Michel ETIENNE	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
271	Michel THONE / Julien THONE	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
272	Frédéric FOURNET / Raphaëlle HONNORAT	AUTOBIANCHI A112 Abarth	VHRS	Inter.
273	Antoine-Louis DESOTGIU / Nicolas D'ULIVO	PEUGEOT 104 ZS	VHRS	Inter.
274	Frédéric GOYÉY / Didier BOHARD	FORD Escort RS	VHRS	Inter.
275	Roland CHABAS / Bernard ARRIBERT NARCES	PEUGEOT 205 Gti	VHRS	Inter.
276	Francois SICURANI / Elodie TOGNARELLI	PEUGEOT 104 ZS	VHRS	Inter.
277	Torstein BERGUM / Sven-Age BERGUM	PORSCHE 930 Turbo	VHRS	Inter.
278	Björn-Arild AASERUD / Lasse HANSEN	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
279	Tom-Oskar HOTVEDT / Leif-Arne HESETNESET	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
280	Elisabeth BOUTEILLER / Jacky DUCHENE	TALBOT Samba Groupe B	VHRS	Inter.
281	Claudio LOCATELLI / Julia HRUSKA	VOLVO 122 S	VHRS	Inter.
282	Björn-Erik INDAHL / Bjarne KOREN	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
283	Jean BRANDENBURG / Jean-Luc GEORGE	ALFA ROMEO GTV 2000	VHRS	Inter.
284	Eric GUIBBERT / -	ALFA ROMEO 2000 Berlina	VHRS	Inter.
285	Catherine LABBE / "BICHE"	ALFA ROMEO Giulia Sprint	VHRS	Inter.
286	Françoise MAHUL-PONCIN / Isabelle LAMARQUE	FIAT 124 Spyder	VHRS	Inter.
287	DORE / -	FORD Mustang	VHRS	Inter.
288	Christophe SAPET / Jules SAPET	JAGUAR Type E 3.8	VHRS	Inter.
289	Bernard QUEYROIX / Vincente TURMARI	AUSTIN Cooper S	VHRS	Inter.
290	Pascal ARNOULD / Sébastien CHATELAIN	LANCIA Fulvia 1.3 S	VHRS	Inter.
291	Jean-Philippe MOURENON / Marie MOURENON	RENAULT Dauphine 1093	VHRS	Inter.
292	Kurt DEKLERCK / Philip DEFREYNE	PORSCHE 911	VHRS	Inter.
293	Bertrand DELOGE / -	ALPINE-RENAULT 1600 S	VHRS	Inter.
294	Benoit COUSIN / -	PORSCHE 911	VHRS	Inter.

VHRS « Basse »

297	Eugenio ROSSI / Marco TARENZI	LANCIA Flavia	VHRS	Basse
298	Alessandro OLIVIERI / Cesare RAINOSO	FORD Anglia	VHRS	Basse
299	Jean-Francois NICOULES / Francois NICOULES	FORD Cortina Lotus	VHRS	Basse
300	Frode LUND / Björn LIE	AUSTIN Healey	VHRS	Basse
301	Gunnar BORLI / Morten KARSET	VOLVO PV 544	VHRS	Basse
302	Ove-Martin BILLERUD / Tom GULBRANDSEN	VOLVO PV 544	VHRS	Basse
303	Jan SKUTE / Stein ROED	VW 1500 S	VHRS	Basse
304	Knut LARSEN / Henning JORSTAD	VOLVO PV 544	VHRS	Basse
305	Gilbert MOUFFLARD / Sébastien ARDISSON	SIMCA 1200 S	VHRS	Basse
306	Christian VAN HECKE / Nicolas CHEYROUSSE	AUTOBIANCHI A112 Abarth	VHRS	Basse
307	Maurizio GROSSI / Fabio BARLA	AUTOBIANCHI A112 Abarth	VHRS	Basse
308	Antoine BRAJKOVICH / René BEYERS	ALFA ROMEO GIULIA	VHRS	Basse
309	Jean-Pierre STUPNIKI / Ronny MONTEREAU	AUTOBIANCHI A112 Abarth	VHRS	Basse
310	Michel-Philippe ARNAUD / Guy LAFORÉ	RENAULT Dauphine 1093	VHRS	Basse
311	James LEFIEVRE / Frédéric LAFONT	CITROËN Traction 11 BL	VHRS	Basse
312	Francois LOVERINI / -	CITROËN Traction 11 BL	VHRS	Basse
313	Bruno LEGRAND / Henri LEGRAND	CITROËN DS 21	VHRS	Basse



LES PODIUMS DU TOUR DE CORSE

1956	Mmes G. Thirion – N. Ferrier (Renault Dauphine) M. Michy – D. Rambaud (Renault Dauphine) M. Nathan – Schmitz (Porsche 356 Carrera)
1957	M. Nicol – R. De Lageneste (Alfa Romeo Giulietta SV) Peingeon – Boitier (Porsche 356 Carrera) W. Strahle – Wencher (Porsche 356 Carrera)
1958	J. Ferret – G. Monraisse (Renault Dauphine Spéciale) C. Storez – M. Foulgoc (Renault Dauphine Gordini) J. Guichet – Robin (Renault Dauphine Gordini)
1959	P. Orsini – J. Canonici (Renault Dauphine Spéciale) R. De Lageneste – H. Greder (Alfa Romeo Giulietta TI) H. Oreiller – F. Masoero (Alfa Romeo Giulietta Veloce)
1960	PE. Strahle – H. Linge (Porsche 356 Carrera) J. Rolland – G. Augias (Alfa Romeo SV) J. Guichet – G. Happel (Renault Dauphine Gordini)
1961	R. Trautmann – JC. Ogier (Citroën DS 19) L. Bianchi – G. Harris (Citroën DS 19) P. Ruby – W. Mantzel (DKW Junior)
1962	P. Orsini – J. Canonici (Renault Dauphine 1093) J. Santonacchi – N. Santonacchi (Renault Dauphine 1093) B. Consten – C. Leguezec (Renault Dauphine 1093)
1963	R. Trautmann – JC. Ogier (Citroën DS 19) J. Schlessler – P. Vanson (AC Cobra) H. Greder – Greder (Ford Falcon)

1964	J. Vinatier – R. Masson (Renault 8 Gordini) J. Rolland – G. Augias (Alfa Romeo Giulia TZ) J. Feret – F. Hoffmann (Renault 8 Gordini)
1965	P. Orsini – J. Canonici (Renault 8 Gordini) M. Bianchi – M. Gauvain (Alpine – Renault A110) J. Vinatier – F. Hoffmann (Renault 8 Gordini)
1966	JF. Piot – JF. Jacob (Renault 8 Gordini) J. Rolland – G. Augias (Alfa Romeo Giulia GTA) V. Elford – D. Stone (Porsche 911)
1967	S. Munari – L. Lombardi (Lancia Fulvia HF) P. Toivonen – M. Tuikkanen (Lancia Fulvia HF) V. Elford – D. Stone (Porsche 911)
1968	JC. Andruet – M. Gélín (Alpine – Renault A110) R. Aaltonen – H. Liddon (Lancia Fulvia HF) L. Bianchi – «Vic» (Alfa Romeo Giulia GTA)
1969	G. Larrousse – M. Gélín (Porsche 911) P. Orsini – J. Canonici (Alpine – Renault A110) JF. Piot – J. Todt (Ford Capri RS)
1970	B. Darniche – B. Demange (Alpine – Renault A110) JC. Andruet – M. Vial (Alpine – Renault A110) JP. Manzagol – JP. Oliva (Alpine – Renault A110)
1971	Annulé
1972	JC. Andruet – «Biche» (Alpine – Renault A110) B. Fiorentino – M. Gélín (Simca CG Spider MC) JP. Manzagol – P. Alessandrini (Alpine – Renault A110)
1973	JP. Nicolas – M. Vial (Alpine – Renault A110) JF. Piot – J. De Alexandris (Alpine – Renault A110) JL. Thérier – M. Callewaert (Alpine – Renault A110)
1974	JC. Andruet – «Biche» (Lancia Stratos HF) JP. Nicolas – V. Laverne (Alpine – Renault A110) JL. Thérier – M. Vial (Alpine Renault A310)
1975	B. Darniche – A. Mahé (Lancia Stratos HF) JP. Nicolas – V. Laverne (Alpine – Renault A110) JC. Andruet – Y. Jouanny (Alfa Romeo Alfetta)
1976	S. Munari – S. Maiga (Lancia Stratos HF) B. Darniche – A. Mahé (Lancia Stratos HF) JP. Manzagol – JF. Filippi (Alpine – Renault A310)
1977	B. Darniche – A. Mahé (Fiat 131 Abarth) R. Pinto – A. Bernacchini (Lancia Stratos HF) F. Bacchelli – B. Scabini (Fiat 131 Abarth)
1978	B. Darniche – A. Mahé (Fiat 131 Abarth) JC. Andruet – «Biche» (Fiat 131 Abarth) S. Munari – M. Mannucci (Fiat 131 Abarth)
1979	B. Darniche – A. Mahé (Lancia Stratos HF) J. Ragnotti – JM. Andrié (Renault 5 Alpine) PL. Moreau – P. Baron (Porsche 911)
1980	JL. Thérier – M. Vial (Porsche 911) W. Röhrli – C. Geistörfer (Fiat 131 Abarth) A. Copier – J. Laloz (Porsche 911)
1981	B. Darniche – A. Mahé (Lancia Stratos HF) G. Fréguelin – J. Todt (Talbot Sunbeam Lotus) T. Pond – I. Grindrod (Datsun Violet)
1982	J. Ragnotti – JM. Andrié (Renault 5 Turbo) JC. Andruet – «Biche» (Ferrari 308 GTB) B. Béguin – JJ. Lenne (Porsche 911)
1983	M. Alén – I. Kivimäki (Lancia Rally 037) W. Röhrli – C. Geistörfer (Lancia Rally 037) A. Vudafieri – L. Pirolo (Lancia Rally 037)
1984	M. Alén – I. Kivimäki (Lancia Rally 037) M. Biasion – T. Siviero (Lancia Rally 037) J. Ragnotti – P. Thimonier (Renault 5 Turbo)
1985	J. Ragnotti – P. Thimonier (Renault 5 Maxi Turbo) B. Saby – JF. Fauchille (Peugeot Turbo 16 Evo2) B. Béguin – JJ. Lenne (Porsche 911)
1986	B. Saby – JF. Fauchille (Peugeot Turbo 16 Evo2) F. Chatriot – M. Périn (Renault 5 Maxi Turbo) Y. Loubet – JM. Andrié (Alfa Romeo GTV6)
1987	B. Béguin – JJ. Lenne (BMW M3) Y. Loubet – JB. Vieu (Lancia Delta HF 4WD) M. Biasion – T. Siviero (Lancia Delta HF 4WD)
1988	D. Auriol – B. Occeilli (Ford Sierra RS) Y. Loubet – JB. Vieu (Lancia Delta HF Integrale) B. Saby – JF. Fauchille (Lancia Delta HF Integrale)

1989	D. Auriol – B. Occeilli (Lancia Delta HF Integrale) F. Chatriot – M. Périn (BMW M3) J. Kankkunen – J. Piironen (Toyota Celica GT)
1990	D. Auriol – B. Occeilli (Lancia Delta HF Integrale 16V) C. Sainz – L. Moya (Toyota Celica GT4) F. Chatriot – M. Périn (BMW M3)
1991	C. Sainz – L. Moya (Toyota Celica GT4) D. Auriol – B. Occeilli (Lancia Delta HF Integrale 16V) F. Cunico – S. Evangelisti (Ford Sierra RS)
1992	D. Auriol – B. Occeilli (Lancia Delta HF Integrale 16V) F. Delecour – D. Grataloup (Ford Escort RS) P. Bugalski – D. Giraudet (Lancia Delta HF Integrale 16V)
1993	F. Delecour – D. Grataloup (Ford Escort RS) D. Auriol – B. Occeilli (Toyota Celica GT4) F. Chatriot – D. Giraudet (Toyota Celica GT4)
1994	D. Auriol – B. Occeilli (Toyota Celica GT4) C. Sainz – L. Moya (Subaru Impreza) A. Aghini – S. Farnocchia (Toyota Celica GT4)
1995	D. Auriol – D. Giraudet (Toyota Celica GT4) F. Delecour – C. François (Ford Escort RS) A. Aghini – S. Farnocchia (Mitsubishi Lancer Evo3)
1996	P. Bugalski – JP. Chiaroni (Renault Mégane Maxi) G. Panizzi – H. Panizzi (Peugeot 306 Maxi) M. Massaroto – Y. Bouzat (Subaru Impreza)
1997	C. McRae – N. Grist (Subaru Impreza WRC) C. Sainz – L. Moya (Ford Escort WRC) G. Panizzi – H. Panizzi (Peugeot 306 Maxi)
1998	C. McRae – N. Grist (Subaru Impreza WRC) F. Delecour – D. Grataloup (Peugeot 306 Maxi) P. Liatti – F. Pons (Subaru Impreza WRC)
1999	P. Bugalski – JP. Chiaroni (Citroën Xsara Kit Car) J. Puras – M. Marti (Citroën Xsara Kit Car) C. Sainz – L. Moya (Toyota Corolla WRC)
2000	G. Panizzi – H. Panizzi (Peugeot 206 WRC) F. Delecour – D. Grataloup (Peugeot 206 WRC) C. Sainz – L. Moya (Ford Focus WRC)
2001	J. Puras – M. Marti (Citroën Xsara WRC) G. Panizzi – H. Panizzi (Peugeot 206 WRC) D. Auriol – D. Giraudet (Peugeot 206 WRC)
2002	G. Panizzi – H. Panizzi (Peugeot 206 WRC) M. Gronholm – T. Rautainen (Peugeot 206 WRC) R. Burns – R. Reid (Peugeot 206 WRC)
2003	P. Solberg – P. Mills (Subaru Impreza WRC) C. Sainz – M. Marti (Citroën Xsara WRC) F. Duval – S. Prévot (Ford Focus WRC)
2004	M. Märtin – M. Park (Ford Focus WRC) S. Loeb – D. Elena (Citroën Xsara WRC) C. Sainz – M. Marti (Citroën Xsara WRC)
2005	S. Loeb – D. Elena (Citroën Xsara WRC) T. Gardemeister – J. Honkanen (Ford Focus WRC) P. Solberg – P. Mills (Subaru Impreza WRC)
2006	S. Loeb – D. Elena (Citroën Xsara WRC) M. Gronholm – T. Rautainen (Ford Focus WRC) D. Sordo – M. Marti (Citroën Xsara WRC)
2007	S. Loeb – D. Elena (Citroën C4 WRC) M. Gronholm – T. Rautainen (Ford Focus WRC) D. Sordo – M. Marti (Citroën C4 WRC)
2008	S. Loeb – D. Elena (Citroën C4 WRC) M. Hirvonen – J. Lehtinen (Ford Focus WRC) F. Duval – P. Pivato (Ford Focus WRC)
2009	P. Trojani – F. Mazotti (Peugeot 307 WRC) JF. Succi – JN. Vesperini (Renault Megane Kit Car) JD. Mattei – P. Sciplitti (Skoda Fabia S2000)
2010	Annulé
2011	T. Neuville – N. Gilsoul (Peugeot 207 RC) J. Kopecky – P. Stary (Skoda Fabia S2000) F. Loix – F. Miclotte (Skoda Fabia S2000)
2012	D. Sordo – C. Del Barrio (Mini Countryman) J. Kopecky – P. Dresler (Skoda Fabia S2000) P. Campana – S. De Castelli (Peugeot 207 S2000)
2013	B. Bouffier – X. Panseri (Peugeot 207 S2000) J. Kopecky – P. Dresler (Skoda Fabia S2000) S. Sarrazin – J. J. Renucci (Mini John Cooper Works)



LES PODIUMS DU TOUR DE CORSE HISTORIQUE

2001	De 2001 à 2005, le Tour de Corse Historique était organisé uniquement en régularité.
2002	Les classements VHC et VHRS pour la régularité sont apparus à partir de 2006. L'an passé, en 2013, plus de 230 concurrents s'étaient élancés depuis Ile Rousse...
2003	
2004	
2005	
2006	E. Martin – A. Pasta (Porsche 911) JM. Coll – JB. Salmochi (Porsche 911) P. Gardère – JL. Bufferne (Porsche 911) 1^{er} VHRS : P. Sidrac – A. Sidrac (Lancia Stratos HF)
2007	JC. Andruet – G. Mizael (Porsche 911) L. Antonini – Y. Raffaelli (Porsche 914) M. Gendre – P. Desbouis (Porsche 911) 1^{er} VHRS : P. Sidrac – A. Sidrac (Lancia Stratos HF)
2008	E. Comas – J. Vesperini (Alpine – Renault A110) C. Thériou – A. Drouilleau (Porsche 911) M. Gendre – J. Gendre (Porsche 911) 1^{er} VHRS : P. Landon – C. Landon (Alpine – Renault A110)
2009	H. Guignard – D. Meiffre (Porsche 911) D. Depons – J. Bourgoin (Ford Escort RS) L. Antonini – Y. Raffaelli (Porsche 914) 1^{er} VHRS : P. Landon – C. Landon (Alpine – Renault A110)
2010	F. Padrona – S. Farinacci (Ford Escort RS) JP. Lajournade – D. Baron (Porsche 911) «John Of Be» – M. Sibel (Ferrari 308 GTB) 1^{er} VHRS : P. Landon – C. Landon (Alpine – Renault A110)
2011	P. Gache – N. Rivière (Porsche 911) JC. Andruet – Biche (Porsche 911) A. Oreille – S. Causan (Porsche 911) 1^{er} VHRS : R. Chevalier – A. Chevalier (Renault 5 Turbo)
2012	P. Gache – N. Rivière (Porsche 911) JC. Andruet – Biche (Porsche 911) JC. Rédélé – E. Desseix (Alpine – Renault A110) 1^{er} VHRS : E. Lefort – A. Lesieur (VW Scirocco GLI)
2013	F. Padrona – S. Farinacci (Ford Escort RS) G. Toedtli – L. Sanotocito (Ford Escort RS) JC. Rédélé – E. Desseix (Alpine – Renault A110) 1^{er} VHRS : C. Baillet – A. Baillet (Porsche 911)

56 "TOUR DE CORSE" 32 VAINQUEURS

B. Darniche : 1970-1975-1977-1978-1979-1981
 D. Auriol : 1988-1989-1990-1992-1994-1995
 S. Loeb : 2005-2006-2007-2008
 P. Orsini : 1959-1962-1965, J.C. Andruet : 1968-1972-1974
 R. Trautmann : 1961-1963 ; S. Munari : 1967-1976
 J. Ragnotti : 1982-1985 ; M. Alen : 1983-1984 ; P. Bugalski : 1996-1999
 C. McRae : 1997-1998 ; G. Panizzi : 2000-2002
 Mme G. Thirlion : 1956 ; M. Nicol : 1957 ; J. Feret : 1958
 PE Strähle : 1960 ; J. Vinatier : 1964 ; J.F. Plot : 1966
 G. Larrousse : 1969 ; J.P. Nicolas : 1973 ; J.L. Thérier : 1980
 B. Saby : 1986 ; B. Beguin : 1987 ; C. Sainz : 1991 ; F. Delecour : 1993
 J. Puras : 2001 ; P. Solberg : 2003 ; M. Märtin : 2004 ; P. Trojani : 2009
 T. Neuville : 2011 ; D. Sordo : 2012 ; B. Bouffier : 2013

VICTOIRES PAR CONSTRUCTEUR

Lancia : 1967-1974-1975-1976-1979-1981-1983-1984-1989-1990-1992
 Renault : 1956-1958-1959-1962-1964-1965-1966-1982
 1985-1996 - *En historique* : 2008
 Citroën : 1961-1963-1999-2001-2005-2006-2007-2008
 Peugeot : 1986-2000-2002-2009-2011-2013
 Alpine-Renault : 1968-1970-1972-1973
 Porsche : 1960-1969-1980 - *En historique* : 2006-2007-2009-2011-2012
 Ford : 1988-1993-2004 - *En historique* : 2010-2013
 Toyota : 1991-1994-1995 ; Subaru : 1997-1998-2003
 Fiat : 1977-1978 ; Alfa Romeo : 1957 ; BMW : 1987 ; Mini : 2012

QUELQUES REPERES...

1961 : Les conditions météorologiques et la neige perturbèrent fortement l'épreuve. Seuls deux équipages, René Trautmann et Lucien Bianchi, rallièrent l'arrivée sur leur Citroën DS 19. Tous les autres furent classés mais sans voir l'arrivée...

1963 : Apparition de la notion d'épreuve spéciale chronométrée. Cette édition de 1963 comptait 8 épreuves spéciales chronométrées.

1965 : Le Tour de Corse comptait 5 épreuves spéciales chronométrées et 1 course de côte parcourue à deux reprises.

1970 & 2005 : Seuls deux pilotes, Bernard Darniche (Alpine Renault A110) et Sébastien Loeb (Citroën Xsara WRC) ont réalisé la performance de remporter toutes les épreuves chronométrées du rallye.

1979 : Tour de Corse le plus long, totalisant 2040 km dont 1129 km en 22 épreuves chronométrées.

C'est en **1982** que l'on compte le plus long kilométrage d'épreuves chronométrées : 1176 km pour 27 épreuves, soit 73% du parcours (1616 km) total.

2009 : Tour de Corse le plus court de l'histoire avec un total de 696 km pour 11 épreuves chronométrées totalisant 217 km.

1973 : Date de la création du championnat du monde. De 1973 à 2008, à l'exception de 1996 (2 litres), le Tour de Corse compte pour ce dernier. **Depuis 2009, le Tour de Corse ne compte plus que pour le championnat 2 litres puis IRC.**

2010 : Annulation de l'épreuve

Retro COURSE

Le Salon

LYON - NORD - PARCEXPO Villefranche s/Saône (69)
 20 km au Nord de Lyon, à 800 M. de l'A6

28-29-30 novembre 2014
3è SALON RÉTRO COURSE
Le Salon de la Voiture de Course Historique



- Présence de pilotes de notoriété
- Remises de prix fin de saison
- Stage de navigation by Zaniroli
- Rallye de régularité
- Séances de dédicace, etc.

Nouveau : Bourse de pièces
 Marché de la voitures de sport et de compétition

Le grand rendez-vous de fin de saison

Renseignements

04 79 60 03 58 - salon.retrocourse@free.fr
www.retro-course.fr

SAINT-BRES CIRCUIT

Location piste rallye professionnel et particulier

Se rendre au circuit

Situé à moins de 1h30 des grandes villes du Sud de la France, le circuit de Saint-Bres est facile d'accès.

Cette base d'essai propose une spéciale rallye de 4,5 km représentant les routes traversées par le rallye du Maroc.

Stages de pilotage

Prenez le volant d'une Subaru ou d'une Mitsubishi de course sur terre.
 Freinage pied Gauche - Appel/ Contre-appel - Trajectoires - Car Control

Contact Tel +33 4 30 67 26 08 - info@nbrdriving.com - www.nbrdriving.com

OSCARO - TOUR DE CORSE HISTORIQUE 2014

Organisation

Le 14^{ème} Oscaro-Tour de Corse Historique est organisé par l'Association Sportive Automobile Terre de Corse.

ORGANISATEURS

Co-présidents
José Andréani
Yves Loubet

Vice-président
Philippe Giovanni

Trésorier
Jean-Pierre Pieri

Organisation
Paul-Jo Piga

Secrétaire général
Marie-France Agostinetti

Membres
Jean-Michel Andreani
Catherine Belon
Jacques Bonafedi
Alain Chiari
Hélène Danger
Philippe Danger
Jean-Pierre Defains
Corine Gaydou
Jean-François Giovanangelli
Michel Grandserre
Claudine Grandserre
Christian Jacques
Abdel Kajeoui
Patrick Lecaillon
Abdel Malik
Dominique Marciano
Christian Paoli
Romain Philip
Pierre Piergigli
Gérard Pradier
Jean-Jo Prunetti
Charly Ragne
Olivier Traversari
Frédéric Traversari
Anita Zele
Serge Zele

Secrétariat de l'épreuve
Tour de Corse Historique
Route de Muratello - BP 15
20538 Porto Vecchio Cedex

Tél. : 00 33 (0) 4 95 70 67 33
Fax : 00 33 (0) 4 95 72 10 80

email : info@terredecorse.fr
Web : tourdecorse-historique.fr

LES OFFICIELS

Collège des commissaires sportifs
Michel Perrin (président)
Hervé Orsini (membre)
Fabien Zych (membre)
Nahide Ennam (secrétaire)

Directeurs de course
Antoine Casanova

Directeurs de course adjoints
Jean-Louis Bernault, Nicole Bonnet,
Alain Rault, Larbi Reda Sbai, Sylvie Zych

Responsable PC
Direction de course
Corinne Gaydou

Directeur de course délégué aux parcs
David Beretti, Pierre Boi

Directeur de course délégué
à la voiture tricolore
Gérard Chartogne, Jean-Pierre Labaune

Directeurs de course délégués aux ES
Alain Alquier, Christian Canada
Pierre Doussan, Sylvain Frier
Jacques Gauthier, Paul Lacombe
Philippe Valenti, Daniel Vernet

Commissaire technique Responsable
Jean-Jacques Paoletti

Commissaires techniques
Gérard Barral, Abdel Ettoubaji,
Thierry Garbi, Christophe Olivier
Henri Pinet, Henri Pluton,
Valérie Roustand

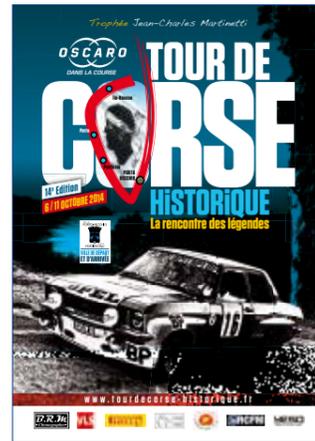
Chargé des relations avec les concurrents
Claude Paoletti, Manuela Prades

Chargé des relations
avec les concurrents étrangers
Jean-Bernard Vieu, Anita Zele

Organisateur technique
Ignace Casasoprana
Jardins de l'Empereur
20000 Ajaccio

Responsables des classements
Jean-Louis Orsini, Tripy (VHRS)

Relations avec la presse
Alain Bernardet, Olivier Traversari



Le Mag

CONCEPTION & RÉDACTION

Alain Bernardet - JBCom
jbcom92@gmail.com

RÉALISATION GRAPHIQUE

Nine Two Studio
jcvega@ninetwestudio.fr

ILLUSTRATIONS

Jean-Marie Biadatti
(www.newsclassicroacing.com)
Frédéric Chambert
Cathy Dubuisson
David Giard (Haase Foto)
Francois Haase (Haase Foto)
Reinhard Klein (www.mcklein.de)
Morelli - Bertier
Patrick Payani (www.fotorissima.net)

BIBLIOGRAPHIE

CHAMPION DU MONDE
Christian Vella, Editions du Palmier

ALPINE-RENAULT, LA GAGNE !
Jacques Cheinisse,
Editions l'Autodrome

MES 15 ANS DE RALLYE
Pierre Orsini, Editions P. Orsini

LE TOUR DE CORSE AUTOMOBILE
Maurice Louche, Editions M. Louche

TANT QU'IL Y AURA DES PILOTES
José Fanchi,
Editions in Piazza Communication

TOUS NOS REMERCIEMENTS À...

Jean-Louis Clarr
Jean-Claude Andruet
Pierre-Noël Luiggi
Georges Mela
Pierre-Antoine Rampon

IMPRIMERIE

PRINT Imprimerie
rue Simon Castelli, La Poretta
20137 Porto-Vecchio

Mail : info@terredecorse.fr

Web : tourdecorse-historique.fr

ADVANCED FUEL BOOSTER



RACING

TRAITEMENT CARBURANT

Spécifiquement étudié pour moteurs
de course, turbo ou atmosphérique



- ➔ Augmente l'indice d'octane de 4 Ron
- ➔ Augmente l'oxygénation du carburant
- ➔ Augmente la puissance et le couple moteur
- ➔ Nettoie le système d'alimentation du carburant

www.exel-motor.fr

OSCARO

PARTENAIRE N°1 DU

TOUR DE CORSE HISTORIQUE



N°1 des pièces auto neuves et d'origine sur internet
pour les voitures les plus mythiques

Rendez-vous sur Oscaro.com

Commandez vos pièces 7j/7 - 24h/24



01 76 49 49 49 (numéro non-surtaxé)

Du lundi au vendredi de 8h30 à 19h30