

Trophée Jean-Charles Martinetti

OSCARO

DANS LA COURSE

TOUR DE CORSE

HISTORIQUE

La rencontre des légendes



15^e Edition

5 / 10 OCTOBRE 2015

Ville de PORTO-VECCHIO



Città di PORTIVECCHIU

VILLE DE DÉPART ET D'ARRIVÉE



www.tourdecorse-historique.fr



Mobil 1

GRUPE FERRANDI



PIRELLI



YESO

carioca

PORTO-VECCHIO



TOUR DE CORSE HISTORIQUE

L'AVENTURE CONTINUE...



TROPHÉE 2015 GROUPE FERRANDI 1^{ER} ÉQUIPAGE INSULAIRE

Tél. 04 95 58 97 97
www.groupe-ferrandi.fr



Distributeur officiel des lubrifiants Mobil™



RCS Bastia B 310 036 744

Edito

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015

La Corse, terre de rallyes...

La Corse toute entière vit un début d'automne absolument exceptionnel. Et il n'est pas uniquement question, cette fois-ci, de la douceur légendaire de son arrière-saison... Avec 138 concurrents au départ de la manche française du WRC, qui revient en terre corse après avoir visité l'Alsace, et plus de 280 équipages (oui, il n'y a pas de coquille, vous avez bien lu!) engagés au départ de Porto-Vecchio pour cette quinzisième édition de l'OSCARO-TOUR DE CORSE HISTORIQUE, voici deux records historiques de participation pour des épreuves sportives distinctes, qu'il convient de souligner par les temps qui courent... Morosité, quelle morosité? Pas en Corse toujours est-il! Plus que jamais, les routes sinueuses de l'île s'affirment comme un terrain de jeu fabuleux pour les rallyes. Et aux décors majestueux qui s'offrent aux yeux, aux tracés de ces routes si particulières et si sélectives derrière un volant, il convient d'embellir ce tableau par l'accueil totalement enthousiaste et généreux de la population, des communes concernées qui redoublent d'implication pour que la fête

soit plus belle que belle! Sans oublier la raison pour autant, et souligner que cette fin de saison sportive et animée est une belle manne économique pour toute l'île, avant un hiver toujours trop long... Pour la seconde année consécutive, c'est donc de Porto-Vecchio que va s'élancer l'OSCARO-TOUR DE CORSE HISTORIQUE. L'an passé, la fête y fut belle. Cette année, elle promet de l'être plus encore avec une ville mise aux couleurs du rallye ou encore, cette parade, cette présentation des équipages et de leurs montures, organisée la veille du départ, au soir, avec un podium installé en plein centre-ville. Chaque commune concernée promet un accueil très chaleureux. Lors du regroupement de Quenza, on ouvrira certainement la boîte à souvenir ou le livre d'histoire. A Vico également, ces deux villages de montagne ayant très fortement marqué l'histoire du Tour de Corse depuis près de soixante ans. Car, c'est cela le Tour de Corse Historique: une recette savoureuse, une véritable compétition d'aujourd'hui épicée des meilleurs ingrédients d'antan. De quoi donner faim!



B.R.M.
-- Chronographes --



T12 DRIVEMASTER

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



Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015

Le mot du Président de l'Assemblée de Corse

“

**Le Tour de Corse
Historique s'apprête à
célébrer sa 15^e 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
organisateur 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 rendu célèbres leurs
voitures et non l'inverse. Alors, du 5 au
10 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



Itinéraire OSCARO

DANS LA COURSE

15^e Tour de Corse Historique 2015

Du 5 au 10 octobre 2015

Ce 15^e Oscaro-Tour de Corse Historique retrouve, pour la seconde année consécutive, Porto-Vecchio pour son départ et son arrivée. Cela ne l'empêche pas de proposer un parcours sensiblement renouvelé, des hauts lieux de l'histoire du tour pour regroupement, tel Quenza, Vico ou encore Ponte-Leccia. Au total, c'est un parcours de près de 1.100 km qui attend les équipages, dont 360 km chronométrés repartis en 17 étapes dont une... de plus de 50 km!

Programme

LUNDI 5 OCTOBRE

10h00 à 21h00 Vérifications techniques & administratives à Porto-Vecchio
 A partir de 19h00 Cérémonie de présentation et de départ en centre-ville.

MARDI 6 OCTOBRE

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

113,5 km dont 41,2 km chronométrés

■ Départ de Porto-Vecchio: 13h00
 ■ Arrivée à Porto-Vecchio: 16h06 (+ 3 h d'assistance avant parc fermé)

ES 1 : Bocca di Pelza/Gualdaricciu 11,5 km, 13h58

ES 2 : Bains de Caldane/Tirolu/Col de Bacinu 29,8 km, 15h11

MERCREDI 7 OCTOBRE

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

225,4 km dont 73,3 km chronométrés

■ Départ de Porto-Vecchio: 8h00

■ Regroupement à Quenza: 11h31 (40 mn)

■ Arrivée à Porticcio: 14h27 (+ 3 h d'assistance avant parc fermé)

ES 3 : Martini/Fozzano 14,7 km, 9h48

ES 4 : Pont d'Acoravo/Zérubia 20,6 km, 10h31

ES 5 : Aullène/Moca Croce 15 km, 12h39

ES 6 : Col de Luminataja/Agosta Plage 23,1 km, 13h47

JEUDI 8 OCTOBRE

3^e étape. Porticcio - Vico - Porto

173,8 km dont 69,9 km chronométrés

■ Départ de Porticcio: 9h00

■ Regroupement à Vico: 11h46 (40 mn)

■ Arrivée à Porto: 14h27 (+ 3 h d'assistance avant parc fermé)

ES 7 : Vero/Pont d'Azzanoo 17,3 km, 9h43

ES 8 : Muna/Vico/Letia 25,6 km, 10h46

ES 9 : Appriciani/Liamone 12,5 km, 12h39

ES 10 : Paomia/Cargèse 14,3 km, 13h27

VENDREDI 9 OCTOBRE

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

286,9 km dont 96,4 km chronométrés

■ Départ de Porto: 8h00

■ Regroupement à Ponte-Leccia: 10h18 (40 mn)

■ Arrivée à Île-Rousse: 15h16 (+ 3 h d'assistance avant parc fermé)

ES 11 : Ota Porto/Marignana 17,7 km, 8h18

ES 12 : Novella/Palasca 50,5 km, 11h31

ES 13 : Notre-Dame de la Serra 28,1 km, 13h49

SAMEDI 10 OCTOBRE

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

272,3 km dont 77,3 km chronométrés

■ Départ de Île-Rousse: 8h00

■ Regroupement à Aleria: 13h22 (40 mn)

■ Arrivée à Porto-Vecchio: 15h32

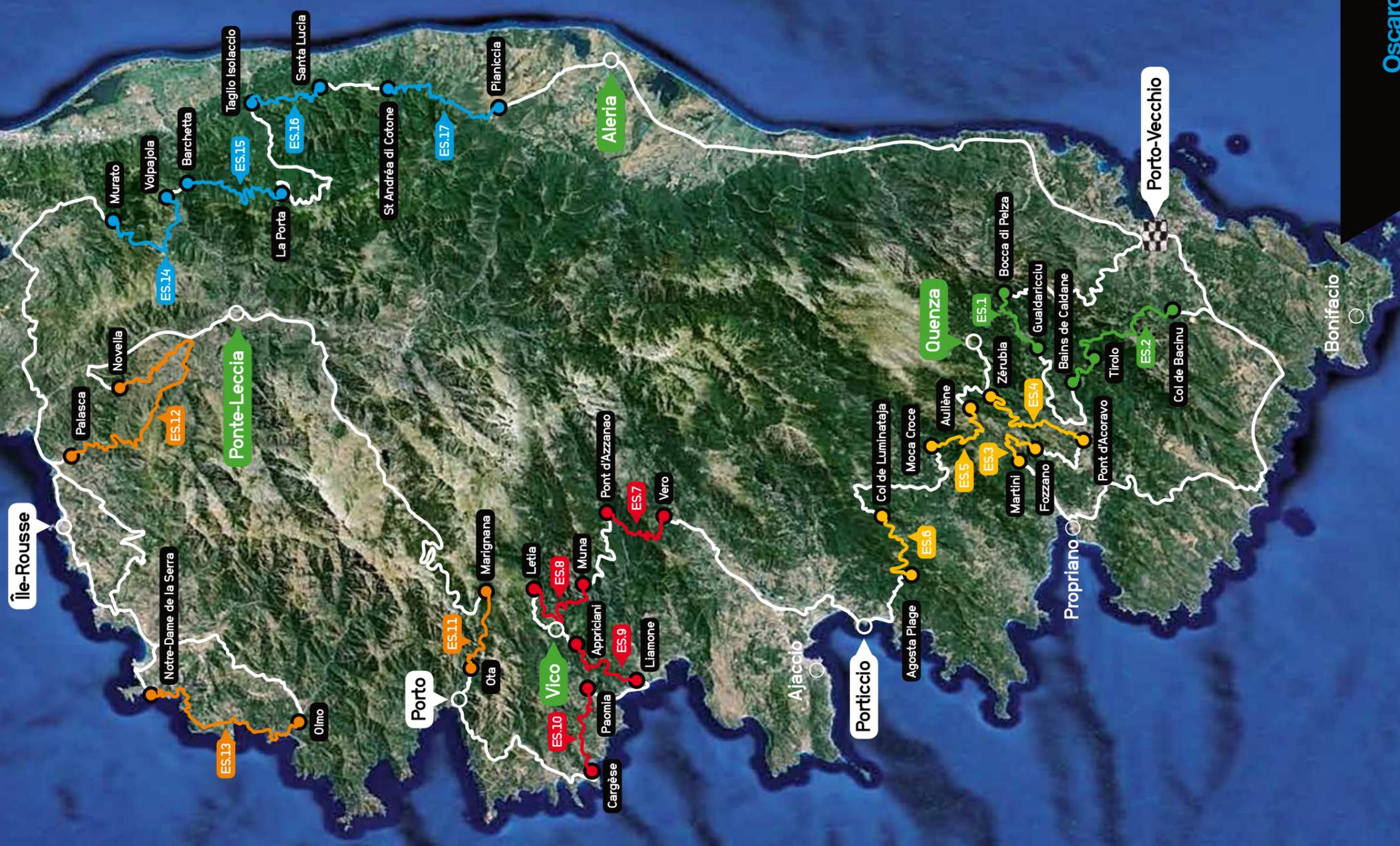
ES 14 : Murato/Volpajola 18,2 km, 9h23

ES 15 : Barchetta/La Porta 21,1 km, 10h11

ES 16 : Taglio Isolaccio/Santa Lucia 14 km, 11h29

ES 17 : St. Andréa di Cotone/Planiccia 24 km, 12h22

Podium et remise des prix sur le port de Porto-Vecchio à partir de 17h00



2014 UN FINAL ÉBLOUISSANT !

POUR SA QUATORZIÈME ÉDITION, LE TOUR DE CORSE HISTORIQUE RETROUVAIT PORTO-VECCHIO POUR SON DÉPART. ET LA CÉLÈBRE STATION BALNÉAIRE RÉSERVA UN ACCUEIL DES PLUS CHALEUREUX AUX QUELQUES 247 ÉQUIPAGES ENGAGÉS. ET UNE MÉTÉO DES PLUS ESTIVALE ACCOMPAGNA L'ÉPREUVE TOUTE LA SEMAINE, AFIN DE RENDRE LA FÊTE ENCORE PLUS BELLE...

Christophe Vaison et Pascal Duffour ont dû attendre les derniers kilomètres de l'épreuve pour prendre le commandement.



Le Corse Guy Fiori est revenu à la compétition avec cette Ford Escort RS. Il monte brillamment sur le podium.



Alain Oreille prend goût aux courses historiques. Sans ses soucis de direction assistée, il aurait été très certainement un client pour la victoire.



Le couple Baillet remporte une nouvelle fois l'épreuve en VHRS avec leur Porsche 911.



En VHRS, le poids des années n'est pas un handicap. L'italien Olivieri a, toute l'épreuve, placé sa Lancia Flavia aux avant-postes.

Car l'Oscaro-Tour de Corse Historique est une fête véritable, de plus en plus incontournable si l'on en juge par le nombre de ses engagés qui ne cesse de grossir : 200 voitures au départ en 2012, 220 en 2013 et 247 équipages (139 VHC/Classic et 108 VHRS), alignés dans un embouteillage, pour une fois des plus sympathique, au pied du podium de départ, édifié en plein centre-ville, année!

Il y a là des Fiat 131 Abarth, des Opel Ascona 400, des Ford Escort RS, des Lancia 037 Groupe B ou plus anciennes Stratos Groupe 4, des Talbot Sunbeam Lotus, des Alpine authentiques, des Renault 5 Turbo, bien évidemment d'incontournables Porsche 911 et bien d'autres mécaniques insolites qui, des décennies entières, ont forgé l'histoire particulièrement riche du Tour de Corse. Et surtout fait vibrer d'année en année un public passionné...

D'EMBLÉE, UNE SÉVÈRE HÉCATOMBE !

Et surtout, ne pensez pas que ces belles voitures de course soient là simplement pour se « montrer » au soleil éclatant. Non, elles sont affûtées comme jamais, prêtes à en découdre sur les routes escarpées de l'île. Au total, c'est près de 1100 km, dont 360 chronométrés, qui les attendent avant de voir le drapeau à damiers s'abaisser, de retour à Porto-Vecchio. En ce mardi, jour de départ de la première étape, le menu est encore « light ». Une sorte de mise en bouche qui pourtant va faire son lot de victimes, et pas des moindres. Avant même le podium de départ, c'est Jean-Charles Rédélé qui renonce avec une Alpine A310 Groupe 4 toute neuve. Si neuve qu'elle révéla, dès ses roues posées sur l'île, d'insolubles problèmes de freins (maître-cylindre). Seconde victime de marque : François Padronna avec sa nouvelle Fiat 131 Abarth Groupe 4 « Alitalia ». Pour lui, c'est son moteur qui cède sur la route le menant vers le départ de la première ES. Dans ce premier chrono, c'est Christophe Vaison (Lancia 037 Groupe B) qui tire le premier devantant Bérénguer (Ford Escort RS) de plus de

La famille Torrejon, père et fille, a maintenu, tout le rallye, la pression sur les leaders du VHRS.





Barrile, toujours spectaculaire avec sa Talbot. Avec une 911, la seconde place en Classic vient récompenser la course de B. Morin



L'aube à Porto, un moment toujours magique réservé par le Tour de Corse Historique...

quatorze secondes. Suivent le Corse De Gentili, brillant sur sa R5 Turbo, et Alain Oreille toujours aussi spectaculaire avec son Opel Ascona 400. Mais Vaison ne contrôle pas la course pour autant. Avant même le départ de l'ES1, une courroie de son moteur cède. Le temps de réparer et les premières pénalités tombent : 1'10". Il a beau avoir signé les meilleurs temps dans les deux spéciales du jour, le bourguignon n'est que sixième au soir de cette première étape. Les leaders se nomment Alain et Sylvie Oreille qui devancent De Gentili (R5 Turbo), Zuccarelli (Porsche 911), Bérenguer et Fiori, tous les deux sur des Ford Escort RS Groupe 4. Les jeux apparaissent très ouverts mais l'épreuve s'est vue rapidement décapitée de quelques animateurs de pointe. Jean-Claude Andruet, lui, n'est pas du tout dans le coup au volant d'une nouvelle Porsche 911 qu'il découvre et manquant de mise au point. Éric Clément, lui, sur sa Mazda RX7 Groupe B, est bêtement tombé en... panne sèche! En VHRS, la course est aussi très animée et figurez-vous qu'au premier soir, c'est le très expérimenté italien Olivieri qui mène la danse avec sa minuscule Ford Anglia de 1961, donnée à l'époque pour 48 petits chevaux britanniques et pas très valeureux. Il devance les époux Baillet, vainqueurs l'an passé sur leur Porsche 911, le Norvégien Johansessen (Porsche 911 de 1979) et autre Italien, habitué de l'épreuve, sur une belle Lancia Flavia Coupé de 1966.

BÉRENGUER FRAPPE FORT !

Frappe fort... dans le bon sens du terme, entendons-nous. Le récent vainqueur du Rallye du Maroc Historique n'a pas mis longtemps à prendre toute la mesure de sa Ford Escort Groupe 4 sur l'asphalte. Dès le matin tôt, il devance Vaison et Zuccarelli, très brillant. Et Oreille? Le marseillais est en proie avec des problèmes de direction assistée et il ne pointe plus qu'à la troisième place du général. Alain ne sait pas encore que ces problèmes vont l'accompagner quasiment toute l'épreuve; la pièce ne pouvant être rapatriée de Marseille avant 48 heures. Pour d'autres, l'heure est encore plus

sombre. Éric Chanteaux a détruit sa Porsche 914/6 dans une spectaculaire sortie de route. Jean-Marc Manzagol frappe le rocher également. Au soir de la seconde étape, à Porticcio, la course semble vouloir se résumer à trois pilotes, essentiellement : Bérenguer. Vaison bien revenu et Oreille malgré les difficultés rencontrées et qui perdurent. Fiori est embuscade mais un peu plus loin et Zuccarelli a dû lâcher prise, du fait d'une boîte de vitesses récalcitrante ayant aussi engendrée des pénalités. Jean-Pierre Lajournade sur sa splendide Porsche 911 RSR a allongé la liste des abandons malheureusement. Dans le « Top 10 » on retrouve De Gentili sur sa R5 Turbo talonné par Cordoliani sur une autre 911 et une « meute » de fidèles de l'épreuve : Anto Wan (Ford Escort RS), Barrile (Talbot Sunbeam Lotus), Mourgues sur sa 911 Almeras, Deveza, et Kelders (911, également). Chez les dames, l'italienne Zumelli mène aisément la danse..

En VHRS, la mécanique de la petite Ford Anglia a cédé et Olivieri son pilote est tombé dans les profondeurs du classement. Les époux Baillet retrouvent une position de leader qu'ils affectionnent devant le norvégien Johansessen, Torrejon (père et fille, sur une belle Porsche 914/6) et la Lancia Flavia de l'italien Rossi. Mais là aussi, la course reste des plus ouverte...

Au départ de la troisième étape depuis Porticcio, Bérenguer compte 33 secondes d'avance sur Vaison, 43 secondes sur Oreille. C'est beaucoup et peu à la fois. Cela laisse augurer une journée très animée sur la route de Porto... Bérenguer,

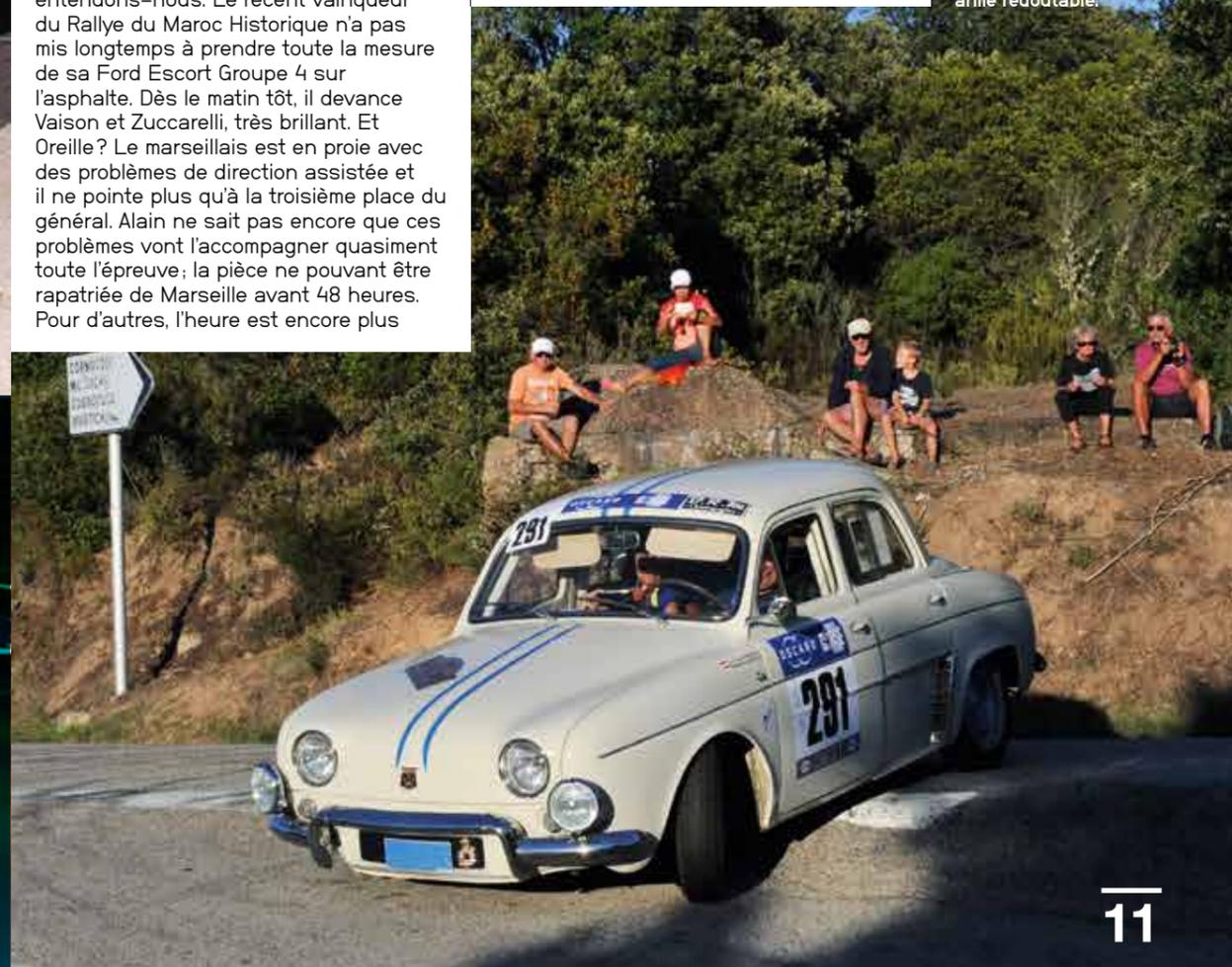
Le premier Tour de Corse fut remporté par une Dauphine et la petite Renault, sous des versions diverses jusqu'à la 1093 de 1962, demeura une arme redoutable.



Lopes, père et fils, remportent la catégorie Classic.



C'est cà la magie du Tour de Corse Historique : croiser la nuit tombée une... Lancia Stratos Groupe 4!





en fin renard, ne lâche absolument rien, au contraire. Rapidement, Oreille passe à plus d'une minute du leader et désormais, il doit même surveiller ses arrières avec Fiori qui revient fort avec son Escort. Au petit matin, le pilote corse signe un beau troisième temps. Oreille se reprend brillamment par la suite mais avec toujours cette foutue direction assistée qu'il ne pourra changer que le soir, à Porto. A la fin de la journée néanmoins, il aura nettement repoussé les assauts de Fiori. Il est écrit quelque part que la course va se jouer entre les trois pilotes de tête mais on voit mal Oreille revenir à la régulière avec les retards accumulés avec ses problèmes de direction et voire revenir Vaison tiendrait du scénario idéal également tant Bérenguer semble parfaitement contrôler la course. Mais, attention à lui, Vaison n'est plus qu'à 22 secondes du pare-chocs du leader et la pression est grande sur les épaules de ce dernier. En VHRS, le chassé-croisé entre les premiers est prenant. Sauf pour Baillet, bien installé à la première place. Mais derrière, par contre, les positions sont chèrement défendues. Torrejon est second avec une vingtaine de points d'avance sur la Lancia Flavia de Rossi, lui-même ne possédant que... cinq points de marge sur le nordique Johansessen. Celui qui a perdu le plus gros dans la journée demeure Patrick Zaniroli, brillant sixième hier et qui se voit rétrograder dixième.

LA PRESSION MONTE !

Alors que Bérenguer avoue à demi-mot s'engager à un peu plus de prudence sur la route d'Île-Rousse pour cette avant-dernière étape, Vaison entend bien jouer sa chance jusqu'au bout et à hausser le rythme avec son petit bijou de Lancia

Leader depuis le début ou presque, Jeff Bérenguer est parti à la faute en vue de l'arrivée. Belle sixième place pour Christian Kelders.

C'est en VHRS que l'on retrouve les modèles les plus anciens ayant animé les premiers Tour de Corse.

037. Et quant au couple Oreille, il a retrouvé un sourire éclatant en même temps qu'une crémaillère flambant neuve. Voilà qui promet!
Et l'on n'aura pas longtemps à attendre. ES 11 « Porto/Marignana » : Vaison signe le meilleur temps et Oreille est second. L'écart entre les deux premiers n'est plus que de 16 secondes! Mais Vaison se « loupe » dans la suivante et l'écart repasse à 35 secondes. Le temps de se reprendre dans la suivante et cet écart revient à... 16 secondes. Plus qu'une seule spéciale au programme de la journée avec un grand classique : Notre-Dame de la Serra et ses 28 km. Qui va avoir le dernier mot? Bérenguer? Vaison? Non, c'est Alain Oreille qui offre le meilleur temps à l'équipe Bolla. Il relègue Vaison à 11 secondes, Bérenguer à 15... Très belle performance du marseillais! On fait les comptes à l'entrée du parc fermé à Île-Rousse. L'avance de Bérenguer n'est plus que de 12 secondes et Oreille est revenu à bien moins d'une minute. Tout est encore possible, la route est encore longue et piègeuse jusqu'à Porto-Vecchio.

LA FAUTE FINALE !

Inutile de préciser qu'au petit matin, sur le port d'Île-Rousse pour le départ de la troisième étape, il fallait avoir les yeux bien ouverts. Et à ce petit jeu, Vaison semble prendre l'avantage. Première ES du jour et premier temps scratch. Bérenguer n'a plus que... 3'3 d'avance avant d'attaquer la fameuse Castagniccia. Dans la suivante, Oreille signe un nouveau scratch mais Vaison réduit encore l'écart, à 3'1. L'ambiance se tend encore. Plus que deux épreuves au menu. A l'arrivée de l'ES17, tout le monde est là, à scruter l'horizon. On sait cette spéciale difficile et piègeuse. Et c'est une Lancia qui pointe son capot en premier à la table de pointage, puis une Opel Ascona 400. Point de Ford Escort en vue. Bérenguer est parti à la faute à proximité de l'arrivée. La Ford, intacte, est légèrement en contrebas et ne peut reprendre la route sans aide. La course est finie, Christophe Vaison remporte l'Oscaro - Tour de Corse Historique!
En VHRS, le couple Baillet remporte une nouvelle fois l'épreuve devant la famille Torrejon toujours très brillante et le bien sympathique Eugenio Rossi sur sa belle Lancia Flavia.

Éric Héлары, vainqueur des 24 Heures du Mans en 93 avec une Peugeot 905 était au départ... dans le baquet de droite.



Pour Francois Padronna, vainqueur en 2013, cette édition ne dura que quelques kilomètres.

Le prince Al Thani devient un vrai fidèle du Tour de Corse. Après une Aston Martin DB5 en 2013, le voici sur une Lancia Stratos.

Le même sens de l'attaque entre Zuccarelli sur sa 911 (à gauche) et Locatelli en VHRS sur sa Volvo...



Classement 2014

VHC

- 1 - C. Vaison / P. Duffour (Lancia 037 Groupe B) en 4h05'35"2
 - 2 - A. Oreille / S. Oreille (Opel Ascona Groupe B) à 1'47"8
 - 3 - G. Fiori / J.J. Ferrero (Ford Escort RS Groupe 4) à 7'13"2
 - 4 - B. Barrile / P. Chiappe (Talbot Sunbeam Lotus Groupe 2) à 10'44"8
 - 5 - AP. Cordoliani / JM. Esposito (Porsche 911) à 12'09"7
 - 6 - C. Kelders / C. Kerkhove (Porsche 911) à 12'31"7
 - 7 - L. Antonini / M. Tyran (Porsche 911) à 14'42"8
 - 8 - JF. Mourgues / D. Giraudet (Porsche 911) à 16'50"2
 - 9 - F. Servais / M. Rick-Place (Porsche 911) à 18'04"5
 - 10 - JC. Torre / P. Cullieret (Porsche 911) à 18'42"9
- ... 65 équipages classés.

CLASSIC

- 1 - A. Lopes / P. Lopes (Porsche 911) en 4h29'59"2
 - 2 - B. Morin / B. Michel (Porsche 911) à 1'29"9
 - 3 - P. Deblauwe / C. Houbben (Porsche 911) à 4'56"2
- ... 13 équipages classés.

VHRS

- 1 - C. Baillet / A. Baillet Porsche 911 - 168 pts
 - 2 - E. Torrejon / J. Torrejon Porsche 914/6 - 213 pts
 - 3 - E. Rossi / M. Tarenzi Lancia Flavia - 260 pts
- ... 88 équipages classés.

U piaceri di riceva vi*

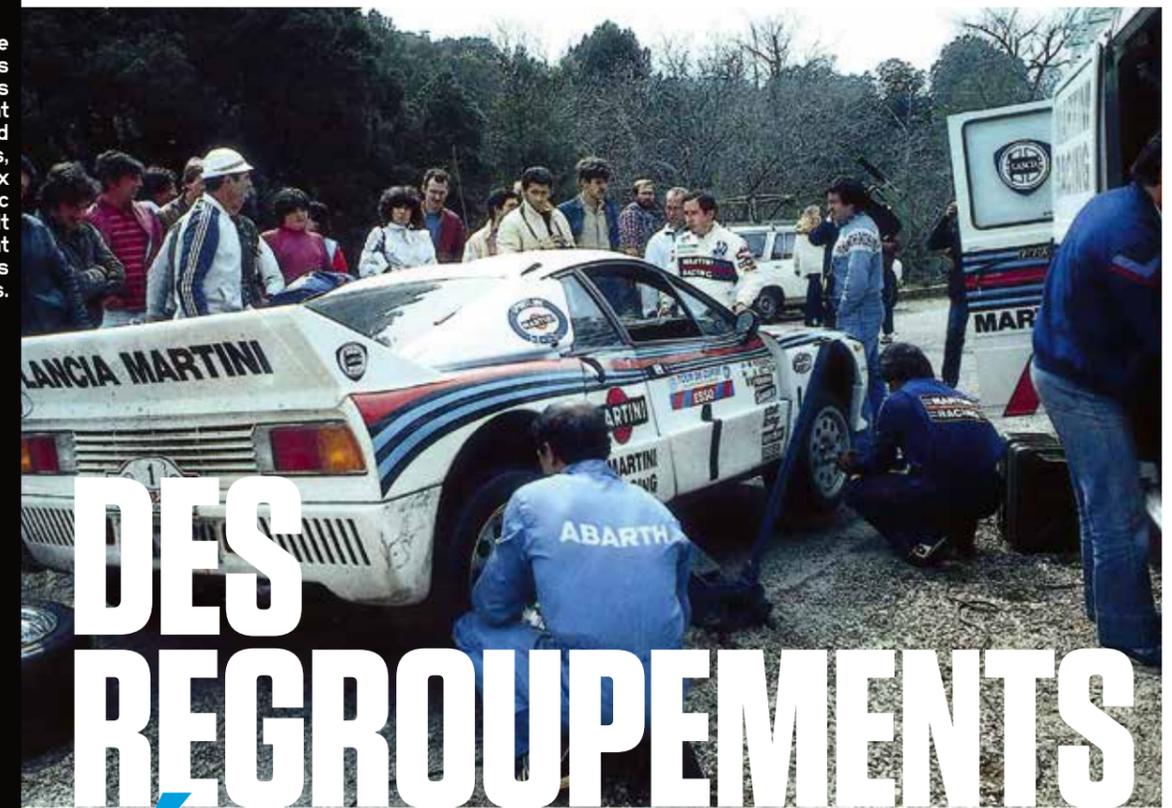
*Le plaisir de vous accueillir



Au fil des saisons,
découvrez ou re-découvrez Porto Vecchio !
Des trésors insoupçonnables vous attendent...

Credits photos: Eric Vello - Pascal Poggi - Dominique Marlot - Denis Molinas - Ugo - Téo & Pao - Geoff - Barbara Fraby - Jonathan - Fanyes - Ben

Epoque bénie où les assistances se faisaient sur le bord des routes, sous les yeux du public qui pouvait pleinement côtoyer ses idoles.



Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015

DES REGROUPEMENTS LÉGENDAIRES !

QUENZA, VICO, PONTE-LECCIA SONT DES LIEUX QUI, POUR DIVERSES RAISONS, NE LAISSENT PAS INSENSIBLES LES PASSIONNÉS ET INCONDITIONNELS DU TOUR DE CORSE. JADIS, LE TOUR DE CORSE Y ÉCRIVAIT QUELQUES LIGNES SA VOUREUSES. CETTE ANNÉE, L'OSCARO-TOUR DE CORSE HISTORIQUE FAIT ÉTAPES DANS CES VILLAGES DEVENUS EMBLÉMATIQUES...

Le parc de regroupement de Quenza se déroulait dans le parc du château, devant un public toujours très enthousiaste.

Tout commence par Quenza, niché de l'autre côté de la superbe forêt de l'Ospedale surplombant Porto-Vecchio. Quel amateur du Tour de Corse n'a pas entendu ce nom qui chante, quel spectateur, des années durant, n'a pas été trainer ses guêtres, accroché aux branches d'un talus pour voir le passage des voitures de courses. Mieux, pour vivre d'un peu plus près les jours et les nuits (surtout les nuits...) de reconnaissance. Car Quenza, dans l'histoire du Tour de Corse, jouit d'une situation géographique favorable. Ce village discret est une sorte de carrefour stratégique. Porto-Vecchio est à portée de main, Ajaccio, Sartène ou Propriano également... Le col et les aiguilles de Bavella sont là aussi, à quelques coups de volant. Et qui dit carrefour dit également tout autour, des routes multiples sur lesquelles ont été tracées des épreuves spéciales légendaires du Tour de Corse. Si l'on vous parle d'Aullène, de Zicavo, de Fozzano, de Martini, de Zérubia, des Col de St-Eustache, de Siu, ou de la Vaccia, cela vous parle un peu plus ? Ces noms appartiennent à jamais à l'histoire du Tour et à cette époque, Quenza était une plaque tournante incontournable. Pendant les reconnaissances, qui à l'époque s'étendaient sur plusieurs jours (et nuits...) pour ne pas





Pendant les reconnaissances qui précédaient le Tour de Corse, Vico était toujours le cadre d'images insolites : une Lancia Stratos qui croise une Fiat 131 Abarth ou encore une Peugeot 205 Turbo 16 qui s'arrête pour faire le plein de carburant... Perché dans la montagne, le public, lui, se chargeait de l'ambiance !



Oscaro Tour de Corse Historique 2015

dire plusieurs semaines, nombre de pilotes transformaient l'hôtel « Sole Monti », de Félicien Balesi, en QG stratégique dédié au Tour de Corse. Pour certains, peu enclins à « limer » la route, il était plutôt question de belote au coin du feu. Comme un certain Jean-Luc Thérier, par exemple, qui attendait le retour de Jean-Pierre Nicolas fourbu pour lui chipper ses notes...

A l'époque, le Tour se disputait en novembre, voire même début décembre et dans les villages corses, les journées étaient longues malgré une nuit précoce. La période du Tour était une véritable bénédiction. Quenza n'était pas le seul village de Corse à vivre ces instants, quasiment 24/24 heures. La proximité de nombreuses épreuves spéciales est telle que des nuits durant, on entendait les moteurs résonner dans la montagne en cherchant à deviner où pouvait se trouver untel ou untel. Si le temps s'y prêtait, la population montait des villes proches et la montagne s'illuminait de feux, allumés pour réchauffer l'atmosphère et faire griller quelques châtaignes. Les pilotes français de l'équipe Alpine n'étaient pas les seuls à investir les lieux. Certains « nordiques », comme Vatanen ou Mikkola, par exemple, ont laissé à Quenza quelques souvenirs mémorables. Une belle complicité s'est vite établie entre ces as du volant et la population. Certains ne manquaient jamais l'occasion de se glisser dans le baquet de droite afin de mieux vivre ces instants magiques. Pour toutes ces raisons, Quenza demeurait un instant de regroupement attendu le jour de la course. La table de l'hôtel « Sole Monti » était toujours grande ouverte... Et voilà qui tombe bien, Quenza est de nouveau sur la route du Tour...Historique!

A Quenza, la table de Félicien Balesi était toujours très bien fréquentée, le temps du regroupement... De gauche à droite, on reconnaît Thérier, Vudafieri, Alen et son coéquipier Kivimaki.



Chaque année, on attendait le Tour de Corse avec impatience du côté de Vico. Il faut dire qu'une épreuve spéciale traversait le village. Ici Yves Loubet sur une Lancia Delta Integrale.



La fête à Vico!

Vico est un autre passage de cet Oscaro-Tour de Corse Historique et qui, à sa façon, a marqué également l'histoire du Tour de Corse. Vico est plus haut dans l'île, sur les hauteurs, entre Cargèse et Porto. C'est un peu comme à Quenza, le village est véritablement « encerclé » d'épreuves spéciales en tout genre. Un autre QG de reconnaissances. Quand les équipages déboulaient sur Vico, ils venaient le plus souvent de Corte et d'en terminer avec la « Scala di Sta Regina » ou le « Col de Vergio », c'est à dire le plus souvent plus de 100 km de chronos en haute montagne ! Autre époque... Tout ça pour dire que l'entrée dans Vico était un grand moment de soulagement. D'autant que l'accueil par la population était à l'image de celui qu'on pouvait recevoir à Quenza. Difficile de faire plus chaleureux. Pour les gamins du village, le point de chute restait la petite station service au coeur du village. Les stations dans la montagne corse ne sont pas légion aies voitures de course, à l'époque...), gourmandes, venaient s'y rassasier. On pouvait

toucher les voitures multicolores, dévorer des yeux leurs entrailles mécaniques encore brûlantes et surtout... côtoyer de près les idoles du moment. Pour Vico, c'était de vrais instants de fête pour la population avec des pilotes toujours disponibles. Ces derniers étaient toujours certains de trouver à boire, à manger, quelle que soit l'heure. Il faut dire qu'en plein village, la boulangerie Callegari n'était pas en reste pour préparer pâtisseries et beignets à distribuer. Aujourd'hui, Emilienne tient la boutique mais c'est de père en fille que la passion du rallye se transmet. Évidemment, dans la famille Callegari, on a ses « préférés ». Andruet à l'époque des Alpine, Beguin, Delecour, Saby et plus près de nous Sébastien Loeb. Mais voilà un moment que ce dernier ne vient plus en Corse. Pour d'autres commerçants du village, c'était plutôt les pilotes italiens (Munari, Bettiga...) ou nordiques (Vatanen, Toivonen,

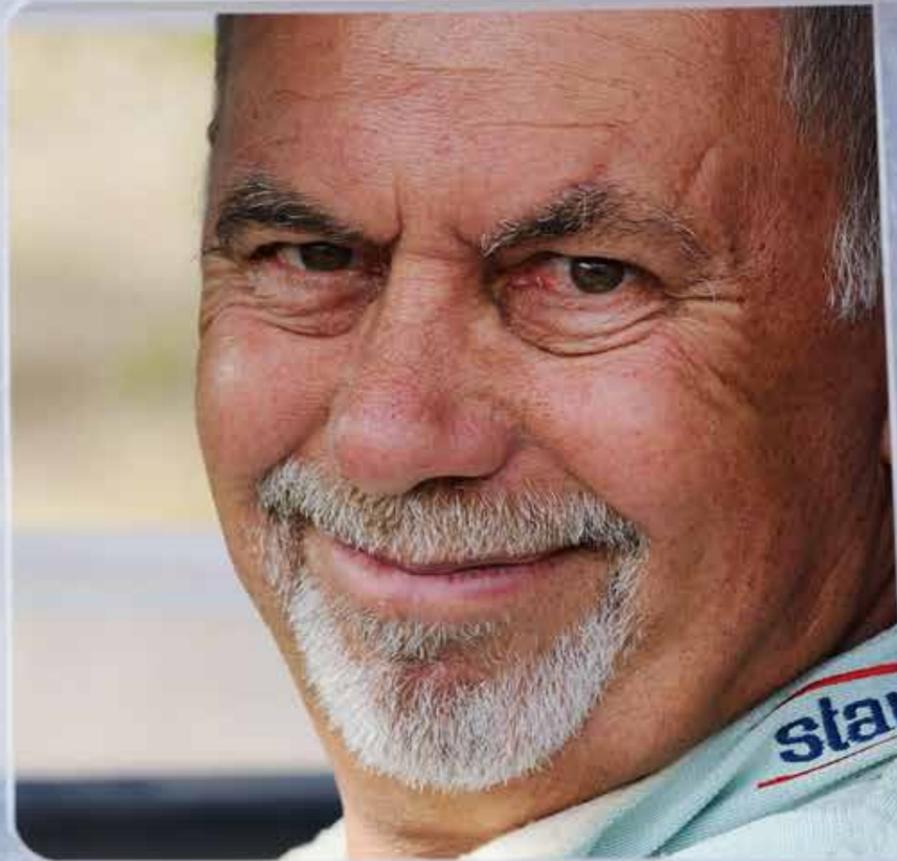
Alen...). Michèle Mouton tient une place particulière également. A l'occasion de ce Tour de Corse Historique, la fête sera double à Vico. Non seulement, un parc de regroupement attend les équipages mais l'ES8 qui monte de Muna passe dans Vico, comme à l'époque. Du parc de regroupement, le public pourra donc suivre la course en direct qui passe en contrebas...

Ponte-Leccia, un carrefour!

De Ponte-Leccia, le public de passage retient essentiellement son pont génois majestueux ! A deux pas de là, un autre pont marqua à jamais l'histoire d'une Corse qui vient d'être cédée au Roi de France par les génois. C'est à Ponte Nuovo, sur ce pont en direction de Bastia, que Pascal Paoli, leader de la rébellion corse au 18^e siècle et initiateur d'une véritable république constitutionnelle qui tint de modèle par la suite, fut contraint de

jeter les armes face aux forces royales de Louis XV. Et la Corse devint à jamais française... Rien à voir avec le Tour de Corse évidemment. Pour ce dernier, il n'en demeure pas moins que Ponte-Leccia est un lieu de passage stratégique. Que l'on vienne de Bastia, de Balagne (Calvi ou Île-Rousse), de Corte, du Col de Vergio, la quasi totalité des routes majeures mène à Ponte-Leccia. Les épreuves chronométrées, là aussi, sont nombreuses sur les hauteurs de Ponte-Leccia, à commencer par celles tracées au cœur de la Castagniccia, dans les forêts de châtaigniers. Lorsque l'on descendait des montagnes environnantes, Ponte-Leccia était un havre de paix où les équipages soufflaient aux assistances toujours très spectaculaires. Là aussi, le Tour de Corse Historique, avec un regroupement au programme, met un point d'honneur à restaurer ces instants magiques aujourd'hui disparus...

Double Champion du Monde «Groupe N» en 1989 et 1990, Alain Oreille a retrouvé le pilotage dans les épreuves historiques.



Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015

ALAIN OREILLE, RETOUR GAGNANT!

ALAIN OREILLE ANIMA LES GRANDS RALLYES FRANÇAIS ET INTERNATIONAUX DES ANNÉES DURANT. POINT D'ORGUE DE SA CARRIÈRE, SES DEUX TITRES DE CHAMPION DU MONDE « GROUPE N », AVEC RENAULT ET L'ÉQUIPE DE PATRICK LANDON, EN 1989 ET 1990. DEPUIS QUELQUE TEMPS, ALAIN ET SON ÉPOUSE SYLVIE ANIMENT LES RALLYES HISTORIQUES. AVEC UN ENTHOUSIASME TRÈS COMMUNICATIF...

L'an passé, sans des ennuis persistants de direction assistée, Alain Oreille aurait joué la victoire jusqu'au bout.



Sur les pistes du Rallye du Maroc Historique également, le tandem Oreille/ Opel Ascona 400 a fait preuve d'une belle compétitivité.

pour le Tour de Corse. Une super voiture avec un moteur diabolique. J'ai accepté... pour m'amuser dans un premier temps. Mais il ne m'a pas fallu un kilomètre pour comprendre que la compétition y était très sérieuse. Je me suis pris au jeu immédiatement, comme à la belle époque. On a achevé l'épreuve sur le podium et je me suis promis de revenir avec Sylvie. Il y a deux ans, c'est la première sortie de l'Opel Ascona 400 Conrero couvée par l'équipe

de Jean-Luc Bolla. La voiture venait d'Italie, elle était toute neuve mais pas du tout au point et encore moins fiabilisée. La veille du départ, la voiture arrive et on part l'essayer au-dessus d'Île-Rousse. Mal monté en Italie, le moteur cassera immédiatement... J'étais très déçu, évidemment, mais le seul fait d'avoir effectué des reconnaissances à « l'ancienne » avec Sylvie m'a vraiment fait plaisir. C'était super. L'an passé, la voiture, reprise de A à Z par Bolla est devenue très compétitive mais on a fait une petite erreur: ne pas l'avoir essayée suffisamment avant l'épreuve. On aurait tout de suite mis le doigt sur cette direction assistée qui va nous handicaper la moitié du rallye. On signera plusieurs scratches et on finira second malgré tout, preuves que la voiture préparée par Bolla est excellente, y compris sur la terre marocaine où nous n'avons pas connu la réussite. La première année, la voiture, toujours en manque de développement, connaît beaucoup de problèmes. De freins et de consommation d'huile. On termine sixième mais on a appris beaucoup de choses à propos de la voiture sur la terre. Cette année, on a démontré son potentiel même si une fois encore, la réussite nous a échappé. Il faisait une chaleur accablante et un joint de culasse a cédé. On repart avec énormément de pénalités mais on signe de nombreux temps scratches jusqu'à Ifrane. Pour revenir à la Corse, j'ai, toute ma carrière, entretenu des rapports assez ambigus avec le Tour. Au Monte-Carlo, tout me réussissait. J'ai gagné plusieurs fois mon groupe et signé de

Donner la parole à Alain Oreille, c'est l'assurance d'un discours très enthousiaste et très coloré. Avec ses origines marseillaises, on pourrait presque le qualifier de « Pagnol du rallye ». Bref, avec Oreille, on ne s'ennuie jamais et pour tout vous dire, depuis qu'il avait raccroché officiellement son casque en quittant le baquet de sa R11 Turbo Groupe A, il manquait aux amateurs de la discipline. On le pensait rangé à jamais, s'exerçant aux plaisirs du golf désormais, mais une petite pique de rappel a réveillé en lui (et chez Sylvie...) le démon de la compétition et du pilotage, avec la générosité qu'on lui connaît. « À vrai dire, ça me démangeait pas plus que ça de reprendre le volant. Yves (Loubet...) avait beau me parler avec insistance des épreuves historiques, telles que lui les imagine en Corse ou au Maroc, j'écoutais d'une oreille distraite. Pour tout avouer, je possédais même une image un peu péjorative de la discipline. Pour moi, on venait s'y amuser mais rien de plus. Et puis, il y a trois ans, Romain Joffroy me propose le volant d'une Porsche 911

Le pilote marseillais n'a rien perdu de son sens du spectacle qui régale le public.



Sixième au Maroc, second en Corse, Alain et Sylvie Orelle ont remporté l'an passé le Trophée Oscaro qui récompensait l'équipage le mieux placé au terme des deux épreuves.

Cette victoire sera très lourde de conséquence. En 89, avec Patrick Landon, il n'y avait pas de programme véritablement établi à l'avance. On revisitait ce programme rallye après rallye, en fonction des résultats obtenus. Menant le championnat du monde des voitures de série, il fut décidé d'aller disputer l'Australie puis la Côte d'Ivoire.

Avec succès et on remportera le titre en fin de saison, puis de nouveau la saison suivante!

Évidemment, dans les épreuves historiques, on ne subit pas une telle pression. On savoure chaque instant. On retrouve toutes les saveurs des rallyes à l'époque. Les reconnaissances, la proximité avec les populations, un public très enthousiaste. Je viens de faire le rallye de la Châtaigne en historique vers Autun. C'est une très belle épreuve, où l'historique côtoie le moderne. Sauf qu'il y avait plus de concurrents au départ en historique qu'en moderne. C'est un signe qui devrait interpeller la fédération et il ne faudrait surtout pas que les rallyes historiques soient organisés sur les bases des rallyes modernes. D'ailleurs, il faut bien le reconnaître, il y a les épreuves « à la Loubet », qui resuscitent de fabuleuses saveurs, et les autres. Il faudrait une ou deux autres épreuves comme la Corse et le Maroc. La vie serait très belle... »

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.



1987-1994
C'est l'ère du Groupe A que Lancia dominera des années durant avec les multiples évolutions de sa Delta HF Intégrale.



1956
C'est le premier Tour de Corse de l'histoire et déjà une Lancia... Appia en très bonne place au général : septième!



1964
Parallèlement au Coupé Flavia traditionnel, une version plus légère, carrossée par Zagato est alignée avec succès.



Une Fulvia victorieuse

Les Lancia Flavia vont briller plusieurs saisons mais Lancia veut désormais promouvoir sa nouvelle Fulvia, berline et coupé, à moteur V4 original. Lors du Tour de Corse 65, une Fulvia HF est engagée pour Leo Cella, parallèlement aux Flavia largement éprouvées. Il va finir à la huitième place... devant la mieux placée des Flavia Zagato. Dans le Tour de Corse 66, la Squadra Corse HF met le paquet et engage trois Fulvia HF officielles pour Cella, le suédois Andersson et le jeune Sandro Munari. Claudine Trautmann, elle, reste fidèle à la Flavia. Mauvaise année, aucune de ces Lancia officielles ne rejoindra l'arrivée. Mais sous la pluie et dans le brouillard, Léo Cella s'est montré très rapide. L'année suivante sera la bonne. Ce n'est pas une mais deux Lancia Fulvia HF que l'on retrouve aux deux premières places du Tour de Corse 67. Munari remporte son premier succès en Corse, Pauli Toivonen, le père de Henri, termine second. Cesare Fiorio exulte. 1968 sera une nouvelle année sans où les Fulvia HF ne pourront répliquer aux performances des Alpines A110 « 1440 ». La Fulvia montre là ses limites et il faut trouver une solution. Avec son compère Maglioli, Fiorio part en chasse du moindre kilogramme superflu. Pour le Tour 69 vont apparaître deux Fulvia HF « FM » pour Makinen et Munari: F pour Fiorio et M pour Maglioli qui les a concoctées dans ses ateliers de Biella. La voiture est raccourcie et n'a plus de... toit. Délicate intention envers des équipages qui doivent en découdre en plein mois de novembre dans les montagnes corses. Makinen pilotera avec une combinaison de ski! Le moteur 1600 délivre 140 ch désormais. Mais ce sera insuffisant, une fois encore. Fiorio n'est pas dupe, il sait l'avenir de la Fulvia compté mais aucun futur modèle, répondant à ses préoccupations, ne se profile dans la gamme Lancia. D'autant qu'il faut aussi se montrer fin politicien. A la fin des années soixante, Lancia est de nouveau en très grande difficulté économique. La faillite guette et en 69, Fiat absorbe Lancia pour... le montant des dettes. Fiat veut faire des économies d'échelle: les modèles Fiat et Lancia, doivent partager autant que faire se peut, les mêmes éléments mécaniques. Fini donc les mécaniques Lancia, originales mais performantes.

Trait de génie: la Stratos

Mais Ugo Gobatto, l'homme de Fiat placé à la tête de Lancia, est un homme d'ouverture, toujours à l'écoute des bons projets. Fiorio va le convaincre de se lancer dans un projet ambitieux d'une Lancia spécifiquement imaginée pour le rallye. Gobatto est séduit par le championnat du monde naissant pour les constructeurs. Il en mesure toute la portée et Fiorio lui promet le titre, presque. Ce dernier détourne l'idée d'un « dreamcar » de Bertone à moteur central, demande au célèbre carrossier d'imaginer une berlinette compacte à l'image au moins aussi forte que sa voiture de salon et... part lui-même en chasse d'une mécanique suffisamment puissante et évolutive. Ce sera la Stratos. On sait que Fiat veut imposer, par économie, ces nouveaux 4 cylindres à 2 ACT dessinés par Lampredi (ex-Ferrari). C'est insuffisant aux yeux de Fiorio qui a bien conscience que la création d'un véritable championnat du monde va réveiller l'adversité. On parle ici ou là de projet ambitieux. Fiorio veut tous les prendre de vitesse. Ferrari aussi a été absorbé par Fiat et chez Ferrari, il y a bien un V6 de 2,4 litres intégrant dans ses carters la boîte de vitesses. Chez Ferrari, il est en fin de carrière. Un V8 va le remplacer. Ce moteur V6 compact et suffisamment léger hante les nuits de

mais l'année suivante, Ascari retrouve le chemin du succès: pole-position et record du tour lors du GP d'Espagne. En 55, il remporte successivement deux GP et... plonge dans le port de Monaco lors du mythique GP qu'il s'apprêtait à remporter. Encore convalescent, il prend, quelques jours plus tard, et pour un simple tour d'essai à Monza, le volant de la Ferrari de sport du jeune Castellotti. Il va quitter la piste et se tuer. C'en est trop pour Gianni Lancia. De plus, les comptes de Lancia sont dans le rouge et il cède son entreprise au géant du ciment italien Italcementi qui ferme... immédiatement la Scuderia Lancia et donne tout le matériel à Enzo Ferrari. La Lancia D50 devient la Ferrari D50 et est sacrée championne du monde de Formule 1 fin 56, avec Fangio!

Un certain Cesare Fiorio

Durant cette période, pour les épreuves routières, la réputation de Lancia repose essentiellement entre les mains de « gentlemen » indépendants et talentueux. Les Lancia sont appréciées pour leurs performances et leur comportement routier, provenant d'une conception soignée et moderne. Dès le premier Tour de Corse, en 1956, on retrouve une Lancia Appia à la septième place. La firme italienne suit cà de loin et ne veut surtout pas s'engager. En interne, un homme semble un peu plus convaincu des qualités sportives des Lancia. Un certain Sandro Fiorio, l'homme des relations publiques de la marque. Il aime les rallyes automobiles et son jeune fils Cesare plus encore. En 61, ce dernier remportera même le championnat italien des voitures de tourisme sur une... Fiat. Son diplôme (l'équivalent de Sciences-Po) en poche, il rejoint la direction de Lancia au début 63 et crée tout de suite le Club Lancia HF avec la bénédiction de son père. Ce club n'a rien d'officiel mais il fédère les besoins des clients sportifs et se lance même dans la préparation de la nouvelle Flavia mue par un quatre-cylindres à plat, en porte-à-faux à l'avant (c'est la première traction italienne...). Peu à peu, les succès viennent et en 65 naît la Squadra Corse HF Lancia, le premier service compétition de la marque. Cesare Fiorio n'a pas 26 ans! Il convainc les meilleurs pilotes du moment à piloter des Lancia Flavia (dont la légère Flavia Zagato...): René Trautmann, son épouse Claudine qui glane Coupe des Dames sur Coupe des Dames, le brillant Léo Cella, ou encore Claudio Maglioli (le frère d'Umberto, très brillant en circuit) et qui tiendra par la suite un rôle essentiel dans la définition de certaines Lancia de rallye.

La Squadra Italia...

ALORS QU'À TURIN, UN SOMBRE SORT INDUSTRIEL SE DESSINE POUR LA FIRME LANCIA, IL CONVIENDRA DE SE SOUVENIR, LE MOMENT VENU, DU LONG PASSÉ PRESTIGIEUX DE LA MARQUE ITALIENNE EN COMPÉTITION. ET LE TOUR DE CORSE TIENT UNE PLACE ESSENTIELLE DANS CETTE BELLE HISTOIRE...

A propos du Tour de Corse, certains ne retiendront peut-être que les accidents qui ont émaillé l'histoire de Lancia sur les routes corses. C'est vrai que par deux fois, en peu de temps, des drames affreux ont cruellement frappé le célèbre service course italien. En 1985, Attilio Bettiga trouve la mort au volant de sa 037 vers Zérubia, sans que les causes de l'accident aient été véritablement expliquées. Et l'année suivante, c'est le très talentueux Henri Toivonen qui sort de la route avec sa Delta S4 vers Corte. Sa voiture plonge en contrebas de la route et prend feu immédiatement ne laissant aucune chance à l'équipage. Ces drames ont à jamais marqué l'histoire du rallye mondial et celle du Tour de Corse... Ce serait très réducteur de résumer l'histoire de Lancia en compétition automobile en Corse à ces drames. Elle est autrement plus belle et repose sur onze victoires...

Formule 1 et faillite...

Depuis son origine au tout début du siècle dernier, Lancia s'est forgé une image forte où se mêlent à la fois un raffinement luxueux, une sportivité et une haute technicité. Lancia est un constructeur qui a toujours fait preuve d'innovation. Et cela se retrouve évidemment dans les divers modèles de course qui

jalonnent son histoire. Au lendemain du second conflit mondial, Lancia se relève difficilement mais voit grand, même jusqu'à la Formule 1 naissante. Gianni Lancia succède à son père Vincenzo décédé avant le conflit. Il est jeune, dynamique et a hérité de son père le goût des très belles mécaniques. Il va embaucher un ingénieur de très grand talent, ayant largement fait ses preuves, dans l'entre-deux guerres, chez Fiat et chez Alfa Romeo, sous la houlette d'un certain Enzo Ferrari. Pour Alfa Romeo, il va signer de fantastiques voitures de course, des mécaniques absolument diaboliques qui vont bâtir le mythe Alfa-Romeo. Arrivé chez Lancia, il a carte blanche et coup sur coup, il va tracer les Lancia Aurelia avec un moteur V6 inédit (une première...) proposé en diverses cylindrées, une boîte-pont logée au niveau de l'essieu arrière. La Lancia Aurelia est une voiture ultra-moderne par son architecture et ses versions Coupé et Spyder comptent aujourd'hui parmi les plus emblématiques GT de l'après-guerre. Sur la route, l'Aurelia va glaner de nombreux succès internationaux: Targa Florio 52, Liège-Rome-Liège 53, Monte Carlo 54, etc... Jano va aussi imaginer la D20, dérivée de l'Aurelia, pour les courses en circuit ou sur les épreuves routières acceptant les prototypes, les Mille Miglia, par exemple. Suivra la D24. Et puis, il signe la D50 de Formule 1 à moteur V8 afin de contrer les Mercedes devenues intraitables. Lancia débâche Ascari, le double champion du monde avec Ferrari. Sa mise au point est très laborieuse durant la saison 53



1983-1984
La Lancia 037 se montre irrésistible deux années de suite, entre autres entre les mains de Markku Alén, le premier « nordique » à s'imposer dans l'île et, d'Attilio Bettega.

Fiorio. Mais Enzo Ferrari n'est pas un homme partageur et puis, il y a les prérogatives économiques de Fiat. Fiorio va jouer très fin. Un premier prototype est réalisé par une équipe technique très brillante: Dallara, Parkes qui manie aussi bien la règle à calculs que le volant et, le fidèle Claudio Maglioli. Ce premier prototype recoit un quatre cylindres... Fiat, pas assez puissant. Pendant ce temps, Fiorio met au point sa stratégie pour s'approprier le moteur Ferrari. Première étape: convaincre Gobatto. C'est un acte facile. Mieux, même, ce dernier va devenir un allié véritable, qui se charge d'obtenir le feu vert de la grande maison Fiat. Ceci fait, il part avec Fiorio à Maranello pour exposer le projet à Enzo Ferrari: accueil glacial, comme prévu. Ferrari refuse. Fiorio évoque alors un V6 Fiat (peu performant) ou un V6... Maserati. Cela vient aux oreilles de Ferrari et devant l'humiliation qui se dessine, le grand Enzo cède son V6 à Fiorio. Bon, maintenant, les débuts de la Stratos furent très laborieux. Elle était très fragile et surtout son comportement très difficile pour ne pas employer d'autres termes. Dallara dût reconsidérer totalement le train arrière pour enfin obtenir un comportement sain. Dès 1972, la voiture débuta dans des compétitions routières, notamment dans le Tour de Corse où elle jeta l'éponge au bout d'une poignée de kilomètres: suspension cassée. Même punition dans une épreuve espagnole quelques semaines plus tard, à la Ronde Cévenole également... Les premiers succès vinrent la saison suivante avec une voiture très modifiée. Ce n'est qu'en octobre 2014, que l'homologation en Groupe 4 fut obtenue. Cinq jours plus tard, Munari remporta le Sanremo comptant pour le championnat du monde et quelques semaines plus tard, c'était au tour d'Andruet de s'imposer dans le... Tour de Corse. Au total, jusqu'à sa retraite définitive, la Lancia Stratos remportera à trois reprises le titre mondial et s'imposera à 130 reprises dans des grandes épreuves internationales ou nationales...



1967 La Fulvia HF offre à Lancia le premier de ses onze succès en Corse. Pour Sandro Munari, c'est aussi la première grande victoire internationale.

1969 Fiorio n'est jamais à cours d'idée. La Fulvia devient un peu juste en performance. Avec Maglioli, il l'ampute de 20 cm, la débarrasse de son toit. Au total, presque un quintal est grignoté. Et tant pis pour le confort de l'équipage...

deux Tour de Corse, parfois après la distribution de quelques consignes face à des Stratos encore trop pressantes. Pour Fiorio, la période est difficile. La raison veut qu'il impose les Fiat 131 mais son cœur est toujours du côté de la Stratos, « SA » voiture...

L'arrivée du Groupe B...

Au début des années 80, la FIA redéfinit les catégories. Exit les Groupe 1, 2, 3 ou 4 et bienvenue aux nouveaux Groupes N, A et B. Le Groupe B doit coiffer ces nouvelles définitions. Pour y concourir, les constructeurs doivent construire 200 exemplaires d'un modèle libre de conception dont ils pourront chaque année dériver 20 exemplaires de course. Cela va amener la période la plus folle de l'histoire du rallye avec des voitures extrêmement performantes. Les quatre roues motrices sont autorisées. Ce sera le choix de Audi, de Ford, de MG, de Peugeot, pas de Lancia qui une fois de plus se distingue. Fiorio et ses ingénieurs sont convaincus qu'une voiture puissante et légère peut s'imposer. Ce sera le projet 037, une berlinette très légère à moteur central. Dallara, une fois encore va définir le châssis, mixte dans sa définition: une cellule centrale de Beta Monte Carlo et des excroissances tubulaires à l'avant et à l'arrière. Le tout avec des suspensions triangulées à très grands débattements. Cela va amener une voiture très légère, trop frêle diront certains. Le moteur est au centre. Fiorio s'octroie les services de l'ingénieur

Une retraite forcée...

Comme promis par Fiorio, la Stratos sera championne du monde. Rien que dans le Tour de Corse, elle compte cinq victoires... Et encore, ce score aurait-il été plus étoffé si la politique ne s'était pas immiscée dans le sport. Fiat a compris l'aura apportée par ces grandes victoires internationales. Une banale berline Fiat 131 vient de voir le jour. L'enjeu économique est très important et Fiat... veut la voir devenir championne du monde au détriment d'une Lancia Stratos marginale mais qui ne s'essouffle pourtant pas. Pas question de se passer du talent d'organisation immense de Fiorio. Ce dernier devient le patron d'Abarth qui regroupe les services compétitions Fiat et Lancia. On met au point une 131 Abarth qui va se montrer redoutable. Elle va elle aussi devenir championne du monde de la discipline, par trois fois et gagnera

Votre séjour en Corse



www.ot-ile-rousse.fr

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



Mairie de L'Île-Rousse

PARTENAIRES
DU TOUR DE CORSE
HISTORIQUE

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



1986
Toivonen survole l'épreuve au volant de sa Delta S4. Malheureusement, se sera le drame sur les hauteurs de Corte...



1972 C'est la dernière année où le Tour de Corse est ouvert aux prototypes. CG/MC, Ford GT, Ligier JS2, Alpine 1800, ils sont très nombreux au départ. Lancia profite de l'occasion pour lancer en compétition sa Stratos toute récente. Elle renoncera au bout de... 20 km!

1974 Tout juste homologuée, la Stratos revient en Corse et s'impose avec Andruet.



1977 Politique de groupe oblige : Fiat veut faire gagner sa nouvelle Fiat 131 déterminante sur le marché européen. La Lancia Stratos doit s'effacer devant la Fiat 131 Abarth. Même si elle lui est encore largement supérieure...

autres Groupe B plus éprouvées. Il récidive lors du Monte Carlo 86, quelques semaines plus tard. Puis vient le Tour de Corse. Toivonen, encore lui, survole l'épreuve. On connaît la suite et l'issue dramatique... La FIA n'a pas su anticiper l'évolution et les possibilités de ces Groupe B. Lancia avait lancé une étude encore plus avancée, Audi également. La Fédération interdit la catégorie dès la fin de la saison!

L'invincibilité des Delta Groupe A...

Au début de la saison 87, le contraste est saisissant. L'heure n'est plus aux crachements de flammes, aux hurlements mécaniques dans la montagne. Les voitures du Groupe A, issues de modèles de série, apparaissent bien ternes. Elles ne sont pas spectaculaires et manquent cruellement de puissance. Mais Lancia relève le défi autour de sa Delta HF qui vient de sortir. Avec succès, dès la première sortie au Monte Carlo. En Corse, elle subira la loi d'une BMW M3 aux qualités plus évidentes sur ce terrain. Mais viendront d'année en année des évolutions successives qui font faire des Delta Groupe A une arme imbattable, sur tous les terrains. Elle va s'imposer partout, sur la neige du Monte Carlo, sur la glace de Suède, sur la terre d'Argentine, du Portugal, de Nouvelle-Zélande, etc... Seuls quelques rallyes africains lui échapperont. Dans diverses configurations, elle sera championne du monde à six reprises, l'un de ses pilotes quatre fois. Mais l'évolution mécanique de la Delta en rallye devient limitée. Le modèle est vieillissant et industriellement, sa fin est proche. Son renouvellement sportif n'est pas envisagé par Fiat et Lancia renonce aux rallyes après avoir, durant trois décennies, dominé l'exercice. Fiorio, lui, est parti chez Ferrari s'occuper de la F1... Durant ces années de domination de la Delta en rallye, le Tour de Corse aura toujours été le cadre de somptueux combats entre Didier Auriol et Yves Loubet...

LES VICTOIRES CORSES DE LANCIA

- **1967** Munari-Lombardini (Fulvia HF)
- **1974** Andruet-Biche (Stratos)
- **1975** Darniche-Mahé (Stratos)
- **1976** Munari-Maiga (Stratos)
- **1979** Darniche-Mahé (Stratos)
- **1981** Darniche-Mahé (Stratos)
- **1983** Alen-Kivimaki (Rally 037)
- **1984** Alen-Kivimaki (Rally 037)
- **1989** Auriol-Occelli (Delta HF Integrale)
- **1990** Auriol-Occelli (Delta HF Integrale 16V)
- **1992** Auriol-Occelli (Delta HF Integrale 16V)

Claudio Lombardi, un brillant motoriste. Autour du 4 cylindres à 2 ACT et 16 soupapes, il va proposer un moteur suralimenté par un compresseur volumétrique. C'est original et si cela ne délivre pas une puissance délirante, comparée à celle d'un turbocompresseur, la disponibilité, le couple du moteur font merveille en rallye. La voiture (- de 900 kg!) apparaît en 82. Face aux Groupe 4 encore présentes pour une dernière année, elle fait encore pâle figure. Sa fiabilité n'est pas exemplaire encore. En Corse, Bettega est contraint à l'abandon et Alen termine 9^{ème} seulement. Mais l'année suivante, Lancia va remettre l'église au milieu du village. Sur les routes corses le succès est impressionnant. Alen devient le premier « nordique » à vaincre dans l'île et suivent directement au classement Rohrl, Vudafieri, Bettega. Seul Andruet, alors en tête, a dû renoncer, moteur cassé.. A la fin de la saison, Lancia remportera une nouvelle fois le titre constructeur. En 84, Alen remportera son second Tour de Corse, talonné par Biasion cette fois. Andruet, Bettega ne sont pas loin non plus. Lancia a fait du Tour de Corse sa spécialité. Mais sur la terre, la 037 a de plus en plus de mal à soutenir le rythme des Groupe B à quatre roues motrices. Des Peugeot 205 Turbo 16 et des Audi Quattro Sport, beaucoup plus puissantes, notamment. Alors on se remet au travail chez Abarth, avec retard. La base est bonne. On imagine la Delta S4 autour d'une structure tubulaire. On recentre les masses en disposant la boîte de vitesses au centre, entre les deux sièges, on garde le principe des suspensions à grands débattements. Il faut aussi trouver plus de puissance tout en gardant les qualités de souplesse d'utilisation offertes par le compresseur volumétrique. On sait ce dernier limité à haut régime mais qu'importe. Claudio Lombardi lui adjoint un turbocompresseur pour prendre le relais. Une vraie usine à gaz mais 450 chevaux dès le premier jet, pour moins de 1000 kg. La voiture n'est pas franchement belle, il faut l'admettre, mais irrésistible en course. Sa première sortie se déroule au RAC 1985 où Henri Toivonen se joue des Peugeot 205 T16 et

carioca
PORTO-VECCHIO



L'Alpine devient un peu limitée, qu'importe une Renault 5 Turbo « Cévènes » la remplace dès 1980.



LES VOITURES DE CLAUDE BALES!

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015



Alpine 1800 Groupe 4 « ailles plates »: la plus belle pour aller danser sur les routes corses.

L'OSCARO-TOUR DE CORSE HISTORIQUE **SUSCITE TOUJOURS DE BELLES HISTOIRES, SOUVENT DE FAMILLE. LE NOM DE BALES!** A ANIMÉ LE TOUR DE CORSE DURANT PRÈS DE TROIS DÉCENNIES. **CLAUDE BALES!** FUT L'UN DES PLUS BRILLANTS PILOTES INSULAIRES AU VOLANT DE SON ALPINE 1800, PUIS, ENTRE AUTRES, DE SA RENAULT 5 TURBO. **CES DEUX VOITURES RENAISSENT POUR LE SEUL PLAISIR D'ÊTRE AU DÉPART CETTE ANNÉE...**



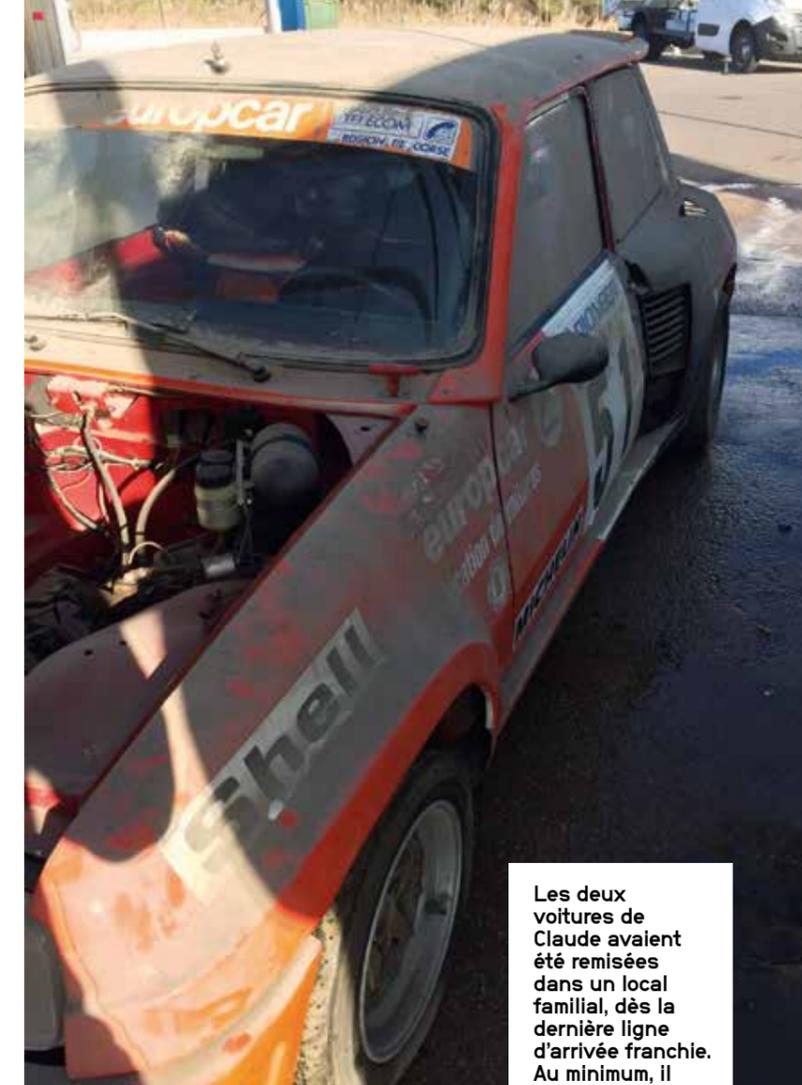
Lors du Tour de Corse, Balesi était un « client », surtout dès les routes humides.

Et Claude Balesi sera là, sur la ligne de départ, au volant de « SON » Alpine-Renault 1800 avec laquelle il a tant brillé dans le Tour de Corse mais aussi dans d'autres épreuves réputées comme le Rallye du Var. Claude Balesi avait les capacités d'une toute autre carrière s'il avait fait passer la compétition avant le reste. Mais Balesi est un homme de raison et ses affaires, à commencer par la concession Renault familiale de

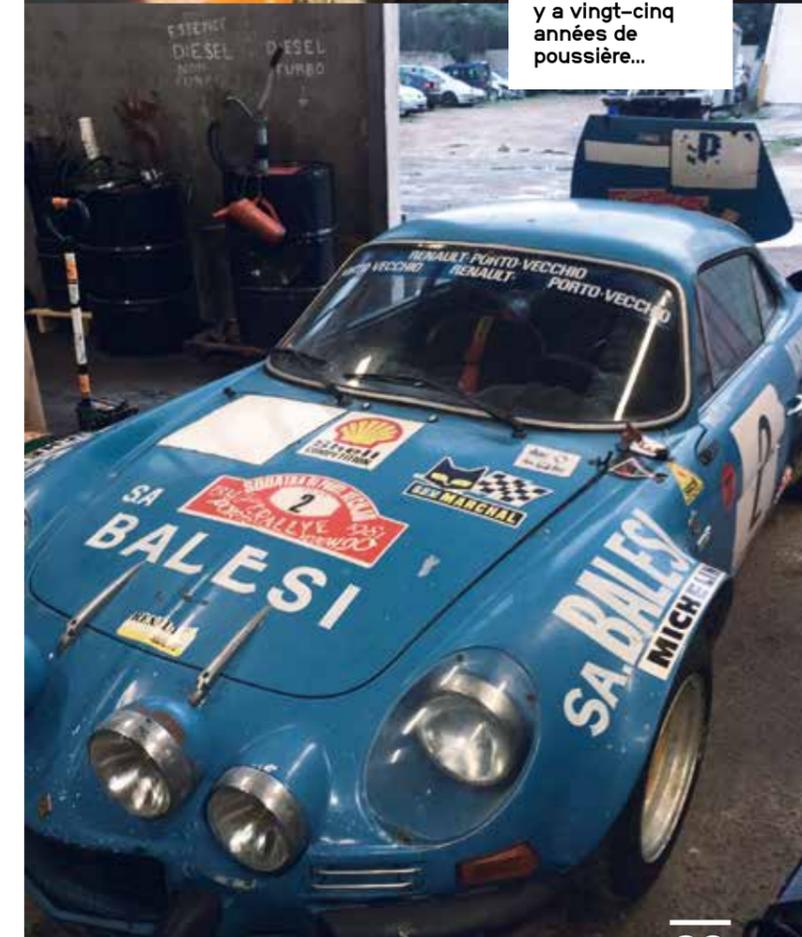
Porto-Vecchio ou encore les agences Europcar en Corse du sud, ont toujours eu la priorité. Mais c'était un sacré pilote. Ses pairs insulaires l'avouent sans détour. Yves Loubet est de ceux là : « Claude était capable de performances parfois incroyables. Sur une chaussée humide et glissante, il se montrait particulièrement redoutable. Je me souviens de mon premier Tour de Corse avec Lancia, en 1987. Dans Aullène-Zicavo, le col de la Vaccia, c'est le déluge total. Je joue la tête du rallye face à la BMW M3 de Beguin et dès que je m'élançais dans l'épreuve, la grêle redouble d'intensité et recouvre la route. C'est l'enfer et je me réjouis d'avoir chaussé des pneus pluie. Je reprends la tête à Béguin mais l'exploit, c'est Claude Balesi qui va le signer avec sa petite R5 Turbo Groupe N. Certes, à son départ la tempête se calme mais la route demeure très glissante. Claude va décrocher le meilleurs temps devant toutes les voitures d'usine, dont beaucoup partira à la faute... »

Gentlemen driver...

On remonte aux belles heures de l'Alpine-Renault pour trouver trace de Claude Balesi dans les feuilles de temps. L'Alpine est une arme redoutable sur les routes accidentées de l'île et comme en Corse, « l'honneur » n'est jamais très loin, les pilotes insulaires animent vraiment la course. Sur des Alpine Groupe 4, on



Les deux voitures de Claude avaient été remisées dans un local familial, dès la dernière ligne d'arrivée franchie. Au minimum, il y a vingt-cinq années de poussière...





Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015



retrouvait Manzagol et Serpaggi qui ne va pas tarder à passer au volant d'une Lancia Stratos, bien sûr. Avec Balesi, ils vont former un trio redoutable. En 78, il rentre brillamment dans le « top 10 » après avoir signé de belles performances face aux nombreuses voitures officielles, à commencer par les nouvelles Fiat 131 Abarth qui vont truster le podium avec Darniche, Andruet et Munari.

Mais c'est la fin de l'Alpine A110, malgré les dernières évolutions 1800 de son moteur. Celle de Claude est déjà de 1973. Renault lance sa Renault 5 turbo qui pour de nombreux pilotes insulaires va remplacer l'Alpine. En 80, Claude saute le pas et « monte » une Turbo en configuration « Cévennes » avec les pièces commercialisées par Renault Sport. En tant que concessionnaire Renault, il n'a pas d'autre choix... La « Cévennes » dispose de 200 ch, pas plus. Rien à voir avec la version « Tour de Corse » ultérieure. Au début, la difficulté est de bien fiabiliser la voiture. Les deux premiers Tour de Corse disputés, en 80 et 81 avec cette voiture ne connaîtront pas l'arrivée. 82, particulièrement disputée, sera la bonne ! Mais Claude Balesi ne limite pas ses sorties au seul Tour de Corse. Il y a les autres épreuves insulaires et d'autres sur le continent comme les Cévennes ou le Var. Il y brillera tout autant. A la R5 Turbo succèdera par la suite une Clio Groupe A ou une R5 GT Turbo. Il se fera rapidement à la traction avant et remportera à plusieurs reprises le Groupe ou le classement Promotion. Il faut dire que chez les Balesi, la compétition automobile, c'est aussi une belle affaire de famille. Jules, le frère de Claude n'était jamais très loin lors des épreuves, son père non plus. Pierre-François, le fils de Jules, également dès le plus jeune âge,

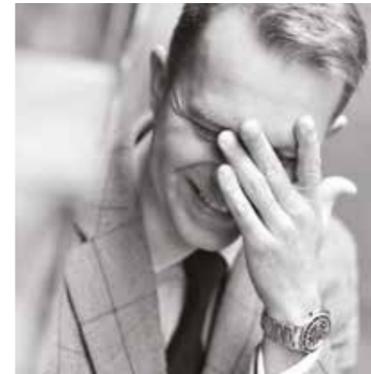
Concernant l'Alpine 1800, le travail fut assez considérable, notamment au niveau de la carrosserie en polyester dont le plancher, par exemple, intégrait des éléments de...bois qui n'ont guère résisté avec le temps. La voiture a été totalement refaite à neuf mais conserve ses caractéristiques de l'époque. Pierre-François Balesi qui s'est attelé à la restauration des deux voitures tenait à cela, avec justesse.

avant qu'il ne prenne lui-même le volant en course, encore tout récemment avec une Ford Fiesta R5. Et puis il y a le cousin Félicien, le maître des lieux de l'hôtel Sole Monti à Quenza. Quand Félicien n'était lui-même au volant, il se chargeait de l'accueil lors du regroupement traditionnel de Quenza.

Une reconstruction méticuleuse...

Les « machines » de course de Claude Balesi sont donc de ce quinzième Oscaro-Tour de Corse Historique, l'Alpine A110 et la R5 Turbo. Cela faisait un moment que ça démangeait Pierre-François. « Parallèlement à la concession Renault de Porto-Vecchio, j'ai monté un petit atelier de restauration automobile. C'était même l'ancien garage de mon grand-père. On y restaure avant tout des Renault, bien sûr, encore que nous avons fait une petite entorse à cette règle en restaurant une...Traction Citroën. On a même restauré une Estafette. Les voitures de course de Claude dormaient tranquillement depuis leur dernière compétition respective. Dans une sorte de remise. Restaurer les voitures est une passion chez moi et j'ai toujours eu envie de faire revivre ces

BRIMONCOURT
CHAMPAGNE



Brimoncourt, esprit d'effervescence

PORTO VECCHIO, EAST HAMPTON, JURMALA, MARTHA'S VINEYARD...

Un gros travail de restauration attendait également la R5 Turbo. Avec la même logique d'exécution que pour la Berlinette.



voitures de course. Pour Claude, pour la famille et puis ces voitures ont bercé mon enfance, mon adolescence. Participer au Tour de Corse Historique était évidemment l'objectif. J'aime l'ambiance de ce type d'épreuve. On ne se prend pas la tête comme dans les courses modernes. Je suis donc allé les chercher pour les ramener à l'atelier et là, un travail considérable nous attendait. Dans mon esprit, ces voitures devaient rester totalement conformes à ce qu'elles pouvaient être à l'époque. Après, chacun fait comme il veut mais pour moi, pas question de boîte à crabots pour l'Alpine ou d'autre chose pour la R5 Turbo. Seuls les freins de cette dernière, une version Cévennes, sont empruntés au modèle Tour de Corse. Bon avant cela, il fallut estimer le travail. Pour l'Alpine, après un dépoussiérage profond, il apparut assez considérable. Sur le plancher de cette dernière, des éléments en bois étaient pris en sandwich dans le polyester. Inutile de vous dire qu'ils étaient dans un sale état. Bref, il a fallu découper, remodeler, refaire tout le polyester. Cela nous a pris un temps fou. Les travaux ont débuté début décembre 2014 et les deux voitures viennent à peine d'être achevées, à quelques jours du départ du Tour de Corse Historique. Chez Mecaparts, on a trouvé toutes les pièces nécessaires à cette reconstruction. Toutes les pièces d'usure, comme les silentblochs, les roulements les amortisseurs, les freins, etc... ont été remplacées ou refaites à neuf. Comme la boîte de vitesses par exemple. Il s'agit toujours de la boîte de course de l'époque, comme le moteur 1800. Lui est parti chez Cupissol qui nous l'a refait. A l'époque déjà, ce préparateur collaborait avec Claude, qu'il s'agisse de l'Alpine, de la R5 Turbo ou même de la Clio Groupe A par la suite. La R5 Turbo était un

La R5 Turbo fut totalement déshabillée pour traquer la moindre faiblesse qu'aurait pu amener l'usure du temps. La structure a reçu un nouvel arceau. Moteur chez Cupissol, boîte de vitesses, trains roulants, roulements, amortisseurs, il n'y a pas un élément de la voiture qui n'ait pas été remis à neuf. Et pour finir, une petite séance de géométrie...

peu plus en avance que la Berlinette. Dès lors, j'avais décidé de monter faire la course de côte historique de Campile en guise de rodage mais le vilebrequin a cassé juste avant l'épreuve. Cupissol a été quitte pour reprendre la préparation du moteur de la R5 Turbo, de A à Z, en conservant toujours sa configuration Cévennes initiale. Les 200 chevaux promis à l'époque doivent toujours être là! Ce moteur a juste reçu l'injection de la Tour de Corse qui, elle, se montrait beaucoup plus puissante. La carrosserie de cette R5 Turbo a aussi été refaite totalement. Même si l'on n'a pas eu encore le temps de s'occuper de son PTH, on l'a mise en conformité avec la réglementation historique actuelle. Ainsi, le frêle arceau de l'époque cède la place un vrai élément de sécurité. On a poussé le vice jusqu'à remettre ces voitures dans l'état de présentation de l'époque. A l'aide de photographies d'époque, on s'est attaché à retrouver les couleurs de l'époque. Si ce n'est qu'un peintre en carrosserie et en lettrage peignait souvent directement sur la carrosserie. Là, on fait refaire de très beaux autocollants... »

NO LIMIT.

Believes in NO LIMIT.
Realises your CREATIVITY.
Displays your ORIGINALITY.



YESO
Spiritu di Corsica



Young Energetic Original Sport

YESO®

WOLF & ANDRÉ
Avocats



Juracing Team



PRÉCISIONS,
ENGAGEMENTS
PARTICULIERS,
HOMMAGES,
PARTENAIRES
RÉFÉRENTS,
LES THÈMES NE
MANQUENT PAS
POUR ABORDER CE
TOUR DE CORSE
HISTORIQUE...

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015



Guy Ligier et
Jo Schlessler :
les inséparables...

GUY LIGIER 1930 – 2015

Guy vient de nous quitter il y a quelques semaines, à l'âge de 85 ans. Ce nom prestigieux est indissociable du sport automobile en France. Sportif, Ligier l'était plus que tout. C'était un homme de défis, de grands défis. Sa carrière sportive, Guy Ligier l'entama par l'aviron dans sa jeunesse. Il fut même Champion de France en 1947.

Il avait 17 ans. Touche à tout, il passe au rugby. Il faut dire que côté carrure, il y avait du répondant... Il deviendra international en équipe de France B et militaire. Mais des blessures font qu'il goûte aux sports mécaniques. Il débute naturellement par la moto et devient, là aussi, Champion de France 500 cc en 1959. Sur le plan professionnel, il se lance

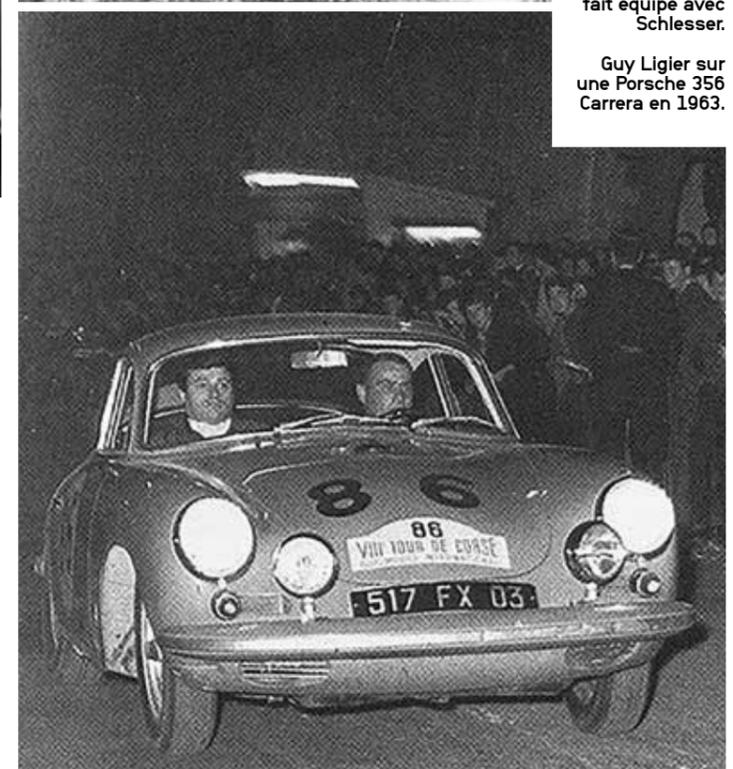
dans les travaux publics et fonde son entreprise à Vichy, sa ville natale. L'entreprise Ligier sera des grands chantiers nationaux : autoroutes, ponts, barrages, aéroports comme celui de Roissy... Mais la passion du sport ne l'a jamais quitté. De la moto, il passe sur quatre roues, presque tardivement. En monoplace, il débute en F2 en 1964 avec son

ami Jo Schlessler. Il goûte à l'endurance jusqu'à remporter les fameuses 12 Heures de Reims, avec son ami Jo, sur une Ford GT 40 MKII B de l'écurie Ford-France. Il pilote en Formule 1 également, sur une Cooper T81 à moteur V12 Maserati en 1966, puis sur une Brabham-Repco l'année suivante où il décroche... 1 point au GP d'Allemagne sur le Nürburgring. Il raccroche son casque en 68 lorsque Schlessler se tue dans la descente du circuit de Rouen avec sa Honda de Formule 1. Guy Ligier se lance alors dans une aventure folle :

devenir constructeur de voiture de sport. Il constitue une équipe de passionnés talentueux, tel l'ingénieur Michel Tétu. La JS 1 US pour... Jo Schlessler) voit le jour en 1969. Sa conception, autour d'un moteur Ford 4 cylindres dans un premier temps, est originale au niveau du châssis (aluminium + mousse Klegecel) aux panneaux collés et, des suspensions. La voiture est légère et s'aligne aux 24 Heures du Mans 1970 avec Guy Ligier lui-même et Jean-Claude Andruet. D'autres versions suivront et la JS 1 deviendra JS 2 avec un moteur de



Oui, il s'agit bien d'une Ferrari 250 GT; Ligier fait équipe avec Schlessler.



Guy Ligier sur une Porsche 356 Carrera en 1963.



Tropicana
Porto-Vecchio

RESTAURANT

GLACIER

COCKTAILS

PORT DE PLAISANCE
20137 PORTO VECCHIO
RESERVATION: 04 95 70 12 21

CLINS D'OEIL

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015



Citroën SM et sera construite en série de 1971 à 1975. En compétition, la JS 2 va amener une évolution déterminante de la marque. Elle va remporter le Tour de France avec Larrousse, Nicolas et Rives. Aux 24 Heures du Mans 75, mue par un moteur Ford V8 Cosworth, elle termine seconde avec Jean-Louis Lafosse et Guy Chasseuil. Et puis viennent les vingt années de F1 à compter de 1976 avec 9 victoires et 9 pole-positions au compteur! Ces dernières années, il avait repris du service en tant que constructeur avec son ami Tico Martini. Il se lança dans la construction de petite voiture de Sport-Prototype. L'activité fut cédée à la structure Oak Racing de Jacques Nicolet qui perpétue maintenant le nom de Ligier sur les circuits. Ce que l'on sait moins, c'est que durant sa carrière de pilote, Guy Ligier fut sacré Champion de France des rallyes (GT) en 66. On l'a vu à plusieurs reprises au départ

du Tour de Corse. En 1963, pendant que son copain Schlessler domptait son AC Cobra sur les routes corses, Ligier mena sa Porsche 356 Carrera dans... le fond du ravin! L'année suivante, en 1964, il fit équipe avec

Schlessler sur une Ferrari 250 GT. Nouvel abandon. En 1965, c'est sur une Porsche 904 GTS qu'il s'aligne. Là encore, il ne verra pas l'arrivée. Pas plus que les JS2, très légères (750 kg) et puissantes (270 ch), engagées en 1972...

Dernier Tour de Corse au volant: 1965 avec une Porsche 904 GTS.

La JS 2 du Tour de Corse 1972 pour Ragnotti et Piot: 750 kg et 270 ch!



Retro COURSE

Le Salon

LYON - NORD - PARCEXPO VILLEFRANCHE S/SAÔNE (69)
20 KM AU NORD DE LYON, À 800 M. DE L'A6

27 AU 29 NOVEMBRE 2015
4È SALON RÉTRO COURSE
LE SALON DE LA VOITURE DE COURSE HISTORIQUE



L'AUDI QUATTRO EN VEDETTE

- ◆ PRÉSENCE DE PILOTES DE NOTORIÉTÉ
- ◆ RALLYE DE RÉGULARITÉ
- ◆ REMISES DE PRIX FIN DE SAISON
- ◆ SÉANCES DE DÉDICACE, ETC.
- ◆ STAGE DE NAVIGATION BY ZANIROLI
- ◆ MARCHÉ DE LA VOITURE DE SPORT ET DE COMPÉTITION

RENSEIGNEMENTS :

04 79 60 03 58 - SALON.RETRCOURSE@FREE.FR

➔ WWW.RETRO-COURSE.FR ➔

CLINS D'OEIL

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015

QUELQUES CHIFFRES & DATES...



1956

C'est le premier Tour de Corse de l'histoire avec 43 équipages au départ. L'équipage féminin composé de Gilberte Thirion et Nadège Ferrier remporte l'épreuve.

où les prototypes peuvent concourir avant la création du Championnat du Monde des Constructeurs l'année suivante. Chacun fourbit ses armes en vue d'une hypothétique homologation pour 73. Au départ: la nouvelle Lancia Stratos à moteur Ferrari, la Ford GT à moteur central, des Ligier JS2 Maserati très affûtées, les CG-MC dont le spider de Bernard Fiorentino, deux 911 RS toutes nouvelles et une Alpine très allégée pour Andruet, qui va se montrer intraitable.

1973

C'est la première année du Championnat du Monde. Tous les points comptent. Les Alpine bien sûr sont là mais aussi les Fiat, les Ford et Datsun, avec trois équipages japonais, malgré la menace qui pèse sur les compétitions automobiles. C'est le choc pétrolier et

1958

C'est lors de la troisième édition du Tour de Corse qu'apparaît la notion d'épreuve spéciale chronométrée. Très modestement avec une seule épreuve chronométrée de cinq kilomètres pour un parcours totalisant 1186 km! Outre cette épreuve contre le chronomètre, les équipages se devaient de respecter une moyenne imposée sur le parcours. Elle était si élevée, si peu réalisable, que l'on n'était déjà pas loin de la notion d'épreuve chronométrée... Les pénalités permettaient le classement final. Et c'est sur cette philosophie que se bâtit la réputation de sévérité du Tour de Corse. Les années suivantes le Tour de Corse passa progressivement à 4 épreuves chronométrées, puis 8 pour arriver en 1989 à... 33 secteurs chronométrés! En 1988, Yves Loubet remporta 22 ES sur les 30 que comptait le parcours...

1961

Les conditions météorologiques sont dantesques et la neige perturbe fortement l'épreuve. Seuls deux équipages pilotés par René Trautmann et Lucien Bianchi parviennent à rallier l'arrivée grâce aux caractéristiques de la suspension hydropneumatique de leur Citroën DS 19, qui permirent de se jouer de la neige profonde sur les hauteurs corses. Tous les autres concurrents furent classés mais... sans jamais voir l'arrivée à Ajaccio.

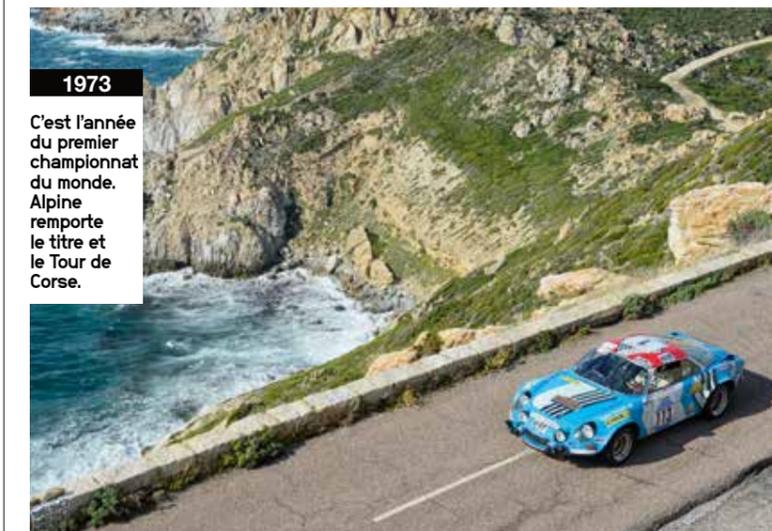
1962

De 1956 à 1962, le Tour de Corse ne comptait qu'une seule étape : du départ à l'arrivée. Une étape « non-stop » inhumaine (jusqu'à 1400 km

derrière le volant...), disputée de jour comme de nuit, le plus souvent dans le froid, la pluie voire la neige. Les assistances éventuelles (très limitées) étaient prises sur le temps de course. L'épreuve avait lieu en novembre... Franchement, il n'y a pas de quoi se plaindre aujourd'hui?

1964

Ils sont 79 équipages au départ mais 8 d'entre eux seulement seront classés.



1973

C'est l'année du premier championnat du monde. Alpine remporte le titre et le Tour de Corse.

1970 & 2005

De toute l'histoire du Tour de Corse, seuls deux pilotes ont réussi la performance de remporter toutes les épreuves spéciales que comptait l'épreuve: Bernard Darniche en 1970 sur son Alpine A110 (12 ES remportées) et Sébastien Loeb sur sa Citroën Xsara WRC en 2005 (12 ES remportées également).

1972

C'est la dernière saison

Pierre Messmer, le premier ministre de l'époque interdit les compétitions automobiles sur le territoire français. Le Tour de Corse 73, qui se déroule les premiers jours de décembre, échappe de justesse à la sanction du fait de son organisation très avancée au moment de l'annonce, la veille du départ. Le Monte Carlo 74, lui, sera annulé!





1984

Audi, Lancia, Peugeot... Les Groupes B arrivent en Championnat du Monde. Leurs performances vont à jamais bouleverser les rallyes automobiles modernes.

1979

C'est l'année du Tour de Corse le plus long de l'histoire avec un parcours totalisant 2040 km dont 22 ES pour 1129 km!

1982

1176 km, c'est le kilométrage total qui se disputait contre le chronomètre. Soit 73% du parcours total.

1983

C'est le début de l'ère monstrueuse des Groupe B! Cette année-là, les nouvelles voitures se mélangent à celles des anciens groupes. Le Tour de Corse connaît en 83 son plus grand nombre d'équipages au départ: 178!

2009

Pour petits bras! Le Tour de Corse le plus court de l'histoire avec un total de 696 km pour 11 ES totalisant 217 km! Depuis cette année 2009, le Tour de Corse ne compte plus pour le Championnat du monde mais pour le championnat des moins de 2 litres puis le championnat IRC.

Et la notion de Tour impitoyable s'éloigne plus que jamais...

2010

Annulation de l'épreuve...

2011 à 2014

L'épreuve est de nouveau organisée et compte pour le championnat européen ERC. Le parcours s'étoffe un peu, de nouveau...

2015

Le Tour de Corse remplace le Rallye d'Alsace pour la manche française du Championnat du Monde...



Cette année 2015 marque le retour du Tour de Corse au sein du Championnat du Monde des rallyes.

CLINS D'OEIL

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015

QUELQUES CHIFFRES & DATES...

THÈME
ALLURE



Carioca auprès de ces dames...

Certes, sur les routes corses, l'italienne Luisa Zumelli domine depuis deux années la Coupe des Dames en compagnie de sa fidèle coéquipière Paola Valmassoi. Cette année, Laure Many, associée à Françoise Conconi, pourra lui donner la réplique. Ces deux équipages pilotent des Porsche 911. L'an passé, la célèbre griffe corse Carioca avait eu une attention particulière pour ces dames de l'Oscaro-Tour de Corse Historique, en plus de doter la Coupe des Dames, elle-même, à la fin de l'épreuve. L'opération est répétée cette année et ces dames se verront remettre un élégant présent.

Un jeu-concours dans le réseau Esso



Comme à la belle époque, le pétrolier ESSO est redevenu partenaire du Tour de Corse. Y est associé l'huile du groupe : Mobil 1. Le dynamisme du pétrolier et du groupe Ferrandi qui distribue ces produits dans l'île s'accompagne d'un jeu-concours présent dans toutes les stations de la marque du réseau corse. En faisant le plein de carburant, entre le 28 septembre et le 10 octobre, dans une station ESSO de l'île, vous aurez la possibilité de gagner 1000 km de carburant sous la forme de bons de carburant.



MICHELIN PRESENT A VOS COTES
SUR LE TOUR DE CORSE HISTORIQUE
du 5 au 10 OCTOBRE 2015

TOUR DE
CORSE
HISTORIQUE



POUR VOS COMMANDES
SAS CEERTA Circuits d'ISSOIRE
- Catherine BLANZAD 04 73 55 56 55.
e-mail: commande@ceerta.com



Sur le Tour de CORSE Sylvain : 06 31 75 45 34



YESO

haase.francois@wanadoo.fr - 04.50.25.41.19

POUR TOUTES VOS PHOTOS
DE LA COURSE

77 Allée du Torrent - 74130 BONNEVILLE - FRANCE

Boutique BPS RACING FRANCE :

Zac Garosud, 385 rue Ettore Bugatti, 34070 MONTPELLIER
Du Lundi au Jeudi 9h-12h30/14h-18h30
Vendredi 9h-12h/14h-18h • Samedi 9h-12h/14h-18h30

Boutique BPS RACING LYON :

3078, route de Strasbourg, 69140 RILLIEUX LA PAPE
Tél. 04 78 88 12 13. (vente sur place uniquement)
Mardi au Vendredi 9h-12h30/14h-18h30
Jeudi 9h-11h/14h-18h30 • Samedi 9h-12h/13h-16h30



SPÉCIALISTE DU SPORT AUTO DEPUIS 1993

04 67 20 22 28

#RALLYE #RACING #VÉHICULES HISTORIQUES #KARTING #OFFROAD

JANTES 5 & 8 BRANCHES REVOLUTION



13 & 15"

à partir de **170€**



REVOLUTION fabrique des jantes depuis 1967. La gamme "CLASSIC" de la marque anglaise comprend les mêmes modèles qu'à l'époque de leurs succès avec la famille Mc Rae, Stig Blomqvist, Tony Pond ou Ari Vatanen...

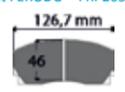
ETRIERS DE FREIN AP RACING 4 PISTONS



CP2270 & CP2271

Pour disques 302 mm

Equivalent FERODO = FRP203



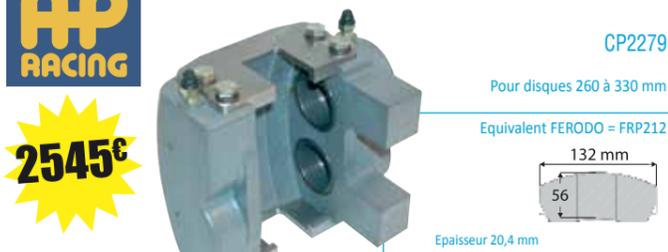
1145€

PLAQUETTES DE FREIN FERODO RACING FRP203R POUR CP2270 & CP2271



182€

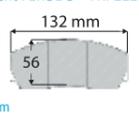
ETRIERS DE FREIN AP RACING 4 PISTONS



CP2279

Pour disques 260 à 330 mm

Equivalent FERODO = FRP212



2545€

PLAQUETTES DE FREIN FERODO RACING FRP212R POUR CP2279



223€

ROTULES COMPÉTITION & COUSSINETS



Rotules pas Anglais à la demande...

FABRICATION DISQUES DE FREIN SUR MESURE (Ø220 > 406mm) !!!

NOUS VOUS PROPOSONS UNE SÉRIE DE DISQUES SELON LES POSSIBILITÉS CI DESSOUS :

- Diamètre de 220 à 406mm
- Épaisseur de 6,35 à 41mm.

TYPES :

- Pleins ou ventilés
- Renforcés ou allégés
- Boulonnés ou flottants
- Ventilation courbe ou droite.
- Perforation

Notre service PRO est à votre écoute !
tél : 04 67 20 95 62



Délai habituellement constaté pour la fabrication : 3 semaines

CLINS D'OEIL

Oscaro
Tour de Corse
Historique 2015



Place au spectacle...

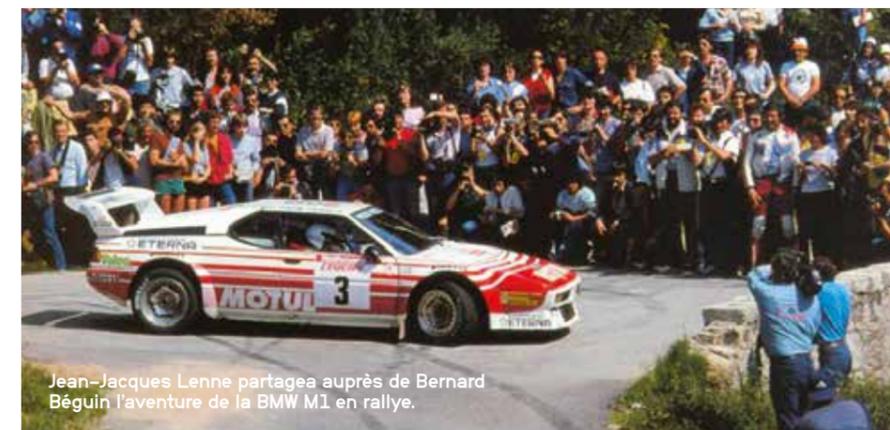
Comme à l'accoutumée, les équipes IVALTO pour Pirelli et CEERTA pour Michelin disposeront leurs camions d'assistance dans les parcs fermés de cet Oscaro-Tour de Corse Historique 2015. Les équipages y retrouveront leurs pneus commandés, s'approvisionner éventuellement et faire effectuer le montage et l'équilibrage de leurs roues. IVALTO organise pour l'occasion un Trophée particulier axé sur le...spectacle offert par les équipages. Des lots (pneumatiques, abonnements à Retrocourse, photos Haase Foto Classic « grand format » viendront récompenser les équipages les plus spectaculaires. Ceci après délibération d'un jury composé de photographes, de membres de l'organisation et de journalistes... Il va de soi que ce trophée gratuit est réservé aux équipages roulant en pneumatiques... Pirelli.

Exel Motor aux petits soins

Pour les moteurs des équipages qui le souhaitent, évidemment... Exel-Motor Power 3 est un additif particulièrement destiné aux moteurs de compétition et aux moteurs des voitures de collection. Plus encore aux moteurs des voitures de collection de compétition... Tout d'abord, dans un premier temps, cet additif améliore l'indice d'octane de votre carburant de 4 Ron. C'est une caractéristique intéressante pour le Tour de Corse car il faut savoir que l'on ne trouve pas de carburant 98 dans l'île. Ensuite, dans un second temps, il oxygène le carburant ce qui améliore la combustion et baisse la consommation. Il décalamine le moteur aussi. Ce produit a été mis au point par des ingénieurs chimistes oeuvrant pour de grands groupes pétroliers. Exel-Motor sera présent dans le parc lors des vérifications. Vous pourrez donc vous



approvisionner à défaut de l'avoir fait depuis le site (www.exel-motor.fr) pour être livré sur place, en Corse. Exel-Motor sera présent au départ avec une fabuleuse Lancia Stratos Groupe 4 pilotée par Jean-Claude Andruet, l'ambassadeur de Exel et Pierre-César Baroni.



Jean-Jacques Lenne partagea auprès de Bernard Béguin l'aventure de la BMW M1 en rallye.

Jean-Jacques Lenne 1947 - 2015

Dans le cas présent, on évoque pudiquement une longue maladie. Elle vient d'emporter Jean-Jacques Lenne. Pour beaucoup, la carrière de Jean-Jacques Lenne est indissociable de celle de Bernard Béguin dont il fut onze années durant le coéquipier. Mais c'est avec Bernard Fiorentino qu'il l'entama sur Simca 1000. Avec Béguin, Jean-Jacques partagea l'habitacle de Porsche 911, de Fiat 131 Abarth en Championnat

d'Europe et bien sûr il fut de l'aventure BMW France en rallye. En Corse avec la M3 Prodrive, ils remportèrent la victoire en 1987. Cette M3 allait leur donner beaucoup d'autres succès. Avant cela, ils essayèrent de contribuer à la carrière de l'extraordinaire M1. Trop large pour les routes corses... Avec Bernard Béguin, il devint Champion de France en 1979 et il compte une bonne vingtaine de succès.

EXCEL MOTOR



**Boost Carburant Racing
testé et recommandé par**

Jean-Claude Andruet

- Champion d'Europe des rallyes
- 4 victoires au Tour de Corse
- 6 fois Champion de France des rallyes et circuit

J. Andruet

*L'alternative économique
aux carburants compétition classiques*

- ▷ Augmente l'indice d'octane de façon significative (certificat du laboratoire SGS)
- ▷ Diminue la température de fonctionnement du moteur de 10 à 15%
- ▷ Augmente l'oxygénation du carburant
- ▷ Augmente la puissance et le couple moteur
- ▷ Nettoie le système d'alimentation du carburant et fiabilise le moteur

COMMANDEZ SUR : www.excel-motor.fr

CLINS D'OEIL

Oscar
Tour de Corse
Historique 2015

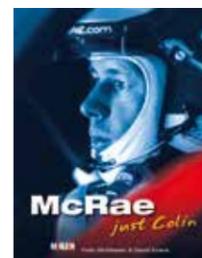
UN PEU DE LECTURE...

**CERTES,
LE PLUS
SOUVENT, MIEUX
VAUT PRATIQUER
LA LANGUE
ANGLAISE,
VOIRE
L'ALLEMAND
MAIS CES
OUVRAGES
RETRACENT
LES BELLES
HISTOIRES
DU RALLYE
AUTOMOBILE.
DES HOMMES
COMME DES
MACHINES...**



AUDI QUATTRO, THE RALLY HISTORY
• Ed. McKlein Publishing
• Auteurs : Reinhard Klein et

John Davenport • 252 pages
• en anglais & allemand
• 400 photos couleurs • 49,90 €
Par leurs quatre roues motrices imaginées par Ferdinand Piëch, les Audi Quattro révolutionnèrent la compétition en rallye. Leur domination fut si insolente que l'on n'imagina plus jamais une voiture de rallye sans cette traction intégrale.



COLIN McRAE
• Ed. McKlein Publishing
• Auteurs : Alster McRae, Colin McMaster et David Evans
• 256 pages
• en anglais

• 332 photos couleurs et 9 N&B
• 49,90 €
Ce livre résume l'histoire d'un surdoué disparu trop tôt disparu. Toujours très spectaculaire, Colin McRae, le pilote aux 25 victoires en Championnat du Monde, coiffa la couronne mondiale en 1995. Il n'avait peur de rien et ses excès lui valurent le surnom de « Colin McCrash ».

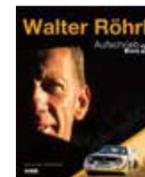


TOIVONEN
• Ed. McKlein Publishing
• Auteur : Esa Illoinen
• 224 pages
• en anglais & allemand
• 49,90 €

On le présentait comme un génie du pilotage. Henri Toivonen était né avec le rallye, comme son frère Harri. Leur père Pauli remporta le Monte Carlo avec une Citroën DS et fut Champion d'Europe. Henri, gagna le fameux RAC à seulement 24 ans. Il pilota pour Talbot, Porsche, Opel et bien sûr Lancia. Ce livre abondamment illustré vous plonge au coeur de cette famille hors du commun.



WALTER RÖHRL



• Ed. McKlein Publishing
• Auteurs : Walter Röhrl & Wilfried Müller
• 272 pages
• en allemand
• 224 photos

couleurs et 112 N&B
• Prix : 49,90 €

Fin technicien et pilote d'une sensibilité extraordinaire, Walter Röhrl fut par deux fois sacré Champion du Monde, en 1980 et en 1982 avec Fiat, puis Opel. Très peu d'épreuves du championnat du monde ne figurent pas à son palmarès. Au volant, Röhrl avait une capacité d'adaptation incroyable. Il remporta par exemple à quatre reprises le Monte Carlo, avec quatre voitures différentes : Fiat 131 Abarth, Opel Ascona 400, Lancia 037 et bien sûr Audi Quattro...



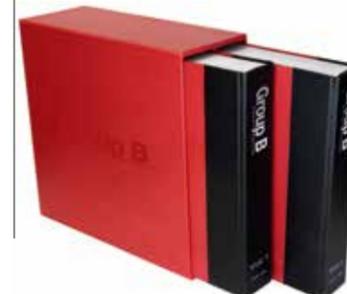
GRUPE B, 1983-1986
• Ed. McKlein Publishing
• Auteurs : Reinhard Klein & John Davenport

• 256 pages • en anglais
• 456 photos couleurs et 20 NB • 49,90 €

Edition plus modeste des années « Groupe B », ce livre n'en est pas moins très rigoureux et très généreusement illustré. Il fait suite avec logique aux ouvrages de présentation identique et consacrés à l'histoire des « Groupe 4 » et des « Groupe 2 ».

GROUP B, THE OWNER EDITION

• Ed. McKlein Publishing
• Auteurs : Reinhard Klein & John Davenport • plus de 1000 pages en 2 volumes
• en anglais & allemand
• plus de 2500 photos
• limité à 500 ex. • 999 €
Ce n'est plus un livre mais une oeuvre, en deux volumes, dédiés à la plus folle période de l'histoire des rallyes : les groupes B. Il s'agit d'une édition d'un luxe extrême, revêtue de cuir et dédiée réellement des divers pilotes qui ont animé ces années.



GRUPE 2, 1946-1972 & GRUPE 4, 1973-1982

• Ed. McKlein Publishing
• Auteurs : Reinhard Klein & John Davenport • 256 pages
• en anglais • 419 photos (Groupe 2), 278 photos couleurs et 119 N&B (Groupe 4)
• 49,90 €

Il s'agit de deux ouvrages distincts. L'un retrace l'histoire assez extraordinaire des Groupe 4 et l'on retrouve des machines telles que la Lancia Stratos. Le second l'histoire des Groupe 2 ou plutôt des diverses voitures de tourisme qui ont fait l'histoire des rallyes depuis la seconde guerre mondiale jusqu'aux années 70.



HISTOIRE DES RALLYES, TOME 1, 2, 3 ET 4

• Ed. ETAI
• Auteurs : Michel Morelli et Gérard Aurio

• 208 pages • en français
• 49,90 €

Voici quatre tomes d'un ouvrage qui fait découvrir la discipline et son évolution au fil des années. L'illustration est également abondante.



LE MARATHON DE LA ROUTE

• Ed. du Palmier
• Auteurs : Jean-Paul Delsaux
• 127 pages

• en français • 29,00 €
Autre époque : le Liège-Rome-Liège ou le Liège-Sophia-Liège se résumait en une course non-stop entre ces villes d'Europe, à travers plaines et montagnes. Vous comprenez un peu mieux ce label de « Marathon de la route ». Cet ouvrage nous replonge dans cette épreuve totalement folle mais...si bonne.

LES BONNES ADRESSES
www.rallyandracing.com (McKlein)
www.editions-palmier.com

OSCARO - TOUR DE CORSE HISTORIQUE 2015 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 classées par catégories en fonction de l'âge du véhicule :

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	Année	Catégorie
OUVREURS				
00B	Antony AGOSTINI /	BMW M3		Ouvreur
0	Pierre-Cesar BARONI / Jean-Claude ANDRUET	LANCIA Stratos Groupe 4		Ouvreur
000B	Carmelo BRITTI /	RENAULT Clio Groupe A		Ouvreur
0	Jean-Louis BEULAYGUE / Marie-Ange DINI	PEUGEOT 205 Rallye		Ouvreur
00A	Bernard FIORENTINO / JérémY COSTECALDE	SIMCA 1000 Proto XS		Ouvreur
000A	Robert SIMONETTI /-	BMW M3		
VHC & CLASSIC				
1	Christophe VAISON / Pascal DUFFOUR	LANCIA Rally 037 Groupe B	1983	J1
2	Alain OREILLE / Sylvie OREILLE	OPEL Ascona 400 Groupe B	1983	J1
3	Guy FIORI / Jean-Jacques FERRERO	FORD Escort RS Groupe 4	1978	I
4	Bernard BARRILE / Patrick CHIAPPE	TALBOT Sunbeam Lotus	1980	H1
5	Jean-Pierre MANZAGOL / Marc-Marie GUGLIELMI	ALPINE RENAULT A110	1973	H1
6	Christian KELDERS / Christian KERKHOVE	PORSCHE 911	1974	H1
7	Louis ANTONINI / Bernard BIANCAMARIA	PORSCHE 911	1979	I
8	Jean-Francois MOURGUES / Denis GIRAUDET	PORSCHE 911	1976	I
9	Frank SERVAIS / Lara FERRARI	PORSCHE 911	1981	I
10	"ANTO WAN" / Yohan RAFFAELLI	FORD Escort RS	1980	I
11	Paul CHIEUSSE / Fabienne BRUNET-DEBAINES	RENAULT 5 Turbo	1980	I
12	Jean-Francois BERENGUER / Aline BERENGUER	OPEL Manta 400 Groupe B	1983	J1
14	Jean-Toussaint DE GENTILI / Cedric SANTINI	RENAULT 5 Turbo	1980	I
15	Francois PADRONA / -	FIAT 131 Abarth	1976	H2
16	Philippe GACHE / -	MAZDA RX7 Groupe B	1982	J1
17	Manu GUIGOU / -	RENAULT 11 Turbo		
18	Jean-Charles REDELE / -	ALPINE RENAULT A310		
19	Alain DEVEZA / Jean-Charles DESCAMPS	PORSCHE 911	1983	J1
20	Eric CLEMENT / -	MAZDA RX7 Groupe B	1983	J1
21	Jean-Pierre LAJOURNADE / Christophe BOUCHET	PORSCHE 911	1972	H1
22	Pierre-Manuel JENOT / Slobodan SLO MILOSAV	FORD Escort RS Groupe 4	1978	I
23	Frédéric PUREN / Guy MIZAL	PORSCHE 911	1974	H1
24	Florian GONON / Michel HORGNYES	FORD Escort RS Mk1	1974	H1
25	Gérard BRIANTI / Freddy DELHORME	FORD ESCORT RS Groupe 4	1979	I
26	Frank CUNNINGHAM / Ross FORDE			
27	Francois FOULON / Arnaud DUBOIS	FORD Escort RS 2000	1976	H2
28	Daniel ROGNONI / Fabrice GORDON	PORSCHE 911	1979	I
29	Jean-Claude TORRE / Patrice CULLIERET	RENAULT 5 Turbo	1981	I
30	Yvan MIRAND / Paul SALINI	BMW 323i	1978	I
31	Philippe BOUFFIER / Frederic VAUCLAIRE	RENAULT 5 Turbo	1980	I
32	Jacques LIONS / Dominique DE MEYER	OPEL Kadett GTE	1976	H2
33	Claude BALESI / -	ALPINE RENAULT A110	1973	H1
34	MARCELLI / -			
35	Dominique PAMART / Véronique PAMART	RENAULT 5 Turbo	1982	J1
36	Jacky VOIRIN / Rodolphe KONIG	FORD Escort Mk1	1974	H1
37	Thierry BOUSQUET / Marc JOURDAN	PORSCHE 911	1981	I
38	Hervé COURBIS / Isabelle COURBIS	RENAULT 5 Turbo	1981	I
39	Jean-Louis THIZY / Angelo THIZY	PORSCHE 911	1974	H1
40	Alain TRINIANE / Marie-France TRINIANE	PORSCHE 911	1974	H1

N°	Pilote / Copilote	Voiture	Année	Catégorie
41	Jérôme GARNIER / -	PORSCHE 911		
42	Maurizio ELIA / Giuseppe RACCA	FORD Escort RS Groupe 4	1972	H1
43	Philippe ANCELIN / -	TALBOT Sunbeam Lotus		
44	Franz LEANDRI / -	PORSCHE 911		
45	Jean-Marc THOME / Philippe TRIPIER	PORSCHE 911	1979	I
46	Luc LAGIER / Jean-Charles FOERSTER	PORSCHE 911	1977	I
47	Stéphane ABBATI / Valérie LELONG	PORSCHE 911	1977	I
48	Alexandre VERNAZZA / Thomas DECAMPOU	PORSCHE 911	1981	I
49	Alain LOPES / Pascal LOPES	PORSCHE 911	1981	I
50	Théo ALBERTINI / Frédéric CORSI	RENAULT 5 Turbo	1981	I
51	Xavier ANTONINI / -	PORSCHE 911	1977	I
52	Christian CHIARAVITA / Géraldine FERRET	FORD Escort RS Groupe 4	1976	H2
53	Maurizio PAGELA / Roberto BREA	PORSCHE 911	1973	H1
54	Damien KOHLER / Sylvie LABOISNE	FORD Escort RS 2000	1973	H1
55	Enrico MELLI / Emma MELLI	PORSCHE 911	1982	J1
56	Guy BURNICHON / Céline ROVIRA	FORD Escort RS Groupe 4	1978	I
57	Jean-Pierre MONDRON / Eric GRESENS	PORSCHE 911	1973	H1
58	Frédéric DAUNAT / Thibaut DE WAZIERE	LANCIA Stratos HF Groupe 4	1978	I
59	Philippe VANDROMME / Frédéric VIVIER	LANCIA Stratos HF Groupe 4	1974	H1
60	Abdullah AL THANI / Patrick ROUX	LANCIA Stratos HF Groupe 4	1974	H1
61	Claude RUIZ-PICASSO / Sabrina DE CASTELLI	PORSCHE 911	1981	I
62	Jean-Jacques JULIEN / Benoît JUIF	FORD Escort RS Mk1 Groupe 4		
63	Didier VILLECHALANE / Jean-Pierre ROGEON	PORSCHE 911	1975	H1
64	Philippe GERVOSON / Bernard LAGANE	OPEL Ascona 400 Groupe B	1983	J1
65	Ville SILVASTI / Jonne HALTTUNEN	PORSCHE 911	1975	H1
66	Gérard SWATON / Gérard CANAVESE	PORSCHE 911	1976	H2
67	Denis CLERC / Vincent RICOLVI	ALPINE RENAULT A110		
68	Gilles GIBIER / David SUZANNE	RENAULT 5 Turbo	1981	I
69	Joel MARCHETTI / Olivier TAGLIOFERRI	RENAULT 5 Alpine	1979	I
70	Jean-Marc FORCONI / -			
71	André-Pierre JANTAL / -			
72	Bertrand DE CASTELLI / Christophe BIANCARELLI	BMW 323i		
73	Edmond SIMON / Xavier CASTEX	OPEL Kadett GTE	1976	H2
74	Jano PETRETTI / -	PORSCHE 911	1980	I
75	Paul GARDERE / Calogero CASICCO	BMW 2002 ti	1971	G2
76	Patrice DERIEMONT / Jean-Max RENOU	PORSCHE 911	1983	J1
77	Stéphane PELLEGRIN / Romain BEYLOUNI	TALBOT Sunbeam Lotus	1980	I
78	Patrice EL DIN / Stéphane LAFOND	RENAULT 5 Turbo	1985	J1
79	Jean-Michel GEROME / Jonathan LEMAIRE	FORD Escort RS Groupe 4	1979	I
80	Bruno MORIN / Sandy GUIF	PORSCHE 911	1982	J1
81	Philippe GARCIA / Pierre-Antoine BONIFET	BMW 320i	1981	I
82	Vincent FAIRISE / Delphine FAIRISE	FORD Escort	1975	H1
83	Grégory DRIOT / -	PORSCHE 911	1972	H1
84	Daniel DESBRUERES / -	MAZDA RX7 Groupe B	1983	J1
85	Michel VINCENT / Caroline VINCENT	PORSCHE 911	1981	I
86	Jean-Marc BUSSOLINI / Julien BUSSOLINI	PORSCHE 911	1981	I
87	Luisa ZUMELLI / Paola VALMASSOI	PORSCHE 911	1974	H1
88	Christophe BARTHE / Didier BARTHE	PORSCHE 914/6	1970	G2
89	Jacquers COCHIN / Anne-Marie POMARES	OPEL Kadett GTE	1978	I
90	Patrick VAN HEURCK / -	PORSCHE 911		
91	Franck LEMEUR / Serge PIETRI	BMW 2002 ti	1971	G2
92	Jean ROSSI / Yannick ROSSI	BMW 320i		
93	Philippe TOLLEMER / Christelle TOLLEMER	ALPINE RENAULT A110	1971	G2
94	Christian CHAMBORD / Patrick FOURESTIE	ALPINE RENAULT A110	1972	H1
95	Arnold HERREMAN / Jean-Paul HERREMAN	PORSCHE 914/6	1970	G2
96	André GIUSTI / David CHIARAVIGLIO	ALPINE RENAULT A110	1972	H1
97	Alain RITOU / Céline RITOU	PORSCHE 911	1973	H1
98	Paul PERROT / Alain FUCHS	PORSCHE 914/6	1970	G2
99	Pascal DANGUIN / Bruno BRIGANTI	PORSCHE 911	1972	H1
100	Augustin COCHIN / Régis POMARES	MERCEDES 350 SLC	1973	H1
101	Gérard BESSON / Mathieu LALOCIO	ALPINE RENAULT A110	1972	H1
102	Gérard FLOTTES / Mathieu LECOCCO	PEUGEOT 104 ZS	1980	I
103	Catherine DESBRUERES / -	FORD Escort RS Mk1	1974	H1
104	Jean VERRIER / Donald JENNY	JAGUAR Mk2 3.8	1965	F
105	Pierre-Joseph CHIARIGLIONE / Martine RICK-PLACE	ALPINE RENAULT A110	1972	H1
106	Henry COCHIN / -	ALPINE RENAULT A110	1973	H1
107	Serge COZZOLINO / Cyrille TANCHON	PORSCHE 914/6	1970	G2
108	Eric TORREJON / Joa TORREJON	PORSCHE 914/6	1972	H1
109	Francois FAVRE / Vincent LUCANO	PORSCHE 911	1981	I
110	Mickael VERMARE / Guy VERMARE	RENAULT 11 Turbo	1985	J1
111	Bertrand VIALLET / Philippe VERPOORTEN	BMW 323i	1984	J1
112	Yves MEYER / Thierry DERANDOL	RENAULT 11 Turbo	1985	J1
113	Christian PAOLI / Mathieu PAOLI	RENAULT 5	1980	I
114	Eric REIG / Franck PASQUALINI	PEUGEOT 205 Gti	1984	J1
115	Jean-Yves CAGNAC / Robert BERNARD			
116	Frédéric BOUSQUET / Christophe MARQUIER	PORSCHE 911	1979	I
117	Yann MILLIEZ / Catherine AUBLANC	RENAULT 5 Turbo	1981	I
118	Luc JOUSSE / Karina JOUSSE	FORD Escort		
119	Jean-Charles LEVY / Alain SEXE	PORSCHE 911	1979	I
120	Antonio LOPEZ / Jérôme LAURANTI	OPEL Manta 400 Groupe B	1986	J1
121	Michel KUHN-BRUNNER / Marc D'ONOFRIO	PORSCHE 911	1978	I
122	Bernard PENLAE / -			
123	Roland MEDICI / Miruna MEDICI	PORSCHE 911		
124	Jean-Noel GAVIOT / Streffie OUDAR	PORSCHE 911	1979	I
125	Luc GUILLET / Dominique TROUILLET	RENAULT 5 Turbo	1981	I



N°	Pilote / Copilote	Voiture	Année	Catégorie
126	Serge PICCA / Bénédicte SABATIER	PORSCHE 911	1976	H2
127	Luc LAMBINET / Liliane LAMBINET	ALPINE RENAULT A110	1968	G1
128	Alain FERRARI / Sylvain FERRARI	PORSCHE 911		
129	Jean-Christophe RUIN / Corine RUIN	PORSCHE 911	1975	H1
130	Jean VERCHERE / Eric BERTHIER	PORSCHE 911	1974	H1
131	Francois TISNES / Philippe GAILLARD	ALPINE RENAULT A110	1971	G2
132	Laure MANY / Françoise CONCONI	PORSCHE 911		
133	Alain AGUILON / Jacqueline CASAMAYOU	ALPINE RENAULT A110	1974	H1
134	Jean-Claude BILLOT / Charlotte BILLOT	PORSCHE 911	1981	I
135	Francois CAUCE / Jacques-Marie PAPIN	PORSCHE 911	1981	I
136	Eric BRONNER /			
137	Jean-Louis ROYER / Philippe BERNARD	PORSCHE 914/6	1971	G2
138	Philippe GUYOT / Carole GUYOT	ALFA ROMEO Giulia Super	1965	F
140	Jean-Marc RIVET / Claude RIVET	ALPINE RENAULT A110	1972	H1
141	Guy LAUWERS / -	PORSCHE 911	1976	H2
142	Serge ZELE / Isabelle CLAUZAZ	PEUGEOT 505	1975	H1
143	Yves SGUBBI / Francois PASQUET	AUTOBIANCHI A112 Abarth	1977	I
144	Wielfrid LABROT / Francis LABROT	RENAULT 5 Alpine	1980	I
145	Benoît D'HALLUIN / Nicolas CHEVROUZE	AUTOBIANCHI A112 Abarth	1975	H1
146	Pierre MOUCHET / Cédric GILLES	VOLKSWAGEN 1303 S	1974	H1
147	Georges TABARD / Christian REVERCHON	VOLKSWAGEN Golf Gti	1981	I
148	Eric TOCCANIER / Cédric TOCCANIER	PEUGEOT 205 Gti 1.6	1985	J1
149	Pierre JAIME / Marie BOUGUE	VOLKSWAGEN Golf Gti	1979	I
150	Frédéric SIAUDEAU / Stéphane CASTELLI	VOLKSWAGEN Golf Gti	1980	I
151	Romuald ROYER / Jean-Baptiste GIOVANNANGELI	VOLKSWAGEN Golf Gti	1980	I
152	Jean-Marc NIEL / Clément NIEL	PORSCHE 911	1974	H1
153	Christophe PIERROZ / -	ALPINE RENAULT A110		
154	D'INDY / Etienne GODET	VOLKSWAGEN Golf Gti	1977	I
155	José LAMIC / Jean-Philippe LAMIC	BMW 2002 Turbo	1975	H1
156	Michael SAPIN / Jérôme LUPENDRI	SIMCA 1000 Rallye 2	1974	H1
157	Frédéric FOURNET / Raphaëlle HONNORAT	AUTOBIANCHI A112 Abarth	1978	I
158	Bernard PANIER / Michel BRUNO	BMW 323i	1983	J1
159	Jean-Pierre GAGICK / -	ALPINE RENAULT A110		
160	Bernard QUEYROIX / Vincente TUR MARI	MORRIS Cooper S	1965	F
161	Marc BOTTA / -	FIAT 124		
162	Raynald PRIVE / -	ALFA ROMEO GTV Bertone	1972	H1
163	Frédéric HANRIOT / -	BMW 2002 Ti	1973	H1
164	Jean-Francois PIQUET / Jean-Michel PIQUET	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1965	F
165	Dominique LESOURD / Flavio SJPSTEDT	OPEL GT	1973	H1
166	Pierre ADAMSKI / Antoine FILIPI	ALFA ROMEO GTV Bertone	1972	H1
167	Pierre MACCHI / Isabelle MARTROU	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1961	E
168	Eric GUIBERT / Patrice MATIGNON	ALFA ROMEO 2000	1972	H1
169	Jean-Paul BURNIER / Patrick ALIBAUX	LOTUS Elan	1964	F
170	Alexandre LEROY / Nicolas DELANGUE	ALFA ROMEO 2600 Sprint	1964	F
171	Jean-Louis VIAL / -	FERRARI 308 GT4	1976	H2
172	Joël LAFITTE / Frédéric HEBERT	PORSCHE 911	1981	I

VHRS "Moyenne Haute"

200	Pierre BOS / Jean-Luc CLAVEL	PORSCHE 911	1981	VHRS H
201	Christophe BAILLET / Anne BAILLET	PORSCHE 911	1982	VHRS H
202	Jean-Francois SUCCI / -	BMW		VHRS H
203	Pierre-Francois BALESNI / -	RENAULT 5 Turbo	1980	VHRS H
204	Pascal DAMIANI / Jean-Raymond MANTELLI	FORD Sierra Cosworth	1987	VHRS H
205	"Jack RUSSEL" / Didier BUHOT	FERRARI 308 GTB4	1977	VHRS H
206	Stéphane GAUCHER / Nathalie GALMICHE	PORSCHE 911	1972	VHRS H
207	Jean-Francois HEBRARD / Filipe DA SILVA	RENAULT 5 Turbo	1980	VHRS H
208	Pascal MITIEUS / Olivier OISEL	BMW M3	1987	VHRS H
209	Jean-Pierre GLATH / Pierre-Antoine COLLIARD	BMW M3	1986	VHRS H
210	Didier HAMART / Thierry DESCHAMPS	BMW M3	1986	VHRS H
211	Didier JEHEL / Sophie JEHEL	BMW M3	1987	VHRS H
212	Michel BARTOLI / Stéphane MAGNAN	RENAULT 5 Turbo		VHRS H
213	Gérard CUYNET / Louis RAMEL	PORSCHE 911		VHRS H
214	Frédéric RAMOUSSE / Joel FUMEY	PORSCHE 911	1981	VHRS H
215	Philippe FUMEY / Jean-Francois CHALUMEAU	PORSCHE 911	1979	VHRS H
216	Luc GENTIT / Philippe SCHMITT	PORSCHE 911		VHRS H
217	Patrick FERRIER / Claude BOCCARD	BMW 2002 ti	1970	VHRS H
218	Daniel PAGES / Francois THEVENOD	PORSCHE 944 Turbo		VHRS H
219	Hervé LAPLANTE / Frédéric LORNET	PORSCHE 911	1978	VHRS H
220	Christian AGOSTINI / Dominique RIVA	FIAT 124 Abarth	1974	VHRS H
221	Stéphane DER KRICKORIAN / Pierre VIVIER	FERRARI 308 GT4		VHRS H
222	Stéphane MOREAU / Stéphane CALEGARI	ALFA ROMEO		VHRS H
223	Jean-Louis HERVIEU / Pierre-Antoine HUCHARD	ALFA ROMEO GTV 1750		VHRS H

**LEADER EUROPÉEN
DU DÉPANNAGE**

14 AGENCES
à votre service

+33(0)1 43 62 2000

WWW.DEPANN2000.COM

N°	Pilote / Copilote	Voiture	Année	Catégorie
224	Franck LAFFORGUE / Brigitte LAFFORGUE	ALFA ROMEO Bertone		VHRS H
225	Jean-Pierre MADERE / -			VHRS H
227	Claude DUMENIL / Emmanuel BENARD	PEUGEOT 205 Rallye	1988	VHRS H
228	Jean-Raymond HERGAULT / Joëlle BOURG	FORD Escort RS 2000	1977	VHRS H
229	Bernard DI RAIMONDO / Guy LENEVEU	PORSCHE 911	1982	VHRS H
230	Thierry HUGUET / Jean-Philippe NAVARRO	FIAT 124 Spider Abarth	1975	VHRS H
231	Joel VICAIRE / Valère JAUDINAUD	PORSCHE 911	1974	VHRS H
232	Eric VINCENTOT / Jean-Marc BACHELIER	PORSCHE 911		VHRS H
233	Franck MEUNIER / Michael THIRIET	ALFA ROMEO GTAM		VHRS H
234	Bertrand FRENOT / Gregory FRENOT	ALPINE RENAULT A110		VHRS H

VHRS "Moyenne Intermédiaire"

235	Patrick ZANIROLI / Francois GAUTHIER	PORSCHE 924 Turbo		VHRS I
236	Jean-Claude MARSAN / Sébastien CHOL	PORSCHE 911	1976	VHRS I
237	Tore JOHANNESSEN / Anita Marie SORSTO	PORSCHE 911	1979	VHRS I
238	Jean-Louis HERBETH / Nelly HERBETH	PORSCHE 928 S	1983	VHRS I
239	Christophe MAZARS / Isabelle MAZARS	LANCIA Stratos HF	1971	VHRS I
240	Michel CROUZET / Pierre-Antoine DUPRAT	RENAULT 5 Turbo	1983	VHRS I
241	Roland SALVY / Roland SALVI	PORSCHE 911	1979	VHRS I
242	Bjorn Erik INDHAL / Bjarne Storaa KOREN	PORSCHE 911	1976	VHRS I
243	Sylvio PERLINO / Tiffany PERLINO	TALBOT Sunbeam Ti	1979	VHRS I
244	Tom Oskar HOTVEDT / Leif Arne NESET	PORSCHE 911	1976	VHRS I
245	Rolland CHABAS / Bernard ARRIBERT NARCES	PEUGEOT 205 Gti	1985	VHRS I
246	Kurt DEKLERCK / Olivier LAPORTE	PORSCHE 911	1972	VHRS I
247	Daniel THOREAU / Alexandre THOREAU	PORSCHE 911	1971	VHRS I
248	Fabio ONGARI / Patrizia ONGARI	AUDI Quattro	1981	VHRS I
249	Maurizio GROSSI / Fabio BARLA	FORD RS 2000	1977	VHRS I
250	Piero Lorenzo ZANCHI / Giovanni AGNESE	LANCIA Fulvia 1.6 HF	1970	VHRS I
251	Philippe POGGIOLI / Philippe NIARD	PORSCHE 911	1970	VHRS I
252	Pascal ARNOULD / Francois DELAPIERRE	LANCIA Fulvia 1.3S	1974	VHRS I
253	Patrick PETITPROST / Corinne BOINE	FORD Escort RS 2000	1977	VHRS I
254	Joel SANSEIGNE / Corinne SANSEIGNE	FIAT Ritmo Abarth		VHRS I
255	David MATHIEU / Marie-Odile MATHIEU	PORSCHE 911	1980	VHRS I
256	Michel BORENS / Joel WEISSE	TALBOT Sunbeam Lotus	1980	VHRS I
257	Luc LAGARRIGUE / Danielle LAGARRIGUE	ALFA ROMEO GTV6	1981	VHRS I
258	Jean-Pierre STUPNICKI / Ronny MONTEREAU	AUTOBIANCHI A 112 Abarth		VHRS I
259	Daniel BONNEFOIS / Stéphane BONNEFOIS	FIAT 131 Racing	1980	VHRS I
260	Torstein BERGUM / Hilding HAUSTREIS	PORSCHE 911 Turbo	1978	VHRS I
261	Marius BILLERUD / Stian GRONNERUD	VOLVO 242	1975	VHRS I
262	Frédéric FARGEAS / Frédéric GARANJOU	PORSCHE 911	1990	VHRS I
263	MULLER / -	PORSCHE 911		VHRS I
264	Aimé REYNOUARD / André GONZALES	PORSCHE 911	1976	VHRS I
265	Jean-Claude BEL / Antoine CROS	PORSCHE 911	1981	VHRS I
266	Michel BEZIAT / Guillaume ANCELIN	TOYOTA Celica	1976	VHRS I
267	Claude TRIQUET / Catherine BESNARD	HONDA CRX	1976	VHRS I
268	Catherine LABBE / "BICHE"	ALFA ROMEO 2000 GTV	1974	VHRS I
269	Jean-Luc GEORGE / Mathieu GEORGE	FORD Escort RS 2000	1976	VHRS I
270	Marco DONATELLI / Dorothea DONATELLI	ALFA ROMEO 1750 GT Veloce	1970	VHRS I
271	Philippe ROCHE / Coralie CHALLIER	ALFA ROMEO GTV	1978	VHRS I
272	René ROCHE / Patrick GUIONNET	LANCIA Beta Monte Carlo		VHRS I
273	Thierry MUSTER / Thibault MUSTER	PORSCHE 914/6	1970	VHRS I
274	Dominique TOSI / Jocelyne TOSI	PORSCHE 911	1976	VHRS I
275	Francois LACARELLE / Jean-Claude THORIN	ALPINE RENAULT A110	1971	VHRS I
276	Joel PICOREAU / André NOURIQUAND	PORSCHE 911	1977	VHRS I
277	Michel THONE / Julien THONE	PORSCHE 911	1981	VHRS I
278	David EXPOSITO / André EXPOSITO	FERRARI 308 GT4	1976	VHRS I
279	Stanislas MACHOIR / Paul ROYEN	LANCIA Stratos HF		VHRS I
280	Roamhy MACHOIR-HERAS / Anne-Charlotte ROUSSEAU	LANCIA Delta HF	1988	VHRS I
281	Eric JONER / Michel ETIENNE	PORSCHE 911	1981	VHRS I
282	Jean-Pierre SANTIN / Philippe CORABOEUF	PORSCHE 911	1976	VHRS I
283	Franck CHATEAU / Geoffrey CHATEAU	ALPINE RENAULT	1970	VHRS I
284	Sandrine FELOT / Adrien FELOT	PORSCHE 911	1976	VHRS I
285	Roberto GORNI / Angela GRASSO	FIAT 124 Spider Abarth	1974	VHRS I
286	Claude GASNIER / Pierre-Antoine CHARPENTIER	ALFA ROMEO Bertone	1967	VHRS I
287	Jean-Francois ESCAT / Danielle BRINCAT	BMW 30 CSI		VHRS I
288	Bernard LARUE / Jean-Paul LARUE	AUSTIN HEALEY Sprite	1967	VHRS I
289	Francoise MAHUL / Isabelle LAMARQUE	FIAT 124 Spider	1978	VHRS I
290	Benoît COUSIN / -	PORSCHE 911	1970	VHRS I
291	Julien COUTAZ / -	FIAT 128	1971	VHRS I

VHRS "Moyenne basse"

292	Eugenio ROSSI / Marco TARENZI	LANCIA Flavia Coupe	1966	VHRS B
293	Alessandro OLIVIERI / Cesare RAINOSO	FORD Anglia	1961	VHRS B
294	Jean-Luc CHEYROUZE / Dawn CHEYROUZE	AUTOBIANCHI A112 Abarth	1975	VHRS B
295	Jean GREILICH / Arnaud MARTIN	NSU 1200 TT		VHRS B
296	Corienne VAN HECKE / Christian VAN HECKE	AUTOBIANCHI A112 Abarth	1979	VHRS B
297	Frode LUND / Bjorn LIE	AUSTIN HEALEY 3000 Mk3	1964	VHRS B
298	André BENBASSA / Patrice BRUNET	AUSTIN HEALEY 100/6	1957	VHRS B
299	Antoine BRAJKOVIC / René BEYERS	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1958	VHRS B
300	Jan SKUTE / Stein ROED	VOLKSWAGEN 1500	1964	VHRS B
301	Frédéric COMTET / Frédéric COQUET	VOLVO P1800S	1963	VHRS B
302	Ove Martin BILLERUD / Henning JORSTAD	VOLVO PV 544 Sport	1961	VHRS B
303	Gunnar BORLI / Morten KARDET	VOLVO PV 544 Sport	1961	VHRS B
304	Pierre-Henry MAHUL / -	PANHARD Z1	1955	VHRS B
305	James LEFIEVRE / Frédéric LAFONT	CITROEN Traction 11 BL	1955	VHRS B
306	Jean-Marc SANTINI / -	JAGUAR		VHRS B



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 T1) 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. Fréquelin – 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. Occelli (Ford Sierra RS) Y. Loubet – JB. Vieu (Lancia Delta HF Integrale) B. Saby – JF. Fauchille (Lancia Delta HF Integrale)

1989	D. Auriol – B. Occelli (Lancia Delta HF Integrale) F. Chatriot – M. Périn (BMW M3) J. Kankkunen – J. Piironen (Toyota Celica GT)
1990	D. Auriol – B. Occelli (Lancia Delta HF Integrale 16V) C. Sainz – L. Moya (Toyota Celica GT4) F. Chatriot – M. Perin (BMW M3)
1991	C. Sainz – L. Moya (Toyota Celica GT4) D. Auriol – B. Occelli (Lancia Delta HF Integrale 16V) F. Cunico – S. Evangelisti (Ford Sierra RS)
1992	D. Auriol – B. Occelli (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. Occelli (Toyota Celica GT4) F. Chatriot – D. Giraudet (Toyota Celica GT4)
1994	D. Auriol – B. Occelli (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. Scipitti (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. Les classements VHC et VHRS pour la régularité sont apparus à partir de 2006.
2002	L'an passé, en 2014, 240 concurrents s'étaient élancés depuis Porto-Vecchio...
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. Mizaël (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. Bourgoïn (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)
2014	C. Vaison – P. Duffour (Lancia 037 Groupe B) A. Oreille – S. Oreille (Opel Ascona 400 Groupe B) G. Fiori – JJ. Ferrero (Ford Escort RS Groupe 4) 1 ^{er} VHRS : C. Baillet – A. Baillet (Porsche 911)



56 "TOUR DE CORSE" 32 VAINQUEURS

Bernard Darniche: 1970-1975-1977-1978-1979-1981
 Didier Auriol: 1988-1989-1990-1992-1994-1995
 Sébastien Loeb: 2005-2006-2007-2008 ; Pierre Orsini: 1959-1962-1965
 Jean-Claude Andruet: 1968-1972-1974 ; René Trautmann: 1961-1963
 Sandro Munari: 1967-1976 ; Jean Ragnotti: 1982-1985
 M. Alen: 1983-1984 ; Philippe Bugalski: 1996-1999
 Colin McRae: 1997-1998 ; Gilles Panizzi: 2000-2002
 Mme Gilberte Thirion: 1956 ; Michel Nicol: 1957
 Jacques Feret: 1958 Paul-Ernst Strähle: 1960
 Jean Vinatier: 1964 ; Jean-Francois Plot: 1966
 Gérard Larrousse: 1969 ; Jean-Pierre Nicolas: 1973
 Jean-Luc Thierier: 1980 ; Bruno Saby: 1986
 Bernard Beguin: 1987 ; Carlos Sainz: 1991
 François Delecour: 1993 ; Jesus Puras: 2001
 Peter Solberg: 2003 ; Markko Märtin: 2004
 Pascal Trojani: 2009 ; Thierry Neuville: 2011
 Dani Sordo: 2012 ; Bryan Bouffier: 2013



VICTOIRES PAR CONSTRUCTEUR

Lancia: 1967-1974-1975-1976-1979-1981-1983-1984-1989-1990-1992
 En historique : 2014
 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



COACHING RALLYE

COURS DE PILOTAGE
SET-UP VOITURE
PRISE DE NOTES

Entraîneur de l'élite du rallye français, Nicolas Bernardi vous apportera toute son expérience du WRC

ETUDE DES NOTES

REGLAGE AUTO

COACHING PILOTAGE

Nicolas Bernardi Rallying - +33 4 30 67 26 08 / +33 6 20 69 22 55 - info@nbrdriving.com

ROAD BOOK CHRONO TRACKING SAFETY RALLY REGULARITY VHC VHRS

CHRONO - Classement instantané ✓
 SUIVI des véhicules en temps réel ✓
 CONTRÔLE de l'itinéraire et des vitesses ✓
 RALLYES - Régularité - VHC - VHRS ✓
 Editeur de ROAD BOOK PRO ✓

TRIPY

RALLY SERVICES

Pilotez votre rallye!

TRIPY RALLY SERVICES* opère en rallyes vhc-vhrs son système de chronométrage par GPS embarqué, fiable et précis, incluant le suivi en temps réel des véhicules, le contrôle des traces roulées et des vitesses, pour un classement sûr et sans délai.

TRIPY développe des logiciels et GPS pour construire vos rallyes ou savourer vos meilleurs itinéraires : Le **GPS TripPy II**** est un copilote électronique multifonctions avec TripMaster et Enregistreur. Les Logiciels **RoadTracer Pro** et **RiverNotes***** sont conçus pour créer des Road Books de qualité.

TRS Forces
 Pack TripPy II

*3 Parcs de location (1.000) GPS TripPy TRMCb/c/II, a.p.d. 30€/jour.
 **Pack GPS TripPy II + logiciel RoadTracer Pro en vente à 648€ sur www.tripy.eu
 ***Logiciel RiverNotes 498€ (+ maintenance de 100€/an) pour les organisateurs..

[You Tube TripPyChannel](#)
 www.tripy.fr
 [f TripPyGPS](#)
 www.tripymap.com

OSCARO - TOUR DE CORSE HISTORIQUE 2015

Organisation

Le 15^{ème} Oscaro-Tour de Corse Historique est organisé par l'Association Sportive Automobile Terre de Corse.

ORGANISATEURS

Co-Présidents
 José Andreani
 Yves Loubet

Trésorier
 Jean-Pierre Pieri

Coordination
 Paul-Jo Piga

Coordination / Traduction
 Virginie Soulaire

Interface concurrents / Resp. vérifs administratives
 Marie-France Agostinetti

Resp. sécurité / Resp. vérifs techniques
 Catherine Belon

Parcs Fermés & Regroups
 Hélène Danger
 Philippe Danger
 Patricia Mazzoni
 Jean-Jacques Mazzoni

Equipe matériel / Intendance commissaires
 Muriel Herpsont
 Bruno Herpsont
 Abdel Kajeoui
 Abdel Malik

Voiture tricolore
 Gérard Cesari
 Philippe Giovanni

Responsable PC Course / Interface Direction Course
 Corinne Gaydou

Responsable Presse
 Alain Bernardet

Internet
 Olivier Traversari
 Frédéric Traversari

Speakers
 Jean-Jo Prunetti
 Stéphane Roux

Speaker Regroupement
 Laurent Bataglini

Boutique
 Christophe Andreani
 Jean-Michel Andreani

Classements
 Jean-Louis Orsini (VHC)
 TRIPY - Jean-Christophe Sprimont (VHRS)

Radio
 LVMC - Claude Perretti

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
 Mail: tourdcorsehistorique2a@gmail.com
 Web: www.tourdcorse-historique.fr
 Permanence du Rallye
 Villes Étapes

LES OFFICIELS

Collège des commissaires sportifs
 Fabien Zych (Président)
 Hervé Orsini (Membre)
 Jean-Roch Lebosses (Membre)
 Nahide Ennam (Secrétaire)

Directeurs de course
 Antoine Casanova

Directeurs de course adjoints
 Catherine Baile
 Jean-Louis Bernault
 Nicole Bonnet
 Jean-Hug Hazard (DC VHRS)
 Sylvie Zych

DC délégué aux regroupements
 Pierre Boï

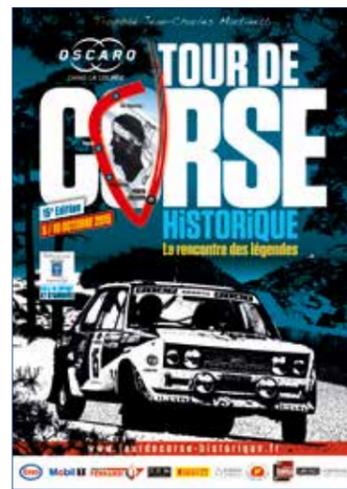
DC délégué voiture tricolore
 Bruno Muselli
 Jean-Pierre Labaune

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
 Abdel Ettoubaji
 Thierry Garbi
 Jean-Paul Mottola
 André Olivier
 Christophe Olivier
 Henri Pinet
 Valérie Roustand

Chargés des relations avec les concurrents
 Claude Paoletti (VHC & VHRS)
 Manuela Prades



Le Mag

CONCEPTION/RÉDACTION

Alain BERNARDET - JBCom
jbcm92@gmail.com

RÉALISATION GRAPHIQUE

Juan Carlos VEGA - Nine Two Studio
jcvega@ninetwostudio.fr

RÉDACTION

Nils BERNARDET
nils.bernardet@gmail.com

ILLUSTRATIONS

Jean-Marie BIADATTI
www.photoclassicracing.com
 Frédéric CHAMBERT
<http://ff.chambert.over-blog.com>
 Cathy DUBUISSON
 Francois HAASE
www.haasefotoclassic.com
 Reinhard KLEIN www.mcklein.de
 Michel MORELLI - Michèle BERTIER
 Patrick PAYANI www.fotorissima.net

BIBLIOGRAPHIE

CHAMPION DU MONDE
 Christian Vella, *Editions du Palmier*
ALPINE-RENAULT, LA GAGNE!
 Jacques Cheinisse, *Editions l'Autodrome*

ALPINE
 Dominique Pascal, *Editions E.P.A.*
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*

IMPRIMERIE

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

TOUR DE
CORSE
 HISTORIQUE

PIRELLI VAINQUEUR
 DU TOUR DE CORSE HISTORIQUE



P7 CORSA Classic

IVALTO

DISTRIBUTEUR
 OFFICIEL
 PIRELLI
 COMPETITION

COMMANDES & INFORMATIONS

Téléphone : 0 437 417 434
 Mail : contact@ivalto.com



PIRELLI

Mail: tourdcorsehistorique2a@gmail.com

Web: tourdcorse-historique.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