

12^e ÉDITION. 2/6 Octobre 2012

TOUR DE CORSE

HISTORIQUE

La rencontre des légendes

*Trophée
Jean-Charles
Martinetti*

*Lancia 037
Trent'anni fa !*



www.tourdecorse-historique.fr





Ça vous change une auto !



www.oscaro.com

Commandez vos pièces 7j/7 - 24h/24



01 76 49 49 49

du lundi au vendredi de 8h30 à 19h30
numéro non surtaxé

Edito

L'esprit de la course...

Vous allez dire que l'on se répète mais on pourrait presque en faire notre devise : revenir aux fondamentaux d'avant, à l'esprit de la vraie course. Aux années où l'entente, les échanges entre tous étaient sincères, où la proximité avec le public était réelle. C'est ça, uniquement ça, qui nous motive !

Certains y verront peut-être un combat d'arrière-garde alors que nous avons le sentiment d'être sur la bonne voie, celle de la passion véritable, sans hypocrisie aucune. C'est cette passion avec ses envies qui nous anime. Et, de toute évidence, sans vouloir manquer de modestie, nous ne sommes pas seuls. De son histoire, jamais le Tour de Corse Historique n'aura dû répondre à tant de sollicitations, jamais il n'aura suscité tant d'envie, tant de curiosité et d'intérêt que cette année.

Bien évidemment, en premier lieu, il y a les concurrents plus passionnés et déterminés les uns que les autres et qui, à l'occasion de ce Tour chargé de symboles, viennent redécouvrir les arômes évaporés de la course. Chaque année, vous êtes plus nombreux. Où vous arrêterez-vous ? Un grand merci à vous, sans qui ce rallye, que nous voulons plus beau chaque année, ne pourrait se dérouler, du moins de la sorte.

Mais surtout, il y a cette sollicitation de la Corse toute entière, des villes, des villages, des petits hameaux de l'île qui voudraient tous que le Tour de Corse Historique passe au pied de leur porte, s'arrête sur la place du village, le temps d'un moment, afin de savourer et partager l'instant. Ces sollicitations diverses nous vont droit au cœur car nous souhaitons plus que tout que

dans chaque village corse concerné par l'épreuve, dans chaque ville étape, à chaque regroupement, que ces publics enthousiastes, soient des acteurs majeurs de l'épreuve. Sans public, l'acteur n'est plus rien...

Cette proximité qui existait jadis est essentielle. En fait, nos plaisirs d'organisateur sont très simples. Notre vœu est de régaler tout autant les pilotes et les copilotes par un tracé soigné, une vraie équité sportive et conviviale, que le public, les riverains de la Corse toute entière. Alors nous souhaitons bonne chance à ceux (220 équipages !) qui vont en découdre sur ces routes légendaires et un beau spectacle aux corses de l'île (et aux autres...) qui attendent l'événement.

Un seul mot d'ordre : venez nombreux sur le bord des routes...

Alain Bernardet



GRUPE

EURODATACAR
MARQUAGE ANTIVOL

"Le mot des Presidents"



Je suis heureux d'accueillir pour sa onzième édition le Tour de Corse Historique. Cette course a réussi à installer dans le paysage insulaire l'idée que l'on pouvait conjuguer le sport et l'histoire, la culture et le monde rural.

Si, à travers cette épreuve, nous pouvions démontrer que la Corse est un territoire qui aime s'ouvrir au monde extérieur, par son enthousiasme et par la qualité de son accueil, alors nous aurions gagné le pari qui a été fait en l'accueillant.

Les routes corse qu'emprunte ce tour, souvent pittoresques et impressionnantes, sont cependant idéales pour imprimer la mémoire des participants. La mémoire justement, c'est aussi de l'histoire restituée et c'est cette histoire justement, à travers les paysages de la Corse, que votre tour a l'ambition de parcourir. Mais vous voulez aussi replonger votre épreuve dans l'âge d'or que furent les années 70 pour le Tour de Corse.

Il était habituel de dire que le Tour de Corse automobile était un rallye aux 10000 virages. Ces routes, difficiles parfois, mettent par ailleurs les territoires ruraux en valeur et c'est la vocation première de ce tour historique. Il suffit de voir l'engouement et la demande de nombreuses communes insulaires qui souhaitent le voir passer par leurs terres. D'Ile Rousse à Porto, de Porto à Propriano puis Porto Vecchio, Aleria avant de revenir à l'Ile Rousse, ce tour est aussi un tour de notre patrimoine.

Des concurrents, venant de toute l'Europe, arrivent ici avec plaisir et ils sont de plus en plus nombreux. Parce que ce tour est aussi une fête : fête des collectionneurs, fête de l'amitié, fête de la fidélité...

D'anciens grands pilotes automobiles y participent, comme Jean Claude Andruet ou Henri Pescarolo et contribuent ainsi à donner à cette épreuve un prestige inégalé. Je formule le vœu que vous continuiez longtemps à écrire une Histoire du Tour de Corse.

Dominique BUCCHINI
Président de l'assemblée



Cette année encore, la Collectivité Territoriale de Corse s'associe à la 11ème édition du Tour de Corse Historique. En effet, depuis 11 ans cette compétition de haut niveau est devenue au fil des années un des rendez-vous incontournables du monde sportif automobile. De part son parcours, cette manifestation permet aux pilotes venus pour la plupart d'Europe, de se disputer la victoire dans le cadre paradisiaque et féérique que nous offre la Corse à l'automne. Je ne doute pas que cette épreuve sera une nouvelle occasion pour le public corse de venir très nombreux admirer l'élite du sport automobile, sur ces parcours sinueux qui font le charme de notre région. Je veux souligner le travail et l'engagement sans faille des organisateurs, qui par leur persévérance vont permettre à notre île d'être durant quelques jours, le podium d'un prestigieux challenge. Je souhaite que cette édition 2011 à l'image des années précédentes soit une grande réussite. Bonne chance à tous !

Paul GIACOBBI
Député de la Haute-Corse
Président du Conseil Exécutif de Corse



Leader de la téléphonie mobile en Corse 18 boutiques à votre service

BASTIA 04 95 30 53 61 AJACCIO 04 95 20 15 15

Solutions pour professionnels et particuliers

SFR Business Team 06 18 11 10 57
Faire équipe avec vous



Le nouveau portail pour la Corse
www.corsegsn.net

itinéraire

Tour de Corse Historique 2012

Pour sa 12^{ème} édition, le Tour de Corse Historique marie habilement le respect des grandes traditions de l'épreuve et les nouveautés. Notamment avec une première étape qui mènera les concurrents de Ile Rousse à St Florent, en passant par le cœur de la « Castagniccia ».

Au total, l'épreuve s'étend sur un peu plus de 1200 km dont près de 325 km seront chronométrés en 18 épreuves spéciales. Messieurs, « Start your engines » !

Programme

MARDI 2 OCTOBRE

Vérifications techniques & administratives à Ile Rousse

MERCREDI 3 OCTOBRE

1^{ère} étape. Ile Rousse - Tallone - St Florent

307 km dont 82 km chronométrés

- Départ de Ile Rousse : 8h00
 - Regroupement à Tallone : 12h14
 - Arrivée à St Florent : 16h14 (+ 3 heures assistance)
- ES 1 :** Novella-Pedano, 19,4 km (8h43)
- ES 2 :** Tagliu Isulaciu-Santa Lucia di Moriani, 14 km (10h26)
- ES 3 :** Linguzetta-Planiccia, 14,7 km (11h24)
- ES 4 :** Tallone-Matra, 20,7 km (12h51)
- ES 5 :** Morosaglia-Ponte Leccia, 13,1 km (14h54)

ES 1: Novella-Pedano, 19,4 km (8h43)

ES 2 : Tagliu Isulaciu-Santa Lucia di Moriani
ES 3 : Linguizetta-Pianiccia, 14,7 km (11h24)

ES 4: Tallone-Matra, 20,7 km (12h51)

ES 5: Morosaglia-Ponte Leccia, 13,1

JEUDI 4 OCTOBRE

2^{ème} étape. St Florent - La Porta - Porto

258 km dont 77 km chronométrés

- Départ de St Florent : 8h00
 - Regroupement à La Porta : 9h46
 - Arrivée à Porto: 15h12 (+ 3 heures assistance)
-
- ES 6 : Murato-Volpejola, 14,7 km (8h43)
 - ES 7 : Penta Acquatella-La Porta, 14,2 km (9h26)
 - ES 8 : Castifao-Bocca di U Pruno, 16,6 km (11h29)
 - ES 9 : Notre Dame de la Serra-Olmo, 29,2 km (13h22)

ES 6: Murato-Volpajola, 14,7 km (8h43)

ES 7 : Penta Acquatella-La Porta, 14,2 km (9h26)
ES 8 : Castifao-Bocca di U Pruno, 16,6 km (11h26)

ES 9 : Notre Dame de la Serra-Olmo, 29,2 km (13h2

ES 9 : Notre Dame de la Serra-Olmo, 29,2 km (13h22)

VENDREDI 5 OCTOBRE

3^{ème} étape. Porto – Porto Pollo – Porto Vecchio

269 km dont 83 km chronométrés

- Départ de Porto : **8h00**
- Regroupement à Porto Pollo : **13h19**
- Arrivée à Porto Vecchio : **17h30 (+ 3 heures assistance)**

■ Départ de Porto : 8h00

- Regroupement a Porto Folio : 13h19
- Arrivée à Porto Vecchio : 17h20 (: 3

0
5
0
2
4
2
5
0
0
2
5
3
0
0
2
3
2

ES 10: Letia-Vico, 13,7 km (8h53)

ES 11 : La Liscia-Col de Sarzoghju, 19,3 km (10h16)

ES 12 : Acqua Doria-Stillicione, 14,5 km (LZH19)

ES 13: Matruil = Uzzalio, 14, / Nil (13) 122

ES 14: Tirolo = Orane = Col de Baciou 207 k

THE

SAMEDI 6 OCTOBRE

4^{ème} étape. Porto Vecchio – Aleria – Ile Rousse

368 km dont 84 km chronométrés

- Départ de Porto Vecchio : 8h00
 - Regroupement à Aleria : 13h06
 - Arrivée à Porto Ile Rousse : 17h22
- ES 15 :** Pont d'Acoravo-Zerubia, 20,7 km (9h33)
- ES 16 :** Ghisoni-Abbazia, 28,7 km (11h46)
- ES 17 :** Antisanti-Muracciolo, 20,4 km (14h19)
- ES 18 :** Francisco-Aiti, 14 km (15h52)

■ Départ de Porto Vecchio : 8h00

- Regroupement à Aleria : 13h06

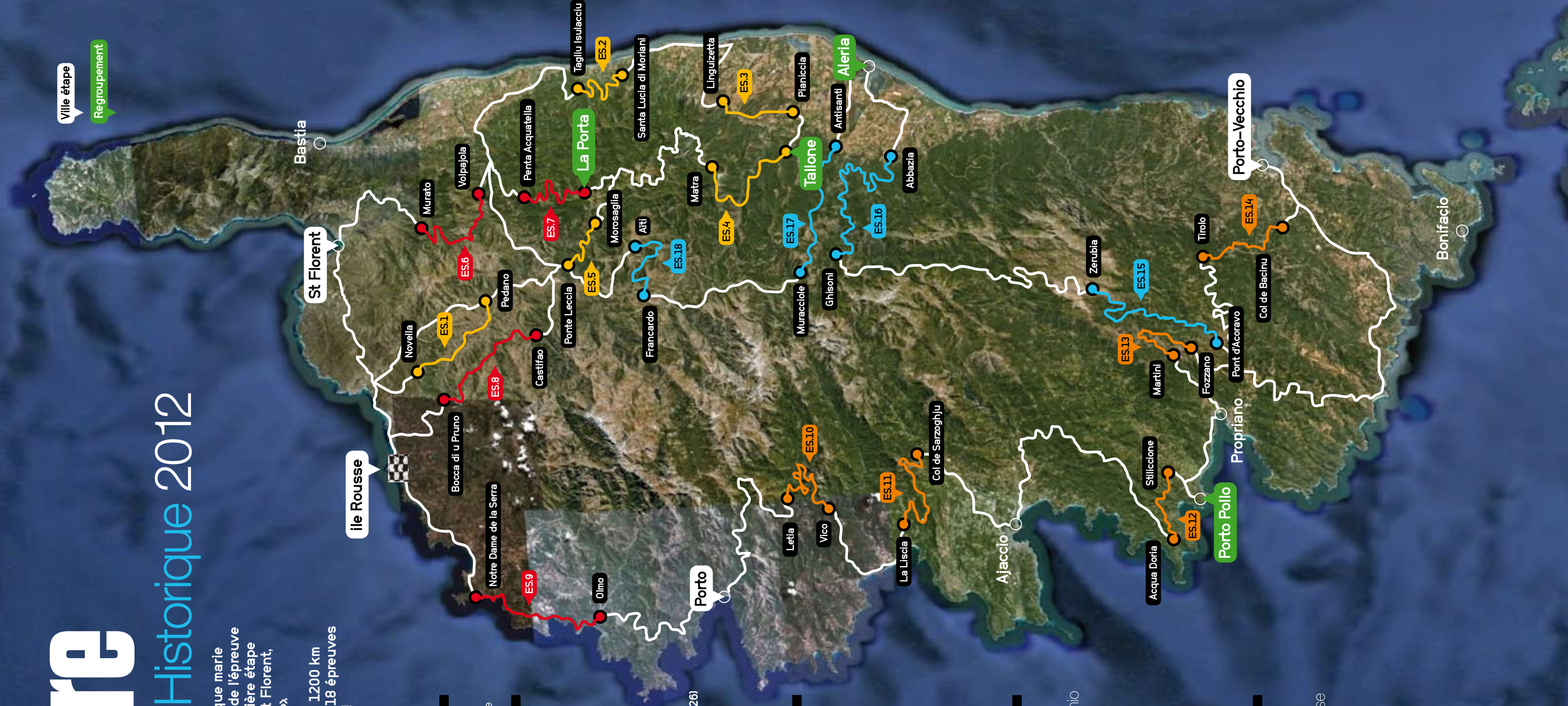
■ **Allive a Full ile Kusse : I/1**

ES 15 : Pont d'Acoravo-Zerubia. 20.7 km (9h33)

ES 16: Ghisoni-Abbazia, 28,7 km (11h46)

ES 17 : Antisanti-Muracciole, 20,4 km (14h19)

ES 18 : Francardo-Aiti, 14 km (15h52)



Ce qui vous attend !

Jours de fête !

Le Tour de Corse Historique est une épreuve âprement disputée et exigeante mais c'est aussi un formidable voyage entre mer et montagne. De quoi en avoir plein les yeux...

Une semaine de course ! C'est pratiquement ce qui attend les équipages du Tour de Corse Historique 2012, entre le jour des vérifications techniques et administratives qui se déroulent au cœur de la petite ville d'Ile Rousse et l'arrivée de cette douzième édition, dans cette même ville, en Balagne. Entre les deux, des virages et encore des virages, de la montagne, de la plaine, de la forêt ou encore des bords de mer qui gravent de façon indélébile les rétines de chacun. Un vrai Tour de Corse, comme à l'époque, du nord au sud, d'est en ouest en passant par la redoutable épine dorsale de l'île avec ses cols et ses gorges.

Ile Rousse, ville de départ et d'arrivée

En plein cœur de la Balagne, Ile Rousse sera le centre névralgique du rallye. Les diverses vérifications des équipages y seront menées, le départ et l'arrivée du rallye y seront donnés, place Paoli, à quelques mètres de la plage. Dès les premiers instants,

le décor est planté, superbe ! Voilà plusieurs années que l'Ile Rousse est la plaque tournante du Tour de Corse Historique. L'accueil y est vraiment chaleureux et le cadre irrésistible, bien loin de l'agitation des grandes villes de l'île. « Nous souhaitons, explique Yves Loubet, que cette première journée (mardi) soit la vraie présentation de l'épreuve et totalement représentative de l'esprit que nous souhaitons donner à ce rallye. On va essayer de créer l'animation dès les vérifications où nous allons nous efforcer de convoquer et regrouper les voitures par tranche d'âge et même par genre. Un exemple, nous apprêtons à donner le départ à une bonne vingtaine d'Alpine-Renault A110, qui vient de fêter son cinquantième cette année. On va s'efforcer de les regrouper au moment des vérifications, de leur attribuer dans la mesure du possible des numéros de course qui se suivent afin, au moins pour le premier jour de course, de créer une petite caravane de cette voiture qui a tant marqué l'histoire des

rallyes en Corse. Ce n'est qu'un exemple parmi d'autres mais on veut créer cet esprit de fête dès ce premier jour ! »

Sur les routes de l'histoire

Dès le lendemain, on rentre dans le vif du sujet. C'est même une longue journée de course qui attend les équipages avant une arrivée d'étape, le soir, à St Florent, au pied du cap Corse, et au bord de l'eau, dans un cadre unique. « La première ES du jour (et du rallye...) est en fait quasiment la dernière de l'an passé avec un départ depuis Novella. C'est sur une partie de son tracé exigeant que toutes les WRC viennent tester leur configuration « asphalte ». Sinueux au départ, large et rapide au milieu et à nouveau sinueux. Une vraie route corse. La spéciale qui suit part de Tagliu Isulacciu (le village des Muvrini...) et traverse aussi le petit village très étroit de Talasani, un haut lieu du Tour de Corse par le passé. On descend ensuite vers le « Pont de l'enfer » et là, on a l'impression d'avoir remonté le temps. C'est vraiment la route des années soixante, comme on en trouve

difficilement maintenant. Le regroupement de mi-journée se déroule à Tallone, avant l'ES4 qui s'achève à Matra. Tout un programme... Vous savez que Sylvain Floirat le propriétaire de la firme du même nom, avait contribué, en toute discrétion, à la restauration de l'église du village... Là se trouve les plus grandes châtaigneraies de l'île. Cette région possède vraiment une identité très forte. Encore une ES et on revient au calme sur St Florent. »

Porto, la plus belle étape !

Le lendemain (jeudi), on quitte à peine St Florent que l'on est déjà dans la première ES du jour « Murato-Volpajola ». « Un tracé que les concurrents de l'an passé reconnaîtront. Là aussi, il s'agit d'une très vieille route corse. Dès l'épreuve suivante, on est vraiment au cœur du cœur de la Castagniccia. L'ES7 arrive au village de La Porta avec sa célèbre église qui a tant marqué l'histoire du Tour de Corse. On ne compte plus les différentes épreuves spéciales qui tournaient autour de La

Porta et de son église. Il faut dire que les routes dans le coin se prêtent à cet exercice... On fait étape devant l'église. Histoire de souffler mais aussi de savourer l'endroit. L'ES8 (Castifao-Bocca di u Pruno) offre vraiment un profil particulier. Assez sinuose au début, avec des épingles spectaculaires peu après le départ puis ensuite, elle va de plus en plus vite jusqu'à l'arrivée. Direction Calvi ensuite pour le monument de la journée avec l'épreuve de « Notre Dame de la Serra », une route mythique en corniche où pendant 30 km, on roule avec la mer sur sa droite. Un endroit inoubliable. Long routier ensuite pour rejoindre Porto mais c'est tellement beau et sauvage. Porto est peut-être la plus belle étape de l'épreuve. Quand on arrive à Porto, on s'en rappelle pour toujours. C'est pourquoi on a fait en sorte que le rallye n'arrive pas trop tard au creux de ce golfe unique au monde, pour que tout le monde se régale ».

Cap au sud

Départ de Porto vendredi matin pour une longue journée de

nouveau avec cinq épreuves chronométrées au programme. « Il devrait y avoir beaucoup d'ambiance et de monde dans la première ES du jour avec son départ à Letia, un minuscule village à la route très étroite par endroit. Il faut que spectateurs mais surtout photographes et caméramans s'y postent. Le spectacle risque d'y être grandiose. D'autant que dans ces lieux, il y a une véritable vénération pour le Tour de Corse. François-Xavier Ripoll y a même créé un petit musée dédié à l'épreuve et, à l'arrivée de l'épreuve à Vico, nul doute qu'Emilienne, une grande passionnée du rallye, réservera un accueil grandiose à tous avec ses amis. L'épreuve suivante (ES 11) est intéressante car elle change constamment de rythme et elle est parfois très rapide avec de grands et longs appuis. Aucun droit à l'erreur, par contre. La sanction est immédiate ! On redescend ensuite vers la mer à proximité de Porticchio au sud d'Ajaccio, avant de remonter et de se diriger vers l'ES 12 de Acqua Doria -Stillicione. Une vieille épreuve du Tour de Corse, une grande classique qui remet

en appétit. Et ça tombe bien puisqu'au regroupement de Porto Pollo, c'est un barbecue géant, de viande d'Abbatucci, qui attend les concurrents, comme l'an passé. Si la météo est avec nous, l'ambiance y sera estivale, au bord de l'eau... On laissera à tous le temps d'apprécier ce moment. Au départ de Porto Pollo, on grimpe vite en montagne. Il reste deux ES au programme. Martini-Fozzano (ES 13) offre un tracé très sinueux qui réclame un rythme bien particulier. L'ES 14, le col de Bacinu, sera la dernière du jour avant de rejoindre Porto Vecchio pour la fin d'étape. C'est une sacrée journée qui attend les équipages ».

Le bouquet final

En bouquet final, la dernière journée de course se déroulera presque exclusivement sur les hauteurs du centre de l'île. « La journée débutera par une liaison assez longue qui mène vers l'ES15 de Pont d'Acoravo-Zerubia. Une grande classique de l'histoire du Tour. Célèbre à plus d'un titre. A nouveau une grande liaison par les cols de la Vaccia et de Verde pour rejoindre

Ghisoni, un village chargé de souvenirs du Tour de Corse. A la sortie de Ghisoni sera donné le départ de l'ES16 avec au menu les fameux défilés de l'Inzecca. Là aussi, il s'agit d'une grande classique. Regroupement à Aleria comme d'habitude. La petite ville romaine nous réserve toujours un accueil très chaleureux. Après Aleria, on se dirige vers Antisanti pour l'ES17 qui s'achève à Muracciole. Une magnifique épreuve avec la fameuse épingle de Vezzani et une route qui semble avoir été figée par le temps. On prend la route de Corte pour arriver à la dernière épreuve de Francardo-Aiti. Une toute petite épreuve de 14 km mais une vieille route, difficile. Il ne faudra pas sous-estimer cette dernière spéciale, lente et technique. Ensuite, il suffira de se laisser glisser sur Ponte Leccia et Ile Rousse pour l'arrivée. J'espère que chacun gardera des souvenirs indélébiles de cette édition du Tour de Corse Historique... »

C'est toujours l'été en Balagne. L'Ile Rousse accueille les vérifications avant le départ et l'arrivée. Le village de Novella donnera, lui, le départ de la première ES.

Le programme ? Mer, montagne, virages et cadres sublimes comme cette arrivée d'étape au bord de Porto.



FRANCIS SERPAGGI TALENT PUR !

L'homme est discret mais le pilote explosif, éclatant comme un diamant brut. Francis Serpaggi aura ponctué de ses exploits l'histoire du Tour de Corse entre 1969 et 1987. Portrait.

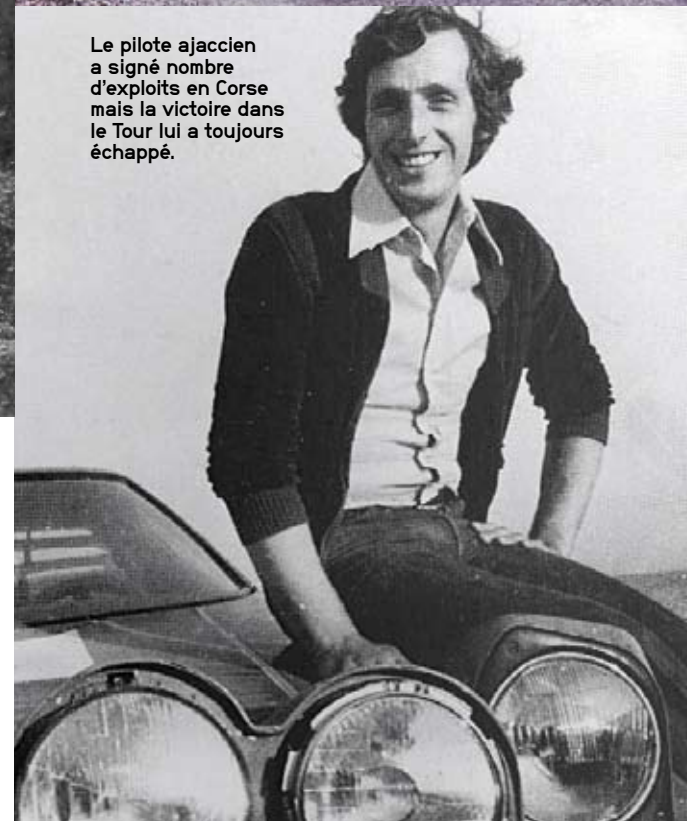
En 1973, comme Jean-Pierre Manzagol, un autre talent insulaire, Francis Serpaggi a les faveurs (ou disons plus de considération...) de la part de Jacques Cheinisse, le patron d'Alpine. Les deux pilotes corses bénéficient de l'aide de « l'usine », de l'assistance de cette dernière. A l'époque, on ne faisait pas mieux ! Et si Manzagol a préféré partir avec sa propre voiture qu'il connaît dans son moindre écrou, Serpaggi prend le volant d'une Alpine 1800 d'usine, en réserve : 8695 HG 76 ! C'est l'année du premier Championnat du Monde des marques et, avant même ce Tour de Corse, Alpine a brillamment remporté le titre. Nous sommes en pleine crise pétrolière, l'avenir du sport automobile semble très compromis mais cette édition du Tour de Corse tiendra toutes ses promesses. La neige s'invitera même à la table et nécessitera par moment l'usage de pneus à clous... Serpaggi n'entend pas manquer cette chance qui lui est donné. Il est en très grande forme et prend tout de suite le commandement du rallye devant tous les pilotes Alpine d'usine qui ont pour nom Thérier, Darniche, Nicolas ou encore

Piot, rien que ça. Dans la première épreuve chronométrée, Coti Chiavari-Stillicione, il relègue Nicolas à 11 secondes, Darniche à 13, Thérier et Piot à 19 ! Et Serpaggi, tout au long du rallye, va récidiver encore à quatre reprises : Aullène-Moca Croce, Talasani-La Porta, Fango-Partinello et Ota-Piana. Il livre combat avec Jean-Pierre Nicolas qui lui conteste le commandement du rallye. Mais à l'assistance d'Aullène, toutes les Alpine se présentent ensemble à l'assistance, vite débordée. Nicolas sera le seul à ne pas être pénalisé, à l'inverse de Serpaggi qui sera, lui, le plus touché. Le rallye est joué, cette fois... Aujourd'hui, Francis prend les choses avec philosophie mais on perçoit malgré tout des regrets. « Vous savez, en tant que pilote corse, on vivait 363 jours de l'année pour ces deux longues journées de course. Pendant longtemps, le Tour de Corse a représenté toute ma vie. J'ai commencé à la fin des années 60 avec une Alpine A110. J'étais un grand passionné et pendant des années, cela a représenté pour moi beaucoup d'investissement, beaucoup de sacrifices. J'attendais comme un fou toute l'année ce mois de novembre. J'obtenais quelques résultats sur le

continent (Critérium des Cévennes, Monte Carlo, notamment) mais jamais le Tour de Corse ne m'a réussi. Peut-être que j'avais trop de prétention pour cette épreuve qu'en tant que pilote corse, je voulais la gagner à tout prix. Peut-être que cette épreuve fétiche était au dessus de mes moyens, je ne sais pas. J'y manquais de patience, j'aurais dû l'être. Mon seul but était de le gagner et tous ces Tour de Corse disputés ont représenté beaucoup de déception en fait. On peut être un très beau second en fin de compte mais moi, je voulais le gagner et je me mettais la pression tout seul. J'avais ce défaut. En 1973, effectivement, c'est passé très prêt mais à côté quand même... J'y ai piloté de très belles voitures, l'Alpine, les Lancia Stratos ou 037, une Porsche 911 ou encore une BMW M3, la dernière année en 87. Aujourd'hui, je me suis écarté des rallyes. Peut-être par réaction, j'ai tant donné... Mais il faut dire surtout que je ne retrouve pas dans le WRC et l'IRC d'aujourd'hui les valeurs de convivialité de l'époque. Entre pilotes, avec le public, la proximité que nous avons connue n'y est plus. On éprouvait le sentiment de constituer une grande famille de passionnés. On reconnaissait ensemble,



1983, Francis Serpaggi goûte au groupe B et à la remarquable Lancia Rally 037. Il va vite abandonner, malheureusement.



Le pilote ajaccien a signé nombre d'exploits en Corse mais la victoire dans le Tour lui a toujours échappé.



La fameuse Stratos «University Motors» de Francis. Encore des exploits, et une sonorité qui donnait le frisson.

on se retrouvait autour de la même table, c'était des moments formidables. C'est devenu beaucoup trop aseptisé aujourd'hui. Chacun s'ignore et surtout ignore le public. Cet état d'esprit convivial, on semble le retrouver dans le Tour de Corse Historique, c'est sûr et c'est très bien ainsi. Les efforts de Yves dans ce sens, sont vraiment remarquables. Yves, avec qui j'ai partagé nombreux moments, m'a même proposé de me trouver une voiture pour le faire. J'ai vraiment apprécié son coup de téléphone et sa proposition. Elle a fait remonter en moi beaucoup de souvenirs mais aujourd'hui j'ai d'autres occupations qui me prennent beaucoup de temps. J'ai tourné la page. Mais depuis deux ans, le jour du rallye historique, je vais sur le bord des routes pour les voir passer, revoir les voitures que j'ai pu piloter par le passé. Je vais vous avouer une chose, cela me rend même un peu malade, les déceptions passées, les regrets remontent inévitablement. Que voulez-vous, ce Tour de Corse a vraiment marqué ma vie... »

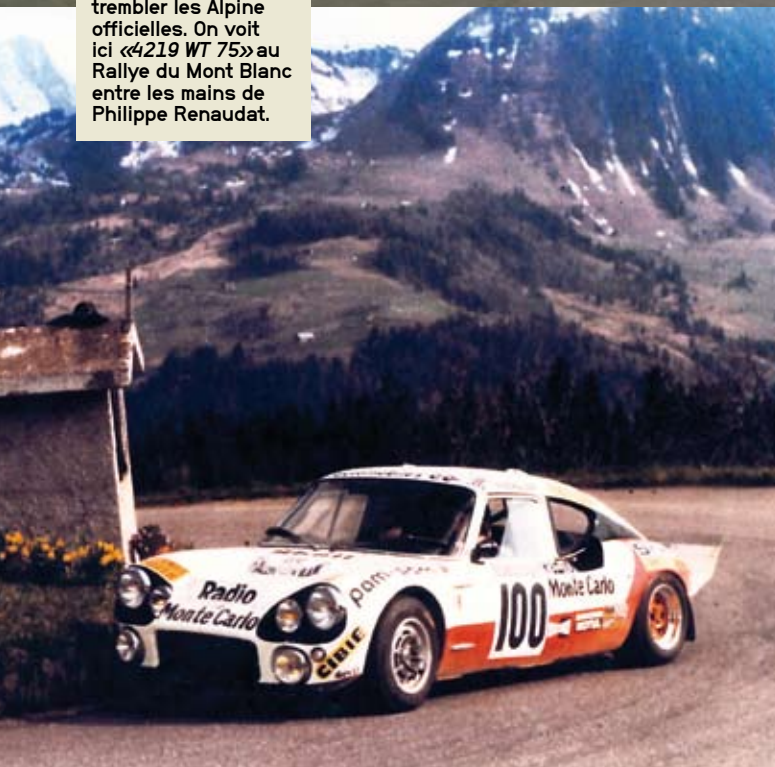




Entre 1970 et 1973, la CG Proto MC (ici avec son dernier museau court) faisait trembler les Alpine officielles. On voit ici «4219 WT 75» au Rallye du Mont Blanc entre les mains de Philippe Renaudat.

La CG mania...

Du côté de Lançon de Provence se trouve sans aucun doute le seul garage au monde dont le téléphone est sur liste rouge ! Pas la peine de chercher dans l'annuaire afin de prendre rendez-vous pour une vidange. Pas le moindre néon racoleur sur la façade, vantant la dernière promotion. Quand on pousse la porte par contre, il prend des allures de caverne d'Ali Baba...



Dans le milieu des courses historiques, on ne présente plus Jean-Luc Bolla, véritable «gourou» de ces lieux où règne une atmosphère familiale vraiment très particulière et où la clientèle en est une pièce maîtresse. Un rôle majeur, même ! Prenez Michel Faraut, par exemple, fidèle parmi les fidèles. Sa pathologie à lui, tient en deux lettres : C & G ou CG pour «Chappe et Gessalin», du nom des créateurs des petites berlinettes à mécaniques Simca dans les années 60/70. Moins réputées et bien moins emblématiques que les incontournables Alpine-Renault A110 concurrentes, il est néanmoins sorti, au fil des ans, un peu plus de 400 voitures de la petite fabrique, quasi familiale, de

Brie-Comte-Robert. A l'origine, la « Carrosserie Chappe et Gessalin » était une entreprise artisanale, créée au lendemain du second conflit mondial, qui très vite se spécialisa dans les carrosseries sur mesures, en aluminium, des voitures de sport, voire de compétition. L'entreprise se développera ensuite avec la maîtrise du polyester. Les diverses CD Panhard de Charles Deutsch et autres René Bonnet sortaient de la carrosserie. Les premières Alpine A106, A108 et GT4 seront également construites chez Chappe et Gessalin. Jusqu'à ce que le développement et le succès commercial des Alpine pousse Jean Rédélé à mettre en place sa propre fabrique à Dieppe. CG se tournent alors vers Simca afin de lancer leur propre voiture de sport. L'accord est

trouvé et CG vient de naître en temps que véritable constructeur. Entre 1966 et 1974, la petite CG sera produite en diverses versions à un peu plus de 400 exemplaires et avec diverses motorisations. Mais chez Simca de l'ère «Pigozzi», il n'y a pas la même dynamique que chez Renault, ni surtout les mêmes moyens, loin s'en faut. Sur un plan purement mécanique, les CG de série souffriront pratiquement toute leur existence de la comparaison avec les Alpine, à la carrière sportive de plus en plus brillante, à mesure de ses évolutions.

Une relation passionnelle

Mais il y a beaucoup de passion, c'est certain et sur ce point, Michel Faraut, un membre actif

de l'Amicale CG aujourd'hui, n'en manque pas. Et comme il est aussi passionné d'épreuves historiques, il n'en fallait pas plus pour qu'il ramène à la compétition la petite firme. Voilà plusieurs saisons maintenant qu'il s'engage, notamment dans le Tour de Corse Historique, avec un petit coupé CG 548 Prototype, au moteur Simca original avec son compresseur volumétrique. A l'époque, CG avait produit 18 exemplaires de ce modèle (dont 5 furent transformées en spider) plus puissant (120 ch de série) et allégé (548 kg !). Michel Faraut fit sensation avec son exemplaire admirablement restauré par Jean-Luc Bolla. Mais Michel mit la main sur un autre modèle CG, encore plus rare et bien plus performant : la CG Proto MC, MC pour moteur central. Rare cette

voiture l'est par sa production confidentielle : 5 exemplaires produits entre 1970 et 1973 avec 2 coupés, 2 spiders et 1 « Camionette ». C'est aussi la CG la plus performante jamais imaginée car conçue exclusivement pour la compétition routière afin de chercher à briser l'hégémonie des reines de l'époque et notamment la référence Alpine A110. Tout un programme imaginé par Henri Chemin, le récent patron de la compétition de Simca-Chrysler. Ce dernier avait fait brillamment ses classes chez Ford... Il avait l'idée d'une telle voiture en tête depuis un moment et est allé, un jour de janvier 1970 rencontrer Bernard Boyer chez Matra pour lui exposer son projet. Techniquement, les deux compères ne tardèrent pas à se

retrouver sur la même longueur d'onde. Il faut dire que chez Matra, il y avait eu le programme inachevé du Coupé Napoléon, à la vocation comparable. A Matra donc la conception du châssis à caissons et des trains roulants, sous le nom de projet Matra MS 18, à CG la construction de la voiture autour du nouveau moteur Simca 1,8 litres (Chrysler 160 & 180) positionné au centre. Cette implication de Matra aidera sans doute Henri Chemin à convaincre la direction de Chrysler France, encore qu'en la personne de William Reiber, le boss de Chrysler, Chemin



1 Habitacle minimaliste dans son instrumentation. Il fallait faire le plus léger possible. On voit ici, la conception du châssis de conception Matra avec ses caissons.

2 La CG Proto MC utilisait une boîte de vitesses Porsche aux rapports spécifiques, définis pour la voiture.

3 Appréciez la qualité de la reconstruction. Les porte-moyeux AR en magnésium étaient empruntés à la Matra 630 des 24 Heures du Mans.

4 Gros aileron à l'arrière et...réglable . Déjà !



TECHNIQUE

CG PROTO MC

ÉTUDE MATRA MS18

MOTEUR

Simca JRD,

2160, 2207 ou 2310 cm3,

de 175 à 225 ch à 7200 tr/mn,

de 22,5 à 27 mkg à 4500 tr/mn.

Carburateurs horizontaux,

double allumage et carter sec

à partir de 1972.

BOÎTE DE VITESSES

Porsche à 5 rapports

CHÂSSIS

Châssis caissonné.

Train AV triangulé, combinés

ressort/amortisseur,

barre stabilisatrice. Train AR

à bras multiples, porte-moyeu

en magnésium (Matra 630),

combinés ressort/amortisseur,

barre stabilisatrice.

FREINS

Freins à disque à l'AV et à l'AR,

étrier en magnésium.

Frein à main sur roue AR

DIMENSIONS

Empattement, 2,40 m,

voies AV/AR : 1,38/1,30 m,

longueur du coupé : 3,90 m,

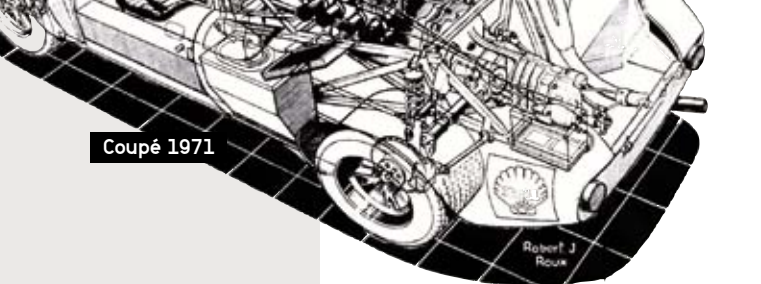
longueur du Spider : 3,70 m.

POIDS

710 à 750 kg (coupé),

de 615 à 670 kg (spider)

680 kg ("camionnette")



Coupé 1971

développement, la petite CG Proto MC cherche à gommer ses défauts : trouver plus de puissance avec des évolutions JRD du moteur Simca. Et gagner du poids avec un objectif fixé de 50 kg. La version « Spider » de la CG Proto MC naîtra pour ces raisons et normalement seulement destinées à quelques épreuves courtes (courses de côtes, rondes). Sa première sortie est estivale pour la course de côte de Chamrousse. Puis suivra la Ronde Cévenole où Bernard Fiorentino s'imposera très brillamment.

49 Courses, 32 victoires et... arrêt brutal !

La suite de l'aventure se présente pour le mieux pour la saison 72. JRD développe une version à double allumage et



5 Par certains détails (ici le pédalier), on se croirait à bord d'un sport-prototype ou d'une monoplace.

6 Suspension AR digne d'une authentique voiture de course avec ses bras multiples autorisant tous les réglages et, ses combinés réglables.

7 A l'époque, on la nommait la «grosse» CG et pourtant, elle apparaît bien frêle de nos jours. Et encore, la version Spider de la CG Proto MC était encore plus courte : 3,70 m. Le poids du Coupé : environ 730 kg pour 225 ch. Pas mal !



7 8 Un très grand soin a été apporté à la restauration de la carrosserie et de sa décoration.

Chaque sticker a été refabriqué à l'identique. Là encore, la commande de boîte fait penser à celle d'un prototype. Superbe !

disposait d'un allié de poids...

Pour la petite histoire, Henri Chemin s'était même mis en tête d'en construire une petite série de 50 exemplaires ! Mais cette hypothèse resta à l'état de... songe.

Une gestation éclair

En février 1970, l'accord fut donné et le 30 juillet de la même année, Bernard Fiorentino fait faire les premiers tours de roue à la voiture à Montlhéry. Voilà un premier record de vitesse ! Le moteur n'est encore qu'un 1800 mais un 2,2 litres était déjà en préparation chez Simca pour la première course fixée début août lors de la course de côte du Mont Dore. Fiorentino y remporte sa catégorie et finit 12ème au général alors que le plateau est très relevé. Le bébé est donc bien né, sans nul doute mais sa mise au point doit se poursuivre. Il y a une faiblesse côté moteur. Lors de sa deuxième sortie en course de côte (Haut Cantal), le premier 2,2 litres rend l'âme, de même que le 1800 qui équipait la voiture lors de sa première participation en rallye (Vercors-Vivaraï)... La fin de saison touchant à sa fin, il ne reste plus que le très relevé Tour de Corse et le fameux Critérium des Cévennes pour que la CG Proto MC démontre son vrai potentiel et...rassure la direction de Simca-Chrysler. En Corse, Fiorentino,

cassera rapidement sa suspension. Mais pas question de baisser les bras et en haut lieu, il est décidé d'engager deux voitures dans le Critérium des Cévennes, la première pour le fidèle Fiorentino, très impliqué dans le développement de la voiture, associé à Berbezy, et la seconde pour Gérard Larrousse et Maurice Gelin. La roue tourne enfin et Larrousse remporte brillamment l'épreuve apportant à la CG Proto MC sa première victoire importante. Ce succès est à deux doigts d'être magistral : alors second, Fiorentino abandonne en vue de l'arrivée sur des problème d'alimentation. Mais la démonstration est faite et en 1971, la CG Proto MC, dont le développement se poursuit activement, connaîtra une saison faste, toujours avec Fiorentino et Larrousse. Associé à Maurice Gelin, Fiorentino remportera cette année là les Routes du Nord, le Neige et Glace, le Rallye de l'Ouest, le Critérium de Touraine, le Mont Blanc, la Ronde Cévenole et le Critérium des Cévennes. Rien que ça ! Fiorentino manquera d'un rien le titre de champion de France, face à Jean-Pierre Nicolas, suite à son accident dans le Tour Auto avec l'une des deux Matra 650 et où il se brisa une jambe. Il manquera de ce fait quelques épreuves et...quelques points en fin de saison. Par son

carter sec du moteur. Il développera pas loin des 200 ch dans un premier temps puis 225 ch par la suite contre les 175 ch des débuts pour une voiture accusant environ 730 kg en Coupé et seulement de 615 à 660 kg, selon sa configuration, en Spider. Face à une concurrence réactive », les succès seront un peu plus difficiles et le moteur manque parfois de fiabilité. Une seconde voiture est confiée cette fois à Saliba. Mais la saison est magistralement conclue avec l'engagement dans le Tour de Corse du...Spider. Le public s'enthousiasmera à la vue de cette voiture insolite. Fiorentino y brillera face à Jean-Claude Andruet et sa Berlinette prototype, considérablement allégée elle aussi mais également face à d'autres prototypes comme la Lancia Stratos de Munari (l'une de ses premières sorties), les Ligier JS2 de Piot et Ragnotti, les Ford GT 70. ... Andruet s'imposera et il y a 5 Alpine dans les 6 premières places. Mais en seconde position, bien accrochés, on retrouve Fiorentino et sa CG Proto MC. La saison 73 verra l'engagement de trois CG Proto

MC. La première pour Fiorentino, la seconde pour Saliba et une troisième pour Philippe Renaudat qui aura le Championnat de France National pour objectif. Ce dernier s'y montrera irrésistible (10 victoires) remportant le titre haut la main. Mais fin 73, le couperet tombe : la décision est prise, malgré les succès de la voiture (32 victoires !), de stopper brutalement le programme. La conjoncture n'est guère favorable, certes, mais sans doute que les accords passés entre le géant Chrysler et Matra ont joué, de même que l'interdiction des groupe 5 en rallye pour 1974. Il aurait fallu lancer une production pour décrocher une homologation en groupe 4. Impensable. Chrysler s'est aussi engagé à commercialiser les nouveaux modèles Bagheera (à mécaniques Simca...) de Matra. La proximité d'une voiture de course dans le groupe sur base de CG concurrente devenait problématique...

Une reconstruction admirable

La voiture de Michel Faraut est le second châssis construit

et porte toujours son immatriculation d'époque : 4219 WT 75. A la fin du programme, elle est devenue la propriété de Bernard Fiorentino qui l'a conservée très longtemps. Elle a connu ensuite un premier changement de propriétaire avant que Michel Faraut en prenne possession et s'atèle à sa restauration. A sa reconstruction dans les ateliers de Jean-Luc Bolla serait un terme plus juste. Il n'y a pas un élément, un écrou qui n'ait pas été restauré, changé, reconstruit si besoin. Et le résultat est simplement admirable. Lors de notre visite début juillet, la voiture était en phase de remontage bien avancé. Ce qui permet de contempler la finition exemplaire de cette restauration ainsi que les détails techniques de la voiture. Comme les trains roulants par exemple avec des porte-moyeux AR en magnésium empruntés à la ...Matra 630 des 24 Heures du Mans. Trains AV triangulés, trains AR à bras multiples, commande de boîte de vitesses, pédalier, direction, freinage by Matra, tout semble avoir été emprunté à un sport-prototype véritable, voire à une

monoplace bleue...Matra. Et sur l'établi de Jean-Luc Bolla trônait le moteur JRD N°1072 (pour le dixième moteur de l'année 72...) encore en restauration mais aussi une boîte de vitesses flamant neuve. A l'époque, on avait opté pour boîte Porsche 901 (911, 914 et même Carrera 6...) réputée solide et compatible avec le niveau de puissance. La couronne est simplement retournée par rapport à son implantation dans la 911. Les rapports de boîte sont également spécifiques à la CG Proto MC et d'ailleurs Bernard Fiorentino et Gérard Larrousse ne roulaient pas avec le même étagement ; Larrousse préférant une seconde, une troisième et une quatrième plus courte que Fiorentino. A l'époque, Porsche proposait toute une gamme de rapports différents. Maintenant, il nous tarde vraiment de revoir cette splendide et originale CG sur les routes de Corse...



Comme beaucoup à l'époque, Bernard Fiorentino débute par la Coupe R8 Gordini. Il est ici en pôle à Charade. En bas avec la Matra 650 lors du Tour de France.



Point d'orgue de la carrière de la CG Proto MC : la seconde place lors du Tour de Corse 72.



Bernard Fiorentino avait une qualité : il mémorisait parfaitement la route. Disputée sans coéquipier, il exécutait dans la Ronde Cévenole (ici-dessus avec la MC). En bas la Simca 1200 XC allégée.

FIorentino, LE RETOUR !

Sa discrétion et sa pudeur légendaires n'égale pas son talent derrière un volant. Brillant pilote dans les années 60/70, Bernard Fiorentino revient en course sur les routes du Tour de Corse Historique, 40 ans après sa brillante seconde place acquise en 1972. Rencontre...

La carrière et l'histoire de Bernard Fiorentino sont intimement liées à l'aventure des CG à mécaniques Simca. Par exemple, il fut l'une des chevilles ouvrières de cette fameuse CG Proto MC que nous venons d'évoquer dans les pages précédentes. Avec Henri Chemin, le boss du service compétition de Simca-Chrysler, il fut l'instigateur de cette voiture en avance sur son époque puisque la première exclusivement « pensée » pour la compétition routière. Il en fut surtout le fin metteur au point car, bourré de talent, il manifestait à l'époque autant d'enthousiasme à piloter brillamment en course qu'à passer de longues séances de mise au point en compagnie des meilleurs ingénieurs de compétition ou les fins techniciens de Michelin. Il adorait ces moments, ces longues nuits passées dans les Cévennes à mettre au point cette voiture qu'il sentait bien née dès ses premiers tours de roues. Mais bien sûr, il était un pilote avant tout et, comme beaucoup à l'époque, après s'être essayé au Volant Shell de Magny-Cours, sa carrière sportive débuta vraiment par la Coupe R8 Gordini, en 1966. Une école formidable qui en quelques saisons allait forger le caractère et le talent d'une belle brochette de talents français : Andruet, Jabouille,

Mieusset, Thériet, Dayan, Serpaggi et bien d'autres encore. Fiorentino y brilla, figurant toujours en haut des classements, signant des victoires et de brillantes pôles-position. Avec sa « Gorde », il s'essaye aussi au rallye. Avec le même succès, au point que pour la saison suivante, on lui prête une Alpine 1300 S. Il va vraiment se révéler, chahuter les pilotes officiels Alpine, au point de se faire remarquer par les responsables de Simca, sur le point de mettre en place un service compétition autour du petit Coupé 1200 S Bertone qui vient de voir le jour. Il deviendra pilote-essayeur de Simca et restera fidèle à la marque et à ses voitures engagées (Coupé 1200 S, Simca 1000 Rallye, 1100 Ti...) jusqu'à la fin de l'aventure, avec pour point d'orgue cette fameuse CG Proto MC ...

Bernard Fiorentino : comment est né ce programme CG Proto MC ?

D'une façon un peu collégiale entre Henri Chemin, William Reiber et moi-même. Bertone nous avait fabriqué des coques allégées du Coupé 1200 S et nous avions installé le plus gros moteur dont nous disposions à l'époque. On signalait de belles performances, on n'était jamais très loin des premiers mais il manquait toujours quelques

choses. Des chevaux et une bonne boîte de vitesses surtout, à cinq rapports. Un jour j'ai dit qu'avec une voiture encore plus légère et environ 175 ch, on deviendrait les rois... C'est comme ça que l'on a commencé à travailler sur des CG qui utilisaient des mécaniques Simca 1200 S et une carrosserie plus légère, en polyester. Simca-Chrysler avait passé des accords avec Matra pour la commercialisation de la 530. La voiture était équipée d'un V4 Ford et de ce fait, Reiber et Chemin, qui venaient de chez Ford France, connaissaient très bien Lagardère et les responsables de Matra. Ils sont donc allés frapper à la porte de Matra et de son bureau d'études. A l'époque, bon nombre de techniciens chez Matra venaient d'ailleurs de chez Simca : Georges Martin, Philippe Guédon. Et Bernard Boyer, lui, avait des liens CG puisqu'il avait épousé une fille Chappe. La CG 548 à compresseur est née de cette première collaboration, avec son moteur pas vraiment porteur mais suspendu afin de gagner du poids. Mais il était toujours en porte-faux. Quand on a su pouvoir disposer du moteur plus prometteur de la nouvelle berline Chrysler 180, copiant un peu le BMW de l'époque, on l'a d'abord monté dans une CG. On avait 175 ch mais, toujours à l'extrême arrière, il était beaucoup

trop lourd pour cette voiture. Et pendant ce temps, la concurrence progressait à pas de géant. Alpine avec ses 1800 mais surtout Lancia qui débutait l'étude de sa Stratos. Matra s'est alors attelé à concevoir la MC en très peu de temps, en même pas six mois. Au fond de moi-même, je n'en demandais pas une voiture si novatrice. Je pensais plutôt à une voiture comme une Porsche : aussi puissante mais plus légère, une vraie boîte de vitesses mais toujours avec le moteur AR. Ils ont imaginé au contraire une vraie voiture de course avec ce moteur au centre et des trains roulants de sport-prototypes. Ils avaient tout sous la main !

La voiture s'est d'emblée montrée performante ?

Pratiquement. Sa première course fut la course de côte du Mont Dore et on avait fait assez peu d'essais avant. A Monthéry et Magny-Cours notamment. On était une petite équipe autour de cette nouvelle voiture et son développement m'a vraiment passionné. Même par la suite, avec PSA, le travail avec le bureau d'études à La Garenne me passionnait. Avec les américains de Chrysler, on ne parlait pas la même langue, avec des tonnes de papiers à remplir pour obtenir la moindre chose. Je me suis beaucoup impliqué, peut-être un peu trop. Au détriment de ma carrière sportive, sans doute. Travailler avec les gens de Matra a été formidable. Cela m'a valu aussi de piloter pour eux lors du Tour de France avec les 650 et, au Mans.

Un mauvais souvenir, peut-être ?

A c'est sûr que l'accident que j'ai eu au Tour de France avec la Matra a pesé lourd pour la suite de ma carrière. En me blessant aux jambes, il m'a fait manquer quelques rallyes de fin de saison. Le championnat de France que je dominais m'a échappé pour une poignée de points derrière Jean-Pierre Nicolas. Ensuite, Matra manquait le doublé dans ce Tour de France et cet accident ne fut pas pardonné de tous... Cela m'a sans doute coûté de participer aux 24 Heures du Mans avec Matra. Pour en revenir à la CG Proto MC, c'est une évidence qu'elle

s'est montrée très performante. On a gagné beaucoup de course et il y a eu ce fameux Tour de Corse 72 et cette bagarre mémorable avec Andruet. On avait engagé le Spider, initialement imaginé pour des rondes et des courses de côte, pas pour de longues épreuves comme le Tour de Corse qui se déroulait fin novembre. Nous n'avions pas le moindre chauffage. J'ai terminé second derrière Jean-Claude et pour Simca, c'était formidable. Et j'ai occupé la tête un moment, avant que je ne crève et que je casse la barre anti-roulis à l'arrière. Mais qu'est-ce que j'ai pu aimer mettre au point et travailler sur cette voiture...

Ce programme MC s'est arrêté assez brutalement fin 73 et puis, on ne vous a pas revu ensuite ?

Si, un peu tout de même. D'abord, on essayé de poursuivre avec la MC en 74, de façon indépendante, sans véritable soutien et peu de moyens. Ensuite, j'étais pilote-essayeur chez Simca, depuis mes débuts et je suis resté dans la société pour faire divers développements. C'est moi, par exemple, qui ait développé la Simca 1000 Rallye 3. Avec Marc Seguin, j'étais responsable de ce projet Rallye 3. qui restait la seule activité de Simca en compétition. Elle marchait bien mais sa boîte, toujours, n'avait que quatre rapports... Et on se débrouillait comme on pouvait car de toutes façons, les américains de Chrysler ne voulaient pas donner d'argent. Je pense qu'ils n'avaient qu'une idée en tête : vendre au plus vite. Ce n'était vraiment pas facile de travailler avec eux... J'ai continué à courir mais en circuit avec des Chrysler Avanger. Jusqu'en 78, je naviguais entre la compétition et le marketing. Et puis Peugeot a racheté Simca-Chrysler. Appartenant désormais à PSA, je suis passé à la communication avec Corrado Provera, au marketing de nouveau, au commercial. Bon, c'est vrai, je ne me mettais pas en avant. Cela n'a jamais été dans ma nature, c'est comme ça... Jusqu'aux débuts des années 90, je suis resté dans ce milieu automobile et le groupe PSA. Et j'aimais ça. Vous savez, je crois que je suis venu au pilotage car j'aimais avant tout les voitures. Me prouver à moi-même que je savais aller vite et taper d'autres pilotes me plaisait mais les voitures avaient ma préférence.



Son Parcours

1964 Participe au Volant Shell à Magny-Cours

1965 Débute en rallye et en circuit (R8 Gordini)

1966 Rallyes et Coupe R8 Gordini (8^{ème} au final, 4^{ème} du 1^{er} Pas Dunlop)

1967 Rallyes avec une Alpine 1300 S

1968 Devient pilote-essayeur pour Simca. Rallye avec une Simca 1200 S Bertone.

1969 Rallyes avec une Simca 1200 XC Bertone (version allégée et plus puissante).

1970 Rallyes avec une Simca CG : second à la Ronde Cévenole et au Mont Blanc. Développement de la Simca CG Proto MC : 1^{er} groupe 5 Course de côte du Mont Dore, 2^{ème} au Critérium des Cévennes.

1971 Simca CG Proto MC : 1^{er} au Rallye des Routes du Nord, 1^{er} Rallye de l'Ouest, 1^{er} Critérium des Cévennes, 1^{er} Vercors-Vivaraix, 1^{er} Mont Blanc, 1^{er} Ronde Cévenole avec la version Spider. Accidenté au Tour de France avec une Matra 650...

1972 16^{ème} au Monte Carlo avec Simca 1100 S de série. Simca CG Proto MC Coupé et Spider : 2^{ème} au Neige et Glace, au Mont Blanc, 1^{er} Vercors-Vivaraix, 2^{ème} au Tour de Corse avec le Spider.

1973 Monte Carlo avec une Simca 1000 Rallye 2, Simca CG Proto MC Spider ou "Camionnette". 1^{er} Lyon Charbonnières, Touraine, Alpin Jean Behra, Mont Blanc, Vercors-Vivaraix, Bayonne Côte basque, Var.

En 2011...

CÀ C'EST PASSE EN 2011

La dernière édition du Tour de Corse Historique offrait déjà un plateau remarquable. Près de 200 voitures stationnées en bord de mer, à Ile Rousse, attendant le départ, restera l'une des images fortes de l'épreuve, que personne ne pourra oublier...

Dès les premiers mètres de course, Philippe Gache et Nicolas Rivière, sur leur Porsche 911, auront imprimé un rythme très élevé à l'épreuve.



Le couple Chevalier, sur leur Renault 5 Turbo remporteront une catégorie VHRS où le résultat final fut indécis jusqu'à son terme.

Personne, y compris Jean-Claude Andruet, à la voiture moins vélocé, n'aura pu contrer un Philippe Gache qui avait bien préparé son Tour de Corse.

Tout au long du parcours, dans les épreuves et les divers regroupements, un public averti aura répondu présent.

Animation inhabituelle à Ile Rousse, le jour des vérifications. La course de François Padrona fut par contre écourtée par la rupture du moteur de sa Ford Escort.

La place Paoli à Ile Rousse, presque en bordure de mer, avait revêtu ses habits de fête en ce début octobre. Une météo très clémente, pour ne pas dire estivale encore, contribuait largement à ce sentiment et incitait les « ile-roussiens » à se délecter de l'animation proposée par ce 11ème Tour de Corse Historique. Il faut dire que le plateau offert méritait une considération toute particulière. Déjà par le grand nombre d'engagés qui, dans un joli désordre, attendaient de passer aux vérifications techniques et administratives. Le départ, lui, était prévu pour le lendemain matin, presque à la première heure. Outre, les deux cents voitures présentes, on pouvait aussi compter sur une qualité remarquable de ce plateau. Bien sûr, il y avait là les fidèles qui, pour rien au monde ne manqueraient ce rendez-vous. Des habitués qui ont pour nom Jean-Claude Andruet sur sa fidèle Porsche RSR, Philippe Gache, bien décidé à jouer les premiers rôles en troquant son habituelle (mais peu fiable...) Sunbeam Lotus pour une 911 toute neuve aux caractéristiques redoutables. Erik Comas, l'ancien pilote de Formule 1, est là aussi mais cette fois au volant d'une splendide Lancia Stratos Groupe 4 sortie des ateliers de University Motors qui, à l'époque, préparait la Stratos noire de Francis Serpaggi. Alain Oreille (Porsche 911) a choisi ce Tour de Corse Historique pour effectuer son grand retour à la compétition. On note aussi la présence de deux prestigieux pistards avec Henri Pescarolo lui-même, qui s'apprête à découvrir la Corse au volant de la petite Matra 610 « Coupé Napoléon », imaginée en 1965 pour cet exercice, avant que le projet ne soit abandonné par Matra et Romain Dumas,





Régulier, toujours aux avant-postes, Jean-Claude Andruet montera sur la seconde marche du podium à l'arrivée à Ile Rousse.

Henri Pescarolo découvrait avec enthousiasme et la Corse et le Tour de Corse. Il a promis de revenir...



grand amateur de rallye, qui délaisse là le volant de son Audi des 24 Heures du Mans pour les sinuosités de l'île de beauté...

D'EMBLÉE DANS LE VIF DU SUJET...

Les vérifications effectuées, le « vrai » rendez-vous est donné le lendemain matin pour le départ de la première étape partant d'Ile Rousse pour rejoindre le cadre sublime de Porto. Mais entre ces deux points, il y a plus de 330 km au menu et cinq épreuves chronométrées. Mais ce chiffre va être ramené à quatre épreuves : des militaires ayant choisi d'effectuer des manœuvres le jour du rallye dans le Désert des Agriates, l'organisation est contrainte d'annuler l'ES1. On passe donc directement à l'ES2 mais avant cela, le premier coup de théâtre important survient : Erik Comas bloque la boîte de sa Lancia Stratos sur le routier, avant même le départ du premier chrono ! Le rallye perd d'emblée un de ses animateurs assurés, même si après réparation, Comas et sa Lancia repartiront, très attardés après de lourdes pénalités, pour la gloire et pour le plaisir d'entendre dans la montagne les miaulements fantastiques de la machine italienne. Dans cette première ES de la journée, le premier à engager le combat est Philippe Gache dont la Porsche 911 confirme bien l'impression laissée aux vérifications. Il signe le premier scratch devant Depons et sa Ford, déjà relégué à plus de 14 secondes sur 15 km. Suivent François Padrona (le vainqueur 2010), Jean-Pierre Manzagol, Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Lajournade et « John Of Be » sur sa belle Ferrari 308 GTB. Une chose est certaine, le rallye est parti très vite. Trop vite ? Peut être pour Jean-Toussaint De Gentili qui va au trou avec sa R5 Turbo. Juste le temps de sortir de la voiture, de remonter au niveau de la route pour rassurer tout le monde et Louis Antonini « pose » sa Porsche 911 à côté de la R5 ! Dans l'épreuve suivante (Penta Acquatella-La Porta), Philippe Gache récidive, comme pour mieux enfoncer le clou. En fait, on retrouvera rigoureusement le même trio que dans la première. Derrière, on trouve Oreille qui n'a pas tardé à retrouver ses marques.

Dans l'épreuve suivante, Gache se montre de nouveau le plus rapide. Cette fois, il précède Jean-Claude Andruet (71 ans...) ! Avant même la dernière épreuve de la journée (la fameuse spéciale de Notre-Dame de la Serra en surplomb de la mer...), il ne fait plus de doute que Philippe Gache se positionne en solide leader du rallye. Il signera encore le meilleur temps dans cette dernière spéciale, signant au passage tous les scratches de la journée. Andruet, Depons, Oreille et Manzagol sont justes derrière mais entre 30 et 40 secondes ! Padrona, lui, a lâché prise après quelques soucis. Au terme de l'étape à Porto, Gache compte déjà 1'12" d'avance sur Depons, 1'27" sur Andruet, 1'42" sur Manzagol et près deux minutes sur Alain Oreille. Romain Dumas pointe à la huitième place et le pauvre Henri Pescarolo s'est débattu toute la journée avec un maître-cylindre de frein qui a lâché dès l'aube. Comme Comas (71ème), il a été très lourdement pénalisé (76ème) mais néanmoins bien décidé à repartir le lendemain avec sa petite Matra.

GACHE CONFIRME !

Pour certain, on a « mécanique » tard à Porto. Henri Pescarolo, en vrai passionné, a veillé toute la soirée, lors d'une assistance improvisée sur le bord de la route à l'entrée de Porto, afin de soutenir son équipe de mécaniciens. Sa Matra 610 retrouvera un freinage plus « rassurant ». Comas aussi a fini de remettre sa boîte en parfait état. Il retrouve le haut du classement dans la première épreuve du second jour de course mais ne pourra rien faire contre Gache décidément inaccessible. Suivent Andruet, Padrona, Depons et Oreille, Manzagol, Kelders, Dumas. Les mêmes animateurs que le premier jour, en fait. Comas signera enfin un scratch dans la suivante : La Liscia-Col de Sarzoghju. La montagne

Domage, la splendide Lancia Stratos d'Erik Comas rencontre des problèmes de transmission avant même la première épreuve spéciale. Mais Erik aura, tout au long du rallye, démontré le potentiel de sa nouvelle monture.



Le Tour de Corse, c'est aussi cela : des «cartes postales» inoubliables, comme ici à Porto...

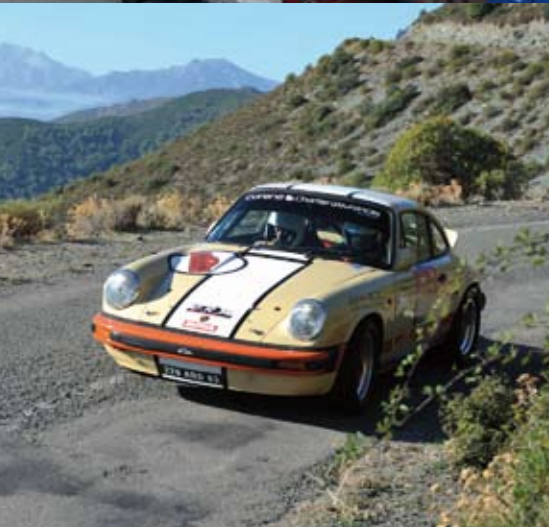


Toujours aussi enthousiaste, Jean-Pierre Manzagol avait délaissé sa fidèle Alpine pour sa R5 Turbo. Quatrième à l'arrivée !



Tout au long du parcours de plus de 1100 km, même au plus profond de l'île, le Tour de Corse Historique 2011 aura rencontré un beau succès d'estime.





tremble encore des hurlements stridents du V6 Ferrari. Le reste de la journée, qui s'achèvera à Propriano, se résumera en une confrontation directe entre Gache et Comas. Quatre spéciale et un score de 3 à 1 pour Gache mais Comas peut être rassuré sur le potentiel de sa Lancia et lui faire regretter ses problèmes de boîte de vitesses le premier jour. Derrière, on retrouve les mêmes animateurs que la veille si ce n'est que Depons est tombé dans l'ES7 (frein à main bloqué) et que Romain Dumas a passé le rapport supérieur en jouant plus régulièrement les premiers rôles désormais. Le soir à Propriano, Gache à porté son avance à 2'56" sur le second qui n'est autre que le « Papy » le plus rapide de France : Andruet. Padrona est à 3'24" et Dumas pointe quatrième à 3'43" juste devant Oreille. Voilà qui promet pour le lendemain même si par son avance, Gache peut se permettre de gérer un peu.

QUESTION D'HONNEUR...

C'est ce que l'on aurait pu penser. Mais si Erik Comas signe le meilleur temps dans la première ES au départ de Propriano, sur une route rendue humide par une averse, Gache, en parfait compétiteur, n'entend pas le laisser faire. Et ce, même si Erik, après ses ennuis du premier jour, n'est pas une menace pour sa première place au général. Il reste trois épreuves spéciales d'ici Porto Vecchio, terme de la troisième étape. Il va les remporter toutes les trois devant Comas, comme pour faire voir à ce dernier qu'il

Brillant retour à la compétition pour Alain Oreille, troisième. Comme chaque année, brillant et régulier, Jean-Pierre Lajournade (ci-dessus) joue placé. Romain Dumas (ci-dessous), spectaculaire, ne verra pas l'arrivée.

restait maître de l'épreuve et que son leadership n'était pas le fruit du hasard. Derrière, par contre, Andruet reste solide face aux attaques de Romain Dumas. Oreille suit et Dominique Depons revient aux affaires avec son Escort RS. Pour Padrona, par contre, c'est fini : moteur cassé dans la première du matin. Dumas connaîtra une chaude alerte dans le Col de Bacinu, la dernière ES avant Porto Vecchio. Boîte bloquée, il sortira attardé de la spéciale et s'attend à une bonne partie de mécanique à l'assistance avant le parc fermé de Porto Vecchio. Dans le top 10, Manzagol (4ème), Lajournade (6ème), Cazaux, Rognoni et Lagier occupe de solides positions. Gache compte maintenant 4'22" d'avance sur Andruet. Sauf coup de Trafalgar, il a course gagnée !

COMAS SE REBIFFE, GACHE DÉROULE...

Avant même de repartir de Porto Vecchio, au matin de la dernière étape qui revient vers Ile Rousse pour l'arrivée, on apprend que Dumas a jeté l'éponge ; sa Porsche n'ayant pu être réparée dans les délais impartis avant de rentrer en parc fermé. Le rallye perd un de ses brillants animateurs. Ce rôle d'animateur, c'est Comas qui va l'endosser. Gache, cette fois a décidé de dérouler jusqu'à l'arrivée. Erik va remporter les trois épreuves restant au programme de la journée ; la quatrième (ES 16 Tallone-St Andrea di Bozio) étant annulée au dernier moment pour cause d'incendie de forêt sur son tracé. Personne n'est décidé à prendre des risques inutiles en cette dernière journée et chacun cherchera à conforter sa position. Gache rentrera en brillant vainqueur à Ile Rousse. Depuis le premier jour, il aura imprimé son rythme et résisté aux attaques de ses adversaires. A commencer par celle de Jean-Claude Andruet fort beau second et toujours aussi affûté au volant. Mais il faut avouer que sa « vieille » Porsche RSR ne pouvait pas grand chose face à la 911 très performante que s'est concocté Philippe Gache. Tout heureux pour son retour à la compétition, Alain Oreille, toujours aussi spectaculaire, monte sur la troisième marche du podium au pied duquel échoue un Jean-Pierre Manzagol toujours aussi enthousiaste. Lajournade, Cazaux, Depons, Rognoni, Lagier et Barrile sur sa Sunbeam Lotus, complète un beau Top Ten. Bravo messieurs !

La famille Entremont, premier partenaire de la Ferrari d'Andruet à l'époque, est restée fidèle à cette belle Italienne.



Fidèle à sa Jaguar Mk2, Roland De Libran anima l'épreuve en signant de bons chronos avec sa monture insolite.



Remise des prix le soir de l'arrivée et moment attendu : la projection du film de cette édition 2011 par les Chopard Brother's..



Classement 2011

VHC

P. GACHE / N. RIVIÈRE
Porsche 911

J.C. ANDRUET / "BICHE"
Porsche 911 RSR

A. OREILLE / C. CAUSAN
Porsche 911 SC

J.P. MANZAGOL / V. MAGINI
Renault 5 Turbo

J.P. LAJOURNADE / D. BARON
Porsche 911 SC

S. CAZAUX / V. CLAVIER
Porsche 911 SC

D. DEPONS / J. BOURGOIN
Ford Escort RS 1800

D. ROGNONI / Xavier NANNI
Porsche 911 SC

L. LAGIER / D. ROINARD
Porsche 911 SC

B. BARRILE / J. FERRERO
Talbot Sunbeam Lotus

F. PUREN / P. FILIDORI
Renault 5 Turbo

T. BOUSQUET / B. REVOLON
Porsche 911 SC

S. ABBATI / L. MAZOTTI
Porsche 911

A. TRINIANE / M.F. TRINIANE
Porsche 911 RS

F.X. ENTREMONT / J. ENTREMONT
Ferrari 308

...57 équipages classés.

CLASSIC

A. MULLER / V. RAVERAT
Porsche 911

P.E. COCHIN / P. MICHEL
BMW 3.0 CSL

L. MEURDRA / S. COUTIN
Citroen SM

... 6 équipages classés.

VHRS

R. CHEVALIER / A. CHEVALIER
Renault 5 Turbo

E. ROSSI / M. TARENZI
Lancia Flavia

J.A. POLLER / P. BRUNET
Renault 5 Turbo

... 76 équipages classés.

Merci Champions !



Des années durant, en spécialiste averti, Marc Canonne a couvert pour le quotidien “Nice Matin” les divers Rallyes se disputant en France. Grand témoin de ces joutes sportives sur routes, Marc Canonne accordait, avec beaucoup de sensibilité, une attention toute particulière à la personnalité de ces champions d’exception. Dans ses chroniques, il n’hésitait pas à leur attribuer des “sobriquets” très révélateurs. Marc raconte...

Le surnom de Jack Dempsey ? “Le tueur de Manassa”. Joe Louis ? “Le bombardier noir”. Jake La Motta ? “Raging Bull” (Taureau sauvage). Ray Robinson et Ray Leonard ? “Sugar”. Roberto Duran ? “Mains de pierre”. Thomas Hearns ? “Le tueur à gages”. Bennie Briscoe ? “Le robot de Philadelphie”. Carlos Monzon ? “Macho”. Marvin Hagler “The marvellous” (le merveilleux). Et notre Marcel Cerdan, en son temps, fut baptisé “Le bombardier Marocain”. Entre autres exemples.

Passionné du noble art et de ceux qui en ont fait l'histoire, j'ai aimé (pardon pour l'emploi inhabituel de la première personne), j'ai aimé les surnoms donnés à ces glorieux pugilistes qui ont fait la loi sur ce carré de justice qu'est le ring de combat.

Et puis, employé à “Nice Matin”, “spécialiste” du sport automobile dont une page chaque mardi “Parlez moi d'Auto” de référence paraît-il, j'ai été à la rencontre de ceux qui étaient confrontés à ces fameux juges de paix, que sont les chronos des rallyes.

Et j'ai été tout autant fasciné par les pilotes qui côtoient le drame planqué à chaque virage et prêt à surgir et à frapper. Avec, comme les boxeurs, un détachement frisant le mépris et l'inconscience... Chacun de ces sportifs n'étant pas sans savoir que celui qui gagne est aussi prêt à “mourir”. Pendant plus de 30 ans, l'observateur que j'ai été au bord des routes de montagne, aura été copieusement nourri par ces légendes, puisque le sport automobile en France s'inscrivait chaque saison depuis la Giraglia jusqu'au Rallye du Var en passant par le Critérium Alpin-Behra, l'Antibes, le Tour de France auto. Et plus à l'Ouest, le rallye des Cévennes et la Ronde Cévenole. Sans oublier les épreuves du mondial, et ces monuments que sont le Monte Carlo, le Tour de Corse, le Rallye San Remo. Par un besoin naturel de les magnifier, tant ils m'ont offert de sublimes émotions, j'ai donné à quelques-uns de ces pilotes des surnoms... qui ont traversé les pages et les écrans de mes confrères.

Preuves irréfutables – ma prétention dût-elle en souffrir – que ces surnoms étaient entrés dans le langage courant, de la chronique et du vocabulaire du sport-rallye.

Ainsi, vous souvenez-vous de ?...



**Jean-Claude Andruet ?
“Le pilote-panache”**

L'autre jour, aux détours d'une conversation téléphonique, il me dit « *je n'ai jamais pris le départ d'une course pour finir deuxième* ». Que voici, que voilà, s'il en fallait un, le témoignage d'un tempérament de feu, pour un pilote qui s'est pourtant parfois brûlé au souffre de la perfection virile. Jean-Claude Andruet dont le talent culmine avec la générosité à ce don de se sublimer en respect de cette profession de foi dont il a fait sienne “*Quand tu n'as pas tout donné, tu n'as rien donné*”. Tant de fois, il aurait pu jouer les épiciers, comptabiliser les secondes pour s'offrir des victoires le bras à la portière, s'il n'avait eu ce démon à l'oreille l'incitant à se dépouiller de toutes ses forces. Pas pour humilier. Juste pour avoir le plaisir jouissif de s'être défoncé aux extrêmes limites de la raison. J'ai aimé écrire en pleins et en déliés sur cet extravagant personnage taillé pour l'exploit. Depuis toujours adoré, vénéré et déifié sur les routes du Tour de Corse Historique, car il sait toujours faire passer le souffle rare de l'étrange, tant il est si peu banal.



**Didier Auriol ?
“Le lutin Cévenol”**

Au début de sa fulgurante puis longue trajectoire internationale ce fut l'ambulancier. L'ambulancier – son premier métier – le plus rapide de France ! Mais le surnom du “*Lutin*

Cévenol” s'imposa assez vite pour, comme dit le Larousse, “cette créature humanoïde nocturne de petite taille”, dont les premiers faits d'arme s'inscriront lors des épreuves spéciales de nuit, à l'heureuse époque des rallyes se déroulant à la lumière des phares. Mais si, cela existait, et c'était fantastique. Cévenol puisque originaire de Millau, le facétieux Didier Auriol aura été le premier champion du monde français en 1994, et compte (derrière Loeb) le palmarès le plus fourni, avec cette manière si particulière de bondir ici et là dans une sorte de frénésie espiègle pour mater les valeurs les mieux instituées avec juste ce qu'il faut d'arrogance contenue pour imposer son style.



**Yves Loubet ?
“Le Rambo du maquis”**

C'était l'époque où Sylvester Stallone (“Sly”) jouait le rôle de John Rambo, un ancien béret vert américain, dernier survivant d'un commando d'élite et prêt à tout pour survivre dans un environnement hostile. Yves Loubet, grandi dans le maquis corse, était lui aussi fort en muscles, ignorant la douleur et dopé par une farouche énergie, cette nature faite pour le grand galop était aussi d'une sensiblerie de minidette dans le défense des opprimés. Et excessif dans ses pulsions. Je me souviens d'une de ces réflexions, alors que Césaire Fiorio le grand manitou de Fiat l'avait engagé pour disputer le Tour de Corse (sa chambre d'enfant) au volant d'une Lancia. « *Pour voir si je ne rêvais pas, au début je sortais ma tête de la portière pour constater s'il y avait encore les fameuses bandes de couleur de la firme Martini* »... De mémoire un titre sur

8 colonnes “*Le Rambo du Maquis compté 8*”. ves, malgré une folle attaque s'était fait infusé de huit secondes sur un chrono.



**François Delecour ?
“Freinetard”**

Vous n'êtes pas sans savoir que pour aller vite face au chrono, à l'attaque d'un virage, il faut freiner tard et accélérer tôt. Pour avoir visser mon attention sur les routes, il m'avait semblé que le Nordiste retardait au maximum tous ses freinages. D'où l'expression “*Freinetard*”. Lequel aura été une bénédiction pour tous les journalistes tant il savait “balancer” du lourd à l'instant de l'interview, avec juste ce qu'il faut de mauvaise foi inspirée. Et ainsi d'une richesse absolue pour exciter les polémiques, avec cette jouissance instinctive pour mettre le monde en panique. Mais un pilote rare et percutant qui aurait dû avoir une carrière, par ailleurs très respectable, mais plus étincelante sans un regrettable accident de la route au volant d'une Ferrari. Encore un mot sur le surnom : son entourage avait fait fabriquer des pins “*Freinetard*”. J'aurais pu toucher quelques dividendes puisque l'inventeur du patronyme...



**Bernard Béguin ?
“L'élégant”**

Ce fils de bonne famille natif de Grenoble semblait être né avec une cuillère d'argent dans la bouche. Il avait – toujours habillé de costumes de bonne coupe – l'allure d'un aristocrate avec l'élégance bien cravatée sous un brushing d'idole du disque. Ou drapé dans une combinaison d'une propreté virgine. Les mains dans le cambouis, je ne le sais s'il les a mis. Sans doute les ressortaient-ils plus propres de chez propre. Pistard au début de sa carrière, il aura piloté

des voitures de prestige (curieusement rarement des françaises). Telles que Porsche, BMW, Ford. Et s'offrant un palmarès de référence avec quatre titres de champion de France. Et une victoire de prestige au volant d'une M3 en Corse en 1987. La seule pour BMW dans une épreuve du championnat du monde des rallyes. Il aurait dû remporter le Tour de France Auto à bord d'une volumineuse BMW M1, mais “trahi” par son copilote et ami Jean-Jacques Lenne le faisant pointer en avance. D'où pénalités. J'avais pondu un papier dans “*Nice Matin*” en faisant jouer les violons du coeur à l'adresse de Jean-Jacques, proche, très proche de l'irrémissible... Béguin, avait eu l'élégance de me remercier...



**Bruno Saby ?
“Bruno-le-tourmenté”**

Paraphrasant le regretté confrère de TF1, Roger Gicquel « *si un Boing 747 doit s'écraser sur une paire de chaussures* »... ce ne pouvait être que sur les pompes de Bruno Saby... Le Grenoblois n'a jamais donné dans le triomphalisme béat. Pourtant quel palmarès avec ce triptyque ! Rallye Monte Carlo, Tour de Corse et Paris-Dakar, excusez du peu ! Plus une foultitude de succès, pour un pilote parfaitement éclectique sur les divers terrains de jeu tels que rallye-raïd, rallye-cross, mais il semblait toujours être accablé par une malchance rédhitoire. D'où cette mine de papier maché, sa mine triste et ses joues blêmes. Et ces cernes aux yeux comme des faire-part de décès... Capable de tendresses adultes et de colères robustes même si intimes, “*Bruno-le-tourmenté*” savait être un joyeux drille et d'apéritifs festifs. Jean-François Fauchille, son coéquipier, doit se souvenir, après ripailles, de l'avoir sorti d'un bain glacé pour qu'il puisse se présenter (relativement) en bon état à la remise des prix du Rallye Monte Carlo.



**Gilles Panizzi ?
“Zébulon”**

Dans une série destinée aux enfant, “*Le Manège Enchanté*” Zébulon est un personnage, haut en couleurs, monté sur ressort qui bondit partout où on ne l'attend pas. Tel est, en vérité, le petit Mentonnais d'une vibrante hyper activité dans le geste, et dans la parole qu'il pratique dans un torrent vocal. Et d'une affabilité tous temps, tous terrains. Y compris dans ceux qu'il n'avait pas encore appréhendé auprès des plus grands que lui, car fort en ses certitudes. Bondissant, c'est aussi l'image qu'il donnait au volant de toutes les Peugeot confiées, dans lesquelles il se sentait aussi à l'aise que dans ses pantoufles. L'intitulé “*Zébulon*”, certes bien institué en France, n'a pas franchi toutes les frontières. Les anglo-saxons l'ayant en effet baptisé “*Tarmac Master*” (le roi du bitume). Faut dire que sur ce terrain il aura été imbattable pendant quelques saisons en Corse et au San Remo. Et bien sûr au Catalogne, où il effectue en 2002, devant la foule nombreuse massée à Viladrau, un magistral et historique 360°.



**Guy Fréquelin ?
“Battling Guy”**

Pour beaucoup de confrères, ce fut le “*Grizzly*”, la furieuse bête du plateau de Langres où il est né. Pour d'autres ? “*Le Freq*” ? Dans les colonnes de “*Nice Matin*”, Guy Fréquelin fut appelé “*Battling Guy*”, car il aura été le champion toutes catégories, de l'ambition, de la ténacité, du professionnalisme. C'est sans doute le pilote qui est parti le plus bas de l'échelle sociale (des parents modestes métayers dans une région pauvre) pour parvenir aux meilleures destinées comme pilote, et au titre de directeur de la compétition de Citroën Sports. Combattant de la plus

belle espèce capable d'une opération coup de poing ? Contre Béguin au Monte Carlo ? Ou catch à 4 entre les équipages Fréquelin-Todt et Darniche-Mahé au Tour de Corse terminé la nuit durant au bar du “*Maquis*» à Porticcio, “*Battling Guy*” aurait été capable de montrer ses muscles pour imposer sa puissance, son indomptable énergie, au service d'une méthode de travail très affûtée, tant il était perfectionniste dans les moindres détails. Exemplaire pour qui veut réussir.



**Ari Vatanen ?
“Ari le pieu”**

Sans aucun doute le meilleur directeur de communication... de sa propre personne tant il est d'une stupéfiante habileté manoeuvrière pour séduire, avec un authentique sens de la morale et de remarquables dons de séducteur. Ce protestant pratiquant, qui semble être touché par la grâce, irradie de sa présence tous les lieux qu'il fréquente sur tous les continents. Ceux de la course automobile, mais alentours aussi. Ari le pieu ? Parce que semblant toujours distiller la bonne parole, avec un zeste de zen attitude, un nuage de bons sentiments, et une bonne couche d'expérience. Le tout saupoudré d'une bienveillante attention.

Des regrets parmi cette panoplie de portrait esquissés à gros traits ? Celui de ne pas avoir su imposer le nom de “*Ragnottix*” tant il semblait parfaitement adapté à l'irréductible gaulois... d'Avignon, capable de battre les légions étrangères au Monte Carlo et en Corse dont l'armada Fiat, avec ses minuscules Renault. Chez mes confrères de publications spécialisées, c'est Jeannot l'Alpin qui aura prévalu. Je n'ai pas su trouver mieux que “*Le Chat*” pour Chatriot, voire “*Nanard*” pour Darniche, ni pour Jean-Pierre Nicolas. L'immense Jean-Luc Thérier aurait aussi bien mérité de l'emphase pour ce menhir... normand...

Une folle histoire !

Voir évoluer une Ferrari en Formule 1 n'a vraiment rien d'inhabituel. Loin s'en faut. Dans la longue ligne droite des Hunaudieres lors des 24 Heures du Mans, pas plus. Mais sur les routes tortueuses d'un Tour de Corse surprend beaucoup plus. Jean-Claude Andruet livre ses souvenirs !



1982, ici à Ghisoni, Andruet va livrer un combat de toute beauté face à Jean Ragnotti. Il faudra que la pluie s'en mêle pour les départager.

Voilà encore un anniversaire à célébrer. Il y a trente ans (que le temps passe vite, c'était encore hier pour beaucoup d'entre nous...), Jean-Claude Andruet créait l'événement en engageant en rallye, et notamment dans les Tour de Corse 1981 et 82, une...Ferrari 308 GTB Groupe 4 ! Bien sûr, par le passé, on avait déjà vu des Ferrari dans des compétitions routières. La 250 GT fut même la reine du Tour de France Automobile dans les décennies 50 et début 60, mais l'épreuve, très chère à Enzo Ferrari, se partageait entre le circuit et la route. On vit aussi, avec succès, de telles Ferrari dans le fameux Marathon Liège-Rome-Liège ou Liège-Sophia-Liège, selon les années. Mais sur les routes si étroites et si sinueuses de l'île... si, en 1959, un certain Schild tente l'aventure avec une 250 GT et inaugurer la liste des abandons cette année là. En 1961 (puis en 1964, après avoir goûté à la Cobra en 1963), c'est Jo Schlesser qui relèvera le défi. En 61, il

sera classé dernier à titre exceptionnel mais ne verra jamais l'arrivée, comme tous les concurrents, à l'exception des deux DS de Trautmann et Bianchi, coincés par la fameuse tempête de neige qui frappa l'île au moment de l'épreuve. Mais en 1981, les ambitions de Jean-Claude Andruet s'affichent. Il est la cheville ouvrière de cette aventure 308 GTB Groupe 4 et croit dur comme fer au potentiel extraordinaire de cette voiture. Et les faits vont lui donner raison ... Jean-Claude sort de sa période Fiat 131 Abarth. Une belle période si l'on en juge par les succès remportés pour Fiat France, dont le Rallye San Remo, comptant pour le championnat du monde, en se jouant de l'armada de pilotes Fiat vraiment officiels et mieux pourvus en matériel, avec des voitures plus affûtées. Il faut dire que les rapports de Jean-Claude avec Cesare Fiorio ont souvent été ambigus et plus encore avec Daniele Audetto, le directeur sportif de Fiat, plus enclin à favoriser les pilotes italiens du

team que le français. Les échanges (verbaux) entre ces deux personnes furent souvent très animés...

Un projet vieux de six ans...

Au moment de rejoindre Fiat et sa filiale Fiat France en 1977, Jean-Claude songeait déjà à la Ferrari 308 GTB. Il sortait de la Lancia Stratos dont il mena l'essentiel du développement depuis ses débuts et, de rallyes au volant d'une Alfetta GT, très efficace sous la pluie, et avec laquelle il faillit bien remporter le Tour de Corse 75, sans une pénalité de son coéquipier pour avoir pointer en avance, ou encore le rallye du Var. Il pensait la Ferrari supérieure à la Lancia ! « C'est simple, j'ai mis six ans à convaincre tout le monde pour construire cette voiture, Daniel Marin chez Pozzi, chez Ferrari à Maranello. Avec mes participations régulières aux 24 Heures du Mans en GT avec la Daytona puis après avec la 512 BB, j'avais déjeuné plusieurs fois avec

Monsieur Ferrari qui, je crois, m'appréciait bien. Je lui ai parlé du potentiel de la 308 GTB. Je savais que l'on pouvait facilement tirer 300 ch ou plus de son V8 et par ailleurs, son architecture et son châssis me semblaient être une base très intéressante. Elle était de toute façon plus performante que la Fiat 131 de 240 ch pour souvent plus de 1100 kg avec les caisses dont nous disposions chez Fiat France. J'ai dit chez Ferrari qu'avec 300 ch et une voiture de 1000 kg, nous gagnerions tous les rallyes... Enzo Ferrari fut séduit par cette idée. Il était même très optimiste. Il imaginait une voiture de plus de 300 ch et de 800 kg, seulement. Il voulait me faire une voiture absolue. Il appréciait tout particulièrement le Tour de France Automobile dont il gardait un excellent souvenir des succès remportés par le passé, dont le mien avec la Daytona Groupe 4. Je crois qu'il m'aimait bien et à une époque, il avait même cherché à m'engager. Peu de temps après avoir signé chez

Lancia, il m'avait demandé, en toute discrétion, de voir auprès du p.d.g. de la firme italienne si je pouvais reprendre mon contrat. Et il m'engageait. Et moi, avec mes scrupules, j'en ai parlé à Cesare Fiorio. Si cela pouvait se faire avec Ferrari, je ne voulais pas que cela se fasse dans son dos. C'est lui qui était venu me chercher pour signer avec Lancia. J'ai su par la suite que Ferrari voulait m'engager après certaines de mes performances sous la pluie. Le seul pilote capable de battre Jacky Ickx sous la pluie, c'est Jean-Claude Andruet, disait-il ! Il voulait aussi me confier certains développements que ne voulaient pas faire d'autres pilotes de la grande maison avec qui il avait des problèmes, de ce fait. Enzo Ferrari voulait que je ne parle à personne de cette proposition et dès que j'en ai discuté avec Fiorio, uniquement par soucis d'honnêteté, ce dernier a téléphoné à Ferrari pour lui proposer les services d'un autre pilote (Munari...).

Or, évidemment, on ne dicte pas la conduite à Enzo Ferrari... J'ai su tout ça bien après mais voilà pourquoi, pour en finir, je ne suis jamais allé à Maranello. »

Enzo Ferrari donne son feu vert !

Pour en revenir à ce projet Ferrari 308 Groupe 4, Ferrari finit par se laisser convaincre. Daniel Marin de chez Pozzi n'est pas le moins enthousiaste. A Maranello, une petite équipe est détachée pour l'étude des éléments spécifiques. « Il fallait mener un travail d'allègement général. Le châssis, lui, ne réclamait pas un très gros travail pour sa part. Il était parfait, les trains roulants étaient bien dessinés. On a organisé plusieurs réunions de travail chez Ferrari. C'est là que Michelotto est rentré en scène. Ferrari faisait très souvent appel à ses services



Le V8 Ferrari, ici dans une configuration à carburateurs un peu moins performante, développait largement plus de 300 ch pour bien moins de 1000 kg.,



Monte Carlo 82, Andruet est au départ avec la 308.

pour fabriquer des petites séries de voitures spécifiques. Et puis, il avait une belle expérience de ce type de travail.» Michelotto allait d'ailleurs construire une première voiture pour Nico, que Jean-Claude pilota lors de la Targa sicilienne en 80 et où il mena largement l'épreuve avant qu'un court-circuit ne le stoppe. La Ferrari de Jean-Claude fut donc le second exemplaire construit, encore plus abouti. Avant de passer à une carrosserie en acier, les premières 308 GTB (1976-1977) construites possédaient une enveloppe en polyester. Si la clientèle n'était pas séduite, préférant l'enveloppe en acier, mieux finie, le polyester avait l'avantage d'être plus léger et, qui plus est, de pouvoir encore être allégé pour la course, en jouant sur les épaisseurs. Il fut construit suffisamment de ces modèles de 308 GTB pour l'obtention d'une homologation en Groupe 4 (400 exemplaires).

D'emblée performante

En fait, l'architecture de la 308 n'était guère différente de celle d'une Lancia Stratos motorisée par un Ferrari. Même implantation mécanique au centre de la voiture, transversale et avec la boîte de vitesses sous le moteur pour un parfait centrage des masses. Si ce n'est que l'on passait d'un V6 Ferrari de 2,5 litres à un V8 de 3 litres. La Ferrari 308, avec sa carrosserie légère, n'était pas beaucoup plus lourde également : 980 kg, 30 kilos de plus, tout au plus. L'empattement était plus long que celui de la Stratos. « Nous avions tout défini et je m'étais engagé sur les prix avec Monsieur Ferrari. La première année, la voiture était aux couleurs de la fromagerie familiale Entremont et des amortisseurs Monroe. Je ne disposais pas d'un budget énorme. Je gérais tout et payais tout, la préparations, les courses, les assistances, les frais de déplacement. Si mes souvenirs sont encore précis, je crois que l'on disposait au total de 1,2 millions de francs pour la saison. Ce qui était loin des plus gros budgets de l'époque et, apparaît

totallement dérisoire de nos jours. Ce ne fut d'ailleurs pas suffisant et il a fallu œuvrer pour trouver une petite rallonge de budget pour le Var, le dernier rallye de la saison. Mais avant cela, il a fallu mettre au point la voiture. Avec Michelotto, nous sommes allés à l'île d'Elbe mais la séance a tourné court très vite. La voiture ne rentrait pas dans les virages pour ensuite survivre brutalement. D'une façon générale, elle n'a jamais été facile à piloter. Sa direction était pesante et la boîte à crabots très ferme. Je me souviens qu'en 82 en Corse les premiers réglages n'étaient pas du tout adaptés et la voiture était vraiment épuisante à piloter. Chasseuil sur la seconde voiture engagée par Pozzi avait fini par abandonner pour cette raison, épuisé. Après cette fameuse réunion donc, au lendemain de nos premiers essais, il est décidé de fabriquer toute une série de ressorts et de barres stabilisatrices, comme je le pensais. A partir de ce moment, la voiture se montrera très compétitive. Le moteur était lui très performant. Le travail avait porté sur le haut moteur, les pistons, l'alimentation aussi, confiée à une injection Kugelfischer en lieu et place des carburateurs de série. On avait largement le niveau de puissance escompté et surtout une grande plage d'utilisation. » Pour la saison 81, Jean-Claude va s'atteler au championnat d'Europe des rallyes, au Tour de France Automobile et bien évidemment au Tour de Corse où il retrouvera, entre autres, la nouvelle Audi Quattro surpuissante et révolutionnaire avec ses quatre roues motrices. « J'allais remporté plusieurs courses du championnat d'Europe cette année là son volant ainsi que le Tour de France Automobile. J'allais finir second du championnat d'Europe en ne disputant que

7 épreuves pour une quinzaine à Vudafieri qui allait être sacré avec sa Fiat 131 Abarth. Je vais remporter de nouveau le Tour de France l'année suivante. Encore une fois, Enzo Ferrari appréciait tout particulièrement cette épreuve. En Corse, ce fut une autre histoire, par contre... » Au grand étonnement de certains observateurs qui n'accordaient pas beaucoup de chances à Andruet et sa Ferrari dans l'île, les débuts furent tonitruants. En 81, pour la première fois, le rallye se disputait au printemps et non plus fin novembre et la première étape rejoignait Ajaccio à Bastia. En début de course, Jean-Claude est déchaîné. Il survole l'épreuve, surclasse la concurrence. C'est simple, associé à « Biche », il remporte les cinq premières épreuves chronométrées ! Il compte déjà 2 minutes d'avance et essouffle ses adversaires un à un. Simplement époustouflant. Mais voilà, avant la sixième épreuve, il peine à remettre en route sa belle voiture rouge, se traîne lamentablement dans l'épreuve (44 km !) suivante pour finalement abandonner : officiellement, la pompe à essence à lâcher mais Jean-Claude n'admettra jamais cette panne trop soudaine, jusqu'à son dernier souffle... Jean-Claude reviendra en 82, bien décidé à prendre sa revanche. Le combat qu'il mènera à Ragnotti avec sa R5 Turbo restera gravé sur les plus belles pages de l'histoire du Tour de Corse. Andruet tire le premier mais dès l'épreuve suivante, Ragnotti réplique. La troisième sera pour Andruet de nouveau, la quatrième pour Ragnotti, la cinquième à Jean-Claude. Et ainsi de suite... L'issue de l'épreuve approche et personne ne peut affirmer qui d'Andruet ou de Ragnotti va finir par s'imposer. Seulement voilà, la pluie s'en mêle du côté de Liamone. A l'assistance rapide avant l'épreuve chronométrée, Ragnotti dispose de pneus « pluie », Andruet pas. La course

est jouée ! Fin 82, les réglementations changent avec la mise en place des nouveaux groupes N, A et B. Les groupes 4 ont bien le droit de « cohabiter » une saison encore avec ces nouvelles groupes B (en groupe B, la Ferrari doit adopter sa carrosserie en acier, délaisser son injection mécanique et s'avèrera de ce fait moins performante) mais la fédération les interdit aux pilotes de notoriété. Et Andruet est de ceux là,... évidemment. Fin de l'histoire...

Technique Ferrari 308 GTB Groupe 4

MOTEUR

- V8 en alliage léger de 2926 cm³
- 310 ch à 8000 tr/mn
- Injection mécanique Kugelfischer, graissage par carter sec.

BOÎTE DE VITESSES

- 5 rapports dépourvus de synchro.

CHÂSSIS

- Châssis tubulaire en acier
- Carrosserie en polyester
- Train AV triangulé, combinés ressort/amortisseur, barre stabilisatrice réglable
- Train AR triangulés, combinés ressort/amortisseur, barre stabilisatrice réglable.

FREINS

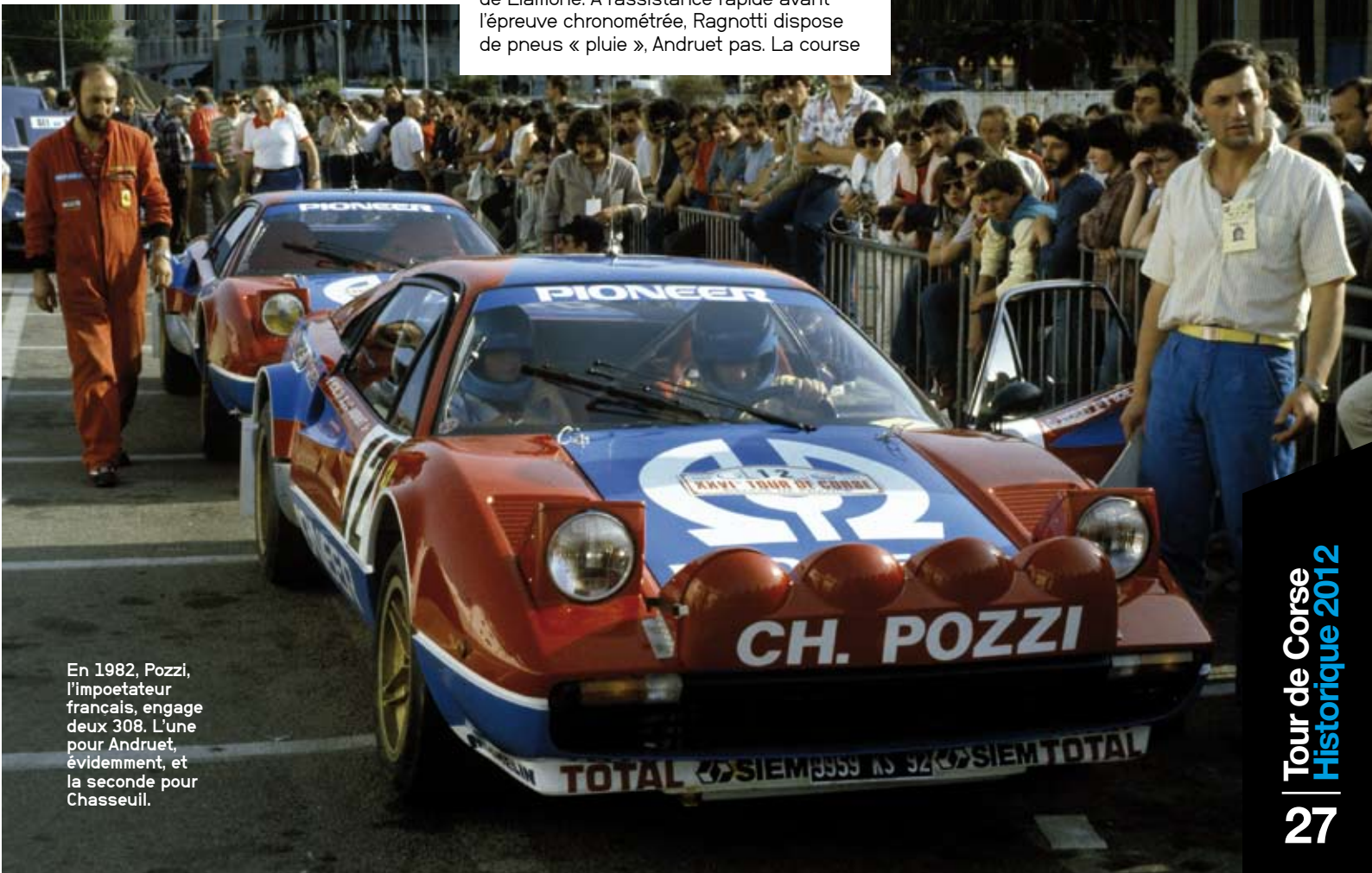
- Freins à disque ventilés AV/AR
- Etrier à 4 pistons
- Frein à main sur roue AR

DIMENSIONS

- Empattement : 2,34 m
- Voies AV/AR : 1,46/1,46 m
- Longueur : 4,23 m
- Largeur : 1,72 m
- Hauteur : 1,10 m.

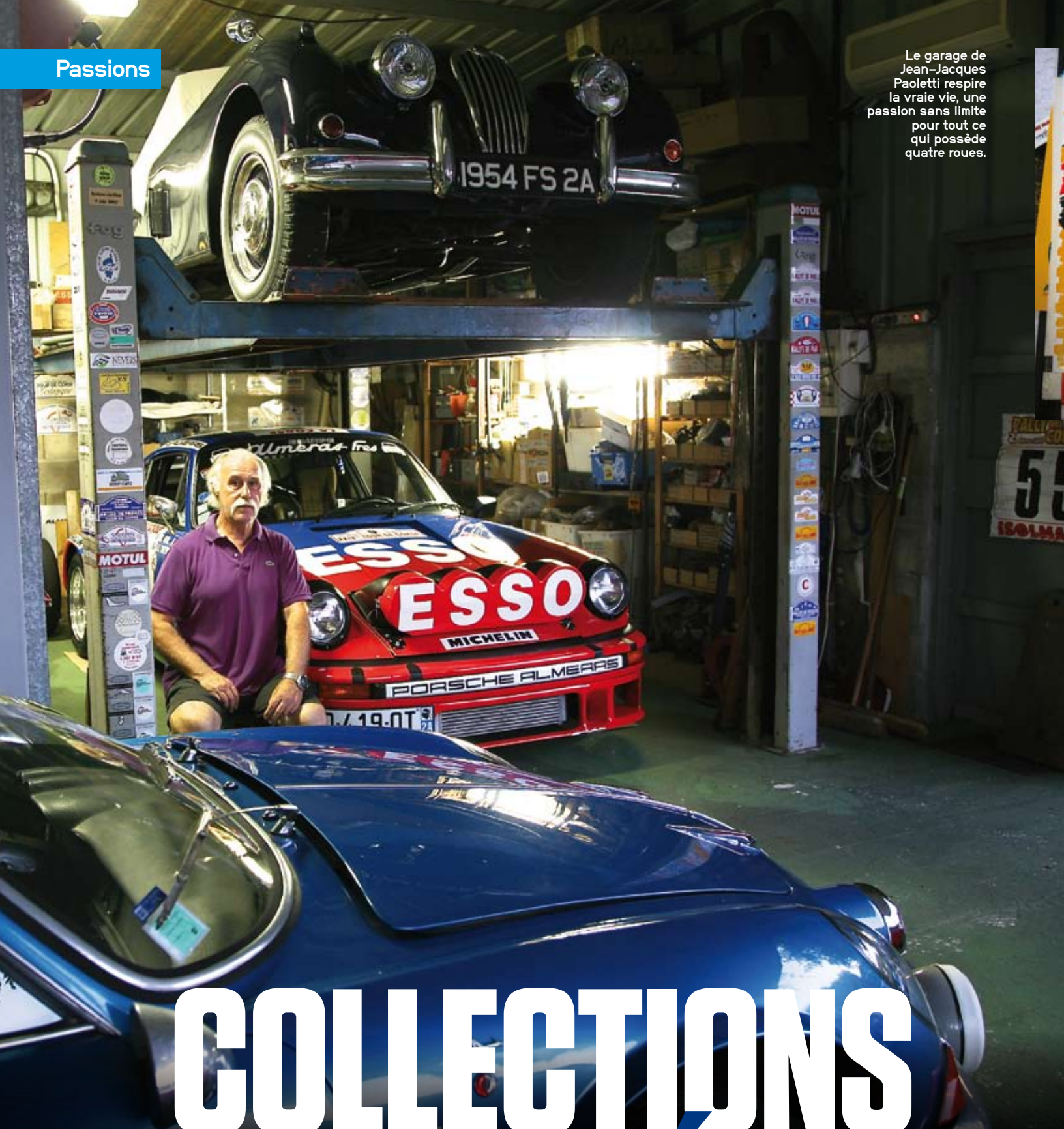
POIDS

- 990 kg.



En 1982, Pozzi, l'impoetateur français, engage deux 308. L'une pour Andruet, évidemment, et la seconde pour Chasseuil.

Le garage de Jean-Jacques Paoletti respire la vraie vie, une passion sans limite pour tout ce qui possède quatre roues.



COLLECTIONS PRIVEES !

Le Tour de Corse et plus généralement l'automobile génèrent dans l'île des démarches vraiment passionnelles. Voici deux exemples avec une très belle collection privée de voitures de sport et de rallye et un insolite musée totalement dédié à l'épreuve insulaire...



François-Xavier Ripoll consacre un temps infini à son musée dédié au Tour de Corse. Il y a là de véritables trésors...



Au dessus du golfe de Sagone se niche le village de Vico qui déjà voue au Tour de Corse une passion sans limite. Mais un plus dans les hauteurs se trouve Letia, un tout petit village de quelques maisons seulement et traversé par une route unique, la départementale 156. Notez la bien, il s'agit de la route empruntée par l'épreuve chronométrée N°10 de ce Tour de Corse Historique 2012. Un peu plus de 13 km d'une route étroite. Les voitures de course se fraieront un chemin entre les maisons de pierres de Letia et n'auront probablement pas d'yeux pour l'une d'entre-elles, sur la droite dans la descente. C'est là qu'habite François-Xavier Ripoll qui voue au Tour de Corse une passion sans limite. Au point de consacrer une partie de sa petite maison (et une grande partie de son temps...) à un musée dédié à l'épreuve. Une collection incroyable d'objets, de plaques de rallye, de médailles, de photos, de casques, de combinaisons offertes par les pilotes

ou encore d'affiches de l'épreuve, dont la plus ancienne remonte pratiquement à la création du rallye. Nous avons même pu feuilleter le programme du Grand Prix de Corse datant de... 1921 ! Il ne s'agissait pas encore d'un tour de l'île à cette époque, les routes étaient encore rares. Non, il s'agissait d'un circuit routier de forme triangulaire, imaginé pour fêter le centenaire de l'empereur Napoléon, partant du sud de Bastia (Casamozza) pour rejoindre Cateraggio vers Aleria puis Corte avant de revenir vers Bastia. Un circuit long de 150 km et composé d'une route toujours en terre et que le vainqueur bouclera tout de même à plus de 72 km/h...

Une vie entière à fouiner

La passion de François-Xavier pour le Tour de Corse est totale. Voilà des années, pour ne pas dire toute

une vie, qu'il est à l'affut du moindre objet, du moindre document, de la moindre photo qu'il scanne avec patience. Il en compte déjà plus de 20000 savamment archivées dans son disque dur, pilote par pilote, voiture par voiture, année par année. A elle seule, la collection de modèles réduits est un monument véritable. Vous voulez une Alpine A110 ? Et bien vous avez sous les yeux toutes les Alpine qui ont participé au Tour de Corse, les plus célèbres comme les plus anonymes. Idem pour les Porsche, les Fiat, les Ford, les Lancia, les Renault, les Alfa Romeo, etc... Des murs entiers, rien que de modèles réduits, bien à l'abri dans des coffrets transparents. Faites « mains » pour la plupart, elles sont rangées par marque, par modèle ou mieux par pilotes afin de résumer de façon bien plus sympathique la carrière de certains. « Mon idole à moi ? Elles sont nombreuses. Nicolas, Sainz, Andruet, Delecour, Alen, Rohrl, Bettenga, Toivenen bien sûr. Mais j'ai un très grand faible pour Colin McRae. J'aurais



Cette plaque remonte à 1956, année du premier Tour de Corse de l'histoire. Et dans le musée de François-Xavier, un nombre incalculable de modèles réduits.



tant aimé le rencontrer. Pour moi c'était un seigneur, au dessus du lot... », avoue François-Xavier. *« Je garde précieusement l'une de ses combinaisons lorsqu'il pilotait pour Ford avec la Focus. J'ai aussi l'une des premières combinaisons, bleu ciel en deux parties, de Pierrot Orsini. C'est le seul pilote corse à avoir remporté l'épreuve, et à trois reprises. C'est curieux car des talents, l'île en a compté beaucoup : Orsini bien sûr mais aussi Manzagol, Serpaggi , Balesi, Loubet pour les plus célèbres mais il y a eu tant d'autres... J'ai la combinaison Fina de Yves Loubet, une Totip de Micky Biasion, une Martini Racing de Didier Auriol. J'ai aussi le casque d'Orsini, de Bernardini. Je ne sais plus où mettre tous ces objets. Je manque de place, la pièce est petite. Ma photothèque me prend aussi l'essentiel du temps que je peux consacrer à ce musée. J'ai des trésors en image. Vous savez, les fabricants de miniatures font souvent appel à moi et à mes photos pour valider la décoration de leurs nouveautés... »* Là-haut à Letia, on pourrait rester des journées entières a retracer l'historique de tel ou tel objet, photo, affiche, à retracer, à la vue d'un seul casque ou d'une combinaison, les exploits de certains.



Toutes une histoire en course!

En reprenant la route vers Vico, on se remémore certaines images quand le Tour de Corse passait au travers du village lors des reconnaissances : les Fiat 131 Abarth ou les Lancia Stratos se ravitaillant en carburant à la petite pompe du village. Elle en a vu des champions celle-ci... Vico était une plaque tournante dans la région, les épreuves spéciales tracées sur les hauteurs de Vico étaient nombreuses. Mais maintenant, il nous faut rejoindre Ajaccio et ses embouteillages, dignes de ceux de la capitale sur le continent. A l'autre bout de la ville, nous avons rendez-vous avec une autre collection totalement dédiée à la passion automobile et à ses plaisirs. Mais il ne s'agit plus de modèles réduits, cette fois-ci. Non, Jean-Jacques Paoletti collectionne les vraies automobiles et pas n'importe lesquelles. Vous êtes sans doute nombreux à connaître Jean-Jacques Paoletti. On se souvient de son coup de volant généreux, notamment dans le Tour de Corse avec son Alpine A110 puis une Renault 5 Turbo. En 85, il rentra brillamment dans le « top-ten » ! D'autres l'aurons déjà très certainement côtoyé en qualité de commissaire technique. Au fil des ans, Jean-Jacques, dans son «petit» garage personnel a restauré de splendides voitures. Bien sûr, sa Renault 5 Turbo y figure en bonne place, deux Alpine A110 également : une 1300 S et une magnifique 1600 S groupe 4. Il y a aussi une R12 Gordini, une R8 du même jus. La compétition est omniprésente dans cette collection mais pas que. On peut voir une 15 Traction Citroën, un cabriolet Peugeot 203, une très belle Austin Healey 6 cylindres, une magnifique Jaguar XK 120. On n'éprouve qu'une envie pressante : sauter derrière le volant, mettre la première et s'échapper dans les hauteurs de l'île. Il faut dire que la Corse est un terrain de prédilection pour ce type d'activité. « Avec mon épouse, on s'échappe dès que l'on peut avec l'une de ces voitures. Vous savez, toutes mes voitures ne sont pas des voitures de course mais tous ces modèles ont une vraie relation avec le sport automobile. On retrouvait la Jaguar XK120 dans de nombreuses compétitions dans les années 50 et l'Austin Healey était une valeur sûre des rallyes au début des années 60. Bon le break R12 évoque un peu moins la course. Encore que sa peinture bleue, rouge et blanche, les couleurs des Renault de course à l'époque,



Austin Healey, Alpine 1300 S ou 1600 S, Porsche 911 Groupe 4, Peugeot 203 Cabriolet, R8 ou R12 Gordini, Renault 5 Turbo et bien d'autres encore. Un garage idéal.

Ce programme, ci-dessous, remonte à 1921, année de la première course automobile en Corse.

pourrait le faire passer pour une voiture d'assistance rapide... J'ai rassemblé autour de moi les voitures qui m'ont marqué, qui m'ont fait rêver. Bien sûr, j'ai conservé les voitures que j'ai pu piloter par le passé. Ma Renault 5 Turbo est là. Je dois m'atteler à bien refaire son moteur maintenant. Je fais tout ici, moi-même, de la vidange à la réfection d'un moteur, d'un train avant ou autre... C'est un plaisir de posséder mais aussi de faire. C'est mieux que de faire-faire. La Jaguar XK 120 a été restaurée de A à Z ici même. Le moteur, la boîte, les suspensions, le châssis, la carrosserie, tout y est passé. Mieux vaut ne pas compter les heures. » La perle de ce garage ? Une Porsche 911 Groupe 4. C'est la réplique exacte de la 911 avec laquelle Jean-Luc Thérier a remporté son unique Tour de Corse en 1980. Jean-Jacques voue à Thérier une grande admiration. Tout a été refait à l'identique, la mécanique bien évidemment mais l'enveloppe avec ses grosses ailes, ses couleurs vives. Le moindre sticker a été réédité et surtout remplacé à son emplacement d'époque, au millimètre prêt. Un travail d'une grande minutie. Ces voitures n'ont rien d'une beauté de musée inerte que l'on ne peut caresser qu'avec les yeux. Elles sont toutes dans un état absolument irréprochable et tournent comme des horloges suisses. Mais toute possède cette patine merveilleuse du vrai usage, de la vraie vie. Un rallye historique de tant à autre, une concentration, la sortie d'un club concerné, l'occasion de s'échapper est toujours bonne. D'ailleurs, ce garage tout entier semble habité de joyeux fantômes casqués, prêts à bondir.



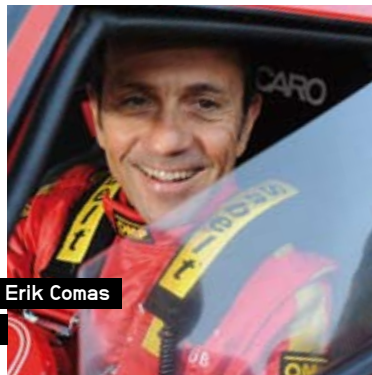
En 2 mots

CLINS D'ŒIL

Des nouveaux venus, l'ouverture à la catégorie J1, l'accent mis sur les catégories et les périodes dans ses classements, le Tour de Corse Historique poursuit son développement...



Jean-Claude Andruet



Erik Comas



Jean-Pierre Manzagol



Philippe Gache



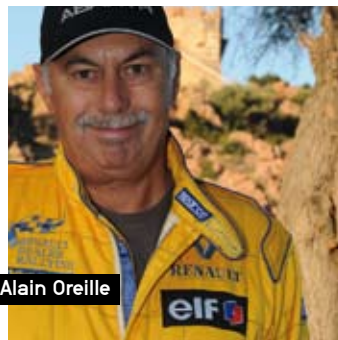
Marc Duez



Eric Van de Poele



François Padrona



Alain Orella



U Gros Bill Signari

Les têtes d'affiche

L'édition 2012 du Tour de Corse Historique aura sur la ligne de départ de nombreux pilotes de notoriété.

En premier lieu, Philippe Gache, vainqueur l'an passé, remettra son titre en jeu mais on vous rassure, il entend bien le conserver ! Il rencontrera une rivalité très féroce. Jean-Claude Andruet dans un premier temps, toujours sur sa Porsche 911 RSR, Jean-Pierre Manzagol avec sa Renault 5 Turbo, Alain Orella qui revient après sa belle expérience de l'an passé (3^{ème}). Même Porsche 911 et même coéquipier pour le marseillais. Eric Chantreaux, très rapide lors du dernier Rallye du Maroc Historique pilotera une nouvelle Porsche 914/6 et Erik Comas sa belle

et si sonore Lancia Stratos. Attention à lui car si, l'an passé il avait connu des problèmes de transmission avec cette voiture toute neuve, il avait aussi été le seul à vraiment pouvoir contester les performances de Gache. En 2011, François Padrona sur sa Ford Escort RS 1800 groupe 4 s'était positionné en outsider avant de devoir abandonner. Enfin, il faut souligner que le rallye s'internationalise un peu plus chaque année. Le préparateur anglais de Porsche 911, Francis Tuthill, amène deux voitures et la qualité de ses préparations est reconnue. Les pilotes belges sont aussi en nombre. Après le Maroc, l'ancien pilote de Formule 1 Eric Van de Poele poursuit son expérience

en épreuve historique. Il devra répliquer à son compatriote et ami Marc Duez, mainte fois champion de Belgique des rallyes et réputé pour son pilotage très spectaculaire. Duez et Van de Poele piloteront des Porsche 911. Enfin, ils seront plusieurs pilotes, insulaires ou non, à vouloir tirer leur épingle du jeu ou capables de belles performances : Jean-Pierre Lajournade sur une 911,

Christian Kelders, Daniel Rognoni, Eric Clément, Louis Antonini, tous également sur Porsche 911 ? Quelques R5 Turbo seront aussi à surveiller, notamment celle de De Gentili ou de Torre. Enfin, dernière tête d'affiche à considérer : les routes corses elles-mêmes, avec leurs difficultés légendaires mais aussi leurs « visiteurs »... Pas bouger Gros Bill !

Bon anniversaire

■ L'année 2012 est particulièrement riche en anniversaires automobiles. Palmarès oblige (en Corse notamment...) le premier à fêter est celui de la petite Alpine-Renault A110 imaginée par Jean Rédélé en 1962. Cette icône souffle son demi-siècle d'existence. Et combien de succès ? Pour fêter l'événement, de nombreuses A110 ont été engagées dans ce Tour de Corse. Jean-Charles, le fils de Jean Rédélé, sera au départ. Autre voiture à fêter un demi-siècle d'existence : l'Alfa Romeo Giulia. Certes, la petite familiale italienne n'avait pas la même vocation mais sa carrière sportive fut très brillante, notamment avec la version Ti Super 1600 sensiblement allégée. Là aussi, à voir sur ce Tour de Corse. Enfin, il y a 30 ans débutait en compétition la Lancia 037 groupe B. Légère, puissante, sophistiquée dans sa définition mais suffisamment simple dans son exploitation, elle allait dominer le rallye un moment et le marquer à jamais.



A lire

■ Pendant des années journaliste insulaire au « Provençal-Corse », José Fanchi a couvert un très grand nombre de Tour de Corse et côtoyé tous les grands pilotes. José vient d'éditer un livre consacré à l'épreuve et à toutes ses éditions. Abondamment illustré, on y retrouve, année par année, un compte rendu, le résultat des épreuves chronométrées et bien évidemment le classement final. Une bible à posséder dans sa bibliothèque.

"Tant qu'il y aura des pilotes",
par José Fanchi, Edition In Piazza
Communication.
00 33 (0) 4 95 21 40 45
inpiazza.magazine@wanadoo.fr



La Mazda RX7 changera de terrain et rencontrera sur sa route la redoutable Lancia 037. Les groupes B turbos et intégrales sont par contre interdites en "compétition".

Encore plus de variété avec les "J1"

Pour la première fois cette année, le Tour de Corse ouvre les portes des catégories VHC et Classic (compétition) à la catégorie J1, c'est à dire aux voitures construites et ayant sévi entre 1982 et 1985.

L'année 1982, c'est, dans l'histoire internationale du sport automobile, l'entrée en lice des nouveaux groupes N, A, B en remplacement des habituels groupes 1, 2, 3 et 4. Beaucoup de nouveautés sont apparues à ce moment charnière. L'épreuve insulaire accepte désormais les premières voitures de ces groupes, à l'exception des voitures à quatre roues motrices ou au moteur suralimenté sauf si leur mécanique fait

moins de 1600 cm³. Ainsi, la petite Citroën Visa 1000 Pistes peut concourir, pas... l'Audi Quattro Sport, la Lancia Delta S4, la Ford RS 200, la Peugeot 205 Turbo 16 ou même la Renault Maxi 5. La petite Talbot Samba groupe B, hyper-légère, peut également disputer le rallye comme certaines groupes A de l'époque à l'image de l'Alfa Romeo GTV 6 qui fut très performante. Surtout, avec ses seules deux roues motrices, la fameuse Lancia Rally 037 groupe B ou encore la Mazda RX7 à moteur rotatif peuvent désormais être engagées en compétition. Certains n'auraient manqué pour rien au monde ce rendez-vous. A commencer par Philippe Gache, le vainqueur du Tour de Corse l'an passé.

Il délaisse sa Porsche pour la Mazda RX 7 qu'il avait étrenné au Rallye du Maroc Historique. Mais bien sûr, Philippe pilotera une version « asphalte » de cette voiture. On compte aussi deux authentiques Lancia 037 au départ ; l'une pour Patrick Canavese et la seconde pour Jean-Louis Sauzon. Ajoutons à ces deux voitures deux autres 037 en ouverture du rallye, une « Martini Racing » pour Pierre Carestia et une « Totip » pour Pili De Lafontaine. Belles machines, c'est sûr ! Lancia Stratos ou 037 ; Mazda groupe B Le public va pouvoir ouvrir tout grands les yeux et tendre l'oreille.



En bref...

■ Succès pour le Tour de Corse Historique. Quand il s'ouvre, en 2006, à la compétition avec les VHC, on compte une centaine d'engagés. En 2012, 224 équipages sont inscrits dont 140 dans les catégories VHC et 84 en VHRS. 225 % de progression en sept éditions, franchement, par les temps qui courent, c'est beaucoup mieux que le CAC 40 ! Merci à tous !

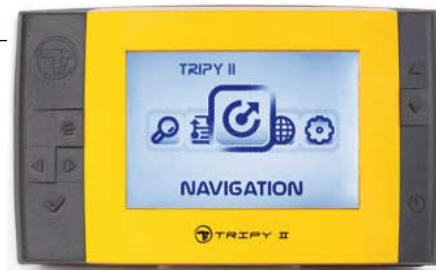
■ La voiture la plus « âgée » de cette édition est la Traction N°290 remontant à 1952. La plus « jeune », la 205 GTi N° 238, de 1989. La décence nous a interdit de procéder à la même comparaison avec les équipages...



■ Le «Simon Racing» a compté dans ses rangs la crème des pilotes français. Dans le désordre et de façon non-exhaustive : Ragnotti, Clarr, Oreille, Coulommies, Serpaggi ou encore ... Loubet. Depuis 1969, où il s'occupait de Ragnotti, Edmond Simon n'a pas manqué un Tour de Corse. Comme préparateur, spectateur ou comme pilote puisqu'il dispute le Tour de Corse Historique. Soit 43 TdC au compteur !



■ En 1963, Jo Schlesser fit sensation en alignant une AC Cobra de 300 ch. Une sauvage imaginée par Carroll Shelby. Schlesser va se transformer en dompteur et imprimer un rythme d'enfer, devant la DS de Trautmann. Mais une grève lui fait manquer de roues qui sont restées bloquées en douanes. Il doit démonter ses pneus usés des jantes pour les remplacer et Schlesser va finir second derrière la DS. Cette année, Benjamin Dessangle sera au départ avec une telle AC Cobra. Bon courage à lui...



Sous surveillance avec le Tripy

Les concurrents en «Régularité» courent après le temps d'une autre façon : pas question de chrono absolu mais de respecter une moyenne imposée, à la seconde près. Les choses se compliquent quand cette moyenne se doit d'être respectée sur la totalité du parcours déterminé. Pas question de rouler vite et d'attendre l'heure idéale à...trois mètres de la ligne d'arrivée. de la spéciale. Trop facile. Cette année, le Tour de Corse Historique change de méthode et passe un cap déterminant dans son organisation et sa rigueur. Chaque voiture VHRS sera équipée d'un appareil de contrôle précis et rigoureux : le Tripy fabriqué en Belgique, où les épreuves de régularité sont légions. Le Tripy est automatique et une fois programmé, il ne nécessite plus de manipulation. Il combine les services d'un GPS précis (4 mètres) et d'un chronométrage au 100°/s alors que le Tour de Corse est chronométré à la seconde. Lors de reconnaissances précises du parcours, effectuées par Alain Lopes, les points GPS sont relevés. Ensuite, les informaticiens de Tripy programment les appareils nécessaires, en fonction des moyennes dictées par l'organisation. Le concurrent, lui, conserve son Tripmaster pour les distances parcourues. Il faut bien qu'il travaille un peu... Et sa première tâche sera d'étalonner avec beaucoup de précision ce dernier avec son Tripy, sur une zone précisée. Ensuite, roulez jeunesse... Plus besoin de contrôles et de contrôleurs cachés derrière les arbres pour surveiller et épier...

Matra, CG, cousinage ?

En 1965, Matra cherchait un peu sa voie et la petite firme goûtait un peu à tout. En ayant racheté René Bonnet peu avant, il y avait dans la maison une culture de petites voitures de sport pour la route. C'est ainsi que imagina le «Coupé Napoléon» ou Matra 610 fut pensé pour le Tour de Corse : un vrai châssis de course, des trains roulants de monoplace ou presque, un petit moteur Ford au centre de la voiture, le tout sous une apparence de Matra Jet, ex-René Bonnet. La voiture fut construite mais resta sans suite. Le savoir-faire était indéniable et en 1970, quand Simca-Chrysler est venu demander conseil pour sa CG de rallye, Matra imagina la CG Proto MC dont la définition s'inspire en grande partie de cette Matra 610. De là à penser que... On pourra effectuer la comparaison au départ de ce Tour de Corse Historique puisque la Matra, pilotée l'an passé par Henri Pescarolo, sera de nouveau au départ entre les mains de Michel Mallier. Et la Simca CG Proto MC aussi (voir les pages précédentes) avec le très rare exemplaire de Michel Faraut totalement restauré par Jean-Luc Bolla. Et comme Michel est un homme passionné et... généreux, il a invité Bernard Fiorentino, le brillant pilote CG de l'époque et fin metteur au point de cette CG Proto MC, à venir piloter en Corse une seconde voiture : la CG Proto 548, au moteur à compresseur, restant lui, en porte-à-faux AR... En 1972, Bernard avait brillamment terminé second du Tour de Corse avec la Simca CG Proto MC justement, derrière Andruet. Attraction garantie !

HÔTEL****
leGOLfe
Corsica - porto pollo

Tous à l'eau !

En ce mois de Juin, tous les plaisirs aquatiques sont permis.

Tarif : 145€ par jour et par personne, comprenant :

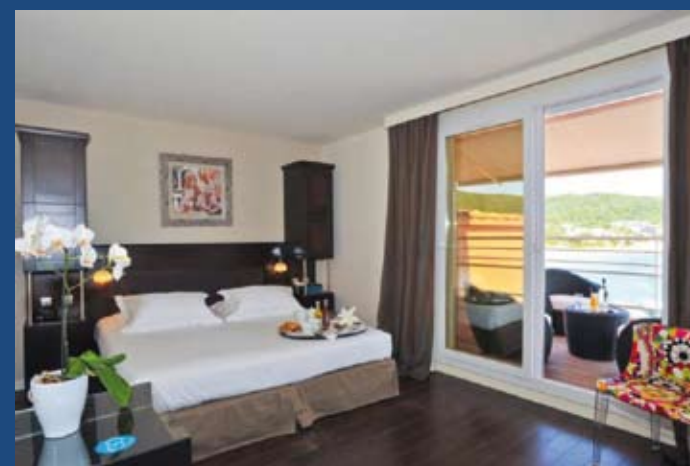
3 nuits en chambre Supérieure, petits déjeuners inclus

A répartir sur 3 journées, selon vos envies et nos disponibilités :

Une randonnée d'1h en Jet ski,

1 baptême de plongée par personne,

dépose crique avec pique nique pour 2 sur la plage de Cupabia.



Hôtel Le Golfe 20140 Porto-Pollo /
Tél. : (+33) 04 95 74 01 66
E-mail : legolfe@hotel-porto-pollo.com
Internet : www.hotel-corse-porto-pollo.com



POUR TOUTES VOS PHOTOS
DU TOUR DE CORSE
Votre Photographe depuis 1976

77 Allée du Torrent - 74130 BONNEVILLE - FRANCE

haase.francois@wanadoo.fr - 04.50.25.41.19

TOUR DE CORSE HISTORIQUE 2012

Les engagés

Les engagés en “compétition” sont classifiés en 2 catégories : **VHC & CLASSIC**.

Les équipages engagés en «régularité» sont répartis en 3 catégories :

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

Pour chacune de ces catégories, les voitures sont classées par périodes en fonction de l'âge du véhicule :

E (1947-1961), **F** (1962-1965), **G1** (1966-1969), **G2** (1970-1071), **H1** (1972-1975), **H2** (1976), **I** (1977-1981),

J1 (1982-1985) et, seulement pour les catégories **VHRS**, **J2** (1986-1989).

N°	Pilote / Copilote	Voiture	Groupe	Cat.	Année
----	-------------------	---------	--------	------	-------

OUVREURS

000B	Jean–Marc VERGER / –	LANCIA Stratos HF	Ouvreur	H1	1974
000A	Paul CHIEUSSE / –	RENAULT 5 Turbo	Ouvreur	J1	1982
00B	Jacques PINNA / –	BMW M3	Ouvreur	J2	1986
00A	Pierre CARESTIA / –	LANCIA RALLY 037 Groupe B	Ouvreur	J1	1985
0	Pili DE LAFONTAINE / –	LANCIA RALLY 037 Groupe B	Ouvreur	J1	1985

VHC Prioritaires

1	Philippe GACHE / Nicolas RIVIERE	MAZDA RX 7 Groupe B	VHC	J1	1985
2	Jean–Claude ANDRUET / «BICHE»	PORSCHE 911 RSR	VHC	H1	1973
3	Alain OREILLE / Christophe CAUSAN	PORSCHE 911	VHC	I	1981
4	Erik COMAS / Jean–Noel VESPERINI	LANCIA Stratos HF	VHC	H1	1974
5	Eric VAN DE POELE / Emmanuel EGGERMONT	PORSCHE 911	VHC	I	1981
6	Jean–Pierre LAJOURNADE / Denis BARON	PORSCHE 911 SC	VHC	I	1973
7	Eric CHANTRIAUX / Audric CHANTRIAUX	PORSCHE 914/6	VHC	G2	1970
8	Jean–Pierre MANZAGOL / Vanessa MAGINI	RENAULT 5 Turbo	VHC	I	1981
9	Francois PADRONA / Séraphin FARINACCI	FORD Escort RS 1800	VHC	I	1977
10	Marc DUEZ / Jacques CASTELEIN	PORSCHE 911	VHC	H1	1974
11	Patrick CANAVESE / Pascal SERRE	LANCIA Rally 037 Groupe B	VHC	J1	1983
12	Bernard FIORENTINO / Jérémy COSTECALDE	SIMCA CG 548 Proto	VHC	H1	1972
14	Jean–Charles REDELE / Eric DESSEX	ALPINE RENAULT A110	VHC	H1	1972
16	Philippe VANDROMME / Frédéric VIVIER	LANCIA Stratos HF	VHC	H1	1974
17	Michel FARAUT / Laurent FARAUT	SIMCA CG Proto MC	VHC	G2	1970
18	John SHELTON / Lesley SHELTON	FORD Escort Mk1	VHC	H1	1973
19	Manu JENOT / «SLO»	FORD Escort Mk2	VHC	I	1978
20	Louis ANTONINI / Eric DOMENECH	PORSCHE 911 SC	VHC	I	1979
21	Christian KELDERS / Stéphane PREVOT	PORSCHE 911	VHC	H2	1976
22	Christophe VAISON / –	PORSCHE 911	VHC	I	1980
23	Serge CAZAUX / David SIMSIC	PORSCHE 911 SC	VHC	H1	1975
24	Jean–Louis SAUZON / Eric MALLÉN	LANCIA RALLY 037 Groupe B	VHC	J1	1983
25	Daniel ROGNONI / –	PORSCHE 911 SC	VHC	H1	1973
26	Eric CLEMENT / Fabrice GORDON	PORSCHE 911	VHC	H1	1973

VHC I (1981 à 1977)

28	Michel GENDRE / Yann GENDRE	FIAT 131 Abarth	VHC	I	1981
29	Jean–Toussaint DE GENTILI / Bernard BIANCAMARIA	RENAULT 5 Turbo	VHC	I	1980
30	Jérémie TOEDTLI / Frédéric DELORME	FORD Escort RS 1800	VHC	I	1980
31	Jean–Claude TORRE / Patrice CULLIERET	RENAULT 5 Turbo	VHC	I	1981
32	Francois LEANDRI / Jean–Mathieu LEANDRI	PORSCHE 911	VHC	I	1981
34	Ange–Mathieu MARTINETTI / Gérard VILLANOVA	OPEL Ascona 400	VHC	I	1981
35	«John OF BE» / Jean–Marc LIBES	FERRARI 308 GTB	VHC	I	1977
36	Paul ROUBY / Alain GARCON	RENAULT 5 Turbo	VHC	I	1982
37	André–Pierre JANTAL / Anthony AGOSTINI	OPEL KADETT GTE	VHC	I	1979
38	Yves MARCHETTI / Claire KISSEL	PORSCHE 911 SC	VHC	I	1981
40	Antoine VANDROMME / Yohan RAFFAELLI	PORSCHE 911	VHC	I	1981
42	Bernard BARRILE / Jean–Jacques FERRERO	TALBOT Sunbeam Lotus	VHC	I	1980
43	Frédéric PUREN / Guy MIZAEŁ	RENAULT 5 Turbo	VHC	I	1981
44	José MICHEL I / –	PORSCHE 911	VHC	I	1981
45	Stéphane ABBATI / Xavier NANNI	PORSCHE 911	VHC	I	1981
46	Philippe BOUFFIER / Stéphane PANSERI	RENAULT 5 Alpine	VHC	I	1979
47	Yvan MIRAND / Jean–Charles FORESTER	BMW 323i	VHC	I	1978
48	Philippe ANCELIN / Mathieu ANCELIN	TALBOT Sunbeam Lotus	VHC	I	1980

N°	Pilote / Copilote	Voiture	Groupe	Cat.	Année
49	Pierre BONNARDEL / Bruno CECARELLI	PORSCHE 911	VHC	I	1980
50	Francois–Xavier ENTREMONT / Jacques ENTREMONT	FERRARI 308 GTB	VHC	I	1980
52	Alain PAGES / Monique PAGES	PORSCHE 911 SC	VHC	I	1978
53	Stéphane MODINI / Pierre BRANDIZI	PORSCHE 911	VHC	I	1980
54	Jean–Marc THOME / Philippe TRIPPIER	PORSCHE 911	VHC	I	1980
55	Théo ALBERTINI / Francois ALBERTINI	RENAULT 5 Turbo	VHC	I	1981
56	Francois DOMET / Gilles CHARPENTIER	FERRARI 308 GTB	VHC	I	1979
57	Philippe PEAUGER / Francoise CONCONI	PORSCHE 911 SC	VHC	I	1977
58	Dominique MARCELLI / Pierre QUILICI	FORD Escort Mk2	VHC	I	1979
59	Patrice DERIEMONT / Jean–Max RENOU	TALBOT SUNBEAM Lotus	VHC	I	1980
60	Francis OLARI / Laetitia OLARI	RENAULT 5 Alpine	VHC	I	1977
61	Pascal EOUZAN / Pascale EOUZAN	PORSCHE 911	VHC	I	1981
62	Jean–Philippe MARTINI / Ambroise FIESCHI	OPEL Kadett GTE	VHC	I	1977
63	Guillaume COLLINOT / Rémy FOURTICQ	PORSCHE 911 RS	VHC	I	1981
64	Jean–Marc BUSSOLINI / Julien BUSSOLINI	PORSCHE 924 GTS	VHC	I	1981
65	Jacques COCHIN / Yahn JANOU	OPEL Kadett GTE	VHC	I	1978
66	Frédéric MICELI / Xavier CASTEX	RENAULT 5 Alpine	VHC	I	1977
67	Xavier ANTONINI / Vanina ANTONINI	PORSCHE 911	VHC	I	1977
68	Serge DUVERGER / –	RENAULT 5 Alpine	VHC	I	1977
69	Christain PAOLI / Mathieu PAOLI	RENAULT 5 Alpine	VHC	I	1978
70	Alain LOPES / Denis GIRAUDET	PORSCHE 944 Turbo	VHC	I	1979
72	Franz LEANDRI / Marc–Marie GUGLIELMI	RENAULT 5 Alpine	VHC	I	1979
73	Alain BALDI / Marc LEONARDI	RENAULT 5 Alpine	VHC	I	1977
74	Eric FATTACIO / Francois–Xavier RIPOLL	PEUGEOT 104 ZS	VHC	I	1977
75	Kurt DUJARDYN / Isabel PIERSMAN	PORSCHE 911 SC RS	VHC	I	1977
76	Philippe GERVOSON / Bernard LAGANE	OPEL Ascona 400	VHC	I	1981
77	Patrick DEBLAUWE / Christophe HOUBBEN	PORSCHE 911 SC	VHC	I	1980
78	Michael GORDON / Kevin GORDON	OPEL MANTA GTE	VHC	I	1978
80	Pascal LOPEZ / –	FORD Escort Mk2	VHC	I	1979
81	Arthur–Jean PETRETTI / Jean–Baptiste GIOVANNANGELLI	PORSCHE 911	VHC	I	1979
82	Pierre JAIME / David HABERMACHER	VW GOLF Gti	VHC	I	1979

VHC H2 (1976)

83	Edmond SIMON / Régis MASQUIN	OPEL Kadett GTE	VHC	H2	1976
84	Ange–Mathieu CESARI / Stéphane CESARI	PORSCHE 911 SC	VHC	H2	1976
85	Denis D'AMORE / Marcel PENNACCHIONI	OPEL Manta GTE	VHC	H2	1976
86	Loris DE SORDI / Jonathan LEMAIRE	OPEL Kadett GTE	VHC	H2	1976
87	Patrick TOMEI / Florian SANTONI	OPEL Kadett GTE	VHC	H2	1976
88	Sylvain ELBAZ / Daniel SEBAG	FERRARI 308 GTB	VHC	H2	1976
89	José MONTAGONO / –	OPEL Kadett GTE	VHC	H2	1976

VHC H1 (1975 à 1972)

90	Alain TRINIANE / Marie–France TRINIANE	PORSCHE 911 RS	VHC	H1	1974
91	Bernard PHILIPPON / Renaud MUSCH	FORD Escort Mk1	VHC	H1	1974
92	Franck SERVAIS / Eugénie DECRE	PORSCHE 911 RS	VHC	H1	1973
93	Gérald TOEDTLI / Manu GUEx	FORD Escort Mk1	VHC	H1	1973
94	Guy BURNICHON / Serge MOLLAR	PORSCHE 911 RSR	VHC	H1	1972
95	Julien–Alexandre COURCHET / Laurent LECA	PORSCHE 911	VHC	H1	1972
96	Luc LAGIER / Jean–Charles FORESTER	PORSCHE 911	VHC	H1	1975
97	Max SOLEIL / Chantal SOLEIL	FIAT 124 Abarth	VHC	H1	1974
98	Bernard ANDRE / Eric GRESSENS	FORD Escort RS	VHC	H1	1974
99	Xavier BESSON / Marie–Odile BESSON	ALPINE RENAULT A 110	VHC	H1	1973
100	Yannick ROSSI / Jean ROSSI	FORD Escort Mk1	VHC	H1	1972
102	Henry COCHIN / Gilles LEMPEREUR	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1972
103	Alain HUYGUE DE MAHENGÉ / Valérie HUYGUE DE MAHENGÉ	PORSCHE 911 S	VHC	H1	1972
104	Gregory DRIOT / Charly BOURACHOT	DE TOMASO Pantera GTS	VHC	H1	1974
105	Jean–Claude CHERVIER / Eric CHARDIN	ALPINE–RENAULT A310	VHC	H1	1975
106	Christian CHIARAVITA / –	ALFA ROMEO Giulia Super	VHC	H1	1975
107	Loïc DUVAL / Isabelle LEBON	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1972
108	Philippe LERO / –	CG 548 Prototype	VHC	H1	1972
109	Sven OESCHGER / –	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1972
110	Jean–Marie BRACQ / Cédric NICOLAU	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1972
111	Bruno BRIGANTI / Pascal DANGUIN	PORSCHE 911	VHC	H1	1972
112	Gilles GIBIER / Emmanuel GEORGES	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1973
114	Denis CLERC / David SUZANNE	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1972
115	Bruno MORIN / Noelle MORIN	PORSCHE 911 RS	VHC	H1	1974
116	Christian CHAMBORD / Patrick FOURESTIE	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1973
117	Philippe CHARRIER / Olivier DUPARD	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1973
118	André GUSTI / –	ALPINE–RENAULT A110	VHC	H1	1972
119	Gilles CHAUVIN / Anne–Marie POMARES	BMW 2002 Ti	VHC	H1	1974
120	Didier PAILLAS / Gilles VALLERIAN	PORSCHE 911 SC	VHC	H1	1974
122	Christophe LENYS / Laurence LENYS	PORSCHE 914/6	VHC	H1	1972



N°	Pilote / Copilote	Voiture	Groupe	Cat.	Année
123	Augustin COCHIN / Régis POMARES	MERCEDES 350 SLC	VHC	H1	1973
124	Jean VERRIER / Donald JENNY	VOLKSWAGEN 1303 S	VHC	H1	1974
125	Régis MACQUET / Christian MACQUET	LANCIA Fulvia HF	VHC	H1	1973

VHC G2 (1971 à 1970)

126	Franck LEMEUR / Serge PIETRI	BMW 2002 Ti	VHC	G2	1970
127	Claude STOFFEL / Isabelle GRAUSAZ	PORSCHE 914/6	VHC	G2	1970
128	Gert STEFFENS / Eddy RODERBURG	BMW 2002 Ti	VHC	G2	1970
130	Arnold HERREMAN / Jean–Paul HERREMAN	PORSCHE 914/6	VHC	G2	1970

VHC G1 (1969 à 1966)

131	Catherine DESBRUERES / Daniel DESBRUERES	FORD EscortMk1	VHC	G1	1969
132	Paul GRUNDY / Michel BOURGEAT	ALFA ROMEO GT	VHC	G1	1967
133	Jean–Paul PAOLIN / Muriel PAOLIN	ALFA ROMEO Giulia Super	VHC	G1	1966

VHC F (1965 à 1962)

135	Rolland D'ABEL DE LIBRAN / Caroline GALOP	JAGUAR Mk2	VHC	F	1964
136	Michel MALLIER / Renaud SEBASTIEN	MATRA 610 «Napoleon»	VHC	F	1965
137	Pierre BERENGIER / Linda BENHENNI	FIAT ABARTH 1300 OT	VHC	F	1965
138	Philippe GUYOT / Carole GUYOT	ALFA ROMEO Giulia	VHC	F	1965
139	Lambert LIEGEOIS / Catherine LIEGEOIS	PORSCHE 911	VHC	F	1965
140	Patrick HENGY / –	ALFA ROMEO Giulia Ti Super	VHC	F	1965

CLASSIC

150	Jean–Pierre MONDRON / Eric WERNER	PORSCHE 911	Classic	H1	1973
151	Frederic DAUNAT / Thibault DE WAZIERES	CITROËN SM Proto	Classic	H1	1975
152	Benjamin DESSANGE / Philippe D'AGOSTINO	AC COBRA	Classic	G1	1969
153	Jean–Jacques JULIEN / Rémy LAPERIERRE	CITROËN DS Proto	Classic	J1	1969
154	Didier VILLECHALANNE / Jean–Pierre ROGEON	PORSCHE 911 SC	Classic	J1	1983
155	Henry GUYONNET DUPERAT / Claude VALION	TALBOT Sunbeam Lotus	Classic	I	1980
156	Jérôme FOUBERT / Denis FREYSSINET	BMW 2002 Turbo	Classic	H1	1974
157	Alain MULLER / Fabien POMARES	OPEL Ascona	Classic	I	1979
158	Charles MANCINI / Alexandra MANCINI	RENAULT 5 Alpine Turbo	Classic	J1	1984
159	Antoine–Marie PASTINELLI / Anthony MISIANO	PEUGEOT 104 ZS	Classic	I	1981
160	Nathalie ORSUCCI / Jean–Pierre ORSUCCI	BMW 2800 CS	Classic	G2	1970
161	Serge ZELE / Jean–Claude LAMORLETTE	PEUGEOT 504 Ti	Classic	J1	1984
162	Jack RUSSEL / Nathalie GALMICHE	FORD Capri 2600 RS	Classic	G2	1970

VHRS H Moyenne Haute

200	Patrick LANDON / Corinne LANDON	ALPINE–RENAULT A 110	Ouvreur	G2	1970
201	Didier JEHEL / –	BMW M3	Ouvreur	J2	1986
202	Christian PERRIER / Gérard BOUVET	FORD Escort Mk1	VHRS H	H1	1974
203	Francois NOTO / Fabrice NOTO	TALBOT Samba	VHRS H	J1	1983
205	Stéphane GAUCHER / William TROIS FONTAINE	PORSCHE 911 T	VHRS H	H1	1972
207	Guy CHRIQUI / Philippe DEBAVEYE	BMW M3	VHRS H	J2	1987
208	Michel MITIEUS / Laurent AUBOUEIX	RENAULT 5 Turbo	VHRS H	J1	1983
209	Jean–Charles LEVY / Alain SEXE	RENAULT 5 Turbo	VHRS H	J1	1984
210	Pascal MITIEUS / Gilles MAUGUEN	BMW M3	VHRS H	J2	1987
212	Christophe MAZARS / Daniel MAZARS	RENAULT 5 Turbo	VHRS H	J1	1982
214	Jean–Yves CAGNAC /Bernard BEBERT	ALPINE RENAULT A 310 V6	VHRS H	J1	1983
215	Gérard BARLATIER / Stéphane MASSOT	RENAULT 5 Turbo	VHRS H	J1	1983
216	Didier HAMART / Alain LOPES	BMW M3	VHRS H	J2	1986
217	Gilles COURT / Pierre COURT	OPEL Kadett GTE	VHRS H	H2	1976
218	Stéphane JULLIEN / Carole MAZET	PORSCHE 911 SC	VHRS H	I	1978
219	Francis ALLEGRE / Ghyslain ANGIUS	BMW 323i	VHRS H	J1	1985
220	Roland MEDICI / Miruna MEDICI	RENAULT 5 Turbo 2	VHRS H	J1	1983
222	Jean–Lou HERBERTH / Nelly HERBERTH	PORSCHE 928 S	VHRS H	J1	1983
223	Jean–Francois HEBRAD / Philippe DA SILVA	RENAULT 5 Turbo	VHRS H	I	1980
224	Gérard BARRAL–LALOUE / Patrice DINE	ALPINE–RENAULT A110	VHRS H	H1	1972
225	Jean–Pierre MADER / Jean–Michel CARRIERE	PEUGEOT 504 Coupé V6	VHRS H	H2	1976
226	Raymond–Jean HERGAULT / Joelle BOURG	FORD Escort RS	VHRS H	I	1977
227	Vincent LUCCIARDI / Frédéric DE SOUSA	ALFA ROMEO GTV 6	VHRS H	J1	1982
228	Tony–Antoine AVOLIO / Jean–Marie FILIPPINI «STRESSOR»	ALFA ROMEO GT Junior	VHRS H	H1	1975
229	Stéphane CASTELLI / Frédéric SIAUDEAU	VOLKSWAGEN Golf Gti	VHRS H	I	1980

N°	Pilote / Copilote	Voiture	Groupe	Cat.	Année
230	Laurent GUYON / Dominique PERSONENI	ALFA ROMEO Bertone GTV	VHRS H	H1	1972
232	Luc LAMBINET / Liliane LAMBINET	ALPINE–RENAULT A110	VHRS H	G1	1968
233	Ange CASANOVA / Brancine EYMANN	LANCIA Fulvia HF	VHRS H	G1	1967
234	Julien POMPEANI / Félicien BALESI	OPEL Kadett GTE	VHRS H	H2	1976
235	Jean–Baptiste GIOVANANGELI / Romuald ROYER	OPEL Manta GTE	VHRS H	J1	1983
236	Jean–Marie GARINET / Michel MONDOLONI	VOLKSWAGEN Golf Gti	VHRS H	I	1981
237	Christophe BAILLET / Anne BAILLET	PORSCHE 911	VHRS H	H2	1976
238	Sam GRENIER / Nathalie MALEK	PEUGEOT 205 GTi	VHRS H	J2	1989
239	Bernard PANIER / Michel BRUNO	PORSCHE 911 Carrera	VHRS H	H2	1976
240	Berthauld DOYEN / Christine DOYEN	PORSCHE 911 SC	VHRS H	J1	1983
242	Daniel HIRBE / Olivier CASSEGRAIN	PORSCHE 911 SC	VHRS H	J1	1983
243	Jean–Louis ROYER / Philippe BERNARD	PORSCHE 914/6	VHRS H	G2	1971
244	Michel VINCENT / Caroline VINCENT	ALFA ROMEO GT Veloce	VHRS H	G2	1971

VHRS I Moyenne Intermédiaire

245	Patrice SIDRAC / Alain GAMMAS	LANCIA Stratos HF	VHRS I	H1	1974
246	Joseph–Jean AGHINA / Thessy RUPERT	FERRARI 308 GTB	VHRS I	I	1980
247	Eric TORREJON / Patricia THIRION	PORSCHE 914/6	VHRS I	H1	1972
248	Bernard FIGUIERE / Nathalie EUVRAY	PORSCHE 911	VHRS I	H2	1976
249	Thierry GILLET / Monique ROGGI	ALFA ROMEO 2000 GT Veloce	VHRS I	H1	1972
250	Jean–Claude MARSAN / Sylvain LOMBARD	PORSCHE 911 SC	VHRS I	H2	1976
252	Gilbert CHASTEL / Guy REYNIER	ALPINE RENAULT A 310 V6	VHRS I	I	1979
253	Jill Patrice CASSUTO / Corinne BALDELLI	VOLKSWAGEN Golf GTi	VHRS I	I	1979
254	Philippe TOLLEMER / Christelle TOLLEMER	ALPINE–RENAULT A 110	VHRS I	G2	1971
255	Michel CROUZET / Xavier CROUZET	RENAULT 5 Turbo 2	VHRS I	J1	1983
256	Jean–Francois PIQUET / Jean–Pierre DEVIDAL	PORSCHE 911	VHRS I	I	1977
257	Stéphane LAMARRE / Benjamin LAROCHE	PORSCHE 924 GTS	VHRS I	I	1979
258	Jean–Baptiste LAFORCE / Jean–Francois QUINET	ALPINE RENAULT A110	VHRS I	G2	1971
259	Alain MANENTI / Brigitte MANENTI–GARAULT	PORSCHE 911	VHRS I	G2	1970
260	Michel BONNIN / Dominique MANENTI	ALPINE RENAULT A110	VHRS I	H1	1971
261	Sylvio PERLINO / Tiffaney PERLINO	TALBOT SUNBEAM Ti	VHRS I	I	1981
262	Pierre LAGARRIGUE / Danielle LAGARRIGUE	ALFA ROMEO GTV 6	VHRS I	I	1986
263	Fabio ONGARI / Patrizia ONGARI–TACCHINO	ALPINE RENAULT A 110	VHRS I	H1	1973
264	Bernard LAVEDER / Christophe GRUET	DATSUN 240 Z	VHRS I	H1	1972
265	Yann BARTHES / Remy BARTHES	PORSCHE 911	VHRS I	I	1981
266	Nicolas CHAPEL / Bernard CHAPEL	SIMCA 1000 Rallye 2	VHRS I	H1	1973
267	Claude LOUBIER / John CHATTELEE	BMW 2002 Tii	VHRS I	H1	1973
268	Jean GAVARD / Pierre MOULINIER	ALPINE RENAULT A 110	VHRS I	H1	1973
269	Roland SALVY / Alain REYGROBELLET	PORSCHE 911 SC	VHRS I	I	1979
270	Corinne VAN HECKE / Christian VAN HECKE	AUTOBIANCHI A 112 Abarth	VHRS I	H2	1976
272	Bernard BABLON / Francoise BABLON	ALFA ROMEO Giulia Super	VHRS I	F	1965
273	Gérard HAAS / Emmanuel HAAS	MORRIS Mini Cooper	VHRS I	G1	1969
274	Kurt DECLERCK / Philip DEFREYNE	PORSCHE 356 SC	VHRS I	F	1964
275	Philippe DOTAL / Patrick ASFELD	ALFA ROMEO Giulia	VHRS I	F	1962
276	Jean–Claude BEL / Francois BEL	PORSCHE 356 SC	VHRS I	F	1964
277	Xavier DUFOUR / Marc REBIERE	PORSCHE 911 SC	VHRS I	I	1980
278	René ROCHE / Philippe ROCHE	PORSCHE 911 Turbo	VHRS I	J	1985
279	Dominique TOSI / Jocelyne TOSI	PORSCHE 911 Targa	VHRS I	H2	1976
280	Henri MINARD / Nicole PHILIBERT	LOTUS Elite	VHRS I	I	1977
281	Virginie FERRO / Sandrine FERRO	RENAULT 5 GT Turbo	VHRS I	J2	1986
282	Julie JULIEN / Gladys TOTON	CITROEN Visa 1000 Pistes	VHRS I	J1	1982
283	Marie–Jeanne ANTONINI – Babette MURATI	PORSCHE 911	VHRS I	I	1981

VHRS B Moyenne Basse

284	Jean–Francois NICOULES / Francois NICOULES	FORD Cortina Lotus	VHRS B	F	1965
285	Eugenio ROSSI / Marco TARENZI	LANCIA Flavia Coupé	VHRS B	G1	1966
286	Doris MATTEI / Eric MATTEI	AUTOBIANCHI A 112 Abarth	VHRS B	I	1978
287	Rolland CHABAS / Bernard ARRIBERT–NARCES	PEUGEOT 104 ZS	VHRS B	I	1981
288	Alessandro OLIVIERI / Cesare RAINISIO	FORD Anglia 105	VHRS B	E	1961
289	Eric LEFORT / Alain LESIEUR	VOLKSWAGEN Scirocco GLi	VHRS B	I	1978
290	Francois LOVERINI / Patrick AUDIBERT	CITROËN Traction 11 BL	VHRS B	E	1952
291	James LEFIEVRE / Pascal ARNOULD	CITROËN Traction 11 BL	VHRS B	E	1955
292	Bruno LEGRAND / Henri LEGRAND	CITROËN DS 21	VHRS B	H1	1974





LES PODIUMS DU TOUR DE CORSE

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

1964	J.Vinatie–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.Vinatie–F.Hoffmann (Renault 8 Gordini)
1966	JF.Plot–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.Tuikkänen (Lancia Fulvia HF) V.Elford–D.Stone (Porsche 911)
1968	JC.Andruet–M.Gélin (Alpine–Renault A110) R.Aaltonen–H.Liddon (Lancia Fulvia HF) L.Bianchi–« Vic » (Alfa Romeo Giulia GTA)
1969	G.Larrousse–M.Gélin (Porsche 911) P.Orsini–J.Canonici (Alpine–Renault A110) JF.Plot–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.Florentino–M.Gélin (Simca CG Spider MC) JP.Manzagol–P.Alessandrini (Alpine–Renault A110)
1973	JP.Nicolas–M.Vial (Alpine–Renault A110) JF.Plot–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 (Porche 911) W.Röhr–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.Alen–I.Kivimäki (Lancia Rally 037) W.Röhr–C.Geistörfer (Lancia Rally 037) A.Vudafieri–L.Pirollo (Lancia Rally 037)
1984	M.Alen–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.Beguín–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.Francois (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.Märtn–M.Park (Ford Focus WRC) S.Loeb–D.Elena (Citroën Xsara WRC) C.Sainz–M.Marti (Citroën Xsara WRC)
2005	S.Loeb–D.Elena (Citroën Xsara WRC) T.Gardemeister–J.Honkanen (Ford Focus WRC) P.Solberg–P.Mills (Subaru Impreza WRC)
2006	S.Loeb–D.Elena (Citroën Xsara WRC) M.Gronholm–T.Rautainen (Ford Focus WRC) D.Sordo–M.Marti (Citroën Xsara WRC)
2007	S.Loeb–D.Elena (Citroën C4 WRC) M.Gronholm–T.Rautainen (Ford Focus WRC) D.Sordo–M.Marti (Citroën C4 WRC)
2008	S.Loeb–D.Elena (Citroën C4 WRC) M.Hirvonen–J.Lehtinen (Ford Focus WRC) F.Duval–P.Pivato (Ford Focus WRC)
2009	P.Trojani–F.Mazotti (Peugeot 307 WRC) JF.Succi–JN.Vesperini (Renault Megane Kit Car) JD.Mattei–P.Sciplitti (Skoda Fabia S2000)
2010	Annulé
2011	T.Neuville–N.Gilsoul (Peugeot 207 RC) J.Kopecky–P.Stary (Skoda Fabia S2000) F.Loix–F.Miclotte (Skoda Fabia S2000)
2012	D.Sordo–C.Del Barrio (Mini Countryman) J.Kopecky–P.Dresler (Skoda Fabia S2000) P.Campana–S.De Castelli (Peugeot 207 S2000)



LES PODIUMS DU TOUR DE CORSE HISTORIQUE

2001	De 2001 à 2005, le Tour de Corse Historique était organisé uniquement en régularité.
2002	Les classements VHC et VHRS pour la régularité sont apparus à partir de 2006. L'an passé, en 2011, 200 concurrents s'étaient élancés depuis Ile Rousse...
2003	
2004	
2005	
2006	E.Martin–A.Pasta (Porsche 911) JM.Coll–JB.Salmochi (Porsche 911) P.Gardère–JL.Bufferne (Porsche 911) 1 ^{er} VHRS : P.Sidrac–A.Sidrac (Lancia Stratos HF)
2007	JC.Andruet–G.Mizael (Porsche 911) L.Antonini–Y.Raffaelli (Porsche 914) M.Gendre–P.Desbouis (Porsche 911) 1 ^{er} VHRS : P.Sidrac–A.Sidrac (Lancia Stratos HF)
2008	E.Comas–J.Vesperini (Alpine–Renault A110) C.Thériou–A.Drouilleau (Porsche 911) M.Gendre–J.Gendre (Porsche 911) 1 ^{er} VHRS : P.Landon–C.Landon (Alpine–Renault A110)
2009	H.Guignard–D.Meiffre (Porsche 911) D.Depons–J.Bourgoïn (Ford Escort RS) L.Antonini–Y.Raffaelli (Porsche 914) 1 ^{er} VHRS : P.Landon–C.Landon (Alpine–Renault A110)
2010	F.Padrone–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)

55 "TOUR DE CORSE", 31 VAINQUEURS

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

VICTOIRES PAR CONSTRUCTEUR

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

QUELQUES REPÈRES...

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

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

En **1965**, le Tour de Corse comptait 5 épreuves spéciales chronométrées et 1 course de côte parcourue à deux reprises.

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

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

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

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

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

2010 : annulation de l'épreuve

ALERIA VOUS ACCUEILLE

LE 6 OCTOBRE 2012

ETAPE 4

Parc de Regroupement
DEVANT L'OFFICE DU TOURISME

XII^{ème}
Tour de Corse Historique



Abonnez-vous !

et retrouvez chaque mois toute l'actualité des courses de voitures historiques !



Rétro Course

Le premier magazine 100 % véhicules historiques



Dans la course historique depuis 1999

Montagne - Rallye - Circuit - VHC - Régularité - Démonstration

37€
6 numéros
Economisez 4€

69€
12 numéros
Economisez 13€
+ 1 cadeau :
La casquette Rétro Course

135€
24 numéros
Economisez 30€
+ 1 cadeau :
Torche lanterne

BULLETIN A RENDRE A
Rétrocourse - Abonnement
668 chemin de la Cassine - 73000 Chambéry

Service Abonnement
Tel/Fax : 04.79.60.03.58.
Mail : redactionretrocourse@free.fr



Prix valables pour la France + UE
Supplément pour les pays non-UE et les Dom-Tom :
6 numéros : + 19€ 12 numéros : + 37€ 24 numéros : + 74€

Je m'abonne pour :

- ☐ **6 numéros** au prix de 37€
☐ **12 numéros + la casquette** au prix de 69€
☐ **24 numéros + la torche lanterne** au prix de 135€

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

CP: _____ Ville: _____

Pays: _____

Tel: _____

Email: _____

VOUS POUVEZ REGLER PAR :

- PAR CHEQUE à l'ordre des Editions du Baquet
 - MANDAT à l'ordre des Editions du Baquet
 - PAR CARTE BANCAIRE

Veuillez saisir vos 16 chiffres de votre carte bancaire

Nom: _____ Date expiration _____
 Signature: _____

 Veuillez saisir votre cryptogramme visuel, les trois derniers chiffres apparaissant sur le panneau signature au verso de votre carte bancaire

IBAN : FR52 3000 2021 3100 0011 7329 E37
 BIC : CRLYFRPP

TOUR DE CORSE HISTORIQUE 2012

Organisation

Le 12^{ème} Tour de Corse Historique
est organisé par l'Association Sportive
Automobile Terre de Corse.

ORGANISATEURS

Co-Présidents
José Andréani
Yves Loubet

Organisation
Paul-Jo Piga

Trésorier
Jean-Pierre Pieri

Secrétaire général
Christian Paoli

Membres
Marie-France Agostini
Alexandre Andreani
Jean-Michel Andréani
Sylvie Bianchinotti
Jacques Bonafedi
Angelo Castrignano
Hélène Danger
Philippe Danger
Jean-Pierre Defains
Jean-François Giovanangeli
Philippe Giovanni
Michel Grandserre
Christian Jacques
Patrick Lecaillon
Dominique Marciano
Christian Paoli
Romain Philip
Gérard Pradier
Pierre Piergigli
Jean-Jo Prunetti
Charly Ragne
Angelo Castrignano
Philippe Giovanni
Olivier Traversari
Frederic Traversari
Serge Zele

Secrétariat de l'épreuve
A.S.A. Terre de Corse
Route de Muratello - BP 15
20538 Porto Vecchio Cedex

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

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

LES OFFICIELS

Collège
des commissaires sportifs
Hervé Orsini (président)
Gilbert Dini (Membre)
Fabien Zych (membre)
Catherine Belon (stagiaire)

Directeurs de course
Antoine Casanova
Sylvie Zych (adjoint)
Jannick Daubigne (adjoint)
Michel Perrin (adjoint)

Directeurs de course
délégué aux parcs
Jean-Louis Gachinard

Directeurs de course
délégué à la voiture tricolore
Philippe Giovanni

Directeurs de course
délégué aux ES
Gérard Chartogne
Jean-François Wulverick
Pierre Doussan
Jacques Gauthier
Christian Canada
Philippe Valenti

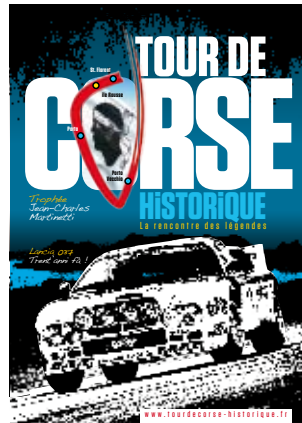
Commissaires technique
Jean-Jacques Paoletti
Thierry Garbi
Henri Pluton
Christophe Olivier
Valérie Roustand
Patrick Nicolopoulos
Abdel Ettoubaji

Chargé des relations
avec les concurrents
Jean-Yves Pinson

Organisateur technique
Robert Cianelli
Ignace Casasoprana

Responsable des classements
Nicole Bonnet
Jean-Louis Orsini
José Bailly (régularité)

Relations avec la presse
Alain Bernardet
Olivier Traversari



Le Mag

CONCEPTION & RÉDACTION

Alain Bernardet - JBCom 92
jbcom92@gmail.com
Tél : 00 33 (0)6 07 48 23 69

ILLUSTRATIONS

Bastien Baudin
Frederic Chambert
Cathy Dubuisson
Francois Haase
(Haase Foto)
Archives
Reinhard Klein

BIBLIOGRAPHIE

MES 15 ANS DE RALLYE,
Pierre Orsini, éditions P.Orsini
LE TOUR DE CORSE AUTOMOBILE,
Maurice Louche, éditions M.Louche
TANT QU'IL Y AURA DES PILOTES,
José Fanchi, éditions in
Piazza Communication

TOUS NOS REMERCIEMENTS À...

Jean-Claude Andruet
Jean-Luc Bolla
Marc Canone
Michel Faraut
Bernard Fiorentino
Jean-Jacques Paoletti
Francois-Xavier Ripoll
Francis Serpaggi

IMPRIMERIE

SAMMARCELLI
Zi. Tragone
20620 Biguglia

Mail : info@terredecorse.fr

Web : tourdecorse-historique.fr



Tour de Corse 1984 - LANCIA RALLY 037

Pneumatiques historiques disponibles sur réservation sur oreca-store.fr, mbajolle@oreca.fr ou au 07.77.26.28.47

P7TM CORSA Classic

PIRELLI

B.R.M

vous présente le chronographe automatique le plus léger au monde

MK-44

Record battu : 48.80g



www.brm-manufacture.com

Tél. 01 61 02 00 25

FRANCE BORDEAUX : Mornier 05 56 44 82 83 - CANNES : Vogtime 04 93 68 28 81 - COURCHEVEL : Darmand 04 79 08 36 27 - DIJON : Borde 03 80 67 17 80 - DUNKERQUE : Verhoeven Joaillier 03 28 66 82 75
LA ROCHELLE : Alain Joaillier 05 46 41 42 37 - LILLE : Lepage 03 20 12 04 04 - LORIENT : dtlb 02 97 21 16 02 - LYON : Maier 04 78 42 08 81 - MEGEVE : Guilhem 04 50 21 66 80 - METZ : Jean Hardy 03 87 75 00 01
NANCY : Nora 03 83 30 83 00 - ORLEANS : H Repin 02 38 62 21 01 - PARIS : Abarth Neubauser 01 45 00 69 80 - Barrier & Fils 01 47 34 54 85 - Colette 01 55 35 33 90 - Les Montres Passy 01 53 92 51 61
Les Montres Bonaparte 01 46 34 71 38 - Les Champs d'Or 01 40 76 02 02 - Louis Pion 01 42 25 31 10 - Maison Paillard 01 40 54 29 09 - La Printemps 01 42 82 45 10 - REIMS : GEAY Joailliers 03 26 88 55 40
ROUEN : Lepage 02 35 88 53 53 - SAINT ETIENNE : RULLIERE Bernard 04 77 49 00 49 - ST MAXIME : Darmand 04 94 49 20 88 - STRASBOURG : Jacquot 03 88 32 82 81 - ST TROPEZ : Lili Brooks 04 94 97 75 09
THIONVILLE : Joaillerie GERARD 03 82 53 99 55 - TOULON : Joaillerie Caubet 04 94 92 24 31 - TOULOUSE : Eric Bernadou 05 61 53 99 04 - TOURS : Bijouterie Cerisier 02 47 61 32 90

MONACO Temps & Passions +377 9777 1625

CORSE BASTIA : AL Joaillerie 04 95 31 46 52 - PORTO VECCHIO : Bibus Or 04 95 70 38 12

BELGIQUE BRUXELLES : Francorchamps Motors +32 2 352 03 40 - George Joailliers +32 2 343 52 34 - Hall of Time +32 2 539 3450 - LIEGE : Desitter +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Joailliers +32 1 045 47 69

LUXEMBOURG Wagner +352 22 63 70