

CHAMPIONNAT DE FRANCE HISTORIQUE DES CIRCUITS

FFSA

HISTORIC TOUR

L'ESSENCE MÊME DE LA COURSE



2 # SAISON
23

www.hvmracing.fr



HVM
Racing





**Leader des
assurances RCO**

Responsabilité Civile Organisateur

**Consultez nous
et venez bénéficier
de notre
nouvelle grille
tarifaire 2023**

Faites-vous accompagner par un assureur
avec une vraie expérience de terrain.

ORGANISATEURS DE MANIFESTATIONS

Rallye - Course de côte - Circuit - Karting - Moto - Roulage



www.assurances-lestienne.com

03 26 87 71 38 contact@assurances-lestienne.com

[f](#) [@](#) assurances_lestienne

B.P 34 - 51873 REIMS CEDEX Orias 13 007 888

**HISTORIC
TOUR**

ÉDITO

2 #SAISON
23



« Historic Tour », un nom gravé depuis près d'une décennie dans les esprits des amateurs de courses historiques de compétition en circuit. Ainsi, notre Championnat de France des Circuits VHC va célébrer ses neuf ans d'existence en cette saison 2023.

Un championnat historique et qui pour autant, millésime après millésime, évolue et se bonifie. Cette année, après le GT/Tourisme et le Monoplace/Protos, l'Historic Tour s'enrichit de deux nouveaux titres de Champion de France VHC.

D'un côté, le GT/Tourisme couronne désormais deux catégories de concurrents engagés sur des voitures pré et post 1990.

Autre nouveauté de taille, la naissance du Championnat de France d'Endurance Historique, basé sur les épreuves de 200 km de l'Historic Tour. Il offre une nouvelle perspective aux concurrents avec des courses en équipages et toujours le même objectif : proposer un championnat dans lequel un maximum d'autos différentes peuvent briller.

Mélange des genres dans un cadre sportif et équitable, sous le contrôle de nos officiels fédéraux, ainsi que maîtrise des coûts sont les clés de réussite de l'Historic Tour. Et les chiffres parlent d'eux-mêmes.

En 2022, la barre des 400 concurrents a été franchie, un grand bravo à toute l'équipe de notre partenaire fédéral, HVM Racing et aux opérateurs des plateaux qui, année après année, effectuent un travail remarquable en proximité avec les concurrents.

L'Historic Tour est promis à un bel avenir, merci à tous ceux qui contribuent à son succès.

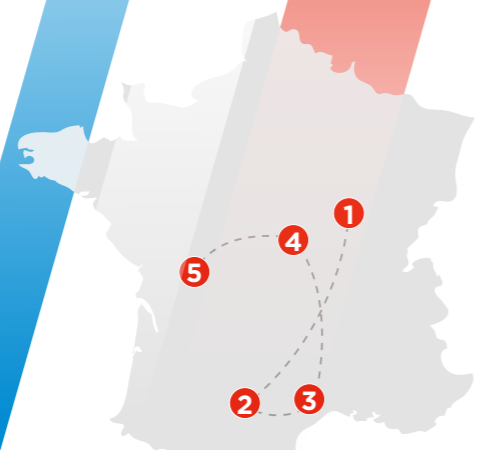
Nicolas DESCHAUX

Président de la Fédération Française
du Sport Automobile

LE GUIDE DE L'HISTORIC TOUR 2023
édité par HVM RACING
31 rue d'Aguesseau
92100 Boulogne-Billancourt
Conception/Rédaction :
Jacques Furet
Graphisme :
ImageConcept
Photos :
Hugues et Sylvie Laroche, Bruno
Bonizec
Impression :
www.onlineprinters.fr



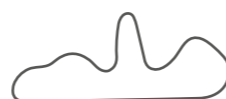
UN TOUR DE FRANCE EN CINQ ÉTAPES

**ÉTAPE #1****HISTORIC TOUR
DIJON PRENOIS
DU 5 AU 7 MAI**

Circuit de Dijon Prenois
Situation : Côte d'Or (15 km de Dijon)
Tracé de 3,801 km

www.circuit-dijon-prenois.com

Cette saison c'est au tour du circuit de Prenois d'être le premier à accueillir le meilleur du sport automobile historique national. Incontournable destination de l'Historic Tour, le tracé bourguignon est unanimement plébiscité par ses pilotes pour son caractère unique. Ceux-ci raffolent de ses virages rapides qui requièrent un pilotage au millimètre, telle la célèbre courbe de Pouas. Tous conservent également en mémoire le prestigieux passé du circuit et certaines des luttes qui émaillèrent ses six Grand Prix de F1. Qui n'a pas rêvé d'y rejouer au moins une fois le fameux duel Arnoux/Villeneuve de 1979 ?

**ÉTAPE #4****HISTORIC TOUR
NEVERS MAGNY-COURS
DU 29 SEPTEMBRE
AU 1^{ER} OCTOBRE**

Circuit de Nevers Magny-Cours
Situation : Nièvre (20 km de Nevers)
Tracé de 4,411 km

www.circuitmagnycours.com

Après avoir donné le coup d'envoi de l'exercice 2022, le prestigieux circuit de Nevers Magny-Cours accueillera cette fois le meeting de rentrée du Championnat de France Historique des Circuits. Il s'agira pour l'occasion du troisième Historic Tour organisé sur cette piste empruntée par les plus grands. De fait, aujourd'hui comme hier, courir à Magny-Cours demeure un privilège. Un véritable pèlerinage pour tout pilote qui a l'histoire de la Formule 1 en mémoire. De 1991 à 2008, la piste nivernaise a hébergé le Grand Prix de France F1 à dix-huit reprises, cela ne s'oublie pas !

**ÉTAPE #5****HISTORIC TOUR
ALBI
DU 26 AU 28 MAI**

Circuit du Séquestre à Albi
Situation : Tarn (A l'entrée d'Albi)
Tracé de 3,565 km

www.circuit-albi.fr

Aux portes de la cité albigeoise, le circuit du Séquestre ouvre ses portes à l'Historic Tour pour la sixième année de suite. Après avoir inauguré les saisons 2020 et 2021 puis clôturé celle de l'an passé, il lui revient cette fois le soin de proposer un rendez-vous printanier dans l'habituelle et appréciable ambiance des lieux. Bien que tourné vers l'avenir, le site du Séquestre porte toujours le souvenir de ses fameux Grand Prix de Formule 2 des années 60 et des exploits des Jim Clark, Jackie Stewart, Graham Hill et autres champions qui s'y illustrèrent. Un circuit historique parfaitement raccord avec les autos que l'Historic Tour y convie.

**ÉTAPE #2****HISTORIC TOUR
VAL DE VIENNE
DU 20 AU 22 OCTOBRE**

Circuit du Val de Vienne
Situation : Vienne (65 km de Poitiers)
Tracé de 3,729 km

www.circuitvaldevienne.com

Difficile d'imaginer un calendrier de l'Historic Tour dont le circuit du Val de Vienne serait absent. Depuis la création du championnat en 2015, il en constitue l'une des destinations les plus fréquemment retenues, ce qui ne tient évidemment en rien au hasard. Cette saison les pilotes le rejoindront pour y clôturer leur saison et y vivre un week-end forcément décisif pour l'attribution des différents titres. Ce circuit, inauguré il y a plus d'un quart de siècle, brille par la qualité de son accueil et de ses installations et propose un tracé de caractère de 3,7 km situé en pleine campagne poitevine dont la sélectivité n'est plus à démontrer.

**ÉTAPE #3****HISTORIC TOUR
LEDENON
DU 16 AU 18 JUIN**

Circuit de Lédénon
Situation : Gard (15 km de Nîmes)
Tracé de 3,151 km

www.ledenon.com

Autre « classique » du Championnat de France Historique des circuits, la piste de l'agglomération nîmoise demeure unique en son genre. Souvent assimilée à un véritable toboggan en référence aux pentes qui en jalonnent ses 3100 mètres de développement, elle offre un vrai tracé « à l'ancienne » dont le dessin a essentiellement été guidé par le relief de ce terrain de garrigue. Autre spécificité, on y tourne dans le sens antihoraire en commençant par le fameux et redoutable « triple gauche », l'un des plus illustres virages des circuits français. D'avril l'an passé, le meeting est repoussé cette fois à la mi-juin promettant une ambiance très estivale...





S'il est rarement profitable de bouleverser ce qui fonctionne, cela n'empêche pas de chercher à optimiser l'existant. Sur ce principe, la neuvième saison de l'Historic Tour accorde une place notable à la nouveauté avec le redécoupage du Championnat de France GT/Tourisme en deux catégories distinctes autour de l'année charnière de 1990, la création d'un Championnat de France d'Endurance Historique et l'avènement de deux nouveaux plateaux, le Maxi 2L Classic et le Racing Over 2L. Autant d'innovations qui rendront la saison 2023 plus passionnante que jamais !

Plus globalement, son affiche a encore une sacrée allure, puisque pas moins de quatorze trophées ou challenges seront au rendez-vous de chacun de ses cinq meetings, successivement à Dijon, Albi, Lédénon, Magny-Cours et au Val de Vienne. De quoi mettre (ou remettre) en scène des centaines de voitures de course des années 50 à 90, qu'il s'agisse de monoplaces, sport-protos, GT ou berlines de toutes natures, que le public est invité à venir admirer en toute liberté en bord de piste comme au cœur d'un paddock où il est toujours le bienvenu. Attrayant pour les spectateurs, l'Historic Tour l'est tout autant pour les compétiteurs. Pour preuve, l'an passé plus de 400 pilotes ont inscrit leur nom à son palmarès. Un chiffre pour le moins évocateur !

LAURENT VALLÉRY-MASSON (HVM RACING) : « Pouvoir accueillir un maximum d'autos »

Cette saison 2023 offre son lot de nouveautés, notamment la création de nouveaux championnats de France. Vous nous les détaillez ?

LVM : « D'abord nous avons décidé de scinder le GT/Tourisme en deux championnats distincts ; pré et post 1990. Cela nous permet de rééquilibrer notre offre. Ces deux catégories s'ajoutant à celle des Monoplaces/Protos, nous avons désormais trois championnats de France basés sur un nombre de plateaux comparable et bénéficiant d'une participation homogène. L'autre grande nouveauté tient dans l'avènement du Championnat de France d'Endurance Historique, créé autour de nos épreuves de 200 km. C'était une volonté que nous partagions avec la FFSA de promouvoir ce type de courses en équipages. La mise en place de ce championnat devrait faciliter son développement ».

Le panel des différents plateaux s'enrichit également de la création par HVM Racing de deux nouveaux plateaux : le Maxi 2L Classic et le Racing Over 2L...

« Le Championnat de France se doit d'offrir un cadre qui permette à un maximum d'autos historique de pouvoir courir. Avec le départ de l'Asavé Racing 65 et en remplacement du Racing 81, nous avons choisi d'abandonner le principe d'une répartition des autos par périodes au profit d'un découpage par niveau de cylindrée et de performances ; plus ou moins de 2 litres et de 200 chevaux. C'est une intéressante évolution des catégories apte à mettre en avant le plus possible d'autos différentes ».

De 6 meetings en 2022, l'Historic Tour revient à un calendrier en 5 dates. Quelle en est la raison ?

« En cette période où nous sommes rattrapés par l'inflation, il est primordial d'aider les pilotes à contenir leur budget. Cela leur laisse également le loisir de compléter leur programme avec d'autres meetings, à commencer par le KENNOL GP de France Historique et le Motors Festival des 50 ans de Croix-en-Ternois que nous organisons par ailleurs. D'une façon générale, nous avons veillé à ce qu'aucune des dates de l'Historic Tour n'entre en concurrence avec les autres grandes compétitions historiques.

LE RÉGLEMENT EN 7 QUESTIONS

Quels championnats ?

Le Championnat de France Historique des Circuits se décline en trois catégories distinctes : « Monoplaces/Protos », « GT/Tourisme Pré 90 » et « GT/Tourisme Post 90 », auxquelles s'ajoute le Championnat de France d'Endurance Historique. Tous ont un classement spécifique et font l'objet de l'attribution par la FFSA d'un titre de champion de France.

Combien de manches ?

Le Championnat de France Historique des Circuits se déroule sur cinq meetings avec, sur chacun d'eux, 2 courses par plateau pour les championnats Monoplaces/Protos, GT/Tourisme pré et post 90 (tous les résultats retenus - 1) et 1 course pour le Championnat de France d'Endurance Historique.

Pour quels pilotes ?

Les pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA ou une ASN étrangère sont automatiquement inscrits au Championnat de France à partir de leur première participation.

Quels plateaux ?

Les 14 plateaux de l'Historic Tour se répartissent de la façon suivante :
- Championnat de France Monoplaces/Protos : Trophée F3 Classic, Trophée Formule Renault Classic, Challenge Formula Ford Historic, SportProtosCup, Trophée Formule Ford Kent.
- Championnat de France GT/Tourisme Pré 90 : Maxi 1300 Series, Trophée Lotus, Maxi 2L Classic, Racing Over 2L.
- Championnat de France GT/Tourisme Post 90 : Trophée GT Classic, Youngtimers GT1 Cup, Roadster Pro Cup, Trophée Saloon Cars.
- Championnat de France Endurance : 200 km de l'Historic Tour.

Quels formats de courses ?

Les courses se déroulent sur un format de 25 à 30 mn maxi selon les catégories. Pour le Championnat de France d'Endurance Historique, la course des 200 km de l'Historic Tour adopte un format de 90 mn sur chaque meeting.

Quel barème d'attribution de points ?

L'attribution des points à l'issue de chaque course : 1^{er} : 40 pts, 2^{ème} : 35 pts, 3^{ème} : 30 pts, 4^{ème} : 26 pts, 5^{ème} : 23 pts, 6^{ème} : 20 pts, 7^{ème} : 18 pts, 8^{ème} : 16 pts, 9^{ème} : 15 pts, 10^{ème} : 14 pts, 11^{ème} : 13 pts, 12^{ème} : 12 pts, 13^{ème} : 11 pts, 14^{ème} : 10 pts, 15^{ème} : 9 pts, 16^{ème} : 8 pts, 17^{ème} : 7 pts, 18^{ème} : 6 pts, 19^{ème} : 5 pts, 20^{ème} : 4 pts, 21^{ème} : 3 pts, 22^{ème} au dernier classé : 2 pts. S'ajoute 1 pt de participation par course pour tout pilote non classé.
- Si un pilote court sur plusieurs plateaux lors d'un meeting, seul son meilleur résultat est retenu pour chaque catégorie.

Quelles récompenses ?

Les trois premiers du Championnat de France en catégorie « Protos/Monoplaces », « GT/Tourisme Pré 90 », « GT/Tourisme Post 90 » et le meilleur représentant de chaque plateau sont récompensés par la FFSA, ainsi que les trois premiers du Championnat de France d'Endurance Historique. A cela, s'ajoute une remise des prix spécifique aux différents plateaux. Parallèlement, HVM Racing et ses partenaires offrent une dotation en matériel et services aux champions de France.

EN ROUGE ET NOIR

L'organisation du Championnat de France Historique des Circuits est confiée depuis sa création à la Société HVM Racing, le promoteur spécialisé choisi par la FFSA pour remplir cette mission. Ainsi, l'entreprise dirigée par Laurent Valléry-Masson, lui-même pilote en F3 Classic, déploie son expertise au travers d'un staff d'intervenants professionnels, auquel se joint sur le terrain une équipe régulière d'officiels spécifiquement dédiée à l'encadrement sportif et technique des meetings.

Autant d'interlocuteurs faciles à reconnaître sur les circuits, le dress code du staff s'articulant invariablement autour du rouge et du noir, les couleurs fétiches d'HVM Racing !



DE L'AUDIENCE



COM : LES CHIFFRES CLÉS

40 000 Chaque meeting de l'Historic Tour fait l'objet de plusieurs communiqués de presse (dont un compte-rendu factuel « à chaud » le samedi et le dimanche soir) diffusés à l'ensemble de la presse automobile et régionale, ainsi qu'à l'intégralité des licenciés FFSA, soit à près de 40 000 destinataires !

10 000 Présent sur les réseaux sociaux, l'Historic Tour compte près de 10 000 abonnés sur ses différentes pages Facebook (dont @HistoricTourFFSA). On le suit également sur Instagram (@hvm_racing), Youtube et LinkedIn.

+1 100 Largement ouverte à l'actualité de l'Historic Tour, la presse périodique automobile lui a déjà consacré ces dernières années l'équivalent de plus de 1100 pleines pages ! On le voit notamment à La Vie de l'Auto, Echappement, Autoheβδο, France Auto, Rétro Course, Classic & Sports Cars, Youngtimers, Mille Miles, Berlinette Magazine, Auto Diva, Historic Motor Racing News, Auto Rétro, Maxi Austin, Vintage Racers, etc.

+400 En huit ans d'existence de l'Historic Tour, la presse quotidienne régionale (PQR) lui a déjà consacré plus de 400 articles. Au gré des localisations des circuits, c'est toujours l'un ou deux de ces quotidiens qui ouvre ses pages (et son site internet) à son actualité de l'Historic Tour. L'an passé, la Provence, Var Matin, Le Midi Libre, La Dépêche du Midi, Le Bien Public, La Montagne et Centre Presse ont notamment été des relais médiatique de poids pour l'Historic Tour, ces titres cumulant à eux seuls une diffusion quotidienne de plus d'un demi-million d'exemplaires.

35 Le site www.ffsa.org (35 millions de « pages vues » à l'année !) reprend l'ensemble de la communication de l'Historic Tour en temps réel chaque journée de courses. Tel est également le cas de plusieurs sites spécialisés, à commencer par www.newsclassicroacing.fr (100 000 visiteurs différents par mois).



19/20 Via ses décrochages régionaux, France 3 « couvre » régulièrement les meetings Historic Tour pour s'en faire l'écho dans ses journaux quotidiens, notamment le 19/20 et son audience record. D'autres chaînes TV ou VOD interviennent plus ponctuellement (C8, AutoMoto, Motorsport, etc). Au gré des différentes localisations des meetings, les radios ouvrent également leurs micros à l'Historic Tour, notamment Radio Nostalgie et le réseau France Bleu.



UN SITE ENCORE OPTIMISÉ EN 2023

Afin de répondre encore mieux aux attentes des concurrents et des spectateurs de l'Historic Tour, le site www.hvmracing.fr fait peau neuve en 2023. Encore optimisées, ses multiples fonctionnalités offrent notamment aux pilotes la liberté d'effectuer en ligne toutes les opérations d'engagement, de réservation de séances d'essais et de stands, la quasi-totalité d'entre elles transitant aujourd'hui par cette plateforme numérique sur laquelle ils peuvent également retrouver les décisions des officiels pour un parfait suivi des courses.

En marge d'une grande diversité d'informations sur les plateaux et l'actualité du championnat, le public peut bien évidemment y accéder à une billetterie spectateurs ou encore suivre l'intégralité des courses en « live timing ».
www.hvmracing.fr



Handmade
in Stand 21
factory

DEPUIS 1970, NOUS ÉCRIVONS L'HISTOIRE DE LA SÉCURITÉ DES PILOTES

Depuis plus de 50 ans, Stand 21 imagine, développe et fabrique pour vous ses propres produits dans ses ateliers... Leader international de l'habillement sur mesure de la tête aux pieds du pilote automobile et fidèle à son éthique, Stand 21 ne vous propose que des produits de sécurité haut de gamme et s'efforce d'assister au maximum ses clients pour qu'ils n'aient plus qu'à se concentrer sur ce qui leur procure le plus de plaisir : le pilotage.

SINCE 1970, WE WROTE THE RACING DRIVERS SAFETY HISTORY

For over 50 years, Stand 21 has been designing, developing and manufacturing its own products for you in its workshops... As the international leader in made to measure clothing from head to toe for racing drivers, Stand 21 offers only top-of-the-range safety products and strives to assist its customers as much as possible so that they only have to concentrate on what gives them the most pleasure: driving.

stand21[®]
Racerwear
www.stand21.com

- LEADER MONDIAL DE L'ÉQUIPEMENT SUR MESURE DE LA TÊTE AUX PIEDS DU PILOTE DE COURSE
- CONCEPTEUR & FABRICANT

RETROUVEZ STAND 21 RACEWEAR SUR

Stand 21 Headquarters - 12, rue des Novalles - 21240 TALANT - Phone : 03 80 53 97 79 - Mobile : 06 08 58 18 25 - vpiffard@stand21.fr

WE STAND FOR SAFETY AND QUALITY!

PARTENAIRES EN TOUTE FIDÉLITÉ

2 #SAISON
23

SODIPNEU - SODIFUEL. Incontournable lieu de rendez-vous du paddock, la structure de la firme Sodipneu-Sodifuel y répond en permanence aux attentes des pilotes en matière de fourniture de pneus et de carburant, sous les marques Avon, Sunoco et Yokohama notamment.
www.sodipneuracing.com et www.sodifuelracing.com

LPTENT. Spécialiste français dans la fabrication et la vente de tente pliante, barnum, tente gonflable et matériel événementiel, LPTENT a rejoint le club des partenaires de l'Historic Tour il y a quatre ans. Des tentes aux couleurs de l'Historic Tour, totalement personnalisables, sont proposées à l'ensemble des compétiteurs.
www.lptent.fr

ORECA STORE. Partenaire de l'Historic Tour depuis huit ans, Oreca Store est l'entreprise leader dans la vente multi-canal d'équipements et accessoires dédiés à la compétition et aux loisirs automobiles. Au cœur du paddock, sa structure de vente y propose ses meilleurs tarifs.
www.oreca.fr/store

ELLEGI MOTORI. Domiciliée dans le Piémont italien, la société Ellegi Motori affiche une expérience de motoriste hors pair qui en fait un prestataire retenu par de nombreux teams. Elle est partenaire officiel du Championnat de France Monoplaces/Protos et offre une révision moteur à l'un de ses lauréats.
www.ellegimotori.com

FRANCE TONER. N°1 français de la vente de cartouches d'encre en ligne, France Toner a rejoint le club des partenaires de l'Historic Tour l'an passé. Toutes de jaune et de noir vêtues, ses hôtesse sont désormais présentes sur tous les podiums pour y accueillir les lauréats des courses.
www.francetoner.fr

STAND 21. La célèbre firme d'équipements est souvent présente en tant qu'exposant au sein du village de l'Historic Tour. Dans le cadre des dotations de fin de saison, elle se charge aussi d'offrir des combinaisons personnalisées aux nouveaux champions de France.
www.stand21.fr

ASSURANCES LESTIENNE. Spécialiste de l'assurance auto de compétition et de loisir, en circuits comme en rallyes, Assurances Lestienne concourt à la réussite des meetings Historic Tour et offre à ses pilotes de nombreuses solutions en matière de couverture en Responsabilité Civile.
www.assurances-lestienne.com

AM PARIS. Spécialiste de la vente, la location et l'entretien de photocopieurs, d'imprimantes et de télécopieurs depuis près de 25 ans.
www.amparis.fr

**KENNOL**
PERFORMANCE OIL**LES KENNOL
AWARDS,
ÇA SE MÉRITE !**

Fabricant français de lubrifiants hautes performances, KENNOL veille à démontrer la technicité de ses produits au travers de multiples engagements en compétition. Devenu partenaire de l'Historic Tour en 2019, il parraine notamment les « KENNOL Awards ». Lors des cérémonies de podium, ceux-ci encouragent les notions d'entraide, d'efforts et de partage sur l'Historic Tour en récompensant des pilotes pour des actes dignes d'éloges sur la piste... comme en dehors !
www.kennol.com

sodipneu**Info@sodipneu.com****+33 (0)4 73 83 96 26****<https://www.sodipneu.com>**

LE PALMARÈS 2022

CHAMPIONNAT DE FRANCE **MONOPLACES/PROTOS**



1 LIONEL ROBERT
Martini MK48
TROPHÉE FORMULE
RENAULT CLASSIC

- 4 François BELLE
- 5 Eric MARTIN
- 6 Gislain GENECAND (CH)
- 7 Frédéric LAJOUX (MC)
- 8 Arnaud DOUSSE
- 9 Jean-Paul GOBBA
- 10 « NELSON »

PILOTES CLASSÉS
142

LES CHAMPIONS

- 2015 François BELLE
- 2016 Hugo CARINI
- 2017 Antoine ROBERT
- 2018 Frédéric ROUVIER
- 2019 Frédéric ROUVIER
- 2020 Frédéric ROUVIER
- 2021 Lionel ROBERT
- 2022 Lionel ROBERT



2 HUGO CARINI
Van Diemen RF90
TROPHÉE FORMULE
FORD KENT



3 DAVIDE LEONE (I)
March 783 Toyota
TROPHÉE F3 CLASSIC

CHAMPIONNAT DE FRANCE **GT/TOURISME**



1 PHILIPPE GANDINI
Mini Jem
MAXI 1300 SERIES

- 4 Franck QUAGLIOZZI
- 5 Fabrice LEFEBVRE
- 6 Laurent FRESNAIS
- 7 Axel CASTILLOU
- 8 Nicolas BELOOU
- 9 Antoine BENNE
- 10 Anthoni VETRO

PILOTES CLASSÉS
261

LES CHAMPIONS

- 2015 Claude BOISSY
- 2016 Franck MOREL
- 2017 Franck MOREL
- 2018 Benoît ROMAC
et Franck QUAGLIOZZI
- 2019 Didier GRUAU
- 2020 Laurent SABATIER
et Franck QUAGLIOZZI
- 2021 Sébastien MATHIEU
- 2022 Philippe GANDINI



2 JOSÉ BELTRAMELLI
TVR 400 Griffith
ASAVÉ RACING 65



3 DOMINIQUE VULLIEZ
Lotus Seven
TROPHÉE LOTUS

CHAMPIONNAT DE FRANCE

2 #SAISON
23

CHAMPIONNAT DE FRANCE **MONOPLACES/PROTOS**

- P.14 TROPHÉE F3 CLASSIC
- P.15 TROPHÉE FORMULE RENAULT CLASSIC
- P.16 CHALLENGE FORMULA FORD HISTORIC
- P.17 TROPHÉE FORMULE FORD KENT
- P.18 SPORTPROTOS CUP

CHAMPIONNAT DE FRANCE **GT/TOURISME PRÉ 1990**

- P.20 TROPHÉE LOTUS
- P.21 MAXI 1300 SERIES
- P.22 MAXI 2L CLASSIC
- P.23 RACING OVER 2L

CHAMPIONNAT DE FRANCE **GT/TOURISME POST 1990**

- P.24 ROADSTER PRO CUP
- P.25 YOUNGTIMERS GTI CUP
- P.26 TROPHÉE SALOON CARS
- P.27 TROPHÉE GT CLASSIC

CHAMPIONNAT DE FRANCE **D'ENDURANCE HISTORIQUE**

- P.29 200 KM DE L'HISTORIC TOUR

TROPHÉE FORMULE 3 CLASSIC



1971 > 1984

Sur la trajectoire des plus grands

Entré dans la saison de son vingt-cinquième anniversaire, le Trophée F3 Classic continue aujourd'hui de se positionner parmi les plateaux vedette de l'Historic Tour. Il est vrai que la catégorie à laquelle il s'adresse, l'universelle Formule 3, fut un passage obligé pour les champions en devenir dès les années 60.

Le trophée place judicieusement la date butoir des monoplaces éligibles à la fin 1984, excluant ainsi les trop coûteux châssis carbone qui se généralisèrent par la suite. Dans cette limite, le parc actuel réunit essentiellement des autos conçues à la charnière des années 70/80, période durant laquelle ces F3 étaient propulsées par des moteurs de 2 litres de cylindrée.

Et comme les plus fameux constructeurs de monoplaces de l'époque s'y sont tous essayés, il est naturel de revoir aujourd'hui les grilles de départ s'agrémenter de la présence de multiples Ralt, Martini, Chevron, March, etc... La majorité d'entre elles arborent leur livrée d'origine, rappelant qu'elles ont jadis roulé entre les mains de futurs ténors de la F1. En marge de l'Historic Tour, le Trophée F3 Classic 2023 évoluera en lever de rideau de la manche du WEC disputée à Monza.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Toutes les Formule 3 construites avant 1985 (sans coque carbone ni injection électronique), conformes à la réglementation de l'époque.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 30 mn maxi.



VAINQUEUR 2022

Davide Leone
(March 783 Toyota).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : **Davide Leone**
(March 783 Toyota), 3^{ème}.



OPÉRATEUR

HVM RACING
Paul-Henri Besnard
01 41 22 20 11
info@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr

TROPHÉE FORMULE RENAULT CLASSIC



1971 > 1994

Un losange au cœur

Ce serait faire injure à l'histoire du sport automobile français de ne pas hisser la Formule Renault au rang des ingrédients vedette de l'Historic Tour. C'est simple, depuis l'amorce des années 70, aucun des champions tricolores arrivés en F1 n'a fait l'impasse sur cette étape. Des Laffite, Arnoux, Pironi, Alesi aux Grosjean, Vergne ou, aujourd'hui, Gasly et Ocon, ce sont des générations entières qui en ont écrit les innombrables chapitres.

Depuis deux décennies, le Trophée « Classic » se charge de conjuguer le début de l'histoire au présent, et cela de manière d'autant plus précieuse qu'il n'existe plus aujourd'hui de championnat de France dédié à la Formule Renault.

Les effectifs actuels du trophée se répartissent entre deux familles de monoplaces : les « FR » à moteur turbo des années 80 et celles à moteur atmo 1721 cm³ qui leur succédèrent, sachant que les unes et les autres affichent des performances proches à la faveur d'une équivalence technique judicieusement établie. Dans un même souci d'équité, le règlement contingente les pneus, les pilotes disposant d'un maximum de trois sets de « slicks » qu'ils peuvent utiliser librement durant la saison.

Dans le cadre d'un voisinage heureux, les Formule Renault évolueront à nouveau avec les F3 sur les cinq manches de l'Historic Tour 2023.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les Formule Renault d'avant 1995 dans toutes leurs versions (Nationale/Europe 1565 cm³, turbo, 1721 cm³).



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 30 mn maxi.



VAINQUEURS 2022

Turbo : **Lionel Robert**
(Martini MK48)
Atmo : **Dean Rimbart**
(Orion FR89).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : **Lionel Robert** (Martini MK48), Champion de France.



OPÉRATEUR

HVM RACING
Paul-Henri Besnard
01 41 22 20 11
info@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr



CHALLENGE FORMULA FORD HISTORIC



1967 > 1981

A l'école de la monoplace

Formule déclinée à l'échelon planétaire, la « Ford » a longtemps fait figure de catégorie école sur les bancs de laquelle se révélèrent nombre de futures stars de la Formule 1. Ce fut particulièrement le cas durant cette période 1967/1981 que le challenge Formula Ford Historic France se charge de remettre en scène depuis 2003.

Comme au temps des Senna, Fittipaldi, Hunt, Scheckter, Mansell, tous adeptes de la Formule Ford à l'orée de leur carrière, ses pilotes s'affrontent aujourd'hui à bord de monoplaces qui témoignent de la créativité d'une myriade de constructeurs artisanaux, le plus souvent britanniques. Elles ont pour principal point commun de partager le vénérable moteur Ford 1600 Kent, accouplé à une boîte Hewland à quatre rapports, l'ensemble continuant bien évidemment à obéir à la réglementation de l'époque.

Avec un peu plus de 100 ch pour un poids plume de 420 kg (ou 500 kg mini pilote à bord), ces monoplaces n'ont pas à rougir de leurs performances et continuent aujourd'hui de faire le bonheur d'innombrables amateurs. En marge des meetings de l'Historic Tour, la Formula Ford Historic sera également présente cette année (hors challenge) au KENNOL GP de France Historique, en partenariat avec le Trophée Formule Ford Kent, et au Motor Festival des 50 ans de Croix.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Formule Ford de 1967 à 1981 réparties en deux classes d'âge : A (67/73) et B (74/81).
Sur invitation : les monoplaces comparables (- 1600, sans aéro) comme les F3 1000.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2022

Classe B : **François Belle**
(Lola T540)
Classe A : **Eric Lecluse**
(Lotus 61F)



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : **François Belle**,
(Lola T540) 3^{ème}.

OPÉRATEUR
ACTION RACING

Régis Prévost
06 14 10 28 11
contact@formula-ford-historic.fr
www.formula-ford-historic.fr

TROPHÉE FORMULE FORD KENT



1967 > 1992

Le moteur d'un quart de siècle

L'Historic Tour continue de revisiter l'inépuisable histoire de la Formule Ford par le biais de deux plateaux distincts. Le Trophée Formule Ford Kent y cohabite ainsi en toute harmonie et complémentarité avec le Challenge Formula Ford Historic.

Créé en 1999, le « Kent » ouvre ses grilles de départ à toutes les Formule Ford qui furent équipées du fameux bloc 1600 Ford, soit l'occasion de remettre en lumière une vaste période courant de 1967 et 1992. Un quart de siècle durant lequel d'innombrables futurs grands champions firent leurs gammes au volant de ces autos idéalement conçues pour l'apprentissage de la monoplace. Si leur motorisation est unique, il en va tout autrement des châssis, dont la liste des constructeurs de l'époque est exceptionnellement fournie.

A noter que les Formule Ford Zetec continuent d'être admises au départ de la plupart des épreuves mais hors Trophée et hors Championnat de France. Cette saison, le Trophée Formule Ford Kent sera non seulement présent sur les dates de l'Historic Tour, mais aussi à Zandvoort, à l'Euro Formula Ford Festival à l'occasion du cinquantième anniversaire du circuit de Croix-en-Ternois, et au KENNOL GP de France Historique pour y former une nouvelle fois un plateau unique de Formule Ford 1600 en association avec le Challenge Formula Ford Historic.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Formule Ford à moteur 1600 Kent (1967-1992) + en invitées, les Formule Ford Zetec 1800 (1993-2004).



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2022

Kent : **Hugo Carini**
(Van Diemen RF90)
Zetec : **Maxime Lebreton**
(Van Diemen RF00Z).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : **Hugo Carini**
(Van Diemen RF90), 2^{ème}.



OPÉRATEUR

CLUB FORMULE FORD KENT
Michel Kozyreff
06 11 74 23 09
kozykent@formulaford1600.fr
www.formulaford1600.fr





1950 > 1994

L'indispensable chainon

Portée sur les fonts baptismaux il y a huit ans, la SportProtosCup a joliment tenu son rôle depuis en complétant l'offre du Championnat de France Historique des Circuits d'un plateau de protos aussi séduisant qu'inédit au niveau national.

Pour sa saison 9, la SportProtosCup reste fidèle à l'approche pluraliste qui en fait son succès depuis la première heure en s'ouvrant à un très large éventail de protos. Essentiellement des « barquettes » qui vécurent leurs heures de gloire tant dans le cadre de séries nationales (Coupe Alfa, 905 Spider, Coupe Simca, etc) et britanniques (Sports2000, Thundersport), que dans des courses plus internationales des années 70 jusqu'au milieu des années 90. Une large période apte à fournir un inépuisable réservoir d'autos prêtes à entamer une nouvelle vie sur la scène de l'Historic Tour. Lucchini, Osella, Bogani italiennes, March, Lola Chevron, Tiga anglaises, Grac, Debora, Norma, Merlin, ARC françaises ; le choix est vaste, sans parler des productions des innombrables autres constructeurs artisanaux qui investirent ces catégories.

Dans sa mouture actuelle, la SportProtosCup répartit ces autos en cinq catégories selon leurs types, âges et niveau de performances.



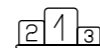
AVEC QUELLES AUTOS ?

Sport-Prototypes antérieurs à 1995 répartis en cinq catégories (H, Sports2000, CN, C3 et E).



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2022

H : **Louis Kolly** (Lola T292),
Sports2000 : **Victoria Huez**
(Chevron B54),
CN : **Eric Martin** (Debora SP91),
C3 : **Josserand De Murard**
(Giada T118).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : **Eric Martin**
(Debora SP91), 5^{ème}.



OPÉRATEUR SPORTPROTOS CUP

Gilles Terrones
06 37 46 70 81
sportprotoscup@gmail.com
www.sportprotoscup.fr







www.ellegimotori.com

**LE PARTENAIRE « MOTORISTE » OFFICIEL DU
CHAMPIONNAT DE FRANCE MONOPLACES/PROTOS**

**CONCEPTION
CONSTRUCTION
PRÉPARATION
TEST
RÉVISION
ASSISTANCE**

**Le spécialiste au service de
votre moteur moderne et vintage**

Via Del Lavoro 5 – 28010 CALTIGNAGA – ITALIA
Tel : +39 0321 653628 – Fax : +39 0321 653014

TROPHÉE LOTUS



1957 > 1990

A la gloire d'une icône

Imaginé il y a plus de 35 ans, le Trophée Lotus peut se targuer du titre de doyen des plateaux du Championnat de France Historique des Circuits. Il en est également le seul, avec la Roadster Pro Cup, à prospérer autour d'un modèle unique : la légendaire et intemporelle Lotus Seven.

Né du génie créateur de Colin Chapman à la fin des années 50, cet indémodable roadster a jadis fait l'objet en France d'une célèbre compétition, la Coupe des Provinces, qui mit le pied à l'étrier à de futurs « grands » comme Pescarolo et Depailler. Le Trophée Lotus s'inscrit dans cet héritage et continue, saison après saison, à cultiver à son tour la légende de cette voiture culte à laquelle les inconditionnels vouent une intarissable passion.

Aux côtés des Lotus Seven des premiers temps, les courses du trophée accueillent également les Caterham 1600 qui leur succédèrent en dignes héritières. Ces différentes versions faisant bon ménage à la faveur d'une réglementation technique bien pensée, le nivellement des performances est garanti, laissant aux seuls pilotes le soin d'opérer la sélection.

Avec des grilles de départ toujours très garnies, le trophée sera présent sur les cinq manches de l'Historic Tour, mais aussi sur deux autres événements orchestrés par HVM Racing : le KENNOL GP de France Historique et le Motors Festival des 50 ans de Croix-en-Ternois.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Lotus Seven Série I, II, III et IV construites entre 1957 et 1973 et différentes Caterham 1600 cm³ Kent des années 90 (+ sur invitation, les Caterham Rover K Series ou Sigma).



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEUR 2022

Dominique Vulliez (Lotus Seven).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE 2022 : Dominique Vulliez, 3^{ème}.



OPÉRATEUR SEVEN TOP EVENTS

Christian Odin
06 86 48 62 24
odin@tropheelotus.fr
www.tropheelotus.fr

MAXI 1300 SERIES



1950 > 1980

Sportives et populaires

Pour le plus grand intérêt de l'Historic Tour, le Maxi 1300 Series rassemble sur son plateau les autos dérivées de la série dont la motorisation ne dépasse pas le cap des 1300 cm³. Une limite de cylindrée qui ramène à des pans entiers de l'histoire de la course auto.

Plus de vingt-cinq ans après sa création sous le patronyme de Trophée Maxi 1000, ce plateau conserve les atouts qui en ont forgé la popularité. Dans une généreuse diversité, il accueille une multitude de petites sportives, dont certaines ont laissé une empreinte indélébile sur leur époque. Les Mini Cooper, Alpine A110 et Rallye 2 en sont les meilleurs exemples. Au-delà, il est aussi fréquent d'y retrouver des « perles » à la production plus confidentielle, telles les Marcos, Ginetta, Jem et autres raretés.

Aux côtés des pilotes des 1300 de la classe 3, trois autres catégories ouvrent ce plateau à un parc encore plus large. La classe 1 (les voitures de moins de 1000 cm³) et la classe 2 (1001 à 1150 cm³) invitent leurs pilotes à défendre pleinement leurs chances au classement général du trophée, tout comme ceux de la classe 4 qui s'adresse aux pilotes de Mini Cooper dont la préparation se limite à la fiche technique FIA de base.

Enfin, nouveauté de 2023, les concurrents du Maxi 1300 Series partageront désormais leurs courses avec leurs homologues du nouveau plateau Maxi 2L Classic. En plus des cinq meetings de l'Historic Tour, le trophée sera présent aux 50 ans du circuit de Croix-en-Ternois.



AVEC QUELLES AUTOS ?

GT/Tourisme de moins de 1300 cm³ (avec ou sans PTH) produites avant 1981 et réparties en 4 classes distinctes.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEUR 2022

Philippe Gandini (Mini Jem).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE 2022 : Philippe Gandini, (Mini Jem), champion de France.



OPÉRATEUR MAXI 1300 SERIES

Edmond Savelli
06 89 09 54 04
contact@maxi1300series.fr
www.maxi1300series.fr



MAXI 2L CLASSIC



>1980

Du nouveau à moins de 200ch

Dans le paysage du GT/Tourisme, deux plateaux nouvellement créés par HVM Racing pour se donner pour mission d'insuffler un élan supplémentaire à cette famille d'autos. Le « Maxi 2L Classic » rejoint ainsi le « Racing Over 2L » au rang des inédits de 2023.

Très concrètement, ce plateau a pour vocation première de réunir des autos de moins de 200 ch. On y retrouvera prioritairement les GT et berlines de moins de 2 litres (précisément d'une cylindrée comprise entre 1300 à 2000 cm³) homologuées avant 1981, mais aussi toutes les anciennes Groupe 1 (avec une extension jusqu'à fin 1982) et les Sport Cars à moteur avant de moins de 2 litres. La conformité de ces véhicules reposera sur la détention d'un PTH par leur propriétaire, sachant qu'il sera également possible d'accepter des voitures en cours de demande de PTH ou conformes en tous points à l'annexe K et à la fiche d'homologation d'origine.

Les pneus slicks et slicks retaillés sont dans tous les cas proscrits.

Pour cette première saison du Maxi 2L Classic, les pilotes feront courses communes avec leurs homologues du Maxi 1300 Series sur les meetings de l'Historic Tour comme lors de la célébration des 50 ans du circuit de Croix-en-Ternois.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les GT/berlines d'avant 1981, Groupe 1 d'avant 1983 et Sport Cars à moteur avant de - 2 litres, toutes de moins de 200 ch.
4 classes : Pré 66 1300/1600, Pré 66 1600/1999, Post 66 1300/1600, Post 66 1600/1999.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEUR 2022

Nouveau plateau.



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Nouveau plateau.

OPÉRATEUR
HVM RACING

Juliette Cioni
01 41 22 30 14
officiels@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr



RACING OVER 2L



>1980

On lâche les chevaux

Le « Racing Over 2L » accompagne le volet nouveautés de la saison 2023 en parfaite complémentarité technique avec le « Maxi 2L Classic ». Cette fois, le plateau met en scène des autos de plus de 200 ch, essentiellement les GT et berlines de plus de 2 litres ayant été homologuées avant la fin 1980. De quoi réunir en piste un formidable panel de voitures d'exception en mesure d'accueillir de multiples versions de Porsche 911, mais aussi de glorieuses anciennes répondant aux noms d'AC Cobra, Austin Healey 3000, Chevrolet Corvette ou TVR 400 Griffith, pour ne citer qu'elles.

De précieuses montures, soumises aux règles de conformité d'origine similaires à celles du Maxi 2L Classic, qui seront réparties en quatre classes distinctes : moins et plus de 3 litres en Post 66 (avec des pneus libres en type) comme en Pré 66 (pneus sculptés).

Détail important ; à l'exemple des Ford Escort à moteur BDG, les moins de 2 litres de plus de 200 ch seront versées dans ce plateau Racing Over 2L.

Enfin, le calendrier du trophée se décline en six dates, celle des 50 ans du circuit de Croix-en-Ternois s'ajoutant aux cinq étapes de l'Historic Tour.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les voitures GT/berlines de plus de 2 litres et 200 ch d'avant 1981 (+ les moins de 2 litres de plus de 200 ch). 4 classes : Pré 66 - 3 litres, Pré 66 + 3 litres, Post 66 - 3 litres, Post 66 + 3 litres.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEUR 2022

Nouveau plateau.



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Nouveau plateau.

OPÉRATEUR
HVM RACING

Mathias Pouchain
01 41 22 20 10
hvm@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr



ROADSTER PRO CUP



1990 > 1993

Made in japan

Baptisée en 2017, la Roadster Pro Cup est l'un des belles réussites de ces dernières saisons. Bien née et de plus en plus prisée, elle a réuni en moyenne une bonne trentaine de protagonistes sur l'Historic Tour 2022.

Clé de son succès, la Roadster Pro Cup surfe sur la réputation planétaire d'une japonaise unique en son genre : la craquante et infatigable Mazda MX-5. Autrement dit, le roadster le plus vendu à l'échelle du globe ! La « Cup » s'adresse plus spécifiquement à ses versions de première génération, datant du début des années 90, lesquelles bénéficient d'un kit de préparation minimum, essentiellement axé sur les éléments de sécurité, afin de pouvoir affronter les affres de la compétition dans les meilleures conditions.

Ainsi grée, la petite MX-5 accumule les bons points en restant ludique à piloter et fidèle à sa légendaire réputation de fiabilité. Dès lors, il n'y a rien d'étonnant à voir ses exemplaires se multiplier d'année en année. Et comme on ne change pas une formule gagnante, l'édition 2023 de la Roadster Pro Cup s'inscrit exactement dans la continuité des précédentes. Sa présence sur l'Historic Tour sera complétée par une sixième manche sur le circuit de Nogaro, dans le fief de son organisateur.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les Mazda MX-5 1600 16V 115 ch de 90/93 (première génération, série NA) équipées d'un kit spécifique (fourni par Nogaro Sport).



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEUR 2022

Axel Castillou (Mazda MX-5).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : Laurent Fresnais (Mazda MX-5), 6^{ème}.

ROADSTER PRO CUP

OPÉRATEUR

ROADSTER PRO CUP

Philippe Gosset
06 08 54 55 80
Nogarosport32@orange.fr
www.roadsterprocup.fr

YOUNGTIMERS GTI CUP



1982 > 1990

Question de génération

Remise à l'ordre du jour en 2017 à la faveur de la création de la Youngtimers GTI Cup, l'inoubliable génération GTI des années 80 a repris des couleurs grâce à elle. Sur le plan réglementaire, la « Cup » s'adresse non seulement aux possesseurs de GTI, mais de façon plus large à tous les propriétaires d'autos de moins de 2 litres de cylindrée homologuées avant fin 1990 en Groupe N ou Groupe A. Des modèles auxquels peuvent encore s'ajouter, dans la même période et limite de cylindrée, les véhicules issus de Coupes de marque dès lors qu'ils demeurent dans leur configuration d'époque. Les autos éligibles ne manquent pas : la liste qui les énumère est riche de plus d'une centaine de modèles ! On y retrouve évidemment les incontournables de l'époque que sont les R5 GT Turbo, Honda Civic, Peugeot 205 GTI, 205 Rallye, 309 GTI, VW Golf GTI, Opel Kadett GSi, etc. Aux quatre catégories déjà en vigueur (Groupe N et Groupe A moins et plus de 1600 cm³), s'en ajoute cette année deux nouvelles spécifiquement dédiées à toutes les Honda produites jusqu'à fin 97 : « Honda Classic A » et « Honda Classic N ».

Autre nouveauté : Les concurrents du plateau naissant « Super Berline 2L » (voir page 30) partageront les courses de la Youngtimers GTI Cup.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les voitures d'une cylindrée inférieure à 2000 cm³, ayant été homologuées en Groupe N/A avant le 31/12/1990 ou issues d'une coupe de marque de cette période. + Honda d'avant 1998.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2022

A1 : Franck Quagliozzi

(Honda Civic)

A2 : Cameron Hawes

(VW Golf GTI)

N1 : Vincent Fischmeister

(Honda Civic).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : Franck Quagliozzi

(Honda Civic), 4^{ème}.

YOUNGTIMERS GTI CUP

OPÉRATEUR

HVM RACING

Mathias Pouchain 01 41 22 20 10
hvm@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr



TROPHÉE SALOON CARS



1960 > 1997

En toute liberté

Le Trophée Saloon Cars entre cette saison dans sa 35^{ème} année. Un chiffre qui en dit long sur son attractivité et sa capacité à traverser les époques !

Ce trophée haut en couleur demeure encore aujourd'hui fidèle à son concept d'origine en réunissant des autos de type GT/Tourisme auxquelles le règlement technique offre de sérieuses libertés d'évolution. Comme à la meilleure époque, chaque « sorcier » de la mécanique peut ainsi laisser libre cours à son talent et traquer un gain de puissance ou de tenue de route à bon compte.

Grâce à cette ouverture salutaire, le plateau du Saloon Cars est toujours d'une extrême variété et il n'est pas rare d'y voir pratiquement autant de modèles différents que de voitures engagées ! De la monstrueuse Viper à la R5 GT Turbo, chacune trouve sa place dans ce parterre d'autos où peuvent notamment revivre d'anciennes groupe A, B, F ou F2000.

Sous le signe d'une mixité bien assumée et d'une homogénéité des performances, les pilotes de Saloon Cars continuent cette saison de partager leurs courses avec leurs homologues du Trophée GT Classic.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les GT/Tourisme des années 60 à la fin des années 90 (1997 pour le Championnat de France) réparties en quatre catégories d'âge (60', 70', 80' et 90').



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEUR 2022

Général : **Fabrice Lefebvre**
(Audi Quattro).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : **Fabrice Lefebvre**
(Audi Quattro), 5^{ème}.

OPÉRATEUR
TROPHÉE SALOON CARS

Gérard Verney
06 14 44 15 76
Trophee.saloon.car@orange.fr
www.salooncar.eu

TROPHÉE GT CLASSIC



> 1997

Dixième anniversaire

Faire ressortir des garages les GT des années 80/90 que la compétition moderne a laissées sur la touche, telle est la raison d'être du Trophée GT Classic. A l'heure de son dixième anniversaire, celui-ci continue de remplir cette mission en mêlant harmonieusement des voitures « d'esprit GT » venant d'horizons très divers.

L'originalité du GT Classic tient d'abord dans son mode de classification. Les autos éligibles (la liste 2023 de celles-ci est riche de plus de 170 modèles différents !) se répartissent ainsi entre cinq classes distinctes selon leur rapport poids/puissance : le GTC1, le GTC2, le GTC3 et le GTC4, auxquels s'ajoute le GTCX pour les voitures dites « invitées », hors classement pour le Championnat de France.

En parfaite cohabitation, leurs pilotes partagent cette saison encore les mêmes courses que les concurrents du Trophée Saloon Cars.

En fin de saison, un titre est décerné au meilleur performeur de chacune des classes, ainsi qu'au pilote ayant totalisé le plus de points, toutes catégories confondues. Par le passé, le Trophée GT Classic a déjà permis à l'un de ses pilotes de devenir champion de France GT/Tourisme à cinq reprises, un record !



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les voitures de philosophie GT produites entre début 1982 et fin 1997, réparties en 5 classes.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2022

GTC1 : **Delannoy** (Porsche 964 RSR),
GTC2 : **Daumas** (BMW Z3M),
GTC3 : **Chollet** (Porsche 944 turbo),
GTC4 : **Gaillard** (BMW Compact),
GTCX : **Gaillard** (Porsche 996 GT3).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2022 : **Patrick Delannoy**
(Porsche 964 RSR), 15^{ème}.

OPÉRATEUR
HVM RACING

01 41 22 20 12
sport@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr



KENNOL
PERFORMANCE OIL

HISTORIC TOUR Fournisseur Officiel

LA PROTECTION HAUTES PERFORMANCES.

LPTENT TENTE PLIANTE - Paddock - Matériel Événementiel

PARTENAIRE OFFICIEL
HVM Racing HISTORIC TOUR

-20%

Grâce au partenariat entre LPTENT et l'Historic Tour, bénéficiez d'un Code Promo de 20% sur tout le catalogue. **CODE: HVMHT**

Contact :
Renaud BARGE
06.68.78.11.18
renaud@lptent.com
www.lptent.com

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE HISTORIQUE
200 KM DE L'HISTORIC TOUR



1947 > 1999

L'endurance a son championnat de France

Testée avec succès en 2021, puis généralisée sur l'ensemble des meetings en 2022, l'épreuve d'endurance des 200 km de l'Historic Tour prend une nouvelle dimension cette année puisqu'en découle la création d'un nouveau Championnat de France d'Endurance Historique. Et bien évidemment avec la promesse de voir un pilote ou un équipage être couronné champion de France à l'issue de la saison 2022.

Sur les cinq rendez-vous de l'Historic Tour on retrouvera donc cette course traditionnellement disputée le samedi sur une durée de 90 mn (entrecoupée de deux arrêts aux stands), à laquelle les pilotes pourront choisir de prendre part en solo ou en équipage de deux ou trois équipiers.

Du côté des véhicules admis le spectre est large, le nouveau championnat de France étant accessible à tous les Protos, les Berlins et GT éligibles sur l'un des nombreux plateaux de l'Historic Tour, y compris les éventuelles autos qui y sont admises en « invitée ».

Ainsi institutionnalisé sur l'Historic Tour, ce volet endurance s'inscrit désormais en parfaite complémentarité avec toutes les courses sprint de 25 à 30 mn qui en constituaient déjà l'ossature.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les Protos, GT et berlines éligibles sur les plateaux de l'Historic Tour.



FORMAT DE COURSES

Une course de 90 mn avec deux arrêts obligatoires.



VAINQUEURS 2022

(Challenge des 200 km de l'Historic Tour) :
Vincent Delarche/Thierry Lortal
(Lotus Super Seven).

200 KM
HISTORICTOUR

OPÉRATEUR
HVM RACING
01 41 22 20 12
sport@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr



HORS CHAMPIONNAT DE FRANCE

PLATEAU INVITÉ

Superberline 2.0l

Fort de la réussite de la Roadster Pro Cup, son équipe organisatrice initie un second plateau en cette saison 2023 : le « Superberline 2.0L ». En clair, il s'agit à nouveau de promouvoir un trophée qui se donne pour objectif d'être rigoureux, simple et peu onéreux.

Dans l'esprit, l'idée est de remettre en scène les modèles emblématiques des courses de voitures de Supertourisme 2 litres des années 90, en particulier ceux qui s'illustraient dans le championnat britannique BTCC. Maîtrise des coûts oblige, ces autos bénéficient cette fois d'une préparation minimum et encadrée, alors que l'équilibre des performances est assuré par le respect d'un rapport poids/puissance appliqué à tous et l'obligation d'utiliser des amortisseurs et pneumatiques identiques.

Pour l'heure, les pilotes peuvent choisir parmi 26 modèles pour rejoindre ce nouveau plateau. Une liste sur laquelle figurent notamment les BMW 318 IS/320i, Renault Laguna 16V, Ford Mondeo 16V, Alfa 155/156/164 TS, Peugeot 405 M16/406, Nissan Primera, etc.

Pour cette première année d'existence, les concurrents du « Superberline 2.0L » évolueront sur les courses de la Youngtimers GTI Cup.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Berlines 2 litres des courses du BTCC des années 90. Réglementation technique spécifique.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.

SUPERBERLINE 2.0L

OPÉRATEUR

NOGARO SPORT

Philippe Gosset 06 08 54 55 80

Nogarosport32@orange.fr

www.superberline2l.fr



France[®] Toner

Cartouches d'encre - Toners laser - Rubans

N°1 FRANÇAIS 
DE LA VENTE DE CARTOUCHES D'ENCRE EN LIGNE



WWW.FRANCETONER.FR

Etude Harris Interactive réalisée en ligne du 30/10 au 11/11/2020 auprès de 871 clients FranceToner

* voir conditions sur site

Jusqu'à **-50%** par rapport
aux cartouches
d'origine*

Livraison
Gratuite*

KENNOL
PERFORMANCE OIL

GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE



CIRCUIT PAUL RICARD

7-8-9 AVRIL 2023

LE CASTELLET (VAR - 83)

INFOS & BILLETTERIE : www.gpfr.fr

FFSAV

**CIRCUIT
PAUL RICARD**

**HVM
Racing**

FIR FIA HISTORIC
FORMULA 3
EUROPEAN CUP

France
toner

eurol



sparco

MARTINI RACING

MARTINI RACING

DISPONIBLE



MOMO

FABRIQUÉ en Italie



MOTUL

EN STOCK



PAGID RACING

Plaquettes développées pour votre ancienne

ORECA

STORE.COM



PARTENAIRE OFFICIEL DE L'HISTORIC TOUR

