

PLUS DE **1 200**
PETITES ANNONCES



ENCHÈRES
Une première vente
à Bruxelles p.11



En kiosque le 31 octobre

la vie de **AUTO**

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION

www.lva-auto.fr

N° 1530 • 25 OCTOBRE 2012

TOUR DE CORSE HISTORIQUE

Les légendes sont de retour

P. 16

Photo: M. P. /
www.1500magazine.com
© 2012

PLATEAUX DE PRESTIGE

P. 14

BRITISH CAR MEETING

P. 18

RÉNOVATION ET ENTRETIEN

P. 8

Le Castellet à 10 000 Tours

10 courses et 160 autos : chaud devant...



Les anglaises à l'heure du thé

Quelque 1 600 véhicules se sont réunis à Morges



Offrez-vous une formation

Du travail de pro pour amateur, c'est possible !



F 3 € • BEL 3,20 € / ISSN 093 2189
L 19642 - 1530 - F: 3,00 €



Collectionneur & Chasseur

Le rallye en fête

PRATIQUE

Date : 2-7 octobre

Chiffres : 1 200 km dont 325 km répartis en 18 spéciales, 221 équipages au départ (140 en compétition VHC et Classic et 81 en régularité VHR5), 149 à l'arrivée

Tarif : 3 350 € par équipage, hors hébergement et transport

Contact : ASA TERRE DE CORSE, BP 15, 20538 Porto-Vecchio Cedex, tél. 04 95 70 67 33, e-mail : info@terredecorse.fr, www.tourdecorse-historique.fr



Une Delfestina, une petite route en corniche avec la mer en contrebas : bienvenue en Corse ! Avec leur Alpine A 110, Jean-Charles Rédelé et Éric Comas ont effectué une course magnifique, avec un podium à la clé.

Un parcours unique, plus de 325 km d'épreuves chronométrées sur routes fermées sécurisées font du Tour de Corse un rendez-vous sportif majeur du calendrier historique. Cette année, 221 équipages relèvent le défi devant un public totalement acquis à la cause.

LA CORSE EN 4 CV !

Première vue, la petite 4 CV Renault n'offre pas les caractéristiques nécessaires à la pratique d'un Tour de Corse. Pourtant, elle a notamment gagné sa catégorie au Rallye du Monte-Carlo 1949. On l'a même vue transporter sa catégorie à plus de 95 km/h de moyenne aux 24 Heures de Mans la même année. Jean Rédelé s'illustre avec elle et imagine à son volant son futur Coach 106, la première Alpine, Monte-Carlo, Coupe des Alpes, Liège-Suffla Liège, Mille Miglia... un renouvellement de la 4 CV au départ de toutes les grandes classiques après guerre. Les succès s'additionnent, la Régie, enfin convaincue du bien fondé de la compétition, développe la 4 CV 1063 allégée et plus puissante : 55 ch... SAE ! Jean-Louis Vial (en photo) et Christian Bourque se sont alignés avec une 4 CV au départ. Elle n'est même pas choisie la moyenne la plus basse, mais elle a été restaurée il y a quelque temps par Jean-Luc Balla, parfaitement entretenue et splendide d'apparence, la petite Renault n'a pas tardé à devenir la "chouchou" du public. Et en terminant au milieu du peloton VHR5, elle n'a pas fait que de la figurine.



Texte : François MICHEL
Photos : Cathy DUBUISSON

En cherchant à renouer avec les valeurs véritables du rallye automobile sportif, le Tour de Corse historique a trouvé son public et... ses concurrents. Jamais il n'y avait eu autant d'engagés au départ de l'Île-Rousse. On retrouve d'ailleurs des grands noms du sport automobile international, même d'anciens pilotes de F1, avec Erik Comas bien décidé à jouer la victoire sur sa Lancia Stratos, ou encore le Belge Eric Van de Poele avec une Porsche 911, de plus en plus convaincus par les courses historiques de ce type. Ces deux-là sont venus se frotter aux spécialistes de la

discipline : l'éclectique Philippe Gache (monoplace, sport prototype, rallye raid), vainqueur ici-même il y a douze mois, le Corse Jean-Pierre Manzagol, ou encore le célèbre Jean-Claude Andruet (72 ans passés !) qui pour rien au monde ne manquerait ce rendez-vous. De leur propre aveu, cette course constitue un bain de jeunesse au travers d'une convivialité et d'une proximité sans égal avec un public fin connaisseur. Pas de doute, en Corse, terre de contraste par excellence, on aime encore le sport automobile.

Le plateau à lui seul mérite le voyage. Des Porsche, bien sûr, c'est presque la solution de facilité, mais aussi des Lancia (Fulvia, Stratos ou 037), des Alfa Romeo, une Abarth 1300 OT, des

Renault 5 (Alpine ou Turbo) en grand nombre, deux CG uniques (348 Proto Fiorentino et MC à moteur central). Aucun observateur ne sera passé non plus à côté de cette bonne vingtaine d'Alpine A 110 venues fêter 50 ans de succès. En chef de file, on retrouve Jean-Charles Rédelé, le fils du "patron", qui va faire fort tout au long du rallye, montrant le bout de son petit capot bleu à chaque épreuve chronométrée. Bien sûr, devant, on place la barre haute, Comas avec sa Stratos est en tête à l'issue de la première spéciale. Gache réplique le lendemain et reprend le commandement avec sa 911. Exit Comas, la Stratos casse. Toujours en embuscade, Jean-Claude Andruet (Porsche 911 RSR) récupère le rôle de challenger.



Des scènes d'assistance comme on n'en voit plus aujourd'hui, dans les rallyes modernes.



Belle et chantant si bien, la Lancia Stratos d'Erk Comas s'est tue beaucoup trop tôt.

Balfard D'Abel de Libran reste fidèle à sa Jaguar Mk 2. Redoutable, d'ailleurs dans sa livrée orange.



Après un tour du monde, la Tracton de James Leffort s'offre un Tour de Corse.



Philippe et Carole Guyot remportent leur catégorie (1962-1965) avec cette Alfa Romeo Giulietta.



Dans l'épreuve référence de Ghisoni-Abbazia (29 km), il va signer avec sa célèbre coéquipière "Biche" le meilleur temps mais surtout le record absolu de l'épreuve. À son âge, est-ce bien raisonnable ? « Plus il vieillit et plus il va vite ! Qu'est-ce que ça va être dans dix ans ! », s'amuse son adversaire et ami Philippe Gache. Lequel n'hésitera pas un instant à jeter sa propre assistance sur la voiture d'Andraet pour solutionner des problèmes d'embrayage. Mais comment passer sous silence la course exemplaire de brio de Jean-Charles Rédélé avec sa minuscule Alpine A 110. De là-haut, son père Jean a dû vigilement forcer la voix pour l'encourager. Il décroche la 3^e place. Comment aussi ne pas souligner la perfor-

mance et l'humour toujours positive de Jean-Pierre Manzagol, remonté du diable vautvert après ses soucis mécaniques sur sa fidèle Renault 5 Turbo et semblant se détacher de chaque instant de cette course hors normes. En VHRS (car oui, il y avait de la régularité), il n'est plus forcément question de puissance. Plutôt de constance dans la performance avec une règle du jeu voulue plus épique que d'habitude, pour que là aussi, on n'oublie pas qu'il s'agit aussi d'une épreuve sportive. Le couple Lefort/Lesieur semble avoir parfaitement assimilé les choses avec sa petite VW Scirocco. Il gagne la catégorie. Maintenant, il ne nous reste plus qu'une chose à faire et cela va être difficile : patienter douze mois... ■



Plus de 200 voitures étaient engagées avec une qualité de préparation vraiment exceptionnelle.



Eric Lefort et Alain Lesieur s'imposent en VHRS avec leur VW Scirocco.



De g. à d. : Eric Dessat, Jean-Charles Rédélé, Philippe Gache, "Biche", Nicolas Bilière et Jean-Claude Andraet.

Un public passionné veut passer les au de course, de cette Porsche 911.

CLASSEMENTS

COMPÉTITION (VHC ET CLASSIC)

1^{er} - Gache/Rivière, Porsche 911 ;
2^{ème} - Andraet/Biche, Porsche 911 ;
3^{ème} - Rédélé/Dessat, Alpine A 110.

RÉGULARITÉ (VHRS)

1^{er} - Lefort/Lesieur, VW Scirocco ;
2^{ème} - Nicoules/Nicoules, Ford Cortina Lotus ;
3^{ème} - Figlière/Euvray, Porsche 911.



Bernard Fiorentino, pilote «40 ans après...»

Il y a tout juste quarante ans, en novembre 1972, Bernard Fiorentino montait sur la seconde marche du podium du Tour de Corse en intercalant sa CG-MC Spider entre les Alpine A 110 de Jean-Claude Andraet et de Jean-Pierre Manzagol. Durant toute la course, il avait, avec Maurice Galin pour coéquipier, bravé les intempéries au volant d'une voiture totalement dépourvue de protection. En 2012, Fiorentino crée l'événement en revenant à la compétition au volant d'une CG 548 Proto à compresseur.

LVA : En tant que pilote, vous étiez un pilier de ce programme CG ?

Bernard Fiorentino : Oui, Henri Chemin avait mis en place un service compétition chez Simca. On a commencé avec le Coupé Bertone 1200 S et on est allé assez loin avec une caisse allégée et le "gris" moteur 1800. Puis la CG s'est montrée à la fois plus légère et plus équilibrée. Mais, manquant toujours de puissance, on a imaginé la 548 à compresseur puis la MC conçue chez Matra autour d'un moteur central, d'une boîte Porsche et avec des pièces de suspension empruntées à la Matra 630. Sa mise au point fut passionnante et elle fut rapidement très performante mais tout s'est arrêté assez brutalement fin 73, après 49 courses et 32 victoires. Quelques mois plus tard, Chrysler revendait Simca à Peugeot.

LVA : Vous avez interrompu votre carrière de pilote et vous revôlâ au départ de ce Tour de Corse historique ?

B. F. : À l'arrêt de ce programme CG, j'ai continué un peu à courir mais en circuit principalement, avec des Chrysler Avenger.



Rien à voir, évidemment. Puis j'ai continué à développer des voitures de course. Avec Marc Seguin, nous avons imaginé la Simca 1000 Rallye 3. Elle marchait très bien, mais souffrait toujours de n'avoir qu'une boîte à 4 rapports. Puis on m'a proposé un poste au service des relations publiques de PSA. Le produit m'a toujours autant intéressé que la compétition. Je dois ma présence dans ce Tour de Corse à Michel Faraut, passionné de CG et propriétaire de cette MC, restaurée avec Jean-Luc Bolla. La voiture est très légère et déjà puissante. Très gentiment, il m'a proposé d'en prendre le volant en Corse. Mais sans aucune prétention, juste pour le plaisir.

LVA : Et quelles sont vos impressions sur ce type d'épreuves ?

B. F. : Très bonnes. Je suis vraiment étonné par la qualité du plateau et des préparations. Je n'ai vu que de très belles voitures. L'accueil et l'ambiance sont formidables. L'organisation est même parvenue à retrouver des vieilles routes corse qui sont restées en l'état. C'est un vrai rallye, fatigant. Et puis j'ai retrouvé beaucoup de monde. L'instant où Yves Loubet a reconstruit sur le podium d'arrivée celui de 1972 avec Andraet, Manzagol et moi-même a été particulièrement émuant. Vous vous rendez compte, 40 ans après...