

CHAMPIONNAT DE FRANCE HISTORIQUE DES CIRCUITS

FFSA

HISTORIC TOUR

LA SAISON DES 10 ANS



2 #SAISON
24

HVM
Racing

www.hvmracing.fr



KENNOL
PERFORMANCE OIL

ORECA
SPORT.COM

SUNOCO
by subgear

ASSURANCES
LESTIENNE

WHEEL
MOTORSPORT
www.elegmotor.com

AMParis
www.amparis.fr

LPTENT
Fabricant Français

France
Conec

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

**VÉHICULE DE COMPÉTITION,
NON HOMOLOGUÉ OU MODIFIÉ**

Voiture - Moto - Karting - Quad

à partir de **320,90€ / an**
Bénéficiez de notre contrat
**Garantie stockage
dommages transport
avec Vol**

- Vol, incendie et accidents pendant le transport
- Vol, incendie sur le lieu de stockage



Devis sur notre
site internet **RUBRIQUE STOCKAGE & TRANSPORT**

ÉDITO



L'« Historic Tour » souffle ses 10 bougies en cette saison 2024. Après une décennie d'existence, le Championnat de France Historique des Circuits ne perd rien de sa superbe et continue à faire rêver les concurrents et le public.

La saison 2023 en est le parfait exemple tant elle fut riche en émotions sur le plan sportif, mais aussi sur le plan humain. Un grand merci aux 315 pilotes engagés sur le championnat, aux officiels, aux commissaires et aux bénévoles qui officient lors de nos épreuves.

Je tiens également à saluer le travail de l'équipe HVM Racing, accompagnée des promoteurs des différents plateaux supports, qui a travaillé à vous préparer une très belle saison.

L'édition 2024 est déjà là et s'annonce prometteuse avec cinq grands rendez-vous au calendrier. Elle apportera également son lot de nouveautés avec notamment la création d'un nouveau trophée dédié aux Protos.

Je vous donne rendez-vous sur la grille de départ de Dijon-Prenois, le 3 mai prochain, pour vivre tous ensemble la 10^{ème} aventure de ce beau championnat !

LE GUIDE DE L'HISTORIC TOUR 2024
édité par HVM RACING
31 rue d'Aguesseau
92100 Boulogne-Billancourt

Conception/Rédaction :
Jacques Furet

Graphisme :
ImageConcept

Photos :
Jean-François Muguët,
Hugues Laroche

Impression :
www.onlineprinters.fr

NICOLAS DESCHAUX
PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE



UNE TOURNÉE EN CINQ DATES

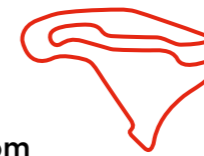


DU 5 AU 7 JUILLET

HISTORIC TOUR NEVERS MAGNY-COURS

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

www.circuitmagnycours.com



Si la date de cette année évolue de septembre à juillet, le plaisir de reprendre le chemin du prestigieux circuit de Nevers Magny-Cours sera double cette année. De fait, cette troisième manche se déroulera dans un contexte inédit puisque le Championnat de France Camions viendra pour l'occasion se joindre aux plateaux de l'Historic Tour ! L'assurance de bénéficier d'une belle affluente côté public. Pour le reste, il y aura, comme toujours pour les pilotes, ce privilège de fouler une piste empruntée par les plus grands champions. Dix-huit Grand Prix de France de F1 ça ne s'oublie pas !



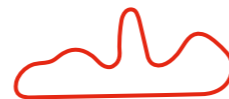
ÉTAPE #3

DU 3 AU 5 MAI

HISTORIC TOUR DIJON PRENOIS

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

www.circuit-dijon-prenois.com



A l'instar de la saison précédente, il revient au circuit de la Côte-d'Or d'inaugurer le calendrier du Championnat de France. Incontournable destination, le tracé bourguignon est unanimement plébiscité par les pilotes pour son profil unique. Ceux-ci raffolent de ses virages rapides qui requièrent un pilotage millimétré, 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

DU 6 AU 8 SEPTEMBRE

HISTORIC TOUR NOGARO

Circuit de Nogaro
Situation : Gers (60 km d'Auch)
Tracé de 3,636 km

www.circuit-nogaro.com



Le premier week-end de septembre marquera l'heure des retrouvailles avec le circuit de Nogaro. Destination choisie lors des trois premières éditions de l'Historic Tour, puis pour celle de 2020, la piste du Gers n'avait plus figuré au calendrier au cours des trois dernières campagnes. Pour tous ce sera donc un vrai plaisir de se replonger dans l'ambiance des lieux, de retrouver ce superbe tracé de 3,6 km (à l'enrobé flambant neuf) et de renouer avec un public aussi fidèle qu'enthousiaste. Nogaro reste Nogaro et c'est en toute légitimité que l'on se replongera dans ses soixante ans d'existence au rythme de l'Historic Tour.

DU 31 MAI AU 2 JUIN

HISTORIC TOUR CHARADE

Circuit de Charade
Situation : Puy-de-Dôme
(10 km de Clermont-Ferrand)
Tracé de 3,975 km

www.charade.fr



Après un an d'absence, le circuit de Charade effectue cette saison un retour attendu au calendrier de l'Historic Tour. Sur place, le tracé montagneux de 3,9 km, créé à la fin des années 80, conserve en ses gènes l'esprit du précédent « grand » circuit de Charade, fréquenté en son temps par la Formule 1. Il fait toujours bon y revenir dans l'ambiance champêtre qui sied aux lieux pour y réécrire indifféremment l'histoire. Encore plus aujourd'hui, alors que le site bénéficie d'un vaste programme de modernisation et offre des conditions d'accueil en parfaite harmonie avec la passion et les attentes de ses utilisateurs.

ÉTAPE #2



DU 18 AU 20 OCTOBRE

HISTORIC TOUR VAL DE VIENNE

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

www.circuitvaldevienne.com



On peine à 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. Comme l'an passé, les pilotes le rejoindront pour y clôturer leur saison et y vivre un week-end forcément décisif pour l'attribution des différents titres de champion de France. Inauguré il y a plus d'un quart de siècle, le circuit brille tant par la qualité de son accueil que par la sélectivité de sa piste : un tracé de caractère de 3,7 km situé en pleine campagne poitevine.

ÉTAPE #5



DÉJÀ 10 ANS

Les années filent ! Baptisé en 2015, le Championnat de France Historique des Circuits entre déjà cette saison dans sa dixième année d'existence.

Cette édition anniversaire réserve encore son lot de nouveautés dans la continuité des aménagements déjà entrepris en 2023. Quatre championnats nationaux, dûment labellisés FFSA, servent de toile de fond aux courses de treize plateaux historiques et, à travers eux, à l'émergence d'autant de catégories, de types d'autos différentes et de périodes d'âge des années 50 à l'aube de la décennie 2000.

Une incroyable diversité que le promoteur fédéral, HVM Racing, met au service de centaines de pratiquants amateurs qui sont invités cette saison à rejoindre successivement les circuits de Dijon Prenois, Charade (de retour), Nevers Magny-Cours, Nogaro (également de retour) et du Val de Vienne. Ils ont été plus de 400 l'an passé à inscrire leur nom au palmarès de ce Championnat de France Historique des Circuits, plus communément dénommé Historic Tour. De plébiscite en record de participation, seront-ils encore plus nombreux à honorer cette édition des 10 ans ? **Une chose est sûre, elle le mérite !**



LAURENT VALLERY-MASSON (HVM Racing, Promoteur de l'Historic Tour) : « Pouvoir accueillir un maximum d'autos »

D'édition en édition, l'Historic Tour continue de parfaire son offre. A l'aube de la saison 2024, qu'en est-il de ces évolutions ?

LVM : « En 2023, nous avons cherché à donner un nouvel élan aux plateaux de type GT/Tourisme en ne regroupant plus les autos par âge mais par niveau de performances. Nous avons ainsi lancé le Maxi 2L Classic et le Racing Over 2L. Le premier cohabite désormais très bien en piste avec le Maxi 1300 Series, alors que le second ne devrait pas tarder à trouver sa place. C'est une question d'explications, d'information des pilotes. À nous, promoteur, de nous en charger. Nous avons aussi lancé l'an passé le Championnat de France Historique des Circuits, lequel a rapidement trouvé son public avec, en moyenne, plus d'une vingtaine d'autos en course. À l'évidence, il y avait une attente pour un nouveau format de ce type sur l'Historic Tour. Ces évolutions ont porté leurs fruits et ce n'est pas fini ; d'autres suivent cette saison au niveau des Protos ».

Qu'en est-il exactement ?

« La SportProtosCup stoppant son activité, il était important de trouver une solution viable pour continuer à accueillir ces autos d'âges et de performances souvent très différents. Au travers de la création du Trophée Proto Classic & Historic il nous a semblé cohérent

de les dispatcher en piste auprès des GT au performances les plus proches. Les Protos « Historic », autrement dit les plus anciens, rouleront de concert avec le Racing Over 2L, tandis que les « Classic », plus récents, rejoindront le GT Classic. Cette cohabitation Protos/GT est parfaitement en phase avec une grande tradition du sport automobile ».

Le calendrier 2024 reste au format de cinq meetings, mais là encore avec quelques nouveautés...

« Dans le choix des circuits, nous restons fidèles au principe d'alternance. Ainsi, aux côtés de Dijon, Magny-Cours et du Val de Vienne, nous avons cette année l'opportunité de retourner à Nogaro et à Charade. Dans l'intérêt des pilotes, nous avons aussi veillé à avoir au moins trois à quatre semaines entre chaque meeting. Côté spectateurs, la fréquentation a augmenté de 25% l'an passé, ce qui nous conforte dans nos choix. A ce titre, l'étape de Magny-Cours nous permettra d'élargir encore la visibilité de notre championnat auprès d'un nouveau public, puisque nous partagerons notre meeting avec le Championnat de France Camions ».

En résumé, quelles sont les bonnes raisons qui doivent inciter les concurrents à rejoindre l'Historic Tour ?

« J'en vois au moins quatre. D'abord, il y a chez

nous une place sur un plateau pour n'importe quelle auto historique. Ensuite, nous organisons un championnat « sportif », avec des règles strictes, des enjeux forts sur la piste et un vrai niveau de compétitivité. En trois, je souligne que nous déployons de gros efforts pour permettre aux pilotes de courir devant du public. Enfin, il y a le contexte général de notre discipline. C'est un championnat 100% amateur, mais dans lequel chacun peut évoluer à son échelle. On peut venir y découvrir le sport auto avec de petits moyens et sans pression, comme évoluer dans un contexte plus structuré en rejoignant un team professionnel ».



Une cohabitation inédite avec le Championnat de France Camions à Magny-Cours.



À RETENIR

Les championnats/les plateaux

Le Championnat de France Historique des Circuits se décline en quatre championnats distincts :

- Monoplaces/Protos, avec les trophées F3 Classic, Formule Renault Classic, Formule Ford Kent, Protos Historic & Classic et Challenge Formula Ford Historic,
- GT/Tourisme Pré 90, avec les trophées Lotus, Maxi 1300 Series, Maxi 2L Classic et Racing Over 2L,
- GT/Tourisme Post 90, avec le Trophée GT Classic, la Roadster Pro Cup et la Youngtimers GTI Cup,
- Endurance Historique, avec les courses des 200 km.

L'attribution des points

Les championnats Monoplaces/Protos, GT/Tourisme Pré 90 et GT/Tourisme Post 90 se déroulent en dix manches réparties sur cinq meetings (deux courses par plateau sur chacun d'eux). Tous les résultats moins 1 sont retenus pour l'établissement du classement final. Le championnat d'endurance historique se déroule sur cinq manches (une par meeting).

À l'issue de chaque course, les points sont attribués de la façon suivante : 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.

Les plateaux réunis en courses

Le Trophée F3 Classic avec le Trophée Formule Renault Classic
Le Trophée Proto Historic avec le Racing Over 2L
Le Trophée Proto Classic avec le Trophée GT Classic
Le Maxi 1300 Series avec le Maxi 2L Classic
La Youngtimers GTI Cup avec le Superberlines 2.0I (plateau invité)

Les récompenses

Les trois premiers de chaque championnat de France sont récompensés par la FFSA. 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.

AU PALMARÈS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

MONOPLACES/PROTOS

2023 : Antoine Robert - 2021 et 2022 : Lionel Robert -
2018, 2019 et 2020 : Frédéric Rouvier -
2017 : Antoine Robert -
2016 : Hugo Carini - 2015 : François Belle.

GT/TOURISME PRÉ 90

2023 : Philippe Gandini et Emmanuel Brigand.

GT/TOURISME POST 90

2023 : Laurent Fresnais.

ENDURANCE HISTORIQUE

2023 : Eric Martin/Laurent Vallery-Masson.

ON EN PARLE



PARTENAIRES EN PARTICULIER

2 #SAISON
24



LA COM DE L'HISTORIC TOUR EN CHIFFRES

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 le réseau France Bleu et Nostalgie.

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.newsclassicracing.fr (100 000 visiteurs différents par mois).

+450 En neuf ans d'existence de l'Historic Tour, la presse quotidienne régionale (PQR) lui a déjà consacré plus de 450 articles. Au gré des localisations des circuits, c'est toujours l'un ou deux de ces quotidiens qui ouvrent ses pages et son site internet à l'actualité de l'Historic Tour. Cette saison encore ce sera notamment le cas du Bien Public, de La Montagne, La Dépêche du Midi, Sud Ouest, Centre Presse et de La Nouvelle République. Ces titres cumulent à eux seuls une diffusion quotidienne de plus d'un demi-million d'exemplaires.

+1 200 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 1200 pleines pages ! On le doit notamment à La Vie de l'Auto, Echappement, Autohebd, France Auto, Rétro Course, Classic & Sports Cars, Youngtimers, Berlinette Magazine, Auto Diva, Historic Motor Racing News, Auto Rétro, Maxi Austin, Vintage Racers, etc.

12 000 Présent sur les réseaux sociaux, l'Historic Tour compte près de 12 000 abonnés sur ses différentes pages Facebook (dont @HistoricTourFFSA). On le suit également sur Instagram, (@HVM_Racing), Youtube, Tiktok et LinkedIn.

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 !

300 000 En hausse, les contenus vidéo ont suscité 300 000 « vues » l'an passé sur les réseaux sociaux.



www.hvmracing.fr Le site web HVM Racing s'impose au carrefour de toutes les attentes. 500 000 visiteurs ont utilisé ses multiples fonctionnalités l'an passé. Le public peut y retrouver l'ensemble des informations et de l'actualité de l'Historic Tour, mais aussi suivre l'ensemble des courses sur un live timing ou, mieux encore, accéder à la billetterie pour préparer un futur déplacement sur l'un des circuits du championnat. De leur côté, les concurrents peuvent effectuer sur cette plateforme numérique toutes les opérations utiles à leur participation : engagement, réservation de séances d'essais, location de box, etc.

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, notamment sous les marques Avon et Sunoco. 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 cinq 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 déjà neuf 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 il y a deux ans. Toutes de jaune et de noir vêtues, ses hôtes 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. L'entreprise est spécialiste de la vente, la location et l'entretien de photocopieurs, d'imprimantes et de télécopieurs depuis près de 25 ans. www.amparis.fr



Au-delà de son statut de sponsor titre du Grand Prix de France Historique, le fabricant français de lubrifiants hautes performances KENNOL est aussi l'un des fidèles partenaires de l'Historic Tour depuis 2019. Son implication se traduit notamment par l'attribution des « KENNOL Awards ». A l'issue de chaque course, ceux-ci encouragent les notions d'entraide, d'efforts et de partage en récompensant des pilotes pour des actes dignes d'éloges, sur la piste comme en dehors. www.kennol.com



CHAMPIONNAT DE FRANCE **MONOPLACES/PROTOS**



1

ANTOINE ROBERT

Martini MK48

**TROPHÉE FORMULE
RENAULT CLASSIC**

4 Gislain GENECAND (CH)
*Formula Ford Historic
& Formule Ford Kent*

5 Lionel ROBERT
F3 Classic

6 Stéphane NGUYEN
SportProtosCup

7 Josserand DE MURARD
SportProtosCup

8 Laurent VALLERY-MASSON
F3 Classic

9 Jean-Charles MONNET
Formule Renault Classic

10 Arnaud DOUSSE
Formule Ford Kent

**PILOTES CLASSÉS
120**



2

MATTHIEU MIDY

Van Diemen RF90

**TROPHÉE FORMULE
FORD KENT**



3

FRANCOIS BELLE

Lola T540 E

**CHALLENGE FORMULA
FORD HISTORIC**

CHAMPIONNAT DE FRANCE **GT/TOURISME POST 90**



1

LAURENT FRESNAIS

Mazda MX-5

ROADSTER PRO CUP

4 Jean-François GIMONET
Youngtimers GTI Cup

5 Jean-Pierre GAILLARD
Trophée GT Classic

6 Mathis VISENTIN
Roadster Pro Cup

7 Vincent DELARCHE
Trophée Saloon Cars

8 Eric EMPOIS
Trophée Saloon Cars

9 Gregory YVETOT
Trophée Saloon Cars

10 Olivier MARTIN
Roadster Pro Cup

**PILOTES CLASSÉS
110**



2

PATRICE LEFEBVRE

Audi Quattro

TROPHÉE SALOON CARS



3

STEEVE HERGAULT

Mazda MX-5

ROADSTER PRO CUP

CHAMPIONNAT DE FRANCE **GT/TOURISME PRÉ 90**



1

PHILIPPE GANDINI

Mini Jem GT

MAXI 1300 SERIES

4 Antoine BENNE
Maxi 2L Classic

5 Nicolas BELOOU
Trophée Lotus

6 Jean-Pierre RICHELMI (MC)
Racing Over 2L

7 Olivier DUSAILLY
Maxi 2L Classic

8 François POUILLON
Maxi 1300 Series

9 Xavier JACQUET
Trophée Lotus

10 Pascal METAYER
Trophée Lotus

**PILOTES CLASSÉS
115**



1^{ex}

EMMANUEL BRIGAND

Porsche 930/Porsche 911 RSR 3L

RACING OVER 2L



3

DOMINIQUE VULLIEZ

Lotus Seven

TROPHÉE LOTUS

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'**ENDURANCE HISTORIQUE**



1

**ÉRIC MARTIN
& LAURENT
VALLERY-MASSON**

Debora SP91 Alfa

4 Jean-Pascal ROCHE
& Pascale ROCHE

5 Vincent DELARCHE
& Thierry LORTAL

6 Philippe BAERT
& Stéphane MOREAU

7 Jean-Pierre RICHELMI
& Philippe GACHE

8 Damien KOHLER

9 Alain LAGACHE
& Pierre-Alain LAGACHE
& Pierre-Henri DELBREIL

10 Josserand DE MURARD

**PILOTES CLASSÉS
59**



2

JEAN-MICHEL VILLOT

Osella PA8 BMW



3

GERARD PARGAMIN

Lotus Seven



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[®]
Racewear

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

www.stand21.com

RETROUVEZ STAND 21 RACEWEAR SUR [f](#) [t](#) [i](#) [i](#)

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!

CHAMPIONNAT DE FRANCE 2024



CHAMPIONNAT DE FRANCE MONOPLACES/PROTOS

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



CHAMPIONNAT DE FRANCE GT/TOURISME PRÉ 90

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



CHAMPIONNAT DE FRANCE GT/TOURISME POST 90

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



CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE HISTORIQUE

- P.28 200 KM DE L'HISTORIC TOUR

- PLATEAU SUPPORT
- P.29 TROPHÉE SALOON CARS

TROPHÉE FORMULE 3 CLASSIC



1971 < 1984



La voie royale



HVM RACING

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

Le quart de siècle d'existence déjà dans le rétro, le Trophée F3 Classic continue de se positionner parmi les plateaux phare 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.

Au-delà de l'Historic Tour, le Trophée F3 Classic 2024 propose également à ses pilotes de prendre part au KENNOL Grand Prix de France Historique, au Silverstone Festival et au Spa Six Hours dans le cadre de la F3 Classic Interseries.



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 2023

Laurent Vallery-Masson (Ralt RT3).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Laurent Vallery-Masson (Ralt RT3), 8^{ème}.

TROPHÉE FORMULE RENAULT CLASSIC



1971 < 1994



Au cœur d'une filière



HVM RACING

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

Ce serait faire injure à l'histoire du sport automobile hexagonal de ne pas hisser la Formule Renault au rang des ingrédients vedettes de l'Historic Tour. Depuis l'amarce 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 plus de 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 « moderne » 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 relativement proches à la faveur d'une équivalence technique judicieusement établie.

Dans le cadre d'un voisinage heureux, les Formule Renault évoluent à nouveau avec les F3 cette année sur les manches de l'Historic Tour. Détail qui a son importance : les trois derniers champions de France Monoplaces/Protos étaient issus des rangs de ce trophée !



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 2023

Turbo : Antoine Robert (Martini MK48),
 Atmo : Benoît Bagur (Martini MK63).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Antoine Robert, Champion de France Monoplaces/Protos.

TROPHÉE FORMULE FORD KENT



1967 < 1992

L'inamovible
moteur du succès

CLUB FORMULE FORD KENT

Michel Kozyreff ☎ 06 11 74 23 09
kozykent@formulaford1600.fr
www.formulaford1600.fr

Le Championnat de France Historique des Circuits 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 séduisantes grilles de départ à toutes les monoplaces de Formule Ford qui furent équipées du fameux bloc 1600 Ford éponyme, soit l'occasion de remettre en lumière une vaste période courant de 1967 à 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 révèle une formidable diversité.

Le trophée concernant une période d'un quart de siècle durant laquelle les châssis ont naturellement évolué, le règlement répartit les autos en quatre catégories d'âge : GHI (67 à 81), Pré 90 (82 à 89) et Pré 93 (90 à 92).

Cette saison, les pilotes du Trophée Formule Ford Kent feront courses communes avec leurs homologues du Challenge Formula Ford Historic lors de l'Historic Tour de Magny-Cours, mais aussi à l'occasion de ses deux déplacements hors des frontières, à Spa et à Zandvoort.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Formule Ford à moteur
1600 Kent (1967-1992).



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2023

Scratch et Pré 93 : Matthieu Midy
(Van Diemen RF92),
GHI : « Nelson »
(Van Diemen RF79),
Pré 90 : Michel Kozyreff
(Reynard 88F).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Matthieu Midy
(Van Diemen RF92), 2^{ème}.

CHALLENGE FORMULA FORD HISTORIC



1967 < 1981

L'excellence
d'une formule école

ACTION RACING

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

Formule déclinée à l'échelon mondial, 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 une vingtaine d'années.

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 leurs 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 s'ouvrira également deux incursions à l'étranger cette année, aux Pays Bas (Zandvoort) et en Belgique (Spa).



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 Formule France ou F3 1000.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2023

Classe B : François Belle
(Lola T 540 E),
Classe A : Tony Rollet (March 719).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : François Belle
(Lola T540 E), 3^{ème}.

TROPHÉE PROTO HISTORIC & CLASSIC



<1982 < 2000



A l'aube d'une nouvelle ère



HVM RACING
Zoé Jeunehomme © 01 41 22 20 10
equipe@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr

Les indispensables Protos entament une nouvelle ère sur l'Historic Tour 2024. Suite à la disparition de la SportProtosCup, HVM Racing propose aux adeptes du genre un nouveau plateau sous le nom de baptême de « Trophée Proto Historic & Classic ».

Selon le souhait d'accueillir ces autos de la façon la plus large possible, ce trophée se décline en deux catégories bien distinctes. La première, dite « Historic », est ouverte à tous les Prototypes d'avant 1982, sans limite de cylindrée, à ceux de moins de 2 litres de la période 1982-1989 et, enfin, aux Sports 2000 sans limite de date. Réparties en trois classes, ces autos évolueront en courses de concert avec les GT/Tourisme du plateau Racing Over 2L.

La catégorie « Classic » s'adresse, elle, à des Protos de conception plus récente, en l'occurrence aux modèles à moteur de moins de 3 litres homologués entre 1982 et 2000. Là encore, une répartition par classes effectue notamment une distinction entre mécanique à 12 et 24 soupapes.

Du fait de leur niveau de performances plus élevé, ces Protos « Classic » rejoindront en courses les autos du Trophée GT Classic. Une mixité voulue entre Protos et GT qui épouse une glorieuse tradition du sport automobile.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Catégorie Historic : Protos d'avant 1982, Protos - 2L de 1982 à 1989, Sports 2000,
Catégorie Classic : Protos - 3L de 1982 à 2000,
6 classes distinctes.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2023

Nouveau plateau.



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Nouveau plateau.



ELLEGI MOTORI
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



< 1980

Les merveilles de l'an 2



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

Inauguré en 2023, le plateau Racing Over 2L accompagnait alors le volet nouveautés de la saison en parfaite complémentarité technique avec le Maxi 2L Classic. Bien accueilli, le plateau entre dans sa « saison 2 » sur des bases inchangées en mettant 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 et autre 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 se répartissent 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 sont versées dans ce plateau Racing Over 2L.

La saison 2024 s'annonce encore plus animée puisque les pilotes du Racing Over 2L partageront désormais leurs courses avec leurs « confrères » du nouveau Trophée Protos Classic.



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.



VAINQUEURS 2023

Général et Post 66 +3L : Emmanuel Brigand (Porsche 930/011 RSR).
Pré 66 -3L : Paul Ancelin (Austin Healey 3000),
Pré 66 + 3L : Nicolas Chambon (Shelby Cobra),
Post 66 - 3L : Olivier Dusailly (Ford Escort BDG).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Emmanuel Brigand (Porsche 930/911 RSR), champion GT/Tourisme Pré 90.



< 1980

Le nouvel élan



HVM RACING
Juliette Cioni ☎ 01 41 22 20 14
officiels@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr

Comme son « grand frère » Racing Over 2L, le plateau Maxi 2L Classic se charge depuis l'an passé d'insuffler un nouvel élan à la grande famille des autos de type GT/Tourisme.

Selon le principe de base consistant à répartir les autos par niveaux de performances, ce plateau a pour vocation première de réunir des autos de moins de 200 ch. On y retrouve 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 repose sur la détention d'un PTH par leur propriétaire, sachant qu'il est 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 retailés sont dans tous les cas proscrits.

Comme en 2023, les pilotes du Maxi 2L Classic font cette saison courses communes avec leurs homologues du Maxi 1300 Series sur les meetings de l'Historic Tour.



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.



VAINQUEURS 2023

Général et Pré 66 - 1600 : Antoine Benne (Lotus Elan),
Pré 66 +1600 : Jean-Pierre Fazi (Triumph TR4),
Post 66 + 1600 : Malival Castelli (Ford Escort RS2000), Post 66 - 1600 : Damien Sionneau (Lotus Elan).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Antoine Benne (Lotus Elan), 4^{ème}.

TROPHÉE LOTUS



1957 < 1990

Gloire au doyen

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 l'un des deux seuls à prospérer autour d'un modèle unique : la légendaire 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 ». Le Trophée Lotus s'inscrit dans cet héritage et continue, saison après saison, à entretenir la légende de cette voiture culte à laquelle les incondionnels 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 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 Lotus demeure l'un des plateaux phare de l'Historic Tour. Le KENNOL Grand Prix de France Historique figure également à son calendrier 2024.



SEVEN TOP EVENTS

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



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 2023

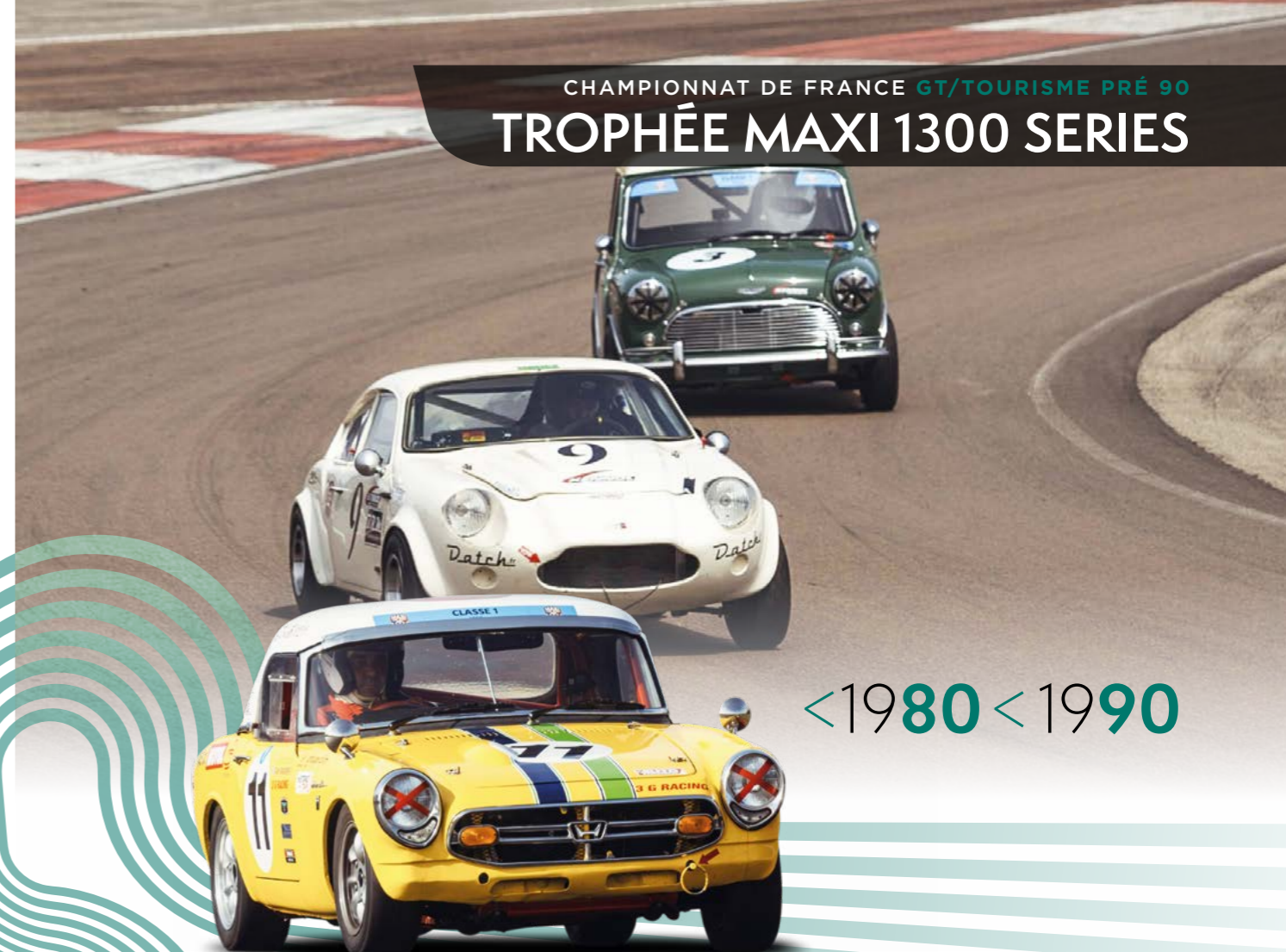
Dominique Vulliez (Lotus Seven).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Dominique Vulliez,
3^{ème} GT/Tourisme Pré 90.

TROPHÉE MAXI 1300 SERIES



< 1980 < 1990

Du mini au menu



HVM RACING

Juliette Cioni ☎ 01 41 22 20 14
officiels@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr

En parfaite complémentarité avec les autres plateaux de l'Historic Tour, le Maxi 1300 Series rassemble 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 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 Mini Marcos, Mini Jem, Ginetta et autres raretés venues d'outre-Manche.

Afin que chacun puisse défendre pleinement leurs chances au classement général du trophée, les autos se répartissent sur quatre classes distinctes : les 1 (les voitures de moins de 1000 cm³), 2 (1001 à 1150 cm³) et 3 (1150 à 1300 cm³), auxquelles s'ajoute cette année une classe 4 nouvellement remodelée et baptisée « Classic Mini Cup ». Cette dernière est dédiée aux modèles Mini du groupe BMC avec un règlement technique particulier et une période maxi d'âge portée à fin 1990. De quoi insuffler un nouvel élan au trophée.



AVEC QUELLES AUTOS ?

GT/Tourisme de moins de 1300 cm³ (avec ou sans PTH) produites avant 1981 et réparties en 3 classes de cylindrée. Nouveauté : la classe 4 Classic Mini Cup pour toutes les Mini jusqu'à fin 90 avec règlement technique spécifique.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2023

Général et classe 3 : Philippe Gandini (Mini Jem),
Classe 4 : David Barrere (Cooper S),
Classe 2 : Louis Lempereur (Fiat 127),
Classe 1 : Damien Benjamin (Alpine A106).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Philippe Gandini, champion
de France GT/Tourisme Pré 90



< 2000

On repousse les limites



HVM RACING

Zoé Jeunehomme ☎ 01 41 22 20 10
equipe@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr

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 sa onzième édition, celui-ci bénéficie d'une évolution notable, la limite d'âge des autos qu'il cible passant de fin 1997 à fin 2000. Un rajeunissement qui rallonge encore un peu plus la copieuse liste des modèles concernés !

De façon opportune, toutes ces voitures « d'esprit GT » venant d'horizons très divers (Anciennes GT de Compétition ou de série, GT de Coupes de marque, Groupes 4/5, etc) se répartissent entre cinq classes distinctes selon un savant calcul de leur rapport poids/puissance. Soit 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 fin de saison, un titre est décerné au meilleur performer de chacune de ces classes.

Autre évolution de 2024, les pilotes du GT Classic partagent cette année leurs courses avec leurs homologues du nouveau Trophée Protos Classic. Une mixité GT/Protos parfaitement conforme à la grande histoire du sport automobile.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les voitures d'esprit GT produites dont le modèle de base ou la création date d'avant fin 2000.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2023

GTC1 : Delannoy (Porsche 964 RSR),
GTC2 : Gaillard (Porsche 928),
GTC3 : Chollet (Porsche 944 turbo),
GTC4 : Boyer (Porsche 944 turbo),
GTCX : Gaillard (Porsche 996 GT3).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Jean-Pierre Gaillard
(Porsche 996/928), 5^{ème}.



1990 < 1993

MX-5, le code gagnant



ROADSTER PRO CUP

Philippe Gosset
☎ 06 08 54 55 80
nogarosport32@orange.fr
www.roadsterprocup.com

Baptisée en 2017, la Roadster Pro Cup est l'une des belles réussites de ces dernières saisons. Bien née et de plus en plus prisée, elle a réuni en moyenne une bonne trentaine de pilotes sur l'Historic Tour 2023, dont le champion de France GT/Tourisme Post 90.

Clé de son succès, la Roadster Pro Cup surfe sur la réputation planétaire d'une japonaise unique en son genre : la craquante et exceptionnellement fiable 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 2024 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 programmée sur le circuit de Spa Francorchamps.



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 2023

Laurent Fresnais (Mazda MX-5).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Laurent Fresnais, champion de France GT/Tourisme Post 90.

< 1997



Une nouvelle décennie

**YOUNGTIMERS
GTI CUP**

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

Pour sa huitième année d'existence, la Youngtimers GTI Cup bénéficie d'un appréciable lifting. Si elle demeure l'incarnation de l'inoubliable génération GTI des années 80, dans sa mouture 2024 son règlement repousse l'année butoir d'admission des autos de 1990 à 1997.

Un coup de jeune qui a le mérite de sérieusement rallonger la liste des modèles éligibles sur ce plateau intégré au Championnat de France Post 90.

Dans le détail, il s'agit de continuer à ouvrir les pistes aux Coupés 3 portes de moins de deux litres ayant été homologués en leur temps par la FIA en Groupe N ou en Groupe A, donc jusqu'à fin 1997.

Aux catégories qui les réunissent s'en ajoutent d'autres depuis l'an passé, exclusivement réservées celles-ci aux anciennes Honda Civic homologuées dans de semblables groupes au cours de la même période. Une invitation aux mécaniques nippones qui a déjà connu un certain succès en 2023.

Comme la saison dernière, les courses de la Youngtimers GTI Cup hébergeront également les berlines 2 litres « évocation Supertourisme » du tout jeune trophée Superberline 2.0. De quoi remplir des grilles de départ de plus en plus fournies au fil de la saison.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les Coupés 3 portes d'une cylindrée inférieure à 2000 cm³, ayant été homologuées en Groupe N ou Groupe A avant le 31/12/1997 et toutes les Honda Civic de cette période.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2023

A2 Thomas Maehr (R5 GT Turbo),
 Honda N3 : Lois Morel (Honda Civic),
 Honda A3 : Julien Piau (Honda Civic).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2023 : Jean-François Gimonet
 (Honda Civic), 4^{ème}.

KENNOL
PERFORMANCE OIL

HISTORIC TOUR FFSAI
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



En plein essor



HVM RACING
Adrien Remy ☎ 01 41 22 20 10
presse@hvmracing.fr
www.hvmracing.fr

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 a pris une nouvelle dimension l'an passé en servant de socle à l'avènement d'un très officiel Championnat de France d'Endurance Historique. Un nouveau statut bien accueilli par les pilotes de l'Historic Tour, désormais de plus en plus nombreux à venir s'adonner aux joies de l'endurance en complément de leur participation aux courses sprint.

Le plus logiquement du monde, le Championnat de France est donc reconduit cette année sur les mêmes bases, chaque meeting de l'Historic Tour proposant cette endurance de 90 mn (entrecoupée de deux arrêts aux stands obligatoires), traditionnellement disputée le samedi en fin de journée et à laquelle les pilotes peuvent choisir de prendre part en solo ou en équipage de deux ou trois équipiers.

Du côté des véhicules admis le spectre est large, ces courses étant accessibles à tous les Protos, les Berlines et GT éligibles sur l'un des nombreux plateaux de l'Historic Tour, y compris les éventuelles autos qui y sont admises en « invitées ».



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.



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE
Laurent Vallery-Masson/Eric Martin (Deborá Alfa), champions de France.

HORS CHAMPIONNAT DE FRANCE PLATEAU SUPPORT
TROPHÉE SALOON CARS



1960 < 1999



Priorité à la diversité



TROPHÉE SALOON CARS
Gérard Verney ☎ 06 14 44 15 76
trophee.saloon.car@orange.fr
www.salooncar.eu

Le Trophée Saloon Cars entre cette saison dans sa 36^{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 de cette mixité bien assumée, le Saloon Cars profite cette année de courses dédiées en tant que plateau support de l'Historic Tour, mais hors Championnat de France.



AVEC QUELLES AUTOS ?
Les GT/Tourisme des années 60 à la fin des années 90, réparties en quatre catégories d'âge (60', 70', 80' et 90').



FORMAT DE COURSES
Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2023
Général : Fabrice Lefebvre (Audi Quattro),
2 litres : Vincet Delarche (Caterham).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE
2023 : Fabrice Lefebvre (Audi Quattro),
2^{ème} GT/Tourisme Post 90.

SUPERBERLINE 2.0L

SUPERBERLINE 2.0L

Fort de la réussite de la Roadster Pro Cup, son organisateur a initié un second plateau l'an passé : 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. Maitrise 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.

La saison 2023 a permis de voir les premières autos en action, notamment des Opel Vectra, Alfa 156, BMW 320i et Renault Laguna, sur un plateau appelé à s'étoffer très sérieusement cette année.

Les concurrents du « Superberline 2.0L » vont continuer à partager toutes les courses de l'Historic Tour avec le plateau de la Youngtimers GTI Cup.

NOGARO SPORT

Philippe Gosset ☎ 06 08 54 55 80
nogarosport32@orange.fr
www.superberline2l.fr



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.



1300 ETC



C'est inédit sur l'Historic Tour. Entre ses manches d'Hockenheim et d'Assen, le 1300 ETC (pour European Touringcar Challenge) viendra se joindre à notre championnat national lors de son passage à Dijon Prenois. Dans un environnement proche de celui de notre Maxi1300 Series, ce plateau germanique réunit des moins de 1300 cm³ jusqu'à l'année 1981. Une catégorie distincte s'adresse également aux Mini Cooper Spi des années 1991 à 1996 dans leur configuration Groupe N. Ce sera l'une de ses deux seules apparitions de l'année en France.

BMT RACING UG

info@1300etc.de
www.swww.1300etc.de



SUPERSIXTIES BY NKHTGT

A l'occasion de l'Historic Tour de Charade, le public aura le plaisir de découvrir les charmes de ce plateau néerlandais souvent vu sur le meeting de la Dijon Motors Cup. Ses grilles de départ, toujours très fournies, rassemblent une multitude de GT/Tourisme d'avant 1966 dont bon nombre d'entre elles ramèneront les spectateurs aux premières heures du circuit clermontois. Leurs noms se passent de commentaires : Cobra Daytona, Ford GT40, Shelby Cobra, Jaguar Type E, Austin Healey 3000, Ford Mustang et Chevrolet Corvette pour ne citer qu'elles.

SUPER SIXTIES RACING

info@supersixtiesracing.com
www.supersixtiesracing.com



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

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

Livraison **Gratuite***

* voir conditions sur site



RACETECH



MOMO

FABRIQUÉ
en Italie



**STACK
STACK
STACK**



**PAGID
RACING**

RACING BRAKE PADS
RENNBREMSBELÄGE

Plaquettes développées pour votre ancienne

ORECA

STORE.COM

