



Les Dix Mille Tours, un meeting 100% historique, sont le nouveau rendez-vous de Peter Auto avec l'histoire automobile. La première épreuve, rassemblant cinq plateaux, aura lieu du 8 au 10 octobre 2010 sur le circuit Paul Ricard H.T.T.

Peter Auto emploie la même recette simple et éprouvée pour en assurer le succès. Des plateaux de prestige aussi bien en termes de diversité que de qualité, un grand respect de l'histoire du sport automobile et des voitures, des prestations haut de gamme pour les concurrents engagés. Des paddocks lisibles et pédagogiques pour le grand public, des partenaires de renom et récurrents, une organisation rigoureuse... Autant d'ingrédients réunis pour un résultat prometteur !

Tout à la fois ultra moderne et empreint d'un fort passé automobile, bien connu des pilotes et gentlemen drivers et récemment adapté pour recevoir le grand public, le circuit Paul Ricard H.T.T est une parfaite ... piste de lancement pour le premier de ces meetings qui, dès 2011, devraient s'exporter dans plusieurs pays d'Europe.

A l'occasion des Dix Mille Tours, le circuit Paul Ricard célébrera son 40ème anniversaire, en présence des grands pilotes et des voitures qui ont écrit quelques-unes des plus belles pages de son histoire.

Quant aux plateaux réunis à ce jour, trois sont Peter Auto pur jus : les tout nouveaux plateaux Trofeo Nastro Rosso et Sixties' Endurance, ce dernier étant monté en collaboration avec Carol Spagg, et Classic Endurance Racing. La série historique à succès, qui se dédoublera en deux plateaux de quarante voitures chacun, sera renommée pour l'occasion Grand Prix de Gstaad. Les deux autres, F3 Classic et Group C, sont managés par des organisateurs de qualité.

SOMMAIRE

PROGRAMME

PLATEAUX

40 ANS DU CIRCUIT PAUL RICARD

EN BREF



www.dixmilletours.com



▶ Programme ◀

DIX MILLE TOURS							
Jeudi / Thursday 7 Octobre							
15:00	18:00	Vérifications Administratives et Techniques/ <i>Checks & Scrutineering</i>					
Vendredi / Friday 8 Octobre							
09:00	12:00	Vérifications Administratives et Techniques/ <i>Checks & Scrutineering</i>					
11:15	11:45	F3 Classic	Free Practice		30'		
12:00	12:30	Group C	Free Practice		30'		
14:00	14:40	Sixties Endurance	Free Practice		40'		
14:55	15:25	CER 1	Free Practice		30'		
15:40	16:20	Trofeo Nastro Rosso	Free Practice		40'		
16:35	17:05	CER 2	Free Practice		30'		
17:20	17:50	F3 Classic	Qualifying 1		30'		
18:05	18:35	CER 1	Qualifying 1		30'		
Samedi / Saturday 9 Octobre							
09:30	10:00	Group C	Qualifying		30'		
10:15	10:45	CER 2	Qualifying 1		30'		
11:00	11:30	F3 Classic	Race 1		30'		
11:45	12:25	Trofeo Nastro Rosso	Qualifying		40'		
12:45	13:45	Clubs				60'	
14:00	14:30	CER 1	Qualifying 2		30'		
14:45	15:25	Sixties Endurance	Qualifying		40'		
15:40	16:40	Group C	Race 1		60'		
16:55	17:25	CER 2	Qualifying 2		30'		
17:40	18:25	Trofeo Nastro Rosso	Race 1		45'		
Dimanche / Sunday 10 Octobre							
09:15	10:15	CER 1	Race		60'		
10:30	11:30	Group C	Race 2		60'		
11:45	12:30	Trofeo Nastro Rosso	Race 2		45'		
12:40	13:40	Parade Clubs + Anniversaire circuit				60'	
14:00	15:00	CER 2	Race		60'		
15:15	15:45	F3 Classic	Race 2		30'		
16:00	18:00	Sixties Endurance	Race		120'		

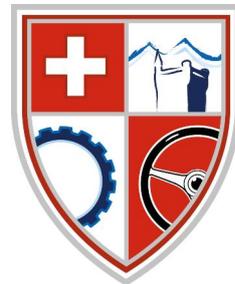
Briefings : vendredi / Friday

F3 Classic	10:15
Group C	10:45
Sixties Endurance	11:15
Trofeo Nastro Rosso	11:45
CER	12:15

► Les Plateaux ◀

CLASSIC ENDURANCE RACING – GRAND PRIX DE GSTAAD

Aux Dix Mille Tours, le Classic Endurance Racing devient le Grand Prix de Gstaad ! La station des Alpes suisses ne cache pas son amour des belles automobiles. Il y a le Gstaad Classic bien sûr, prestigieux rallye historique dont la prochaine édition est annoncée du 31 août au 4 septembre 2011, mais aussi le Gstaad Automobile Club dont certains membres se distinguent dans les grandes épreuves historiques internationales. Stéphane Gutzwiller est de ceux-là. Présent au Mans Classic, au Tour Auto Optic 2000 et au Classic Endurance Racing entre autres, il a décidé de créer, au nom du Gstaad Automobile Club, le Grand Prix de Gstaad pour les deux plateaux CER en lice aux Dix Mille Tours. La plus méridionale des épreuves historiques prendra de l'altitude à cette occasion !



Depuis 2004, année de sa création par Peter Auto, Classic Endurance Racing réunit sur les plus grands circuits européens les voitures qui ont fait l'histoire de l'Endurance entre 1966 et 1979. C'est une série âprement disputée, avec une cinquantaine de concurrents inscrits à la saison. Les voitures, dont beaucoup ont courus, à l'époque, au Mans ou lors de manches du Championnat du Monde des Voitures de Sport, sont menées à un train d'enfer par leurs pilotes, avec pour résultat un show de grande ampleur sur chacune des courses.

Au Castellet à l'occasion des Dix Mille Tours, le CER achève une septième saison couronnée de succès avec, pour la première fois, un plateau dédoublé et plus de 80 voitures au total.

Traditionnellement en ouverture de manches Le Mans Series dans le cadre de la renaissance des 1000 Kilomètres sur les plus grands circuits européens – Spa, Silverstone, circuit Paul Ricard HTTT..., Classic Endurance Racing s'émanipe depuis 2010 en étant l'invité de meetings 100 % classiques européens, comme la Coppa Intereuropa à Monza. Et bien entendu, la grande majorité de ses concurrents se retrouve à l'occasion du Mans Classic, le grand rendez-vous biannuel de Peter Auto.

Pour les Dix Mille Tours, les voitures inscrites au CER seront réparties en deux plateaux selon leur âge : CER 1 pour les modèles homologués entre 1966 et 1972, CER 2 pour les modèles homologués entre 1973 et 1979.

Voitures Eligibles : Les types voitures ayant couru les grandes épreuves d'endurance entre 1966 et 1979 : Le Mans, Sebring, Daytona, Brands Hatch, 1000km de Monza, Spa, Nürburgring, Silverstone... Les voitures sont réparties selon les règles suivantes :

Classic Endurance Racing 1 "Proto 1" pour les prototypes homologués et inscrits en course entre 1966 à 1972.

"GT 1" pour les Grand Tourismes et Tourismes homologués et inscrits en course entre 1966 à 1974.

Classic Endurance Racing 2 "GT 2" pour les Grand Tourismes et Tourismes homologués et inscrits en course entre 1975 à 1979 inclus.

"Proto 2" pour les prototypes homologués et inscrits en course entre 1973 à 1979 inclus.

Un mois après la manche de Silverstone, la finale promet un spectacle à couper le souffle. Les pilotes connaissent bien le tracé du circuit Paul Ricard HTTT et pour cause : c'est ici même que la saison 2010 du CER a débuté en avril ! La catégorie Proto 2 devrait être à la fête sur ce circuit rapide, en particulier Jean-Marc Luco et sa Porsche 936 ex-Le Mans, habitués des premières marches du podium. A ses trousse, une horde de



Lola dont celles de Michel Quiniou et Patrice Lafargue. Deux Ferrari devraient également faire sensation : la surpuissante 712 du Britannique Paul Knapfield et la 312 PB de l'Ecosais Irvine Laidlaw. Pas moins de sept Porsche 935 et quatre BMW M1 animeront quant à elles la catégorie GT2. En Proto 1, rien ne semble pouvoir arrêter David Ferrer et sa Lola T70 Spyder, mais John Sheldon sur Chevron B16 et Marc Hevia au volant de sa spectaculaire McLaren M1B restent en embuscade pour le podium final. Les Porsche 911 RSR de Bernard Moreau, Didier Denat et Georges Tuma ont quant à elles mené une OPA sur la catégorie GT1 depuis le début de la saison, mais les nouveaux arrivants en CER peuvent venir jouer les trouble-fêtes.

A noter également, la présence d'une légende du sport automobile : Bobby Rahal, vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis et triple vainqueur du championnat CART américain, prendra le volant d'une Lola T212 dans la catégorie Proto 1

TROFEO NASTRO ROSSO



Ce tout nouveau plateau Peter Auto s'ouvre aux belles Italiennes Sport et GT construites jusqu'à fin 1965. L'occasion pour les fidèles du Challenge Ferrari, qui vient de disparaître, de pouvoir rouler dans un meeting historique de haut niveau.

Une grande majorité de Ferrari donc, avec plusieurs 275 GTB et 250 Chassis Court, une 225 de 1952 et une 250 LM de 1965, mais aussi le meilleur de la production transalpine des années 50 et 60 : Lancia Aurelia, Alfa Romeo TZ, Bizzarini 5300 GT, barquettes Maserati 200 S, A6 GCS et Birdcage... Des pièces de musée que leur pilotes, issus de plus de 10 nationalités différentes, n'ont pourtant pas l'intention de ménager! On attend notamment une belle démonstration du Belge Vincent Gaye au volant d'une Ferrari 250 GT Berlinetta particulièrement bien affûtée. Irvine Laidlaw promet également un beau spectacle avec sa Ferrari 250 LM ; tandis que le duo Vananty/ de Siebenthal entend bien faire parler la poudre avec sa surpuissante Iso A3/C. Le programme pour ce plateau : une séance d'essais libres (facultative) de 30', deux d'essais qualificatifs de 40' chacune et deux courses de 45'.

Voitures Eligibles : Voitures italiennes de Sport et GT d'avant-1966.



SIXTIES' ENDURANCE



Créé pour les Dix Mille Tours, le Sixties Endurance réunit les plus belles voitures de sport des années 50 et 60, des modèles que l'on a l'habitude d'admirer dans les grandes épreuves internationales comme Le Mans Classic ou le Tour Auto Optic 2000. En partenariat avec Carol Spagg, grand nom de l'automobile historique Outre-Manche, Sixties Endurance a été élaboré en complémentarité du Classic Endurance Racing, dans le but d'offrir aux participants et au public un large panorama sur l'âge d'or du sport automobile.

La formule semble remporter le succès escompté, avec une grille de départ complète pour cette grande première ! Un plateau riche et varié, qui met côte à côte petites et moyennes cylindrées afin d'assurer une course fascinante à plusieurs niveaux. Au scratch, on attend bien sûr Ludovic Caron sur AC Cobra, qui a remporté le Tour Auto 2008 avec la même voiture, à l'issue d'une spéciale sur le circuit... du Castellet. Autre vainqueur du Tour Auto, le néerlandais Hans Hugenholtz vise également la plus haute marche du podium, de même que Hugo Payen sur Jaguar Type E et Irvine Laidlaw sur Porsche 904/6.

Mais, et c'est tout l'intérêt du Sixties' Endurance, il faudra également regarder du côté des moyennes cylindrées - Porsche 356, Abarth Simca, Lotus IX et XI... - qui promettent également une lutte à couteaux tirés pour se hisser sur le podium.

Voitures Eligibles :

² Les types voitures ayant couru les grandes épreuves de championnat du monde avant le 1^{er} janvier 1966 :

² Date limite d'homologation

Ø Prototypes et sport: Pre-1963

Ø Grand Tourisme : Pre-1966





Le Trophée F3Classic, créé en 1998 par Michel Delannoy, entame aussi sa septième saison. Regroupant des F3 pré-1985 au cours d'une série d'épreuves, ce trophée est reconnu et homologué par la FFSA.

On y retrouve des voitures qui ont une âme comme la March de Nigel Mansell, la Martini d'Alain Prost ou les Martini de Alliot et Ferté avec lesquelles ils effectuèrent un beau doublé à Monaco 82.

Les pilotes disputent des courses spectaculaires sur de très grands circuits (Magny, Spa, Monza, Dijon, Nogaro, Paul Ricard...). Ce sont tous des passionnés, certains ayant déjà un long passé automobile alors que d'autres réalisent là un rêve d'enfance.

Le grand intérêt de la formule est qu'elle n'admet aucune évolution technique, limitant ainsi le coût de la saison. Un commissaire technique FFSA, spécifiquement affilié au Trophée, veille au respect strict de cette règle édictée par les concurrents eux-mêmes. Les pilotes gèrent directement et très démocratiquement le Trophée au sein d'une association.

C'est une excellente manière de pratiquer le sport automobile à un bon niveau sans être professionnel, et pour les spectateurs c'est la garantie d'un spectacle attrayant faisant revivre les F3 des années Prost.

Avec plus de 30 pilotes au départ de chaque épreuve, les courses sont spectaculaires avec des bagarres à tous les niveaux.

Voitures Eligibles : toutes les Formules 3 de 2000cm³, construites et ayant participé à des courses officielles avant le 31/12/1984.



Le plateau britannique du Groupe C Racing fait écho à la catégorie créée en 1982 par la FIA, qui a animé le Championnat du Monde d'Endurance (1982-1985), le Championnat du Monde des Sports- Prototypes (1986-1990), le Championnat du Monde des Voitures de Sport (1991-1992) et enfin le Championnat Européen d'Endurance (1983). Aujourd'hui, on se souvient

surtout des Groupes C comme étant les stars des 24 Heures du Mans pendant les années 80, à travers les exploits des Porsche 956 et 962 et les retours couronnés de succès de Jaguar et de Mercedes.

Les Groupes C ont rejoint les rangs des "classiques", tout en étant capables aujourd'hui encore, de performances exceptionnelles. Le Group C Racing leur permet de rouler sur les plus grands circuits européens, dans une atmosphère de gentlemen drivers typiquement british.

En 2010, la série a donné 5 rendez-vous à ses concurrents, sur les circuits de Spa, du Nürburgring, du Mans, de Brands Hatch, et finalement au circuit Paul Ricard HTTT pour clore une saison remplie de succès.

La présence du Group C Racing aux Dix Mille Tours n'est pas le fruit du hasard. La période des voitures complète idéalement celles des plateaux Sixties Endurance et du Classic Endurance Racing. Cette formule est en outre organisée avec une grande rigueur et dans un esprit sportif cher à Peter Auto.

Le plateau réunit par le Group C Racing pour les Dix Mille Tours est exceptionnel : seront présentes une Sauber Mercedes C11, la célèbre Flèche d'argent qui signa le retour officiel du constructeur en compétition et vit débiter Michael Schumacher avant son entrée en F1; au moins trois exemplaires de la Porsche 962, reine incontestée du Groupe C et du Mans dans les années 80; l'une des quatre Aston Martin AMR1 existantes.

Voitures éligibles

Groupe C Racing se court sur invitation. Les inscriptions sont à la discrétion du Groupe C Racing Club La série est ouverte aux Groupe C et IMSA GTP aux spécificités correspondant à la période 1982-1990.



► Circuit Paul Ricard HTTT ◀

1970-2010 : 40 ans de légende

UN ANNIVERSAIRE A NE PAS MANQUER !

En 2010, le circuit Paul Ricard célèbre ses 40 ans. Rendez-vous est pris pour le week-end 9 et 10 octobre lors de la première édition des DIX MILLE TOURS organisés par Peter Auto. Ce sera l'occasion d'aller à la rencontre outre des grandes plumes qui ont couché l'histoire du circuit sur le papier, des pilotes, des voitures, des ingénieurs, des motos, des personnes qui ont fait son histoire.

Une occasion unique de rassembler les plus grands noms pour rendre hommage au créateur d'un des plus beaux des circuits.

Samedi 9 octobre

Soirée VIP sur invitation

C'est au travers d'une soirée originale au cœur de ce lieu mythique que sera proposé aux invités de célébrer le circuit et son créateur. Projection d'un film qui retrace l'histoire et les étapes de 40 ans d'histoire.

Dimanche 10 octobre

Journée ouverte au public.

Les passionnés, les nostalgiques, les amoureux de belles mécaniques auto et moto auront l'occasion de découvrir un village d'exposition, d'aller à la rencontre de ceux qui ont fait l'histoire du circuit. Retrouvez les invités de prestige dans les paddocks à l'occasion de séances de dédicaces. Qu'elle soit pilote, team manager ou encore journaliste, chaque personnalité présente aura son lot de souvenir à raconter ou à décrire... du plaisir à l'état pur.

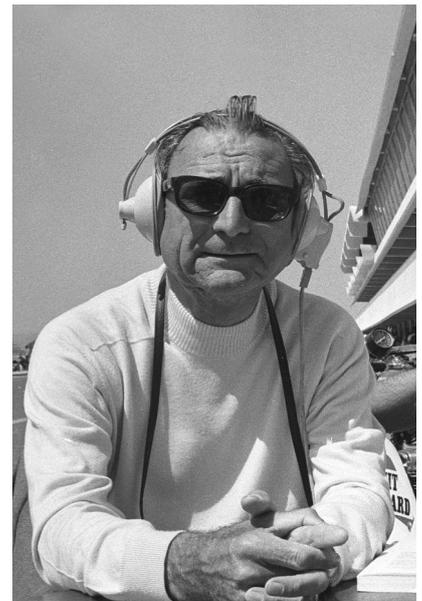
Entre 12h00 et 14h00, découverte de véhicules emprunts d'histoire, à l'occasion d'une parade exceptionnelle avec les invités d'exception.

HISTORIQUE

En 1969, Paul Ricard, le créateur de la célèbre boisson éponyme, entame la construction d'un circuit automobile sur le plateau du Castellet. Inauguré le 19 avril 1970, le circuit Paul Ricard deviendra dès 1971 l'écrin magique du Sud de la France, qui accueille, cette année-là, le Grand Prix de France de Formule 1.

Entre 1971 et 1990, 13 Grands Prix de France de Formule 1 verront gagner des grands pilotes, tels Jackie Stewart, Ronnie Peterson, Niki Lauda ou Alain Prost, dernier vainqueur d'un Grand Prix de F1 au Paul Ricard en 1990.

Entre 1978, le Bol d'Or, célèbre course d'endurance moto emboîte le pas de la Formule 1. Le Bol D'or devient une grande 'marque' du circuit Paul Ricard, le rendez-vous des amoureux de la moto, qu'ils soient loisir ou compétition. Entre 1973 et 1999, le 'Ricard' accueille également pas moins de 13 Grands Prix de France Moto, deux manches du Championnat du Monde de Formule 750, une manche du championnat du Monde Superbike (89) et les fameux '200 Miles du Paul Ricard' / 'Moto Journal' de 1974 à 1982.



Deux ans après le décès de Paul Ricard en 1997, le circuit Paul Ricard est racheté par la société Excelis SA en mai 1999. Le directeur, Philippe Gurdjian, et toute l'équipe du circuit engagent alors un chantier titanesque. En avril 2001, des travaux d'envergure commencent dans l'enceinte du circuit. En février 2002, ce dernier devient "High Tech Test Track" (HTTT) pour circuit d'essais de haute technologie.

La reconstruction est impressionnante de modernité. Les bacs à gravier ont disparu et ont été remplacés par des zones de dégagement en asphalte : un nouveau concept de sécurité qui se verra validé par les hautes instances des sports mécaniques quatre ans après sa création. Le 'HTTT' est le premier à se voir décerner le titre de Premier Centre d'Excellence de l'Institut FIA pour la Sécurité en Sport Automobile en 2007.

Plus de 30 ans après sa création, le circuit Paul Ricard est redevenu la référence des circuits en termes de modernité et de sécurité pour les sports mécaniques.

Courant 2008, le directeur des pistes depuis 2001 Gérard Neveu se voit confier la direction du circuit. Il décide, avec le soutien de Claude F. Sage Administrateur Délégué, de le faire revivre et renouer avec son ADN, et de faire le nécessaire pour rouvrir les portes aux spectateurs qui depuis 10 ans ont rongé leur frein d'impatience.

C'est avec la construction de nouvelles tribunes en face de la ligne droite des stands, que commence la nouvelle ère du circuit. 5 000 places de gradins sont dès lors mises en place pour l'accueil du premier événement ouvert au public en avril 2009 : le lancement officiel de la saison Le Mans Series organisée par Patrick Peter.

Le succès est largement au rendez-vous. Les pilotes et team managers sont plus qu'heureux d'offrir un tel spectacle aux passionnés; les spectateurs sont ravis de revisiter ou redécouvrir le site. Les médias sont au rendez-vous.

En 2010, le calendrier est plus fourni encore avec plusieurs épreuves internationales dont une mondiale, plusieurs rendez-vous historiques dont une épreuve spéciale du Tour Auto Optic 2000 ainsi que la célébration des 40 ans du circuit Paul Ricard dans le cadre de la toute première édition des DIX MILLE TOURS du Castellet. Les zones accessibles aux spectateurs sont encore agrandies, des travaux d'agrandissement du bâtiment principal permettent désormais d'accueillir plus de voitures dans les stands.

Le circuit Paul Ricard aujourd'hui en quelques mots et chiffres :

- Ø Cinq pistes : piste principale, piste école, piste de glisse, piste de karting, piste 4x4
- Ø Plus de 300 jours d'activité par an (séances d'essais, courses, stages de pilotages, lancements de produits, journées club...)
- Ø Une centaine d'emplois permanents, autant d'emplois indirects
- Ø Plusieurs dizaines de milliers de spectateurs et visiteurs par an
- Ø Base de deux écuries françaises ORECA et JMB Stradale
- Ø Référence mondiale en termes de sécurité et de développement environnemental
- Ø Complexe géré par une société 100% privée

► En bref ◀

LA DATE

8-9-10 octobre 2010

LA BILLETTERIE

Enceinte générale : 20 € (week-end)
Accès paddock : 10 € (week-end)
Gratuit pour les moins de 10 ans
Réservations sur www.circuitpaulricard.com

CONTACTS

PETER AUTO

103, rue Lamarck – F-75018 Paris
Tel +33 (0)1 42 59 73 40
Fax +33 (0)1 42 59 48 28

Concurrents Guillaume le Métayer – glemetayer@peter.fr
Julie Dugers – jdugers@peter.fr

Partenaires Grégory Miellou – gmiellou@peter.fr
Aude Gourcuff – agourcuff@peter.fr

Medias Bertrand Waldbillig – bwaldbillig@peter.fr
Marie-Hélène Bacle – mhbacle@peter.fr

CIRCUIT PAUL RICARD HTTT

2760 Rte des Hauts du Camp - F-83330 Le Castellet
Tel : +33 (0)4 94 98 36 66
Fax : +33 (0)4 94 98 35 62

Informations Participants et VIP Lidwine de Géa : 40ans@circuitpaulricard.com

Medias Marie Pierre Dupasquier-Damagnez mp.dupasquier-damagnez@circuitpaulricard.com

LE SITE INTERNET

www.dixmilletours.com

