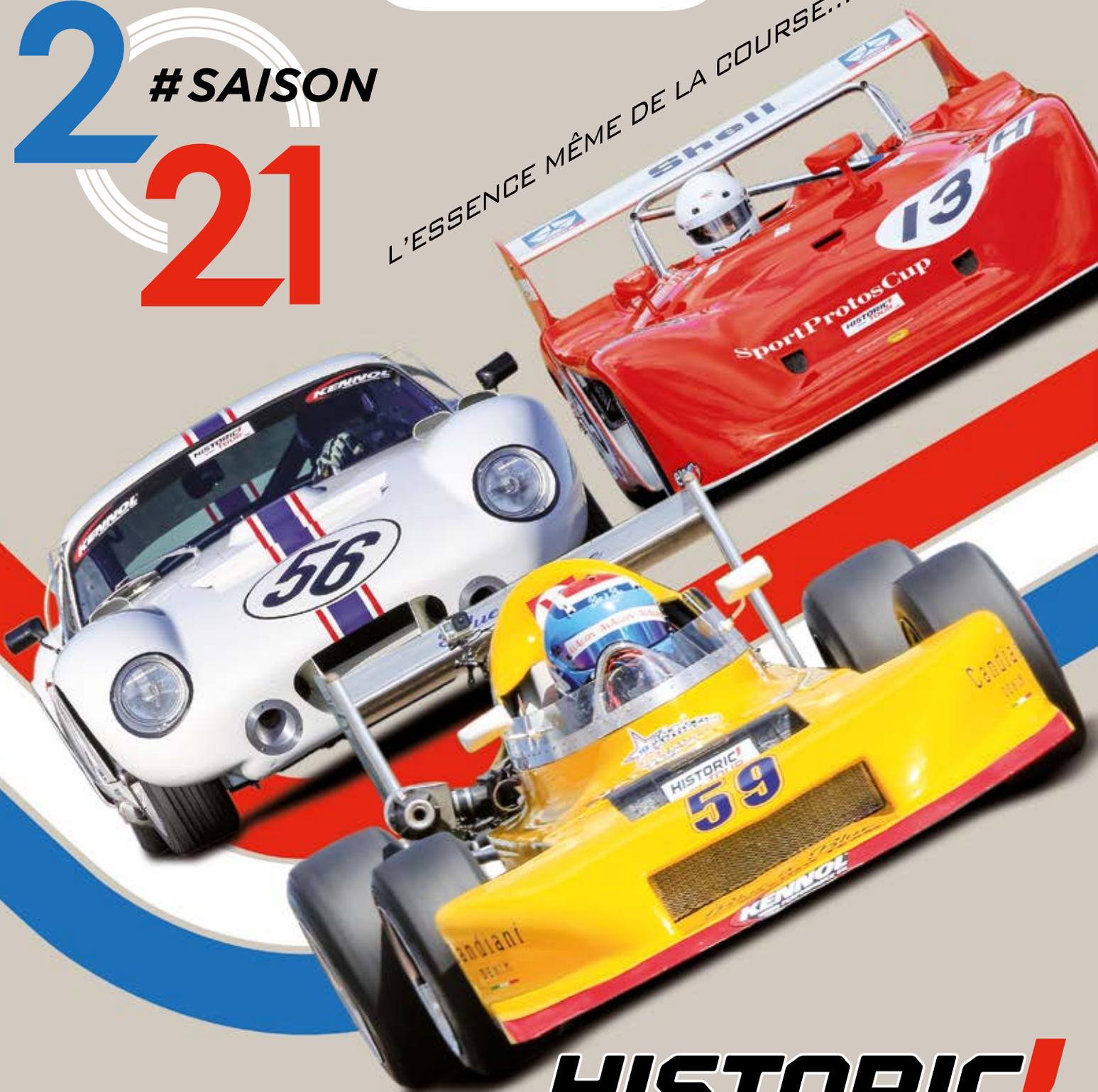


CHAMPIONNAT DE FRANCE HISTORIQUE DES CIRCUITS

FFSA

2 #SAISON
21

L'ESSENCE MÊME DE LA COURSE...



HISTORIC
TOUR

www.historictour.fr



ORECA

AVON
by castrol

LPTENT
Fabricant Français

WELLES
MOTORS
www.ellegimotors.com

assurances
LESTIENNE

SUNOCO
by castrol

KENNOL
PERFORMANCE OIL

HVM
Racing

Leader des assurances RCO

Responsabilité Civile Organisateur



En 2021,
nos contrats deviennent
encore plus souples
pour vous !

03 26 87 71 38 

contact@assurances-lestienne.com 

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

EDITO



L'amour dure sept ans paraît-il. A l'aube de sa septième année, l'histoire d'amour entre l'Historic Tour, notre Championnat de France des Circuits VHC et ses concurrents ne faiblit pourtant pas. Cette série «classique» phare connaît même un succès qui, en dépit du difficile contexte de la saison 2020, ne s'est pas démenti, avec le maintien intégral du calendrier et des plateaux exceptionnels. Une performance de toute l'équipe de notre promoteur fédéral, HVM Racing, qu'il convient de souligner.

La clé du succès vient assurément du fait que cette série répond à une appétence des pratiquants en quête de qualité de meetings et de budgets maîtrisés. Ainsi en quelques années, notre compétition historique sur circuit a rassemblé des plus jeunes pilotes accédant au sport automobile par le VHC, jusqu'aux pilotes les plus expérimentés et qui trouvent, soit en GT/Tourisme, soit en Monoplace/Protos, catégorie à leur bottines. En résumé, notre championnat de référence en la matière a trouvé et fidélisé son public.

213 pilotes classés en GT/Tourisme et 101 classés en Monoplace/Protos pour l'année 2020, la preuve par les chiffres de son excellente santé et de sa capacité à traverser la situation actuelle. Merci à toutes et tous ceux qui y contribuent activement.

Ce succès est aussi dû à la forte légitimité sportive qui, sous le contrôle de nos officiels fédéraux, est garanti dans le strict respect de la réglementation afin d'entretenir une parfaite équité entre les concurrents. Ainsi, l'Historic Tour a gagné ses lettres de noblesse sur ce plan, à l'image des compétitions «modernes».

La saison 2021 est déjà là et HVM Racing, accompagné des promoteurs des différents plateaux supports, ont travaillé dur pour vous préparer une très belle saison. Gageons que si la situation le permet, elle permettra d'enregistrer encore de nouveaux records.

Nicolas DESCHAUX

Président de la Fédération Française
du Sport Automobile

2 #SAISON 21

LE GUIDE DE L'HISTORIC TOUR 2020
édité par HVM RACING
31 rue d'Aguesseau
92100 Boulogne-Billancourt
Conception/Rédaction:
Jacques Furet
Graphisme/Mise en page:
ImageConcept
Photos: Guy Pawlak pour HVM Racing
Impression: www.onlineprinters.fr

www.ffsa.org

HISTORIC TOUR



**HISTORIC
TOUR**

CINQ CIRCUITS À LA UNE

2 SAISON#7
21



ETAPE #1

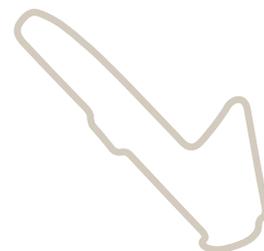
HISTORIC TOUR

ALBI

DU 9 AU 11 AVRIL

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 quatrième année de suite. L'ambiance des lieux, les animations et l'engouement du public ayant fait l'unanimité lors des précédentes éditions, Il en inaugure le calendrier comme la saison dernière. Dans une ambiance délibérément festive, le site du Séquestre a aujourd'hui retrouvé de sa vitalité, sans pour autant abandonner l'âme de ses fameux Grand Prix de F2 des années 60. Les exploits des Jim Clark, Jackie Stewart, Graham Hill ont laissé bien des souvenirs autour de ce circuit chargé d'histoire...

HISTORIC TOUR

DIJON

DU 7 AU 9 MAI

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

www.circuit-dijon-prenois.com



Un mois plus tard, ce sera au tour du circuit de Dijon Prenois d'accueillir le meilleur du sport automobile historique national. Incontournable destination de l'Historic Tour, le tracé bourguignon est lui aussi 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 ?



ETAPE #2

HISTORIC TOUR

VAL DE VIENNE

DU 3 AU 5 SEPTEMBRE

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 de la série en 2015, il en constitue l'une des destinations les plus fréquemment retenues. Seul changement par rapport aux années précédentes, les pilotes le rejoindront cette fois dès le début septembre et non en clôture de championnat. Ce circuit, inauguré il y a plus d'un quart de siècle, offre les meilleurs standards de confort et de sécurité et propose un tracé de caractère de 3,7 km en pleine campagne poitevine. La majorité des pilotes en apprécie la sélectivité.



ETAPE #3

HISTORIC TOUR

CHARADE

DU 24 AU 26 SEPTEMBRE

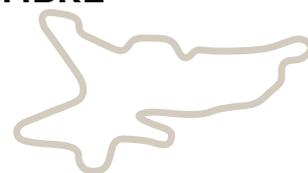
Circuit de Charade

Situation: Puy-de-Dôme

(10 km de Clermont Ferrand)

Tracé de 3,975 km

www.charade.fr



Le circuit de Charade est le seul à avoir figuré au programme de toutes les éditions de l'Historic Tour. C'est dire s'il y tient une place toute particulière! 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 les gloires de la Formule 1. Il fait toujours bon y revenir dans l'ambiance champêtre qui sied aux lieux, à fortiori pour y réécrire indifféremment l'histoire. Repoussé à septembre, le meeting sera une étape cruciale de la seconde demi-saison.



ETAPE #4

HISTORIC TOUR

LEDENON

DU 22 AU 24 OCTOBRE

Circuit de Lédénon

Situation: Gard (15 km de Nîmes)

Tracé de 3,151 km

www.ledenon.com



Après un an d'absence, le circuit de l'agglomération nîmoise réintègre le calendrier de l'Historic Tour pour en accueillir l'étape décisive. Un rôle crucial qui fut déjà le sien en 2015 et 2016. Unique en son genre, la piste gardoise est souvent assimilée à un véritable toboggan en référence aux pentes qui en jalonnent les 3,1 km. Un vrai tracé à l'ancienne, dont le dessin a essentiellement été guidé par le relief du terrain. Autre spécificité, on y tourne dans le sens antihoraire en commençant par le fameux et redoutable «triple gauche», l'un des plus célèbres virages des circuits français.



ETAPE #5

AU SERVICE DU PLUS GRAND NOMBRE

Est-il encore nécessaire de présenter l'Historic Tour ? Alors qu'il entre dans sa septième année d'existence, ce Championnat de France Historique des Circuits n'a aujourd'hui plus aucun secret pour les amateurs de compétitions historiques sur piste. Par centaines, ces derniers en apprécient chaque année la diversité des plateaux, la rigueur de l'organisation déployée par son promoteur HVM Racing et, aspect tout aussi essentiel, la sportivité et la convivialité que l'on y cultive meeting après meeting.

Fidèle à ses fondements, l'Historic Tour se chargera donc cette année encore de remettre en scène un demi-siècle de compétition automobile en rassemblant des autos de multiples catégories conçues entre les années 50 et 90. Des monoplaces de F3, Formule Renault et Formule Ford, des Sport-Protos et autres GT et berlines de toutes natures et de plus ou moins grande valeur que ce championnat s'emploie à réunir afin de permettre à chacun de pratiquer son loisir à la hauteur de son budget et de ses ambitions.

Par leur pluralité et la passion qui les rassemble, ces pilotes, jeunes ou moins jeunes, connus, anonymes ou en quête de gloire, sont la richesse de l'Historic Tour.



3 QUESTIONS À... LAURENT VALLÉRY-MASSON (HVM RACING)

Le Championnat de France Historique des Circuits entre dans sa septième édition. Celle de 2020 n'a sûrement pas été la plus facile à organiser...

LVM: «Au prix d'un remaniement de son calendrier, il a malgré tout pu se dérouler dans son intégralité à l'inverse de la majorité des autres championnats de France. En clair, nous avons tenu nos promesses ! Au final, nous avons eu plus de 300 pilotes classés, ce qui est un chiffre comparable à celui des années précédentes. Le bilan a donc été positif en termes sportifs et cela, d'abord grâce à nos pilotes, nos officiels et nos circuits qui ont tous joué le jeu en acceptant un enchaînement de meetings très resserré dans le temps».

Parlons de l'Historic Tour 2021, que peut-t-on dire de son programme ?

«La formule de l'Historic Tour est maintenant solidement ancrée dans le paysage du sport automobile français et les habitudes des pilotes. Pour le calendrier de cette septième saison, nous restons fidèles à notre souhait de proposer au moins un circuit différent d'une année sur l'autre et de varier le lieu de la finale. Cette fois, ce sera au tour du circuit de Lédénon de l'accueillir. Dans l'intérêt des pilotes et des teams, nous avons aussi veillé à retenir des dates qui ne se télescopent pas avec celles d'autres compétitions historiques. Du fait de la crise sanitaire, de grands événements comme le GP de Monaco historique et Le Mans Classic ont été reportés à 2021. Nous devons en tenir compte».

L'articulation des plateaux semble s'inscrire dans la continuité...

«Oui, hormis quelques petits ajustements, la stabilité est de mise et nous nous en félicitons. Nous bénéficions aujourd'hui de la pleine adhésion des différents trophées existants et de leurs opérateurs respectifs. De façon logique, cela s'accompagne du renouvellement de leur présence sur le Championnat de France d'une saison à l'autre. De fait, la vraie nouveauté de l'année se situe dans la création des 200 km de l'Historic Tour, une épreuve d'endurance de 90 mn sans ravitaillement mais pouvant être disputée en équipage de deux ou trois pilotes. Réservée aux GT/Tourisme et Protos déjà engagés sur l'un des plateaux de l'Historic Tour, à l'exception des autos du Trophée Lotus, elle offre à leurs pilotes une belle opportunité de varier les plaisirs et de profiter d'un généreux temps de roulage supplémentaire».



L'HISTORIC TOUR EN COULISSES

Depuis son avènement en 2015, le Championnat de France Historique des Circuits est organisé par la Sté HVM Racing, le promoteur spécialisé auquel la FFSA délègue sa mise en œuvre. Pour remplir cette mission, l'entreprise dirigée par Laurent Vallery-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 d'officiels spécifiquement dédiée à l'encadrement sportif et technique de l'Historic Tour.

Tous vêtus de rouge et de noir, les couleurs fétiches d'HVM Racing, elles/ils ont notamment pour noms Céline Boivert, Charlotte Tchenio, Caroline Holler, Marion Scaramella, Pauline Schoofs, Edmond Savelli, André Barolle, Jacques Furet, Guy Pawlak, Régis Prévost, Philippe Dorio...

EN PRÉLUDE, LES TRACKDAYS AUTOHEBDO

Chaque jeudi précédent une manche de l'Historic Tour le circuit est ouvert à toutes celles et ceux qui souhaitent découvrir la piste au volant de leur véhicule (de route) dans l'ambiance unique des préparatifs du meeting. Au-delà des séances de roulage, des solutions de coaching sont proposées sur ces «Trackdays AUTOheβδο by HVM Racing», dont les participants se voient également offrir deux entrées spectateurs pour le meeting à venir, ainsi qu'un accès au parking Prestige. Infos et tarifs: www.hvmracing.fr

LE RÈGLEMENT EN BREF

Quels championnats ?

Le Championnat de France Historique des Circuits se décline en deux catégories distinctes: «Monoplaces/Protos» et «GT/Tourisme». L'une et l'autre 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 2021 se déroule en dix manches réparties sur cinq meetings (à chaque fois deux courses par plateau). Les neuf meilleurs résultats sont retenus pour l'établissement du classement final.

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 du Championnat de France se répartissent de la façon suivante:

- Catégorie Monoplaces/Protos: Trophée F3 Classic, Trophée Formule Renault Classic, Challenge Formula Ford Historic, SportProtosCup, Trophée Formule Ford Kent, Trophée Formule Ford Zetec.
- Catégorie GT/Tourisme: Asavé Racing 75, Maxi 1300 Series, Trophée Lotus, Trophée GT Classic, Asavé Racing 65, Youngtimers GTI Cup, Roadster Pro Cup, Trophée Saloon Cars.

Quels formats de courses ?

Les courses se déroulent sur un format de 25 mn maxi, sauf en F3 Classic, Formule Renault Classic, GT Classic, Saloon Cars (maxi 30 m), Asavé Racing 65 et Asavé Racing 75 (maxi 45 mn avec arrêt aux stands).

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 course sur plusieurs plateaux lors d'un meeting, seul son meilleur résultat est retenu pour chaque catégorie.

- Dans le cas où deux pilotes partagent la même voiture lors d'une course avec arrêt obligatoire, tous deux marquent le même nombre de points.

Quelles récompenses ?

Les trois premiers du Championnat de France en catégorie «Protos/Monoplaces» et «GT/Tourisme» et le meilleur représentant de chaque plateau au 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 aux champions de France.

Quels changements en 2021 ?

- La Roadster Pro Cup bénéficie de ses propres courses, sans les partager avec un autre plateau.
- Le circuit de Lédénon revient au calendrier après en avoir été absent en 2020.
- Une épreuve d'endurance de 90 mn, les «200 km de l'Historic Tour», est ajouté au programme de trois meetings.
- La définition des catégories du Trophée GT Classic est revue. Les anciennes GTCl sont désormais acceptées hors championnat.



Médias COM' TOUJOURS !



L'actu au quotidien pour 40 000 destinataires. Chaque meeting de l'Historic Tour fait l'objet de quatre 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 près de 40 000 destinataires.

La presse quotidienne en soutien fidèle. En six ans d'existence de l'Historic Tour, la presse quotidienne régionale (PQR) lui a déjà consacré plus de 300 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. En 2021, Le Midi Libre, La Dépêche du Midi, Le Bien Public, La Montagne et Centre Presse seront à nouveau des relais de poids pour l'Historic Tour, ces titres cumulant à eux seuls une diffusion quotidienne de près d'un demi-million d'exemplaires.

Un relai de poids avec le site FFSA. 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).

Au cœur de la presse auto. Largement ouverte à l'actualité de l'Historic Tour, la presse périodique automobile lui a déjà consacré l'équivalent de plus de 900 pleines pages ! On le doit notamment à Autohebdo, La Vie de l'Auto, Echappement, France Auto, Rétro Course, Youngtimers, Mille Miles, Auto Diva, Historic Motor Racing News, Berlinette Mag, Auto Rétro, Classic & Sports Cars, Maxi Austin, Vintage Racers, etc.

Les réseaux sociaux en renfort. Présent sur les réseaux sociaux, l'Historic Tour compte plus de 8000 abonnés sur ses différentes pages Facebook (dont @HistoricTourFFSA). On le suit également sur Instagram, Twitter (@HVM_Racing) et Youtube.

TV et radios au rendez-vous. Via ses décrochages régionaux, France 3 « couvre » régulièrement les meetings Historic Tour pour s'en faire l'écho dans ses journaux quotidiens (12/13 et 19/20) à très forte audience. 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, le réseau France Bleu en tête.

NUMERIQUEMENT VOTRE !

Le site internet HVM Racing est le compagnon idéal pour qui veut s'informer sur les meetings de l'Historic Tour, en suivre ses courses en live ou retrouver l'ensemble des résultats de l'année. Plus encore, le site permet au public et aux concurrents d'effectuer de multiples opérations en ligne : billetterie, engagements, réservation de séances d'essais et de stands, etc. Pour les seuls concurrents, 80% des opérations transitent désormais par cette plate-forme numérique.



AUTOUR DES PARTENAIRES

ORECA STORE. Partenaire de l'Historic Tour depuis six ans, Oreca Store est l'entreprise leader dans la vente multi-canal d'équipements et accessoires dédiés à la compétition et aux loisirs automobiles. Installée au cœur du paddock, sa structure de vente y propose ses meilleurs tarifs aux concurrents et spectateurs.

Sur le web : www.oreca.fr/store

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 notamment d'offrir des combinaisons sur mesures et personnalisées aux nouveaux champions de France.

Sur le web : www.stand21.fr

SODIPNEU - SODIFUEL. Incontournable lieu de rendez-vous du paddock, la structure dépêchée par 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 et Sunoco notamment.

Sur le web : www.sodipneuracing.com et www.sodifuelracing.com

KENNOL. 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».

Sur le web : www.kennol.com

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 également partenaire officiel du Championnat de France Monoplaces/Protos, dont le futur champion se voit offrir une révision moteur.

Sur le web : www.ellegimotori.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 en 2019. Des tentes aux couleurs de l'Historic Tour, totalement personnalisables, sont ainsi proposées à l'ensemble des compétiteurs.

Sur le web : www.lptent.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.

Sur le web : www.assurances-lestienne.com

AUTOHEBDO. Repris par un nouvel éditeur, l'hebdomadaire spécialisé se charge d'offrir le meilleur écho aux meetings de l'Historic Tour. Il se positionne aussi comme partenaire via les «Trackdays by HVM Racing» organisés le jeudi précédent le meeting.

Sur le web : www.autohebdofr



KENNOL
PERFORMANCE OIL

**KENNOL
AWARDS
LE PRIX
DU MERITE !**

Au-delà du résultat brut des compétitions, l'Historic Tour se veut un théâtre de partage et de sportivité où les notions d'entraide, d'efforts et de courage sont honorées à leur juste valeur.

La tradition des KENNOL Awards repose sur cette volonté et se concrétise lors de chaque cérémonie de podium par la remise d'un trophée spécifique à un pilote, lequel est ainsi récompensé pour un acte digne d'éloges sur la piste... ou en dehors.

Since 1970
stand21[®]
Racerwear



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 mondial 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.

Ensemble, écrivons votre histoire !

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 worldwide 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.

Together, let's write your story!

stand21[®]
Racerwear
• 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    

Stand 21 Headquarters - 12, rue des Novalles - 21240 TALANT - Phone : +33 (0) 380 539 221 - Mobile : +33 (0) 776 024 037 - vintage@stand21.fr

WE STAND FOR

SAFETY AND QUALITY!



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

PALMARES 2020



1
Frédéric ROUVIER 🇫🇷
March 783

TROPHEE F3 CLASSIC



2
Christian VAGLIO-GIORS 🇨🇭
Martini MK51

TROPHE FORMULE
RENAULT CLASSIC



3
François BELLE 🇫🇷
Lola T540E

CHALLENGE FORMULA
FORD HISTORIC

- 4 Arnaud DOUSSE 🇫🇷
- 5 Geoffroy HORION 🇧🇪
- 6 Augustin SANJUAN 🇨🇭
- 7 Gislain GENECAND 🇨🇭
- 8 Valerio LEONE 🇮🇹
- 9 Bruno MOTTEZ 🇫🇷
- 10 Dominique VULLIEZ 🇫🇷

PILOTES CLASSÉS 101

LES CHAMPIONS

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

CHAMPIONNAT DE FRANCE MONOPLACES PROTOS



TROPHÉE F3 CLASSIC

P.14



TROPHÉE FORMULE RENAULT CLASSIC

P.15



CHALLENGE FORMULA FORD HISTORIC

P.16



TROPHÉE FORMULE FORD KENT-ZETEC

P.17



SPORTPROTOSUP

P.18



UN IDÉAL INTERNATIONAL

Placé sur orbite à la fin des années 90, le Trophée F3 Classic se positionne aujourd'hui 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 butoire des autos 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 monoplaces conçues à la charnière des années 70/80, période durant laquelle ces F3 étaient propulsées par des moteurs 2 litres. 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... 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. Quant à leurs pilotes actuels, ils ne sont pas seulement français, mais aussi britanniques, italiens, suisses, monégasques... Au-delà de l'Historic Tour, le trophée sera également à l'affiche du GP de France Historique et du Legends of Brands Hatch Superprix.



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 2020

Frédéric Rouvier (March 783 Toyota).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: Frédéric Rouvier, champion de France.





LES ÈRES DE LA FR

Ecarter la Formule Renault des ingrédients vedette de l'Historic Tour serait faire injure à l'histoire du sport automobile français. C'est simple, depuis l'amorce des années 70, aucun des champions tricolore 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 que la mouture moderne de la Formule Renault a aujourd'hui disparu des circuits français.

Les effectifs actuels du trophée se répartissent entre deux grandes familles de monoplaces: les «FR» à moteur turbo des années 80 et les versions «atmo» 1721 cm³ qui leurs succédèrent. Sachant qu'au-delà de ces différentes motorisations, les unes et les autres affichent des performances proches grâce à une équivalence technique judicieusement établie. Dans un même souci d'équité, le règlement 2021 contingente les pneus, les pilotes disposant d'un maximum de trois trains de «slicks» qu'ils peuvent utiliser librement durant la saison.

Dans le cadre d'un mariage toujours heureux, les Formule Renault évolueront de concert avec les F3 sur les cinq manches de l'Historic Tour comme au GP de France Historique.



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 2020

Turbo: Christian Vaglio-Giors (Martini MK51)
Atmo: Alexandre Faucher (Martini MK63)



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: Christian Vaglio-Giors, Vice-champion de France



L'OPÉRATEUR HVM RACING

Marion Scaramella | 01 41 22 20 10 | contact@f3classic.com | www.f3classic.com



LA FORMULE UNIVERSELLE

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 Formule 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 robuste 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 2020, le challenge a une nouvelle fois réuni l'un des plateaux les plus fournis de l'Historic Tour.



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 2020

Classe B: François Belle
(Lola T540E)
Classe A: Eric Lecluse
(Lotus 69F)



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: François Belle, 3^{ème}.



TROPHEES FORMULE FORD KENT ET ZETEC 1967 > 2004



D'UN MOTEUR À L'AUTRE

L'Historic Tour revisite aujourd'hui l'inépuisable histoire de la Formule Ford par le biais de trois plateaux distincts. Au Challenge Formula Ford Historic (voir page 16), s'ajoutent les Trophées Formule Ford Kent et Formule Ford Zetec. Deux plateaux distincts, dont les protagonistes ont toutefois pour habitude de faire courses communes (sauf à Dijon cette saison).

Le Trophée «Kent», âgé de plus de vingt ans, ouvre ses grilles de départ à toutes les Formule Ford qui furent équipées du fameux bloc 1600 Ford entre 1967 et 1992, tandis que le «Zetec» fait la part belle à des monoplaces plus récentes (de 1993 à 2004) motorisées par le 1800 cm3 éponyme. Des Formule Ford un peu plus puissantes et forcément plus évoluées sur le plan technique, bien que toujours dépourvues de tout appendice aérodynamique. Jenson Button et Mark Webber en firent notamment le meilleur usage à l'entame de leur ascension vers la F1.

Au final, ces deux familles d'autos cohabitent parfaitement bien en piste, dans un univers qui se veut de plus en plus européen. La manche de Dijon en fournira un bel exemple, en s'enrichissant du renfort des pilotes du club allemand FFR et de l'association britannique HSCC.



AVEC QUELLES AUTOS ?

*Trophée Kent: Formule Ford à moteur 1600 Kent (1967-1992).
Trophée Zetec: Formule Ford à moteur 1800 Zetec (1993-2004).*



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEURS 2020

*Kent: Geoffroy Horion
(Van Diemen RF92)
Zetec: Arnaud Dousse
(Van Diemen RF02Z)*



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

*2020: Arnaud Dousse
(Van Diemen RF02Z), 4^{ème}.*



L'OPÉRATEUR CLUB FORMULE FORD KENT

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



LES PROTOS INVITENT À LA DIVERSITÉ

Entrée en scène il y a six 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 riche qu'inédit au niveau national. Pour sa «saison 7», 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 vaste période apte à fournir un inépuisable réservoir d'autos prêtes à entamer une nouvelle vie sur la scène de l'Historic Tour. Lucchini, Osella italiennes, March, Lola Chevron, Tiga anglaises, Grac, Debora, Merlin, ARC françaises ; le choix est vaste, sans parler des productions des innombrables autres constructeurs artisanaux qui investissent ces catégories. Dans sa mouture actuelle, la SportProtosCup répartit ces autos en cinq catégories selon leurs 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 2020

H: Carlos Tavares (Chevron B21),
Sports2000: Paul Walsh (Crosslé 47S),
CN: Matthieu Châteaux (Debora BMW),
C3: Josserand De Murard (Merlin MP46)



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: Dominique Vulliez (Bogani 91), 10^{ème}.



PALMARES 2020



1

Laurent SABATIER 🇫🇷

Porsche 993 GT2

TROPHEE GT CLASSIC



1^{ex}

Franck QUAGLIOZZI 🇫🇷

Honda Civic

YOUNGTIMERS GTI CUP



3

Florian CABARROU 🇫🇷

Mazda MX-5

ROADSTER PRO CUP

- 4 Julien GRENET 🇫🇷
- 5 José BELTRAMELLI 🇫🇷
- 6 Xavier JACQUET 🇫🇷
- 7 Sébastien MATHIEU 🇫🇷
- 8 Ludovic BELLINATO 🇫🇷
- 9 Samuel VIVAS 🇫🇷
- 10 Dominique VULLIEZ 🇫🇷

PILOTES CLASSÉS

213

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

CHAMPIONNAT DE FRANCE GT/TOURISME



P.20

YOUNGTIMERS GTI CUP



P.21

ROADSTER PRO CUP



P.22

TROPHÉE LOTUS



P.23

MAXI 1300 SERIES



P.24

ASAVE RACING 75



P.25

ASAVE RACING 65



P.26

TROPHÉE SALOON CARS



P.27

TROPHÉE GT CLASSIC

**YOUNGTIMERS
GTI CUP**

LE RETOUR EN GRACE DES GTI

Remise d'actualité en 2017 à la faveur de la création de la Youngtimers GTI Cup, l'inoubliable génération GTI des années 80 reprend des couleurs grâce à elle! Sur le plan réglementaire, cette «GTI Cup» s'adresse aux possesseurs de sportives de moins de 2 litres de cylindrée homologuées avant fin 1990, lesquelles peuvent être alignées, au choix, en configuration Groupe N, Groupe A ou dans la configuration d'une Coupe de marque de l'époque. Afin de permettre à chacun de défendre ses chances à son niveau, elle se décline aujourd'hui en quatre catégories (Groupe N et Groupe A moins et plus de 1600 cm³), qui font l'objet d'autant de classements et de titres distincts.

Les autos éligibles, elles ne manquent pas: la liste qui les énumère est riche de plus d'une centaine de modèles! On y retrouve bien évidemment les incontournables de l'époque que sont les R5 GT Turbo, Honda Civic, Peugeot 205 GTI, 205 Rallye ou 309 GTI, VW Golf GTI, Opel Kadett GSi, etc. Les «slicks» bannis, toutes roulent en pneus homologués route.

Enfin, détail crucial: par deux fois au cours de ces trois dernières saisons, le champion de France GT/Tourisme était issu des rangs de la Youngtimers GTI Cup.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les voitures de type «GTI» d'une cylindrée inférieure à 2000 cm³, ayant été homologuées par la FIA en Groupe N ou Groupe A avant le 31/12/1990



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi



VAINQUEURS 2020

A1: Franck Quagliozi (Honda Civic)
A1C: Samuel Vivas (AX Coupe)
A2: Guillaume Mathez (Peugeot 309 GTI)
N1: Daniel Fasano (VW Golf GTI)



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020 : Franck Quagliozi,
Champion de France.



L'OPÉRATEUR HVM RACING

Céline Boivert | 01 41 22 20 10 | contact@hvmracing.fr | www.hvmracing.fr

ROADSTER PRO CUP

LES MX-5 S'EMANCIPENT

La Roadster Pro Cup n'en finit plus de crever l'écran! Lancée en 2017, devenue un plateau officiel du Championnat de France Historique des Circuits deux ans plus tard, cette formule monotype ne cesse de séduire de nouveaux pilotes et franchit un nouveau palier cette saison. Engouement oblige, ses courses se disputeront désormais «en famille», sans partage de la piste avec un autre plateau comme les années précédentes.

Clé de son succès, la Roadster Pro Cup surfe sur la réputation planétaire d'une craquante et infatigable petite japonaise ; la Mazda MX-5. Autrement dit, le roadster le plus vendu à l'échelle du globe! La «Cup» s'adresse plus spécifiquement aux 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) avant de pouvoir s'aventurer en course.

Ainsi gréée, la petite MX-5 accumule les bons points en restant ludique à piloter, économique et fidèle à sa légendaire réputation de fiabilité. Dès lors, il n'y a rien d'étonnant à voir ses effectifs croître d'année en année.



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 2020

Florian Cabarrou.



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020 : Florian Cabarrou, 3^{ème}.



L'OPÉRATEUR CLUB ROADSTER PRO CUP

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



UNE NOUVELLE JEUNESSE

Initié en 1987, le Trophee Lotus peut ainsi se targuer d'être le doyen des quatorze plateaux du Championnat de France Historique des Circuits, le Trophee. 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 anglais 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 Trophee Lotus s'inscrit dans cet héritage et continue, depuis maintenant plus de trois décennies, 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 leurs 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. L'une des raisons pour lesquelles, le Trophee a rassemblé les plateaux les plus fournis de l'Historic Tour en 2020!



AVEC QUELLES AUTOS ?

Lotus Seven Série I, II, III et IV, construites entre 1957 et 1973, et différentes versions de Caterham 1600 cm3 (moteur Kent, Rover K Series ou Sigma).



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEUR 2020

Xavier Jacquet (Lotus Seven).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: Xavier Jacquet, 6^{ème}



MAXI 1300 SERIES

1950 > 1976



DU PUR CONCENTRÉ

Saison après saison, le Maxi 1300 Series se charge de réunir les autos dérivées de la série dont la motorisation ne dépasse par le cap des 1300 cm³. Une limite de cylindrée des plus usitées, qui ramène à des pans entiers de l'histoire de la course automobile.

Plus de vingt ans après sa création sous le nom de Trophée Maxi 1000, ce plateau conserve les ingrédients et les atouts qui en ont toujours 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 exemples les plus emblématiques. Au-delà, où il est aussi fréquent d'y retrouver des «perles» à la production autrement plus confidentielle, telles les Marcos, Ginetta, Jem et autres raretés anglaises.

Aux côtés des pilotes des «grosses» 1300 de la classe 2, deux autres catégories ouvrent ce plateau à un public encore plus large. La classe 1 invite les possesseurs de voitures de moins de 1000 cm³ à défendre pleinement leurs chances au classement général du trophée, tout comme ceux de la classe 3, baptisée «Mini Vintage Spirit». Judicieusement créée en complément des deux autres, cette dernière s'adresse aux pilotes de Mini Cooper dont la préparation se limite à la fiche technique FIA de base.



AVEC QUELLES AUTOS ?

GT/Tourisme de moins de 1300 cm³ (avec ou sans PTH) produites à au moins 50 exemplaires avant 1977 et réparties en 3 classes.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 25 mn maxi.



VAINQUEUR 2020

Au général: Philippe Gandini (Jem)



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: Philippe Gandini, 14^{ème}.



L'OPÉRATEUR MAXI 1300 SERIES

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



AU RYTHME DES SEVENTIES

En parfaite complémentarité avec le challenge Asavé Racing 65, le plateau Asavé Racing 75 entame sa «saison 3» sous cette appellation et cette tranche d'âge. Dans le même souci d'authenticité, garanti par le fameux PTH (Passeport Technique Historique), il accueille les anciennes voitures de Grand Tourisme et Tourisme, mais issues cette fois des années 1966 à 1975.

Une époque bénie du sport automobile qui permet de garnir ses grilles de départ de modèles d'une grande diversité. De multiples déclinaisons des Porsche 911 peuvent ainsi y côtoyer des Alpine A110 et A310, Ford Capri RS, BMW 2002 TI, Cooper S, Datsun 240Z et autres engins en vogue de l'époque.

Pour pimenter le tout, l'Asavé Racing 75 ouvre également ses courses aux ex «Sport Groupe 4» de la période 1966 à 1970, offrant ainsi une riche occasion de revoir en action des Lola T70, Chevron B8, Porsche Carrera 6, Elva et autres protos du même acabit.

Côté format de courses, le challenge demeure fidèle au principe d'épreuves «longues», avec possible changement de pilotes, pour l'ensemble de ses rendez-vous. Cela se décline sous la forme d'une double course de 45 mn toujours riche en rebondissements.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les GT/Tourisme (ex groupes 1 à 4) de la période 1966 à 1975 et voitures de Sport jusqu'à 1970 (avec PTH).



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 45 mn maxi, avec arrêt obligatoire.



VAINQUEUR 2020

Gérard Besson (Alpine A110 et A310).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: Ghislain et Guillaume Gaubert, 21^{ème}.





HISTORIQUEMENT VOTRE

Porté sur les fonts baptismaux en 2016, le plateau Asavé Racing 65 apporte une véritable valeur ajoutée au Championnat de France Historique des Circuits en réunissant un parterre d'autos à l'historique irréprochable et issues d'une période savoureuse: celle courant des années 50 à la première moitié des «sixties».

En marge de l'autre challenge Asavé, le «Racing 75», l'Asavé Racing 65 déploie ses charmes en permettant à de magnifiques «anciennes» de rejoindre les pistes de l'Historic Tour pour le plus grand plaisir des spectateurs. Sous leurs yeux, le plateau le plus «historique» du Championnat de France offre la vedette aux plus redoutables autos de l'époque: AC Cobra et Cobra Daytona, Jaguar Type E, Chevrolet Corvette C2, TVR Grantura ou Griffith 400, Lotus Elan, Austin Healey 3000, Alfa Roméo GTZ, etc. Des GT/Tourisme auxquelles peuvent également se joindre des voitures de course biplaces à moteur avant, à l'exemple de la fameuse Lotus XI.

Comme l'an passé, un format de courses «longues» est au programme, avec liberté pour les pilotes de la disputer seul ou en équipage.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les voitures de GT et Tourisme de 1947 à 1965, conformes à leur PTH national ou international, plus les voitures de Sport à moteur avant de cette période.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 45 mn maxi, avec arrêt obligatoire.



VAINQUEUR 2020

José Beltramelli (TVR Griffith 400).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE
2020: José Beltramelli, 5^{ème}.



L'OPÉRATEUR ASAVÉ CHALLENGE

Alain Goupy | 06 11 48 38 28 | alaingoupy@asave.paris | www.asave.paris



COMME À LA BELLE ÉPOQUE

De retour dans le Championnat de France Historique des Circuits depuis la saison dernière, le Trophée Saloon Cars entre cette année dans sa 33^{ème} édition. Un chiffre qui en dit long sur son attractivité!

Ce trophée haut en couleurs demeure encore aujourd'hui fidèle à son concept d'origine en réunissant des autos de type GT/Tourisme d'au moins vingt ans d'âge, auxquelles le règlement technique offre de sérieuses libertés d'évolution. Comme à la bonne époque, chaque «sorcier» de la mécanique peut ainsi laisser libre court 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 au final 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 ou Audi Quattro à la fluette Jidé, chacune trouve sa place dans ce parterre d'autos classées par décennies, de la catégorie Sixties à celle des Nineties.

Sous le signe d'une mixité réussie, ses pilotes 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 réparties en quatre catégories d'âge.



FORMAT DE COURSES

Deux courses de 30 mn maxi.



VAINQUEURS 2020

Général: Julien Grenet (Dodge Viper).
- de 2 litres: Thierry Portal (Caterham Super Seven).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: Julien Grenet, 4^{ème}.





EFFET GT GARANTI

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 huitième édition, 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 également dans son mode de classification. Les autos éligibles (la liste dressée par HVM Racing est riche de plus de 140 modèles différents!) se répartissent ainsi entre cinq classes distinctes selon leur rapport poids/puissance. A ce niveau, la saison 2021 marque un nouveau tournant avec une redéfinition de ces catégories et le passage des anciennes GTC1 (Viper GTS-R, Porsche 993 GT2, etc), trop peu nombreuses, en GTCX, donc hors Championnat de France. De quoi redistribuer les cartes et ré-ouvrir plus largement le trophée à des autos moins élitistes.

Cette année encore, un titre sera décerné au meilleur performeur de chaque classe, tandis que l'auteur du meilleur score absolu sera déclaré champion du GT Classic. On se souviendra également que le champion de France GT/Tourisme de 2020 était issu de ce trophée, comme cela avait déjà été le cas de 2016 à 2018. Une sorte de 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 30 mn maxi.



VAINQUEURS 2020

GTC1: Sabatier (Porsche 993 GT2),
GTC2: Mathieu (BMW M3, Porsche 964),
GTC3: Terral (Porsche 928),
GTC4: Bastia (Porsche 964 RS),
GTCX: Morihain (Porsche 996 Cup).



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

2020: Laurent Sabatier,
Champion de France.



L'OPÉRATEUR HVM RACING

Céline Boivert | 01 41 22 20 14 | contact@gtclassic.fr | www.gtclassic.fr

KENNOL
PERFORMANCE OIL

HISTORIC
FFSA **TOUR**

**FOURNISSEUR
OFFICIEL**



**LA PROTECTION
HAUTES PERFORMANCES.**

LPTENT
Fabricant Français

Tente pliante - Paddock - Matériel événementiel

PARTENAIRE OFFICIEL

HVM
Racing

HISTORIC
TOUR
CHAMPIONNAT DE FRANCE
HISTORIQUE DES CIRCUITS
FFSA



**15% de remise
avec le code HVMHT**

Contact :

04.74.94.08.50
info@lptent.com
www.lptent.com



200 KM
HISTORICTOUR

L'ENDURANCE ENTRE EN SCÈNE

C'est «la» nouveauté de l'Historic Tour 2021! Alors que l'ensemble des plateaux du Championnat de France Historique se déploie sur des courses de 25 à 45 mn, HVM Racing y ajoute cette année une véritable séquence d'endurance en donnant naissance au Challenge des 200 km de l'Historic Tour.

Une belle opportunité pour les pilotes déjà engagés sur d'autres plateaux d'enrichir leur week-end d'une course supplémentaire, en possible équipage (de un à trois pilotes par auto dont au moins un participant à l'Historic Tour) et sur une durée inédite de 90 mn. A l'occasion d'au moins trois étapes de l'Historic Tour, à Albi, Dijon et au Val de Vienne, cette dernière sera programmée le samedi en fin de journée dans un cadre réglementaire incluant deux arrêts aux stands obligatoires et l'absence de ravitaillement en carburant.

A quels types de véhicules cette course des 200 km sera-t-elle accessible? La réponse est simple: à toutes les berlines, GT et protos déjà engagés sur l'un des plateaux de l'Historic Tour (à l'exception du Trophée Lotus), sachant que les concurrents de l'Historic Tour pourront aligner soit la voiture déjà engagée sur l'une de ces séries soit une deuxième auto dès lors que celle-ci est également éligible sur l'un des plateaux de l'Historic Tour.

Cerise sur le gâteau, un classement par équipages sera établi sur l'ensemble des courses, le ou les vainqueurs de ce Challenge des 200 km étant promis aux honneurs de la FFSA en fin d'année.



AVEC QUELLES AUTOS ?

Les protos, GT et berlines éligibles sur les autres plateaux de l'Historic Tour, à l'exception du Trophée Lotus



FORMAT DE COURSES

Une course de 90 mn



VAINQUEURS 2020

Nouveau challenge



AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Hors championnat



L'OPÉRATEUR HVM RACING

Céline Boivert | 01 41 22 20 10 | contact@hvmracing.fr | www.hvmracing.fr

PLATEAUX INVITÉS

DES EXTRAS AU MENU

Aux 14 plateaux du Championnat de France Historique des Circuits 2021 énumérés dans les pages précédentes, viennent encore s'en ajouter d'autres de façon plus occasionnelle et hors Championnat de France.

LA LEGENDS CAR CUP À ALBI

Produites à partir d'un concept né de l'autre côté de l'Atlantique, les Legends Cars font fureur en France depuis déjà de nombreuses années. Une bonne part de leur succès tient l'originalité de leur conception: un cocktail explosif entre un vrai châssis tubulaire de course et un vigoureux moteur emprunté au monde de la moto, qu'enveloppe une carrosserie évoquant les lignes d'une américaine de l'entre-deux guerres. Sur le tracé d'Albi, favorable aux courses en peloton, les (trois) courses de Legends Cars Cup vaudront le détour!

www.legendscarscup.com

LA FORMULE FORD 2000 À DIJON

La Formule Ford ne manque décidément pas de ressources! En marge des habituels trophées et challenges de l'Historic Tour qui mettent en scène ses versions Kent ou Zetec, la manche de Dijon permettra de découvrir une autre facette de l'histoire de ces monoplaces. A la faveur des partenariats noués avec les organisateurs anglais (HSCC) et allemands (HRA), la Formule Ford 2000 sera ainsi à l'affiche de deuxième étape de l'Historic Tour. Dans cette version plus évoluée d'avant 1984, les moteurs 1600 ou 1800 laissent la place à un 2 litres Ford Pinto, tandis que les châssis se dotent d'appendices aérodynamiques. Bien évidemment, les chronos suivent...

hsc.org.uk

LE COLMORE YTCC À CHARADE

Né aux Pays Bas, le Colmore YTCC (pour Youngtimer Touring Car Challenge) est un plateau unique, tant par la diversité des autos qu'il rassemble que par la convivialité qui y règne. En présence de pilotes venant de différents pays européens, les courses affichent généralement complet et mettent en scène des GT, Tourisme et protos des années 70 et 80, des plus sages aux plus monstrueuses, telles les Canam et autres généreuses américaines qui y déploient leur cavalerie. Le public pourra bénéficier de ce spectacle à l'occasion de la manche de Charade.

www.ytcc.nl



HISTORIC
CHAMPIONNAT DE FRANCE
HISTORIQUE DES CIRCUITS
TOUR
FFSA

*Fournisseur officiel
pneumatique et carburant*

HVM
Racing

sodipneu **sodifuel**

AVON
TYRES



Photo : Guy Pawlak

www.sodipneu.com

www.sodifuel.com

8 avenue d'Aubière 63800 Cournon d'Auvergne
Tel : 04 73 83 96 26 Mail : info@sodipneu.com



ORECA

STORE.COM



sparco®



HERITAGE COLLECTION 2020



**ENTRE PASSÉ & FUTUR, DÉCOUVREZ LA COLLECTION
HERITAGE SPARCO X MARTINI RACING**
LA TECHNOLOGIE ET LA SÉCURITÉ DES PRODUITS SPARCO ASSOCIÉES AUX COULEURS EMBLÉMATIQUES DE MARTINI RACING



**GAMMES PILOTE, HABITACLE & LIFESTYLE
DISPONIBLES SUR ORECA-STORE.COM**

