



SAISON 2018

INTRODUCTION

UNE SAISON EN HUIT EPISODESpage 2

LES EVENEMENTS

6-8 AVRIL - ESPIRITU DE MONTJUICpage 3

23-28 AVRIL - TOUR AUTO OPTIC 2000page 4

18-20 MAI - SPA-CLASSIC.....page 16

8-10 JUIN - GRAND PRIX DE L'AGE D'ORpage 18

6-8 JUILLET - LE MANS CLASSIC.....page 20

31 AOUT-2 SEPTEMBRE - DIX MILLE TOURSpage 21

26-28 OCTOBRE - IMOLA CLASSICpage 22

9 FEVRIER 2019 - RALLYE DES PIONNIERSpage 23

7 JUILLET 2019 - CHANTILLY ARTS & ELEGANCE RICHARD MILLE ...page 25

LES PLATEAUX by Peter Autopage 26

CLASSIC ENDURANCE RACINGpage 27

EURO F2page 28

GROUP C RACINGpage 29

HERITAGE TOURING CUPpage 30

SIXTIES' ENDURANCEpage 31

THE GREATEST'S TROPHYpage 32

2.0L CUPpage 33



8 RENDEZ-VOUS & DES NOUVEAUTÉS

De la Catalogne à l'Emilie-Romagne

Le calendrier des réjouissances 2018 compte un certain nombre d'événements connus et attendus, comme la 27^{ème} édition du Tour Auto Optic 2000 et la 9^{ème} du Mans Classic. Mais également de nombreuses nouveautés, synonymes de passion entretenue et toujours renouvelée envers le public et les participants toujours plus nombreux à l'occasion des rendez-vous Peter Auto.

Peter Auto proposera cette année un programme de huit rendez-vous dont cinq accueilleront les huit séries *by Peter Auto* : Classic Endurance Racing 1 & 2, Heritage Touring Cup, Sixties' Endurance, The Greatest's Trophy, Group C Racing, Euro F2 Classic et la nouvelle venue 2.0L Cup. L'organisateur français revisite ses classiques, mais présente également deux nouveautés : l'Espíritu de Montjuïc 2018 et le Rallye des Légendes Richard Mille. Ainsi qu'un *comeback* sur un circuit apprécié par les concurrents : Imola.

LES CLASSIQUES

- **Spa-Classic (18-20 mai)** : créé en 2011 sur le circuit préféré des pilotes, le meeting belge a grandi progressivement pour aujourd'hui figurer parmi les grands rendez-vous européens de courses historiques.
- **Grand Prix de l'Age d'Or (8-10 juin)** : repris par Peter Auto en 2014, ce grand nom parmi les événements de compétitions historiques retrouve ses fastes d'antan. Son circuit tant apprécié et désormais totalement rénové, ainsi que l'art de vivre bourguignon, en font un rendez-vous de choix.
- **Les Dix Mille Tours (31 août-2 septembre)** : organisée plus tôt dans la saison que lors des années précédentes, la 9^{ème} édition des Dix Mille Tours du Castellet bénéficiera assurément des conditions estivales provençales sur la piste qui aura accueilli quelques semaines plus tôt le Grand Prix de France de Formule 1.

LES EVENEMENTS-PHARES

- **Tour Auto Optic 2000 (23-28 avril)** : la 27^{ème} édition de cet événement qui a participé à la réputation de Peter Auto proposera un parcours inédit en direction de l'Est de la France avec une arrivée à Nice.
- **Le Mans Classic (6-8 juillet)** : la 9^{ème} édition de cet événement parmi les plus grands meetings européens de voitures historiques avec plus de 120 000 spectateurs en 2016 célébrera de nombreux anniversaires dont les 70 ans de Porsche.

LE COME-BACK

- **Imola-Classic (26-28 octobre)** : retour sur le circuit lombard déjà visité en 2012, 2013 et 2016, qui a toujours autant la cote auprès des pilotes. Ce meeting programmé fin octobre clôturera la saison des séries *by Peter Auto* sur une chaleureuse touche italienne.

LES NOUVEAUTES

- **Espíritu de Montjuïc 2018 (6-8 avril)** : nouveauté préparée par Peter Auto, le rendez-vous prévu début avril sur le circuit de Barcelone marquera le début de saison des séries *by Peter Auto* sur le sol catalan. A fortiori sur une piste largement fréquentée par la Formule 1 que nos concurrents étaient impatients de découvrir au volant de leurs bolides historiques.
- **Le Rallye des Légendes Richard Mille (11-15 septembre)** : faire de nouveau vrombir sur les routes de France les plus beaux bijoux de la production automobile mondiale à l'occasion d'un rallye d'exception... Telle est la nouvelle ambition de Peter Auto qui renforce ainsi son positionnement dans la célébration de l'art de vivre à la Française avec la complicité de son fidèle partenaire Richard Mille.
- **2.0L Cup** : après l'Euro F2 Classic en 2017, Peter Auto créé cette année une huitième série. Ce plateau monotype est réservé aux Porsche 911 2 litres châssis court conformes au règlement FIA pré-1966.



6 - 8 AVRIL

VIVA ESPANA

Pour la troisième année consécutive, la saison Peter Auto débutera en Espagne. Après Jarama, c'est le circuit de Montmelo, situé au nord de Barcelone, qui a été choisi pour recevoir les plateaux *by Peter Auto*.

Le nom de l'évènement fait référence à l'ancien circuit urbain barcelonais situé sur la montagne de Montjuïc qui accueillit le Grand Prix d'Espagne de 1969 à 1975 en alternance avec le tracé de Jarama. En raison du tragique accident du pilote allemand Rolf Stommelen qui fit cinq morts parmi le public lors du Grand Prix en 1975, les instances de la F1 décidèrent de ne plus jamais organiser de course à Montjuïc. Ainsi la manche espagnole du championnat du monde se disputa ensuite à Jarama jusqu'en 1981, puis à Jerez jusqu'en 1990.

Construit en 1991 pour pouvoir être utilisé lors des Jeux Olympiques d'été de 1992 qui se tenaient à Barcelone, le circuit accueillit sur sa longue droite le départ et l'arrivée du contre-la-montre par équipe de l'épreuve de cyclisme sur route.

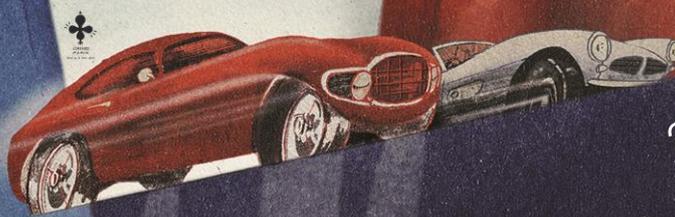
Mais surtout, le tracé de Montmelo a depuis 1991 été le théâtre de 27 éditions du Grand Prix d'Espagne. Du fait de sa variété de lignes droites et de virages et de la clémence de sa météo hivernale, le circuit a pris l'habitude de recevoir de nombreuses séances d'essais F1, devenant ainsi familier des pilotes. Ces lieux qui ont vu tous les champions du monde s'imposer depuis le début des années 90 (Nigel Mansell, Alain Prost, Damon Hill, Michael Schumacher, Jacques Villeneuve, Mika Häkkinen, Kimi Räikkönen, Fernando Alonso, Jenson Button, Sebastian Vettel, Nico Rosberg et Lewis Hamilton, le dernier en date) accueilleront pour la première fois les plateaux *by Peter Auto* (à l'exception de la nouvelle 2.0L Cup) et les Modern Manufacturer Series.

LES GRILLES DE DEPART *by Peter Auto*

- **Classic Endurance Racing 1** - GT 1966 / 1974 & Protos 1966 / 1971
- **Classic Endurance Racing 2** - GT 1975 / 1981 & Protos 1972 / 1981
- **Heritage Touring Cup** - Voitures de Tourisme 1966-1984
- **Sixties' Endurance** - Voitures de sport pré-63 & GT pré-66
- **The Greatest's Trophy** - Voitures de sport & GT d'exception
- **Group C** - Protos de 1982 à 1993
- **Euro F2 Classic** - Formule 2, Formule B et Formule Atlantic de 1967 à 1978

LES PLATEAUX INVITES

- **Modern Manufacturer Series**



23 - 28 AVRIL

TOUR AUTO OPTIC 2000

La 27^{ème} édition du Tour Auto Optic 2000 se déroulera du 23 au 28 avril 2018. Au lendemain de la traditionnelle exposition sous la verrière du Grand Palais à Paris, les participants s'élanceront à la découverte des plus belles routes de France. Au programme, 2000 kilomètres à parcourir, cinq villes étapes, des épreuves chronométrées sur quatre circuits et dix épreuves spéciales sur routes fermées pour une arrivée qui sera jugée à Nice.

UN PARCOURS INEDIT

Fidèle à son principe de proposer chaque année un itinéraire totalement renouvelé, Peter Auto a choisi un nouveau voyage inédit à travers la France. Comme le veut la tradition, l'édition 2018 du Tour Auto Optic 2000 commencera par une exposition publique des voitures au Grand Palais le lundi 23 avril. Le lendemain, les concurrents quitteront la capitale dès les premières heures de la matinée pour partir à la découverte des routes et paysages de la Bourgogne-Franche-Comté. Le lendemain, cap au Sud, pour prendre de l'altitude et atteindre le village savoyard de Megève. Puis, le peloton redescendra au niveau de la mer pour profiter de la région provençale et de ses fleurons que sont Avignon et Aix-en Provence. Enfin, samedi, les participants rejoindront la Riviera et la ville de Nice, théâtre historique de l'arrivée du Tour Auto depuis sa première édition. Signalons que contrairement aux deux dernières éditions, les épreuves spéciales nocturnes qui clôturaient l'épreuve ne seront pas reconduites cette année.

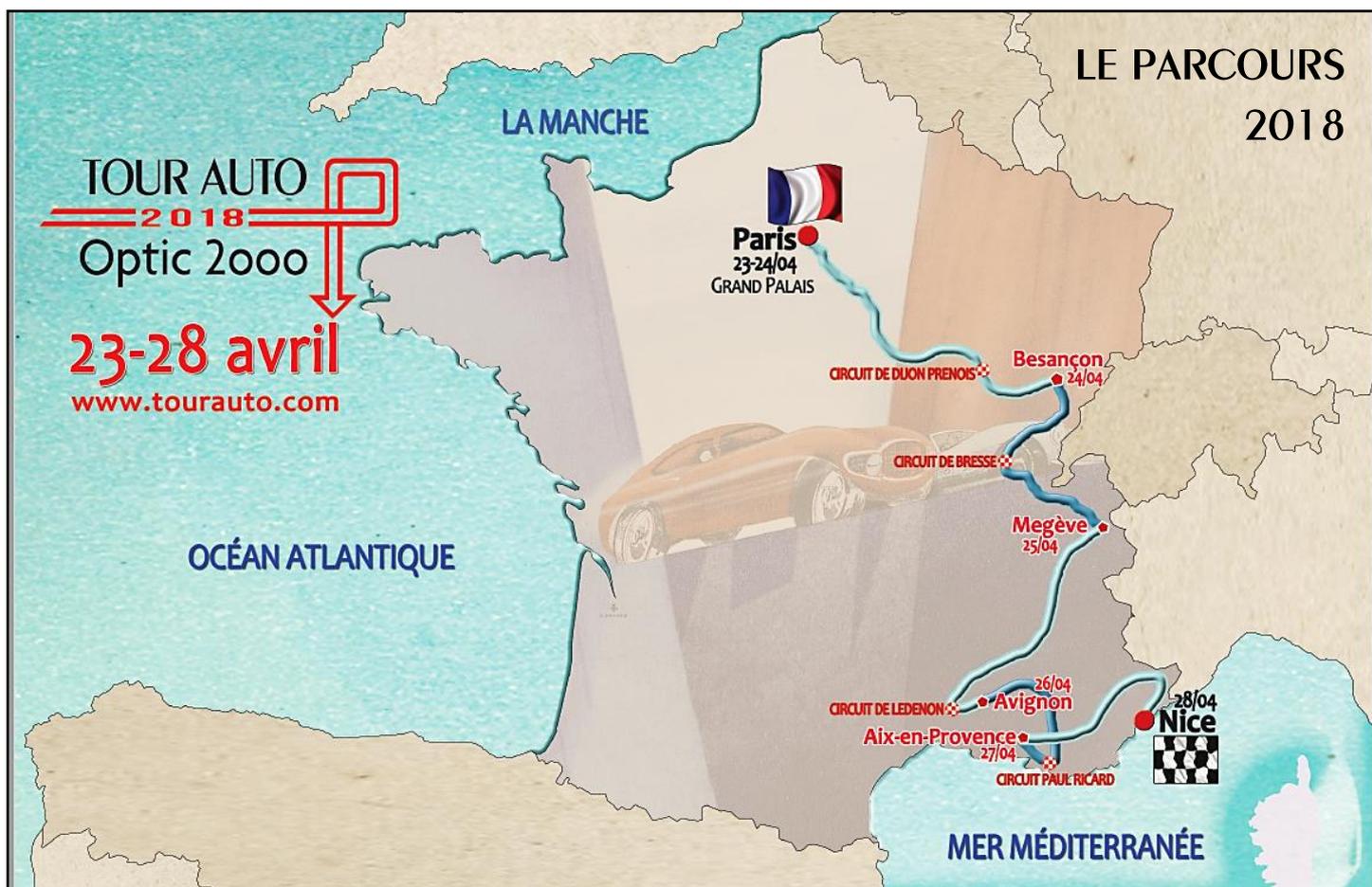
LES MARQUES ITALIENNES DISPARUES A L'HONNEUR

Chaque année, Peter Auto célèbre un constructeur ou un type de voitures qui a participé à l'histoire du Tour de France Automobile. A l'occasion de la 27^{ème} édition, ce sont les marques italiennes disparues qui bénéficieront de toutes les attentions. Et elles sont nombreuses à avoir été alignées au départ de l'épreuve originelle : Autobianchi, De Tomaso, Osca pour les plus connues, sans oublier Cisitalia, Lombardi, Moretti, Siata...



Une nouvelle vision de la vie



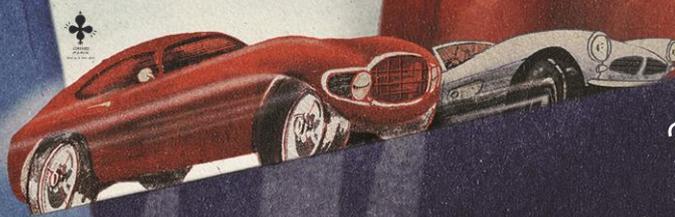


Paris → Nice en 5 étapes

Lundi 23 avril	GRAND PALAIS PARIS (Contrôles techniques et administratifs) Ouverture au public de 10:00 à 17:00
Mardi 24 avril 1 ^{ère} étape	PARIS – BESANCON (environ 450 km) Départ du Grand Palais (6:00-7:00) Départ officiel du Rallye au Château de Courances (6h30-10h30) 1 épreuve spéciale + Circuit de Dijon-Prenois (de 13:00 à 17:30) Arrivée à Besançon (Parking Battant de 17:00 à 22:00)
Mercredi 25 avril 2 ^{ème} étape	BESANCON – MEGEVE (environ 400 km) 2 épreuves spéciales + Circuit de Bresse (de 12:30 à 16:30) Arrivée à Megève (Le Palais de 15:00 à 20:00)
Jeudi 26 avril 3 ^{ème} étape	MEGEVE – AVIGNON (environ 450 km) 2 épreuves spéciales + Circuit de Lédénon (de 16:30 à 20:30) Arrivée à Avignon (Allées de l'Oulle de 15:00 à 20:00)
Vendredi 27 avril 4 ^{ème} étape	AVIGNON – AIX-EN-PROVENCE (environ 350 km) 2 épreuves spéciales + Circuit Paul Ricard (de 15:00 à 19:00) Arrivée à Aix-en-Provence (Arena du Pays d'Aix de 15:00 à 20:00)
Samedi 28 avril 5 ^{ème} étape	AIX-EN-PROVENCE – NICE (environ 400 km) 3 épreuves spéciales Arrivée à Nice (Place Masséna de 15:00 à 20:00)

KILOMETRAGE TOTAL : environ 2050 km





LUNDI 23 AVRIL : LE TOUR AUTO OPTIC 2000 AU GRAND PALAIS



Son architecture fastueuse, de pierre, de métal et de verre, a conquis le cœur de plusieurs millions de visiteurs et de nombreux organisateurs. Inauguré pour l'Exposition Universelle de 1900, le **Grand Palais** (photo) est un monument unique qui compte parmi les fleurons de la capitale. Théâtre du premier Salon de l'Automobile en 1901 et jusqu'en 1961, on ne compte plus les expositions de renom à se disputer ce lieu d'exception, écrin idéal pour mettre en valeur objets d'art, défilés de mode et... voitures de collection. Elles seront plus de deux cents machines rarissimes, aux carrosseries parfaitement lustrées et aux mécaniques finement préparées, exposées au public le lundi et prêtes à s'élancer dès le lendemain sur les routes de France pour rejoindre Nice, cinq jours et plus de 2 000 kilomètres plus tard.

① MARDI 24 AVRIL : PARIS → BESANCON (1 épreuve spéciale + Circuit de Dijon-Prenois)

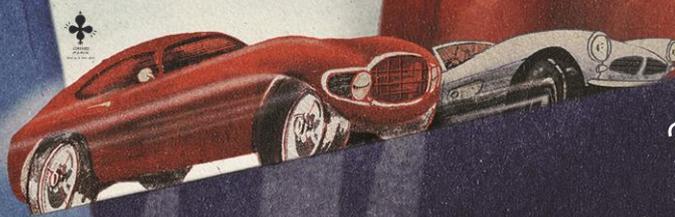


Dès les premières lueurs du jour, les voitures s'échapperont du Grand Palais pour rejoindre le **Château de Courances** (photo) où sera donné le départ officiel de l'édition 2018. Situé à quarante-sept kilomètres au sud-est de Paris dans le Gâtinais français et le département de l'Essonne, le Château de Courances a été construit entre 1622 et 1630 par Claude Gallard, puis a connu de nombreux changements au fil des siècles. Après avoir été laissé à l'abandon au cours du 19ème siècle, il fut entièrement restauré à partir de 1872 par la Baron Samuel de Haber, riche banquier suisse à la recherche d'une grande demeure. Son parc est considéré comme l'un des plus beaux de France et labellisé "Jardin remarquable". La première épreuve spéciale sur route fermée est au programme de la matinée avant de rejoindre le **circuit de Dijon-Prenois**, lieu du déjeuner et des premières confrontations sur piste. Le peloton du *Tour* prendra ensuite la direction de l'Est de la France pour clôturer cette première étape longue d'environ 450 kilomètres à Besançon (Doubs) située en bordure du massif du Jura.

② MERCREDI 25 AVRIL : BESANCON → MEGEVE (2 épreuves spéciales + Circuit de Bresse)



Au lendemain de la première étape d'échauffement, les concurrents du Tour Auto Optic 2000 quitteront Besançon pour prendre de l'altitude et rejoindre **Megève** (photo) après avoir effectué environ 400 kilomètres avec trois épreuves chronométrées (deux spéciales sur route fermée et une course sur le circuit de Bresse). Après le déjeuner organisé sur le **circuit de Bresse**, le parcours mènera les concurrents en plein cœur du massif du Mont-Blanc et atteindra Megève réputé pour ses nombreux chalets rustiques chics, ses hôtels de luxe et ses boutiques de créateur, ainsi que son centre-ville piétonnier et ses rues médiévales pavées.



③ JEUDI 26 AVRIL : COURCHEVEL → AVIGNON (2 épreuves spéciales + Circuit de Lédenon)



450 kilomètres attendent les concurrents lors de la troisième journée. Le roadbook les conduira sur les routes des deux premières spéciales de la journée qui seront suivies d'une pause pique-nique. Dans l'après-midi, les concurrents du *Tour* passeront au **circuit de Lédenon**, sinueux et sélectif, pour accomplir des courses en peloton. Puis, il sera temps de rejoindre la ville étape d'**Avignon** (photo). Surnommée la "cité des Papes" en raison de la présence des Papes de 1309 à 1423, elle est l'une des rares villes françaises à avoir conservé ses remparts, son centre historique, composé du palais des Papes, de l'ensemble épiscopal, du

Rocher des Doms et du pont d'Avignon. Classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, Avignon est également réputée pour la renommée de son festival, véritable vitrine artistique et culturelle de la ville.

④ VENDREDI 27 AVRIL : AVIGNON → AIX-EN-PROVENCE (2 épreuves spéciales + Circuit Paul Ricard)



L'avant-dernière journée constituera également un morceau de choix avec deux épreuves spéciales sélectives sur routes fermées dans la journée et les dernières courses sur circuit de la 27^{ème} édition du Tour Auto au Paul Ricard dans l'après-midi. Le déjeuner se déroulera dans le cadre somptueux du **Couvent Royal de Saint Maximin** (photo). Basé au cœur de la Provence verte, il s'agit du troisième tombeau de la Chrétienté. Le Couvent Royal et la Basilique de Saint-Maximin constituent le plus bel édifice gothique provençal du Sud Est de la France. Savant mélange d'architecture médiévale, de voûtes et façades d'époque, c'est le lieu

idéal pour un déjeuner provençal authentique. La journée s'achèvera par la dernière portion menant à **Aix-en-Provence**. Ville d'eau, ville d'Art, Aix incarne à merveille cet art de vivre provençal tant vanté de par le monde. C'est également la ville du peintre Paul Cézanne, dont la campagne aixoise a inspiré quelques-uns des plus grands chefs d'œuvre impressionnistes.

⑤ SAMEDI 28 AVRIL : AIX-EN-PROVENCE → NICE (3 épreuves spéciales)



L'étape finale de la 27^{ème} édition du Tour Auto Optic 2000 comptera environ 400 kilomètres et trois épreuves spéciales sur route fermée qui conduiront l'ensemble du plateau vers la destination finale de Nice où l'arrivée et le dernier regroupement des concurrents s'effectueront sur la Place Masséna, non loin de la Promenade des Anglais, lieu historique de l'arrivée du Tour Auto.



Une nouvelle vision de la vie



LE TOUR AUTO EN CHIFFRES

1951 à 1973

Période d'éligibilité des voitures dont le modèle a participé au Tour de France Automobile

2050

Soit le kilométrage moyen du parcours de la 27^{ème} édition du Tour Auto Optic 2000

245 voitures en course + **100** véhicules d'assistance & **80** d'organisation

+ de 800 personnes suivent le rallye, dont **140** de l'organisation

+ de 100 000 spectateurs le long du parcours

+ de 650 chambres et **1700** repas par jour

80 officiels et **60** personnes de l'organisation

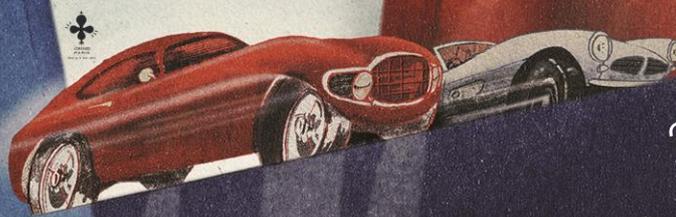
21 nationalités des cinq continents en 2017 :

France 60%, Grande Bretagne 10%, Suisse 8%, Allemagne 4%,
Argentine 4%, Belgique 4%, Etats-Unis 4%, reste de l'Europe 3%, reste du Monde 3%.

+ de 250 journalistes et photographes accrédités (Grand Palais + Tour Auto)
représentant une dizaine de nationalités



Une nouvelle vision de la vie



LISTE DES ENGAGÉS (COMPÉTITION)

LISTE DES ENGAGÉS ENTRY LIST

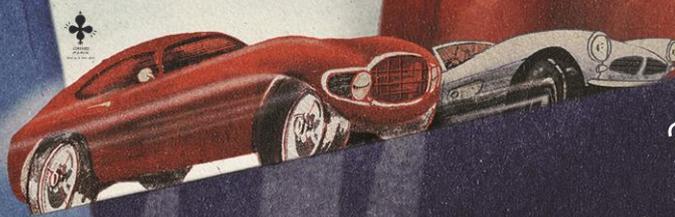
3



TOUR AUTO
2018
Optic 2000
23-28 AVRIL

COMPÉTITION

Pilote / Copilote	Nat	Voiture	Section	Pilote / Copilote	Nat	Voiture	Section
Pascal DUHAMEL	FRA	AC ACECA 1956	VHC	Simon NOBILI / Emmanuel DRAI	ITA / FRA	JAGUAR Mk II 3.8L 1961	VHC
Jörg-Richard LEMBERG / Louis LEMBERG	DEU / DEU	ALFA ROMEO 1750 GTAM 1968	G/HI	Jean-Pierre LAJOURNADE / Christophe BOUCHET	FRA / FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1962	VHC
Christophe KUBHIER	FRA	ALFA ROMEO 2000 Sprint 1964	VHC	Mikaël LOK / Mathieu VEDRENNE	FRA / FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1962	VHC
Pierre ADAMSKI / Laurence CLEMENT	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulia 1600 TI Super 1966	G/HI	Samuel LECOMTE / Katarina ZMIJAKOVA	FRA / SVK	JAGUAR Type E 3.8L 1962	VHC
Pierre-Antoine DE SELANCY / Caroline de SELANCY	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulia Sprint GT 1965	VHC	Stéphane DARRACQ / Peter COME	FRA / FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1962	VHC
Olivier PERNAUT / Jean-Pierre PERNAUT	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulia Sprint GT 1966	G/HI	Jean-Marc RIVET FUSIL / Claude LE JEAN	FRA / FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1963	VHC
Daniela ELLERBROCK	DEU	ALFA ROMEO Giulia Sprint GTA 1965	VHC	Marc-Antoine FALCON	FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1963	VHC
Ivan VERCOUTERE / Charles RUPP	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulia Sprint GTA 1965	VHC	Serge COZZOLINO / Pascale COZZOLINO LEGAY	FRA / FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1963	VHC
Luis DELSO / Carlos DE MIGUEL	ESP / ESP	ALFA ROMEO Giulietta Sprint 1957	VHC	Frédéric LEMOS	FRA	JAGUAR XK 150 S Coupe 1960	VHC
Pierre MACCHI / Isabelle MARTROU	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Speciale 1961	VHC	Alexandre LEROY / Nicolas DELANGUE	BEL / FRA	JIDE 1300 1972	G/HI
Loïc DUVAL / Jean Baptiste MAYER	FRA / FRA	ALPINE RENAULT A110 1600 S 1972	G/HI	Jean-François PIQUET	FRA	LANCIA Fulvia 1600 HF 1970	G/HI
Robert KAUFFMAN / Yannick ROCHE	USA / FRA	ALPINE RENAULT A110 1600 S 1972	G/HI	Damien KOHLER / Sylvie LABOISNE	FRA / FRA	LOTUS Elan 26R 1965	VHC
Lionel MOUTOUH / Elise PERCEBOIS	FRA / FRA	ALPINE RENAULT A110 1600 S 1973	G/HI	Raphaël FAVARO	CHE	LOTUS Elan 26R 1965	VHC
Richard DOUX	FRA	ALPINE RENAULT A110 1800 Gr IV 1970	G/HI	Pascal RAPALLINO / Jacques-Laurent JOSSE	FRA / BEL	LOTUS Europa Spécial JPS 1971	G/HI
Christian CHAMBORD	BEL	ALPINE RENAULT A110 1800 Gr IV 1972	G/HI	MR JOHN OF B / SIBEL	FRA / FRA	MATRA MS 650 1970	G/HI
Didier CALMELS / Gautier CALMELS	FRA / FRA	ALPINE RENAULT A110 1800 Gr IV 1973	G/HI	Olivier MAZOYER	FRA	MG A 1959	VHC
Alain SERPAGGI / Jean-Pierre PREVOT	FRA / FRA	ALPINE RENAULT A110 1800 Gr IV 1975	G/HI	Jérôme BARRE / Patrick PERCEVAULT	FRA / FRA	MG B 1963	VHC
Gérard BESSON / Marie-Odile BESSON	FRA / FRA	ALPINE RENAULT A310 V6 Gr. IV 1979	G/HI	Maik KINDE / Clément LAFOY	FRA / FRA	MG B 1963	VHC
Philippe BELIN / Dominique ROSELLO	FRA / FRA	AUSTIN Cooper S 1300 1968	G/HI	Stéphane COLLAS / Philippe BRUNEL	FRA / FRA	MG B 1964	VHC
Richard HADJIMEGRAN / Adrien DUTOUR	FRA / FRA	AUSTIN HEALEY 100/4 1955	VHC	Stéphane MOREAU / Emmanuel DURAND	FRA / FRA	MG B 1964	VHC
Jean-Marie FABRE / Mathieu PLANCHON	FRA / FRA	AUSTIN HEALEY 100/4 1956	VHC	Guillaume BRAJEUX / Augustin BRAJEUX	FRA / FRA	MORRIS Cooper S 1300 MK1 1964	VHC
Sébastien BERCHON / Julien CHADENET	FRA / FRA	AUSTIN HEALEY 100/4 1956	VHC	Stephen LASRY / Marc-Edouard EYMERI	FRA / FRA	MORRIS Cooper S 1300 MK1 1964	VHC
Jean-François BARRE / Christophe DE BOUET DU PORTAL	FRA / FRA	BMW 2002 1972	G/HI	Bernard QUEYROIX / Françoise QUEYROIX	FRA / FRA	MORRIS Cooper S 1300 MK1 1965	VHC
Frédéric PIGASSOU / David BOTTAIS	FRA / FRA	BMW 2002 TII Gr2 1973	G/HI	Georges ROCCHIETTA / Frederic LORENZI	FRA / FRA	MORRIS Cooper S 1300 MK1 1966	VHC
Richard DEPAGNEUX / Eric JOYAU	FRA / FRA	BMW 2800 CS 1969	G/HI	Christophe THIBOULT / GUY PAILLON	FRA / FRA	MORRIS Cooper S 1300 MK2 1969	G/HI
Alexandre DELAYE / Jean-Baptiste REPELLIN	FRA / FRA	BMW 2800 CS 1971	G/HI	Jacques PERRON / Samuel BARRAUD	FRA / FRA	NSU 1200 TT Gr II 1972	G/HI
Jean-Claude BASSO / Robert VERBER	FRA / FRA	BMW 3.0 CSL 1972	G/HI	Jean-Michel ARLAUD / Marie-Françoise ARLAUD	FRA / FRA	PORSCHE 356 B Coupé 1600 S 90 1961	VHC
Alexandre GUESDON / Sébastien SEVEAU	FRA / FRA	BMW 3.0 CSL 1973	G/HI	Gilles COURAUDON / Marielle COURAUDON	FRA / FRA	PORSCHE 356 Pre A 1954	VHC
François LEVEQUE / Rémi GAMMAL	FRA / FRA	BMW 3.0 CSL 1974	G/HI	Jean-François PENILLARD / Chloé PENILLARD	FRA / FRA	PORSCHE 356 Pre A 1954	VHC
Philippe LERO / Jean-Pierre ROULET	FRA / FRA	CG Proto 548 1972	G/HI	Jean-Michel WILLOT	FRA	PORSCHE 356 Pre A 1954	VHC
Guillaume GOUBLE / Eric EXCOFFIER	FRA / FRA	CHEVROLET Corvette C3 1969	G/HI	Jean-Marc BUSSOLINI / Patricia BUSSOLINI	FRA / FRA	PORSCHE 904 Carrera GTS 1963	VHC
Nicolas MAILLET AVENEL / Romain IANNETTA	FRA / FRA	DE TOMASO Pantera Gr. IV 1971	G/HI	Bertrand PENLAE / Anne PENLAE	FRA / FRA	PORSCHE 911 2.0L 1965	VHC
Didier SIRGUE / Céline SIRGUE	FRA / FRA	DE TOMASO Pantera Gr. IV 1972	G/HI	Christian CHAVY	FRA	PORSCHE 911 2.0L 1965	VHC
Paul SURAND	FRA	DE TOMASO Pantera Gr. IV 1972	G/HI	Christian LIMMER / Ferdinand LIMMER	DEU / DEU	PORSCHE 911 2.0L 1965	VHC
Adrian BEECROFT	GBR	FERRARI 250 GT Berlinetta 1960	VHC	Gaby VON OPPENHEIM	DEU	PORSCHE 911 2.0L 1965	VHC
Laurent DESPLACES / Marion DESPLACES	FRA / FRA	FERRARI 275 GTB 1966	VHC	Stephan KOENIG	DEU	PORSCHE 911 2.0L 1965	VHC
Arnaud GAUDUEL	FRA	FERRARI 308 Gr IV 1976	G/HI	John LOGAN	USA	PORSCHE 911 2.2L S 1970	G/HI
Nicolas LEROY-FLEURIOT / Adrien AUDIBERT	FRA / FRA	FERRARI 308 Gr IV Michelotto "conversion" 1977	G/HI	Jean-Marc MERLIN	FRA	PORSCHE 911 2.5L ST GR4 1972	G/HI
Benjamin DESSANGE / Philippe D'AGOSTINO	FRA / FRA	FERRARI 308 Gr IV Michelotto "conversion" 1980	G/HI	Clive JOY	GBR	PORSCHE 911 Carrera RS 2.7L 1973	G/HI
Amaury LATHAM / Didier BAUD	FRA / FRA	FERRARI 308 Gr IV Michelotto 1976	G/HI	Rolf RICHTER / Moritz RICHTER	DEU / DEU	PORSCHE 911 Carrera RS 3.0L 1973	G/HI
François-Xavier ENTREMONT / Jacques ENTREMONT	FRA / FRA	FERRARI 308 Gr IV Michelotto 1980	G/HI	Raif ADAL / François LALOGÉ	FRA / FRA	PORSCHE 911 Carrera RS 3.0L 1974	G/HI
Florent JEAN / Philippe TALABARD	FRA / FRA	FERRARI 308 Gr IV Michelotto 1983	G/HI	Jean-Maurice REY / Sébastien EBERHARD	CHE / CHE	PORSCHE 911 Carrera RS 3.0L 1974	G/HI
Eric BERTRAND / Michel ANGLADA	FRA / FRA	FORD Capri 2600 RS 1972	G/HI	Michel LECOURT / Raymond NARAC	FRA / FRA	PORSCHE 911 Carrera RSR 2.8L 1973	G/HI
Geoffroy PETER / Raynald HAUTOT	FRA / FRA	FORD Capri 2600 RS 1972	G/HI	Patrick PAPPALARDO / Henri BONNET	FRA / FRA	PORSCHE 911 Carrera RSR 2.8L 1973	G/HI
Philippe ANCELIN	FRA	FORD Escort 1600 RS 1974	VHC	Cooper MAC NEIL / Gunnar JEANNETTE	USA / USA	PORSCHE 911 Carrera RSR 3.0L 1974	G/HI
Philippe VANDROMME / Frederic VIVIER	FRA / FRA	FORD GT40 1967	G/HI	Christophe VAN RIET / Caroline GRIFNEE	BEL / BEL	PORSCHE 911 Carrera RSR 3.0L 1974	G/HI
Patrick HAUTOT / Sylvain CANTREL	FRA / FRA	FORD GT40 1968	G/HI	SEGOLEN / André ROCHER	FRA / FRA	RENAULT 12 Gordini 1973	G/HI
James COTTINGHAM / Andrew SMITH	GBR / GBR	FORD GT40 Mk1 1965	VHC	Gérard SALAT	FRA	RENAULT 8 Gordini 1967	G/HI
Antoine CHOQUE / Donald CHOQUE	FRA / FRA	FORD Mustang 289 1965	VHC	Ludovic CARON	FRA	SHELBY Cobra 289 1963	VHC
Artam CENGIZ	TUR	FORD Mustang 289 1965	VHC	Shaun LYNN / Kevin KIVLOCHAN	GBR / GBR	SHELBY Cobra 289 1963	VHC
Christian ODIN / Roland SALVI	FRA / FRA	FORD Mustang 289 1965	VHC	Raif HUBER GUTIERREZ / Valerie DOT	CHE / FRA	SHELBY Cobra 289 1964	VHC
Pierre LE GLOAHEC-HENANFF / Alexandre BRASSEUR	FRA / FRA	JAGUAR MK1 3,4L 1959	VHC	Ben GILL / David DIDCOCK	GBR / GBR	SHELBY Cobra 289 1965	VHC
Derek T. HOOD / Steve RIEDLING	GBR / GBR	JAGUAR Mk II 1965	VHC	Frédéric JOUSSET / Paul MILIOTIS	FRA / FRA	SHELBY Cobra 289 1965	VHC
				Stanislas GURDJIAN / Gonzague RUCHAUD	FRA / FRA	TRIUMPH TR4 1961	VHC



LISTE DES ENGAGÉS (RÉGULARITÉ)

LISTE DES ENGAGÉS
ENTRY LIST

3



TOUR AUTO
2018
Optic 2000
23-28 AVRIL

RÉGULARITÉ/REGULARITY

Nicolas PAGANO / Michel PERIN	FRA / FRA	ALFA ROMEO 1750 GTV 1968	Jacques LAMELOISE / Michel TROISGROS	FRA / FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1963
Pascal VETU / Eric DUTOIT	FRA / FRA	ALFA ROMEO 1900 CSS 1966	Marin MOURIES / Yves MOURIES	FRA / FRA	JAGUAR Type E 3.8L 1964
Bruno MENICUCCI / Joël WINTER	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulia 1600 Sprint Speciale 1964	Jean-Louis FLAGEUL / Jean-Pierre ARMANDET	BEL / FRA	JAGUAR XK 120 DHC 1953
Christophe AMOUROUX / Laurent MATHIEU	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulia 1600 Super 1971	Dominique JOUVIN / Claudine JOUVIN	FRA / FRA	JAGUAR XK 120 Roadster 1950
Hans ABRAHAMS / Timothy RITCHE	USA / USA	ALFA ROMEO Giulia 1600 TI Super 1964	Adrian MILES / Laura MILES	GBR/GBR	JAGUAR XK 120 Roadster 1951
Dominique BRIE / Marc MICHEL	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulia 1600 TI Super 1971	Yves MASCOTTO / Pierre BLANGY	FRA / FRA	JAGUAR XK 120 Roadster 1953
Jean LAURENT-BELLUE / Ombeline DE CLERMONT-TONNERRE	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulia TZ 1963	Pierre BASUYAU / Jean-François DAUBARD	FRA / FRA	JAGUAR XK 140 Coupe 1966
Claudio SCALISE	ARG	ALFA ROMEO Giulia TZ 1964	Arnaud VAN ROBAIS / Philippe BAJOT	FRA / FRA	JAGUAR XK 150 Roadster 1958
John BENNETT / Susan BENNETT	SCO/SCO	ALFA ROMEO Giulia TZ 1965	Olivier POELAERT / Carole SAVARY	FRA / FRA	LANCIA Aurelia B 20 1958
Pierre DISCHAMP / Christian LEGROS	FRA / FRA	ALFA ROMEO Giulietta Sprint Veloce 1958	Marco BRUSTIO / Corrado BRUSTIO	ITA / ITA	LANCIA Flaminia 3C Supersport 1966
Philippe PECULIER / Annie PECULIER	FRA / FRA	ALPINE RENAULT A110 1600 S 1970	Alison EMRINGER / Charles-Edouard TRAEGER	FRA / FRA	LANCIA Flaminia Sport Zagato 1960
Isabelle MARQUIS / Lisa COLIN	FRA / FRA	ALPINE RENAULT A110 1600 SC 1975	Bertrand ESCLASSE / Jean-Nicolas CLOUE	FRA / FRA	LANCIA Flaminia Super Sport Zagato 1966
Tracey GROSE / Catherine BOQUILLON-PALAU	USA / FRA	ALPINE RENAULT A110 1800 Gr. IV 1973	Michel ROSTANG / Jean-Pierre APPERT	FRA / FRA	LANCIA Fulvia 1600 Fanalone 1969
Robert JANER / Antoine JANER	FRA / FRA	ASTON MARTIN DB 2/4 Mk III 1958	Elliott SUCARI	ARG	LANCIA Fulvia 1600 HF 1971
José DA ROCHA / Jean-Claude HECTOR	PRT / FRA	AUSTIN HEALEY 100/4 1965	Umberto BRUSTIO / Matteo TAVERNA	ITA / ITA	LANCIA Fulvia 1600 HF 1971
Bruno SCHOCH / Bernard SCHOCH	FRA / FRA	AUSTIN HEALEY 100/4 1964	Marc JAY / Yves BROSSARD	FRA / FRA	LANCIA Fulvia 1600 HF 1972
Daniel ASCENSION / Marie-Jeanne ASCENSION	FRA / FRA	AUTOBIANCHI A111 1971	Philippe FICHET / Xavier MALENFER	FRA / FRA	LANCIA Fulvia 1600 HF 1972
Jean-François NICOULES / François NICOULES	FRA / FRA	AUTOBIANCHI A112 Abarth 1984	Philipp KADOORIE / James LEWIS	GBR/AUS	LANCIA Stratos Gr. IV 1974
Louis CHABRAN / Eric MALLEN	FRA / FRA	BMW 1602 1970	Hugues DE BEAUREGARD / Michel BUZZI	FRA / CHE	LOTUS Elan 1963
Jean-Paul LACOMBE / Adrien LACOMBE	FRA / FRA	BMW 2002 TI 1971	Tomas HINRICHSEN / Solange MAYO	ARG/ARG	MASERATI 200 SI 1967
Pascal SILIO / Didier COLETTA	FRA / FRA	BMW 2002 Turbo 1974	Patricia POELAERT	FRA	MERCEDES 190 SL 1963
Régis HARDUIN	FRA	BMW 2002 Turbo 1975	Feng FENG / Lili ZHONG	PRC/PRC	MERCEDES 230 SL 1965
Jean-Pierre MARGAINAUD / Jean-Baptiste MARGAINAUD	FRA / FRA	BMW 2800 CS 1969	Olivier PETITFILS / Gaëlle PETITFILS	FRA / FRA	MG A 1962
Christophe DINDY / Maxime LEPISSE	FRA / FRA	BMW 2800 CS 1971	Jean-Marc BOURMAULT	FRA	MG B 1967
Jean-François ESCAT / Danièle BRIVCAT	FRA / FRA	BMW 3.0 CSI 1973	Stephen BOYLAN / Lourdes BOYLAN	GBR/GBR	NASH HEALEY Roadster 1951
François DUMEZ / Julia CHAMOT ROOKE	FRA / FRA	BMW 507	Stephen Paul GRAHAM / Anthony Thomas GRAHAM	GBR/GBR	NASH HEALEY Roadster 1951
Edouard PROFFIT / Didier FROT	FRA / FRA	CG 1200 S 1970	Stéphane PECULIER / Stéphanie VIELLARD	FRA / FRA	OPEL 1900 GT 1973
Jean RIGONDET / Olivier SOULLARD	FRA / FRA	CG 1200 S 1971	Ludwig WILLISCH / Albrecht CRUX	DEU/DEU	OSCA 1600 GT Zagato 1961
Pierre MOREL / Xavier BONNEVILLE	FRA / FRA	CHEVROLET Corvette C3 1969	François COINTREAU / Patrice COUSSEAU	FRA / FRA	OSCA MT4 1954
François ALLAIN / Robert PUYAL	FRA / FRA	CITROËN 2 CV Type A 1952	Yves ROUMEGOUS / Jean-Marc CALVET	FRA / FRA	PANHARD 24 CT 1964
Thomas GAUCHER	FRA	DE TOMASO Pantera	Bruno MIOT / Patrice GANDON	FRA / FRA	PANHARD PL 17 1961
Alexandre LEFEVRE / Martial LAGERS	FRA / FRA	DE TOMASO Pantera 1974	François DE GAILLARD / Geoffroy DE GAILLARD	FRA / FRA	PEUGEOT 203 1951
Damian POZZOLI / Gabriel WEGERS	ARG/ARG	DINO 246 GT 1972	Sylvain ASCENSION / Céline BOUDET	FRA / FRA	PEUGEOT 204 Coupé 1970
Graham DODRIDGE / Philip BROWN	GBR/GBR	DINO 246 GT 1973	Alexander SENFT / Chantal SENFT	CHE/CHE	PORSCHE 2.7L RS 1973
Norbert SCHMITZ KOEP / Stephen CURTIS	DEU/GBR	FERRARI 250 GT Boano 1957	François DEGAND / Cécilia DEGAND	FRA / FRA	PORSCHE 2.8L RSR 1973
Eric HAMONIAU	FRA	FERRARI 250 GT Lusso 1963	Vlado VUKOJICIC / Fernando LLAMBIAS	ARG/ARG	PORSCHE 356 2000 GS Carrera 1962
Marin H. SUCARI / Francisco SUCARI	ARG/ARG	FERRARI 250 MM Berlinetta 1953	Régis MATHIEU / Hélène MATHIEU	FRA / FRA	PORSCHE 356 A 1600 Speedster T2 1958
Alejandro OXFENFORD / Jose Luis CELADA	ARG/ARG	FERRARI 275 GTB 1965	Nicolas KAPPENBERGER	CHE	PORSCHE 356 A 1956
Maximo Jose BACCANELLI / Maria Paula SALIMEI	ARG/ARG	FERRARI 275 GTB 1965	Luigi ZAMPAGLIONE / Maurizio TORLASCO	ITA / ITA	PORSCHE 356 A 1957
Pierre BESSE / Marina BESSE	FRA / FRA	FERRARI 275 GTB 1965	Jean-Pierre GONDQUIN / Lionel RAMON	FRA / FRA	PORSCHE 356 C 1964
Timothy INGRAM HILL / Sarah INGRAM HILL	GBR/GBR	FERRARI 275 GTB 1965	Emmanuel VEDRENNE / Bruno CANAC	FRA / FRA	PORSCHE 356 Pre A 1963
Anthony POZNER	GBR	FERRARI 275 GTB/4 1967	ShaoYing HU / Bo WU	PRC/PRC	PORSCHE 356 SC 1965
Pierre MELLINGER / Tommaso GELMINI	FRA / ITA	FERRARI 365 GTB/4 Gr. IV 1970	Jean-Claude PICHON / Philippe ANDREY	FRA / CHE	PORSCHE 906 Carrera 6 1966
Valentine PECULIER / Charlotte PECULIER	FRA / FRA	FERRARI Dino 246 GT 1973	Philippe ROCHET	FRA	PORSCHE 911 2.0L 1969
Dominique GEOFFRAY / Isabelle PINTENAT	FRA / FRA	FIAT 124 Abarth 1973	Marc ZIGHERA / Guillaume DE BEAUFORT	FRA / FRA	PORSCHE 911 2.0L T 1969
Emmanuel SAUSSEREAU	FRA	FIAT 124 Spider 1973	Grégory GALIFFI	FRA	PORSCHE 911 Carrera 3.0L 1977
Vincent DELFOSE	FRA	FIAT 124 Spider 1970	Juan Jorge Edoardo OXFENFORD / Gabriel MOCCIOLA	ARG/ARG	PORSCHE 911 Carrera RS 2.7L 1973
Oren NATAF	FRA	FIAT 2300 S 1966	Lee MALONE / Glenn MOULE	GBR/AUS	PORSCHE 914/6 1970
Guillaume DE MONTALIER / Guillin CARPENTIER	FRA / FRA	FIAT 2300S Abarth 1963	Jacques ALVERGNAS / Jean-Louis DUBRULE	FRA / FRA	PORSCHE 914/6 1971
Denis COOLEN / François POURCHER	FRA / FRA	FORD Capri 2600 RS 1972	Hideki YAMAWAKI / Masashi TANAKA	JPN / JPN	RENAULT 8 Gordini 1965
Jean-Philippe MOURENON / Marion MOURENON	MCO/FRA	FORD Escort 2000 RS 1975	Matthias BITTNER / Thomas BITTNER	DEU/DEU	SAAB 96 Rallye 1700S 1974
Richard MILLE / Yvan MAHE	FRA / FRA	FORD Galaxie 1963	Dominique POELS / Stéphane PRAT	FRA / FRA	SHELBY Cobra 289 1964
Jean-Claude BEL / Eric FISCHMEISTER	FRA / FRA	FORD Mustang GT Code A 1966	Robert DAVIS / Andres DUANY	USA / USA	SIATA 208 S 1953
Christophe PROUZET / Hervé BLANC	FRA / FRA	HONDA N 600 1971	Jonathan MILES / Christine MILES	GBR/GBR	SUNBEAM Alpine Mk V 23 1953
Christian HAAS / Jean-Roger BOSSUT	FRA / FRA	JAGUAR Mk II 3.8L 1960	Stéphane DUMAS / Marie-Noëlle DUMAS	FRA / FRA	TRIUMPH GT 6 Mk II 1969
Mark RACHET	FRA	JAGUAR Mk II 3.8L 1961	Richard KOLLE / Marc BEDJAI	FRA / FRA	TRIUMPH TR3 1957
Dylan MILES / Emma-Louise BURSLEM	GBR/GBR	JAGUAR Mk II 3.8L 1962	Eric ANDRE / Ugo ANDRE	FRA / FRA	VOLVO 122 S 1967

Optic 2000
Une nouvelle vision de la vie





DES AUTOMOBILES D'EXCEPTION

A l'instar des années précédentes, la 27^{ème} édition du Tour Auto Optic 2000 fera la part belle aux modèles rares et exceptionnels qui ont marqué l'histoire de cette course qui demeure la plus ancienne encore organisée aujourd'hui.

A commencer par **BMW (partenaire automobile officiel du Tour Auto Optic 2000)** dont les modèles **507, 2002 TI et Turbo, 2800 CS, 3.0 CSL et CSi** seront nombreux au départ.

Mais également **Ferrari** avec la présence de nombreux modèles prestigieux attendus. A commencer par la **250 GT Berlinetta 1960 (châssis 2129 GT)** engagé par le Britannique Adrian Beecroft qui remporta de Tour de France en 1960 avec Willy Mairesse et Georges Berger. Ou encore la **250 MM Berlinetta (châssis 0340MM)** de l'Argentin Martin H. Sucari qui remporta le Giro di Sicilia dans sa catégorie en 1955. Sans oublier les 250 GT Lusso et Boano, 275 GTB, 365 GTB/4 et autres 308 Gr. IV Michelotto.

Chaque année, Peter Auto met un point d'honneur à célébrer un constructeur ou un type de voitures qui a participé au Tour de France automobile. En 2018, ce seront les marques italiennes disparues : **Siata 208 S** (1953), **Oscia 1600 GT Zagato** (1961), **Autobianchi A111** (1971) et **A112 Abarth** (1984), ainsi que cinq **De Tomaso Pantera Gr. IV** (1971-1974)

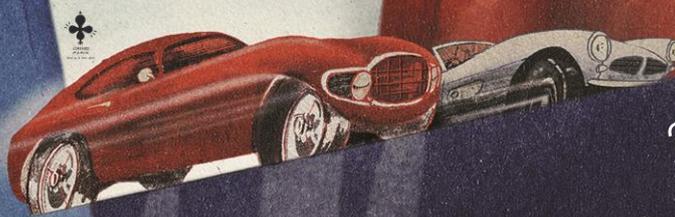
Parmi les autres voitures spectaculaires, notons la présence de nombreuses **Shelby Cobra, Ford GT40, Jaguar type E** et pléthore de **Porsche**, allant de la 356 pré A à la 904 GTS, en passant par les 911 2.0L, 2.2L, 2.5 L ST (arborant la fameuse décoration psychédélique), 2.7 RS, 2.8 RSR et 3.0 L RSR ou encore 914/6, seront aussi au départ.

Plusieurs fois victorieuses au Tour de France Automobile dans la catégorie Tourisme grâce au talent d'Hermano da Silva Ramos en 1959, puis de Bernard Consten en 1960, 1961, 1962 et 1963, les **Jaguar MK I et MK II** seront elles aussi largement représentées.

Enfin, parmi les autres marques représentées, citons AC, Alfa Romeo, Alpine, Aston Martin, Austin Healey, CG, Chevrolet, Citroën, Fiat, Ford, Lancia, Lotus, Maserati, Mercedes-Benz, MG, Mini, Morgan, Morris, Nash, NSU, Opel, Panhard, Peugeot, Renault, Saab, Sunbeam, Triumph et autres Volvo qui recueilleront elles aussi les faveurs du public.



Une nouvelle vision de la vie



LES MARQUES ITALIENNES DISPARUES A L'HONNEUR

Siata (*Societa Italiana Auto Trasformazioni Accessori*) est le second constructeur italien aujourd'hui disparu présent au Tour de France 1951. Le modèle participant est la Daina, un Coupé GT carrossé par Bertone et motorisé par un 4 cylindres Fiat 1395 cm³. L'équipage français à son bord (Julien Clermont et son épouse) est malheureusement contraint à l'abandon. Un sort identique sera réservé au duo Boussignac-Estager qui aligne en 1953 la version 208 équipée du moteur V8 Fiat de 1996 cm³. Créée en 1926 par Giorgio Ambrosini, Siata restera en activité en Italie jusqu'en 1970, et en Espagne jusqu'en 1973.



Lors de l'édition 1952, un autre constructeur italien se fait remarquer par ses excellents résultats. **O.S.C.A.** (*Officine Specializzate Costruzione Automobili*), la marque créée par les frères Maserati (Bindo, Ettore et Ernesto) est représentée par quatre voitures dont deux MT4, celles de Armengaux/Chaix et de Mr et Mme Péron, atteindront l'arrivée respectivement aux 4^e et 12^e places du classement général. L'année suivante, trois MT4 sont au départ. Deux abandonneront, mais la seule survivante, pilotée par Jacques Péron associé à Raymond Bertramnier,

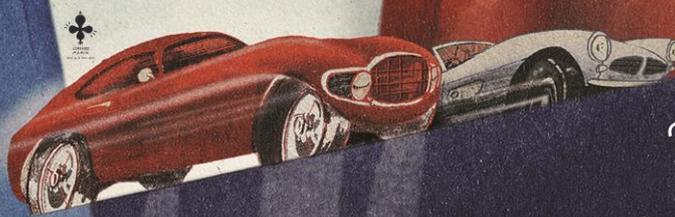
remportera l'épreuve au classement *Voitures de Sport*. Fort de ce succès, six Osca MT4 et une 2000 S seront alignées en 1954... L'une est notamment confiée à Louis Chiron qui a remporté de nombreux Grand Prix avant et après-guerre. Une autre à Alfonso de Portago qui deviendra le premier pilote espagnol de Grand Prix à piloter pour Ferrari avant Fernando Alonso. Tous deux abandonneront tandis que les équipages Péron/Bertramnier et Armengaud/Chaix se classeront 3^e et 4^e, clôturant avec les honneurs la dernière participation au Tour de France de la marque qui disparaîtra en 1967.

Fondée en 1955, la marque **Autobianchi** est pour la première fois représentée dans l'épreuve en 1971. La version A111 inscrite par le duo Schimpf/Levacher se classe à une anonyme mais encourageante 42^e place au scratch. En 1976, l'A112 Abarth de «Patou» /Douat termine à une très honorable 47^e place au scratch. Puis, de 1977 à 1981, le Tour de France enregistrera treize autres engagements d'Autobianchi A112 dont le meilleur résultat restera la 18^e position au classement général de l'équipage Brillat /Juillot en 1981. En 1992, le site de production historique de la marque, à Desio en Italie sera fermé, marquant la fin définitive du blason Autobianchi.



Entre temps, **De Tomaso** (société italienne fondée à Modène en 1959 par l'Argentin Alejandro de Tomaso) s'est également inscrite au Tour de France Auto en 1973. La seule Pantera à l'arrivée (celle de Vinatier/Jaubert) sur les trois engagées décroche la 6^e place au classement scratch. En 1976, puis en 1997, deux autres Pantera tenteront leur chance en vain.





DEUX CHAMPIONS OUVRENT LA ROUTE

ARI VATANEN

Champion du Monde des Rallyes en 1981 sur Ford Escort RS 1800, quadruple vainqueur du Paris-Dakar sur Peugeot 205 T16 Grand Raid (1987), Peugeot 405 Mi16 (1989, 1990) et Citroën ZX (1991), le pilote finlandais s'est également fait connaître en établissant en 1988 le nouveau record de la montée de Pikes Peak sur une Peugeot 405 T16 GR, performance immortalisée par le film *Climb Dance* (La course vers les nuages). Au terme de sa carrière sportive, Vatanen s'engage en politique et sera élu député européen en 1999 et 2004. Ambassadeur BMW, il sera ouvreure officiel du Tour Auto Optic 2000 pour la deuxième édition consécutive au volant d'un modèle sportif de la marque bavaroise.

FRANÇOIS CHATRIOT

Brillant animateur du Championnat de France des Rallyes dans les années 80, avec deux titres en 1989 et 1990 sur BMW M3, François Chatriot, surnommé *Le Chat*, ouvrira la route du Tour Auto Optic 2000 pour la troisième année d'affilée au volant d'un modèle sportif BMW. Une compétition qu'il connaît bien pour l'avoir remportée sur Renault 5 Maxi Turbo en 1986 (année de la dernière édition du Tour de France Automobile). François Chatriot s'est également illustré lors de compétitions sur glace en remportant le Trophée Andros et les 24 Heures de Chamonix en 1995 sur Opel Astra.

DES PILOTES A SUIVRE !

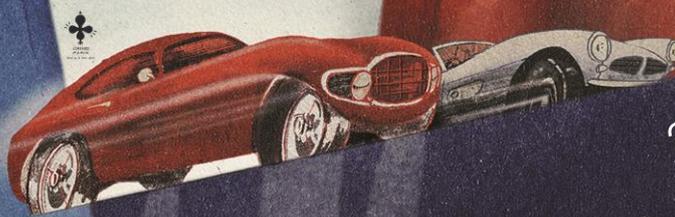
Ex-pilotes professionnels, patrons d'écurie de course, musiciens, comédiens, présentateurs TV ou encore chefs étoilés, figureront parmi les inscrits à la 27^{ème} édition du Tour Auto Optic 2000.

Ainsi **Michel Périn**, célèbre copilote qui remporta avec... François Chatriot le Tour de France Automobile en 1986 ainsi que deux titres de champion de France des rallyes et six titres de champion du monde des rallyes-raids avec Pierre Lartigue, Bruno Saby et Carlos Sainz fera de nouveau équipe avec Nicolas Pagano sur une Alfa Romeo 1750 GTV de 1968. L'Américain **Robert Kauffman**, pilote d'endurance et copropriétaire d'écurie aux Etats-Unis sera également au départ au volant d'une Alpine A110 ex-usine. A l'instar de **Didier Calmels**, copropriétaire de l'écurie Signatech Alpine, championne du monde d'endurance dans la catégorie LM P2 en 2016.

L'équipage britannique **James Cottingham/Andrew Smith (Ford GT40 MK1)**, vainqueur de l'édition 2017 remet son titre en jeu face à ses principaux adversaires : Jean-Pierre Lajournade/Christophe Bouchet (Jaguar Type E) et Ludovic Caron (AC Cobra 289).

Présentateur historique du 13 Heures de TF1, **Jean-Pierre Pernaut** fera équipe avec son fils Olivier à bord d'une Alfa Romeo Giulia Sprint GT de 1966. Amateur de courses historiques, le comédien **Alexandre Brasseur** (digne héritier de son père Claude et de son grand-père Pierre) sera de nouveau au départ avec une Jaguar Mk I (1959) partagée avec Pierre Le Gloahec-Henannff. Autre fidèle participant au Tour Auto, le chef étoilé **Michel Rostang** (Lancia Fulvia 1.6 L HF Fanalone).





LE TOUR ACCUEILLE LE PUBLIC

La 27^{ème} édition du Tour Auto Optic 2000 ne dérogera pas aux précédentes. L'évènement a toujours privilégié une grande proximité avec son public au fil de son parcours. Aussi, le parc fermé installé dans chacune des villes étapes demeure un lieu où les passionnés peuvent accéder en famille pour admirer les voitures participantes au *Tour* et profiter de différentes animations.

LE GRAND PALAIS (PARIS)

Inauguré pour l'Exposition Universelle de 1900, le Grand Palais fut le théâtre du tout premier Salon de l'Automobile en 1901. Pour la 27^{ème} édition, elles seront de nouveau plus de deux cents machines, aux carrosseries parfaitement lustrées et aux mécaniques finement préparées, prêtes à s'élancer dès le lendemain sur les routes de France.

Exposition des 230 voitures accessible le lundi 23 avril de 10 heures à 17 heures sur présentation du programme officiel (10 € à l'entrée)

LE VILLAGE DU TOUR : FESTIF ET EDUCATIF !

Il se monte et se démonte de ville en ville pour accueillir jour après jour un public toujours plus nombreux au fil des années. Le Village est le lieu regroupant les animations présentées par les partenaires du *Tour*.

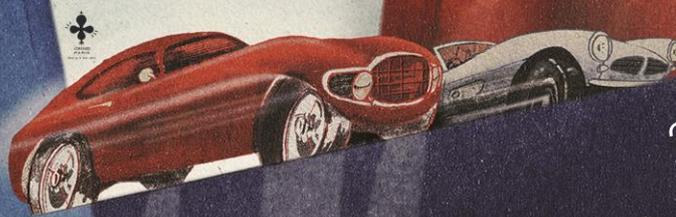
A commencer par Optic 2000, fidèle compagnon associé à l'évènement depuis 2004 sous l'enseigne Lissac et depuis 2009 sous celle d'Optic 2000. Sur toutes les étapes du *Tour*, Optic 2000, fidèle à ses valeurs, met en avant son professionnalisme en proposant des dépistages visuels et auditifs.

De son côté, Vicomte A., habilleur de l'épreuve, présentera la ligne de vêtements officiels.

- Le 24 avril à Besançon (Parking Battant de 17:00 à 22:00)
- Le 25 avril à Megève (Le Palais de 17:00 à 22:00)
- Le 26 avril à Avignon (Allées de l'Oulle de 17:00 à 22:00)
- Le 27 avril à Aix-en-Provence (Arena du Pays d'Aix de 17:00 à 22:00)
- Le 28 avril à Nice (Place Masséna de 17:00 à 22:00)

Accès aux Parcs Fermés sur présentation du programme officiel (10 €).

Accès gratuit pour les – de 12 ans accompagnés.



MINITOUR OPTIC 2000 : LES ENFANTS D'ABORD !

Le MiniTour Optic 2000 reprend la route pour la huitième année consécutive du 24 au 28 avril. Fort de son succès lors de ces sept dernières années avec plus de 8500 enfants accueillis, le MiniTour Optic 2000 permet à des jeunes de 7 à 12 ans (taille entre 1.25 m et 1.60 m) de découvrir l'apprentissage de la conduite à bord de mini Ferrari sur un circuit mis en place pour l'occasion. Cette animation gratuite s'accompagne de deux autres espaces où les enfants seront sensibilisés de façon ludique à l'importance de protéger leurs yeux et leurs oreilles.

Le MiniTour sur les villes étapes

- Le 24 avril à Besançon (Parking Battant de 15:00 à 20:00)
- Le 25 avril à Megève (Le Palais de 15:00 à 20:00)
- Le 26 avril à Avignon (Allées de l'Oulle de 15:00 à 20:00)
- Le 27 avril à Aix-en-Provence (Arena du Pays d'Aix de 15:00 à 20:00)
- Le 28 avril à Nice (Place Masséna de 15:00 à 20:00)



Informations et inscriptions : www.minitour-optic2000.com

MOTUL RACING CHALLENGE : VOUS REVEZ DE DEVENIR PILOTE ?

Fidèle partenaire du Tour Auto Optic 2000, le spécialiste des lubrifiants hautes performances, Motul, a concocté une animation qui permettra aux petits et grands d'assouvir à coup sûr leur soif de compétition. Prenez place dans un vrai siège baquet, crampez-vous au volant, écrasez la pédale de droite et c'est parti pour une course de bolides miniatures téléguidés sur circuit !

LES CIRCUITS

Les épreuves chronométrées sur circuit sont accessibles au public gratuitement (sauf Paul Ricard : 10 €) qui peut ainsi assister à quatre heures de spectacle avec cinq plateaux (Compétition et Régularité) en piste.

- Le 24 avril : [Circuit Dijon-Prenois](#) (de 13:00 à 17:30)
- Le 25 avril : [Circuit de Bresse](#) (de 12:30 à 16:30)
- Le 26 avril : [Circuit de Ledenon](#) (de 16:30 à 20:30)
- Le 27 avril : [Circuit Paul Ricard](#) (de 15:00 à 19:00)

Accès gratuit aux circuits (sauf Paul Ricard : 10 €)

Les cartes des Épreuves Spéciales seront dévoilées sur [Facebook](#) à 17 heures la veille de leur déroulement





18-20 MAI

SUR LE PLUS BEAU CIRCUIT DU MONDE

Créé en 2011, Spa-Classic a grandi progressivement pour aujourd'hui figurer parmi les grands évènements européens de courses historiques. En 2017, la 7^{ème} édition de Spa-Classic a tenu toutes ses promesses au point de battre son record d'affluence et permettre à l'évènement de dépasser légèrement le record de 20 000 spectateurs établi en 2015.

Un circuit de renom, serpentant au cœur du massif de l'Ardenne, considéré par les pilotes comme le plus beau du monde. Des virages dont les noms résonnent comme ceux de champs de bataille. Une histoire, source de gloire, saga de victoires. Une météo, actrice lunatique et intemporelle. Un décor, un climat et une atmosphère à nuls autres pareils pour cet évènement qui a acquis force, expérience et maturité. Rappelant à la vie les héroïnes d'antan, machines d'un autre temps. Cavalerie de chevaux, furie de décibels lorsque les pelotons plongent dans l'Eau Rouge avant de se propulser dans le Raidillon.

Pour rendre hommage à ce temple de l'endurance qui accueille les célèbres 24 Heures de Spa-Francorchamps pour voitures de Tourisme, Peter Auto a créé le plateau Heritage Touring Cup lors de l'édition 2013. Celui-ci n'a cessé de s'étoffer depuis, accueillant de plus en plus de machines qui illustrent l'histoire de cette discipline. L'Heritage Touring Cup constituera de nouveau en 2018 l'un des plateaux vedettes de Spa-Classic. A cela s'ajouteront sept autres plateaux *by Peter Auto*, dont le Group C Racing, l'Euro F2 Classic et la nouvelle venue 2.0L Cup, ainsi qu'un plateau invité – les Global Endurance Legends – qui effectuera des démonstrations.

Enfin, la consécration des lieux ne saurait être parfaite sans la réunion des clubs de marques et les nombreuses animations.

LE TOURISME DANS SON BERCEAU

En tête d'affiche pour la cinquième année consécutive, l'Heritage Touring Cup constituera l'un des temps forts du week-end. Au même titre que Le Mans est le temple de l'endurance pour les Protos et Grand Tourisme, Spa-Francorchamps s'est inscrit dès ses origines comme celui dédié aux courses de voitures de Tourisme avec, comme point d'orgue, sa célèbre course de 24 Heures, terrain de jeux favori de la plupart des marques et des pilotes parmi les plus illustres.

Cette longue période du Tourisme fut l'occasion pour nombre de constructeurs d'aligner et d'imposer leurs modèles les plus emblématiques. Parmi les plus fidèles, BMW engagea durant trois décennies toute une lignée de modèles de la 1800 Ti dans les années 60 à la célèbre M3 dans les années 90. Détentrices du record de victoires (21) aux 24 Heures de Spa-Francorchamps, les berlines munichoises eurent de nombreuses rivales au cours de leur règne et s'inclinèrent notamment face à des Alfa Romeo GTA et GTV, Mercedes 300 SE, Ford Mustang et Capri RS, Porsche 911, Mazda RX-7, Jaguar XJS...

LES GRILLES DE DEPART *by Peter Auto*

- **Classic Endurance Racing 1** - GT 1966 / 1974 & Protos 1966 / 1971
- **Classic Endurance Racing 2** - GT 1975 / 1981 & Protos 1972 / 1981
- **Euro F2 Classic** - Formule 2, Formule B et Formule Atlantic de 1967 à 1978
- **Group C Racing** - Protos de 1982 à 1993
- **Heritage Touring Cup** - Voitures de Tourisme de 1966 à 1984
- **Sixties' Endurance** - Voitures de sport pré-63 & GT pré-66
- **The Greatest's Trophy** - Voitures de sport & GT d'exception
- **2.0L Cup** - Porsche 911 2 litres châssis court pré-1966



18-20 MAI

LE PLATEAU INVITE

- **Global Endurance Legends** : nouveauté de l'édition 2018 Spa-Classic accueillera trois démonstrations de quarante minutes chacune du plateau des Global Endurance Legends constitué de GT et prototypes ayant couru les plus célèbres épreuves d'endurance dans les années 1990 et 2000 (McLaren F1 GTR, Ferrari F40, Chrysler Viper GTS-R, Audi R8, Peugeot 908...). Global Endurance Legends est un club ouvert aux propriétaires de GT et sport-prototypes des années 90 et 2000. Ce club participe aux plus beaux meetings de courses historiques et organise des événements sur des circuits emblématiques pour ses membres et pour la promotion de ces activités via les médias et les réseaux sociaux. L'objectif consiste à fournir aux propriétaires la possibilité de profiter de leurs voitures dans un environnement de haute qualité avec des machines similaires sans la pression de la course.

LES CLUBS

Les voitures des clubs seront une fois de plus attendues en nombre. Après la présence d'environ 1500 propriétaires lors des dernières éditions, l'objectif sera cette année encore de réunir toujours plus d'automobiles de collection. Sept sessions de piste de 25 minutes chacune leur seront proposées durant le week-end pour découvrir et profiter du fabuleux tracé de Francorchamps.

LE VILLAGE EXPOSANTS ET LES ANIMATIONS

Confirmant également l'ampleur prise lors des éditions précédentes, le Village Exposants restera au cœur du paddock à proximité de l'Eau Rouge. Il offrira aux artistes, habilleurs, libraires et autres boutiquiers l'occasion de faire profiter de leurs merveilles à un public de passionnés. Pour combler les familles, Spa-Classic proposera de nombreuses animations adaptées à tous les âges : apprentissage et initiation des plus jeunes à la conduite, Slot Racing... Le tout dans une ambiance festive et musicale entretenue par un orchestre ambulant.

BILLETTERIE (accessible sur le site)

	Vendredi	Samedi	Dimanche	Week-end
PREVENTE		25 €	20 €	35 €
SUR PLACE	15 €*	30 €	25 €	40 €
PACKAGE PRIVILEGE		290 €	290 €	415**

* Les billets pour le vendredi seul ne sont vendus que sur place.

** Fermé le vendredi

Spa-Classic est ouvert au public les vendredi 18, samedi 19 et dimanche 20 mai 2018.

Tous les billets donnent accès à l'enceinte générale, aux paddocks et aux tribunes.

Les billets week-end sont valables pour 3 jours, comprenant le vendredi.

Une tenue correcte est exigée, en tout temps, dans l'enceinte du circuit.

Enfants : L'accès est gratuit pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés.

Parkings : à proximité des entrées durant les 3 jours. Tarif : 5 € par jour.



9-11 JUIN

LE DOYEN RESSUSCITE

Référence du calendrier des meetings historiques, le Grand Prix de l'Age d'Or vivra sa 54^{ème} édition en juin prochain, la 14^{ème} sur le célèbre circuit de Dijon-Prenois désormais entièrement rénové. Ainsi, depuis un demi-siècle, ce grand classique demeure et son nom reste l'un des plus connus en Europe.

De surcroît, depuis 2014, le Grand Prix de l'Age d'Or est retourné aux mains de son ancien promoteur, Peter Auto, avec l'ambition pour celui-ci de lui apporter son savoir-faire acquis sur ses événements référents dont Le Mans Classic, ainsi que les nombreux plateaux *by Peter Auto* rejoints par des séries invitées triées sur le volet.

L'édition 2017 a d'ailleurs confirmé le succès de cette nouvelle formule avec 15 000 spectateurs présents. Cette année, le public pourra apprécier sept plateaux *by Peter Auto* – dont la 2.0L Cup constituera la grande nouveauté – et les plateaux invités : Trophée Légende et Global Endurance Legends.

Les clubs de marque, autres acteurs privilégiés des événements organisés par Peter Auto, rassembleront nombre de collectionneurs et de passionnés pouvant, s'ils le souhaitent, bénéficier de séances qui leur seront réservées pour effectuer des tours de piste au volant de leur voiture. Dans le paddock libre d'accès, le public a profité de la proximité offerte avec les pilotes et leurs machines. Mais également des nombreux marchands proposant miniatures, ouvrages, accessoires et souvenirs automobiles en tout genre... qui complètent l'offre de cet événement.

LES GRILLES DE DEPART *by Peter Auto*

- **Classic Endurance Racing 1** - GT 1966 / 1974 & Protos 1966 / 1971
- **Classic Endurance Racing 2** - GT 1975 / 1981 & Protos 1972 / 1981
- **Euro F2 Classic** - Formule 2, Formule B et Formule Atlantic de 1967 à 1978
- **Heritage Touring Cup** - Voitures de Tourisme de 1966 à 1984
- **Sixties' Endurance** - Voitures de sport pré-63 & GT pré-66
- **The Greatest's Trophy** - Voitures de sport & GT d'exception
- **2.0L Cup** - Porsche 911 2 litres châssis court pré-1966

LES PLATEAUX INVITES

● Trophée Légende – Grand Prix & Sport Avant-Guerre

Ce plateau mettra en avant les voitures de sport, qui comme les monoplaces de l'époque, ont écrit la légende des années 30. Dès les débuts, les Delage, Bugatti et les ERA imprimèrent leur marque : agilité et pureté pour les Françaises, performance et agressivité pour leurs challengers anglaises. Cette période verra aussi l'ascension des marques italiennes telles Maserati et Alfa Romeo, ou encore des redoutables BMW 328. Un rendez-vous rare et spectaculaire à ne pas manquer !



9-11 JUIN

● Global Endurance Legends

Le Grand Prix de l'Age d'Or accueillera trois démonstrations de quarante minutes chacune du plateau des Global Endurance Legends constitué de GT et prototypes ayant couru les plus célèbres épreuves d'endurance dans les années 1990 et 2000 (McLaren F1 GTR, Ferrari F40, Chrysler Viper GTS-R, Audi R8, Peugeot 908...). Global Endurance Legends est un club ouvert aux propriétaires de GT et sport-prototypes des années 90 et 2000. Ce club participe aux plus beaux meetings de courses historiques et organise des événements sur des circuits emblématiques pour ses membres et pour la promotion de ces activités via les médias et les réseaux sociaux. L'objectif consiste à fournir aux propriétaires la possibilité de profiter de leurs voitures dans un environnement de haute qualité avec des machines similaires sans la pression de la course.

LES CLUBS

La diversité des clubs et la convivialité au sein d'un espace dédié sont deux caractéristiques chères à Peter Auto et bien présentes au Grand Prix de l'Age d'Or. Ainsi les propriétaires et les clubs présents lors des précédentes éditions côtoient les fidèles des événements Peter Auto. Soit une très large représentation de modèles couvrant une très large période de la production automobile. Leurs propriétaires ont aussi la possibilité de s'inscrire lors de neuf sessions de roulage de vingt minutes organisées du vendredi au dimanche pour découvrir le fabuleux circuit de Dijon-Prenois.

BILLETTERIE (accessible sur le site)

	Vendredi	Samedi	Dimanche	3 jours
PREVENTE	13 €	13 €	13 €	20 €
SUR PLACE	15 €	15 €	15 €	25 €

Enfants : L'accès est gratuit pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés.



LE PASSÉ NOUS APPARTIENT

Les 24 Heures du Mans écrivent l'histoire, Le Mans Classic la raconte... En 2018, le Mans Classic vivra sa neuvième édition : à raison d'un rendez-vous tous les deux ans, voilà donc près de vingt ans que l'évènement créé par l'Automobile Club de l'Ouest et Peter Auto s'inscrit comme une date incontournable du monde automobile. Au fil des éditions, cette formidable rétrospective a conquis le public ; les concurrents ; les clubs de marques, gardiens de notre merveilleux patrimoine automobile ; ainsi que les exposants qui s'y rendent de plus en plus nombreux. En 2016, il y avait 123 000 spectateurs, 600 voitures sur la piste et 8500 voitures des clubs. Que faut-il de plus pour confirmer l'engouement toujours croissant pour cet événement, placé au deuxième rang des rendez-vous du sport automobile français par l'importance de sa fréquentation ?

LES GRILLES DE DEPART

- **Plateau 1** (1923 – 1939) Bentley Blower, Delahaye 135 S, Mercedes SSK...
- **Plateau 2** (1949 – 1956) Jaguar Type D, Maserati 250 S, Porsche 550...
- **Plateau 3** (1957 – 1961) Ferrari 250 GT, Maserati Birdcage, Lotus XV...
- **Plateau 4** (1962 – 1965) Ford GT 40, Ferrari 250 LM, Porsche 904...
- **Plateau 5** (1966 – 1971) Porsche 917, Ferrari 512 S, Howmet TX...
- **Plateau 6** (1972 – 1981) Inaltera, Gulf Mirage Gr7, BMW M1...
- **Group C Racing** (1982 – 1993) Peugeot 905, Jaguar XJR-9, Porsche 962...
- **Porsche Classic Race Le Mans** - de la 356 (1952) jusqu'à la 911 2.8 RSR (1973).
- **Jaguar Classic Challenge** - modèles d'avant 1966 : XK, Type-D, Mk1...

LES PARADES

- **Global Endurance Legends** - GT et prototypes des années 1990-2010.
- **Clubs** - Parade des clubs.
- **Little Big Mans** - cent répliques miniatures pour des pilotes en herbe de 7 à 12 ans .

ANIMATIONS

8 500 voitures anciennes sur le circuit Bugatti

Le Mans Heritage Club

Exposition Porsche

Exposition Alpine

Drive-In : cinéma en plein air

Espace "jeux pour tous"

Salon de maquillage, manucure et tailleur vintage

Mur de la mort : show de motos

Garage vintage Motul & Dunlop

Camping vivant des années soixante-dix

Reconstitution de la Route Nationale 7

Station-service des années soixante

Poste de police des années soixante

Vente aux enchères Artcurial

Concerts de muisque

BILLETTERIE

Enceinte générale : vendredi (24 €), dimanche (38 €) ou 3 jours (55 €) en prévente

Supplément : paddocks (39€), tribunes (40 €), parking (18 €)

PLUS D'INFORMATIONS DANS LE DOSSIER DE PRESSE "LE MANS CLASSIC"



31 AOUT- 2 SEPTEMBRE

UNE RENTRÉE ENSOLEILLÉE

Habituel rendez-vous de fin de saison des courses historiques orchestrées par Peter Auto, les Dix Mille Tours se dérouleront cette année durant l'été et accueilleront de nouveau le public et les concurrents dans le plus beau des écrins : le circuit Paul Ricard, avec des températures en ce dernier week-end d'août qui s'annoncent estivales. Ce site qui aura vu le retour du Grand Prix de France quelques semaines plus tôt accueillera les neuf plateaux à l'affiche de la 9^{ème} édition des Dix Mille Tours du Castellet regroupant plus de 300 bolides historiques.

LES GRILLES DE DEPART *by Peter Auto*

- **Classic Endurance Racing 1** - GT 1966 / 1974 & Protos 1966 / 1971
- **Classic Endurance Racing 2** - GT 1975 / 1981 & Protos 1972 / 1981
- **Euro F2 Classic** - Formule 2, Formule B et Formule Atlantic de 1967 à 1978
- **Group C Racing** - Protos de 1982 à 1993
- **Heritage Touring Cup** - Voitures de Tourisme de 1966 à 1984
- **Sixties' Endurance** - Voitures de sport pré-63 & GT pré-66
- **The Greatest's Trophy** - Voitures de sport & GT d'exception
- **2.0L Cup** - Porsche 911 2 litres châssis court pré-1966

LE PLATEAU INVITE

● **Global Endurance Legends**

Les Dix Mille Tours accueilleront trois démonstrations de quarante minutes chacune du plateau des Global Endurance Legends constitué de GT et prototypes ayant couru les plus célèbres épreuves d'endurance dans les années 1990 et 2000 (McLaren F1 GTR, Ferrari F40, Chrysler Viper GTS-R, Audi R8, Peugeot 908...). Global Endurance Legends est un club ouvert aux propriétaires de GT et sport-prototypes des années 90 et 2000. Ce club participe aux plus beaux meetings de courses historiques et organise des événements sur des circuits emblématiques pour ses membres et pour la promotion de ces activités via les médias et les réseaux sociaux. L'objectif consiste à fournir aux propriétaires la possibilité de profiter de leurs voitures dans un environnement de haute qualité avec des machines similaires sans la pression de la course.

CLUBS ET EXPOSANTS

Depuis 2010, les Dix Mille Tours sont devenus le plus grand rendez-vous du sud de la France avec un espace privilégié pour les collectionneurs et les clubs qui s'étend d'année en année. Près de 1 000 voitures de collection sont attendues et auront la possibilité de prendre la piste pour des séances de roulage de deux types : amateurs ou initiés. Enfin, le Village Exposants installé au cœur du paddock sera l'espace idéal pour partager ces moments de passion en famille. Animations et convivialité seront les grandes invitées du paddock.

BILLETTERIE - ACCES ENCEINTE GENERALE ET TRIBUNES GRATUIT

Accès paddock payant. Gratuit pour les moins de 16 ans accompagnés.

	Vendredi	Samedi	Dimanche
PREVENTE	-	10 €	10 €
SUR PLACE	-	15 €	15 €



26-28 OCTOBRE

IMOLA FINIR EN BEAUTE

Disputée en Italie, une compétition automobile procure toujours une émotion particulière. Patrie des plus belles marques sportives - Alfa Romeo, Ferrari, Lamborghini, Lancia, Maserati... -, authentiques bijoux automobiles dans l'imaginaire collectif. Terre de circuits d'anthologie - Monza, Imola, Mugello... - arènes des plus belles joutes mécaniques. Berceau d'un certain art de vivre et d'un patrimoine culturel ancestral, l'Italie se devait de figurer au calendrier Peter Auto. Après trois premières éditions d'Imola-Classic en 2012 2013 et 2016, Peter Auto revient pour la quatrième fois sur le célèbre Autodromo Enzo & Dino Ferrari où la saison 2018 se clôturera.

Inauguré en 1953, le circuit d'Imola accueillit sa première course automobile l'année suivante. Mais il fallut attendre jusqu'en 1963 pour voir la première course de F1 s'y dérouler (hors championnat). Puis, ce n'est qu'en 1980, qu'Imola organisa son premier Grand Prix d'Italie, puis de 1981 à 2006, les 26 éditions du Grand Prix de San Marino dont sept furent remportées par Michael Schumacher (record).

Imola fait partie de la minorité de circuits européens où l'on tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Un tracé sur lequel Peter Auto a convié sept de ses plateaux.

LES GRILLES DE DEPART *by Peter Auto*

- **Classic Endurance Racing 1** - GT 1966 / 1974 & Protos 1966 / 1971
- **Classic Endurance Racing 2** - GT 1975 / 1981 & Protos 1972 / 1981
- **Euro F2 Classic** - Formule 2, Formule B et Formule Atlantic de 1967 à 1978
- **Group C Racing** - Protos de 1982 à 1993
- **Heritage Touring Cup** - Voitures de Tourisme de 1966 à 1984
- **Sixties' Endurance** - Voitures de sport pré-63 & GT pré-66
- **The Greatest's Trophy** - Voitures de sport & GT d'exception

Le Rallye des Pionniers

9 FEVRIER 2019

1^{ERE} EDITION DU RALLYE DES PIONNIERS

Le 9 février 2019, l'organisateur Peter Auto fera revivre les premiers tours de roue des premières courses automobiles au travers du Rallye des Pionniers, réservé aux voitures historiques d'avant 1919, dont le départ sera donné à Paris. Actionnez les manivelles...

Berceau du premier véhicule automobile fonctionnel (le fardier de Cugnot inventé en 1769 par l'ingénieur du même nom), puis du développement de l'industrie automobile durant la seconde moitié du 19^e siècle, la France peut se prévaloir d'avoir été une nation novatrice en ce domaine. Rendus audacieux par les prodigieux progrès de la science et de la technique, des inventeurs rivalisèrent d'ingéniosité, les uns croyant à la vapeur, les autres au moteur à explosion. Ils avaient pour nom Édouard Delamare-Deboutteville, père du premier moteur à explosion, Amédée Bollée, Léon Serpollet et la Société de constructions mécaniques de Dion-Bouton et Trépardoux, dont les recherches sur la traction à vapeur menées quelques années auparavant avaient connu de nombreuses applications. Des bricoleurs de génie, comme le Marquis Albert de Dion, Émile Levassor ou Serpollet, aux industriels comme André Citroën ou Louis Renault, des trompe-la-mort qui dès 1899 dépassaient les 100 km/heure aux artistes comme Ettore Bugatti, les débuts de l'aventure automobile écrivirent une saga bien française...

Ainsi à la fin du 19^e siècle, la France avait vu son nombre d'automobiles croître pour atteindre 350 unités en circulation sur le territoire en 1895, contre seulement 75 en Allemagne et 80 aux États-Unis. En 1900, le pays était devenu le premier producteur mondial d'automobiles avec près de 50 % de la production. Etaient nées également les premières compétitions automobiles, telles Paris-Rouen en 1894. Puis, Paris-Bordeaux-Paris en 1895, considérée avec 1178 km de distance comme la véritable première grande course automobile de l'histoire. Les rallyes au départ de la capitale se multiplieront d'année en année avec des distances à parcourir toujours plus importantes, au-delà des frontières hexagonales : Paris-Marseille-Paris (1896), Paris-Dieppe et Paris-Trouville (1897), Paris-Amsterdam-Paris (1898), Paris-Berlin (1901), Paris-Madrid (1903), Paris-Vienne (1902)...

Cette histoire des pionniers automobiles français d'avant la Première-Guerre demeure à ce jour peu célébrée. Aussi Peter Auto, qui a construit sa renommée au travers d'événements automobiles de dimension internationale comme Le Mans Classic, le Tour Auto Optic 2000 ou encore Chantilly Arts & Elegance Richard Mille..., a-t-il décidé de mettre en lumière cette époque et de lui rendre hommage en organisant la première édition du Rallye des Pionniers en février 2019. Cette commémoration des grandes compétitions de la fin du 19^e au début du 20^e siècle sera réservée aux véhicules antérieurs à 1919. Peter Auto souhaite ainsi mettre en exergue le mérite des collectionneurs qui entretiennent et font revivre ces véhicules plus que centenaires qui sont les témoins d'un patrimoine historique et industriel unique.

Le Rallye des Pionniers

Ce rallye sera organisé le samedi 9 février, lors du week-end de clôture du Salon Rétromobile considéré comme le plus grand salon au monde dédié à l'automobile de collection, également lieu de rencontres des plus grands collectionneurs dont certains seront au départ du Rallye des Pionniers. Au programme, ce sont environ 100 km qui seront à parcourir depuis Paris jusqu'à une ville qui sera dévoilée prochainement. Le parcours immuable d'année en année sera effectué sous forme d'une balade, sans notion de compétition, mais imposera à chacun de s'approcher d'une vitesse moyenne définie et communiquée par l'organisateur avant le départ. Nul doute que l'ambiance hivernale, propice aux légendaires pelisses, sera une difficulté supplémentaire pour les participants qui auront comme ultime objectif de terminer ce rallye malgré les aléas mécaniques d'un autre temps !

A l'instar des Britanniques fiers de leur célèbre rallye historique *London to Brighton*, les Français pourront désormais faire honneur chaque année à un patrimoine et une histoire dont ils ont été les pionniers.

----- LE PROGRAMME PROVISOIRE -----

► Vendredi 8 février

- Vérifications administratives & techniques à Paris
- Cocktail dinatoire pour les participants (lieu à déterminer)

► Samedi 9 février

- A partir de 8h00, départs échelonnés établis en fonction de l'année et de la puissance du véhicule (10 voitures toutes les 2 minutes)
- Arrivée des premiers participants dans la ville d'accueil
- Déjeuner des participants
- Soirée officielle



DIMANCHE 7 JUILLET 2019

CHANTILLY ARTS & ELEGANCE RICHARD MILLE PREND SES QUARTIERS D'ÉTÉ

Face à la complexité d'organiser un évènement de cette envergure début septembre (rentrée des classes, autres évènements majeurs...), Chantilly Arts & Elegance Richard Mille aura lieu désormais au mois de juillet et ce, les années impaires en alternance avec Le Mans Classic.

Si la 4^{ème} édition de Chantilly Arts & Elegance Richard Mille a rencontré de nouveau un succès unanime auprès des participants et du public (avec une fréquentation en hausse de 20% par rapport à 2016 pour atteindre 16 300 spectateurs), Peter Auto et Richard Mille ont néanmoins décidé d'en changer la date. Chantilly Arts & Elegance Richard Mille aura lieu désormais au mois de juillet et ce, les années impaires en alternance avec Le Mans Classic. Ainsi l'évènement pourra bénéficier des conditions optimales à son organisation et à son développement pour tendre vers un concours encore plus abouti et, de surcroît, encore plus attendu des collectionneurs et du public.

Rendez-vous est donc donné à Chantilly le dimanche 7 juillet 2019



LES PLATEAUX *BY PETER AUTO*



Depuis le début des années 2000, Peter Auto a créé des plateaux dédiés à différentes périodes de l'histoire du sport automobile et à différents modèles de voitures de compétition sur circuit. Les plateaux *by Peter Auto* mettent en exergue les modèles GT, Sports, Prototypes, Tourisme et Monoplace qui ont marqué l'histoire de la course automobile.



Grâce à la reconnaissance acquise depuis sa création et à l'expertise de ses équipes, Peter Auto a acquis la réputation de réunir des plateaux de voitures historiques parmi les plus riches et les plus pléthoriques pour les faire courir dans le cadre de ses événements européens.



Enfin, après l'Euro F2 Classic en 2017, Peter Auto ajoute la 2.0L Cup cette année, soit désormais huit plateaux proposés aux concurrents.





En 2018, C.E.R fêtera sa quinzième saison d'existence. Un beau succès de courses à travers l'Europe où les concurrents et leurs bolides ont fait renaitre les grandes heures de l'endurance et naître une série des plus convoitées de la compétition historique. De surcroît récompensée fin 2015 par le Prix de *Race Series of the Year* attribué lors des International Historic Motoring Awards.

Cette année encore, Classic Endurance Racing les conduira sur des circuits emblématiques à l'occasion de six rendez-vous programmés d'avril à octobre.

Depuis 2004, Classic Endurance Racing s'inscrit comme la rétrospective des courses d'endurance disputées de 1966 à 1981, période durant laquelle cette discipline régnait sur le sport automobile. Glorieuse époque des Ford GT40, Porsche 910, Ferrari 512, BMW M1... et de leurs pilotes d'alors : Jacky Ickx, Henri Pescarolo, Gérard Larrousse... dont le terrain de jeux ne se limitait pas aux extraordinaires 24 Heures du Mans, mais s'étendait aux plus grands circuits européens dans le cadre du Championnat du Monde des Voitures de Sport. Classic Endurance Racing est bien plus qu'une simple commémoration historique ; avec des grilles de départ de 50 voitures et des pilotes décidés à faire honneur au glorieux passé de leurs montures, le spectacle est total !

En 2018, le Classic Endurance Racing sera présent sur cinq meetings : Espiritu de Montjuïc (6-8 avril), Spa-Classic (18-20 mai), Grand Prix de l'Age d'Or (8-10 juin), Dix Mille Tours (31 août-2 septembre), Imola-Classic (26-28 octobre).

Pour répondre à la demande, le plateau CER se dédouble sur tous les événements Peter Auto :
CER 1 : GT 1966 / 1974 & Protos 1966 / 1971 – **CER 2** : GT 1975 / 1981 & Protos 1972 / 1981.

Temps de piste :

Essais Libres	1 x 30'
Qualifications	2 x 45'
Course	1 x 60'



Créé par Peter Auto pour la saison 2017, l'Euro F2 Classic n'est autre que la première série de monoplaces *by Peter Auto*. Elle regroupe les monoplaces de Formule 2 ayant fait les grandes heures du Championnat d'Europe entre 1967 et 1978. Considérée à l'époque comme l'antichambre de la Formule 1, cette discipline a formé pendant une décennie des pilotes qui allaient marquer l'histoire du sport automobile.

Ainsi, de 1967 à 1978, les champions avaient pour nom Jacky Ickx, Jean-Pierre Beltoise, Johnny Servoz-Gavin, Clay Regazzoni, Ronnie Peterson, Mike Hailwood, Jean-Pierre Jarier, Patrick Depailler, Jacques Laffite, Jean-Pierre Jabouille, René Arnoux et Bruno Giacomelli... Nombreux furent les constructeurs de châssis à s'affronter également dans cette discipline. A l'instar d'Alpine, Brabham, Chevron, Ferrari, Lola, Lotus, March, Martini, Matra, McLaren, Osella, Ralt, Surtees ou encore Tecno. Preuve que la Formule 2 ne s'inscrivait pas uniquement comme une formule de promotion et que son niveau de compétitivité était très relevé, certains pilotes F1 de l'époque n'hésitaient pas à redescendre en F2 le temps d'une course.

En 2018, l'Euro F2 Classic sera présent sur cinq meetings : Espirito de Montjuïc (6-8 avril), Spa-Classic (18-20 mai), Grand Prix de l'Age d'Or (8-10 juin), Dix Mille Tours (31 août-2 septembre), Imola-Classic (26-28 octobre).

Temps de piste : Essais libres1 x 20'
 Qualifications.....1 x 20'
 Course2 x 25'



Passé depuis 2016 sous l'égide de Peter Auto, le plateau Group C Racing rassemble des voitures légendaires qui ont écrit quelques-unes des plus belles pages des 24 Heures du Mans et du Championnat du Monde d'Endurance entre 1982 et 1994.

En vigueur de 1982 à 1994, le règlement du Group C a engendré des voitures légendaires qui ont écrit quelques-unes des plus belles pages des 24 Heures du Mans et du Championnat du Monde d'Endurance. D'abord dominée par les Porsche 956 - malgré la résistance valeureuse des Lancia LC2 - la compétition s'est progressivement renforcée pour atteindre des sommets avec la montée en puissance des Jaguar, Mercedes, Toyota, Nissan et Mazda. Aux côtés de ces grands constructeurs, les "artisans" comme Cougar, Dome, Rondeau, Spice ou WM pouvaient encore s'illustrer grâce à une interprétation habile du règlement basé essentiellement sur une limitation stricte de la consommation en carburant. Abandonnée au début des années 90 après une période de cohabitation avec les Sport 3.5 (Peugeot 905, Jaguar XJR-14, Toyota TS010, etc.), l'ère des Group C reste considérée comme le véritable Age d'or de l'Endurance pour la plupart des spécialistes de la discipline.

D'allure moderne avec leur pare-brise en bulle, leurs portes en élytre et leur aileron monumental, les Group C fascinent toutes les générations et sont encore capables de performances proches de celles des prototypes LMP actuels – leur vitesse de pointe pouvant dépasser les 300 km/h !

En 2018, le Group C Racing sera présent sur cinq meetings : Espiritu de Montjuïc (6-8 avril), Spa-Classic (18-20 mai), Le Mans Classic (6-8 juillet), Dix Mille Tours (31 août-2 septembre), Imola-Classic (26-28 octobre).

Temps de piste : Qualifications.....2 x 45'
 Course2 x 45'

Horaires spécifiques pour Le Mans Classic :

 Qualifications.....2 x 40'
 Course1 x 43'



Née du succès remporté par la course Spa Endurance Tourisme qui formait, avec le Sixties' Endurance, le pôle Spa-Classic Endurance, star de l'édition 2013, l'Heritage Touring Cup connaît depuis un succès grandissant auprès des propriétaires et pilotes de ces berlines qui animèrent la grande époque du Championnat d'Europe de Tourisme (ETCC) entre 1966 à 1984 et dont le point d'orgue de la saison était constitué par les 24 Heures de Spa-Francorchamps, terrain de jeu favori de la plupart des constructeurs et des pilotes parmi les plus illustres.

Cette longue période dédiée au Tourisme fut l'occasion pour nombre de constructeurs d'aligner et d'imposer leurs modèles les plus emblématiques. Parmi les plus fidèles, BMW engagea durant trois décennies toute une lignée de modèles : de la 1800 Ti dans les années 60 à la célèbre M3 dans les années 90. Détentrices du record de victoires (21) aux 24 Heures de Spa-Francorchamps, les berlines munichoises eurent de nombreuses rivales au cours de leur règne et s'inclinèrent parfois face à des Alfa Romeo GTA et GTV, Mercedes 300 SE, Ford Mustang et Capri RS, Porsche 911, Mazda RX-7, Jaguar XJS...

Fort du premier succès remporté à Spa et de la volonté de ressusciter cette grande époque du Championnat d'Europe de Tourisme, Peter Auto a décidé de réserver à l'Heritage Touring Cup une place légitime et de choix au sein de ses événements.

En 2018, l'Heritage Touring Cup se produira sur cinq meetings : Espiritu de Montjuïc (6-8 avril), Spa-Classic (18-20 mai), Grand Prix de l'Age d'Or (8-10 juin), Dix Mille Tours (31 août-2 septembre), Imola-Classic (26-28 octobre).

Temps de piste :

Essais libres.....	1 x 30'
Qualifications	1 x 40'
Course	1 x 60' (1 ou 2 pilotes)

Horaires spécifiques à Spa-Classic :

Essais libres de jour.....	1 x 40'
Qualifications de jour	1 x 40'
Course de jour	1 x 60'
Essais libres de nuit.....	1 x 30'
Course de nuit	1 x 60'



L'année 2018 célèbre la neuvième saison du Sixties' Endurance. Un plateau qui, dès ses débuts à l'occasion des Dix Mille Tours du Castellet en 2010, a séduit le public en proposant un peloton exhaustif et de qualité des reines du Championnat du monde d'Endurance composé des voitures de la catégorie Sports pré-63 et GT pré-66.

En piste, des machines dont les noms résonnent dans les mémoires des amateurs de cette période de l'Endurance qui s'inscrivait alors comme la discipline-phare du sport automobile. AC Cobra, Ferrari 250 GT, Lotus 15, Jaguar Type E ...

La liste est longue de ces bolides qui continuent à envoûter le public par leurs lignes et leurs sonorités échappées d'un autre temps. Une diversité qui constituait la richesse du Championnat du Monde de l'époque et que les spectateurs d'aujourd'hui ne se lassent pas d'apprécier. A l'occasion de courses d'endurance de deux heures, ces voitures de Sport et GT pré-66 restituent les passes d'armes d'antan.

Particularité Peter Auto, un classement à l'indice de performance, en plus du traditionnel classement scratch, avantage les petites cylindrées et les voitures les plus anciennes face à leurs concurrentes plus puissantes et plus récentes comme les AC Cobra qui se sont révélées plus performantes en s'imposant sur nombre de circuits.

En 2018, le Sixties' Endurance se produira sur cinq meetings : Espiritu de Montjuïc (6-8 avril), Spa-Classic (18-20 mai), Grand Prix de l'Age d'Or (8-10 juin), Dix Mille Tours (31 août-2 septembre), Imola-Classic (26-28 octobre).

Temps de piste :

Essais Libres.....	1 x 40'
Qualifications	1 x 40'
Course	1 x 120'



Depuis 2015, dans la perspective de rendre le Trofeo Nastro Rosso toujours plus attractif en voitures d'exception, Peter Auto a décidé d'accueillir également quelques belles carrosseries d'autres marques renommées (Aston Martin DB4 GT et DB4 GT Zagato, Mercedes-Benz 300 SL et autres Porsche 550...). Face à cet apport de diversité, le Trofeo Nastro Rosso, créé à l'origine pour accueillir les mécaniques italiennes prestigieuses, se devait de changer de nom. Dorénavant baptisé The Greatest's Trophy, ce plateau sera ouvert à partir de 2018 à tous les grands modèles d'exception qui ont marqué les épreuves d'endurance majeures des années 50 et 60.

Constitué en 2010 par Peter Auto, le plateau s'inscrivait dans la lignée du Shell Ferrari Maserati Historic Challenge créé entre 1997 et 2009 et permettait de réunir en piste les Ferrari et Maserati les plus exceptionnelles. Sa gestion en avait été confiée par l'usine à Peter Auto de 1999 à 2001, années qui demeurent sans aucun doute comme les plus belles de cet évènement qui prenait fin en 2009 et avec lui, l'occasion unique d'assister à ces compétitions d'exception.

Riche de son expérience et de son savoir-faire acquis sur l'ensemble des courses historiques, Peter Auto avait alors lancé le Trofeo Nastro Rosso avec l'ambition de réunir un plateau dans le même esprit, ouvert également aux modèles de Sport et GT pré-66 d'autres marques italiennes (Alfa Romeo, Abarth, Bizzarrini, Iso, Lancia, Osca, Stanguellini...).

Rappelons que, conscient que certains de ces modèles ont atteint des cotes extrêmement importantes et que leurs propriétaires expriment quelques hésitations légitimes à les engager dans des compétitions historiques en peloton, Peter Auto a souhaité appliquer des règles d'éthique sportive et de respect strict des machines prenant part à cette compétition afin de garantir une prise de risques la plus minime. Respect et fair-play étant les maîtres mots des gentlemen compétiteurs du désormais Greatest's Trophy, celui-ci présente une occasion rare de revoir en piste les icônes de l'âge d'or des plus grandes marques. Autant de modèles dont certains ont été produits en nombre limité et dont la valeur n'a cessé de grimper aux cours de ces dernières décennies.

En 2018, The Greatest's Trophy se produira sur cinq meetings : Espiritu de Montjuïc (6-8 avril), Spa-Classic (18-20 mai), Grand Prix de l'Age d'Or (8-10 juin), Dix Mille Tours (31 août-2 septembre), Imola-Classic (26-28 octobre).

Temps de piste :

Essais Libres	1 x 40'
Qualifications	1 x 40'
Course	2 x 35'

2.0L|CUP

Après la création en 2017 de l'Euro F2 Classic et la reprise en 2016 du Group C Racing, Peter Auto continue à élargir et développer son offre de plateaux en compétition historique en proposant la 2.0L Cup en 2018.

Ce plateau monotype sera réservé aux Porsche 911 2 litres châssis court conformes au règlement FIA pré-1966. La 2.0L Cup se produira en 2018 à l'occasion de trois meetings Peter Auto : Spa-Classic (18-20 mai), Grand Prix de l'Age d'Or (8-10 juin) et les Dix Mille Tours (31 août-2 septembre). A cette occasion, les pilotes de 2.0L Cup bénéficieront de 30 minutes d'essais libres, 30 minutes d'essais qualificatifs et 1h30 de course. Pour compléter le programme de cette première saison de la 2.0L Cup.

Créée en association avec les Britanniques Lee Maxted-Page (spécialiste Porsche Classic & Racing) et James Turner (directeur de 2L Racing Group), la 2.0L Cup devrait accueillir une quarantaine de voitures avec l'ambition de voir d'anciens pilotes de la marque au volant de certaines d'entre-elles.

La 2.0L Cup devient ainsi la huitième série *by Peter Auto*, complétant ainsi une liste déjà riche des plateaux Classic Endurance Series 1 & 2, Sixties' Endurance, Trofeo Nastro Rosso, Heritage Touring Cup, Group C Racing et Euro F2 Classic.

Temps de piste :

Essais Libres	1 x 30'
Qualifications	1 x 30'
Course	1 x 90'