

Du circuit sans compte-tours

Bugatti Grand Prix, MG Monaco et Healey Silverstone, le plateau Vintage et Post-vintage se met en place devant l'Hôtel de ville.



PRATIQUE

Dates : du 25 au 27 juin

Prix : concours d'élégance : participation gratuite, diner facultatif 50 € pour 2 personnes.
Rallye touristique : 240 € pour 2 personnes (déjeuner, soirée de gala, casse-croûtes, road book, plaque de rallye, cadeaux divers, accès VIP, partout le dimanche)

Contact : COMMÉMORATION HISTORIQUE DU GRAND PRIX DE TOURS, 37, rue du Grand Moulin, 37510, Saint Genouph, tél. 02 47 45 57 94, www.grandprixdetours.com

C'est bel et bien une nuée de spectateurs qui s'invite depuis dix ans à la commémoration de la course de 1923. Le parfum d'huile de ricin s'est éventé, mais l'enthousiasme reste intact.

Par Philippe GUTIÉRREZ

Une cinquantaine de Panther Kallista, Lima et même DeVille et J72 se sont pointées pour défilé. L'organisation leur réservera le meilleur accueil.

Accélérateur au milieu et frein à droite. C'est l'un des points sur lesquels il faudra mobiliser l'attention pour manœuvrer l'Alfa sur ce circuit en ville soumis aux prescriptions du code de la route. Mais l'on s'y fait très vite et l'on prend plaisir à faire le spectacle tellement le public est réceptif. C'est que depuis vendredi soir, la région respire au

rythme de la voiture ancienne. Le concours d'élégance, tenu au centre commercial de l'Heure tranquille, aura servi d'entrée en matière. Le jury présidé par Patrick Deutschmann, chargé des relations presse de l'association et composé d'accros d'autos va, pour une fois, plébisciter les avant-guerre parmi les vingt-quatre candidates en lice.

Samedi, le rallye touristique va mobiliser 160 équipages amateurs de bonne chair et de patrimoine artis-

tique. Et ce pendant 160 km, de 8 h 45 à 17 h 30, par une boucle concoctée par Francis Gourreau, au départ de Saint-Cyr-sur-Loire et passant par le château d'Artigny, le midi.

Et le dimanche, à côté du génial "circuit-parade" en ville où se succèdent plateaux d'autos et de motos quasiment non-stop, les porteurs de chéquiers pouvaient se défouler à la vente aux enchères animée par maître Herbelin. Quelques bonnes affaires étaient à saisir, comme a sans doute

été saisi ce large public appâté par le village des exposants et l'impressionnant circuit miniature Carrera développé sous un dais. Des tas d'enfant brandissaient des drapeaux à damiers glanés là-bas. Si l'on y ajoute les kartings qui pétaradaient ça et là, on voit bien que les organisateurs et les élus, moteurs, s'échinent à attirer les jeunes spectateurs et à rendre leurs manifestations populaires. Les annonceurs ne s'y trompent pas, ils sont là et c'est bon signe. ■



«Le Grand Prix 2011 aura bien lieu»

Corinne Pizani, madame la présidente, est depuis deux ans à la barre de l'association pour la commémoration historique du Grand Prix de Tours 1923. «On s'est inquiété à cause des travaux du tramway qui vont commencer. Pour l'édition 2011, soit ils seront terminés, soit ils interféreront à peine avec le parcours et on pourra s'arranger. Vu de l'intérieur, l'organisation rencontre toujours des difficultés, et c'est normal. Mais c'est une grosse machine qui roule bien aujourd'hui. Les gens sont contents. Hier ils ont fait un beau rallye et aujourd'hui on a eu près de 20 000 spectateurs en ville.

Pour assurer la mise en place des infrastructures, l'organisation et la sécurité, presque 100 personnes travaillent par tranches de 24 heures, bénévoles et sociétés de services confondus. Cette année nous avons pu rallonger le parcours et on espère encore grappiller quelques mètres l'an prochain, et aussi quelques mètres carrés pour le village des exposants. Idéalement, on aimerait l'installer sur le parvis de la gare. Mais en même temps, on tient à ce que le spectacle du dimanche reste gratuit. Alors, fidéliser nos sponsors et en dénicher de nouveaux nous occupe à fond d'une année sur l'autre. J'espère qu'ils nous entendent.»





REPORTAGES

10^e GRAND PRIX DE TOURS



160 autos rejoindront le rallye du samedi. Pendant la pause du déjeuner, les anges de Meguiar's en oindront quelques-unes à la cire de carnauba.



Michel Loreille présente l'Alfa Romeo Monza à Jean Germain, maire de Tours, époustoufflé. À gauche, Gérard Gernot, premier adjoint, est en Bugatti 35 B.

Palmarès du concours d'élégance

- 1^{er} - Riley Ascot 1932 de John Rayment ;
- 2^e - Bentley 1/4 Liter 1934 de Mickael Kingham ;
- 3^e - Peugeot 201 coupé 1933 de Jean-Claude Grimault.

Allez l'Alfa d'Hellé Nice !



Cette Alfa Romeo Monza, rouge amarante et rouge Alfa, a été reconstituée conformément au modèle d'origine. Le moteur de 2,6 litres, à 8 cylindres en ligne, a deux arbres à cames en tête et un compresseur volumétrique. L'inhabituelle découpe des couleurs est inspirée du modèle avec lequel la championne Hellé Nice aurait participé au Grand Prix de Sao Paulo en 1936. En seconde position derrière manuel de Teffé, elle percute une botte de paille égarée sur la piste et perd le contrôle à plus de 160 km/h. La voiture fonce dans le public, tuant quatre spectateurs et en blessant trente autres. Hellé Nice, éjectée, se fracasse contre un soldat en faction. Le malheureux ne se relèvera pas mais la championne survivra à un coma de plusieurs jours. L'accident sera le point de départ du déclin de la carrière de cette pilote surdouée, coqueluche du Tout-Paris et amie de Jean Bugatti. Après la guerre, on lui prêta une attitude illicite vis à vis de l'occupant. Sans que sa culpabilité puisse être avérée, elle tomba néanmoins dans l'oubli. Cela étant, ni les photos en noir et blanc, ni les commentaires des journalistes brésiliens de l'époque ne permettent d'établir si l'Alfa Romeo était en deux tons de bleu ou en deux tons de rouge.



La Flanders Twenty en appui dans le virage du palais de justice. Elle a été assemblée à Detroit en 1911, dans une usine achetée par Flanders et Studebaker.

Ultraprecise, la Bugatti se place dans la courbe et prend le large dans un tintamarre invraisemblable.



La Bugatti 35 B de 1927 et l'Alfa Romeo Monza se tirent la bourre sur le boulevard. La rouge, en rodage, laissera passer la jaune.



10^e GRAND PRIX DE TOURS

Les origines de Carrera remontent à 1920, en Allemagne. Aujourd'hui partie du groupe Stadlbauer, le leader des circuits miniatures a attiré trois générations.

«Vive les rosbifs»



L'apostrophe est amusante quand elle émane d'un sujet de sa Très Gracieuse Majesté. Geoff Willis, plein d'humour, est ravi qu'on le prenne en photo : «Cela rassure mon épouse, assure-t-il. Elle s'inquiète quand je me balade seul en France aux commandes de la Type D.» La Jaguar de Geoff est une copie de 1960 d'une carrosserie réalisée dans l'atelier de Williams & Pritchard, voisin immédiat de la Lotus Motor company, à Hornsey en Angleterre. Les freins sont à disque, aux quatre coins, et les suspensions indépendantes aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Le moteur est le 6-cylindres en ligne de 3,8 litres, à deux arbres à cames en tête et trois carburateurs Weber 45 DCOE. Avec à peine plus de 200 ch à 4 800 tours, il est configuré pour rouler sans soucis sur route ouverte. «Elle consomme trop, peste Geoff, qui doit ravitailler tous les 250 km. Ses performances sont suffisantes, ajoute-t-il, c'est le pilote – trop lent malheureusement – qui n'est pas suffisant !»

La première de Donald

La Healey Silverstone est la première voiture de sport construite par Donald Healey. La Donald Healey Motor Co démarre en 1945, à Warwick en Angleterre. Seulement 106 Silverstone seront assemblées en 1949 et 1950, dont deux prototypes. On se situe donc bien avant la Nash-Healey et les célèbres Austin-Healey. Nantie d'un 4-cylindres Riley de 2,4 litres à deux arbres à cames en tête et deux carburateurs SU, elle revendique 104 ch au frein et un bon 160 km/h. La carrosserie est en aluminium et le châssis ne pèse que 80 kg. La suspension avant est à roues indépendantes et les projecteurs sont dissimulés derrière la calandre pour une meilleure aérodynamique. À l'arrière, le logement horizontal de la roue de secours donne à celle-ci un drôle de pare-chocs. Mais à l'avant, il n'y en a pas !



À gauche, Corvette 1962, la dernière à pont rigide et dans cette carrosserie avant la Sting Ray. C'est aussi la première nantie du moteur V8 de 327 ci, évolution du 283.



Lotus 11 S2. Première grande vedette en course de la marque après la Mark IX, la 11 était aussi aux 24 Heures du Mans et aux 12 Heures de Sebring en 1958.