

12^E GRAND PRIX DE TOURS

Il est de coutume que la manifestation s'articule autour de trois pôles : un concours d'élégance avec baptêmes en anciennes le vendredi, un rallye touristique le samedi et une démonstration le dimanche sur circuit fermé au centre-ville.

// Texte Patrick Deutschmann, photos DR



Trois jours de liesse automobile

Après un départ donné Parc de La Perraudière, propriété de la mairie de Saint-Cyr-sur-Loire, pour une promenade d'une centaine de kilomètres, les cent trente équipages en lice pour le rallye se regroupent au Château de Crémille pour la pause revigorante du milieu de matinée. Sur la pelouse, on admire la plus ancienne du plateau, une Clément-Bayard de 1911. Plusieurs équipages venus de Grande-Bretagne ont rejoint leurs homologues français. C'est ainsi que l'on va profiter de la présence d'une très rare Frazer-Nash de 1930 venue par la route ainsi que plusieurs Riley, Bentley, Sandford et MG d'avant-guerre entre autres, sans oublier les roadsters des années soixante qui profitent du beau temps pour décapoter. Un couple belge est fier d'être venu par la route à bord de sa Citroën Rosalie de 1933.

DES MODÈLES HISTORIQUES

La pause suivante sera celle du déjeuner au château d'Artigny. Ceux qui n'en avaient pas eu le temps vont pouvoir faire le tour des trois Delahaye regroupées en façade, notamment la 135 S d'Éric Pérou. C'est une authentique auto de course, un monument histo-



Lorraine Dietrich sera une sérieuse compétitrice des années vingt, aux 24 Heures du Mans 1926 notamment où les B23-6 rafient les trois premières places.

Bon pied bon œil, cette Mathis fait-elle une démonstration de covoiturage ?

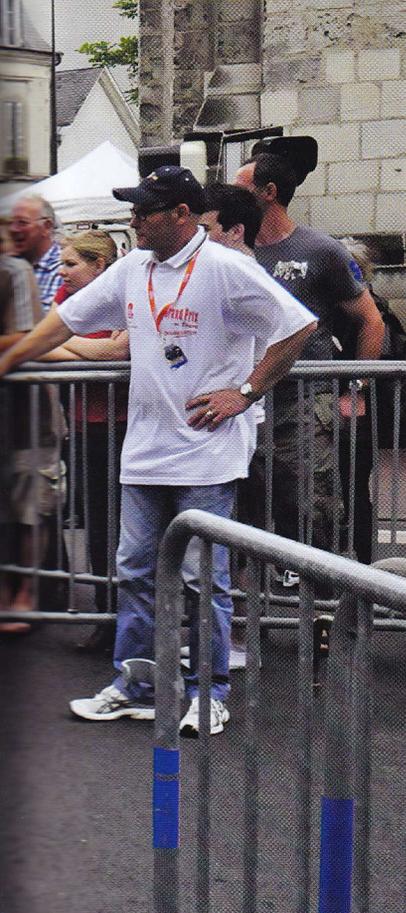


rique puisqu'elle a participé quatre fois en son temps aux 24 Heures du Mans, en 1937, 1938, 1939 et 1949. Sur ces quatre éditions, la coureuse de fond aura signé deux belles 4^e et 6^e places, mais aussi malheureusement deux abandons pour incendie. Présente également dans le rallye, la Bugatti Grand Prix de Martin Overington également venue d'Angleterre et qui, le lendemain, réglera le public lors des démonstrations.

Après le déjeuner, les concurrents reprennent la route pour une nouvelle pause, culturelle cette fois, au prieuré Saint-Cosme pour une visite des jardins sur les pas de Ronsard qui y demeura. Le traditionnel verre de l'amibé sera partagé en fin d'après-midi à l'arrivée, et à La Perraudière et à la mairie de Saint-Cyr. Quant au non moins traditionnel dîner de gala, c'est à Luynes, au Domaine de Beauvois, qu'il sera servi en clôture d'une journée bien remplie.

UNE COMMÉMORATION COMME IL FAUT

Le dimanche sera conforme au titre de la presse locale : "l'événement". La commémoration proprement dite de la course mythique qui avait



Jamais blasé, le public ne se lasse pas du sifflement du compresseur de la Bugatti Grand Prix.

de l'Indre-et-Loire, il y a près de quatre-vingt-dix ans. Cette année, c'est un tout nouveau circuit fermé, sécurisé et dessiné en ville dans le quartier Saint-Éloi. Les véhicules se sont présentés aux 20 000 spectateurs par vagues successives de 9 h à 18 h sans interruption. Les "ancêtres" ouvriront le bal, les Renault, Clément-Bayard et De Dion-Bouton vues la veille auxquelles se joindront les populaires d'avant-guerre. Puis ce sera au tour du plateau Sport avant-guerre de prendre le relais, Bugatti en tête. Ce sera aussi l'occasion de voir en action le Sandford à trois roues de Richard Fournier au coude à coude avec les deux Riley, l'Alvis de John Paul Mason, la MG de Michel Loreille et les Delahaye 135. Quant au très attendu plateau GTS, il ne décevra pas grâce aux Austin Healey, Jaguar et autres Triumph. Les amis motards étaient bien sûr présents, comme d'habi-



Le circuit en ville n'est pas voué à la compétition, mais quelques classiques comme cette Ford Mustang s'offriront des accélérations tonitruantes.



À voir l'équipe organisatrice, on comprend la réussite du Grand Prix de Tours. Bravo messieurs-dames !



Le rallye est l'occasion de croiser des autos rares comme cette Alvis, prise en chasse par une MGB et une Triumph Herald.

Dégradé de Delahaye face au château d'Artigny. Au fond, la 135 Figoni de 1948 de l'équipage Dayez qui remporte le concours d'élégance.

tude avec deux beaux plateaux de classiques anglaises, Norton, BSA et Triumph amenées par les amis d'Yves Delamare et de tout aussi classiques japonaises des années soixante-dix rassemblées pour l'occasion.

En 2013 l'Association du Grand Prix de Tours fêtera les quatre-vingt-dix ans de l'épreuve en renouant avec la tradition, car le tracé du circuit reviendra plein centre-ville. Ce sera les 14, 15 et 16 juin, à noter absolument sur les agendas. ☐

Commémoration historique du Grand Prix de Tours, 37, rue du Grand Moulin, 37510 Saint-Genouph. Tél. : 02 47 45 57 94. grandprixdetours@wanadoo.fr

vu s'affronter toutes les grandes marques de l'époque, notamment Rolland-Pilain, la tourangelle, face aux puissantes Fiat, Sunbeam et autres Avions Voisin. C'est finalement le Britannique Seagrave qui l'avait emporté aux commandes de sa Sunbeam, après une course effrénée qui ne verra que cinq voitures rescapées à l'arrivée. C'était le Grand Prix de l'ACF, plus connu depuis sous son appellation de Grand Prix de Tours, et c'était en 1923 sur les routes du Nord



CONCOURS D'ÉLÉGANCE À LA RICHE SOLEIL

- ❖ 1^{er} : M. et Mme Dayez (Delahaye 135 FIGONI de 1948)
- ❖ 2^e : M. Delage (Citroën B2 landaulet de 1925)
- ❖ 3^e : M. et Mme Poussif (Mathis MS4 de 1936)
- ❖ Prix spécial du jury : M. et Mme Guérineau pour leur tenue et leur De Dion-Bouton de 1923.