

TORFAUT

2025



PHOTOGRAPHIES **MATHIEU BONNEVIE**
TEXTES **YVES BEY-ROZET**

TOUR AUTO

2025

PHOTOGRAPHIES **MATHIEU BONNEVIE**
TEXTES **YVES BEY-ROZET**



ÉTAPE 1 | **Paris - Dijon**

Mardi 8 avril | 356 km



ÉTAPE 2 | **Dijon - Mulhouse**

Mercredi 9 avril | 387 km



ÉTAPE 3 | **Mulhouse - Clermont-Ferrand**

Jeudi 10 avril | 608 km



ÉTAPE 4 | **Clermont-Ferrand - Villeneuve-lez-Avignon**

Vendredi 11 avril | 447 km



ÉTAPE 5 | **Villeneuve-lez-Avignon - Nice**

Samedi 12 avril | 393 km



DEMANDEZ LE PROGRAMME

Dimanche 6 avril, les concurrents débarquent et s'installent. Retrouvailles... La journée du lundi est réservée à l'exposition, au contrôle technique et à la vente aux enchères Aguttes. Tradition...

Le petit matin du mardi 8 avril voit la fabuleuse caravane s'ébrouer jusqu'au château de Vaux-le-Vicomte. Assurément un magnifique point de départ officiel. Les réjouissances commencent par la traversée du vignoble, avec passage dans le village de Chablis. Vient la première épreuve sur route, l'EC1 dite « Le Serein » à la sortie de L'Isle-sur-Serein. Il est alors temps de déjeuner à l'abbaye de Fontenay. Pas vraiment de sieste, mais une liaison en direction de Dijon-Prenois, où se déroule l'EC2, première épreuve sur circuit. Fin de la première étape à Dijon et dîner sur place.

Mercredi 9 avril, la deuxième étape mène de Dijon à Mulhouse. Le parcours routier offre la vue sur les premiers ballons des Vosges et de l'Alsace, entre Remiremont, qui amène à l'EC3 dite « la Porte des Vosges », et le col de la Schlucht. Le déjeuner se tient au château de la Confrérie Saint-Étienne d'Alsace. Seconde épreuve du jour sur route fermée, l'EC4 le Firstplan. Le deuxième circuit visité par le Tour 2025 pour l'EC5 est l'Anneau du Rhin, avant l'arrivée tant attendue au musée national de l'Automobile à Mulhouse, avec dîner-buffet au palais des merveilles.

Jeudi 10 avril, étape 3 de Mulhouse à Clermont-Ferrand. Première spéciale du jour, l'EC6 Les Allos, avant de gagner le circuit de Bresse pour l'EC7. Le déjeuner s'effectue sur place, avant d'aller se présenter au départ de l'EC8, le Mâconnais. Suit l'EC9, le Beaujolais. Pour continuer dans le vin, l'EC10 aurait pu s'appeler le Chateaugay, mais la journée se termine par un cocktail dînatoire à la Grande Halle d'Auvergne.

Vendredi 11 avril, l'étape 4 mène de Clermont-Ferrand à Villeneuve-lez-Avignon. Après avoir rendu visite aux circuits de Charade, l'ancien, « en touristes » et l'actuel, pour y disputer l'EC10. Après le déjeuner au château de Parentignat, les concurrents disputent les EC11, le Haut-Lignon, et EC12, le Gerbier. La Loire se fait évidemment très présente sur ce parcours, qui prend fin à Villeneuve-lez-Avignon. Dîner dans le cadre de l'étonnante Chartreuse.

Samedi 11 enfin, même si la plupart n'ont pas envie que ça s'arrête, la cinquième et dernière étape mène de Villeneuve-lez-Avignon à Nice. Pas de circuit aujourd'hui, mais le mont Ventoux, l'EC13, qui précède le traditionnel pique-nique. L'après-midi, deux spéciales qui fleurent bon le rallye de Monte-Carlo : le Sisteronais-Buëch, EC14, et le col de Bleine, EC15. Avant de glisser jusqu'à Nice se ranger sur sa promenade des Anglais. Sur place, en conclusion de cette éprouvante semaine, le dîner de remise des prix. ●

WHAT'S ON?

On Sunday April 6, the competitors arrive and settle in. A reunion! Monday is reserved for the exhibition, scrutineering, and the Aguttes auction. Tradition...

The early morning of Tuesday, April 8th, saw the fabulous caravan set off for the Château de Vaux-le-Vicomte. Assuredly, a magnificent official starting point. The festivities began with a drive through the vineyards, passing through the village of Chablis. Then came the first road stage, SS1 known as "Le Serein" just outside L'Isle-sur-Serein. After that, it was time for lunch at Fontenay Abbey. Not exactly a nap, but a connecting link to Dijon-Prenois where SS2, the first circuit race, took place. The first leg ended at Dijon followed by dinner there.

On Wednesday April 9, the second leg brought competitors from Dijon to Mulhouse. The route offers views of the first vineyards of the Vosges and Alsace near Remiremont, which led to SS3 known as "the Gateway to the Vosges" and the Schlucht Pass. Lunch was served in the Château of the Brotherhood of Saint-Étienne of Alsace. The second stage of the day on closed roads was SS4, the Firstplan. The second circuit visited by the 2025 Tour was the Anneau du Rhin for SS5, before the eagerly awaited finish at the National Automobile Museum in Mulhouse with a buffet dinner in the Palais des Merveilles.

On Thursday April 10, leg 3 from Mulhouse to Clermont-Ferrand. First special of the day, SS6 Les Allos, before arriving at the Bresse circuit for SS7. Participants had lunch there and then went on to the start of SS8, the Mâconnais. Next came SS9, the Beaujolais. Continuing with the wine theme, SS10 could have been called the Chateaugay, while the day ended with a cocktail reception in the Grande Halle d'Auvergne.

On Friday, April 11, leg 4 brought the competitors from Clermont-Ferrand to Villeneuve-lez-Avignon. After visiting the old Charade circuit as tourists, the drivers went to the current one to compete in SS10. Following lunch at the Château de Parentignat, they took on SS11, the Haut-Lignon, and SS12, the Gerbier. The Loire River was obviously omni-present on this route, which ended in Villeneuve-lez-Avignon. Dinner in the stunning Chartreuse setting.

Finally, on Saturday 11, even though most people didn't want it to end, the fifth and final leg linked Villeneuve-lez-Avignon to Nice. No circuits today, but Mont Ventoux and SS13, which preceded the traditional picnic. In the afternoon, there were two special stages with a hint of the Monte-Carlo Rally: the Sisteronais-Buëch, SS14, and the Col de Bleine, SS15. Before heading on down to Nice and lining up on the Promenade des Anglais. To conclude this grueling week, the awards dinner took place on site. ●





02.04.25 17:39

35 mm f2 1/2500 ISO 400

119 - Richard Mille - Pierre Fillon

LANCIA STRATOS GR.4 1976



UNE MIRACULÉE

Qui dit M1 pense Turbo, ce concept car sculpté par Paul Bracq pour le Salon de Genève 1972. Cette « supercar », si elle avait existé, aurait dû être construite chez Lamborghini. Mais, entre les difficultés de la marque qui commence à changer de mains et le choc pétrolier de 1973 qui frappe tout le monde, le projet M1 marque une pause.

Cependant, dès 1977, Jochen Neerpasch le remet sur la table. Giugiaro fait passer la carrosserie du Turbo Studie à la M1. En composite, elle est produite chez TIR. Le châssis conçu par Lamborghini est réalisé chez Marchesi à Modène. Ses éléments restent en Italie pour être assemblés chez ItalDesign, puis viennent en Allemagne chez Baur, qui greffe la mécanique. BMW Motorsport contrôle le tout, le résultat est une formidable automobile, qui atteint le prix d'une Lamborghini Countach ou d'une Ferrari 512 BB, avec deux fois moins de cylindres. Autant dire que les acquéreurs ne se précipitent pas. BMW envisage l'arrêt de sa production, d'où l'idée de Jochen Neerpasch de lancer une formule monotype sur les circuits de F1, plutôt que d'en stocker un hectare devant l'usine. Le Procar s'est ainsi produit en lever de rideau des Grands Prix européens. Avoir assisté en son temps au lâcher d'une meute de M1 hurlantes, emmenées dans la montée de Sainte-Dévote par une bande de furieux à semelles de scaphandrier qui avaient pour nom Nicky Lauda, Mario Andretti, James Hunt, Emerson Fittipaldi, Jacques Laffite, Nelson Piquet, Clay Regazzoni, Alan Jones, Carlos Reutemann, Didier Pironi, Hans Stuck,

Patrick Depailler, Jean-Pierre Jarier, et les autres, reste une hallucination. Avec les frissons qu'elle déclenche encore. Il n'était plus question de 277 ch à 6 600 tr/min, mais de 470 ch à 9 000 tr/min ! Hélas, cette récréation n'aura duré que deux saisons : 1979 et 1980. Compensation : BMW s'investit en Formule 1. La M1 aura tenté de faire du sport par tous les moyens, jusqu'au rallye. En France, Oreca en prépare une dans ce but. Malgré les efforts des deux Bernard, Béguin et Darniche, qui se partagent son volant, elle n'enrichit pas vraiment son palmarès. En revanche, ceux qui ont eu la chance de la voir et surtout de l'entendre dévaler les spéciales des Alpes, par exemple, en ont encore des picotements le long de l'échine.

Ensuite, il y a bien eu des tentatives sporadiques de faire courir des M1 en Groupe 5, éventuellement à grand renfort de... turbo, un comble, et un clin d'œil à Paul Bracq. Bref, rien d'abouti et, pour finir, Motorsport se débarrasse de (presque) tout ce qui touche à la M1 auprès de l'un de ses mécaniciens, Fritz Wagner, « le parrain de la M1 ». Il a complété avec des châssis achetés chez Marchesi et des carrosseries chez ItalDesign. L'homme raconte que, lors de la première saison, BMW avait assuré les voitures. Les équipes en charge des M1 n'hésitaient donc pas à changer les pièces au moindre bobo, et lui faisait les poubelles et les rachetait une misère. Donc, à partir de pièces neuves ou usagées, mais toutes authentiques, Fritz Wagner peut reconstruire des M1. Ah, il l'aura aimée cette « plus belle automobile du monde » ! ●

LOOKING FOR A HOST FAMILY

This is the story of a motorsport and Porsche enthusiast. On a daily basis, he drove a 944 turbo; on weekends, he raced Éric Van de Vyver in VEC in a 911. One of the first, in perfect original condition, minor race mods, just the essential roll cage and fire extinguisher. It kept its Solex carburetors, the settings of which had to be changed between rally stages. Then, it was acquired by Marc Pierredon, another enthusiast who raced in the Morocco rally. When he died, his heirs took the 911 out of a barn. A Porsche collector, Régis Mathieu went to see it for friends, then returned to test it with his son Arthur, and they also mounted it on a hoist. The front and rear under floor protection was added without drilling. It had kept its original Fuchs rims, as well as its carpets held in place by snap fasteners. It has lightweight Ferrari seats. "It's too good to be true!" Rather than buy it, they offered to restore it. The sellers then lowered the price, because they weren't looking for buyers, but rather a foster family of sorts.

Régis and Arthur Mathieu adopted it together: "Talk to him, he knows as much as I do", the father said. In fact, it's as if you insert a coin for once Arthur starts talking he become unstoppable. "It's exceptional. Every day we discover new details." Like the chassis number 409 written in chalk on the doors, because it was the 1,409th 911 produced.

Marc Pierredon has his Porsche serviced by Jacky Dechaumel, a specialist if ever there was one. The

exhaust remained original, but modified with two outlets (exhaust). It rubbed a little on the bumper, no problem: off to Goussainville to Scart. It always comes back larger than life, "Sport Purpose?" with two outlets exhausts and plugs depending on whether it expresses itself in road or rally mode. A wing was changed, but did not fit perfectly. It was changed again: "My father is super-maniac." Régis has a deep-rooted attention to detail. And the passion to go with it.

In 1948, his father Henri created a chandelier factory in Marseille. In the 1970s, chandeliers became less fashionable. He began sculpting brushed aluminum light fixtures, but he died while his son was still a child. Yvette, the mother, took over the reins until Régis began running the family business. He was only 19 years old, but believed in the history of chandeliers. He became a designer, publisher, restorer, and expert. He and his wife, Hélène founded the Chandelier museum in Gargas in the Lubéron region. Working for Historic Monuments, they participated in the most prestigious restorations, ranging from the Palace of Versailles to Vaux-le-Vicomte and Notre-Dame Cathedral. "And they have the privilege of being able to affix their royal Mathieu Lustrerie stamp", Arthur explains. He's perfecting his master's degree in entrepreneurship and administration and is working in alternation in a work-study program at Peter Auto while Mom and Dad are having fun at the Tour Auto. There are no more parents! ●







Modeste quatre-cylindres arrière ou somptueux V12 avant, petite NSU TT ou imposante Ferrari 250 GT, mais toutes deux aussi rutilantes. C'est le Tour Auto qu'on aime !

Modest four-cylinder rear engine or sumptuous V12 front engine, small NSU TT or imposing Ferrari 250 GT, both equally gleaming. This is the Tour Auto we love!





Ce n'est pas le moment de rester sur le pavé, fût-il celui de Vaux-le-Vicomte. Les concurrents sont au contraire bien décidés à tenir le haut du pavé.

This is not the time to stay on the streets, even in Vaux-le-Vicomte. On the contrary, the competitors are determined to hold the upper hand!













PLEIN LES TALUS

D'habitude, ils vont peut-être aux champignons, mais, cette fois, ils ne veulent pas perdre une miette du spectacle offert par ces passionnés d'automobiles anciennes, qui n'hésitent pas à appuyer sur le champignon.

PACKED WITH EMBANKMENTS

Usually, they might go mushroom picking, but this time they don't want to miss a single crumb of the spectacle offered by these vintage car enthusiasts, who don't hesitate to hit the loud pedal!









*Après une liaison par le grand Charade d'autrefois,
dont certains passages font froid dans le dos,
les concurrents se sentent rassurés par le petit
Charade d'aujourd'hui, raccourci de moitié,
permanent, sécurisé, mais toujours vertigineux.*

*After a connection with the great Charade of
yesteryear, some of whose passages are chilling,
the competitors feel reassured by today's "little"
Charade, shortened by half, permanent, secure,
but still dizzying.*













Y'A D'LA JOIE !

Ils font plaisir à voir tous ces beaux vainqueurs. Ils ont su éviter bien des chausse-trappes, la pression tombe. Ils ont aussi fait preuve de persévérance, à l'image de Sylvie et Damien Kohler : après être montés cinq fois sur le podium, les voici enfin sur la plus haute marche en VHC. Champagne !

THERE'S JOY!

It's a pleasure to see all these great winners. They've managed to avoid many pitfalls, the pressure is off. They've also shown perseverance, like Sylvie and Damien Kohler: after being on the podium five times, here they are finally on the top step in VHC. Champagne!

RÉGULARITÉ



18 BELLO David – FRA
PELISSIER Antoine – FRA
Peugeot 404 1962



23 ALVERGNAT Éric – FRA
ALVERGNAT Louise – FRA
AC Ace Bristol 1960



24 DE GLENN Alain – FRA
BOUDAUD Jean-François – FRA
Jaguar C-Type 1951



25 CIBIEN Silvio – CHE
MEIER Hugo – CHE
Fiat 850 Special 1967



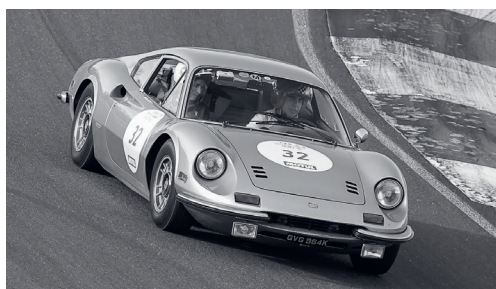
27 BEL Jean-Claude – FRA
FISCHMEISTER Éric – FRA
Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso 1963



29 DUHAMEL Sylvie – FRA
DUHAMEL Philippe – FRA
Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1966



31 HINRICHSEN Tomas – ARG
MAYO Solange – ARG
Maserati 200SI 1957



32 POZZOLI Damian – ARG
EGIDY Maria Cristina – ITA
Dino 246 GT 1972



33 VOUZELLAUD Jean-Louis – FRA
VOUZELLAUD Olivier – FRA
Jaguar E-Type Roadster 3.8 1963



34 HIESSE Pascal – FRA
HIESSE Christine – FRA
Abarth-Simca 1300 1963



35 ZINGONI Fernando – ARG
AMARO Mauricio – BRA
Aston Martin DB 2/4 MkII Touring Spyder 1957



36 OXENFORD Alejandro – ARG
SAN MARTIN Pedro – ARG
Ferrari 275 GTB 1965



37 OXENFORD Jack – ARG
DIAZ Ricardo – ARG
Porsche 911 Carrera RS 2.7 1973



38 DIETRICH Hernan – ARG
MOCCIOLA Gabriel – ARG
Porsche 911 2.2L S 1970



39 SUCARI Martin H. – ARG
SUCARI Francisco – ARG
Porsche 911 2.0L 1965

REGULARITY



40 BACCANELLI Maximo – ITA
SALIMEI Maria Paula – ITA
Porsche 911 2.7L RS 1973



41 GRODZKI Emiliano – ARG
ELMAN Gala – ARG
Ferrari 246 GT L Series 1970



42 MELLINGER Pierre – FRA
GIRARDO Max – GBR
Shelby Cobra 289 1964



43 BRULLE Richard – FRA
ABREU Philippe – FRA
Jaguar E-Type Coupé 3.8 1962



45 PIQUET Olivier – FRA
GUILLER Jennyfer – FRA
Jaguar E-Type Roadster 3.8 1965



46 FIAULT Patrick – FRA
LECOUFFE Élodie – FRA
Ferrari 246 GT L Series 1971



48 MOURET Vincent – FRA
CARDON François – FRA
Lancia Fulvia HF 1971



50 BRUET Étienne – FRA
JAY Marc – FRA
MG A 1500 1958



53 FIERRO ELETA Guillermo – ESP
DE MIGUEL Carlos – ESP
Aston Martin DB4 GT 1959



54 MARTIN John – GBR
EWING James – GBR
Aston Martin DB2/4 MKI 1955



55 CARTON Michel – FRA
GUILLORY Christian – FRA
Jaguar E-Type Coupé 3.8 1963



56 ROETHLISBERGER Beat – CHE
ROMERO Philippe – FRA
Jaguar E-Type Coupé 3.8 1961



59 GAUDINEAU Michel – FRA
LONCARIC Olivier – FRA
Toyota Celica ST 1600 1972



60 ROMANO John – USA
KALEEL Michael – USA
Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1965

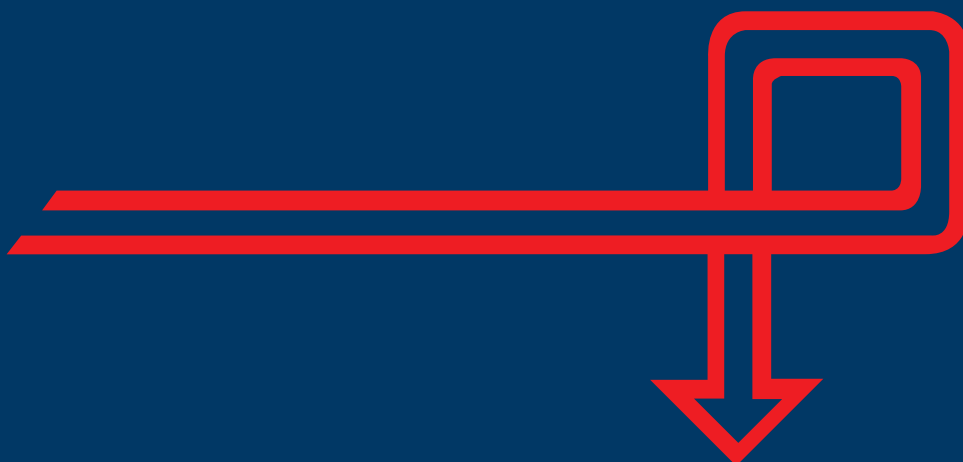


61 OLLAGNIER Jean-Marc – FRA
OLLAGNIER Florent – FRA
Alfa Romeo Giulia GT 2000 Veloce 1971



Quelle belle traversée de la France ! La visite gourmande commence dès le départ de Paris : Chablis, Bourgogne. Elle monte jusqu'à cette magnifique Alsace qui regorge de vignobles, châteaux, cols, maisons à colombages, et renferme un fabuleux trésor bourré de Bugatti. Cap sur le Massif central, son petit Nürburgring, puis l'Ardèche et ses accents de rallye de Monte-Carlo. De l'autre côté du Rhône, le Ventoux omniprésent ouvre sur la Provence. Enfin, une piqure de rappel du Monte-Carlo, avant de tomber dans les bras de la Méditerranée, de Nice, de sa promenade des Anglais, de se tomber dans les bras, après une telle aventure et de promettre : « À l'année prochaine ! ».

What a beautiful journey across France! The gourmet tour begins right after leaving Paris: Chablis, Burgundy. It climbs up to the magnificent Alsace, which is full of vineyards, châteaux, passes, half-timbered houses, and contains a fabulous treasure trove full of Bugattis. Heading for the Massif Central with its little Nürburgring, then the Ardèche and its Monte-Carlo rally reminders. On the other side of the Rhône, the omnipresent Ventoux opens onto Provence. Finally, a souvenir of Monte-Carlo, before falling for the enchantment of the Mediterranean, Nice, its Promenade des Anglais, to fall into each other's arms, after such an adventure and promise: "See you next year!".



www.sophia-editions.com

