

Les grandes lignes du Tour Auto se précisent, la 2ème liste des engagés est en ligne !

Actualités, Tour Auto / 27 janvier 2023

Direction la Côte d'Azur et la ville de Cannes pour la 32^{ème} édition du **Tour Auto** du **17 au 22 avril 2023** ! Les concurrents emprunteront un itinéraire de plus de 2 000 km à travers les plus belles routes de France. Après l'annonce de l'itinéraire et la publication de la première liste des voitures et des pilotes engagés, voici la **deuxième liste** qui la complète.

En attendant de pouvoir apprécier les sonorités de ces bolides sur routes et sur circuits, voici **quelques modèles incontournables** de cette édition avec une mise en lumière :

-d'un modèle carrossé par Zagato, l'Alfa Romeo TZ,

-d'une "Vieille Anglaise" avec la Jaguar Type C,

et d'une pépite :

-la Ferrari 512 M, voiture à jamais liée à l'histoire des Porsche 917 en Endurance, à celle de la Matra 650S au Tour de France Automobile et à la magie d'une époque.

Alfa Romeo Giulia TZ (*Tubolare Zagato*)

L'Alfa Romeo TZ fut assurément l'une des plus belles machines de course des années 1960. La Giulia, TZ pour "Tubolare Zagato", fut produite entre 1963 et 1967. Sa carrosserie bénéficia d'une étude aérodynamique poussée avec un arrière tronqué baptisé *coda tronca* (*queue tronquée*). Mise au point par le carrossier Zagato, elle permit d'améliorer l'aérodynamisme et d'augmenter ses performances. Légère (environ 650 kg), rapide (+ de 210 km/h), puissante (+ de 150 ch) et bien conçue, l'agilité de la TZ lui permit de se bâtir un palmarès enviable tant sur circuit qu'en rallye. Elle remporta à plusieurs reprises sa catégorie, entre 1964 et 1967, dans les épreuves les plus difficiles et les plus prestigieuses comme les 24 Heures du Mans.

Jaguar Type C

Très peu de voitures de course atteignirent le statut légendaire de la Jaguar Type C. Construite par le constructeur automobile Jaguar entre 1951 et 1953, la Type C remporta les 24 Heures du Mans ces deux mêmes années pour l'usine de Coventry. Tel un chef-d'œuvre, définitivement en avance sur son temps et sur ses concurrents, sa conception n'y fut pas étrangère. La Type C se démarqua comme étant la première voiture de course à utiliser un tout nouveau système de freinage : le frein à disque ! Sa mise au point et son utilisation constituèrent une avancée technologique majeure, tant dans l'industrie automobile, qu'en compétition ! Autres caractéristiques techniques remarquables : produite en aluminium, la carrosserie fit l'objet d'une étude aérodynamique poussée. La ligne basse, fluide et sobre fut conçue dans le plus pur style des barquettes de cette époque. La Type C domina un grand nombre d'événements auquel elle participa et fut l'une des références en compétition automobile durant la première partie des années 1950. Produite à seulement 53 exemplaires, cette Jaguar représente aujourd'hui un "classique" du marché de l'automobile de collection.

Ferrari 512 M

La Ferrari 512 M fut très rapidement conçue par l'usine Ferrari afin de faire face à la Porsche 917 lors du championnat du monde des voitures de sport en 1969. Conscient du temps imparti à sa réalisation, les ingénieurs n'entreprirent pas de recherches d'avant-garde sur ce modèle mais privilégièrent la simplicité de conception, une qualité importante lorsqu'il s'agit d'une voiture de compétition. Animées par une émulation commune et lancées à l'assaut de la compétition, les différentes marques et écuries s'engagèrent dans une course à la performance qui connut une ascension sans précédent. Les Ferrari 512 resteront à jamais liées à l'histoire des Porsche 917 et à la magie d'une époque.

L'émerveillement ne s'arrête pas en si bon chemin ! La 512, monstre sacré de l'Endurance, ne fut pas simplement cantonnée aux longues lignes droites et aux courbes régulières des circuits du monde entier. Inscrite pour cette 32^{ème} édition, la 512 présentée fait écho au passé puisqu'identique en tout point à celle alignée au départ du Tour de France Automobile en 1971 ! Sa présence permettra aux spectateurs de revivre les émotions vécues plus de 50 ans auparavant par leurs aînés ! À l'époque, la 512 fut aussi capable de tenir très largement tête aux bêtes de rallye que furent alors les Porsche et autres Alpine-Renault. Elle se distingua surtout comme la plus redoutable concurrente pour un autre Sport-Prototype présent à l'époque, la Matra 650S ! L'année 1971 sera malheureusement la dernière année d'existence des Sports Prototypes au Tour de France Automobile. L'écart entre le duo MS650/512M et les autres voitures fut jugé comme trop important...

