





NOSCAR a gagné son pari, un pari insensé, tenu il y a quatre ans, celui de mener la Production au sommet des épreuves Françaises.

Pari gagné lorsque l'on constate la qualité du plateau, l'éventail des plus grands constructeurs et des meilleurs pilotes Français.

Pari gagné avec le public, désormais très nombreux sur les circuits, qui a montré son enthousiasme pour cette formule spectacle.

Pari gagné avec les médias, plus de 200 mn de TV, nos accords avec Europe 1 et plus de 1.000 articles dans la presse en 1982.

Pari gagné avec les sponsors qui ont reconnu dans la Production l'efficacité d'un support performant et dynamique.



LES MEDIA EN FORCE POUR LE SHOW PRODUCTION

Parmi les media qui ont le plus suivi la Production, la radio avec EUROPE N° 1 et les radios libres, la télévision avec TF1, A2 et FR3 Région, les quotidiens avec L'EQUIPE, FRANCE-SOIR, LE FIGARO, LE JOURNAL DU DIMANCHE et, bien sûr, la presse quotidienne régionale.

Pour les magazines : FRANCE-SOIR MAGAZINE, L'ACTION AUTOMOBILE, AUTO-HEBDO, L'AUTOMOBILE, L'AUTO-JOURNAL, JOURS DE FRANCE, ÉCHAPPEMENT, L'ARGUS, L'EQUIPE MAGAZINE, SPORT AUTO, LE JOURNAL DE L'AUTOMOBILE, C.R.A.



LES RECORDS

Plus de 200 minutes de Télévision.

Plus de 1 000 articles.

Sans compter les multiples interventions sur EUROPE N° 1 et des autres stations.

LES "SUPER STARS" DE LA PRODUCTION

Ils ont couru en Production : Jean-Pierre JARIER, Patrick TAMBAY, René ARNOUX, Bernard DARNICHE, Jean-Pierre JAUSSAUD, Charles CEVERT, Jean-Louis TRINTIGNANT, Just JAECKIN, Jean-Claude ANDRUET, Jacques LAFFITE, Johnny RIVES, Henri PESCAROLO, Philippe ALLIOT, etc...



LA PRODUCTION EN DIRECT A LA TÉLÉVISION.

La course du Paul RICARD sera retransmise en direct sur TF1 dans l'émission de Jacques BONNECARRERE "CHAPEAUX DE ROUES ET BOTTES DE CUIR", le Samedi 24 Juillet à 17 h 30.





UNE RÉGLEMENTATION ORIGINALE

En sport automobile on doit distinguer deux grandes familles : il y a les voitures dérivées de la série et les autres. Aujourd'hui, le Championnat de France des Voitures de Production a atteint le but fixé sur le plan technique : offrir des chances égales à de nombreuses voitures de marques et types différents.

La démarche fut longtemps contestée par quelques "moralisateurs" qui répétaient inlassablement que ces voitures n'ont plus de production que le nom et qu'il est anormal de donner à une Peugeot 505 les moyens de lutter contre une BMW 528i...

La réglementation technique n'a certes pas été facile à définir. Il a fallu la modifier chaque année pour arriver, aujourd'hui, à une définition, certes assez libérale, mais incontestablement juste. Il y a une échelle de poids tenant compte des cylindrées avec "bonus ou malus" selon que les modèles sont handicapés ou avantagés par leur conception de base (moins 20 kg pour une voiture équipée de freins à tambours à l'arrière et plus 100 kg pour un modèle doté de 4 soupapes par cylindre). Et le règlement technique est le même pour tous :

- arbre à cames libre - rapport volumétrique libre - collecteurs d'admission et d'échappement libres etc... Cette formule n'est elle pas plus juste que celle des "homologations" qui pouvait permettre à la plus médiocre des voitures de série de ridiculiser en compétition un modèle beaucoup plus sophistiqué en série mais dépourvu d'homologations judicieuses.



