

LES PLUS BELLES VOITURES D'HIER, D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

AUTOMOBILES

classiques

DOSSIER

PORSCHE 911

L'enquête : quel avenir pour la 911

Les origines : la 901

L'icône : la 930 Turbo

L'essai : la 911

Carrera S Cabriolet

NUMÉRO 259 - MARS 2016

FRANCE médium : 7,30€ - BEL 7,95€ - UK : 8,40€ - DM : 8,40€ - Suisse : 12,20€ -
POR : 10,50€ / GR : 8,4€ - ALL : 10,5€ - MAR : 9,5 MAD - TUN : 14,80 MD - ALCA : 11,50 YPF -
POL : 2,300 YPF - ROUS : 12,00 YPF - CN : 12,9000

ÉDITIONS

l'Espresso

L 14829 - 259 - F : 7,30 € - RD



MONACO

LE SPORTING, MONACO, 14 MAI 2016

ENREGISTREZ-VOUS POUR ENCHÉRIR À LA VENTE

1961 AUSTIN-HEALEY 3000 MK I WORKS RALLY CHÂSSIS N° H-BN7/13708

1951 FERRARI 340 AMERICA TOURING BARCHETTA CHÂSSIS N° 0116/A

1984 PEUGEOT 205 TURBO 16 EVOLUTION I GROUP B NUMÉRO DE SERIE C11

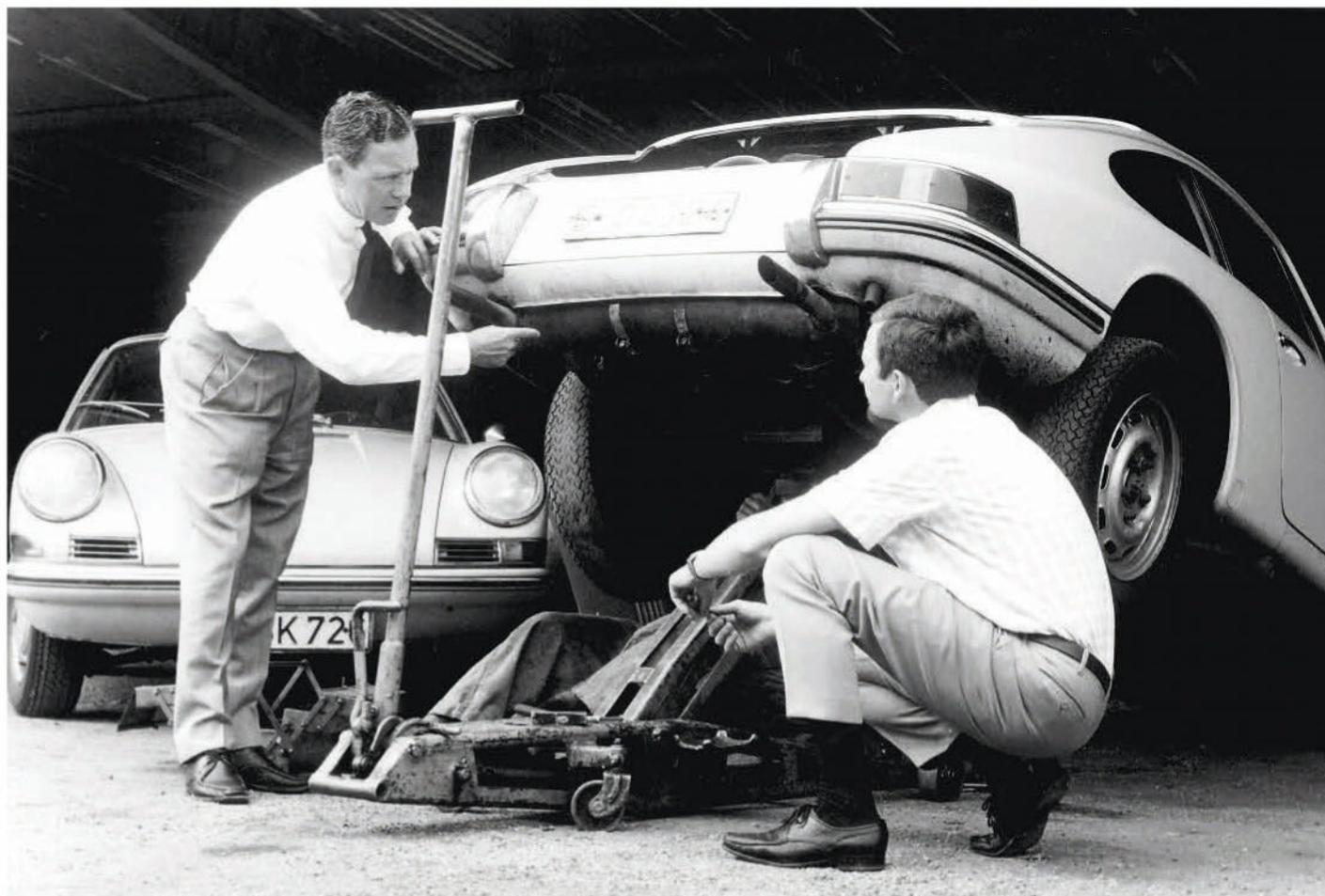


Sotheby's

www.rmsothebys.com/monaco

FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93 EUROPE +44 (0) 20 7851 7070 CANADA +1 519 352 4575

MARS 2016



Deux générations de Porsche pour combien de générations de 911 ? Debout, Ferry ausculte avec son fils Ferdinand Alexander les dessous d'une 911 au début des années 1960, sans se douter que leur bébé sera encore là en 2020. Soixante ans plus tard...

PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

ENTRETIENEZ LA LÉGENDE PILOTEZ VOTRE BUDGET

TOUS LES PNEUS HOMOLOGUES POUR PORSCHE

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE



BRIDGESTONE

Continental

DUNLOP

GOODYEAR

HANKOOK

MICHELIN

PIRELLI

YOKOHAMA

ET BIEN D'AUTRES
MARQUES

*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900

(Service 0,40€ / min + prix appel)

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET



Le phoenix et les cendres

En mars 1977, le 47^e Salon de l'automobile de Genève est le théâtre de grandes premières mondiales. Parmi elles, la Porsche 928 n'est pas la moindre ! Ernst Fuhrmann, qui a pris en main la direction de la firme allemande en 1972 après avoir été un ingénieur de renom au bureau d'études, décide alors de basculer dans les dernières années du millénaire en oubliant la 911. Pour ce faire, il valide le projet d'une GT 2+2 à moteur avant. Avec son gros V8, ses volumes de soucoupe volante que l'on doit à Anatole Lapine, son train arrière auto directionnel et sa sellerie psychédélique, la 928 propulse la firme de Zuffenhausen dans un futur que Fuhrmann croit heureux. La 928 exposée sur le stand à Genève en 1977 est rouge, pour bien signaler à la concurrence que la dernière née n'a peur de rien. Pas même des bolides conçus de l'autre côté des Alpes. La 928 restera celle qui devait porter avec assurance la marque aux portes des années 2000. Sans la 911... Fatale erreur. Dès le début des années 1990, Porsche est au plus bas. Les ventes, surtout celles de l'ovni, sont loin des objectifs. À son arrivée en 1993, le nouveau patron Wendelin Wiedeking, lance les projets mutualisés de la remplaçante de la 911 (code 993) et de l'inédite Boxster. Cette vision là du futur de Porsche est la bonne. *Surgit a Phoenix ex cineribus* : le phoenix surgit de ses cendres. La 928 y bascule, calcinée par un nouvel état major qui n'y croit plus. La 911 qui devait disparaître est de nouveau l'objet de toutes les attentions et retrouve grâce aux yeux de clients mais, surtout, de la direction. À tel point que les descendants d'Ernst Fuhrmann dans les bureaux d'études, s'arrachent aujourd'hui les cheveux pour enfourner dans la coque de la future icône de 2019 toute la tripaille nécessaire à la version hybride rechargeable, sans laquelle l'avenir de la légendaire Porsche n'est pas imaginable. De tout là haut, Ernst Fuhrmann doit certainement se dire qu'il eut été plus simple de loger tout cela dans une descendante du coupé 928.

CHRISTOPHE BONNAUD
RÉDACTEUR EN CHEF

AUTOMOBILES

classiques

BP 40419 - 77309 Fontainebleau CEDEX
Tél. 01 60 39 69 69 - Fax: 01 60 39 69 00

Directeur de la publication: Alain Georges

Assistante: Annie Lebourg

RÉDACTION

Rédacteur en chef: Christophe Bonnaud

Secrétaire générale de rédaction: Elisabeth Guicheteau

Directeur artistique: Geoffrey Mortier

1^{er} maquettiste: Catherine Michaeli

Rubrique « Boîte à gants »: Alexa Pougeux et Yannick Le Gouéz

RÉGIE PUBLICITAIRE

Médiaobs

44, rue Notre-Dame-des-Victoires 75002 Paris

Tél. 01 44 88 97 70 - Fax: 01 44 88 97 79

Pour joindre par téléphone votre correspondant, composez

le 01 44 88 suivi des 4 chiffres qui figurent entre parenthèses

à la suite de son nom. Pour adresser un e-mail à votre correspondant,

tapez l'initiale du prénom puis son nom suivi de @mediaobs.com

Directrice Générale: Corinne Rougé (93 70)

Directeur de publicité: Xavier Personnaz (97 76)

Assistante commerciale: Séverine Leclerc (97 57)

Exécution: Cédric Aubry (89 05)

Administration des ventes: Caroline Hahn (97 58)

CELLULE TECHNIQUE

Directeur technique éditorial: Yannick Buzelin

Assistants: Martine Saintemarie, Pascal Jolly

Photogravure: Muriel Couturier, Cécile Bréhaut,

Sylvain Mora, Cathy Thomazo, Charline Jacques

MARKETING

Marketing direct. Responsable: Karine Moussinet

Assistante marketing: Maryvonne David

Tél. 01 60 71 55 97 / Fax 01 60 71 55 36

DIFFUSION

- MLP

- Pour la Belgique: Tondeur Diffusion, Tél. 02/55502 17

Fax 02/555 02 19, e-mail: press@tondeur.be

Responsable diffusion kiosque: Maureen Richy-Dureteste

Tél. 01 60 71 55 12

ABONNEMENT ET ANCIENS NUMÉROS

Automobiles classiques

BP 50420 - 77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 71 55 67 - E-mail: abo-ac@lva.fr

Pour les abonnements en Suisse et Belgique:

Édigroup Belgique

Tél. (32) 070 233 304 - Fax: (32) 070 233 414

abobelgique@edigroup.org

Édigroup Suisse

Tél. (41) 22 860 84 01 - Fax: (41) 22 348 44 82

abonne@edigroup.ch

Pour l'étranger et DOM - TOM, nous consulter



Éditions LVA - BP 40419

77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 39 69 69

Fax: 01 60 71 55 72

Impression: SIEP, 77590 BOIS-LE-ROI

Imprimé en France/Printed in France

Copyright © 2011 *Automobiles classiques*

Tous droits réservés. Dépôt légal: à parution

Commission paritaire n° 0517 K 83755

Diffusion MLP - I.S.S.N.: 0759-6065



22
49

- 3 FOCALÉ
- 5 ÉDITORIAL

- 8 **TENDANCES**
L'actualité côté design
Lexus LC500
Opel GT concept

- 16 **IMPRESSIONS**
Les nouveautés sous nos yeux et entre nos mains
Mercedes Classe C Coupé C300
Toyota RAV4 Hybride

- 20 **BOÎTE À GANTS**
Les objets de l'amateur éclairé
Côte ouest



Matthias Müller

- 22 **DOSSIER PORSCHE 911**
Le grand dossier du mois
Enquête : Porsche 911
Les origines : Porsche 901
Icône : Porsche 911 Turbo
Pur-sang : Porsche 911 Carrera S Cabriolet
- 50 **PERFORMANCES**
Quand la beauté naît de l'efficacité
Ford Focus RS
- 56 **GROS PLAN**
L'essai du mois
VW Coccinelle Dune Cabriolet



62 DOSSIER DESIGN

L'audace du design automobile
Portrait : Marcello Gandini
Stars : Lamborghini P400 Miura
et LP400 Countach

74 BOÎTE À GANTS

Univers mécanique

76 GRAND TOURISME

Balade touristique au volant
d'une future classique
En Renault Talisman Initiale
à Paris...

82 GALERIE

L'automobile dans l'art
Drawing Now à Paris



Marcello Gandini

88 AUTO PORTRAIT

Une personnalité avouant
sa passion pour l'automobile
Rodolphe Rapetti

94 ICÔNE

Hier admirée,
aujourd'hui vénérée
Porsche 904 GTS

101 CAHIER PATRIMOINE

Placement plaisir
Enchères : le marché se stabilise

La cote : Porsche

Patrimoine : Pierre Laugier

Temps libre : entretien
avec Georges Kern président de IWC



Georges Kern

Abonnez-vous à

AUTOMOBILES
classiques

par téléphone :
+33 (0) 1 60 71 55 88

par courrier :

**Automobiles
classiques**

**Service abonnements
BP 50420**

**77309 Fontainebleau
Cedex**

**PAGE
ABONNEMENT
P. 87**

**PROCHAIN
NUMÉRO
EN KIOSQUE
LE 18 MARS**

LEXUS LC500

EXQUISE ESQUISSE



En 2017, Lexus posera sur la route un véritable concept car. Ce coupé haut de gamme reste fidèle à la propulsion, au moteur V8 atmosphérique et surtout, aux lignes du prototype de salon.



TENDANCES Lexus LC500



Le jeu vaut pour tous les concept cars présentés dans les différents salons mondiaux. Le quidam et le professionnel se posent toujours la même question : est-ce une simple étude de style, un avant-goût d'un futur véhicule de série ou une présérie déguisée ? À Detroit en 2012, Lexus levait le voile sur un prototype de style LF-LC (voir ci-dessous) assez spectaculaire devant lequel la réponse à la sempiternelle question était sans aucun doute « *c'est une étude de style* ». Perdu. Le designer extérieur, Edward Lee, pouvait être fier de sa sculpturale création. Tout droit venu de chez Audi, il a intégré les rangs du design Lexus en 2007 et œuvre dans le centre de style californien. Lors de la présentation de son prototype, il reconnaissait qu'il appréciait grandement la liberté que la marque lui offrait par rapport à ce qu'il avait connu chez Audi. Ce qui reste tout à fait logique puisque Lexus est une firme toute jeune, à peine âgée de plus de 20 ans, alors qu'Audi doit intégrer le poids de son histoire dans les gènes de son design.



Le concept car de 2012 est devenu réalité cette année à l'occasion du salon de Detroit, en janvier. Sous le nom de LC500, ce coupé est relativement compact (4,76 m) par rapport au segment visé, celui des coupés sportifs de haut de gamme. Il repose sur un soubassement nouveau qui servira à d'autres modèles de la gamme Lexus. Ce porte-drapeau reste surtout fidèle à une architecture technique qui séduira les amateurs du genre, →

Mélange de grand luxe et de sportivité, l'habitacle confiné du coupé Lexus révèle une qualité d'assemblage et des matériaux (cuir et Alcantara) de haut niveau.



QUAND UN CONCEPT CAR DESCEND DANS LA RUE
Le coupé LC500 est resté fidèle au design du concept car LF-LC, dévoilé à Detroit en 2012. Il aura fallu patienter quatre ans pour découvrir le véhicule de série qui ne trahit aucunement le prototype de salon. Une belle prouesse qu'il faut saluer.

Choisissez votre ligne d'arrivée.

Audi RS Q3 quattro 340ch.

Avec la technologie quattro de série et un couple moteur de 450 Nm, l'Audi RS Q3 respire la sportivité.



Bauer Paris SAS - RCS Bobigny B 775 669 401. *Audi Occasion : plus et Audi Service.
Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.

Audi RS Q3 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 8,4 - 8,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 198 - 203.

www.bauerparis.fr

Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Bauer Paris Saint-Honoré
48, pl. du Marché Saint-Honoré
75 Paris 1^{er}
01 55 35 30 00

Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75 Paris 17^{ème}
01 42 12 30 00

Bauer Paris Nanterre*
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92 Nanterre
01 85 76 30 00



Officiellement, la Lexus LC500 est une quatre places, mais malgré l'empattement de 2,87 m, l'espace est compté à l'arrière.



avec un moteur V8 atmosphérique rejeté très en arrière du compartiment avant, couplé à une boîte automatique à 10 rapports (!) et délivrant sa puissance de 473 ch aux seules roues arrière.

Des roues qui peuvent grimper jusqu'à 21 pouces, comme sur le concept car ! À bord, le cuir s'associe à l'Alcantara et à une finition parfaite pour positionner ce coupé au meilleur niveau. Le système audio laisse quant à lui le choix entre le maître Mark Levinson ou à un équipement Pioneer Prestige. Le coupé Lexus LC500 sera commercialisé cette année sur le marché américain mais il nous faudra attendre 2017 pour le voir poser ses roues en Europe. Sachant que son petit frère RC-F, doté de la même mécanique, frôle les 80 000 €, le LC500 devrait largement dépasser la barre des 100 000 €, ce qui, au vu de son architecture et de ses performances, le placerait néanmoins en bonne place dans ce segment huppé.

CHRISTOPHE BONNAUD



COUPÉ RC : LE PETIT FRÈRE
Plus accessible, le coupé RC rival des BMW Série 4 ou Audi A5, apparaît en variante essence 300h hybride de 222 ch - 49 900 € - et turbo de 245 ch - 54 390 € -. Plus coûteux que la concurrence allemande, le petit coupé Lexus offre un équipement riche, sans passer par la liste des options. Le coupé RC-F à moteur V8 de 477 ch (celui de la LC500) a été le premier à être commercialisé au tarif de 79 790 €.

www.metronomerace.com

contact@metronomerace.com

Présent au Tour de Corse 2015

Location de voitures historiques en VHR et VHRS pour les grands rallyes régionaux Français « Dauphiné, Ardèche, écoreuil, Ventoux... » et les rallyes internationaux « Monte-Carlo Historique, Portugal, Costa Brava... »

10 VOITURES ENGAGÉES SUR LE MONTE-CARLO HISTORIQUE 2016
10 VOITURES CLASSÉES A L'ARRIVÉE



Orchestration de team management pour participation aux grands rallyes historiques avec assistance technique et administrative.

Apprentissage du pilotage et co-pilotage en VHR et VHRS en véhicule historique.

Voitures à disposition : BMW 2800 CS, BMW 2002 TI et TII, GOLF GTI 1600, AUDI QUATTRO 200 CV, OPEL GT 1900 CONRERO, VOLVO 122S AMAZON, PEUGEOT 203, 403, 404 SIMCA ARONDE ELYSEE



Christophe D'INDY : 06 09 18 32 79

Les Petits Faugs - 07440 Boffres

Etienne GOLDET : 06 11 60 58 77

6 rue Rabelais - 26000 Valence

Achat/Vente de véhicules vintage et youngtimers pour compte de tiers

www.metronomerace.com

■ OPEL GT CONCEPT

FRAÎCHEUR DE VIVRE

L'Opel GT Concept ne bouleverse pas le marché des petits coupés, mais sa fraîcheur et ses innovations titillent la passion et le plaisir automobile.

L'INNOVATION

Le matériau des portes est peint au niveau de la carrosserie et laissé transparent au niveau de vitres. Le concept Bertone Lancia Sibilo dessiné par Gandini proposait cette innovation dès 1978.



Credit : X. de Nombel

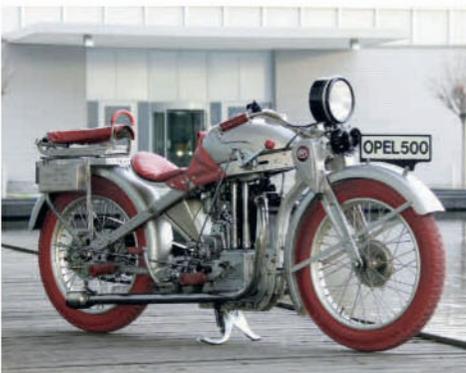
L'INSPIRATRICE

L'Opel GT originale a été présentée sous la forme du concept Experimental en 1965. La version de série, mise au point par Fangio en personne, a été produite de 1968 à 1973 à plus de 103 000 exemplaires.



L'HÉRITAGE

L'Opel 500 Motoclub SS fut produite par le constructeur à la fin des années 1920 avec un cadre embouti. Le concept GT lui emprunte ses pneus de couleur.



L'IDENTITÉ

Le concept Monza de 2013 dévoilait la nouvelle identité de style des futures Opel avec des optiques affinées et de petits ailerons de part et d'autre de la baguette chromée, au cœur de la calandre. Le concept Opel GT réinterprète ces thèmes.



Contrairement à la marque Lexus citée dans les pages précédentes, Opel a une histoire. Longue, riche et dans laquelle plusieurs jalons peuvent aujourd'hui servir de base de travail pour les designers. Le vice-président du Design Europe de General Motors, Mark Adams, a lancé ses équipes sur une icône de la marque : le coupé GT. À la charnière des années 1960 et 1970, il permet à une génération entière de rouler à bord d'une « petite » Corvette ! Le concept sera dévoilé en mars à l'occasion du salon de Genève. Il reprend ce thème de la compacité, mais aussi de l'architecture technique audacieuse avec son moteur implanté en position centrale avant entraînant les roues arrière via une boîte de vitesses à six rapports. Mais la comparaison s'arrête ici, car le bloc est minuscule : il s'agit du petit trois cylindres tout aluminium de seulement un litre de cylindrée. Grâce à la magie du turbo, il développe dans ce prototype de salon près de 150 ch et anime ce coupé de moins d'une tonne à 215 km/h en vitesse de pointe. Sensations garanties.



Le système de charnières des portières qui plongent sous les ailes à l'ouverture, permet d'accéder à bord avec aisance, même dans des endroits étroits, comme en ville par exemple.

À condition que ce concept dérive un jour vers un véhicule de production. Si tel est le cas, ce ne serait pas avant la fin de cette décennie... On l'espère vivement car, outre ses portières magiques (voir page de gauche), le petit coupé GT promet vivacité et dynamisme. Il confirme surtout que le plaisir automobile reste tributaire, aussi, de la légèreté. La prochaine Alpine,

qui sera déflorée au Mondial de Paris, et ce coupé GT sont là pour prouver que la dérive du toujours plus finit par exclure une certaine clientèle de ces plaisirs pourtant simples. Mark Adams le confirme, « notre concept est d'une pureté absolue, minimaliste, mais audacieux et sans concession ».

CHRISTOPHE BONNAUD

Mercedes Classe C Coupé C300 VITAMINES C

Mercedes dégage cet élégant coupé sur la base de sa récente Classe C. Une silhouette à la personnalité affirmée qui rompt franchement avec la berline dont elle est techniquement étroitement dérivée.

Jusqu'à présent, chez Mercedes, le coupé dérivé de la berline Classe C semblait vraiment être le parent pauvre de la famille. La première mouture, avec son arrière tronqué, n'était pas vraiment heureuse alors que la seconde (type C 204) était à peine plus élégante. Face aux valorisantes Audi A5 et BMW Série 4, les designers de Mercedes ont réagi : voici enfin un coupé à la ligne enfin attirante avec notamment une poupe calquée sur celle du sublime coupé Classe S. Plus long que son prédécesseur (4,68 m), il bénéficie d'un empattement allongé de 8 cm. Malgré tout, cette silhouette limitée à 4 places ne brille pas par son habitabilité aux places arrière. Outre une garde au toit un peu trop juste, interdisant tout voyage à un adulte dépassant le mètre soixante-dix, l'espace aux jambes est également-

compté si des passagers avant s'installent confortablement... La planche de bord est quant à elle semblable point pour point à celle de la berline. Seule la présence de sièges sport vient apporter une once de personnalité.

Pour le reste, il n'y a rien à redire : on est bien à bord d'une Mercedes, avec une finition léchée et une dotation riche, comprenant de nombreuses aides à la conduite apparues sur la dernière Classe S. Notre modèle d'essai, qui ressuscite l'appellation C300, frôle les 70 000 € malgré un prix hors option fixé à partir de 51 450 €. En dépit de cette appellation prometteuse, il n'y a pas de V6 3.0 litres sous le long capot, mais un quatre cylindres 2.0 litres. Certes, avec 245 ch, il n'a aucun mal à déplacer énergiquement les 1565 kg de l'ensemble (0 à 100 km/h en 6 sec et 250 km/h en



vitesse de pointe). Pour avoir droit à un bloc très sportif, il vous faudra vous tourner, sans transition, vers les bestiales variantes C63 AMG (de 476 à 510 ch).

Ce gouffre dans la gamme sera heureusement comblé plus tard, par le lancement d'une plus représentative C450 (V6 de 367 ch) mais en attendant, à l'usage, cette C300 préfère enrouler au couple (370 Nm de 1 300 à 4 000 tr/min) plutôt que de rouler sportivement. La faute à une boîte G-tronic à 7 rapports, plus douce que réactive. Grâce au « Dynamic Select » à 5 modes, qui transfigure la voiture, on peut bien sûr gagner en efficacité, mais cela se fait au détriment du confort, avec un amortissement qui se fait inutilement trop ferme. Au final, quitte à déboursier près de 70 000 €, nous ne saurions que trop vous recommander d'attendre la C450, qui aura un moteur en rapport avec son design élégant et sportif. Bref, un vrai coupé Mercedes !

THOMAS RIAUD





MERCEDES CLASSE C COUPÉ C300 EN CHIFFRES

- **Moteur** : 4 cylindres en ligne.
1991 cm³
- **Puissance** : 245 ch
à 5 500 tr/min
370 Nm de 1 300 à 4 000 tr/min
- **Boîte de vitesses** : G-tronic
à 7 rapports
- **Dimensions** :
4,68 x 1,87 x 1,42 m
- **Poids** : 1 565 kg
- **Pneumatiques** : 225/50 R 17
- **Vitesse maxi** : 250 km/h
(bridée électroniquement)
- **Prix (à partir de)** : 51 450 €



Bien qu'elle soit conçue sur la plate-forme de la berline, la silhouette du coupé manque singulièrement d'espace pour les passagers arrière. Les occupants avant pourront au contraire prendre leurs aises dans une ambiance à la hauteur de l'attente : finition parfaite et équipements somptueux. À condition de puiser dans la liste d'options...



Toyota RAV4 Hybride

HYBRIDE PAS ABATTUE

À l'occasion de son restylage, la Toyota RAV4 adopte une chaîne de traction hybride et devient ainsi la plus performante de la famille.

Dans son coloris blanc, la face avant du nouveau RAV4 évoque les casques des soldats de Star Wars, les fameux Stormtrooper. L'invasion est-elle pour demain ? Depuis 2013, cette quatrième génération rencontre un certain succès et Toyota compte profiter de cette version restylée pour en écouler au moins 10 000 exemplaires par an sur notre marché. Le millésime 2016 arbore de nouveaux boucliers, un hayon redessiné et des optiques à Led qui lui confère un style plus musclé et moderne.

Avec cette opération cosmétique, ce nouveau venu propose désormais une chaîne de traction hybride combinant un quatre cylindres essence 2.5 l de 152 ch avec un moteur électrique synchrone de 143 ch dans sa déclinaison deux roues motrices. Le modèle 4X4 ajoute un deuxième bloc électrique de 68 ch au niveau de l'essieu arrière, un moteur qui n'intervient qu'en cas de patinage des roues avant et n'améliore donc pas les performances. On retrouve donc ici l'architecture technique du plus huppé Lexus NX 300h. Logique puisque les deux véhicules sont conçus sur la même plate-forme.

À l'instar des autres hybrides de chez Toyota, le RAV4 alimente ses moteurs électriques avec un pack de batteries NiMH (Nickel-Hydrure métallique) qui ont fait leur preuve en matière de fiabilité sur les nombreux taxis Prius. Situées sous la banquette arrière, elles empiètent sur le volume de coffre qui passe de 547 à 501 litres et empêchent la formation d'un plancher plat. Mais le RAV4 Hybride reste bien adapté aux besoins d'une famille de trois enfants. Avec 197 ch de puissance cumulée, le constructeur revendique 8,3 s sur le 0 à 100 km/h.



À peine trois ans après sa commercialisation, la Toyota RAV4 subit un gros restylage, bienvenu.

Comme sur les Prius, la transmission à variation continue par train épicycloïdal assure une douceur de conduire exceptionnelle à basse allure. Mais cette boîte souffre toujours d'une inertie qui nuit aux reprises et tend à faire hurler le moteur thermique dans les phases d'accélération.

Quant aux différents modes de conduites (EV, ECO, SPORT), ils font surtout office de gadgets. L'autonomie en mode tout électrique (EV) ne dépasse guère les 2 km à rythme d'escargot et le mode Sport n'ajoute pas vraiment plus de frein moteur. Le RAV4 Hybride manque d'ailleurs de mordant et progressivité au niveau de la pédale de frein et n'aime pas être brusqué. La prise de roulis marquée en virage

invite aussi à évoluer sagement sur route sinueuse. Faute d'être un modèle de dynamisme, le RAV4 se montre confortable et silencieux à vitesse stabilisée. Il peut aussi recevoir toutes les aides à la conduite active moderne comme le freinage automatique d'urgence ou le régulateur de vitesse active. Côté consommation, il faut prévoir 8 litres de moyenne sur autoroute à 140 km/h compteur (soit 130 km/h chrono) et entre 6 et 7 litres en ville ou sur route en version 2 ou 4 roues motrices. Un résultat élogieux qui permet à ce grand SUV de 197 ch d'échapper au malus sans brûler de diesel. Hélas, à 5 g de CO₂ près, il pouvait recevoir un bonus de 750 €...

MAXIME FONTANIER



Le gabarit extérieur augmente peu avec le nouveau dessin des boucliers : le RAV4 demeure dans la catégorie des SUV de 4,60 m. En bas, le coffre voit son volume logiquement empiété par le pack batteries logé sous le plancher.



Dans sa version Hybride, le SUV de Toyota évolue en termes d'instrumentation. À noter que sa plate-forme est celle du Lexus NX 300h.

TOYOTA RAV4 HYBRIDE EN CHIFFRES

- **Moteurs** : Essence 2.5 l + moteur électrique synchrone (deux moteurs sur 4X4)
- **Puissance** : 197 ch de puissance cumulée.
Couple : 206 Nm à 4 400 tr/min
- **Boîte de vitesses** : automatique par train épicycloïdal
- **Dimensions** : 4,61 x 1,85 x 1,68 m
- **Poids à vide** : 1 625 kg (1 690 kg en 4X4)
- **Pneumatiques** : 225/65 R 17 (ou 235/55 R18)
- **Vitesse maxi** : 180 km/h
0 à 100 km/h : 8,3 s
- **Émissions de CO₂** : 115 g/km (117 g/km en 4X4)
- **Prix** : À partir de 33 400 € (35 700 € en 4X4)



CÔTE OUEST

PAR ALEXA POUGEUX shopping.ac@lva.fr



POUR LES ÉPICURIENS

Première marque française de chemises pour hommes inspirée de la Bistronomie... qui conjugue bien-être, style qualité et savoir-vivre.

Prix : entre 69 et 89 €
www.hanjo.fr



STRELLSON

Coupe-vent en nylon.

Prix : 340 €

www.strellson.com



HAUTE RÉSISTANCE

Montre Casio G-SHOCK premium en acier inoxydable massif.

Prix : 1 400 €

Numéro lecteurs :
0 825 88 44 77



LECTURES NOMADES

Terminées les loupes tristes. Pratiques et ludiques, les Nooz sont des lunettes de lecture (4 corrections disponibles), modernes, confortables et ultralégères.

Prix : 19,50 €

www.nooz-optics.com



SO CHIC !

Lunettes solaires Hackett en acier vieilli mat inoxydable et acétate. Prix : 190 €

Numéro lecteurs : 01 40 20 03 75

VINTAGE NAVY

Baskets en cuir disponibles en noir ou blanc. Les œilletons de trois couleurs sont un discret clin d'œil à la marque Linea di Corsa.

Prix : 129 €

www.lineadicorsa.com



COMPACT DE VOYAGE

Le Panasonic Lumix TZ80 est équipé d'un capteur haute sensibilité de 18,1 millions de pixels, d'un objectif ultra grand-angle Leica DC Vario-Elmarit de 25 mm et d'un zoom optique x 30. Prix : 479 €

www.panasonic.com





L'ESPRIT BAROUDEUR

Sac de voyage en cuir marron.

Prix : 595 €

www.cuir-et-terre.fr



AVIS DE TEMPÊTE

Veste Hemlock Jacket en polyester

et coton. Prix : 150 €

www.elementbrand.com



DENIM

Sneakers Fratelli Rossetti en denim et semelle caoutchouc.

Prix : 270 €

Numéro lecteurs : 01 42 65 26 60

MADE IN NORMANDIE

Collection printemps-été

Saint-James. Jean David

en denim (79 €)

et pull Turin en coton

et laine (129 €).

Numéro lecteurs :

02 33 89 15 60



COLLECTION TIFFANY « EAST WEST »

Créative et audacieuse,

cette nouvelle gamme

revisite les codes

traditionnels de

l'horlogerie tout en y

apportant la signature

unique de Tiffany...

Fine Art ! Prix : 3 650 €

www.tiffany.fr



PORSCHE

En 2015, Porsche a réalisé des ventes mondiales historiques avec 225 121 unités. Sur ce total, la 911 ne représente que 32 000 ventes. Une broutille, certes, mais sans elle, que deviendrait Porsche ? Dès lors il est légitime de poser cette question : quel avenir pour l'icône allemande ?



P.24 **ENQUÊTE**
QUEL AVENIR
POUR LA 911 ?



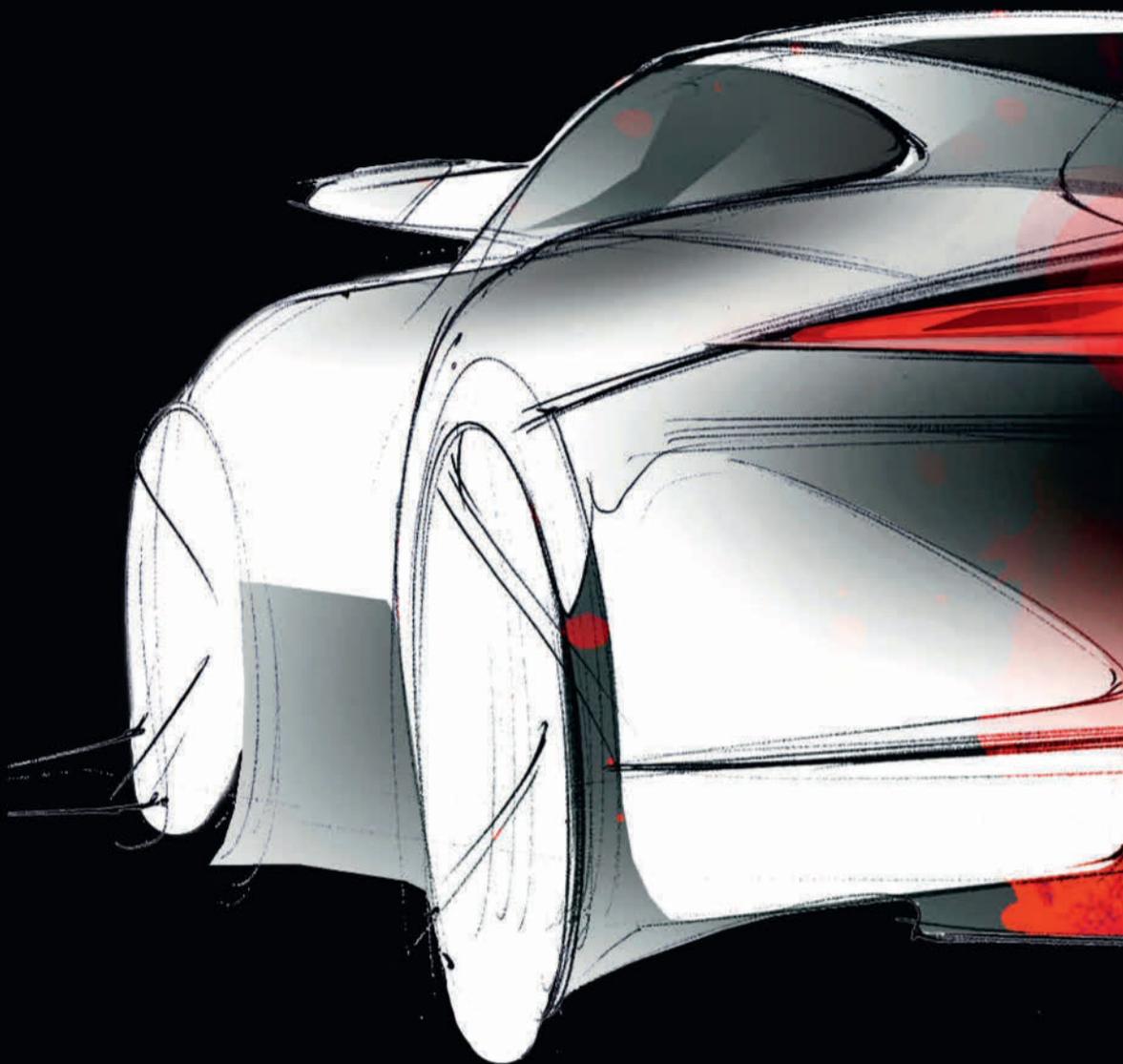
P.32 **GROS PLAN**
LES ORIGINES : LA 901



P.38 **L'ICÔNE**
PORSCHE 930 TURBO



P.44 **NOUVEAUTÉS**
PORSCHE 911
CARRERA S CABRIOLET



911



ENQUÊTE Porsche 911

QUEL AVENIR POUR LA STAR ?

La Porsche 911 est une cinquantenaire épanouie. Alors qu'elle a déjà été produite à plus de 900 000 unités, la reine des voitures de sport est pourtant appelée à se remettre en question. Ce n'est pas la première fois.

La / histoire est un éternel recommencement. Alors qu'elle aborde la seconde moitié de siècle de son existence, la 911 est au cœur de toutes les réflexions. À vrai dire, elle l'a toujours été. L'adoption, depuis quelques semaines, d'un « petit » six cylindres 3 litres suralimenté au profit de la réduction de l'empreinte carbone et la révélation au Salon de Genève d'une nouvelle génération de Boxster propulsée par un flat-4 et dénommée 718 (en référence à la fameuse Sport de la fin des années 1950) relancent toutes les supputations. La 911 va-t-elle à son tour céder à la tentation de ce moteur quatre cylindres ? La question se pose avec d'autant plus d'acuité que Porsche a remporté les 24 Heures du Mans avec sa 919 disposant du même nombre de cylindres ! Lorsqu'elle est présentée au public dans le cadre du Salon de Francfort 1963, celle qui se prénomme encore 901 (*lire notre reportage page 30*) déclenche défiance et controverses. À cette époque, une Porsche n'est-ce pas avant tout un moteur quatre cylindres ? Les propriétaires de 356 sont peu enthousiastes à l'idée de passer à une voiture plus volumineuse propulsée par un six cylindres à plat. Les débuts difficiles de la 901, devenue 911, leur donnent raison. Le nouveau coupé 2 + 2 n'est pas un modèle d'efficacité. Son architecture à moteur arrière, en porte-à-faux, se traduit par un comportement routier survirueur qui la réserve aux initiés. Au prix d'évolutions constantes et permanentes validées par des succès en compétition, la 911 finit par devenir une sportive très fréquentable. Mais la famille Porsche traverse alors une crise. Ferdinand Piëch, qui dirige les études, a dépensé une fortune pour faire gagner à deux reprises les 917 dans la Sarthe. Héritier parmi les plus doués de la famille avec son cousin Butzi Porsche, Piëch a aussi commis un casus belli en ayant une liaison avec la femme de l'un de ses cousins. Ferry Porsche décide de confier la direction opérationnelle de l'entreprise au doc- →



Le destin de la Porsche 911 est entre les mains d'Oliver Blume. Elle sera renouvelée pour la décennie 2020.



Ferdinand Alexandre Porsche, dit Butzi, est à l'œuvre sur le projet 911. À gauche, Matthias Müller lors de la présentation de la Mission E et à cette époque encore patron de Porsche a été promu directeur du groupe VW après l'affaire du « dieseldgate ».

Dès 1964, la Porsche 911 entre en production. Ferry Porsche peut être fier de ce projet dont le cahier des charges originel n'était pourtant pas forcément très abouti.



teur Ernst Fuhrmann, un brillant ingénieur motoriste de la maison. Sur le front commercial, Porsche a réussi à sortir de la monoculture 911 en lançant la 914 avec le concours de Volkswagen à la fin des années 1960. Plus légère et moins coûteuse que la 911, cette berlinette à moteur central arrière (quatre cylindres VW et

flat-6 de 911) connaît pourtant un succès mitigé. À son arrivée, Fuhrmann confirme son programme de remplacement qui va donner naissance à la 924 en 1975. Il lance également l'étude d'une supersportive dotée d'un V8 4,5 litres en position avant qui va aboutir à la commercialisation de la 928 en 1977. Ces modèles à moteur avant annoncent une nouvelle ère pour Porsche.

Depuis son arrivée, Fuhrmann a décidé de mettre au rencart la 911, jugée dépassée en raison de son concept de moteur arrière. Pour justifier sa décision, Porsche met en avant la mise en place, aux États-Unis, de nouvelles normes de dépollution et de crash tests condamnant les voitures à moteur arrière. Principale conséquence : les bureaux d'études délaissent la 911. En 1978, la 911 SC a vu la puissance de son six cylindres à plat 3 litres régresser de 200 à 180 ch. Les experts ont toujours pensé que la véritable motivation cachée derrière cette réduction était de ne pas faire d'ombre à la 928 qui reçut le prix de voiture de l'année en 1977. Certes, la 911 est toujours convoquée, en arrière-plan dans les publicités, vantant les prestations des modèles à moteur avant, mais pour Fuhrmann, elle est condamnée. Sur un plan strictement quantitatif, c'est pourtant loin d'être le cas. En 1980, sur les 31 000 véhicules vendus, 17 000 sont des 924, 10 500 des 911 et seulement 3 500 des 928. Sur le plan comptable, la 911 revient cher à produire mais l'accueil

LES ICÔNES



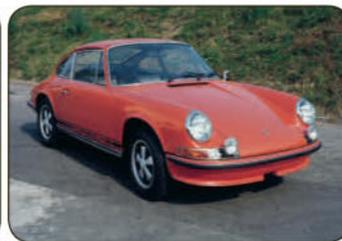
1964 - 2.0 LITRES. La production de la 911 débute. Peugeot a obligé Porsche à oublier « 901 ».



1968 - 2.0 LITRES « L ». À partir de 1967, la L « Luxus » remplace la 911 connue jusqu'alors.



1970 - 2.2 S. En 1969, première lourde évolution mécanique avec le moteur 2.2, ici en 180 ch.

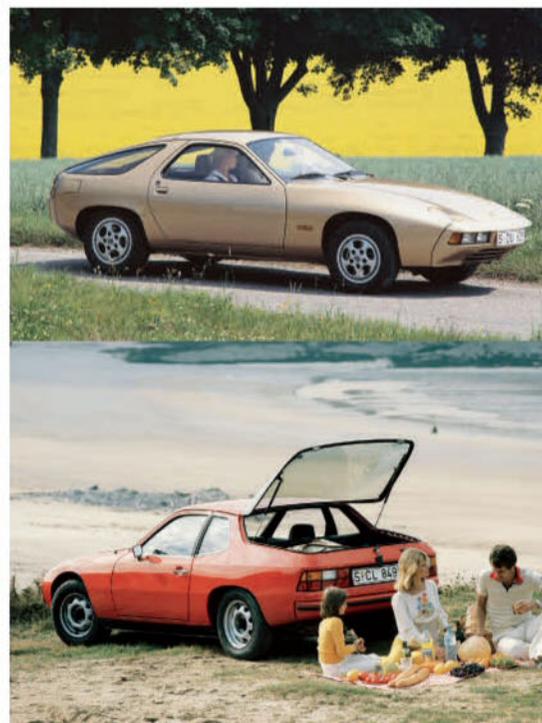


1972 - 2.4 S. Nouvelle évolution de la cylindrée : 2.4 l et 190 ch sur cette S et 240 km/h en pointe.



ERNST FUHRMANN EN AVANT TOUTE !

De 1976 à 1980, Ernst Fuhrmann va diriger Porsche avec la volonté de mener cet emblématique constructeur sur la voie du renouveau. Et pour ce faire, cet ingénieur – qui a conçu quelques-uns des plus brillants moteurs de la marque – veut tirer un trait sur la 911 et ouvrir de nouveaux horizons à Porsche. Pour conquérir l'Amérique, Fuhrmann va penser à un coupé 2+2 à moteur V8 positionné à l'avant. Ce sera la très originale Porsche 928, dessinée par Anatole Lapine, et élue voiture de l'année 1977 (première photo ci-dessous). Les plus accessibles 924 et 944 encadreront ce gros coupé novateur au style intemporel. Mais l'échec de ce joyau et l'éviction de Ernst Fuhrmann relanceront la 911 qui a su être patiente...



est surmontable. C'est l'échec de la stratégie Fuhrmann qui ne sera resté qu'à peine quatre ans à la direction (1976/1980). La retraite anticipée de ce dernier, fin 1980, eut une profonde influence sur le destin de la 911. Son successeur, l'ingénieur américain Peter W. Schutz encouragé par quelques membres de la famille – dont Ferry et son neveu Ferdinand Piëch –, relance le développement de la 911. Il lui alloue la plus grande part de budget.

La machine est relancée

Alors qu'elle fête ses 20 ans, les versions se multiplient. Après le cabriolet, c'est au tour de la version Carrera 3,2 l d'être introduite. À Francfort, Porsche révèle l'étude Groupe B qui préfigure la 959 et l'arrivée de la transmission intégrale sur la 911. La machine est relancée et on connaît la suite. Lorsque survient la crise au début des années 1990 et que →

La 911 a attaqué depuis deux ans son second demi-siècle d'existence. Elle a failli mourir mais elle est toujours sortie vainqueur des duels qu'elle a dû mener avec ses concurrentes, y compris en interne, avec les 928, 924 ou 944...



1974 - 2.7 S. La génération « G » et ses boucliers spécifiques, son 2.7 l de 175 ch sur cette 2.7 S.



1976 - CARRERA 3.0. La Turbo 260 ch débarque en 1974, tandis que la Carrera 3.0 délivre 200 ch en 1976.



1977 - 911 3.0. La génération « G » sera la plus produite des 911 et saura séduire les USA.

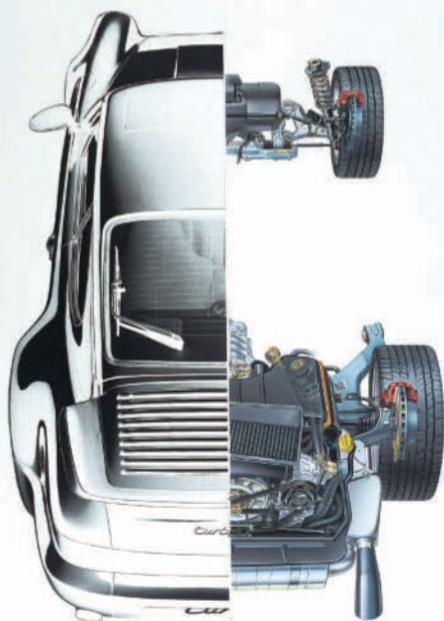


1978 - 3.0 SC. Produite de 1978 à 1983, la 911 3.0 SC délivrera de 180 ch à 204 ch.

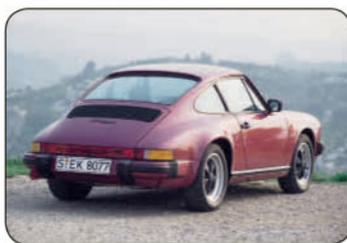


ARCHITECTURE FIGÉE ET POURTANT ÉVOLUTIVE

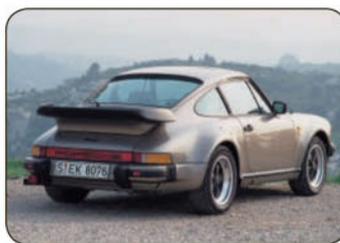
Née pour succéder à la 356 (ci-dessous) avec ses origines de Coccinelle, la 911 a toujours conservé l'architecture technique de sa devancière avec son moteur positionné au plus mauvais endroit pour un ingénieur ! Ce bloc, qui a évolué de 4 à 6 cylindres à plat, a totalement muté jusqu'à proposer en 2016 un double turbo, des échangeurs et pas moins de 580 ch sur la nouvelle Turbo S. Le tour de force de Porsche est non seulement d'avoir conservé cette architecture que l'on pensait désuète, voire dépassée, mais de l'avoir habillée de multiples silhouettes : coupé, spider, targa (ci-dessus)... sans même évoquer celles liées à la compétition.



LES ICÔNES



1982 - 3.0 SC. La 911 résiste alors que Porsche, dès 1977 avec sa 928, croit tenir son successeur.



1982 - 3.3 TURBO. Commercialisée depuis 1977, la Turbo 3.3 litres fait également de la résistance.



1984 - CARRERA 3.2. Encore une évolution de cylindrée pour la 911 avec sa 3.2 de 231 ch.



1985 - CARRERA 3.2. L'apparition des versions catalysées réduit la puissance à 217 ch en Europe.

PORSCHE 911 HYBRIDE PAS AVANT 2019

La 911 ne mourra jamais ! Depuis le début des années 1990 et la génération 996, la 911 partage certains de ses composants avec le duo Boxster/Cayman. Cette stratégie de rationalisation perdurera avec la prochaine génération de 911.

Elle reposera sur une nouvelle plate-forme connue sous le nom de code « 9X1 ». Celle-ci sera partagée avec la future Boxster qui apparaîtra quelques mois avant la 911 de 2019. Le Cayman suivra en début d'année 2020. La prochaine 911 sera pour

Porsche l'occasion de dériver une variante hybride rechargeable, comme l'a reconnu Erhard Mossle, patron de l'engineering, dans les colonnes de notre confrère *Autocar*. « *Cela prend du temps d'amener sur le marché une telle variante. Avec l'architecture de la 911 et celle d'un véhicule hybride rechargeable, il y a quelques problèmes à solutionner d'ici là.* » Rendre la 911 hybride et, qui plus est, rechargeable, nécessite d'implanter d'encombrantes batteries dans



un engin où toute la mécanique rentre déjà au chausse-pied ! Ces contraintes d'architecture pourraient interdire d'associer le flat-6 à un module électrique, mais avec le flat-4 de la nouvelle gamme 718 Boxster, moins encombrant, la solution est toute trouvée.

La nouvelle génération de Carrera avec son moteur turbo révèle l'extrême complexité à loger tous ses organes. Ce sera encore plus compliqué avec la future hybride rechargeable...



Le type 996, qui a vu le jour en 1997, a été conçu en commun avec le Boxster. Pour sauver la marque qui ne vivait que sur une gamme composée de la 911, il a fallu réduire les coûts et mutualiser les investissements. Grâce à quoi, la marque a pu reconquérir des parts de marché et ouvrir une nouvelle ère.

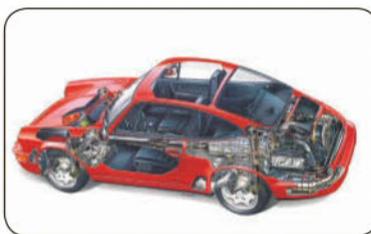
la production chute à 12 500 unités, que croyez-vous que fait Porsche pour sauver sa peau ? Le constructeur, désormais dirigé par Wendelin Wiedeking, ex-directeur de la production, sacrifie les modèles à moteur avant. Ni la 928, ni les modèles à quatre cylindres n'ont réussi à remplacer la 911. Mais l'icône de la marque est elle aussi à bout de souffle. En 1993, les ventes de 911 ne dépassent pas les 295 unités en France. La 911 Carrera 2 Targa ne séduit que trois automobilistes, la Carrera 4 cabriolet, douze ! Dans le monde, les ventes de la 911 distancent celles de ses sœurs de plus de 2 700 unités. Porsche souffre d'un autre mal : des coûts de revient élevés. C'est ainsi qu'est décidée l'étude non pas d'une mais de deux nouvelles Porsche à moteur arrière partageant un nombre important d'organes. « *Nous faisons en sorte que l'usine devienne rentable à partir d'une production de 17 000 unités* », lance Wiedeking quelques mois avant l'arrivée du Boxster conçu en parallèle de la 911 génération 996. Vingt-trois ans après, rien n'a changé. La 911 n'est pas la plus vendue des Porsche, ce titre revient au Macan, mais sans elle et l'image qu'elle véhicule, Porsche aurait-il réussi à percer sur le marché des SUV et à vendre plus de 220 000 véhicules →



1987 - 3.2. Les questions se posent quant à la survie de la 928, mais la 911, elle, séduit toujours.



1988 - TYPE 964. Le type 964 né en 1988 offre 247 ch, évolue en profondeur et relance le mythe.



1991 - CARRERA 4. Dans les années 1990, la transmission intégrale est disponible sur la base de la 964.



1992 - TURBO 3.3. La Turbo est mise à jour. Celle qui devait disparaître après 500 unités reste bien présente.

718 BOXTER LE RETOUR DU MYTHIQUE FLAT-4

Fin janvier, Porsche a levé le voile sur son nouveau Boxster 2016. Le roadster perd cette appellation de Boxster au profit de « 718 Boxster ». Ce nombre fait écho à celui des 718 spyder et coupé qui ont évolué en compétition à

la fin des années 1950 et au début des années 1960. Cette dénomination n'est pas anodine : elle appuie la légitimité du constructeur dans la commercialisation d'un Boxster revu et corrigé doté d'un moteur à seulement

4 cylindres (un flat-4), comme le 718 de 1957. Ce nouveau moteur conçu en vue de respecter les normes européennes et américaines de 2020 est proposé en cylindrée 2.0 l turbo et 300 ch sur la Porsche Boxster et en

version 2.5 l turbo à géométrie variable et 350 ch sur la Boxster S. Plus puissants et moins gourmands, ces deux nouveaux Boxster affichent des vitesses de pointe de 275 et 285 km/h. En Allemagne, le prix de base est de 53 646 €.



La nouvelle génération de Boxster adopte un tout nouveau flat-4 turbo qui améliore le rendement énergétique du roadster Porsche. Le retrouvera-t-on sur la future 911 hybride ?



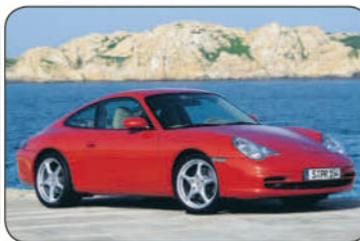
LES ICÔNES



1992 - CARRERA S 3.6. Avant l'arrivée du type 993, la 964 Carrera RS 3.6 assure l'interim.



1993 - TYPE 993. Le type 993 est vital car le Boxster n'est pas encore là et la 928 est en fin de vie.



1997 - TYPE 996. Refroidissement par eau, mutualisation avec le Boxster, c'est une nouvelle vie pour la 911.



2004 - TYPE 997. Le moteur 3.8 litres de la Carrera S offre, dans cette variante restylée, 355 ch.

Matthias Müller, alors patron de Porsche, a présenté le concept Mission E et la nouvelle Carrera turbo à Francfort, en septembre 2015. La 911 est toujours présente et tient à le rester encore longtemps.



par an ? Alors que le nombre de ses adeptes a encore augmenté de 4 % au cours de l'année 2015 avec des immatriculations mondiales de 32 000 unités, la 911 reste au centre de toutes les préoccupations.

Pour répondre aux enjeux de la baisse du CO₂, la 911 vient de se convertir au *downsizing* avec un flat-6 de 3.0 litres suralimenté qui perd en caractère mais pas en performances. Quant à la famille Boxster-Cayman, elle passe donc au flat-4 suralimenté délivrant respectivement 300 et 350 ch en version 2.0 et 2.5 litres (voir ci-contre à gauche). Une révolution. Dans la foulée, la 911 va-t-elle baisser de train de vie ? Ce ne serait pas la première fois. Entre 1965 et 1969, Porsche a commercialisé une 912 associant la carrosserie de la 911 et le quatre cylindres de la 356 SC. Le constructeur pourrait être tenté d'introduire une petite 911 autant pour rentabiliser le programme du nouveau moteur quatre cylindres que pour réduire sa moyenne d'émissions de CO₂. Par ailleurs, une version 911 hybride capable de rouler en ville en électrique et de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres sans dépenser une seule goutte d'essence (lire encadré page 29) a été confirmée à demi-mot par Porsche mais pas avant 2019. La décennie 2020 sera donc celle du renouveau de la 911, décidément immortelle.

SYLVAIN REISSER



MICHAEL MAUER CHANGEMENT DE DIMENSION

Responsable du design Porsche depuis 2004, Michael Mauer a remplacé, au début de cette année 2016, Walter de Silva à la tête du design de « VW Group ». Il est l'auteur, avec ses équipes, du dessin des Cayenne, Panamera mais aussi de la 918 Spyder. Pour autant,

Volkswagen précise que « Mauer va diriger le design du groupe VW en plus de ses actuelles fonctions de directeur du design Porsche ». À 53 ans, ce designer discret accède à une dimension internationale et à des marques tant généralistes que *premium* et sportives. Mauer est entré dans l'univers du design automobile en 1986 chez Mercedes - il a œuvré alors sur les projets des Classe A, SLK et SL - mais aussi chez Smart. Il intègre ensuite le poste de designer exécutif de Saab en 2000 où il va cumuler, à partir de 2003, les fonctions de responsable du design avancé à General Motors Europe avant de rejoindre Porsche en 2004.

LES VENTES PORSCHE 2015 VS 2014

	janvier-décembre 2015	janvier-décembre 2014
Total Monde	225 121	189 849
dont		
Europe	75 354	60 794
USA	62 109	55 811
Asie + Chine	87 658	73 244



2006 - 911 TURBO. Première voiture dotée d'un turbo à géométrie variable. Version restylée ensuite.



2011 - CARRERA 4 GTS. Dernière année pour la 997 avant l'arrivée de la 991.



2012 - TYPE 991. Empattement allongé, voies élargies, le nouveau type 991 révolutionne encore la 911.



2016 - 911 TURBO. Dernière évolution en date, la Turbo offre dans sa version S pas moins de 580 ch !

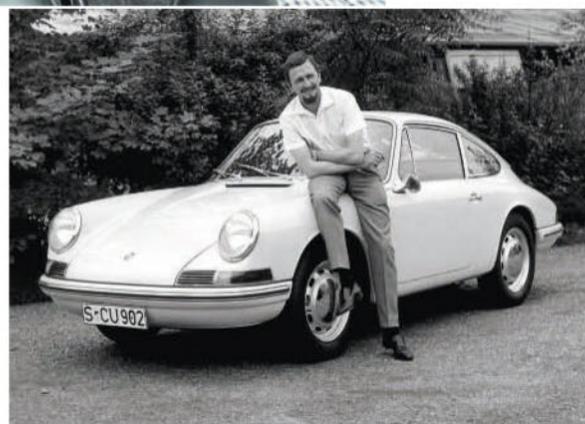
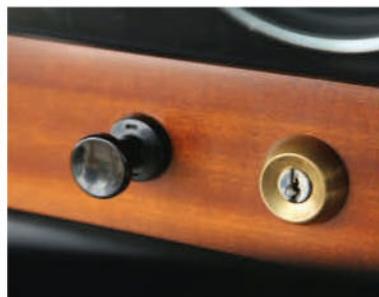




Certains détails seront longtemps pénalisants, comme l'espace insuffisant entre siège et volant. D'autres sont là pour toujours, comme la clé au tableau, à main gauche.

La gestation de "la nouvelle Porsche", qui devra bien un jour ou l'autre remplacer la légendaire 356, commence sept ans avant sa commercialisation, dès 1956. Il faut d'abord se représenter que Porsche est une marque pauvre. Malgré le succès à la fois en Europe et aux États-Unis, et de beaux résultats sportifs, Porsche reste un très petit constructeur qui produit 7 000 à 8 000 voitures par an et dégage peu d'argent. D'abord, on cogite. Ferry Porsche, le patron, hésite entre la clientèle des 356 de plaisance, au moteur calme et souvent décapotables, et celle des pures sportives, plus exigeante, beaucoup moins nombreuse mais qui paye plus cher et renouvelle souvent sa voiture. Il pressent aussi que ce sont ces Porsche radicales qui font la publicité pour les autres. La tentation existe d'une voiture plus grande, susceptible de se vendre à beaucoup plus d'exemplaires. Ce que l'on a aussi du mal à se représenter, c'est l'état des connaissances, et les moyens à la disposition des ingénieurs pour en acquérir de nouvelles. La règle à calcul, la planche à dessin, les tâtonnements empiriques par prototypes successifs, sont la solution universelle. Tout cela coûte forcément du temps et de l'argent, seul le jus de crâne permettant d'économiser l'un et l'autre. Une bonne part de ce fluide décisif se trouve dans la tête bien faite d'Hans Mezger, ingénieur moteur, qui planche sur le six cylindres souhaité par Ferry Porsche et va jusqu'à remettre en cause les vérités du temps, notamment l'angle des soupapes à 90°. Il est

Préoccupations du temps, l'habitabilité et la visibilité. Montants minces, grand pare-brise, et un tableau de bord tout en largeur qui deviendra un classique.



assisté dans sa croisade par un étudiant passionné, extrêmement doué et appliqué dans l'étude, extrêmement insolent dans son comportement social, extrêmement influent au sein de la maison Porsche : Ferdinand Piëch, le neveu de Ferry, cousin de Butzi (ci-dessus) et petit-fils du grand Ferdinand. Le principe d'un moteur boxer, en revanche, n'est pas remis en cause. Il y a longtemps que l'on est sûr de ses avantages au plan du profilage, de l'habitabilité, de la motricité, de la puissance de freinage (quand la voiture plonge, le train arrière reste plus chargé qu'avec une voiture classique et permet de conserver du frein sur l'arrière), de l'abaissement du centre de gravité, de la facilité de refroidissement, s'agissant d'un moteur refroidi par air et placé à l'arrière. Erwin Komenda est en charge des carrosseries depuis l'époque du Dr Porsche. Ferry tient à avoir plusieurs avis et il commande aussi un projet au comte Albrecht Goertz. Le styliste indépendant, qui a tracé les lignes de la BMW 507,

BLOC ALLIAGE DE GRANDES DIMENSIONS, CARTER SEC, ARBRES À CAMES EN TÊTE, TOUS CES CHOIX SI PROPICES À LA COURSE SE FONT TARDIVEMENT.

s'installe un temps à Stuttgart. L'équipe maison (Komenda, Heinrich Klie et Butzi Porsche, le fils de Ferry), et celle de Goertz sont en quelque sorte en concurrence, mais le vrai problème provient d'un cahier des charges trop flou, notamment quant à l'habitabilité. Il n'est même pas clairement décidé si la nouvelle Porsche devra remplacer la 356 où s'ajouter à elle et constituer une offre plus familiale et, du coup, clairement moins sportive. La 911 se dégage peu à peu, sous le crayon de Butzi. Elle présente une cassure entre lunette arrière et moteur, qui s'avère coûteuse en traînée et sera supprimée.

En 1962, les essais routiers commencent pourtant. Plus encore que la conception, la mise au point relève de l'empirisme. La référence, ce sont les meilleures européennes, Mercedes et Citroën DS, mais il faut d'abord ne pas faire moins bien que la 356 ! Des images existent de deux voitures se poursuivant à rythme soutenu sur d'étroites pistes en terre. La 901 est derrière et elle n'est pas manifestement ralentie par la 356 ! Il faut dire que ces premiers essais (on est à moins d'un an de la présentation officielle !) se déroulent à égalité de moteur, avec un quatre cylindres, car le flat six, lui non plus, n'est pas prêt ! Il en existe plusieurs prototypes et lors de tests routiers (qui s'effectuent, eux, sur des mulets 356 modifiés), il s'avère que le carter humide n'est pas approprié : la pompe désamorçe en virage. La solution très inspirée de la compétition d'un carter sec tombe sous le sens, ce sera la clef de la fiabilité du flat six, en plus de ses dimensions très généreuses,

prévues pour un possible réalésage mais aussi pour préserver le cylindre central de l'échauffement. Carter sec, soit, mais il faut entraîner la grosse pompe à huile et donc revoir le bas moteur. Même la décision des arbres à cames en tête – autre solution sophistiquée pour laquelle milite Ferdinand Piëch et sans laquelle la carrière sportive de la 911 n'aurait jamais eu lieu – n'est prise que très tardivement.

Les gens du châssis travaillent aussi de leur côté et le positionnement longitudinal des barres de torsion permet in extremis de dégager de la place sous le capot avant pour loger suffisamment de bagages tout en y conservant →

Le nom 901 s'intègre à la nomenclature technique de VW, avec laquelle une fusion est à l'ordre du jour. Peugeot, pas mécontent d'embêter les Allemands, exigera son retrait.





UNE SILHOUETTE QUI MODERNISE LA 356 EN SE GARDANT DE TOUT BOUSCULER. CEUX QUI L'ONT DESSINÉE IGNORAIENT SON DESTIN ET SA LONGÉVITÉ, UNIQUES.



La 901 dans son époque. Les climatiseurs, énormes, sont alors réservés aux limousines. Il faut donc ventiler l'habitacle... Quant au chrome, aucun styliste n'a encore eu l'idée de s'en passer !



Jusqu'à un point avancé de sa gestation, la 901 a hésité à être une quatre places. La ligne « fastback » a finalement limité la garde au toit. Les places arrière iront aux enfants.



le réservoir. Ferry avait fixé la présentation au salon de Francfort 1963, dès avant l'édition précédente : la voiture est bien là, sous les applaudissements. Mais elle est équipée d'un moteur factice car le sien n'est pas prêt. Mais elle n'est pas livrable car les presses n'ont pas été commandées, faute d'un dessin achevé. La mise au point de son châssis est loin d'être achevée. Bref, la 901 du salon n'est finalement qu'une forme et qu'un nom. Et pourtant, les ennuis commencent : le nom doit être changé ! Alors que les campagnes de communication ont commencé autour du nom 901, alors que les sigles en laiton ont été fabriqués par centaines, que les manuels de bord sont imprimés dans toutes les langues, il faut tout recommencer à la demande de Peugeot, qui a déposé avec prévoyance tous les numéros comportant un zéro central. Une consultation du bureau des brevets aurait permis aux gens de Porsche de s'en apercevoir, mais il a fallu faire si vite.

Les premières 901/911 sont livrées seulement en novembre 1964. Elles présentent de gros défauts de carburation : il faudra troquer les six simple corps Solex par deux triple corps Weber. Solution parfaite pour les clients, mais ruineuse pour Porsche. Surtout, ces premiers exemplaires ne tiennent pas du tout la route ! Sur les voitures fabriquées en série, des défauts se font jour qui n'existaient pas sur les prototypes fabriqués à la main par des mécaniciens formés à l'école de la compétition. Pour diminuer les oscillations du train avant et l'asymétrie de comportement, Porsche devra,

jusqu'en 1969, lester les deux extrémités du pare-chocs avant de gueuses de fontes de onze kilos chacune ! Nous parlons de la plus renommée des voitures de sport de l'histoire, de celle qui a connu le plus de succès en course et la plus belle longévité commerciale. Comment imaginer une telle carrière avec d'aussi mauvaises prémices ? Paradoxalement, ce renversement spectaculaire, de l'à peine moyen vers l'excellent, constitue la meilleure démonstration du point fort de Porsche. Comme la 356, la 911 va bénéficier de cette mise au point permanente propre à la course – et que l'on ne voit pas s'appliquer à la série chez les grands constructeurs – de cet art subtil du fine tuning, cette implication pragmatique, inventive, patiente et méritoire dont on fait les victoires.

PAR ROBERT PUYAL - PHOTOS FOX SYNDICATION

La 911 a plutôt le sourire... En 1963, une sportive n'avait pas besoin d'un visage agressif pour suggérer son caractère. Le secret de cette bonne humeur s'est perdu.







Contact à gauche, cinq cadrans, lisibilité parfaite, nous sommes bien à bord d'une 911. Mais avec son bloc turbo, celle-ci pose les bases d'une technologie en voie de développement.



Si il est un nombre magique chez Porsche, c'est bien le 917. Cette grande dame de la compétition a remporté les 24 Heures du Mans deux années de suite en 1970-1971 et, dès 1972, traverse l'Atlantique pour disputer le championnat CanAm américain. Là-bas, son 12 cylindres va se doter d'un turbocompresseur et, ainsi motorisées, les 917/10 et 917/30 vont délivrer jusqu'à 1 400 ch ! Et surtout, elles vont vaincre. Le turbo en compétition continuera sa progression au milieu des années 1970 dans les championnats internationaux, notamment avec son arrivée en F1 grâce à Renault, en 1976. Chez Porsche, l'adaptation de cette technologie peu coûteuse va faire les affaires du flat-6 de production, celui qui équipe la 911. Pour tenter de rivaliser avec une concurrence parfois nourrie de douze cylindres, Porsche va parer au plus simple : gaver les six cylindres de son moteur par une turbine KKK (société de compresseurs Kühnle, Kopp & Kausch aujourd'hui passée chez Siemens) et confier l'ensemble à une injection K-Jetronic. Ce système commence à intégrer l'univers automobile en partie à cause du premier choc pétrolier qui chamboule le marché de la voiture sportive. Il faut tenter de consommer et polluer moins. Déjà...

En France, la Citroën SM adopte dans le même temps un système Bosch en lieu et place de ses trois carburateurs. Alors qu'il se dote d'une turbine, le bloc 2.7 de la 911 est réalesé à 3.0 litres, et tandis que le turbo souffle à seulement 0.8 bar, la puissance évolue à 260 ch à 5 500 tr/min. Le prototype turbo de la 911 est dévoilé au Salon de Francfort, en 1973,



l'année des grands succès de la 917 aux États-Unis. Ce n'est pas seulement une coïncidence. La voiture revêt une teinte gris métal et se pare de bandes décoratives aux noms évocateurs de « Porsche » sur les bas de portières et de « Turbo » sur les ailes arrière. Mais ce qui fascine les visiteurs, c'est bien l'énorme aileron arrière avec son cerclage de couleur noir mat qui coiffe un capot moteur cachant le flat-six de 3.0 litres dopé par la turbine magique. La mécanique de la Carrera RS de 2.7 sert, en partie, de base à l'élaboration du bloc de la Turbo qui sera présentée à Paris en 1974 dans sa version de série et commercialisée sous le millésime 1975. De quoi →

L'aileron de la première génération à moteur 3.0 l sera remplacé par un élément plus imposant sur la 3.3 l de 1977, afin de loger l'énorme échangeur.





Il était bien rare de croiser une 911 Turbo sur les routes, encore plus de l'apercevoir autrement que sous cet angle. Quant au pilote, il devait composer avec une boîte à seulement quatre rapports. Une transmission, solide, nécessitée par le couple impressionnant de la 930.

L'AVENTURE CONTINUE

Dévoilée en 1973 sous forme de concept, la 911 Turbo de 260 ch devait servir à l'homologation pour la compétition et être produite à 500 exemplaires. Elle est toujours présente dans la gamme aujourd'hui avec ses 580 ch !

laisser à BMW la primeur de la commercialisation en Europe de la première berline turbo avec sa 2002 éponyme, dès 1973. Saab, en 1977, démocratisera cette technologie avec sa 99. Le flat-6 de la Porsche 911 turbo que l'on connaît avant tout sous son nom de code 930, goulûment gavé, nécessite une nouvelle transmission pour digérer le couple. C'est donc une solide boîte à seulement quatre rapports qui est choisie. Ce moteur turbo sert surtout de support à l'homologation en compétition et, à l'origine, le programme 930 ne devait être produit qu'à 500 exemplaires. Cette période met également en relief les énormes contraintes d'adaptation d'un turbo sur un modèle de série conduit par un client, et non par un pilote professionnel. Les premiers exemplaires de la 930 sont dépourvus de la fameuse soupape de décharge du turbo. Ce dernier, avec son effet d'inertie due à sa rotation, laisse en charge le moteur après un lever de pied. Destabilisant et... nouveau. Il faudra attendre 1977 pour que Porsche résolve ce souci en adoptant enfin la sou-

pape miracle, au moment de la mise en vigueur de la première évolution de taille va apparaître : le moteur évolue à 3.3 litres (3 298 cm³ de cylindrée exactement), la puissance est portée à 300 ch et, surtout, un échangeur air-air apparaît. Outre une gestion plus moderne de la technologie du turbo-compresseur, il va modifier le dessin de l'aileron arrière doté d'une lèvre aérodynamique bien plus importante et d'ouïes de refroidissement pour gaver cet échangeur positionné sur le moteur (à gauche), comblant totalement l'espace disponible. On ne s'amuse pas au volant de la 930, on combat. Si la technologie d'aujourd'hui a totalement lissé l'apport de puissance du ou des turbo(s), en 1973 – pas plus qu'en 1977 avec la version 3.3 –, l'électronique n'est pas présente pour effectuer ce travail tout en finesse. C'est donc au pilote de composer avec un fonctionnement assez simple : c'est « on/off ». Ou plutôt, « off » dans un premier temps, sous un certain régime d'environ 3 700 tr/min où la 911 turbo se fait presque agréable même en conduite soutenue, et « on » lorsque le





Les passagers ont les jambes à l'étrémité, la tête rentrée dans les épaules mais le cœur servi par des performances peu courantes en ce milieu des années 1970.

turbo déclenche une tempête dans les chambres de combustion, gavées et éructant leur surplus de puissance. Ajoutez-y l'architecture assez spéciale de la 911 avec globalement la majorité du poids en arrière du train arrière (!), des jantes minuscules (oui, mais les fameuses Fuchs !) et... l'absence de la climatisation – optionnelle – pour comprendre qu'il aurait été intelligent de concevoir une dérivation de l'échangeur de température directement sur le pilote : il fait chaud à bord ! Sur la 3.0 litres, le compteur affiche 250 km/h, 300 sur la 3.3 litres mais assurez-vous d'être bien en ligne avant de mettre du plomb dans votre pied droit.

Face à cette 911 Turbo démoniaque, que proposait la concurrence ? Pour avaler des kilomètres d'autoroute à

vitesse non encore limitée en France, vous pouviez hésiter avec la Citroën SM suscitée. Entre la maîtrise de l'effet turbo sur la Porsche et celle d'une direction très spéciale sur la française, il fallait de toute façon réapprendre à conduire ces « Grand Tourisme » des années 1970. La 911 Turbo existe encore aujourd'hui – pas la SM –, elle vient même d'être présentée dans sa nouvelle évolution en fin d'année dernière. Mais l'originale 930 et ses 2 819 unités produites dans sa première définition 3.0 litres (1975 à 1977) reste la plus recherchée. Il vous faudra investir pas moins de 160 000 € pour en acquérir une aujourd'hui en parfait état...

CHRISTOPHE BONNAUD - PHOTOS FOX SYNDICATION



l' époque est révolue où les adeptes des voitures de sport ne juraient que par les coupés et regardaient les cabriolets avec mépris. Les découvrables sont devenues des automobiles très fréquentables depuis que les châssis ne se tordent plus dans tous les sens. Le renforcement de la répression routière lui a aussi donné le coup de pouce supplémentaire. Le cabriolet distille des sensations fortes sans avoir besoin de forcer son talent et de risquer la perte de quelques points de permis. La 911 que l'on n'aurait jamais imaginée naguère aussi à l'aise dans ce registre est même capable d'offrir le meilleur des deux mondes : des performances à couper le souffle et pour tout dire, à peine inférieures à celles du coupé, et une propension à cruiser les chevaux au vent et le coude à la portière. L'atout maître de ce cabriolet, vous l'aurez compris, est de découvrir en à peine 14 s, en roulant jusqu'à 50 km/h. Pas de risque donc de subir une douche inopinée face à une assemblée hilare. Cela change tout de savoir que l'on peut profiter de la configuration ouverte sans avoir la nécessité de s'arrêter sur un parking à la première ondée venue. Dans le même temps, malgré un embonpoint de l'ordre de 70 kilos destiné à renforcer le châssis pour conserver une excellente rigidité torsionnelle, les performances sont quasiment analogues à celle du coupé.



Le passage à la suralimentation par deux turbocompresseurs s'accompagne d'une nouvelle grille de moteur à lamelles verticales. L'aile est toujours rétractable.





Bien qu'elle réponde toujours à la dénomination « 991 », la 911 vient de basculer dans un nouveau monde. Alors que le Boxster désormais affublé de la particule 718 vient d'inaugurer un inédit flat-4 suralimenté par un turbocompresseur (lire page 30), sa grande sœur suit également la tendance au *downsizing* en vue d'abaisser l'empreinte carbone de l'ensemble de la gamme. Sous le capot arrière désormais doté d'une grille à lamelles verticales, le nouveau cabriolet 911 Carrera S accueille un six cylindres à plat de 3 litres. Pour compenser la perte de quelques centimètres cubes, ce nouveau bloc à injection directe d'essence se plie à la suralimentation par turbocompresseur. Pour réduire le temps de réponse des deux turbos, les ingénieurs n'ont pas retenu le système à géométrie variable réservé à la « vraie » Turbo et au quatre cylindres 2,5 litres de la 718 Boxster dans sa définition S de 350 ch. Mais, ils ont renforcé la distribution « Variocam Plus » (levée et calage variables des soupapes) par un calage variable à l'échappement. Ce moteur inaugure aussi un nouveau concept de chambre de combustion à injecteur central. Portée à 250 bars, la pression d'injection contribue à une parfaite atomisation du carburant. Le résultat est probant puisque la version S, qui se distingue de →

La 911 propose de nombreuses possibilités de personnalisation, à commencer par les sièges baquet enveloppants qui équipaient le véhicule de notre essai.

Les disques en carbone-céramique permettent surtout de résister à l'échauffement lors d'une utilisation intensive sur circuit ou sur une route de montagne.



la Carrera par ses gros turbos (51 mm de diamètre), réussit à améliorer à la fois la puissance et la sobriété. Le nouveau flat-six progresse de 20 chevaux et de 60 Nm. Il affiche une puissance de 420 chevaux à 6 500 tr/min et un couple semblable à celui d'un six cylindres diesel, 500 Nm sur une large plage de régimes, de 1 700 à 5 000 tr/min. Avec la boîte PDK à double embrayage à 7 rapports, le résultat est encore meilleur. Sur le programme Sport +, atteindre 100 km/h ne requiert que 4,1 s, 200 km/h 13,6 s. Si l'on opte pour cette boîte facturée 3 540 €, c'est avant tout parce qu'elle consomme un 1 l/100 km de moins et que cette sobriété lui permet d'échapper au supermalus de 8 000 € grâce à des rejets de CO₂ de 178 g/km au lieu de 202 g avec la boîte manuelle.

Au volant, le cabriolet n'est pas foncièrement différent du coupé mais la formule présente l'atout de profiter davantage de la sonorité du flat-6 tout en profitant du soleil qui darde les rayons. Celle-ci a évolué avec l'arrivée de la suralimentation et les acousticiens ont réussi à préserver l'essentiel, à savoir un timbre qui assure le lien de parenté avec la lignée des 911 même s'il est moins naturel. Pour accéder aux déflagrations à la décélération, l'échappement à volet actif (2 628 €) s'avère indispensable. On lui associera volontiers le pack Sport Chrono (1 668 €) qui donne accès à trois programmes de conduite et à l'overboost pendant 20 s. Converti aux turbos, le flat-6 3 litres a perdu en caractère. La réponse

L'élégance naturelle de la 911 ne souffre pas de l'ablation du toit. Contrairement à de nombreuses rivales, la 911 se démarque par sa formule 2 + 2.



PORSCHE 911 CARRERA S EN CHIFFRES

- Moteur** : six cylindres à plat biturbo, 2 981 cm³, 420 ch à 6 500 tr/min – 500 Nm de 1 700 à 5 000 tr/min
- Transmission** : propulsion, manuelle 7 rapports
- Dimensions** : 4,49 x 1,80 x 1,29 m
- Pneumatiques** : AV : 245/35 ZR20 – AR 305/30 ZR20
- Vitesse maxi** : 306 km/h. - 0 à 100 km/h : 4,5 secondes
- Consommations (normalisées UE)** : 6,7 l/100 km
- Émissions CO₂** : 202 g/km (BVM)
- Prix** : 126 455 € hors options





La molette donnant accès aux différents programmes de conduite est accessible depuis le volant.

LA SILHOUETTE
DU CABRIOLET SÉDUIT
PRÈS D'UN ACHÉTEUR
SUR QUATRE DE 911.



L'habitacle gagne encore en confort et l'ambiance se rapproche plus d'une berline de luxe que d'une sportive.

est moins immédiate, la faute à l'allongement des rapports de la transmission, mais le couple autorise une conduite toute en souplesse, particulièrement appréciée pour longer les côtes. La poussée demeure néanmoins vigoureuse mais peu démonstrative en raison de la linéarité du moteur. Là où le cabriolet sidère, c'est lorsqu'il se plie avec la même ardeur qu'un coupé à un tracé sinueux. À moins de s'appeler Walter Röhrl, les différences restent minimes.

Le passage au turbo s'est accompagné d'un enrichissement du contenu technologique. C'est ainsi que malgré une garde au sol réduite de 10 mm (20 mm sur le châssis sport), la Carrera S nous est apparu encore plus facile à maîtriser, même à des vitesses réprochées. Avec le contrôle de roulis PDCC couplé aux quatre roues directrices désormais disponibles sur ce modèle (3 240 €) et l'amortissement piloté, la sensation que plus rien ne peut arriver vous gagne. Son

répertoire complet lui vaut d'absorber les revêtements les plus dégradés, de garantir une parfaite stabilité et d'autoriser des vitesses de passage en courbes impressionnantes. Revenu dans la circulation, on goûte le soin apporté à la réalisation de l'habitacle et répondant aux standards du luxe, les améliorations apportées en matière de connectivité et de services avec l'intégration du nouveau système PCM (Porsche Communication Management) s'appuyant sur un écran tactile. Enfin, et l'avantage n'est pas mince, la 911 Cabriolet est une vraie 2 + 2. Cela peut parfois rendre service et servir d'alibi au moment de commander une 911, fut-elle découvrable. Il faudra alors faire avaler une autre pilule : un tarif de 126 455 € hors options, soit tout de même un supplément de 14 280 € par rapport à la version Carrera de 370 ch.

PHILIP JONES

Ford Focus RS

C'EST L'HEURE DE LA

La troisième génération de la Focus RS défraie la chronique en se convertissant au moteur quatre cylindres et à une transmission intégrale inédite permettant quelques libertés.



RÉCRÉ



PERFORMANCES Ford Focus RS

Celle-là fait parler la poudre. En abandonnant le moteur cinq d'origine Volvo de la précédente génération pour le quatre cylindres EcoBoost dérivé de la Mustang, la nouvelle Focus RS n'a pas perdu au change. Certes, le caractère s'est émoussé, mais le nouveau bloc est capable de délivrer 470 Nm de couple pendant 15 secondes. Et, en reprises, le résultat est sans appel. En quatrième, à peine 5 s suffisent pour passer de 50 à 100 km/h, ce qui constitue un gain de 0,4 s par rapport à l'ancienne RS. Elle atteint les 100 km/h en seulement 4,7 secondes. Dans le même temps, la consommation régresse de 22 %. Inutile de jouer de la boîte à six vitesses parfaitement guidée et bénéficiant d'un mode launch control autorisant des départs type F1. La RS fait tout sur le rapport supérieur et avance comme un missile. Parfaitement dressés, les 350 chevaux vous cata-

pulent d'un virage à l'autre avec une efficacité et une vivacité hors du commun. La prudence vient d'une pédale de freins manquant de mordant et d'un trou entre le 2^e et le 3^e rapport. Ford prétend que son système de freinage reposant sur des gros étriers Brembo à l'avant est capable de supporter 13 freinages consécutifs à 214 km/h. Nous pouvons dire qu'il n'a pas résisté à trois tours du tracé du circuit de Valence en Espagne, la faute incombant en grande partie au poids important supporté par l'essieu avant. Par contre, les exigences du tracé n'ont pas entamé le plaisir éprouvé sur un site vallonné et sinueux. Les déflagrations à l'échappement à chaque décélération participent aux sensations.

Ford a réussi son coup car la Focus sait en même temps se montrer policée et parfaitement utilisable au quotidien. Plus discrète que sa devancière, la RS s'est adaptée aux exigences d'une voiture mondiale. Elle s'est convertie à la silhouette →

FORD FOCUS RS EN CHIFFRES

- Moteur** : 4 cylindres turbo essence, 2 261 cm³, 350 ch à 6 000 tr/min, 350 Nm de 2 000 à 4 500 tr/min
- Transmission** : intégrale, manuelle, 6 rapports
- Dimensions** : 4,39 x 1,85 x 1,47 m
- Pneumatiques** : 235/35 R19
- Vitesse maxi** : 266 km/h
- 0 à 100 km/h : 4,7 secondes
- Consommations** : 7,7 l/100 km
- Émissions CO₂** : 175 g/km
- Prix** : 39 600 € hors options



L'instrumentation date un peu avec sa couleur bleutée, mais le compteur gradué jusqu'à 300 km/h ne triche pas : la vitesse maxi se situe à 266 km/h exactement.





Appendices
aérodynamiques, sièges
bacquet, boucliers
agressifs : la Focus RS
respecte les codes de
la sportive compacte tout
en offrant le confort à
des passagers transportés
à allure très soutenue.

PERFORMANCES Ford Focus RS



cinq portes pour gagner des galons de familiale et une polyvalence inconnue jusqu'ici. Elle réussit aussi à préserver un certain confort malgré des suspensions raffermissées jouant sur deux lois, la seconde à réserver à l'asphalte des circuits. Certes, rouler au volant de cette compacte endiablée imposera quelques sacrifices : le volume de coffre est amputé de près de 90 litres, l'ergonomie est datée et l'habitabilité arrière est réduite mais les sensations sont vraiment gratifiantes et du niveau d'un coupé sportif.

Cette berline offre une polyvalence ahurissante. Connaissez-vous beaucoup de voitures qui vous permettront, après avoir déposé les enfants à l'école, d'affoler le chronomètre sur quelques boucles de circuit, puis de se permettre une séquence de patinage artistique en imprimant, dans une odeur de caoutchouc brûlé, de belles figures sur le bitume ? Cette formule, les ingénieurs Ford, qui pourraient passer pour d'éternels enfants, viennent de l'inventer. Car avant même de prendre la route, la nouvelle Focus RS a gagné son pari en entrant dans l'histoire. C'est que le troisième opus de cette berline survoltée possède une botte secrète. Pour ce modèle, le constructeur à l'ovale bleu a développé un système permettant de pratiquer le drift. Drift ? Derrière cet anglicisme se cache une pratique qui consiste à accomplir un gymkhana en travers en faisant crier les roues arrière. Ambassadeur de Ford, l'Américain Ken Block maîtrise parfaitement la technique. Ses exploits mis en scène dans des vidéos ont fait le

La planche de bord issue de la Focus gagne quelques instrumentations supplémentaires alors que les sièges sont en phase avec le tempérament de la RS : ce sont des Recaro !





350 ch, quatre roues motrices, performante, cinq places, compacte mais familiale... Le tout pour moins de 40 000 €. La Focus RS est Madame Plus !

Brembo signe le freinage de cette 4 roues motrices de 350 ch, mais doit composer avec les près de 1,6 tonne de la Focus RS.



tour du monde. Ford s'est attelé à mettre le drift à la portée de n'importe quel conducteur. De là à conclure que les ingénieurs ont inventé « *le drift pour les nuls* » est un pas que nous n'oserons pas franchir. Cette pratique nécessite, en premier lieu, un lieu approprié, en l'occurrence un circuit fermé. Elle implique également une phase d'apprentissage avant d'être capable d'imiter Ken Block. Enfin, elle se paie par une usure prématurée des pneumatiques. Ces Pilot Super Sport de 19 pouces ont été spécialement étudiés pour la Focus RS par Michelin. Moyennant un supplément de 1 900 €, les adeptes des virées sur circuit chasseront des Sport Cup 2. Très proches du pneu slick, ces gommes permettent de gagner 2 à 3 secondes au kilomètre sur un circuit de 4 kilomètres.

L'aisance avec laquelle la Focus RS se plie au survirage (une tendance que l'on croyait réservée aux propulsions) s'appuie sur une transmission intégrale inédite. C'est une petite révolution. Le couple n'est plus distribué aux roues arrière par un différentiel mais par deux embrayages multidisques à bain d'huile. La transmission dispose d'un rapport de démultiplication 1,8 fois plus élevé à l'arrière qu'à l'avant. En actionnant le programme drift, le système transfère la majorité du couple sur l'arrière (jusqu'à 70 %) et l'intégralité de ce couple peut être transmis sur l'une ou l'autre des roues. Pour provoquer et entretenir le patinage, l'embrayage de la roue extérieure au virage est verrouillé. Ce principe de répartition vectorielle du couple (Torque Vectoring) garantit une remarquable agilité. Quel que soit le mode de conduite sélectionné qui agit sur les principaux organes du véhicule, on dispose d'une voiture au typage naturellement survireur. À partir du mode Sport, l'effet s'accroît mais il reste toujours progressif et donc parfaitement maîtrisable. La direction très directe incite à couper les cordes et il faut parfois se cramponner au volant pas exempt d'effets de couple. Mais le plus bel exploit de Ford est de proposer cette berline, combinant l'efficacité de la transmission intégrale et le caractère d'une propulsion, au tarif incroyable de 39 600 €. Cela ramène le cheval-vapeur à un peu plus de 113 €. Un record absolu dont on n'a pas fini de parler.

PHILIP JONES



GROS PLAN VW Coccinelle Dune Cabriolet

Voilà près de quatre-vingt ans que la Coccinelle, ancienne ou moderne, réjouit la planète automobile. Conçue au début des années 1930 par l'ingénieur autrichien Ferdinand Porsche, alors directeur technique démissionnaire de chez Daimler, elle fut la première voiture de Volkswagen, constructeur allemand naissant. C'était en 1938. Produite réellement à partir de 1948, la Coccinelle connaît un succès international fulgurant, notamment aux États-Unis où elle est exportée à partir du début des années 1950. En 1972, elle dépasse le record de production de la Ford T. En 1978, son design ne plaît plus de notre côté de l'Atlantique, et sa production sur le Vieux Continent est stoppée. Seul le Brésil continuera d'assembler jusqu'en 2003 une version « export » pour son marché régional. Au total, plus de 21 millions de Coccinelle première génération seront vendues à travers le monde.



Dans la mouvance néo-rétro

Mais entretemps, les designers automobiles se saisissent de la mouvance néo-rétro. Au début des années 2000, Volkswagen donne naissance à la New Beetle due à J.Mays (le concept car est alors appelé Concept 1). Au même moment, le constructeur allemand présente, au salon de Los Angeles, un concept au look tout-terrain baptisé Beetle Dune. Alors que la New Beetle de série connaît une carrière mitigée en Europe, le concept baroudeur ne passe pas le stade de la série.

C'est ensuite Klaus Bischoff, qui remplace Walter De Silva à la tête du design de Volkswagen en 2007, qui validera les lignes de sa remplaçante.

À partir de 2012, la New Beetle reprend alors le nom de Coccinelle sur le marché français, et un nouveau concept car Beetle Dune est dévoilé à l'occasion du salon de Detroit 2014. Cette fois, ce sera la bonne. Présentée en même temps que le coupé au salon de Los Angeles 2015, cette Coccinelle au look body-buildé est, selon la marque, un clin d'œil au passé. Il est vrai qu'à la fin des années 1960 les Baja California

Dessinés à l'origine par Ferdinand Porsche, les phares de la Coccinelle rappellent ceux de la Porsche 911... Les lisérés des sièges évoquent la teinte de la carrosserie.



La façade de la planche de bord ainsi que le haut des contre-portes accueillent des inserts colorés agréables à l'œil et au toucher. Les matériaux noirs sont moins élégants.



MALGRÉ SON LOOK D'AVENTURIÈRE, LA COCCINELLE DUNE EST DAVANTAGE TAILLÉE POUR LA ROUTE QUE POUR LE TOUT-TERRAIN

Dune Buggy brillent au Baja 1000, un rallye-raid qui relie le sud de la Californie au nord-ouest du Mexique, pays où elle est fabriquée depuis 1965 et où elle est particulièrement populaire.

Avec son spoiler et ses bas de caisse spécifiques, ses arches de roue noires, son aileron arrière bicolore et ses inscriptions Dune sur les portières, cette Coccinelle jaune « tempête de sable » – une teinte exclusive à cette version –, a des allures de renard du désert.

Cet habillage est un bon coup marketing. Car avec sa garde au sol contenue à 14,5 cm, elle ne peut pas recevoir de transmission intégrale. Dès lors, les excursions en tout-terrain, voire tout chemins, sont difficilement envisageables.

Comme les autres Coccinelle, la Dune accueille, en façade de planche de bord et en haut des contre-portes, des inserts en plastique lisse reprenant la teinte de la carrosserie. Ils sont bienvenus au milieu de matériaux grainés en surface mais manquant de moelleux. On retrouve également ce jaune dans les compteurs et sur la sellerie, où des liserés dégagent une harmonie d'ensemble. L'accès aux deux places arrière se fait sans trop de contorsions, et plus aisément capote baissée. Cette manœuvre est entièrement automatisée et réalisée en moins de dix secondes. Elle peut s'effectuer en rou-



lant, jusqu'à 50 km/h. La clientèle européenne aura le choix entre deux blocs à essence, et un diesel. Un 1.4 TSI de 150 ch, un 2.0 TSI de 220 ch, et un 2.0 TDI de 150 ch. La version coupé pourra quant à elle glisser sous son capot un 1.2 TSI de 105 ch et un 2.0 TDI de 110 ch, qui constitueront des versions d'appel. En cabriolet, il apparaît que la version 1.4 TSI couplée à la boîte de vitesses robotisée à double embrayage DSG (7 rapports) représentera le meilleur compromis entre agrément, prix d'achat et coût de détention.

Construite sur la base technique d'une Golf 6 – donc pas sur la nouvelle plate-forme MQB –, la Coccinelle Dune Cabriolet offre néanmoins des prestations dynamiques de bon niveau. Et, surtout, affiche un niveau de confort appréciable, même avec ses grandes jantes de 18 pouces. Des pneus aux standards améri- →

Son aileron bicolore, sa peinture « tempête de sable » et ses appendices de carrosserie lui confèrent un look de baroudeuse. Une belle récréation automobile, pour les amateurs du genre.

GROS PLAN VW Coccinelle Dune Cabriolet

LA VOLKSWAGEN COCCINELLE DUNE CABRIOLET 1.4 TSI EN CHIFFRES

- **Moteur** : 4 cylindres turbo à injection directe, 1 390 cm³
- **Puissance** : 150 ch à 5 000 tr/min
240 Nm à 1 500 tr/min
- **Boîte de vitesses** : robotisée à double embrayage, sept rapports
- **Dimensions** : 4,28 x 1,82 x 1,48 m
- **Poids** : 1 454 kg
- **Pneumatiques** : 235 x 45R18
- **Vitesse maxi** : 201 km/h
- **Émissions de CO₂** : 129 g
- **Prix** : 30 400 €*
*À partir de, sur le marché allemand



On retrouve le jaune de sa carrosserie - une teinte exclusive à cette version - un peu partout dans l'habitacle, soit par des pièces en plastiques peintes, soit par des lisérés.





La capote est entièrement automatique, s'ouvre en moins de dix secondes et se referme en à peine davantage. Elle peut se manoeuvrer jusqu'à 50 km/h.

cains, qui génèrent une certaine approximation dans le toucher de route, et des crissements à la Starsky et Hutch, même dans les virages abordés à vitesse réduite. Heureusement, la clientèle européenne ne devrait pas être confrontée à ce problème.

Un peu de piment

Lancés à bonne allure sur la route qui relie Las Vegas (Nevada) à Palm Spring (Californie), nous profitons à la fois du paysage fantastique des parcs nationaux et du calme qui règne à bord de cet habitacle bien insonorisé et isolé. Évoluer capote ouverte réserve une autre bonne surprise. La surface vitrée est haute, ce qui favorise la protection des occupants, et permet de rouler cheveux

(un peu) au vent dans un relatif confort. Un filet anti remous est disponible mais il condamne l'accès à la banquette. Cette série spéciale ne sera commercialisée en France qu'en septembre, en même temps qu'apparaîtra le restylage de la Coccinelle. Mais la livrée Dune dévoile déjà quelques éléments de style, notamment via ses nouveaux feux arrière à LED. Pour le reste, si le remaniement devrait être léger, divers équipements de sécurité seront mis au goût du jour, comme le régulateur de vitesse adaptatif ou le freinage automatique d'urgence. Avec la Dune, Volkswagen redonne un peu de piment et de détente à sa gamme. Et après l'actualité de la fin 2015, c'est plutôt réjouissant.

DIDIER LAURENT
PHOTOS CHRISTOPHE HUNSICKER (ACE-TEAM)



PORTRAIT

Marcello Gandini

LE SOLITAIRE

Fin janvier à Paris, le 31^e Festival Automobile International rendait hommage à Marcello Gandini. Une belle occasion pour raviver le souvenir des heures les plus audacieuses de ce design automobile.

La comparaison est tentante. Les deux hommes sont nés sous le même signe du tigre, Giorgetto Giugiaro le 7 août 1938 et Marcello Gandini 19 jours plus tard... Ils ont effectué toute leur carrière dans les parages de Turin et ils ont croisé leurs destins dans les studios de la Carrozzeria Bertone quand Marcello Gandini prit la succession de Giorgetto Giugiaro à la tête du style. L'analogie s'arrête là.

Le 28 juin 2012, Bertone célébrait son centenaire au cours d'une soirée organisée au Musée de l'Automobile de Turin. Les édiles de la ville et de la région étaient présents, alignés – comme le veut la coutume italienne – auprès des dignitaires de l'armée et du clergé qui faisaient la claque en tenue d'apparat. Dans l'assistance, on discernait de nombreux visages du design contemporain. Giorgetto Giugiaro prit la parole avec son aisance et sa façon habituelle. Marcello Gandini, lui, écoutait en silence, caché au milieu de la foule. Incognito. Et il s'éclipsa sans dire un mot... Deux personnalités opposées. Deux modes de vie. Deux talents qui ont marqué à jamais l'histoire du design automobile.

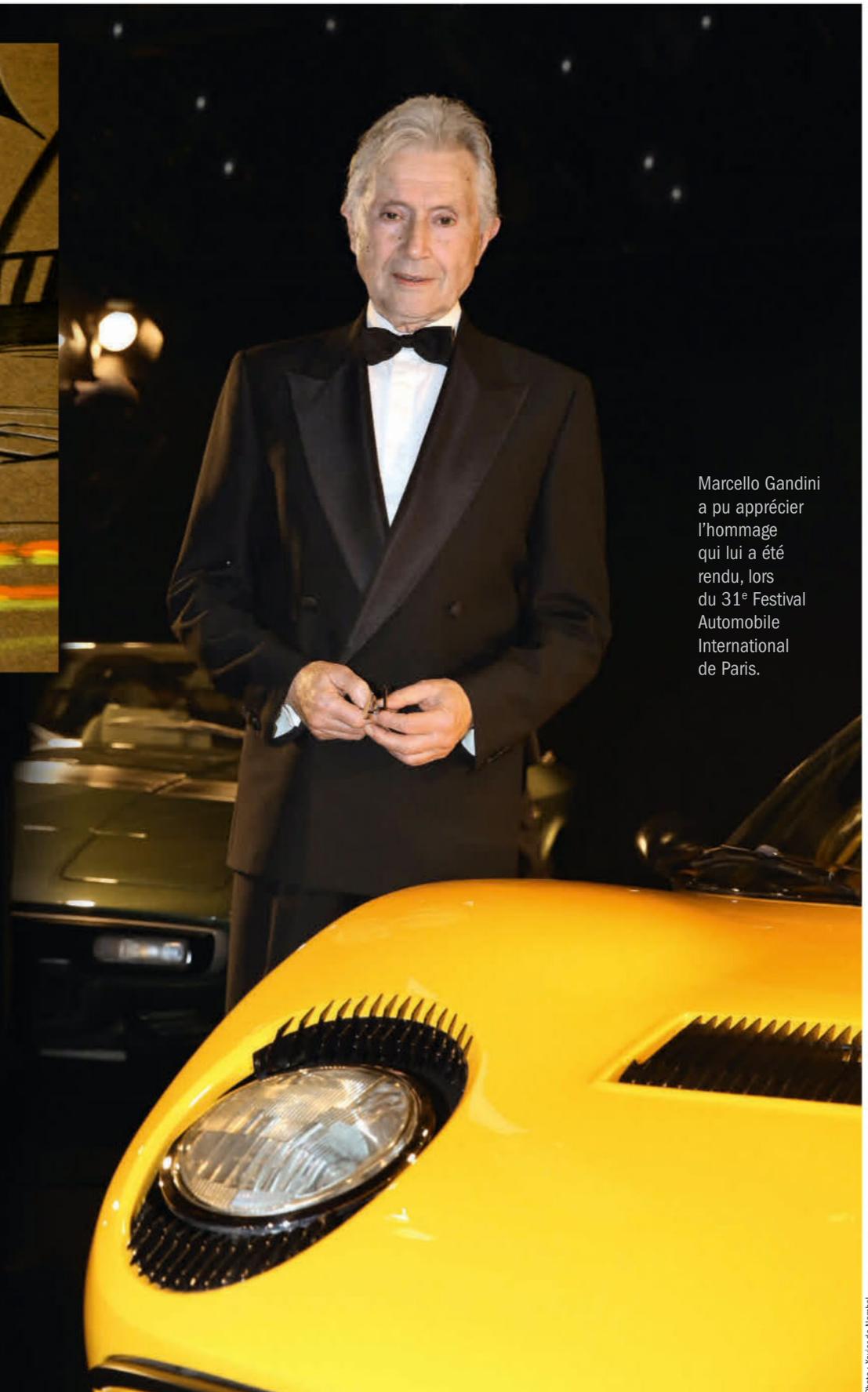
Quand Marcello Gandini arrive chez Bertone, en décembre 1965, c'est pour remplacer Giorgetto Giugiaro qui part alors chez Ghia. L'une des →



Photo : Xavier de Nombel

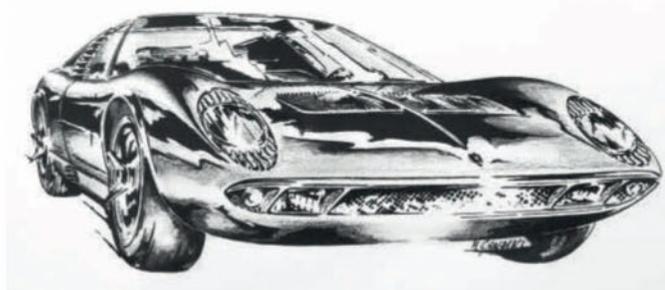
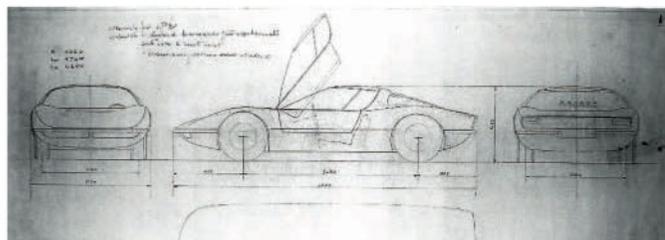


La Bertone Sibilo réussit la prouesse de fondre sa surface vitrée dans le volume de la carrosserie (ci-dessus et à gauche).



Marcello Gandini a pu apprécier l'hommage qui lui a été rendu, lors du 31^e Festival Automobile International de Paris.

Photo : Xavier de Nombel



La Miura est aujourd'hui encore au cœur d'un sacré débat : est-elle due aux crayons de Marcello Gandini ou à ceux de Giorgetto Giugiaro ? Ce dernier a quitté Bertone en 1965 pour laisser place à Gandini, et la Miura vit le jour en mars 1966 : la question est légitime. Voici une cinglante réponse avec cette esquisse, en haut à gauche (de piètre qualité, hélas), enfantée par Gandini et traçant les premières lignes du projet P400 devenu Miura...

premières tâches qui attend le nouveau venu concerne le projet « P400 » qui doit déboucher sur la Lamborghini Miura au Salon de Genève, en mars 1966. Il n'y a pas de temps à perdre. Gandini produit plusieurs dessins à la mine de plomb dans son style caractéristique : nerveux, sauvage, instinctif, un peu naïf. Ses croquis n'ont pas la perfection convenue des designers sortis des écoles d'art, mais une spontanéité propre à traduire des fulgurances. Forcément, il n'ignore pas les esquisses réalisées par Giugiaro sur le même thème avant son départ... Peu importe la part de paternité de chacun. Ils auront l'un comme l'autre l'occasion de montrer ultérieurement leur originalité. La Miura apparaît surtout comme l'interprétation latine de la Ford GT40 qui, en 1964, a révolutionné l'histoire des automobiles de grand tourisme.

Les premières créations de Marcello Gandini restent sages, quoiqu'elles transgressent l'image de leur marque. En témoignent la Jaguar FT et la Porsche 911 Roadster, toutes deux dévoilées en 1966. Mais le

styliste ne tarde pas à révéler son caractère. La Marzal (mars 1967) ouvre le bal des provocations. Son style préfigure celui de la Lamborghini Espada, mais s'en distingue par ses larges portes « papillon » vitrées, ses motifs hexagonaux omniprésents, sa sellerie aux reflets d'argent. Au Salon de Paris 1968, on découvre la saisissante Carabo. Sur la base d'une Alfa Romeo 33, Gandini a tracé un volume monolithique, cunéiforme et aiguisé. Le jeu des couleurs suggère l'animalité : le vert de la caisse et l'orangé des vitres. Les lamelles recouvrant le moteur évoquent des écailles tandis que les portes se dressent comme des élytres.

En 1970, Marcello Gandini va encore plus loin avec la Stratos. Par le profil de flèche, le motif trapézoïdal du flanc, l'absence de vitrage, l'accès à bord, le poste de commande, la Stratos remet en cause toutes les convenances. Sur le pavillon, un triangle habillé de chevrons bascule pour atteindre le moteur. Il n'y a ni porte ni fenêtre : l'entrée dans le huis clos de l'intérieur s'effectue par le pare-brise articulé au faite du toit. Le volant s'escamote vers l'avant pour faciliter le passage. Sur les côtés, juste une vitre finement rayée de filets pour apercevoir le monde extérieur. Une boule regroupe les commandes dans le vide du volant et les informations sont données sur un écran, à gauche du conducteur. Déjà...

Marcello Gandini ne s'est préoccupé ni de législation, ni de fonctionnalité, ni de réalisme ; il a simplement sculpté un objet d'art. Quand la Stratos apparaît, on ignore qu'elle donnera naissance en 1971 à un autre chef-d'œuvre radicalement différent : la Stratos HF.

La Lancia Stratos dérivée du concept car Stratos Zero (voir pages suivantes) est aujourd'hui cotée entre 350 000 et 450 000 €.





BERTONE COUPE LE V12 DE LA MIURA EN DEUX ET EN EXTRAIT UN SIX CYLINDRES POUR SA MARZAL. ELLE ANNONCE LES LIGNES DE LA LAMBORGHINI ESPADA.



BX qui donne une nouvelle identité à Citroën (1982) en passant par la Fiat XI/9, acérée comme un coin (1972). En 1974, Bertone signe son unique Ferrari de série, la Dino 308 GT4. La liste des contrats est interminable...

Chez Bertone, de 1965 à 1979

Marcello Gandini donne au bureau d'études de Bertone un nouveau visage. Le studio est transféré à Caprie, à une cinquantaine de kilomètres de Turin, au pied des Alpes. Une volonté de Nuccio Bertone qui souhaite séparer la recherche de la production pour protéger ses stylistes des conflits sociaux qui troublent les lignes d'assemblage... À Caprie, le studio se réorganise autour de deux équipes distinctes : style extérieur et style intérieur.

Mais cet individualiste finit par quitter Bertone, en 1979, pour devenir indépendant et poursuivre son œuvre dans la solitude de sa bastide du XVII^e siècle. Dorénavant, Gandini traite directement avec les constructeurs. Pour Renault, dans les années 1980, il imagine l'ambiance intérieure de la 5 Turbo et de la 25, puis l'extérieur de la Super 5. Avec sa formation →

1967.

Deux ans avant que l'homme marche sur la lune, la Marzal brille de mille feux aux reflets d'aluminium.

Compactée, tout en muscles, elle sera championne du monde des rallyes de 1974 à 1976.

Les sculptures se succèdent : Countach en 1971, Trapeze en 1973, Bravo en 1974, Navajo en 1976, Ascot en 1977, Sibilo en 1978... Marcello Gandini développe un style incisif qui exprime son radicalisme par les volumes comme par l'ornementation. Parallèlement, Marcello Gandini gère le développement des projets commandités par les constructeurs et ce, sur tous les créneaux du marché, de la minimaliste Innocenti qui réinvente l'Austin Mini (1974) à la



GANDINI ET BMW

Le projet Bertone BMW 2002 Ti Garmisch de 1970 a influencé le design de la première Série 5 (projet E12) dessinée par Paul Bracq, en 1972.

Pour accéder à bord de la Stratos de 1970, il faut soulever le pare-brise, basculer le volant et la colonne de direction... Comme à bord d'une vulgaire Isetta. Mais là, vous être assis sur le bitume. Ou presque !



PAS DE PORTIÈRE, PAS DE FENÊTRE ET UN ACCÈS À BORD PAR LE PARE-BRISE. AVEC SON CONFRÈRE PAOLO MARTIN – ET SA PININFARINA MODULO –, GANDINI EXPLOSE LES CODES AUTOMOBILES AVEC SA STRATOS ZERO DE 1970.

Photo : Xavier de Nombel



GANDINI ET CITROËN

Grâce à Bertone, pour qui il a œuvré de 1965 à 1979, Gandini aura dessiné quelques Citroën. D'abord le concept Camargue (en haut) en mars 1972, développé sur une base de GS, puis le projet « XB », devenu BX en 1982. Un regret : l'abandon, par Citroën, de la SM quatre portes proposée par le carrossier italien...



Gandini va transgresser l'image des constructeurs pour lesquels il travaille, à l'image de ce Roadster de ce Roadster 911 (1966) ou de ce coupé Nissan (1993).





GANDINI ET RENAULT

Devenu indépendant, Marcello Gandini s'ouvre de nouveaux horizons. Chez Renault, Robert Opron (à gauche sur la photo du bas, avec Gandini au centre et Gaston Juchet, patron du style, à droite) il va travailler sur des projets incroyables. Il créera une citadine facile à industrialiser (en rouge et orange ci-dessous), dont le brevet sera racheté par le constructeur français, sans suite hélas. Lors de la présentation de ce projet, Gandini serait arrivé chez Renault avec une caisse en bois contenant tous les éléments de la voiture. Il aurait ensuite assemblé

le véhicule, seul et avec très peu d'outils, en moins d'une heure. En fait, le designer démontrait que Renault pouvait se passer de lourdes usines d'assemblage pour industrialiser sa petite voiture. Le projet fut ranger dans les tiroirs... Gandini développera également le camion AE pour Renault, le premier avec une cabine à plancher plat dans laquelle on peut se tenir debout. Quant à cette petite voiture blanche, elle est issue du programme VBG qui devait prendre la succession de la Renault 4. Gandini dessinera également la Supercinq de 1984.

d'ingénieur plus que d'artiste, Gandini insiste sur la culture technique inséparable du métier de styliste. Il met au point un processus d'assemblage original qui permet d'introduire la robotisation sur 80 % des opérations, supprimer la chaîne classique et réduire la superficie des usines. La Régie Renault en achète la licence... pour en priver ses concurrents !

La signature de Gandini est apposée sous plusieurs machines de grand tourisme : la Lamborghini Diablo (1989), édulcorée par les designers de Chrysler, ou la Cizeta Moroder V16T (1991) sur le même thème. Marcello Gandini travaille sur la Bugatti qui doit ressusciter en Italie, en 1991, mais l'architecte de l'usine, voulant intervenir sur le dessin de la EB110, fait évincer le styliste ! Gandini se marginalise de plus en plus. Il signe des études isolées comme le concept car Nissan AP-X (1993) ou la S81 pour Stola (2000) qui tente de restaurer l'esprit de la Stratos HF. Mais les Maserati Shamal (1989) et Quattroporte (1994) ou la De Tomaso Biguà (1996) déçoivent. Marcello Gandini continue de réfléchir sur le futur de l'automobile ; il développe un projet pour Tata, mais dans une industrie qui se passe de plus en plus de consultants extérieurs, Gandini a de moins en moins sa place.

Introverti et ténébreux, Marcello Gandini se souvient de son père. Il était pianiste, chef d'orchestre et compositeur. Parfois, on joue ses œuvres sans se souvenir de son nom... Marcello Gandini se reconnaît dans cette manière secrète et tourmentée de vivre sa passion.

SERGE BELLU



Archives Roger-Régis

Archives Roger-Régis



Archives Roger-Régis

Entre la petite citadine qui devait révolutionner l'industrialisation (ci-dessus) et la remplaçante de la Renault 4 (à gauche), Gandini a fait preuve d'ingéniosité même dans des univers éloignés de la supercar.



STARS Lamborghini P400 Miura et LP400 Countach

Les mystères de la

Elles se réclament de Marcello Gandini mais ne se ressemblent pas du tout. Parce qu'en génétique automobile, les parents sont multiples et les analyses ADN hasardeuses.

La première célèbre la sensualité des courbes, la seconde tend vers la géométrie dans l'espace. L'une comme l'autre partagent le même V12 de 4 litres. Elles sont également griffées Lamborghini et Bertone. Malgré cela, et en dépit de leur faible différence d'âge, elles n'ont aucun air de famille. Il est vrai qu'en ce temps là, on ne théorisait pas à tout va sur l'identité de marque. N'empêche, une Ferrari ressemblait à une Ferrari, grâce à un certain nombre de détails, repris par Pininfarina de modèle en modèle. La marque automobile Ferrari avait 24 ans quand Lamborghini n'en avait que 7 et ne pouvait prétendre à une tradition.

Qui plus est, Ferruccio Lamborghini n'était pas issu du sérail automobile. C'était avant tout un entrepreneur qui avait eu envie de se faire remarquer, se faire plaisir. Avec ses origines paysannes, ses tracteurs et ses chaudières, il pouvait passer pour un plouc. Mais il était malin, pour ne pas dire rusé. Il avait du nez. Comme Nuccio Bertone, il savait jauger les hommes. C'était aussi un bonimenteur, capable de s'inventer une légende. Tout néophyte qu'il était, il a tiré parti des offres de service qui lui ont été présentées, fait de bons choix parmi des gens compétents, jeunes talents en devenir et vieux chevaux de retour. « *Il voulait affronter le monde, rien ne l'arrêtait et il accueillait*



génétique

avec enthousiasme toutes les idées nouvelles », dit de lui l'ingénieur Gian Paolo Dallara. Lamborghini lui avait laissé espérer qu'il se lancerait dans la compétition. Dallara évoque à ce sujet les 24 Heures du Mans.

Haute couture

Regardez la Miura. Elle ne vous rappelle rien ? On dirait une Ford GT40 en plus gracieux, plus féminin. Elle n'était pas dans les plans de Ferruccio Lamborghini mais quand, en 1965, l'idée lui a été soumise, il a tout de suite dit banco. En novembre, de cette année-là, au Salon de Turin, la première ébauche de châssis a fait sensation. Une structure en tôle d'acier, une suspension triangulée et le V12 Lambo monté en position centrale transversale « *comme sur la Mini* », a coutume de rappeler Dallara, qui a aussi été influencé par la Honda RA 270 de F1.

En principe, le châssis TP 400 (comme Transversal Postérieur 4 litres) aurait dû être habillé par Touring, carrossier de la 350 GT et de la future 400 GT. Mais quand il a commencé à plancher sur le sujet, l'établissement milanais était en difficile posture depuis des mois, chose que savait Ferruccio Lamborghini quand Nuccio Bertone est venu faire un tour sur son stand. Et c'est le premier qui a fait un appel du pied au second. À Grugliasco, Giugiaro occupait le rôle titre mais il avait d'autres ambitions qui l'ont conduit, fin 1965, à opter pour Ghia avant de s'établir à son propre compte, début 1968. De son côté, Marcello Gandini avait déjà frappé à la porte mais Giugiaro lui avait quelque peu savonné la planche. Nuccio Bertone s'en est souvenu et n'a pas hésité à faire appel à lui. Reste que les studios de design ne se résument pas à leurs leaders. Ils reposent aussi sur des seconds couteaux, des spécialistes, des modestes, des passionnés dévoués qui →

Cinq ans séparent le dessin de ces deux carrosseries qui semblent n'avoir aucun lien de parenté.





IL Y A UNE PINCÉE DE GIUGIARO DANS LE DESIGN DE LA MIURA.



L'intérieur de la Miura et le traitement de ses détails extérieurs reflètent la pensée graphique de Gandini.

participent à la véritable mise en forme des projets et assurent la continuité lors des changements de gouvernance. Comme les petites mains de la haute couture, qui font d'un croquis et de remarques un vêtement de rêve. Il y avait ainsi chez Bertone un certain Piero Stroppa que l'on a vu par la suite chez Pininfarina et Renault. Ce Romain autodidacte a été, entre 1964 et 1970, l'unique collaborateur de Giugiaro et Gandini (cf. *Autoportait dans notre numéro 253*).

On peut dire aujourd'hui qu'il y a vraisemblablement dans la Miura une pincée de Giugiaro. La semaine du 16 juin 1986, à l'occasion des 20 ans de la P400, Nuccio Bertone a ouvert ses archives à une poignée de privilégiés. Ces derniers ont eu la surprise de découvrir une série de profils inspirés par le concept Corvair Testudo de 1963. Plus récemment, Giugiaro a fait réaliser la maquette échelle 1 du projet de berlinette Bizzarrini à moteur central qu'il avait ébauché en 1964 et qu'il considère comme une source inspiratrice de la Miura. À ceci près que cette auto évoque aussi la 33 Stradale

de Scaglione. Giugiaro s'est voulu ensuite détaché de toute polémique... mais Gandini n'en a été que plus meurtri.

Plus académique que Gandini dans son œuvre, Giugiaro a aussi fait preuve d'un vrai sens visionnaire en réinventant, avec l'ingénieur Aldo Mantovani, le métier de carrossier italien. Il a grandement réussi et peut jouer les grands seigneurs. Les voitures de course, à l'exemple de la Cobra Daytona pour l'Alfa Romeo Canguro, l'ont inspiré. Et son caractère cadre avec celui de Dallara, autre entrepreneur extraverti et bon vivant. Mais, c'est Gandini qui a accouché la Miura dans l'urgence, peaufiné ses traits à la GT40, développé son intérieur influencé par l'aéronautique.

Tendance graphique

La genèse de la Countach se révèle moins tortueuse. À Sant'Agata, Dallara a cédé la place à Stanzani, son second. Tout en prenant ses distances, après avoir fait →



Influencée par la compétition automobile, la Miura évoque la Ford GT40 mais son élégance est unique.





**LA COUNTACH
N'A PAS SACRIFIÉ
SON ÂME
SUR L'AUTEL
DES NORMES.**

La LP400 est l'une des rares autos qui s'admirent pleinement en vue plongeante.





Les sièges de la Countach ressemblent à ces fauteuils de salon des années 1970 devenus pièces de collection.

entrer un nouvel actionnaire, Ferruccio Lamborghini lui a confié la barre. À Grugiasco, chez Bertone, Marcello Gandini s'est pleinement affirmé à travers des concepts comme la Carabo (1968) et la Stratos (1970) qui ont abouti à la Countach LP500 (1971). Celle-ci est née d'une feuille blanche, sous l'impulsion d'un ingénieur et d'un styliste plus cérébraux et plus introvertis, qui ont agi en une totale liberté. Plus encore que la Miura, la Countach a marqué les esprits et façonné durablement l'image de la marque après le départ de son fondateur. Son design a popularisé une tendance graphique et géométrique que Giugiaro (Ital Design) et Pininfarina (Filipo Sapino et Paolo Martin) ont suivie. Ligne en coin, inclinaison du pare-brise dans la continuité de la proue et, accessoirement, portes en élytre. Au stade de la production, la Countach est devenue LP400, avec un châssis différent et un moteur plus standard. Elle a été retouchée pour fonctionner dans la « vraie vie » mais, époque bénie, sans sacrifier son âme sur l'autel des normes.

Bertone a accompagné le passage du prototype à la série. Ainsi, l'ajout des boîtes à air et des prises NACA latérales a pris un rôle décoratif.

Avec le recul, on constate que le style provoquant de Marcello Gandini, parfois maladroit, a engendré de vrais chefs-d'œuvre, capables de résister à l'usure du temps, à l'image de bon nombre de créations de l'art déco italien. On est assis dans la LP400 comme dans un fauteuil Le Corbusier, parce que le siège monobloc avance et recule en suivant un mouvement circulaire. Le tableau de bord et l'instrumentation ont un rôle secondaire. Et quand on la détaille de l'extérieur, la Countach est l'une des très rares autos sublimes en vue de dessus. Elle demeure pleinement expressive sur un simple plan quatre vues. Son profil est marqué par un passage de roue arrière dont Gandini a fait une signature, au point de s'auto caricaturer, avant de ne plus dessiner d'automobiles. Cela cadre avec son génie romantique.

VINCENT LEMEUNIER
PHOTOS XAVIER DE NOMBEL

UNIVERS MÉCANIQUE



POLE POSITION

La F1 à l'honneur avec ce briquet en laque de chine noir et rouge avec finition palladium. Briquet Ligne 2 Race Machine. ST Dupont. Prix : 1 100 €
 Numéro lecteurs : 01 45 61 08 39
www.st-dupont.com

SIGNÉ GAULTIER

Les fans de voitures apprécieront cette collection de coussins signée Jean-Paul Gaultier. Sur la housse s'affichent des pièces mécaniques. 60 x 60 cm. Coussin Emile. Jean-Paul Gaultier par Lelièvre. Prix : 132 €
www.lelievre.eu



HOME MADE

Un rien régressif. Ces assiettes au décor naïf sont réalisées et peintes à la main par le duo Caroline et Jonas. Camion, pick-up, voiture... offrent un brin de fantaisie dans les assiettes. Disponible en deux tailles, 18 ou 22 cm de diamètre. Prix : De 29 à 32 €
www.threesevenus.com



LA DISCRÈTE

Toile enduite et cuir, le motif de ce sac couleur havane s'inspire de celui des années 1927 Delage. Une jolie histoire pour une ligne de sacs élégants respectant les codes du luxe. Joan. Delage. Prix : 750 €
www.delage1905.com



BUGATTI TOUCH

Ce garde-temps mécanique à remontage manuel évoque l'intérieur luxueux de la Bugatti Type 57SC Coupé Atlantic de 1938 de Ralph Lauren. Avec mouvement squelette à réserve de marche de 45 h, boîtier noir, lunette en loupe d'Amboine sur bracelet alligator noir. Modèle RL Automotive Squelette. Ralph Lauren. Prix : 43 900 €
www.ralphlaurenwatches.com



TROTTINETTE CONNECTÉE

La première trottinette connectée motorisée au monde. Avec un contrôle grâce à une application, un design minimaliste et un poids plume, la Smart Ped est idéale pour circuler en ville. Smart Ped. Flykly. Prix : 1 250 €
www.flykly.com

HAUTE RÉOLUTION

Son haute résolution pour ces superbes boîtiers en métal usiné. Ce baladeur est capable de lire les fichiers DS. Il dispose d'un emplacement pour carte SD afin d'augmenter la mémoire et d'une double molette de contrôle. En 16 ou 32 Go. QP1R Questyle. Prix : 990 €
www.laudiodistribution.fr



TROPHY CAM

L'œil de Moscou. Le piège photographique envoie instantanément les photos déclenchées sur le smartphone, la tablette ou l'ordinateur par MMS, email. Il peut aussi se configurer à distance via le smartphone. Trophy Cam HD Wireless. Bushnell. Prix : 449,99 €
www.trophycam.eu/wireless
www.bushnell.fr



LE "POLA" RÉTRO

Look rétro pour cet appareil photo instantané qui réalise des clichés de 8,6 x 5,4 cm. La fonction Selfie ajuste automatiquement les réglages pour optimiser les portraits. Instax mini 70. Fujifilm. Prix : 129,90 €. 18 € la boîte de 20 films.
www.fujifilm.com



L'UNIVERS DU SON

La haute couture de l'audio. Ce casque électrostatique intègre des amplificateurs haute tension qui défient les limites de l'audio de pointe. Ce luxueux modèle entièrement fabriqué à la main est livré avec un ampli à lampes habillé de marbre de Carrare. Disponible mi 2016. Orpheus. Sennheiser. Prix : 50 000 €
www.sennheiser.fr



BOLIDE DE RÊVE

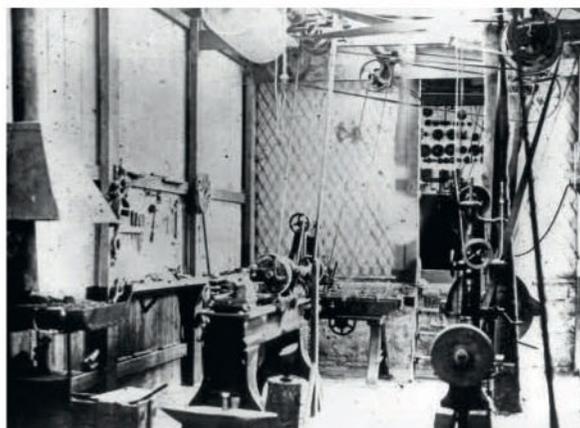
L'un des bolides les plus rapides de son époque. La Jaguar XK120 atteignait 120 miles par heure (193 km/h), vitesse exceptionnelle pour 1948, d'où son nom. Benoît de Clercq s'est inspiré de ce félin racé à la ligne aérodynamique pour créer cette sculpture hommage. En résine polie ou laquée. Tirage 120 exemplaires. Jaguar XK120. Benoît de Clercq. Prix : 583 €
www.de-clercq.com

En Renault Talisman Initiale Paris...

DANS L'OMBRE DE LOUIS RENAULT

De l'atelier de
Louis Renault à la
fin du XIX^e s à
L'atelier Renault
des Champs-
Élysées au XXI^e,
une histoire
industrielle
hors normes.

Après quelques errements plus pertinents en matière de style que de marketing, Renault dispose avec sa nouvelle Talisman d'un atout capable de la remettre en selle dans un domaine où elle excellait jadis, le haut de gamme. Partons à son volant sur les traces du géniteur de la marque.







La liste des équipements nous avait mis la puce à l'oreille, mais à la vue de notre Talisman, le doute n'est plus permis. La ligne sobre et sans fausse note et la finition intérieure confirment que Renault s'est donné les moyens de revenir légitimement dans le segment des routières. C'est au pied de l'Atelier Renault que nous avons donné le top départ à notre périple, sur la plus belle avenue du monde. Nous sommes d'emblée dans le bon tempo. Louis Renault lui-même avait très tôt compris tout le parti qu'il pouvait tirer de cette artère mythique, jaillissant de la place de la Concorde jusqu'à la place de l'Étoile, à l'ouest parisien.

Dès 1910 effectivement, le magasin Renault des Champs-Élysées est une inévitable vitrine pour la marque. Il est de bon ton pour les clients fortunés de venir y passer commande. Un demi-siècle plus tard, en 1962, répondant aux évolutions du monde et de la communication, il mute en *Pub Renault* et constitue le point de départ de la collaboration avec l'agence Publicis. Enfin, au tournant du siècle, sous l'appellation *l'atelier Renault*, il jouit d'une nouvelle identité, forte. Le lieu devient un espace multimedia et événementiel. On s'y presse désormais pour ses expos, ses événements ou simplement, comme nous, pour s'y restaurer ou prendre un café gourmand.

Les premières décennies

La Talisman nous mène ensuite dans les rues de Boulogne-Billancourt, en toute proche banlieue. C'est ici que Louis créa son atelier en 1891, d'où sortit sept ans plus tard, la Type A qui allait poser les fondations d'une renommée aujourd'hui internationale. Il grignote peu à peu l'espace



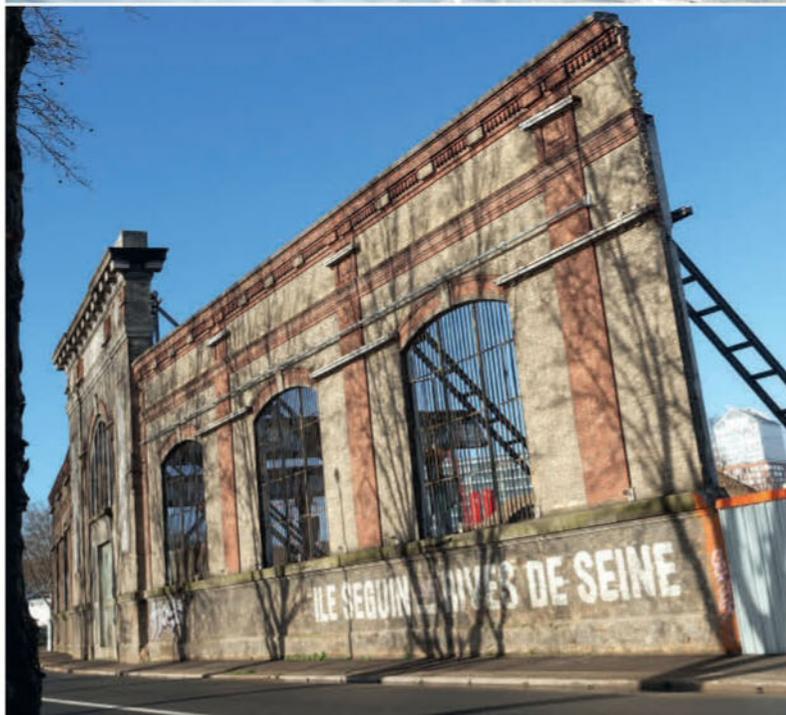
La Talisman sur les traces du créateur de la marque. Postérieure à la disparition de Louis Renault, la Cité Zehrfuss (ci-dessus) vit le jour dans l'élan économique et l'enthousiasme des Trente Glorieuses.

environnant, acquérant des terrains au fil de la croissance de l'entreprise. La superficie totale du quartier industriel qu'on surnommait le Trapèze avoisine les 350 000 m² en 1922. Mais les usines Renault sont en réalité un imbroglio d'ateliers édifiés au fil des besoins. L'usine de l'Île Seguin est inaugurée en 1934, un an après que le rival, André Citroën, a modernisé l'usine de Javel en un temps record. L'Île Seguin constituera pourtant le vaisseau amiral de la marque jusqu'à sa fermeture en 1992, victime des contraintes liées à l'implantation en pleine ville. Partant à la recherche de quelques traces de ce passé prestigieux, nous parcourons un quartier envahi par les chantiers, et désormais transfiguré. Aujourd'hui fermé, le vieil atelier deviendra accessible au public à l'achèvement du Parc de Billancourt, un rectangle de verdure qui jouxte le très fameux « Bâtiment X », siège social de l'entreprise de 1922 à 1975, où Louis Renault puis

Pierre Lefaucheur et Pierre Dreyfus prirent les décisions lourdes, tant sur le plan social que sur celui du développement de la société. C'est sur la place Jules Guesde, anciennement Place Nationale, que nous découvrons ce qui fut l'entrée de l'usine. Elle prit la suite du 139 de la Rue du Point du Jour, le siège social à la création de la Société Renault Frères en 1899, et constitue à elle seule un pan de l'histoire Renault. Les ouvriers s'y retrouvaient volontiers dans les bistrotts voisins, et elle vit démarrer nombre de mouvements sociaux. Le portail a été préservé lors de la démolition des usines, mais la façade de béton armé, bien eseuulée, a pris des allures de décor de cinéma. À l'autre extrémité du Trapèze, c'est le Mur de l'artillerie qui fait face à l'Ile Seguin. Érigé durant la Première Guerre mondiale, il donna un peu d'allure aux ateliers d'armement. Il a assisté stoïquement au déclin de l'Ile Seguin, puis à sa destruction, et suit désormais l'érection de la Cité Musicale, un projet phare de la future Vallée de la culture des Hauts-de-Seine.

Cap à l'Ouest

Laissons dernière nous ce quartier où l'histoire industrielle et sociale française se dilue peu à peu au gré de simples bornes d'un parcours industriel pour promeneurs. Nous longeons la



Le Mur de l'artillerie à Billancourt est l'un des derniers vestiges du Trapèze, l'ancien quartier des Usines Renault.

Café gourmand à L'atelier Renault, espace événementiel sur les Champs-Élysées.

Seine jusqu'au Pont de Saint Cloud pour prendre l'autoroute de l'Ouest, la première de France, ouverte à la circulation en 1946, l'année où Renault présente sa 4CV. La Talisman est dans son élément, et nous prenons toute la mesure de cette grande routière. Admirablement calés dans les sièges et portés par la sono Bose, c'est presque à regret que nous empruntons la sortie n° 9, Flins-Aubergenville. Impossible de ne pas opérer une halte aux abords de l'usine qui symbolisa une certaine idée du renouveau industriel. Flins ne se visite évidemment pas, aussi glissons-nous jusqu'en centre-ville. Nous y découvrons l'étonnante Cité Zehrfuss. Conçue – comme l'usine – par l'architecte Bernard Zehrfuss, elle était destinée aux cadres Renault. Elle s'inspire de la villa Savoye de Le Corbusier, et comporte 14 petits immeubles collectifs et 12 maisons individuelles sur pilotis éparpillés dans un parc paysager. L'atmosphère évoque un peu le film



de Jacques Tati, *Mon Oncle*. Les petits îlots d'habitations ont traversé les années avec bonheur, même si une certaine froideur s'en dégage aujourd'hui.

Reprenant l'A13, nous passons au large du Centre Technique d'Aubevoye, où les futurs modèles de Renault sont soumis à rude épreuve. Le paysage change au fil du parcours, et à la sortie de l'autoroute nous sommes déjà un peu Normands. Nous franchissons la Seine peu après Saint-Pierre-du-Vauvray, encore quelques kilomètres jusqu'au discret portail du Moulin de Connelles. Protégé par une île, logé au creux d'un petit bras de Seine, l'endroit est charmant et élégant. Karine Petiteau nous accueille chaleureusement dans un intérieur classique aux boiseries claires, et nous gagnons une salle du restaurant en partie baignée par le soleil de la mi-journée. Le service est complice et très attentionné, la cuisine exquise et colorée, nous passons un moment calme et très gourmand.

Le style Renault

Nous partons en début d'après-midi sur les petites routes des environs. C'est à l'occasion d'une descente de la Seine de Paris à la mer que Louis Renault perçoit ici, en 1906, l'idée de son Domaine d'Herqueville. Il fait construire le château principal et de nombreux bâtiments, en acquiert d'autres. Il orga-

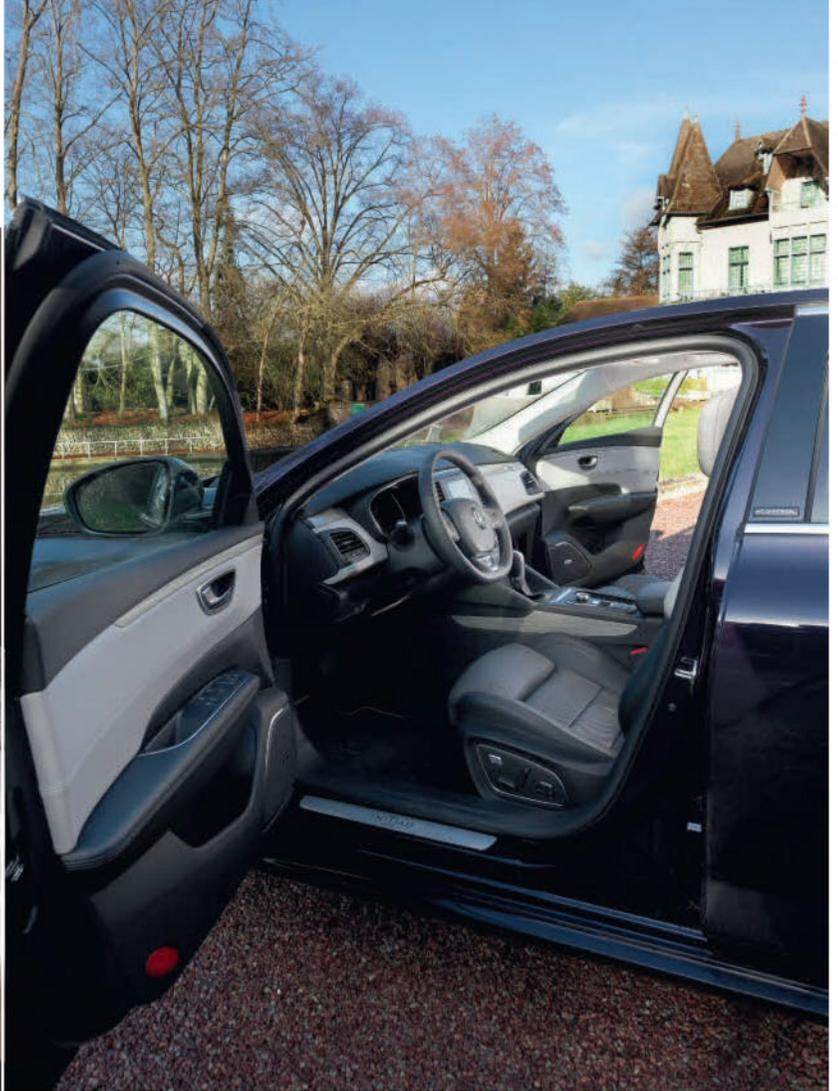


Le Domaine Renault d'Herqueville vit le jour en 1906. Son château et ses dépendances – ainsi que les bornes marquées de l'initiale R – témoignent de ce superbe patrimoine aujourd'hui morcelé.

nise de grandes réceptions, nourrit ses invités par la production de ses fermes et les loge dans les maisons qu'il possède. Le domaine a été en grande partie dispersé par plusieurs ventes. Nous parcourons les petites routes alentours, en quête du « style Renault », comme les portails monumentaux avec leurs arches de pierre et ces fenêtres étroites encadrées de pierre de taille. Ou encore les curieuses tours-silos que nous débusquons dans quelques fermes. Et les bornes marquées de son initiale sont la

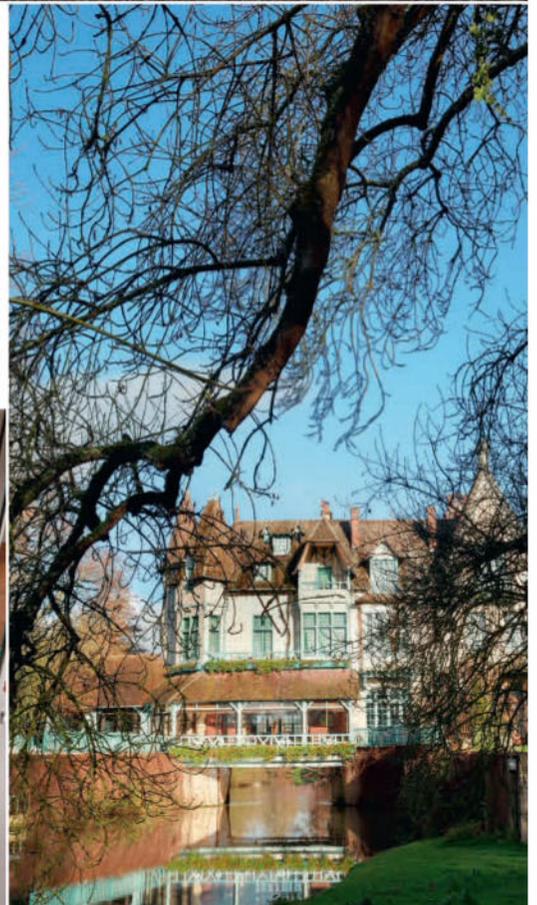
preuve qu'il n'existait pas que les bornes Citroën en France. La Talisman se joue avec agilité de ces routes étroites et sinueuses, bien aidée par le système 4Control qui gère le braquage des roues arrière et confère à l'auto une étonnante vivacité. L'après-midi touche à sa fin. Nous regagnons bientôt le Moulin de Connelles où nous attend une chambre superbe, qui mêle avec bonheur un décor délicieusement boisé et des touches contemporaines. Demain, notre balade sur les traces de Louis Renault s'achèvera. Renault, génial créateur qui insuffla l'esprit d'un industriel dévoué jusqu'à l'excès à sa marque, à ses usines.

FRANK FIGULS - PHOTOS BERNARD CANONNE



ÉTAPE GOURMANDE

Le Moulin de Connelles
40 route d'Amfreville-
sous-les-Monts
27430 Connelles
Tél. 02 32 59 53 33
Site : [www.
moulin-de-connelles.fr](http://www.moulin-de-connelles.fr)



Le Moulin de Connelles est tout proche de l'ancien Domaine Renault. Adossé à son île au milieu des arbres, l'endroit est charmant. Il évoque l'ambiance des bords de Seine qui séduisit le grand industriel lorsqu'il choisit de s'y établir.



Drawing Now à Paris

CHROMES ET MINE DE PLOMB

La 10^e édition du Drawing Now – le salon du dessin contemporain – se tiendra au Carreau du Temple à Paris, du 30 mars au 3 avril. Soixante-quinze galeries ont été sélectionnées par un comité de personnalités du monde de l’art, pour la large attractivité esthétique des œuvres qu’elles exposent et pour la juste modicité de leur prix.

Tom Wesselmann,
étude pour
Landscape #2
(1964).
Crayon sur papier,
25,2 x 19,8 cm.
Düsseldorf,
collection Gottfried
W. Schultz.

Les matériaux pour dessiner sont, à peu de chose près, restés les mêmes depuis la Préhistoire. Charbon de bois, craie, oxyde de couleur rouge sont déjà utilisés par les Homo sapiens pour agrémenter les parois rocheuses ou consacrer quelques blocs de pierre détachés. Dans l’Égypte antique le dessin devient bas-relief directement tracé sur l’enduit de chaux aux murs des temples ; puis scrupuleusement colorié au pinceau selon une codification rigoureuse. Au Moyen Âge, dans les monastères, les copistes soumettent le dessin à l’usage majeur de l’enluminure des manuscrits religieux. Durant la Renaissance italienne, le

dessin est pratiqué comme exercice d’apprentissage, comme moyen d’étude, comme outil de préparation à des projets picturaux plus ambitieux. Le terme *designo* recouvre d’ailleurs indifféremment l’idée créatrice et le geste qui la prolonge. Face à cette ambiguïté les Italiens inventeront le *modelo* pour qualifier un dessin très élaboré livrant également l’indication de la valeur du modelé.

En 1539, François I^{er} paraphe l’ordonnance de Villers-Cotterêts, qui donne à la langue française la primauté et l’exclusivité d’usage dans les documents relatifs à la justice et dans les actes administratifs, tandis que le *designo* francisé se scinde suivant ses deux sens premiers, pour donner les mots “dessein” – parfois écrit *desseing* – traduisant la pensée de l’œuvre à venir ; et “dessin” pour l’ébauche, l’esquisse... Ces définitions distinctes figureront désormais dans les traités de l’Académie, où le dessin reste contributif à l’excellence de l’architecture, de la peinture et de la sculpture. Parallèlement pourtant, il existe un domaine plus technique où le dessin sert des fins savantes : botanique, zoologie, médecine, mécanique, anthropomorphisme... Léonard de Vinci s’y impose comme le maître définitif, sublime et incontesté.

Des inventions déterminantes

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la mise au point des fixatifs va favoriser le développement et la conservation des dessins. Les artistes, plus autonomes, ne vont pas se priver de bousculer les frontières entre les arts et de mélanger les techniques à leur disposition : lavis d’encre, craie, sanguine, fusain et pierre noire, mines de plomb ou d’argent. →



© Droits réservés.



© Droits réservés.

Michael Thompson,
Junction Girl (2014).
Crayon sur papier
Arches, 76,2 x 57,1 cm.
Toronto, Mira Godard
Gallery.



© Droits réservés.

James
Rosenquist,
I Love You (1961).
Étude pour la
toile *I Love You
with My Ford*.
Fusain sur carnet
à spirales,
27 x 21 cm.
Stockholm,
Moderna Museet.

Antoine Watteau, François Boucher, Pierre Paul Rubens, Jean-Honoré Fragonard explorent, sur des papiers colorés, la technique des “trois crayons” : la pierre noire trace les lignes essentielles, les ombres et les tons froids, la sanguine apporte ses tons chauds et la craie blanche sert aux rehauts de lumière. Une fin de siècle qui verra aussi le pastel, très prisé, s’imposer comme un genre à part entière, si bien que l’Académie officialisera le titre de “peintre au pastel” (pas de dessinateur au pastel).

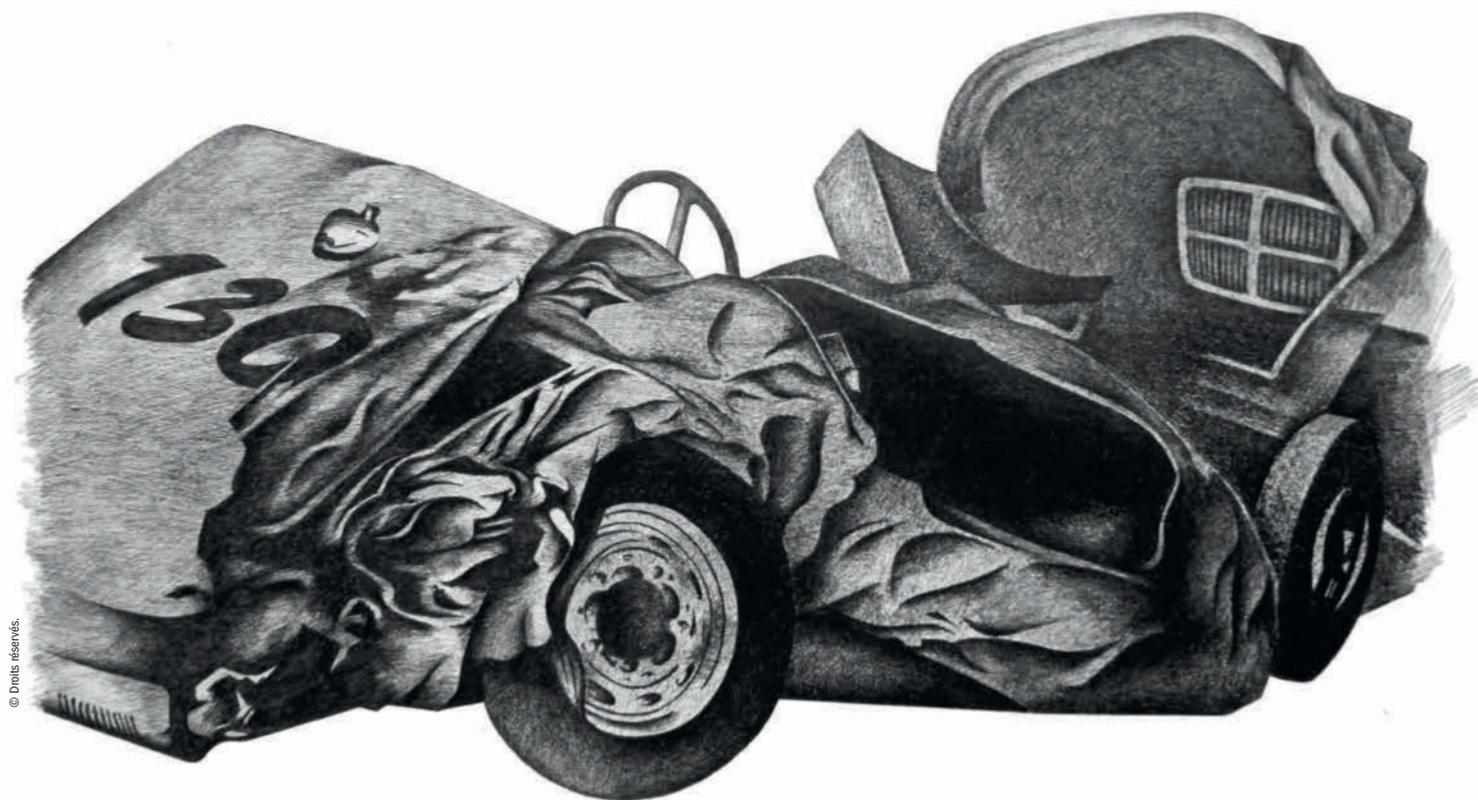
Véritable révolution en 1790, l’invention du crayon Conté profite au mouvement Romantique et sera génératrice d’une timide reconnaissance de la valeur intrinsèque du dessin, qui ne verra son apogée qu’avec l’avènement du XX^e siècle. Alors que les artistes européens étouffent sous le joug de l’Académisme et de la tradition, qui leur enjoint de se référer toujours aux modèles de l’Antiquité et de la Renaissance, la découverte de pratiques différentes, notamment par la divulgation des estampes venues du Japon, vont leur permettre de bouleverser l’art occidental et celui du dessin (Vincent Van Gogh, Claude Monet, Paul Gauguin et Paul Cézanne). C’est une époque bénie, où les collectionneurs se sentent libres d’acquérir des dessins, l’investissement peu dispendieux devenant plus instinctif ; car les supports et les matériaux liés à la pratique de la peinture restent chers à l’achat, comme s’en inquiète Vincent Van

Gogh dans ses correspondances à son frère Théo : « *Je me sens triste de ce que même en cas de succès, ma peinture ne rapportera pas ce qu’elle coûte.* »

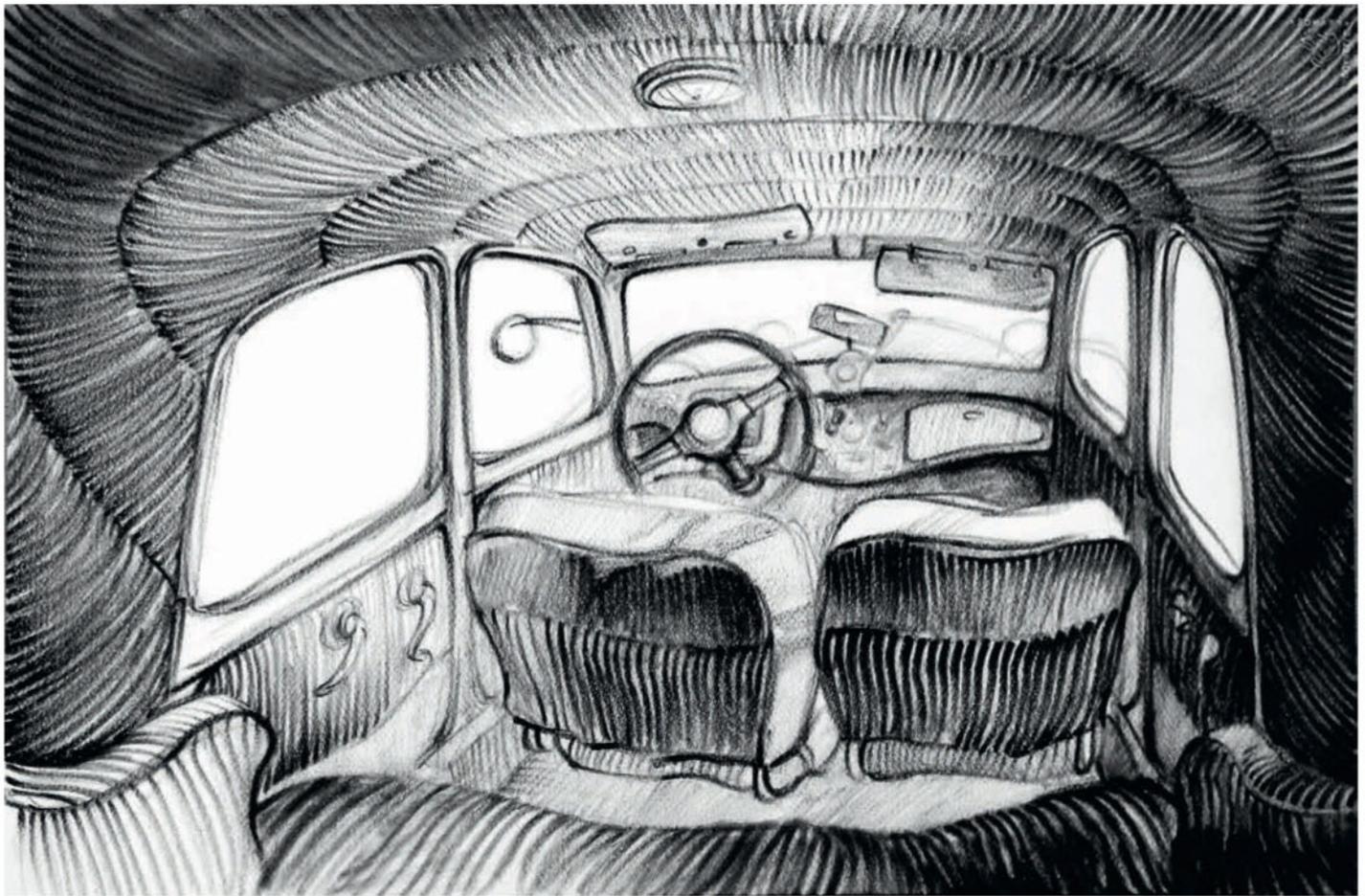
L’image et le texte

Peu à peu, l’appellation “dessin” s’élargit à des pratiques diverses : en concurrence avec la toile, le papier qui fait support définit à lui seul le dessin. Matisse le rationnel, pour qui « *le dessin est une peinture réalisée avec des moyens réduits* », trouve dans la spontanéité esthétique et l’irrévérence de Picasso la matière à renouveler des pratiques héritées du Fauvisme. Leur rencontre lors d’une première exposition conjointe en 1918, scellera leur reconnaissance mutuelle, autant qu’elle aiguillonnera un antagonisme riche en créations. « *Moi, j’ai le dessin et je cherche la couleur. Vous avez la couleur et vous cherchez le dessin* », conclura Matisse comme pour sceller un partage et apaiser une entente parfois orageuse. Ainsi ces “monstres” de l’art vont-ils inspirer, dans la solitude de leur atelier, la figure du dessin moderne.

Dans les années 1930 à 1950, le dessin s’invite aussi dans les “beaux livres”, portfolios géants s’ouvrant comme un miroir à deux faces sur l’art et la littérature du temps. Des marchands d’art comme Daniel-Henry Kahnweiler, des galeries comme Aimé Maeght, des éditeurs comme Albert →



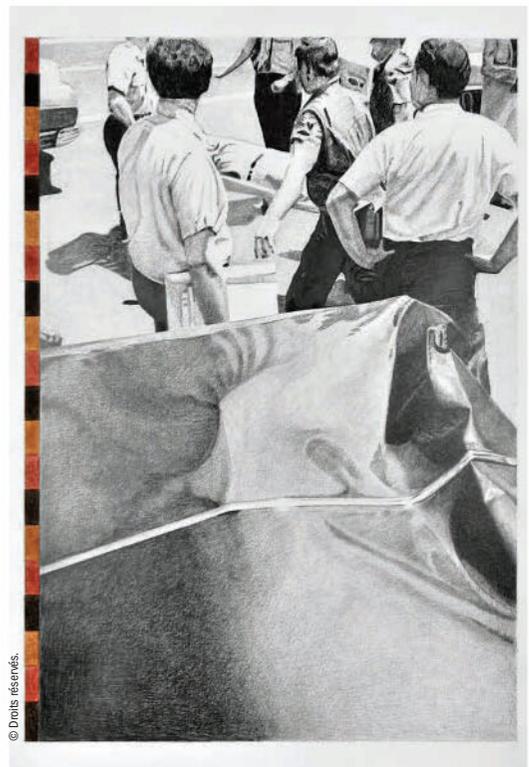
Yves Le Ray, *Froissement* (1985). Mine de plomb et gouache blanche sur Bristol, 65 x 50 cm. Paris, collection particulière.



© Droits réservés.

Nicolas Vial, *Citroën 11 B*, 1955 (1976). Feutre sur papier Canson, 27 x 17,5 cm. Collection de l'artiste.

Jean-Louis Aroldo, *Car Crash* (2012). Fusain et sanguines sur papier, 77 x 112 cm. Montluçon, FRAC Auvergne et Fonds d'art moderne et contemporain.



© Droits réservés.



© Droits réservés.

Edward Hopper, *Landscape with Automobile* (1962). Étude pour la toile *Road and Trees*. Fusain sur papier, 27 x 21 cm. New York, Peter Findlay Gallery.



© Droits réservés.

Robert Bechtle,
Parking Garage with Impala (1973).
Dessin préparatoire
pour la lithographie
en couleurs
61 Impala. Fusain
sur papier grainé,
35,6 x 24,1 cm.
San Francisco,
Paule Anglim Gallery.

Ed Ruscha, *Ford*
(2009). Planche
issue du portfolio
intitulé *Motor City*.
Aquatinteralisée
d'après un dessin
à l'encre et
gouache sur papier,
24,1 x 26 cm. Londres,
Tate and National
Galleries of Scotland.

Skira convertissent Chagall, Dali, Delaunay, Derain, Dufy, Léger, Matisse, Miró ou Picasso à cet exercice, et convoquent à leurs côtés la fine fleur de la poésie française : Apollinaire, Aragon, Cendrars, Éluard, Prévert ou Tzara... À partir 1963, l'Américain Edward Ruscha édite des livres au statut étrange, en rupture avec la tradition, car ses artists' books n'ont que lui pour auteur, sont dépourvus de commentaires ou très sobrement légendés. La page reçoit le transfert imprimé de la création brute et devient un lieu d'expérimentation, offrant à réfléchir globalement sur l'origine et la signification de sa conception. Désormais, les foires et expositions actuelles présentent deux tendances du dessin. La première, intellectuelle et rigoureuse, alimente les registres

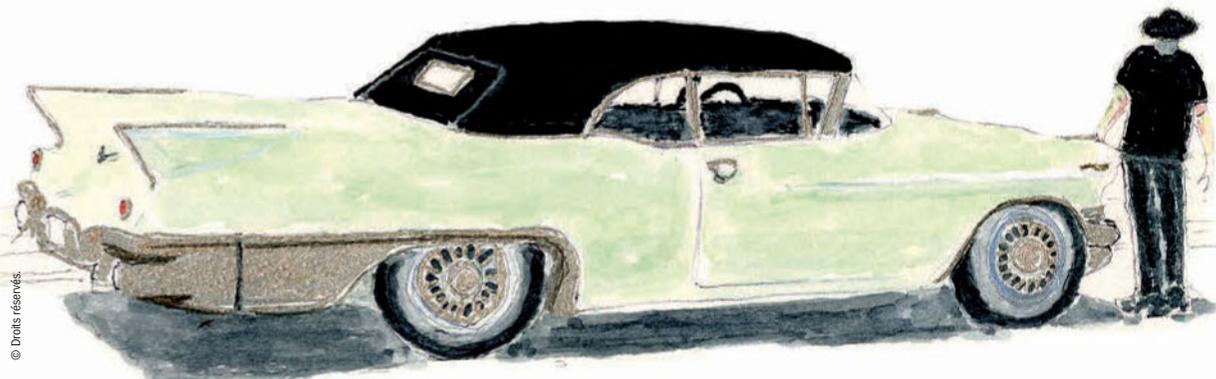
de l'Histoire de l'art, agrémentés des cimaises des musées et prolonge la célébrité de ces artistes qui affectionnent "la main" des beaux papiers et privilégient des systèmes d'éditions limitées à un petit nombre de copies numérotées. La seconde, populaire et inconstante – encouragée en cela par la frivolité des modes – trouve son débouché parmi les multiples supports illustrés jouissant d'une diffusion large ou indéterminée : bandes-dessinées, journaux, affiches... Dans ce cas, seul l'original de la main de l'artiste peut prétendre avoir une certaine valeur, dont un espoir spéculatif n'est pas exclu. Pour ne pas être déçu, une seule solution : suivre son inclination, se faire plaisir et s'en tenir à un budget prudent.

YVES LE RAY



© Droits réservés.

Neil Young,
*Cadillac
Eldorado Biarritz
Convertible 57*
(2014). Crayon,
stylo bille, feutre
or et aquarelle.
New York, James
Goodman Gallery.



© Droits réservés.

Rien de ce qui fait partie de l'histoire de l'automobile considérée comme l'un des beaux-arts n'est indifférent à Rodolphe Rapetti, même la compétition.





Rodolphe Rapetti

POUR L'AMOUR DE L'ART

L'appartenance de l'automobile au domaine des arts a longtemps fait débat, surtout en France. Dans le monde feutré du ministère de la culture, un homme a pris des positions décisives. Une déambulation avec Rodolphe Rapetti dans les allées de Rétromobile est l'occasion d'évoquer un parcours atypique.

AUTO PORTRAIT Rodolphe Rapetti

Cette rare
dédicace du
constructeur au
père de Rodolphe
Rapetti au volant
de sa Lambert
CS montre
l'éclectisme du
goût familial pour
l'automobile.



Rodolphe Rapetti n'est pas collectionneur mais conserve jalousement son élégante Sunbeam Alpine série 4, avec ses plaques d'origine.

De longue date, la République s'est dotée, en matière culturelle, d'un puissant appareil d'état que le monde entier nous envie pour sa compétence et l'étendue de son champ d'action. Le corps des conservateurs du patrimoine, en particulier, est reconnu pour sa rigueur et la solide formation de ses membres en histoire de l'art. Dans un cadre aussi bien balisé, on peut se demander par quel hasard étrange un conservateur général qui a été en poste à Orsay et directeur-adjoint des musées de France a pu s'intéresser à un objet aussi trivial que la « bagnole ». Et pourtant, Rodolphe Rapetti, spécialiste reconnu de la peinture du XIX^e siècle, auteur de nombreux ouvrages, commissaire d'expositions majeures à Orsay ou au Grand Palais, revendique autant sa passion pour le patrimoine pictural que son penchant irrésistible pour l'automobile considérée comme un des beaux-arts. On imagine que nombre de ses collègues ne se sont jamais demandés par quel miracle leur véhicule quotidien s'éveillait à la vie d'un simple tour de clef. Dans un tel contexte, être capable de disserter savamment sur l'œuvre d'un maître du symbolisme comme Odilon Redon ou Eugène Carrière aussi bien que sur les performances d'une Delahaye ou d'une Ferrari, a de quoi vous placer dans la position, parfois inconfortable, de l'hurluberlu distingué.

Comme toujours, c'est en remontant aux sources de l'enfance que l'on reconstitue la lente formation du fleuve de la vie, fait des multiples affluents rencontrés sur le parcours. Ici les rives sont celles du Rhône qui fertilise vergers et champs de lavande en terre de Vaucluse, dans un sud lumineux, entre Avignon et Ventoux. Au loin, la montagne



magique domine et capte le regard alors que son ascension reste à jamais un défi. Là-bas, chaque année, des héros casqués et gantés défient le redoutable Chronos qui règne au sommet. Le jeune Rodolphe, féru de lettres classiques, n'ignore pas que Pétrarque, en pionnier, y est monté à pied au XIV^e siècle. Mais, lui le fera plutôt en Simca ou en Opel Kadett 1900 SR avec les copains qui relèvent les temps en pleine nuit au bout d'une série de lacets légendaires. Il faut bien vivre avec son temps.

Chez les Rapetti, le sang des origines transalpines irrigue une vaste culture sans frontières où art, industrie et technique se mêlent volontiers dans un même amour des choses et de la vie sur plusieurs générations. La famille apprécie vraiment les belles autos et roule sans modération. L'aiguille du compte-tours s'envole allegro vers le

rouge comme la baguette d'un chef d'orchestre menant un crescendo à la Verdi sur les routes d'alors, libres entre vignoble et garrigue. Rodolphe y connaît donc très tôt des émotions marquantes à jamais, avec son père et ses oncles. Tout commence par la joie d'être copilote dans les sportives de l'époque, Triumph TR2, Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce puis Giulia TI, MGB ou R8 Gordini (avec pot Abarth) et jusqu'à cette mémorable Jaguar Type E 3,8 Serie 1 avec laquelle un oncle l'emmène vers Cannes à 200 km/h. Aujourd'hui, c'est une Sunbeam Alpine série 4 qui continue d'enchanter notre homme en souvenir d'une silhouette aperçue sous les platanes d'une place de Provence et restée gravée depuis les tendres années. Avec de tels antécédents, un cinquième sens tourné vers la voiture reste toujours aux aguets jusqu'au jour opportun : →

Quand on a « fait des chronos » sur les pentes du Ventoux dans sa jeunesse, l'attrait pour les bolides des années 1970 reste à jamais puissant.



Le poste de directeur des musées de Strasbourg fut l'occasion de se rapprocher de Molsheim et d'encore mieux apprécier les Bugatti.



L'exposition des 110 ans de l'Automobile Club de l'Ouest, à Rétromobile, a été l'occasion d'admirer les beautés du Musée des 24 Heures comme cette Ferrari 166 MM de 1949.



La présence de La Mancelle à Rétromobile avec d'autres pièces d'exception des collections du Palais de Compiègne témoigne de la richesse du patrimoine français.



Que ce soit au milieu des merveilles de la collection Ralph Lauren ou à Rétromobile, les choix esthétiques de Rodolphe Rapetti sont ceux d'un connaisseur d'art.



Les belles italiennes attirent toujours le regard de l'amateur, comme cette Stanguellini coupé Motto de 1947 (en haut) ou cette Giulietta TZ Coda Tronca de 1962.



Le coupé Alfa Romeo Giulia GT (ici une GTA) précédé de la berline Giulia TI ont marqué les années 1960 et conquis une jeunesse en quête de sensations fortes.



« J'ai pu convaincre Renaud Donnedieu de Vabres de venir au Mondial de l'Auto, une première pour un ministre de la culture en exercice. »

Entretemps, l'exposition de la collection Ralph Lauren de 2011 a fait événement. « Personne ne connaissait l'automobile au musée des Arts Décoratifs. J'ai cependant failli refuser de prendre le commissariat car je préparais en même temps une exposition Odilon Redon au Grand Palais. Mais cela risquait de repousser encore d'une décennie ou plus l'occasion de faire entrer l'automobile par la grande porte dans une telle institution. Et, nous en avons battu les records de fréquentation. »

Plus récemment, le classement des quatre Lambert en 2013 et leur arrivée dans les collections nationales ont marqué une étape supplémentaire de l'admission de l'automobile dans le cercle très fermé des objets d'intérêt patrimonial majeur. Pour Rodolphe Rapetti, ce n'est que justice. « On n'a peut-être pas assez pris conscience que les trois grandes inventions du XX^e siècle, sur le plan esthétique, sont l'automobile, l'aviation et le cinéma. D'ailleurs, l'automobile et le cinéma ont partie liée dès l'origine. Il n'est donc pas illogique qu'au XXI^e siècle, on célèbre l'automobile comme grande création du siècle précédent et qu'elle devienne patrimoine, y compris avec la notion de marché inhérente. Mais, chez nous, les mentalités ont dû évoluer pour accepter ce phénomène. En Italie, la culture artistique et la culture technique sont totalement parallèles. On trouve tout naturel l'attrait commun pour la science et pour l'art avec une sensibilité à la beauté spécifique de l'objet technique. » La France entretient des rapports ambigus avec l'auto, mais cette dernière a trouvé un défenseur connaisseur et déterminé.

En acceptant le commissariat de l'exposition l'Art de l'Automobile aux Arts Décoratifs en 2011, Rodolphe Rapetti a créé un précédent au sein des grandes institutions.

« Au milieu des années 2000, j'étais à la direction des musées de France et Renaud Donnedieu de Vabres m'a commandé un rapport sur la situation du patrimoine automobile en France. Remis en 2007, il est d'ailleurs toujours disponible sur le site du ministère. J'avais réussi à convaincre le ministre de venir au Mondial de l'Auto avec l'exposition des musées afin d'attirer son attention sur la question et souligner la valeur qu'atteindraient certaines voitures si elles passaient en vente publique. La visite du Salon de l'auto fut probablement une première pour un ministre de la culture en exercice ! Allez-y, m'a-t-il dit, je ne connais pas l'automobile, mais je comprends votre démarche... Aujourd'hui, nous n'avons évidemment pas les moyens de préempter la Ferrari de Bardinon, mais l'an passé, en 2015, nous avons acheté la Panhard Dynamic de la collection Baillon qui sera bientôt restaurée et exposée à Mulhouse. Il ne reste que deux exemplaires de cette pièce très rare et son prix était en rapport avec nos budgets. »

TEXTE ET PHOTOS : GÉRALD GUÉTAT





Ferdinand « Butzi » Porsche a dessiné et très largement conçu la 904. Elle aura fait sa fierté, même et surtout chez Porsche Design, où il dessinait lunettes et montres mais... plus de voitures.

En 1963, Porsche sort deux voitures. La 911, dont il me semble que l'on se souvient encore (lire notre dossier dans ce même numéro), et la 904, qui n'aura été fabriquée à un peu plus d'une centaine d'exemplaires jusqu'en 1964. Pourtant, si la première a constitué l'avenir de la marque Porsche, la seconde est l'un de ses plus beaux souvenirs.

C'est sûrement ce que pensait aussi celui qui les a toutes deux dessinées, Ferdinand « Butzi » Porsche. Dans son bureau de Zell am See, en Autriche, la maison d'enfance des familles Porsche et Piëch, devenue le siège de Porsche Design, trônaient toutes sortes de maquettes. Quelques 911, oui, et aussi des voitures d'autres marques, qui ne lui devaient rien et qu'il admirait sans doute, Auburn d'avant-guerre, les grandes Citroën – 2CV et DS –, la Volkswagen. Mais la plus grande de toutes ces miniatures était bel et bien celle d'une 904, grande maquette en bois au 1/10^e, peinte en gris, posée bien en évidence sur le bureau directorial.

Aux yeux d'un designer, d'un Porsche en particulier, qui voit chaque week-end depuis quinze ans les bienfaits de la compacité et de la légèreté, la 904 est un aboutissement. Comme le disent les meilleurs professeurs de sport, « *travaillez vos points forts !* » Ceux des Porsche à l'époque, c'est dégraissage et profilage. La firme ne cesse d'entraîner et d'améliorer le petit boxer quatre-cylindres pour en tirer une puissance méritoire, même s'il sera toujours un peu



TRAVAILLEZ VOS POINTS FORTS ! LA 904, COMPACTE, LÉGÈRE, AGILE, EXPRIME L'ESSENCE DE LA PHILOSOPHIE PORSCHE.



La 904, c'est une forme suspendue au bord des grands changements techniques. Butzi pressent les nécessités de la finesse mais ne sait encore rien de l'aérodynamique.



Sous le vaste capot qui s'articule vers l'arrière, le quatre cylindres en version 155 ou 180 ch. Mais il y eut aussi le flat-six de 911 et même un flat-eight, qui, pour être à plat n'en était pas moins gonflé.

méprisé par les possesseurs de V12 ou de gros six cylindres au punch si longtemps décisif. La petite firme s'est taillé un palmarès déjà méritoire avec ces armes et, tandis que la 911 a pour mission d'aller voir plus haut en gamme si Porsche est aussi (plus de poids, d'habitabilité, de cylindres que la 356), la 904 doit perpétuer la lignée des combattantes de petite cylindrée, poursuivre la moisson de lauriers des 550 et 718, cueillis à l'ombre des grandes autos. Une guerrière des places d'honneur.

Place au rêve

La novatrice 904 conserve le quatre cylindres à plat, qui est la marque de fabrique de la maison. Même cette version très poussée, élaborée par le Docteur Führmann et dotée de quatre arbres à cames en tête, est déjà bien connue sur les 356 « Carrera ». Tout de même, Butzi et Hans Tomala, l'homme des prototypes, laissent de la place au rêve : leur voiture peut aussi recevoir le nouveau six cylindres (notre auto profite de l'aubaine) et récupère dans tous les cas la

boîte 5 vitesses de la 911. La position centrale du moteur, tellement rare encore, c'est déjà une tradition. Dans cette famille, pour si innovant que l'on soit, on n'est jamais très loin des intuitions de grand-père Porsche qui avait inauguré le moteur central en novembre 1933 sur le projet P-Wagen qui deviendra Auto-Union. Et le tout premier prototype 356, dès 1947, utilisait cette disposition.

En revanche, le plastique, Grand-Père n'avait pas eu le temps d'y penser et c'est en cela que la 904 innove. Les deux hommes lorgnent du côté des Lotus et notamment de l'Elite, avec sa monocoque de polyester, incroyablement audacieuse. Instruite aussi par les déboires de l'Elite (un léger choc sur une aile arrière pouvait briser un clignotant et voiler toute la voiture), la 904 dispose d'un châssis métallique fait de deux longerons latéraux emboutis et de faibles entretoises. Mais on compte sur la coque en plastique, boulonnée et surtout collée sur le châssis, pour prendre à son compte une bonne part de la rigidité. Associée aux dimensions minimalistes, cette coque, réalisée en deux moules seulement (dans l'usine Heinkel de Spire, plus connue jusque-là pour ses avions), →

ICÔNE Porsche 904 GTS

est gage d'une légèreté extraordinaire : 655 kilos seulement. La finesse aérodynamique (Cx de 0,34, pas si extraordinaire mais associé à un maître couple très réduit 1,3 m² du fait des faibles hauteur et largeur) permettait de belles performances : moins de six secondes de 0 à 100 km/h et, avec le pont long, 260 km/h... À peu près comme une Porsche Cayman qui a pourtant 95 chevaux de plus et cinquante ans de moins !

La 904 brille. Au Mans, venue en force (cinq flat-four), elle domine sa classe et n'est battue en GT que par les GTO V12 et une Cobra Daytona V8 4,7 litres. En rallye aussi, elle réussit, terminant seconde du Monte-Carlo ! À la Targa Florio 1964 : deux voitures « normales » signent le doublé tandis que dans la catégorie prototype, Edgar Barth et Umberto Maglioli imposent une 904 équipée du huit cylindres des Porsche 804 de Formule 1. Au Tour de France Automobile, le grand Robert Buchet associé au pilote de confiance de l'usine, Herbert Linge (comment tenaient-ils dans la voiture ?), termine troisième au général dans les roues de deux Ferrari 250 GTO (3 litres, évidemment) et remporte l'indice.

Une beauté athlétique

Après la 904, la technique change d'époque. À tâtons, les aérodynamiciens découvrent l'importance des appuis et chargent les nouvelles machines de plans inclinés, de bavettes, d'ailettes, bientôt d'ailerons. La finesse seule ne suffit plus. Dessous aussi, le progrès fait rage avec les pneus qui deviennent chaque année plus larges, sur des jantes qui baissent en diamètre, tandis que la garde au sol ne cesse de diminuer et les suspensions de se durcir. La 904, ses pneus



hauts et étroits, sa coque étroite, ses suspensions à amples débattements, ses douze centimètres de garde au sol, tout cela n'est plus du tout au goût du jour. Ferdinand Piëch, le cousin ennemi de Butzi, prend de plus en plus de place chez Porsche et le fait vertement comprendre. Sur son instance, la 904 est mise au rebut alors que la clientèle est encore demandeuse et qu'une deuxième centaine est prévue. Dommage... Tout en étant élitiste, la 904 était une vraie voiture d'amateur, très polyvalente. Là-dessus, une athlétique beauté, minuscule, effilée, modelée au plus près du moteur, des hautes roues et de l'habitacle minimaliste. Outre sa beauté, c'est la finesse de la silhouette qu'elle vous impose. Il faut composer pour se glisser au volant et en refermant la portière sur soi, on sent physiquement qu'elle vous contient, vous habille, qu'elle va

La première Porsche en plastique, première et dernière avec une coque porteuse. Ensuite viendront les châssis tubulaires. Quant à la beauté, elle nous vient en prime...





La 904 est constituée de deux moitiés, le soubassement et la carrosserie proprement dite, simplement collées et rivetées entre elles et sur un châssis métallique minimal.

requérir toute votre attention et que vous êtes là à son service. Cet exemplaire-ci est très à part. Il a été commandé par un homme qui rêvait de longs voyages à son bord. La voiture a été restaurée en ce sens par son propriétaire actuel, même s'il lui est arrivé de l'aligner en course. Elle diffère par le degré de finition et surtout par les sièges : ceux-ci sont réglables, et confortables, alors que les baquets normaux étaient solidaires de la coque, moulés avec elle et participaient à la rigidité, le pédalier seul s'adaptant au conducteur.

Moteur feulant dans votre dos, vue sur les longs phares profilés, et ce sentiment que la route est large et que le paysage attend juste votre passage, de plus en plus vite.

Sur la route, la supériorité sportive s'impose aussitôt. Ce n'est pas de l'adhérence qu'offre cette voiture, comme une moderne scotchée sur des gomme indécents. Mais de l'équilibre. On ressent physiquement le faible poids, disposé bien au centre et tout près de la route, qui ne pèse ni sur les roues avant, ni sur les roues arrière comme le sac à dos des 911. Il doit falloir aller bien vite pour rencontrer la limite de cette auto. De là à voyager... C'est sans doute un rien optimiste, mais la tentation est forte !

TEXTE ROBERT PUYAL
PHOTOS CATHY DUBUISSON

Tous nos remerciements à Bernard Haquette, qui a soumis sa 904 GTS aux exigences de la photo et nous a permis d'éprouver les sensations quelle prodigue, au ras de la route.

PLACEMENT PLAISIR

Investir ailleurs qu'en bourse ou que dans l'immobilier, c'est possible. Voici 13 pages qui vous guident sur les chemins colorés de placements originaux.



102 ENCHÈRES
Le marché se stabilise

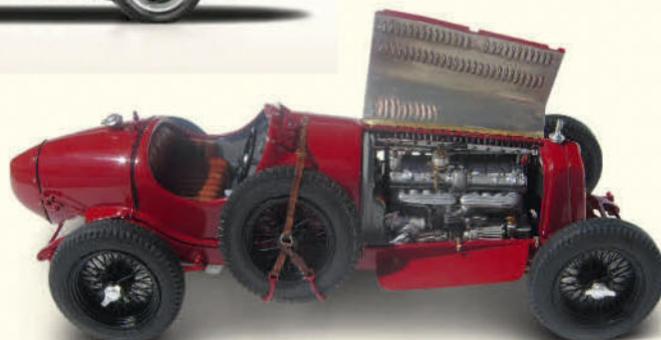


108 LA COTE
Porsche 930 Turbo

110 PATRIMOINE
Pierre Laugier



112 TEMPS LIBRE
Entretien avec Georges Kern
président de IWC





Par Sylvain REISSER



ARTCURIAL MOTORCARS



Premières ventes 2016

UN MARCHÉ EN COURS DE CORRECTION

Des États-Unis à Paris, le marché des automobiles de collection est en train de revenir sur terre. Mais comme toujours, la règle souffre de quelques exceptions.

Le monde est fou. Alors que les banques ont dégagé en 2015 de nouveaux records de profit, les Bourses mondiales jouent au yoyo depuis le début l'année sous la pression d'un repli de l'économie chinoise et de la chute des cours du pétrole. Le FMI a annoncé un ralentissement de la croissance mondiale. À Davos, l'heure n'est pas à la fête : les chefs d'entreprise ont le moral en berne. Les observateurs scrutent les phénomènes

qui pourraient entraîner le monde dans une nouvelle récession. Pendant ce temps, l'automobile de collection vit encore sur son petit nuage. Rien ne peut l'atteindre. Du moins, le croit-on. Après plusieurs années d'une hausse ininterrompue revêtant tous les symptômes d'une bulle, les acteurs et les experts s'inquiètent d'un retournement du marché. Des signes de tassement alimentés par les dernières transactions de gré à gré

sont venus confirmer ce que tout le monde craignait mais que personne n'osait affirmer. Le marché est entré dans une phase de correction. Les plus pudiques diront qu'il est en train de se réguler. La vérité est qu'après une surchauffe nourrie par plusieurs années de hausse, le marché a décidé de marquer une pause et dans certains cas d'entamer sa descente. Un phénomène plutôt sain. Au risque de passer pour des Cassandre, →



nous avons prophétisé voici quelques mois un rééquilibrage face au nombre de plus en plus important de passionnés obligés de renoncer à l'achat de la machine de leur rêve. Fin janvier, un grand collectionneur nous a même confié envisager de se séparer de sa Ferrari 250 GT châssis court acquise il y a près de cinquante ans. Une décision qui tourne au crève-cœur mais la valeur actuelle de la berlinette, proche des 10 millions d'euros, est source de probables difficultés dans le cadre d'une succession.

Le sort réservé au modèle de la vente Artcurial organisée à Rétromobile saura-t-il lui faire changer d'avis ? Au moment de boucler ces lignes, la berlinette 250 GT #4065 GT issue de la collection d'Antoine Midy n'avait pas encore trouvé d'acheteur en after-sale. Lors de la vente, la belle bleue n'a pas dépassé 7,8 millions d'euros au marteau, trop loin de l'estimation comprise entre 9

et 12 millions d'euros pour les vendeurs. La berlinette possédait pourtant tous les critères pour viser les sommets. À commencer par sa ligne signée Pininfarina, un chef-d'œuvre d'élégance. Dernière de la série des berlinette châssis court, #4065 GT pouvait aussi se prévaloir d'un état irréprochable et d'une histoire limpide. Les Ferrari que l'on croyait invulnérables sont donc également touchées par le mouvement de repli. C'est ce que nous

avons pu constater lors des premières ventes de l'année aux États-Unis.

Premières ventes de l'année

À Scottsdale fin janvier, chez Gooding & Company, une 275 GTB de 1966, une 250 GT Lusso et une 288 GTO sont restées sur le carreau. Appétit gargantuesque des vendeurs, loups sur les voitures ? Dans tous les cas, on assiste à une inadéquation

FERRARI 275 GTB 1966

Mise à l'encan par Bonhams, cette Ferrari a été achetée 2 070 000 € par un Parisien qui était présent au Grand Palais à Paris.

ASTON MARTIN DB4 1961

Cet exemplaire de 1961 d'une série IV s'est échangé contre 609 500 € par Bonhams.



de l'offre à la demande. Dans l'Arizona, quelques véhicules ont cependant enregistré des scores solides. La Ferrari 166 MM carrossée en berline par Touring a été adjugée \$6 490 000 (5 954 130 €). Exposée au salon de Paris 1950 avant de rejoindre l'écurie de Briggs Cunningham, la berline bleue France #0060 M a couru pendant plusieurs saisons dans des épreuves majeures. Pour acquérir une 308 GTB à carrosserie polyester et l'une des quatre 330 GTC Speciale habillée par Pininfarina, il fallait casser le cochon. Les deux Ferrari sont parties respectivement à \$357 000 (327 530 €) et \$3 410 000 (3 128 440 €). La 330 GTC noire #10107 avait été livrée neuve à Maddalena da Lisca, la femme de Pietro Barilla. Une autre curiosité italienne a enflammé la salle : l'Alfa Romeo 1900 C SS carrossée par Boano en 1955. Cette pièce unique à la ligne très personnelle (lunette arrière en deux parties) s'est

BUGATTI EB110 SUPER SPORT

Les EB110 de la renaissance tutoient désormais le million d'euros. Cette Super Sport a été vendue 929 800 €.



BMW 3.0 CSL
 Cette BMW 3.0 CSL a été vendue par RM Sotheby's 116 100 € alors que sa sœur 3.0 « Batmobile » a vu son enchère grimper jusqu'à 312 271 € !

appréciée \$990 000 (908 260 €). Et pour placer dans son garage un cabriolet Jaguar Type E Série 1 4,2 litres, un amateur n'a pas hésité à aligner \$385 000 (353 220 €). Une folie pour certains mais le roadster anglais jaune pâle, remis depuis 1973, revendiquait seulement deux propriétaires et 7 500 miles au compteur. Cet exemple fait dire à Matthieu Lamoure, directeur de Artcurial Motorcars, que le marché récompense les belles histoires, la rareté, l'état et la provenance.



MINI COOPER 1998 Cet exemplaire de Mini Cooper a été mis aux enchères par Artcurial. Son pedigree très spécial (il a appartenu à John Cooper lui-même) lui a permis d'atteindre 71 500 € sous le marteau.



Dans le même temps, toujours à Scottsdale mais chez Bonhams, un coupé Type E 4,2 litres 1965 répondant au qualificatif de sortie de grange n'a pas dépassé 48 555 €. La maison anglaise qui réussit à dénicher des modèles à part a adjugé une BMW 3.0 CSL en version « Batmobile » 312 271 €. Sa sœur sans le kit aérodynamique n'a pas dépassé \$126 500 (116 100 €) chez RM Sotheby's. La maison canadienne a tout de même

enregistré un chiffre d'affaires de 62,8 millions de dollars grâce notamment aux \$9 900 000 (9 082 570 €) de la Mercedes 540 K Spezial Roadster, aux \$2 255 000 (2 068 810 €) de l'AC Cobra 427 Compétition 1965 châssis #CSX 3010, aux \$1 540 000 (1 412 850 €) de la Maserati 5000 GT Allemano #AM103040, aux \$1 402 500 (1 286 700 €) de l'unique Jaguar SS100 exécutée par le carrossier belge Van den Plas en 1939. →



CITROËN TRACTION 11 B CABRIOLET 1939

Ce sublime cabriolet est issu de la très belle collection d'André Trigano. Il a été échangé contre 166 900 € le 6 février dernier.

CITROËN 2CV SAHARA

Si l'exemplaire de Bonhams est resté invendu, celui d'Artcurial est parti pour la modique somme de 172 800 €, frais compris...

Ces premières ventes de l'année ont mis un point d'arrêt à la flambée des Porsche 911 d'avant 1974. La 2,7 Carrera RS 1973 Touring n'a pas dépassé 480 769 € chez Bonhams à Scottsdale.

4 jours d'enchères à Rétromobile

Début février, durant la semaine de Rétromobile où quatre ventes se sont succédé, le modèle fétiche de Porsche n'a pas non plus été à la fête, excepté le Speedster turbo-look 1989 de Bonhams. Vendu 251 666 €, ce modèle pouvait

se targuer d'un parcours hors norme. Resté exposé dans le show-room de la concession de Mulhouse jusqu'en 2012, il n'avouait que 950 km au compteur. Quant à RM Auctions, la RS 1992 a plafonné à 142 000 €. Au final, entre les trois maisons – Artcurial, Bonhams et RM – la bataille a fait rage et la maison du rond-point des Champs-Élysées a surclassé ses rivales en attirant les plus grosses pièces, ce qui nous laisse à penser que la tenue d'une vente dans l'enceinte du salon Rétromobile confère un avantage indéniable. Artcurial profite également



du retentissement mondial de la succession Baillon de l'an dernier. L'équipe de Matthieu Lamoure proposait ainsi le plus beau catalogue de la semaine de Rétromobile entre la collection des Citroën d'André Trigano, une magistrale sélection de GT des années 1950 à 1980 et la Ferrari 335 S présentée dans notre précédent numéro. Provenant de la collection Bardinon, cette barquette de course concourrait ni plus ni moins pour le record du monde d'une automobile aux enchères. Pour cela, il fallait battre la Ferrari 250 GTO vendue 38,1 M\$ (29,4 M€) en 2014. La 335 S a rempli sa mission mais le staff Artcurial

a craint le pire lorsque l'enchère a semblé caler à 27 M€. Malgré une mise en scène étudiée, la vente a été poussive. Pendant de longues minutes qui ont paru une éternité, la salle a été enveloppée d'une chape de plomb. Finalement, un collectionneur américain a emporté le lot à 28 millions d'euros, soit 32 075 200 € avec les frais, ce qui fait 35,7 M\$. La « Bardinon » décroche donc le record du monde en euros et en livre sterling. Elle a représenté la moitié du chiffre d'affaires de 56 137 898 €, ce qui correspond à une augmentation de 21 % par rapport à 2015. Les résultats reflètent l'évolution du marché. Si l'on ne parle



BMW 2002 TURBO 1974

Il reste de belles voitures légendaires encore accessibles comme cette BMW Turbo vendue par Bonhams 51 750 €.



RANGE ROVER 1975
 Dans la catégorie SUV, le véhicule culte des années 1970 commence à prendre du galon. Ce très beau Range de 1975 chez Bonhams a dépassé les 70 000 €.

Intégrale Evo 1 de 1992 faisant partie des 310 exemplaires de la série Martini 6 !

Artcurial n'est pas en reste. Un passionné de Mini, à moins que ce ne soit de John Cooper ou des deux, n'a pas hésité à débours 71 500 € pour un modèle de 1998 ayant appartenu à Mister Cooper en personne. Les deux coupés EB110, témoins de la tentative de renaissance de Bugatti par Romano Artioli au début des années 1990, ont frôlé le million d'euros. Ce qui fait dire à Matthieu Lamoure que le marché récompense la rareté, l'état et la provenance. Lorsque les trois critères sont réunis, les prix s'envolent. En dehors de quelques cas bien spécifiques, on serait plutôt entré dans une période raisonnable.

CALENDRIER 2016

- 10 mars**, Bonhams, Amelia Island
- 11 mars**, Gooding & Company, Amelia Island
- 12 mars**, RM Sotheby's, Amelia Island
- 13 mai**, Bonhams, Monaco
- 14 mai**, RM Sotheby's, Monaco

pas encore de retournement, ce dernier est en train de se stabiliser, voire de corriger ses récents excès. Cela n'empêche pas quelques belles surprises, notamment du côté des youngtimers. Illustration du phénomène générationnel, les voitures des années 1980-1990 et les véhicules récents produits en série

limitée continuent de progresser. Chez Bonhams, la Ferrari 550 Barchetta est partie contre un chèque de 451 666 €, la 575 Maranello à 345 000 €. Le faible kilométrage (1 927 km) et la présence d'une boîte manuelle expliquent le score. Pour sa part, RM Sotheby's a adjugé 134 400 € une Lancia Delta HF

AVIGNON MOTOR festival

Plus d'un siècle de locomotions...

25/26/27 mars 2016



AVIGNON - Parc Expo
avignon-motor-festival.com



avignon-motor-festival.com

Soixante Porsche à plus de 100 000 €

Voici la cote 2016 réactualisée des Porsche de plus de 100 000 €. Les modèles mis à l'encan peuvent dépasser ces chiffres selon leur pedigree.

	Années	Euros
911 turbo 3.3 (930) Targa	1987-1989	100 000€
911 T 2.4 Targa ou Coupé	1972-1973	110 000€
911 turbo 3.3 (930) coupé	1978-1982	110 000€
356 B S 75 cabriolet T 6	1961-1963	118 000€
911 (964) Carrera 4 Jubilé coupé	1992-1992	120 000€
911 E 2.4 coupé	1972-1973	120 000€
911 E 2.4 Targa	1972-1973	120 000€
356 C cabriolet	1963-1965	120 000€
356 SC cabriolet	1963-1965	120 000€
356 B S 90 cabriolet T 5	1960-1961	130 000€
911 (964) turbo 3.3 coupé	1991-1992	130 000€
356 B S 90 cabriolet T 6	1961-1963	140 000€
356-1300 coupé	1952-1955	140 000€
356 A-1600 cabriolet	1956-1959	150 000€
911 turbo 3.3 (930) cabriolet	1987-1988	150 000€
356 (1100) coupé	1951-1954	150 000€
356 B S 75 Roadster T 5	1959-1961	155 000€
356 B S 75 Roadster T 6	1961-1963	158 000€
911 turbo 3.0 (930) coupé	1975-1977	160 000€
911 turbo 3.3 (930) coupé 5 vitesses	1989-1992	160 000€
356 A-1600 S cabriolet	1956-1959	170 000€
911 Carrera 2.7 coupé	1974-1975	170 000€
911 Carrera 2.7 Targa	1974-1975	170 000€
911 S 2.2 coupé	1970-1971	180 000€
911 S 2.2 Targa	1970-1971	180 000€
911 (964) Carrera 2 Speedster	1993-1994	180 000€
356-1300 cabriolet	1952-1955	180 000€
356 B S 90 Roadster T 5	1960-1961	185 000€
356 B S 90 Roadster T 6	1961-1963	188 000€
356 (1100) cabriolet	1951-1952	190 000€

	Années	Euros
356-1500 cabriolet	1952-1955	190 000€
911 S 2.4 coupé	1972-1973	190 000€
911 S 2.4 Targa	1972-1973	190 000€
911 S (2 litres) Targa	1967-1969	200 000€
911 S (2 litres) coupé	1967-1968	200 000€
911 Carrera 3.2 Speedster (étroit)	1988-1989	200 000€
356 A-1600 S Convertible D	1958-1959	210 000€
911 Carrera 3.2 Speedster Turbo-look	1988-1989	220 000€
356-1500 S cabriolet	1953-1955	220 000€
911 (964) turbo 3.6 coupé	1993-1994	240 000€
911 (964) Carrera RS 3.6 coupé	1992-1992	240 000€
911 (2 litres) Targa	1966-1967	270 000€
911 (2 litres) coupé	1965-1966	270 000€
356 coupé 1100 (fabr. Gmünd)	1949-1951	300 000€
356 A-1600 S Speedster	1956-1958	310 000€
356 B 1600 GS Carrera GT coupé	1960-1962	320 000€
356 A 1500 GS Carrera de Luxe coupé	1957-1958	340 000€
356-1300 S Speedster	1954-1955	350 000€
356-1500 S Speedster	1954-1955	350 000€
356 A 1600 GS Carrera de Luxe coupé	1958-1959	360 000€
356 B 2000 GS Carrera 2 coupé	1962-1963	380 000€
356 C 2000 GS Carrera 2 coupé	1963-1964	420 000€
356 B 2000 GS Carrera 2 cabriolet	1962-1963	520 000€
911 Carrera RS 3.0 coupé	1974-1974	520 000€
356 A 1500 Carrera GS/GT Speedster	1957-1958	520 000€
356 C 2000 GS Carrera 2 cabriolet	1963-1964	560 000€
911 Carrera RS 2.7 Touring	1973-1973	650 000€
911 Carrera RS 2.7 Lightweight	1972-1973	950 000€
959 Confort coupé	1986-1987	1 100 000€
904 Carrera GTS coupé	1964-1965	1 400 000€



356 C de 1964. Sa cote varie de 70 000 € (coupé) à 120 000 € (cabriolet).



Essayée dans ce même numéro, la 904 reste une œuvre d'art qui cote 1 400 000 €.



La Carrera 2.7 de 1973 s'échange à 170 000 € mais il faut compter 650 000 € pour une Carrera RS 2.7.



Un exemplaire de la 959 – pourtant cotée à 1 100 000 € – s'est échangé en 2015 contre 1 483 000 €.

Modèle d'exception PORSCHE 911 TURBO (TYPE 930)

L'envolée belle

En variante 3.0 litres produite de 1975 à 1977, la 911 Turbo (type 930) voit sa cote dépasser celle de sa sœur 3.3 litres. La voici qui tutoie désormais les 160 000 €...

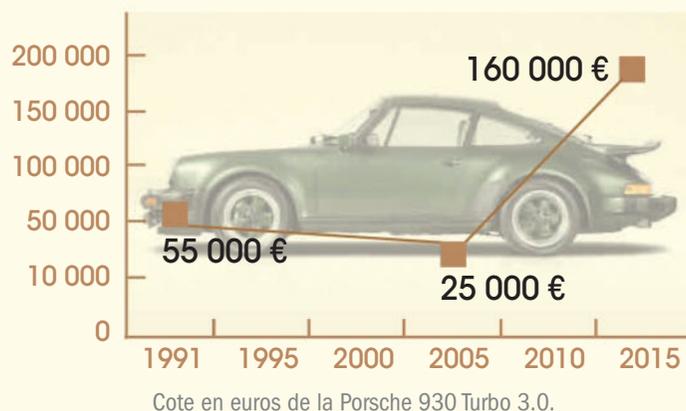


Notre dossier de ce mois l'a mise en exergue : la version 930 Turbo tient une place décidément bien à part dans la belle histoire de la Porsche 911. Celle qui devait être produite en série limitée à des fins d'homologation de son moteur turbocompressé pour la compétition aura finalement vécu de 1975 à 1977 en version 3.0 litres, puis en 3.3 litres jusqu'à l'arrivée de la génération suivante en 1989. Aujourd'hui encore, le modèle assume sa place dans le catalogue 2016 après sept générations et des évolutions technologiques qui lui ont offert, depuis, la transmission intégrale, les roues arrière directrices, les disques de freins céramiques. Bien évidemment, on

évoquera aussi le saut de puissance phénoménal, de 260 en 1975 à 580 ch sur la Turbo S de cette année ! Mais l'originelle 930 dans sa toute première version motorisée par le Flat-6 de 3.0 litres demeure la plus recherchée. Pourtant, techniquement, elle fut supplantée par la 911 Turbo 3.3 de 1977 dotée d'un

échangeur et d'une puissance en hausse (300 ch). Côté cote, 50 000 € séparent les deux versions, à l'avantage – pour le vendeur ! – de la « petite » 3.0 qui soutient crânement les 160 000 € d'estimation contre 110 000 à sa grande sœur. Les enchères de l'année dernière confirment cette cotation

avec des versions 3.3 passant de mains en mains contre 112 000 à 145 000 €. Une exception a toutefois explosé cette moyenne avec un exemplaire de 3.3 affichant seulement 7 778 km au compteur mis à l'encan à Paris et vendue 271 776 € ! Bref, la folie 930 est bien réelle et, comme toujours, la progression de la cote fait regretter de ne pas avoir craqué pour elle voici dix ans. En 2005, les enchères s'échelonnaient de 20 000 à 42 000 € pour la 3.3 alors que, paradoxalement, la version 3.0 se négociait pour moins cher encore ! Il est vrai qu'en 2005, la cote favorisait les versions dotées de l'échangeur (post-1977) au détriment de la 3.0 litres originale. Les temps ont changé.





Par Elisabeth SANTACREU

Pierre Laugier

L'EXCELLENCE AU 1/43^e

Plus sculpteur qu'artisan – même s'il s'enorgueillit d'un label d'artisan d'art - Pierre Laugier poursuit la perfection dans ses modèles réduits de voitures de course.



2 500 €

LOTUS FORD 49

L. 10 cm. Base : 11 x 17 cm. Vainqueur du Grand Prix d'Afrique du Sud, 1968.

Modèle ouvrant à l'échelle 1/43 basé sur un kit du fabricant japonais, Model Factory Hiro.

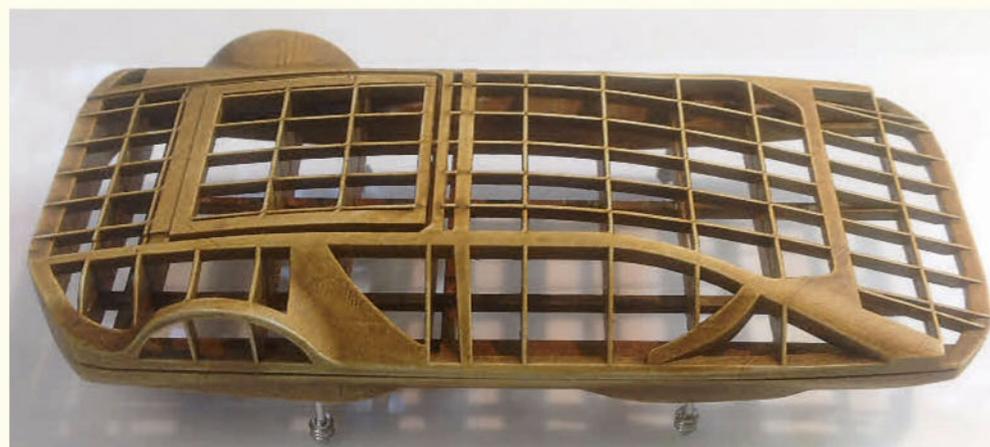
Pierre Laugier est de ces artistes auprès desquels le collectionneur apprend à être patient. Pour accéder à l'une de ses pièces uniques, il faut attendre plusieurs mois. « Cela peut aller jusqu'à deux ans, avoue-t-il. J'ai pris une commande à *Rétromobile 2015* et je suis venu à *Rétromobile 2016* avec les premiers jets à montrer à mon client : un capot et deux ou trois bricoles. J'ai quatre commandes en cours pour un autre collectionneur. Il ne les aura pas tout de suite ! Régulièrement, j'envoie des photos des progrès. Il faut en moyenne entre un an et un an et demi de travail pour une voiture ». Pierre Laugier a commencé par améliorer des kits (il réalise toujours ce type de

travail sur les kits Hiro Factory qu'il raffine et auxquels il ajoute des détails). Il a ensuite produit des séries de dix voitures et, désormais, fabrique des séries limitées à trois exemplaires, des séries de « Bodybucks » (matrices de carrosseries) et des pièces uniques. Ses modèles se réfèrent toujours à un événement historique, souvent une victoire de la Targa Florio ou du Mans et les détails de la voiture à ce moment sont reproduits à l'identique.

Son travail évolue en permanence, car il cherche toujours le moyen le plus fidèle et le plus élégant de rendre chaque détail. C'est ainsi que les séries limitées, aujourd'hui en résine, seront peut-être un

jour en laiton. « J'ai suffisamment de technique pour travailler plus rapidement en tout-laiton. Par exemple pour les louvres, ces petites aérations qu'on trouve sur les capots et la carrosserie de certaines voitures des années 1930. Je perds parfois beaucoup de temps à les mouler séparément et à venir les greffer sur la carrosserie. Il serait plus rapide de faire une carrosserie en laiton directement avec des louvres. Le modèle que je suis en train de travailler, l'Alfa P3, pourrait être tout-laiton. »

Un jour, il s'attaquera peut-être aux routières, oubliant son dédain pour « les voitures sans numéro de course ». À condition qu'elles aient une histoire à raconter...



450 €

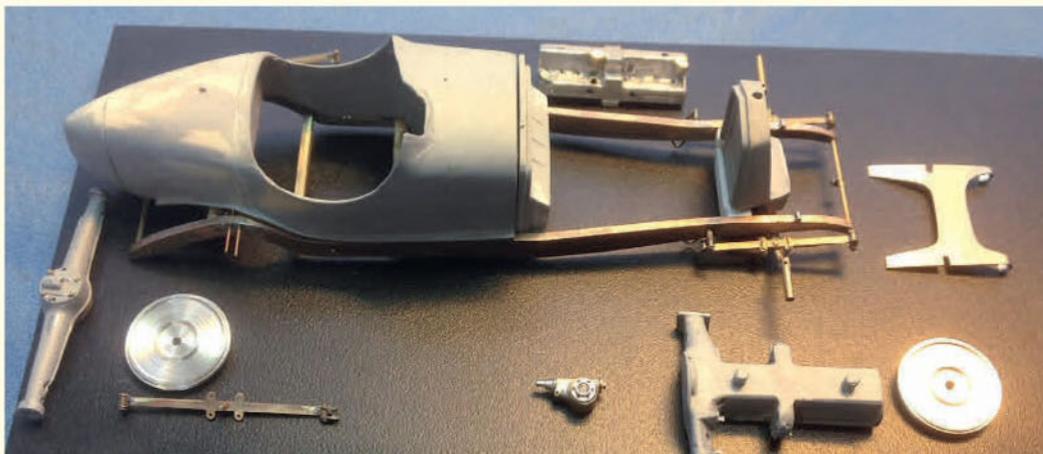
FERRARI 512 S MODULO PININ

« Bodybuck » Version Bois (résine peinte à l'huile imitation bois).

Modèle à l'échelle 1/43.

L. 10 cm. Base : 11 x 17 cm.

Les modèles uniques sont réalisés sur commande. Aucun n'est reproduit ici pour préserver les droits des collectionneurs. Ils sont livrés sur socle, avec cartel, plaquette au nom du collectionneur et livret. Leur prix varie, suivant la difficulté de leur réalisation, à partir de 5 000 €.



3 100 €
ALFA ROMEO 8C 2300 MONZA
 Vainqueur de Targa Florio 1932.
 Modèle ouvrant à l'échelle
 1/43. Édition limitée
 de 3 pièces. L 10 cm.
 Base : 11 x 17 cm.



ALFA ROMEO 8C 2300 MONZA
 en cours de construction.



Automobiles classiques : Depuis quand êtes-vous passionné de modèles réduits ?

Pierre Laugier : C'est venu de mon père. Il a fait des études d'ingénieur automobile et a toujours fabriqué ses maquettes lui-même. Cela fait 53 ans que je le vois faire ! Il travaille en plastique, au 1/12^e, maintenant, parce que ses yeux ont baissé, mais il fait toujours son plan, son châssis, son moteur. J'ai appris en le regardant faire et en essayant différentes techniques. Quelques personnes m'ont donné des petits conseils quand je suis rentré dans

INTERVIEW « JE VAIS VOIR LES VOITURES EN VRAI »

le métier, il y a un peu plus de 25 ans, mais je n'ai pas eu de maître, comme on dit.

A.C. : Comment choisissez-vous le modèle sur lequel vous allez travailler ?

P.L. : Pour les petites séries, c'est moi qui décide. Lorsqu'il s'agit d'un modèle unique, c'est le client. Mais il m'arrive parfois (rarement, car je manque de temps) de créer une pièce unique parce que la voiture me plaît, que j'aime une courbe, un détail. C'est le coup de cœur... De toute façon, on ne travaille bien que sur les voitures qu'on aime. Par ailleurs, il faut qu'il existe énormément de documentation sur la voiture.

A.C. : Comment faites-vous ces recherches ?

P.L. : Il y a quelques très beaux livres. Je travaille

essentiellement sur des Alfa, des Auto Union et, maintenant, des Mercedes et des Maserati.

Ce sont des marques sur lesquelles on trouve pas mal de documentation. Pour Auto Union, c'est très fourni, avec de bons détails techniques. Mais l'idéal est de voir la voiture en vrai et c'est ce que je fais.

J'ai la chance de connaître, en Angleterre, deux personnes qui restaurent les anciennes et je dispose donc de beaucoup de photos. Je peux avoir la dimension de la moindre pièce, j'ai le loisir de photographier la voiture sous tous les angles, sous le moteur, etc.

Dans les publications, on ne trouve jamais ça. Je m'en sers surtout pour le côté historique, pour savoir ce que la voiture avait de particulier lors de telle ou telle course.

A.C. : Pourquoi vos séries ne comportent-elles que trois voitures ?

P.L. : Parce que je m'ennuie ! Ce qui m'amuse, c'est réaliser le modèle, aborder le problème technique. Je dis toujours que je m'entraîne sur la première, la deuxième me permet de m'améliorer et la troisième, c'est le summum ! Si on me le demande, il m'arrive d'en faire plus. J'ai fait une Alfa Romeo P2 Monza. Et puis on m'a redemandé une P2. Comme elle a gagné aussi à Targa Florio, je travaille maintenant sur cette version, légèrement différente. Je n'aime pas beaucoup faire plusieurs fois la même voiture, sauf si, entre-temps, je trouve de la nouvelle documentation pour améliorer quelque chose dans ma technique.

http://lprecreation.fr/lprecreation/



Par Joël CHASSAING-CUVILLIER

Entretien avec Georges Kern
président de IWC

« Garder notre identité
tout en s'adaptant aux
nouvelles technologies »

Si Georges Kern, président d'IWC, avoue un goût certain pour les voitures anciennes, la marque n'en oublie pas pour autant tous les passionnés de belles mécaniques à commencer par les amateurs d'aviation au travers de la nouvelle ligne : Pilote.

Une élégance discrète qui trouve ses sources en Angleterre, une touche d'accent anglo-saxon, un caractère fort qui exige que, lorsqu'il exprime une idée à ses collaborateurs, celle-ci soit déjà en cours de réalisation. Georges Kern fourmille d'idées et s'intéresse notamment aux voitures anciennes qui sont le nouveau vecteur des horlogers. Une passion qu'il traduit par son engagement dans des événements prestigieux comme celui de Goodwood et aussi par ses goûts en matière de voitures vintage. En effet, Georges Kern avoue une passion pour une jolie Ferrari 308GTS et une



© Joël Chassaing-Cuvillier.

Georges Kern CEO de IWC lors de la présentation d'une série spéciale.

magnifique Lancia Flaminia spider Touring. Un choix qui témoigne d'un goût particulièrement sûr. Des choix qui ne lui font pas oublier que 2016 est l'année de la nouvelle collection Pilote, des montres destinées aux amateurs d'aviation. Une collection Pilote qui s'enrichit de la toute nouvelle Timezoner, une montre heure universelle élégante et sportive. Un produit de la grande tradition horlogère qui répond à la modernité technologique que sera le bracelet IWC Connect. Une montre qui gèrera les activités sportives, l'électronique domestique et l'écoute de musique par Spotify. Une technologie mobile qui sera vendue dans les 70 boutiques de la marque.

Sur cette Pilote de la collection Saint Exupéry, c'est le Petit Prince et la Terre qui font office de masse oscillante.



© Joel Chassaigne-Cuvillier.



© Joel Chassaigne-Cuvillier.

Le prototype de la Timezoner découvert en novembre dernier a été largement modifié dans sa version définitive et l'on peut découvrir l'évolution du design entre les deux modèles.

Le Timezoner chronographe, une montre UTC, dans sa version définitive. Une véritable nouveauté qui apporte de la fraîcheur dans la collection.

Ce chronographe Top Gun en céramique noire voit son diamètre passer de 46 mm à 44 mm dans sa nouvelle version. La triple date est supprimée au profit d'un affichage heures/minutes dans un compteur à 12 heures. Elle gagne en sobriété.



Automobiles Classiques : Après la Portofino en 2015, vous adoptez également une diminution des diamètres de vos boîtes dans la gamme Pilote. Est-ce que vous allez poursuivre cette tendance dans les autres collections ?

G. K. : En priorité, nous devons garder notre identité et, à l'instar des Portugaises, il y a des modèles où il est impossible de réduire les diamètres. Nous devons conserver intact l'image des pièces majeures mais je crois qu'il faut lancer des produits qui ne dépassent les 44 mm. Au-delà, cela devient vraiment très grand et s'avère être un produit de niche.

A. C. : Est-ce un diamètre qui déplaît au client ?

G. K. : Non, mais on peut en séduire beaucoup plus avec les tailles que nous avons aujourd'hui, notamment en Asie. Même en Europe il y a un phénomène de lassitude

qui incite à revenir vers des tailles plus raisonnables.

A. C. : Votre toute nouvelle Pilote Timezoner possède un rehaut très marqué. C'est une volonté stylistique ?

G. K. : Pour l'instant il s'agit d'un prototype sur lequel nous travaillons encore. Le triple jeu d'aiguilles superposées – heures, minutes et 24 heures – implique une profondeur assez marquée.

A. C. : Est-ce que la marque IWC pourrait figurer sur le pourtour du rehaut ?

G. K. : Nous verrons le moment venu, pour l'instant nous travaillons encore sur ce projet. On sait que ce n'est pas idéal, mais il s'agit juste d'un prototype fonctionnel sur lequel nous avons étudié la technique et nous n'avons pas eu le temps de travailler sur la boîte. (En définitive, la marque ne figurera pas sur le rehaut, NDLR)

A. C. : Comment l'horlogerie doit s'adapter à ces nouvelles technologies telles les montres connectées ? Sont-elles une solution pour aller vers les nouvelles générations ?

G. K. : Tout dépend de la marque. Si l'on veut créer une montre connectée, cela dépend aussi du segment de prix. Je pense que, dans le haut de gamme, cette montre restera classique. Nous sommes moins concernés que les marques d'entrée de gamme. Néanmoins, il y a d'autres moyens de créer une connectivité à travers un bracelet ou d'autres éléments qui n'atteignent pas la montre. Nous travaillons sur un projet qui est en cours de finalisation. Il sera présenté dans quelques semaines. Il faut distinguer les « wearable », des montres connectées. Les montres connectées ont des prix bas. Ce sont des prix d'accès. Je pense que l'on peut intégrer les concepts du « wearable » dans le bracelet de la →



L'IWC MARK XVIII, une trois aiguilles qui symbolise le renouvellement de la gamme Pilote avec un diamètre tout à fait raisonnable et un design clair et lisible.



Le chronographe calendrier perpétuel possède une masse oscillante en forme de Spitfire.

Une fenêtre ouverte dans le fond de la Big Pilot permet de contrôler la réserve de marche du mouvement. Un modèle limité à 1 000 exemplaires.



© Joel Chassang-Coullier.

montre en tant qu'option. C'est la voie que nous avons privilégiée.

A. C. : Votre préférence va au bracelet connecté ?

G. K. : Oui, il ne modifie pas la montre. On n'est pas dans le domaine des montres digitales. En proposant une option en vente dans nos boutiques, nous pourrions être plus compétitifs. Il s'agit avant tout d'un signe de modernité de la marque et je crois tout simplement que le vecteur fondamental sera le smartphone. Nous développons des applications par rapport à celui-ci et à chaque fonctionnalité de la montre. Cela sera valable sur Android et Ios. Et cela évitera l'obsolescence du produit.

A. C. : Ces derniers mois, des maisons importantes qui produisaient des calibres en sous-traitance ont effectué des licenciements. Est-ce que ces équipementiers n'avaient pas prévu la réintégration des productions dans



© Joel Chassang-Coullier.

les manufactures ou est-ce qu'il y a une surproduction ?

G. K. : Je crois qu'effectivement il y a tout simplement une baisse de la demande de la part des marques qui achètent des mouvements à des fournisseurs extérieurs. Il y a une surcapacité dans le marché. Et je pense que cela va continuer. Le marché n'a plus la croissance d'il y a trois ou quatre ans. Il suffit de se référer aux chiffres de l'exportation.

A. C. : Comment se situe le marché français en Europe ?

G. K. : Le marché français se porte très

bien pour nous grâce aux deux millions de touristes chinois qui viennent chaque année. Quant au marché franco/français il est en croissance. Les chinois vont aux Galeries Lafayette alors que les Français disposent de la boutique de la rue de la Paix.

A. C. : Vous étiez présents pour la première fois au Member's Meeting de Goodwood en 2015, est-ce que vous allez poursuivre ce partenariat et vous associer à d'autres événements ?

G. K. : Pour l'instant nous travaillons avec Goodwood, c'est le début de notre action dans les voitures anciennes. Nous allons lancer des produits dédiés à d'anciens pilotes, il s'agira d'une véritable collection liée à l'automobile ancienne. Quant à notre présence sur d'autres manifestations de cette qualité en France, par exemple, et sachant que Le Mans et Chantilly sont déjà pris, nous sommes à la recherche d'un bel événement.

CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

Nouvelle Camaro

455 hp 0-60 mi/h 4.0 sec*

Coupé et Cabriolet



Réservations ouvertes - Quantité limitée

Distributeur officiel exclusif

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

*455 ch 0-96 km/h 4.0 sec (coupé) - Consommation mixte (l/100 km) et Rejet de CO₂ (g/km) : homologation en cours
Visuel et données constructeur non contractuels - R.C.S. Tours 343 449 419 - ORIAS N°07032369 - 02/2016



Nouvelle Audi A4. Le progrès. Intensément.

Chez Audi le loyer permet d'accéder à plus qu'un véhicule d'exception. C'est une porte vers la quiétude, avec la garantie de ne pas avoir de surprise lors de l'entretien. Parce que pour Audi, l'exigence ne s'arrête pas à la fabrication du véhicule.



Modèle présenté :

350€/mois*

3 ans de garantie et entretien avec pièces d'usure*** inclus.**

Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer 4.590 € et 35 loyers de 350 €. Offre valable du 10 février au 30 avril 2016.

* Exemple pour une Audi A4 Berline 2.0 TDI 150 ch BVM6 avec options incluses dans les loyers : pack brillance et 1 an de garantie additionnelle, en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. ** Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av. de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 ORIAS : 08 040 267 (www.oriass.fr). *** Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 10/12/2015. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Gamme Audi A4 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,7 - 6,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 95 - 147.