

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

AUTOMOBILES

classiques



Essai Aston Martin DB11

RENTRÉE DE CLASSE

Les 80 ans de la BMW 328 - Jaguar Type D 1956
 Monica 1974 - Au volant des Porsche 911 R
 Audi S5 et Jaguar SVR


 L 14829 - 263 - F: 7,30 € - RD


NUMÉRO 263 - SEPTEMBRE-OCTOBRE 2016
 FRANCE métro : 7,30€ - BEL 7,95€ - LUX : 8,40€ - DM : 8,40€ - Suisse : 12,20S
 PORT (DNT) ESP/IT/GR : 8,4€ - ALL : 10,5€ - MEX : 95 MEX - TUR : 14,80TL - R.C.M. : 8,150 XFF
 POLA : 2300 XFF - POL/S : 1200 XFF - CN : 12,990d



JUSQU'À QUATRE CO-PILOTES.

La nouvelle Audi RS 6 avec un moteur V8
4.0 litres TFSI bi-turbo et la fonction overboost⁽¹⁾.

Rejoignez la #LeagueofPerformance⁽²⁾



Volkswagen Group France S.A. – RCS SOISSONS B 602 025 538.
Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. *Audi Occasion : plus et Audi Service.
(1) Amplificateur de puissance. (2) Ligue de la performance.

Audi RS 6 Avant performance : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 9,6.
Rejets de CO₂ (g/km) : 223.

 **Audi Sport**

Audi Sport Store

Audi City Paris
48, pl. du Marché Saint-Honoré
75001 Paris
01 55 35 30 00

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre*
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00



Combattant du petit bonheur

Jaguar et Land Rover ont la coiffe des indiens de Tata sur la tête, Audi, Porsche, Bugatti, Lamborghini et Bentley ont le poids des fondamentaux du groupe Volkswagen sur leurs épaules, Rolls-Royce a le soutien très germanique de BMW jusque dans les pores de ses nobles cuirs, Ferrari attend désormais chaque matin les cours de la bourse grâce (?) au patron de FCA – Fiat Chrysler Automobiles –... Il ne reste plus beaucoup de constructeurs indépendants sur la planète du Grand Tourisme. Aston Martin fait partie des résistants. Et même si Mercedes-AMG a mis un pied à Gaydon, c'est bien Aston Martin, seul, qui a pensé, dessiné et produit la DB11, et a même conçu pour elle un tout nouveau V12 turbo... Seul contre tous. Et le résultat est réconfortant, car promis au succès. S'inspirant d'Alphonse Boudard, Aston Martin « *est un combattant du petit bonheur* ».

CHRISTOPHE BONNAUD
RÉDACTEUR EN CHEF

La périodicité de votre magazine évolue. Désormais, le rythme de parution d'Automobiles classiques devient bimestriel. Rendez-vous en kiosque le 21 octobre.

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 Morier
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
35



3 ÉDITORIAL

8 TENDANCES

L'actualité côté design
BMW 2002 Hommage
Aston Martin AM-RB 001

20 IMPRESSIONS

Les nouveautés sous nos yeux
et entre nos mains
Alfa Romeo Giulia 2.2l turbo 180 ch

22 DOSSIER PORSCHE

Le grand dossier du mois
Nouveauté : Porsche Panamera
Essai : Porsche 911 R

36 PERFORMANCES

Quand la beauté naît de l'efficiace
Aston Martin DB11

46 GROS PLAN

Le grand essai du mois
Audi S5 Coupé V6 TFSI

52 PERFORMANCES

Quand la beauté naît de l'efficiace
Jaguar F-Type SVR

58 GROS PLAN

Le grand essai du mois
Volvo V90 AWD Inscription Luxe

64 GRAND TOURISME

Balade touristique au volant
d'une future classique
Le Morvan en Ford Focus RS



Andy Palmer
p.-d.g.
d'Aston Martin.



- 70 BOÎTE À GANTS**
Les objets de l'amateur éclairé
Couleurs d'automne
- 72 GALERIE**
L'automobile dans l'art
Art singulier - Art Outsider
- 76 AUTO PORTRAIT**
Une personnalité raconte
sa passion pour l'automobile
Richard Keller
- 82 ANNIVERSAIRE**
Elle fête ses 80 ans...
BMW 328 et Racer Berlin III



- 90 ÉVÈNEMENT**
Une manifestation sur l'agenda
des passionnés
Jaguar Type D 1956
- 96 ICÔNE**
Hier admirée,
aujourd'hui vénérée
Monica 560 de 1974
- 103 CAHIER PATRIMOINE**
Placement plaisir
Enchères : Prévisions de rentrée
La cote : Porsche 904 Carrera GTS
Le bar d'Automobiles classiques :
les radios « vintage »
Temps libre : IWC à Goodwood

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. 81**

**PROCHAIN
NUMÉRO
EN KIOSQUE
LE 21 OCTOBRE**



■ MERCEDES AMG GTR

EN VERT ET CONTRE TOUS !

Après les variantes GT et GTS, et en attendant le cabriolet, voici une nouvelle version route très pointue du coupé Mercedes-AMG : la GTR. Davantage de puissance pour moins de poids, c'est une recette connue et, ici, parfaitement accommodée.

Au cœur des bâtiments du style Mercedes, tous les designers œuvrent pratiquement ensemble : de la Smart au camion Benz, en passant par Maybach, ils sont tous proches les uns des autres. Mais il y a des designers plus chanceux que d'autres, comme ceux qui ont travaillé le style de la nouvelle AMG-GTR ! Partir d'un design parfaitement proportionné, avec un capot « à la Tex Avery » et un habitacle posé sur le train arrière est déjà une aubaine. Mais lorsqu'on lui a demandé de rendre la bête encore plus agressive, l'équipe



Jantes de 20 pouces sur un profil qui évolue peu et conserve ses proportions bestiales.



Avec le nouveau design frontal, l'aile arrière et le gros diffuseur, toute l'aérodynamique du coupé Mercedes a été repensée.

Les sièges de la GTR sont spécifiques. Ils abandonnent leurs réglages électriques pour participer à l'allègement global de 90 kg.

en charge du design s'est laissée aller. Toutefois, même dans l'euphorie, on ne badine pas avec les fondamentaux du style Mercedes. La GTR s'appuie ainsi sur un héritage solide, d'où une calandre aux lamelles verticales rappelant celle de la 300 W194. Bref, ce fut sans doute très chouette de pousser les curseurs encore plus loin que ne l'avaient fait les designers du coupé GT/GTS. Les stylistes sont heureux, les responsables des couleurs et matières aussi : L'AMG-GTR adopte le ton *Green Hell Magno* qui évoque le célèbre circuit du Nürburgring surnommé l'enfer vert (*green hell*). Un circuit où la Mercedes AMG GT3 a remporté, cette année, les 24 Heures.

Outre sa livrée et son style, la GTR en impose surtout par les modifications techniques que les sorciers d'Affalterbach – fief d'AMG – ont réussi à intégrer dans un contenu déjà savamment sportif. Le V8 de 4.0 litres biturbo évolue certes en douceur avec 75 ch de plus, mais la puissance affiche désormais une respectable valeur de 585 ch. AMG a abaissé le poids de 90 kg



en utilisant des recettes connues, comme l'emploi de carbone pour le pavillon, le capot moteur et en supprimant les réglages électriques des sièges. Au final, la GTR avale le 0 à 100 km/h en seulement 3,6 secondes et tutoie les 320 km/h en pointe. Pour suivre, le châssis adopte un système de quatre roues directrices comme ses principales rivales de chez Porsche. Le train arrière adopte un angle de 1,5 degré dans le sens opposé de celui

des roues avant sous la barre des 100 km/h pour améliorer la manœuvrabilité, et dans le sens identique à celui du train avant au-delà des 100 km/h pour améliorer l'agilité. La Mercedes AMG GTR ne sera disponible dans le réseau qu'en 2017 et le prix n'a pas encore été annoncé officiellement. Le coupé Mercedes-AMG GTS étant proposé au-delà des 144 000 €, il n'est pas impensable que la GTR frôle les 200 000 €...

BMW 2002 HOMMAGE

HOMMAGE À L'EFFICIENCE

Tout au long de cette année 2016, BMW célèbre le centenaire de sa création. Pour ponctuer ces commémorations, le constructeur oscille entre avant-garde (avec ces projets « Next 100 Vision ») et nostalgie (avec les concept-cars « Hommage »). Ainsi, la 2002 ressuscite pour rappeler que BMW veut rester la marque du plaisir de conduire.

Elles y passent toutes, les BMW, au filtre de l'hommage : cette fois, c'est l'esprit de la 2002 Turbo qui est ressuscité.







La promesse d'une conduite dynamique sur les routes des Alpes.

C'est entendu, la firme BMW est fière de son histoire. Elle ne manque pas une occasion de nous le rappeler. En cette année pendant laquelle elle célèbre son centenaire plus que jamais. En 2016, BMW a en effet choisi plusieurs grands rendez-vous pour fêter son anniversaire. Après avoir malheureusement fait l'impasse sur le salon Rétromobile, en février dernier, BMW n'a pas raté, en mai, le rendez-vous de la Villa d'Este dont elle gère l'organisation. Rappelons qu'il s'agit d'un concours d'élégance qui se tient sur les

rives du lac de Côme depuis la fin des années 1920, qui avait disparu après la Seconde Guerre mondiale et que BMW a contribué à ressusciter au cours des dernières décennies. En marge du concours d'élégance, sur le site de la Villa Erba, à Cernobbio, BMW a pris l'excellente initiative de réunir tous les concept-cars inspirés par un modèle historique et de les confronter à leur ancestral modèle. On a pu ainsi revoir, à côté des originaux, la Mille Miglia réinterprétée en 2006, la M1 de 2008, la 328 Hommage de 2011, ou encore la 3.0 CSL de 2015.

Sans compter les motos... La 2002 Hommage vient donc s'ajouter cette année à cette lignée à travers laquelle le futur rencontre le passé et permet aux designers d'aujourd'hui d'exprimer leur manière bien à eux de regarder l'histoire et de l'assimiler dans leur démarche. Râblée, musclée, pas forcément jolie, mais fort sympathique, la 2002 Turbo fait partie des jalons qui ont marqué l'histoire de la marque. Lancée en septembre 1973, elle a été l'une des toutes premières voitures de série bénéficiant d'un système de suralimentation par



Dans le futur, la Mini ressemblera toujours à une Mini.

MINI VISION NEXT 100

LA MINI SE PARTAGERA

La Mini du futur sera autonome ou ne sera pas, mais elle se partagera et s'adaptera au gré de ses différents utilisateurs. En revanche sur le plan stylistique, l'esprit de la Mini éternelle, celle de 1959, sera respecté...



1960 Aston Martin DB4GT
Châssis n°. DB4GT/0126/R

7 SEPTEMBRE 2016

LONDON

BATTERSEA EVOLUTION • LONDRES, ROYAUME-UNI

EN PARTENARIAT AVEC LE CONCOURS OF ELEGANCE À WINDSOR



1939 Alfa Romeo 6C 2500 Sport Cabriolet
Carrosserie par Touring; Châssis n°. 915.019



1970 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta
Carrosserie par Scaglietti; Châssis n°. 13183

La vente comportera aussi une exposition de pièces exceptionnelles qui seront présentées lors de la prochaine "Luxury Week" de Sotheby's, à Londres, dont quelques beaux exemplaires de bijoux, belles montres et vins prestigieux.

ENREGISTREZ-VOUS POUR ENCHÉRIR À LA VENTE



Sotheby's

www.rmsothebys.com/london

FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93 ROYAUME-UNI +44 (0) 20 7851 7070 CORPORATE +1 519 352 4575



Les designers n'ont pas lésiné sur les appendices aérodynamiques pour donner de l'agressivité à la 2002 Hommage alors que la 2002 Turbo originale restait relativement sobre.

turbocompresseur. Certes, General Motors avait diffusé au cours des années 1960 quelques poignées de Chevrolet Corvaire et d'Oldsmobile F85 pareillement équipées, mais c'est bel et bien BMW qui a ouvert la vogue du turbo en Europe. Porsche suivra dès 1974 avec la 911 (type 930) et Saab assurera la démocratisation du turbo avec sa 99 en 1977. Puis viendront Audi et Nissan en 1979 ; le pli était pris.

Il faut le reconnaître, la 2002 Turbo, produite à 1 670 exemplaires, équipée d'un quatre-cylindres de deux litres développant 170 ch, n'était pas un chef-d'œuvre en matière de style. Elle reprenait la base de la petite 1600 à deux portes, un peu étriquée, et ne s'en distinguait que par l'élargissement des passages de roues, le montage d'un becquet à l'arrière et la fixation d'un

large déflecteur aérodynamique sous le pare-chocs avant... Quelques touches des couleurs de BMW Motorsport sur le fond blanc immaculé et l'inscription « turbo » apposée à l'envers sur le spoiler apportaient la note finale... Plus que le style indigent de la 2002 Turbo, c'est l'impact qu'elle a eu dans l'histoire de la marque que les designers d'aujourd'hui ont voulu restituer à travers cet Hommage. Montrer qu'une paisible berline pouvait se métamorphoser en une redoutable sportive. Ce qui n'était pas innocent dans ces années 1970 qui ont vu le marché des voitures de grand tourisme fort malmené au lendemain du premier choc pétrolier. La base de réflexion pour la 2002 Hommage est une M2, équivalent contemporain de la 2002 Turbo. Pour exalter l'esprit de performance,

les designers ont développé un harnachement aérodynamique impressionnant, beaucoup plus incisif que celui de son ancêtre. À l'avant, un dispositif complexe a été mis en place pour assurer la canalisation des flux d'air, avec de multiples ouïes et des facettes qui cisèlent le style. Sur les flancs, l'aménagement des ailes pour laisser passer des roues immenses ne se limite plus à un simple bourrelet, mais implique ici toute la surface savamment sculptée. Pour habiller l'ensemble, les coloristes ont choisi un gris bleuté qui gomme toute agressivité. Prudente mesure : les années 2010, comme la décennie 1970, supportent mal les arrogances de l'efficacité...

SERGE BELLU



Au fil de l'année de son centenaire, le groupe BMW aura révélé sa vision du futur pour ses trois labels : Mini, BMW et Rolls-Royce. Le tout avec une palme de l'originalité et du radicalisme à la firme de la Silver Lady (voir pages suivantes).

Sur la BMW 2002 Hommage, un gros travail a été accompli sur le plan aérodynamique au niveau des flux internes et du refroidissement. Les bourrelets marquant le dessus des ailes rappellent la 2002 des années 1970.



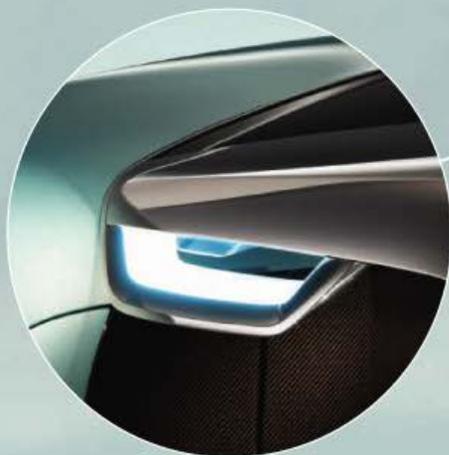
ROLLS-ROYCE VISION NEXT 100 LE CONFORT A UN FUTUR

Les trois marques du groupe BMW ont, chacune à leur manière, imaginé le futur de l'automobile. La question de l'autonomie est au cœur de la réflexion. Pour Rolls-Royce, la réponse est radicale.

Dans un futur indéterminé, le propriétaire d'une Rolls-Royce devra se passer de chauffeur et de tout autre complicité humaine. C'est tout au moins la vision que les designers de la marque, dirigés par Giles Taylor, en ont donnée à travers le projet 103EX, un des trois volets du programme « BMW Next 100 Vision ». La voiture autonome, l'actuel utilisateur d'une Rolls-Royce en connaît les avantages et les inconvénients comme personne. Ils sont très peu nombreux, les possesseurs d'une Phantom à prendre eux-mêmes le volant de leur limousine. Mais dans le coupé 103EX, la place du chauffeur a purement et simplement disparu, le rôle de ce grand absent étant joué par « Eleanor ». Une sorte de petit génie informatique qui s'occupe de tout ce qui concerne la marche du vaisseau : sa conduite, sa sécurité, ses relations avec le monde extérieur. Le résident de cet exquis boudoir n'a plus qu'à goûter la douceur et le charme de ce huis clos luxueux et douillet, dans un univers de soie claire pour le canapé et de sombre macassar pour le reste du mobilier. Extérieurement, la Rolls-Royce

joue à la fois sur une extrême modernité et sur le respect des traditions. La Silver Lady est toujours présente, mais diaphane. La calandre en forme de temple grec est réduite à un fin motif vertical tandis que les ailes se dessinent comme les pontons d'un catamaran. Le capot reste infiniment long et les ailes renferment un compartiment à bagages propres à satisfaire les grands voyageurs avec des valises sur mesure. Bien sûr, dans l'avenir, la personnalisation de chaque Rolls-Royce sera encore plus poussée qu'aujourd'hui, dépassant le simple choix des matières, des coloris et des accessoires, mais s'élargissant aussi à la forme de la carrosserie et à ses dimensions... En revanche, il faudra s'attendre à une augmentation préoccupante des chiffres du chômage dans la corporation des chauffeurs de maître.

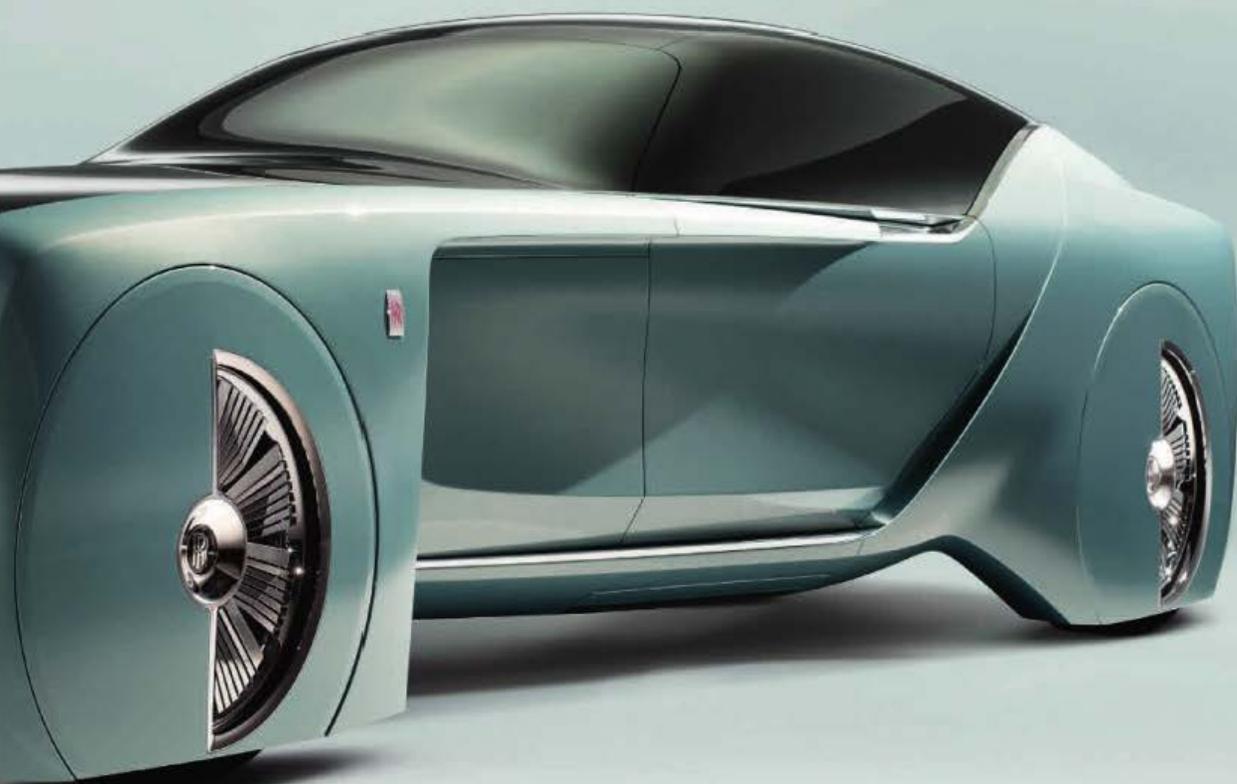
S.B.



La Rolls-Royce Vision Next 100, référencée « 103EX », constitue une magistrale sculpture futuriste qui respecte néanmoins les valeurs fondamentales de la firme.



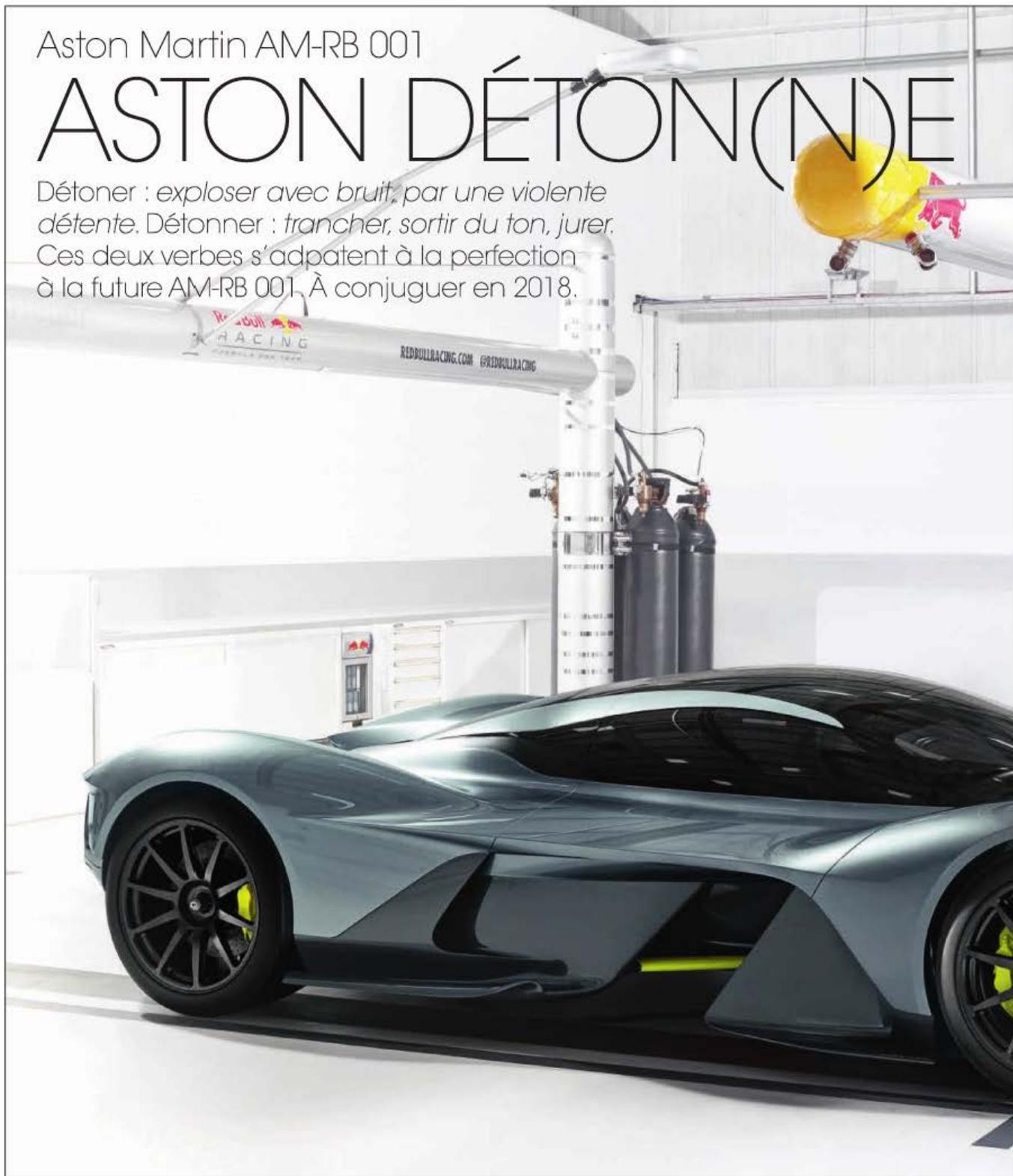
Plus de chauffeur à bord de la Rolls-Royce du futur.
Mais qui donc va s'occuper de nos petits caprices quotidiens ?



Aston Martin AM-RB 001

ASTON DÉTON(N)E

Détoner : *exploser avec bruit, par une violente détente. Détonner : trancher, sortir du ton, jurer.* Ces deux verbes s'adaptent à la perfection à la future AM-RB 001. À conjuguer en 2018.





Adrien Newey - concepteur de F1 - l'a confié en conférence : « La structure de Red Bull Advanced Technologies m'a permis de me rapprocher de mon rêve de construire une voiture sportive, mais je pensais que nous devions travailler avec un constructeur. Aston Martin était en tête de ma liste. »

Un homme est connu dans l'univers très fermé de la Formule 1. Adrian Newey, 58 ans, a conçu les plus extraordinaires et performantes monoplaces de la catégorie, de ses débuts chez March à aujourd'hui chez Red Bull Racing, en passant par Williams et McLaren. Bref, cet homme-là – qui dessine encore à la table à dessin, pas à l'ordinateur – est une valeur sûre. Mais il se lasse et voulait quitter le milieu de la F1 pour dessiner des bateaux. De course, évidemment. Autre projet dans la tête bien faite de cet ingénieur britannique, la conception d'une « voiture ». Dans sa bouche, comprenez : d'une F1 pour la route, utilisable à la fois sur piste et pour une petite virée du dimanche. C'est en associant les compétences de Red Bull Advanced Technologies (il dessine les F1 éponymes) et celles d'Aston Martin qu'il a réalisé son rêve. L'AM-RB 001 qui sera industrialisée en 2018 (99 à 150 exemplaires, prototypes compris) est véritablement bipolaire : capable de performances qu'on annonce ahurissantes (autant de chevaux extraits du V12 atmosphérique que de kilos à emmener, soit un rapport

poids/puissance de 1/1...) mais aussi capable d'une utilisation au quotidien. Dans ce dernier cas, il faudra faire avec une coque en carbone sculptée par le vent. Y loger ses jambes et le reste du corps demandera quelques contorsions pour trouver une place confortable. Car Adrian Newey se moque du design de sa supercar (un dessin enfanté en collaboration avec Marek Reichman, patron du design d'Aston Martin depuis 2005) et c'est essentiellement la recherche de la performance pure et aérodynamique qui a guidé son crayon. Le résultat est sans surprise, si ce n'est la finesse de la coque habillée d'une carrosserie très fluide et sobre. « J'ai voulu que l'AM-RB 001 soit une vraie voiture de route capable par ailleurs de réaliser des performances extrêmes sur la piste. » Pour ce faire, la AM-RB 001 bénéficiera de suspensions inédites par Red Bull Advanced Technologies alors que la berlinette sera produite à Gaydon, dans la « clinique » où ont été fabriquées les Aston Martin One-77. Les premiers prototypes seront réalisés l'année prochaine et les premières livraisons sont attendues en 2018.

C.B.



L'aérodynamique de la AM-RB 001 est poussée à son paroxysme. La coque est simplement habillée d'une fine carrosserie, et le détail à gauche dévoile une taille de guêpe. On se demande même comment les deux occupants pourront confortablement allonger leurs jambes !



Seulement 25 versions piste seront vendues sur la totalité de la production. Elles pourront aller lutter avec les Ferrari FXX K mais uniquement sur circuit.



ASTON MARTIN ZAGATO

Dévoilée sous forme de concept-car au concours d'élégance de la Villa d'Este, l'Aston Martin Zagato réalisée sur la base de la Vanquish va être produite par Aston à 99 exemplaires, pas un de plus. Le couple Aston - Zagato, très fidèle, proposera donc cette Vanquish V12 6.0 litres de 600 ch avec une robe quelque peu retravaillée, arborant une poupe bien plus agressive. Le tarif n'est pas annoncé officiellement, mais il devrait largement dépasser les 600 000 €. Premières livraisons au printemps 2017.



Alfa Romeo Giulia 2.2 I turbo 180 ch

PALPITANTE PROPULSION

Pour lutter de front avec berlines allemandes, Alfa Romeo renoue avec la propulsion. Et même avec ce moteur diesel, c'est vraiment bon !

Il aura fallu attendre plus de trente ans après la présentation de l'Alfa 75 pour retrouver une berline familiale à roues arrière motrices chez Alfa Romeo. Avec la Giulia, le constructeur italien renoue avec sa philosophie d'origine pour lutter avec la BMW Série 3. L'italienne revendique presque 60 kilos de moins que la bavaroise grâce à de nombreux éléments en aluminium et un arbre de transmission en carbone. Le châssis, doté d'un train avant à quadrilatère et d'un train arrière multibras spécifiques, est digne de celui des plus prestigieuses GT comme la Maserati Ghibli. Mais si les deux italiennes ont un fessier très ressemblant, elles ne partagent aucun élément. La Giulia dispose d'un nouveau V6 2.9 I biturbo de 510 ch dans sa définition haut de gamme. Un quatre-cylindres 2.0 I turbo de 200 ch, lui aussi inédit, complète l'offre de motorisations essence. L'essentiel des ventes devraient toutefois reposer sur le quatre-cylindres 2.2 I turbo diesel décliné en version 150 et 180 ch

avant l'arrivée d'une version 136 ch. Un nouveau bloc en aluminium qui peut être accouplé à une boîte manuelle à 6 rapports ou une boîte automatique à 8 rapports.

Souple et tonique

Si Alfa a mis le paquet sur la mécanique, la qualité de fabrication reste perfectible. Les aspects pratiques ne sont pas non plus le point fort de l'italienne dont la banquette assez droite et ferme ne dispose pas d'accoudoirs et nécessite d'ajouter 250 € pour se rabattre. Le coffre propose un bon volume de 480 litres mais souffre d'un accès étroit et Alfa n'a pas prévu de déclinaison break. Des critiques qui s'oublient vite au volant. Certes, le bloc diesel en position longitudinale vibre au démarrage et grogne à l'accélération. Il fait toutefois preuve d'une souplesse digne de celle d'un bloc essence à bas régime tout en assurant des relances très toniques. La boîte automatique ZF de

deuxième génération brille par son intelligence de fonctionnement et propose un mode manuel très rapide avec de grandes palettes au volant. Nous avons aussi apprécié, la commande manuelle aux débrayements courts même si elle présente des verrouillages assez virils notamment au passage de la marche arrière. La direction très directe et ultra-précise donne également le sourire même si sa grande légèreté peu surprendre au début. De quoi profiter pleinement d'un train avant très incisif et doublé d'une stabilité remarquable. Les suspensions parfaitement calibrées encaissent les chocs et contiennent les mouvements de caisse avec maestria. La Giulia rivalise donc sérieusement avec une BMW 320d en matière d'agrément tout en restant plutôt sobre puisque notre ordinateur de bord affichait 8,6 l/100 km en roulant fort et 7 l/100 km, plus gentiment. Un coup réussi pour Alfa Romeo !

MAXIME FONTANIER - PHOTOS : JOËL PEYROU

Uniquement disponible en berline 4 portes, la Giulia affiche une poupe proche de celle de la Maserati Ghibli avec un petit becquet intégré à la malle et une double sortie d'échappement (modèles de plus de 150 ch).



L'ALFA GIULIA 2.2 L TURBO 180 CH BVA8 SUPER EN CHIFFRES

- **Moteur** : 4-cylindres en ligne Diesel, 2143 cm³, 16 soupapes, turbo
- **Puissance** : 180 ch à 3 750 tr/min
450 Nm à 1 750 tr/min
- **Boîte de vitesses** : automatique à 8 rapports
- **Dimensions** : 4,64 x 1,86 x 1,44 m
- **Poids** : 1 445 kg
- **Pneumatiques** : 225/50 R 17 à l'AV
- **Vitesse maxi** : 230 km/h / 0 à 100 km/h : 7,1 s
- **Émission de CO₂** : 109 g/km (Ni bonus ni malus)
- **Prix (à partir de)** : 41 200 €
(39 100 € en boîte manuelle).



Le volant trois branches avec de grandes palettes de passage des vitesses évoque l'univers Ferrari. Le design est très réussi mais la finition légère. Le recouvrement en cuir complet se chiffre à 900 €.



La finition Super intègre de série des phares bi-xénon et des jantes de 17 pouces. Il faudra ajouter encore 900 € pour obtenir des jantes de 18 pouces avec des pneus anticrevaillon.



P. 24 **NOUVEAUTÉ**
PORSCHE PANAMERA
Costard fusée



P. 30 **ESSAI**
PORSCHE 911 R
Un cocktail explosif

Porsche Panamera 2016

COSTARD FUSÉE

Née en 2009 pour séduire une clientèle américaine qui regardait le confort avant de titiller le chrono, la Panamera est une vraie Porsche. À ce titre, elle offre la quadrature du cercle. Confort, oui, mais avec les performances d'une sportive. La nouvelle génération pousse tous les curseurs vers de nouveaux sommets.





Anatole Lapine, dit « Tony », est resté à la tête du design Porsche jusqu'en 1988. On lui doit notamment l'extravagant dessin de la 928, première GT Porsche à moteur V8 positionné à l'avant. Élue voiture de l'année 1978, la 928 reste un cas d'école dans toutes les formations de marketing. Elle devait ouvrir les portes d'un nouveau monde à Porsche, un univers où la 911 devait s'éteindre doucement face à l'arrivée de ces coupés à moteur avant, de la 924 à la 928. Mais cette dernière a cessé d'être produite au milieu des années 1990, alors que la 911 est plus vivante que jamais. C'est pourtant à cette merveilleuse 928 que l'on pense en découvrant la deuxième génération de Panamera. Car cette dernière dispose elle aussi d'un moteur V8 à l'avant. Ensuite, parce que la Panamera offre quatre places sous une carrosserie bien plus élancée que celle de la précédente génération, née en 2009. Et si l'on en vient à faire référence à la 928,

c'est que le designer Anatole Lapine, en son temps, avait imaginé une maquette de 928 à quatre vraies places. Les vérités d'hier ne sont pas celles d'aujourd'hui. Et le passionné de 928

que vous êtes sans doute poura regretter que la direction actuelle de Porsche n'ait pas eu envie – ou le besoin – d'offrir une version « coupé » deux portes de sa Panamera 2016. Une « 928 revival » encore plus sportive. Une sportive dites-vous ? Mais la Panamera l'est !

Rien n'a été trop beau pour elle lors de sa genèse. Techniquement, elle débarque avec trois moteurs inédits chez Porsche. Tous sont biturbo à injection directe et tous sont couplés à la transmission intégrale. Tout en haut de l'échelle, la variante Panamera Turbo tire 550 ch de son nouveau V8 essence pour lequel le constructeur a investi 80 millions d'euros dans un atelier flambant neuf de son usine de Zuffenhausen. On retrouvera ce V8 sous les capots des marques prestigieuses et sportives du groupe VW car la production tutoiera les 200 unités par jour ! Aux côtés de la Turbo, la 4S est dotée d'un V6 biturbo de 2.9 litres développant 440 ch. La troisième motorisation proposée lors de la commercialisation, le 5 novembre prochain, va faire couler un peu d'encre. Noire. Car c'est au gazoil que fonctionnera la Panamera 4S Diesel. Elle inaugure un puissant V8 biturbo de 422 ch avec désactivation de quatre cylindres lors de charge partielle, ce qui en fait une berline de série qui sait être économe (tout est relatif...) et la plus puissante avec ce type de motorisation. Cette variante dispose elle aussi de la transmission intégrale ainsi que des quatre roues direc- →



Avec la nouvelle Panamera, Michael Mauer, responsable du design Porsche, a réussi à apporter une certaine légèreté et à renforcer la filiation avec la 911. Ce n'était pas gagné !



Ci-dessous, l'abondance de commandes de la précédente génération laisse place au Porsche Advanced Cockpit doté d'un écran tactile de 12,3 pouces bien plus intuitif. Une belle avancée !



PORSCHE DIT OUI À DEUX NOUVELLES SILHOUETTES

La Panamera (à gauche) ne sera plus seule. Un break de chasse sera industrialisé (ci-dessous à gauche) alors que le concept Mission E électrique donnera naissance à un dérivé en série. Porsche a d'ores et déjà débloqué 700 millions d'euros et prévoit l'embauche d'un millier de personnes à l'occasion de la modernisation de l'usine de Zuffenhausen. Arrivée de cette première Porsche 100 % électrique en 2019.



DOSSIER Porsche Panamera 2016

Le pilote reste maître avec, comme toujours depuis la 356A, le compte-tours qui règne au milieu de l'instrumentation composée de deux écrans de 7 pouces.



LEIPZIG À 100 % ADIEU HANOVRE

Jusqu'à alors, l'usine de VW à Hanovre réalisait le montage des caisses et la peinture de la Panamera avant de la transférer chez Porsche. Avec la nouvelle venue, tout est intégralement réalisé dans l'usine Porsche de Leipzig. Coût des investissements : 500 millions d'euros.



La seconde génération de Panamera conserve un gabarit proche de la précédente, mais l'abaissement de la ligne de fuite du pavillon, la tension de certaines lignes et des épaulements plus massifs changent totalement la perception de cette limousine Porsche à cinq portes.



trices. Elle rappelle ainsi que Porsche a toujours œuvré sur des trains roulants extrêmement travaillés, comme ceux de la 928 qui inaugurerait un train arrière autodirectionnel Weissach, du nom de la piste d'essais du constructeur.

Mais la Panamera enterre littéralement sa grand-mère de la décennie 1970 avec un festival d'aides à la conduite gérées par un régulateur qui analyse et synchronise en temps réel tous les systèmes associés au châssis. Ceci afin d'optimiser le comportement routier de cette limousine de plus de cinq mètres qui peut compter également sur une inédite suspension pneumatique. Une berline qui abat quand même le 0 à 100 km/h en 4,5 s... dans sa version diesel ! Comptez seulement 3,6 s avec le V8 biturbo essence auquel

vous pourrez accoler la vitesse de pointe de 306 km/h. Et pour contrôler au mieux cette vélocité nouvelle, vous ferez confiance à une instrumentation totalement revue et s'appuyant désormais sur des écrans, certains tactiles, en lieu et place des multiples commandes du modèle précédent. Porsche a réalisé que le concept d'une commande par fonction pouvait réellement polluer la conduite. Le constructeur innove également avec des options d'aide au pilotage nocturne. Une caméra thermique est désormais disponible et reconnaît les personnes et les gros animaux en les affichant (en couleur s'il vous plaît) sur le combiné d'instrumentation numérique. Le sanglier bellifontain n'a qu'à bien se tenir... Pour le reste, tout ou presque est disponible, du toit panoramique inclinable aux sièges massifs en passant par un système audio de (très) haut de gamme Burmester.

Esthétiquement, la Panamera 2016 ressemble à une Panamera de 2009 et pourtant tout change. Les bases d'un bon design restent la magie des proportions. Autant la précédente génération pêchait sur ce point, autant la nouvelle, par de subtils travaux, a réussi le coup de maître d'alléger une silhouette pataude. Plus volumineuse, la nouvelle Panamera s'appuie sur un empattement allongé (2,95 m), sur le déplacement vers l'avant du train avant (allongeant visuellement le capot moteur) et sur un abaissement de deux centimètres de la hauteur de pavillon au niveau des places arrière, sans nuire à l'habitabilité de quatre places. La masse imposante de la Panamera est ainsi mieux posée sur ses roues et bénéficie désormais de solides épaulements inspirant la solidité. Bref, la Panamera reste une Panamera et change peu ses tarifs qui, en Allemagne, s'échelonnent de 113 000 € pour la V6 essence biturbo de 440 ch à 153 000 € pour la V8 Turbo ou 117 000 € pour la V8 diesel.

CHRISTOPHE BONNAUD



PANAMERA SPORT TURISMO ELLE DEVRAIT BIENTÔT ARRIVER

Anatole Lapine avait dessiné une 928 4 places avec un volume arrière de break. Porsche offrira une telle silhouette à sa Panamera, silhouette qui a été déflorée avec le concept Sport Turismo. Le but est de proposer tout à la fois un design plus typé, plus de place et un coffre plus modulable. L'usine de Leipzig est prête à accueillir d'autres produits. Pourquoi pas celui-là ?!







Porsche 911 R

UN COCKTAIL EXPLOSIF

Une 911 GT3 RS à transmission manuelle et privée d'aileon arrière : c'est le programme proposé par la série spéciale 911 R qui privilégie les sensations plutôt que l'efficacité maximale.



S'enquérir du chrono réalisé par la 911 R sur la boucle nord du Nürburgring vous expose au courroux d'Andreas Preuninger, le responsable des programmes RS et des versions les plus sportives. Vous voilà prévenus. Pour installer son nom en haut d'une feuille de temps, il y a la 911 GT3 RS. L'épreuve du circuit n'est pas la tasse de thé de la nouvelle R. Commercialisée depuis l'an dernier, la RS vise l'efficacité maximale avec son aérodynamisme empruntée au monde de la course et sa boîte automatique à double embrayage autorisant des changements de rapports éclairés. Oui mais voilà, pour une frange de puristes, trop d'efficacité nuit au plaisir. Et puis, tous les adeptes de versions Clubsport n'aspirent pas à traquer le dernier dixième sur circuit. Cette frange de passionnés reste cependant réceptive à une version hors norme et dépouillée ressuscitant les sensations de conduite à l'ancienne et permettant de cerner les limites d'adhérence des pneumatiques.

Ce Graal est désormais symbolisé par la nouvelle 911 R. Un patronyme chargé d'histoire. En langage maison, la 911 R est ni plus ni moins que la première véritable 911 de course. Répondant à la catégorie compétition-client, ce modèle donna naissance, en 1967, à une série de seulement 22 exemplaires. Propulsée par le flat-six 2 litres de la 906 et pesant moins de 900 kilos, la R s'est taillée un joli palmarès international. Gérard Larrousse a ainsi remporté le Tour

Auto 1969 au volant d'une machine de ce type. Alors, quand le constructeur de Zuffenhausen a annoncé le retour de la 911 R, la communauté des puristes s'est embrasée. À la différence de la R originelle, la version de 2016 n'aspire pas à prendre la piste mais elle tire de son aînée une formule que l'on croyait définitivement annihilée avant que le Cayman GT4 ne se charge de la remettre au goût du jour.

Une stricte deux places

Pour obtenir une 911 R, rien de plus simple en théorie. Il s'agit d'une 911 GT3 RS qui a renoncé à la boîte à double embrayage à 7 rapports au profit d'une transmission manuelle à 6 rapports et qui a remplacé le disgracieux aileron arrière par le becquet escamotable de la Carrera se déployant selon un angle beaucoup plus élevé. Dans la pratique, la R a dû reprendre le chemin de la soufflerie pour lui assurer une parfaite stabilité à haute vitesse. Ces longues heures dans le tunnel ont conduit les aérodynamiciens à installer un nouveau diffuseur arrière et à raccourcir la lèvre avant située au bas du bouclier. Pour éviter de la froter sur les dos-d'âne, le système de levage de l'essieu avant (3 000 €) est conseillé. Si la R se contente de dix fois moins d'appui à 300 km/h que la GT3 RS, la réduction de la traînée aérodynamique lui permet de revendiquer une vitesse de pointe supérieure de 13 km, soit 323 km/h. De

La planche de bord diffère de celle d'une 911 de série par son volant à trois branches de course, la climatisation et l'écran d'informations intégrant le GPS en options gratuites et surtout la plaque de châssis numérotée.

Le catalogue propose trois modèles de sièges, de la version grand tourisme au baquet enveloppant reposant sur une coque en carbone. Les trois sont garnis d'un tissu à motif pied-de-poule.



la R originelle, la nouvelle R a conservé la culture de l'allègement. Les ingénieurs se sont employés à traquer les kilos superflus pour abaisser le poids à 1 370 kilos en adoptant un pavillon en magnésium, un capot et des ailes avant en plastique renforcé de fibre de carbone, une lunette arrière et des vitres latérales arrière en polycarbonate ainsi qu'un habitacle minimaliste. Cinquante kilos de gagnés à ce niveau, ce n'est pas rien mais un gain plus important aurait pu être obtenu en recourant à des jantes en magnésium et en faisant l'économie de quelques équipements intérieurs.

Deux teintes de carrosserie, blanc et gris clair, peuvent s'accorder avec des bandes rouges ou vertes et des stickers de bas de caisse.

Certes, une bonne partie des insonorisants ont été enlevés, l'espace arrière se dispense de sièges au profit d'une fine moquette et l'ouverture des portes s'effectue via une lanière mais le client d'aujourd'hui ne semble plus disposé à se passer de quelques éléments de confort. À vrai dire, rien ne s'oppose à un usage quotidien. Certes, les sièges confort →



MODÈLE HORS-NORME PRODUIT EN SÉRIE LIMITÉE
À SEULEMENT 991 EXEMPLAIRES NUMÉROTÉS,
LA 911 R RAVIVE LES PLAISIRS DU PILOTAGE À L'ANCIENNE.



de la Carrera ont cédé la place à des baquets à choisir entre trois modèles, du modèle grand tourisme au baquet intégral et enveloppant mais dans tous les cas, le confort d'assise reste élevé. Ces baquets sont même drapés d'un tissu pied-de-poule en vogue sur les 911 des années 1960 et ressuscité sur la série 50^e anniversaire. Moyennant un supplément de 1 800 €, les bords en cuir des baquets pourront être marron. La structure d'origine des portières, la console centrale et les garnitures en cuir ont été préservées.

Ambiance course oblige, la suédine recouvre le ciel de pylon et les montants de baie tandis que le volant ne s'encombre plus de boutons. Les intégristes soucieux du moindre gramme gagné auront décoché, dans la colonne des options gratuites, la climatisation et l'écran d'informations Porsche Communication Management (PCM) incluant le système de navigation par GPS. Autant le premier équipement nous paraît indispensable, autant l'esprit de la 911 R est de nature

à remettre en service la bonne vieille carte Michelin. Par contre, le grand réservoir de 90 litres s'impose pour éviter de s'arrêter régulièrement à la pompe.

Le retour du talon-pointe

Si le boîtier de la clé de contact est toujours à la gauche du volant, il faut débrayer pour lancer le flat-six 4 litres de 500 chevaux emprunté à la GT3 RS. Au régime de ralenti, sa voix paraît enrouée. La conséquence de la présence du volant moteur allégé monomasse, facturé 3 000 €, mais participant à la vivacité de la réponse à l'accélérateur. Il suffit d'augmenter le régime moteur pour qu'il change de ton. Avec cette transmission dérivée du modèle ZF à 7 rapports, on retrouve les joies d'un levier en H se maniant avec fermeté d'une impulsion du poignet. Loin d'être vécue comme une recule, cette association donne tout son sel à

La R se distingue principalement de la GT3 RS par le retour de la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Sur la console centrale, chaque touche correspond à une seule fonction. Le mode Sport active ainsi le coup de gaz automatique.





L'esprit 911 R est né en 1967 (à droite) avec une version dotée du flat-6 de 2.0 l et produite à seulement 22 exemplaires.

PORSCHE 911 GT3 RS EN CHIFFRES

- **Moteur** : 6-cylindres à plat atmosphérique
3 996 cm³, 500 ch à 8 250 tr/min
460 Nm à 6 250 tr/min
- **Transmission** : propulsion, manuelle à 6 rapports
- **Dimensions** : 4,54 x 1,88 x 1,29 m
- **Pneumatiques** : AV : 245/35 ZR 20
AR : 305/30 ZR 20
- **Vitesse maxi** : 323 km/h
- **0 à 100 km/h** : 3,8 secondes
- **Consommations (normalisées UE)** : 13,3 l/100 km
- **Émissions CO₂** : 308 g/km
- **Prix** : 192 845 € hors options

la conduite. Ceux qui auraient tout oublié du talon-pointe passeront pour des experts. La touche Sport actionne le coup de gaz automatique aussi bien à la montée qu'à la descente des rapports. Ce choix technique entraîne le remplacement du différentiel à blocage actif de type PTM Plus par un classique système à glissement limité mécanique. Les trains roulants sont identiques à ceux de la GT3 RS mais les lois d'amortissement du PASM et du braquage des roues arrière directrices ont été revues en profit de l'agilité. Évidemment, cela se paye par une moindre efficacité et quelques dixièmes perdus sur le chronomètre mais le pilotage en devient plus gratifiant. La R concède 0,5 s (3,8 s) à la RS pour atteindre les 100 km/h mais là n'est pas l'essentiel. Si à bas régime et en reprises, ce moteur n'impressionne pas, il sait se fondre dans le trafic.

Lorsque l'horizon s'éclaire sur une route à fort dénivelé, la R livre une partition magistrale. Le flat-six dispose d'une allonge phénoménale, presque surnaturelle, hurlant jusqu'à 8 500 tr/min. La sonorité métallique similaire à celle d'une voiture de course participe aux sensations. Secondée par des pneumatiques Michelin Pilot Sport Cup 2 littéralement



agrippés à l'asphalte, la R se transforme en distributeur de G, glissant d'un virage à l'autre à une cadence effrénée. Les freins en carbone-céramique ne plient jamais sous l'effort. Le châssis réserve le meilleur des deux mondes : une efficacité hors pair et un angle de dérive non négligeable. Le pilote ressemble à un pianiste en parfaite osmose avec son instrument. Pour le porschiste invétéré, la R représente une sorte de Graal. Ce véhicule hors-norme n'est pourtant déjà plus disponible à la commande. Porsche, qui sait manifestement comment s'y prendre pour entretenir la fascination autour de la marque, n'a pas produit qu'une série numérotée à 991 exemplaires prise d'assaut dès le lancement. En France, une quarantaine de R a été vendue, en priorité aux possesseurs de la 918 Spyder.

L'aérodynamique a fait l'objet d'un soin particulier. Au lieu de l'énorme aileron réglable de la GT3 RS, la R retrouve le spoiler rétractable de la Carrera de série mais il dispose désormais d'un angle d'ouverture plus important.

PHILIP JONES



Aston Martin DB11

LE COME-BACK DE LA GT ANGLAISE

C'est l'événement de la rentrée : voici le premier essai du nouveau fleuron d'Aston Martin, plus que centenaire. Ce coupé à la ligne diablement séduisante fera-t-il oublier la DB9, restée près de treize ans au catalogue ?





Développé en interne, le nouveau 12-cylindres en V gavé par une paire de turbos cube 5,2 l. Il est associé à une transmission automatique ZF à 8 rapports.

La DB11 est un modèle capital pour Aston Martin. Ce coupé de Grand Tourisme ouvre un nouveau chapitre pour la marque anglaise qui n'a pas été épargnée par les tourments depuis sa naissance en 1913. Inutile de se voiler la face : ces dernières années n'ont pas été tendres pour la pépite anglaise. Depuis la crise de 2008-2009, elle vit au ralenti, souffrant de l'absence de vraies nouveautés, de technologies dépassées et d'un investissement en berne. Avec des ventes en chute, on ne donnait pas cher de sa peau. L'arrivée d'un nouvel actionnaire fin 2012, en la personne de l'Italien Andrea Bonomi et de son fonds d'investissement Investindustrial, ne semblait même pas de nature à enrayer la sortie de route. Puis, un rayon de soleil est revenu dans

la maison Aston Martin. Usé, l'Allemand Ulrich Bez a été remplacé par Andy Palmer à la tête de l'entreprise. L'Anglais, qui a gravi tous les échelons au sein de Nissan, a défini en un temps record un plan ambitieux entériné par les actionnaires. L'injection d'argent frais, l'entrée du groupe Daimler dans le capital à hauteur de 5 % et la commercialisation de séries limitées, lucratives en termes d'image et de profitabilité, ont conforté la relance de la machine. Au salon de Genève 2015, la révélation du concept de crossover DBX a jeté les bases d'une offensive produits jamais vue chez Aston Martin. C'est dans ce contexte que la DB11, première véritable nouveauté depuis la V8 Vantage de 2005, pointe le bout de son capot. Garée à côté d'une DB9, le nouveau fer de **SUITE PAGE 43**

La Toscane, havre de paix, offre un bel écrin à la nouvelle DB11. Avant de déclencher les 608 ch !





Les lignes tendues sont dénuées d'appendices aérodynamiques. Seul un petit spoiler sort de la malle arrière passés les 100 km/h. La télématique provient de Daimler.







« LA DB11 SE
SITUE ENTRE UNE
FERRARI ET UNE
ROLLS-ROYCE. »

Andy Palmer,
p.-d.g. d'Aston Martin



Les arches noires accentuent l'impression d'un pavillon flottant. Les trois modes de conduite (Confort, Sport et Sport +) se commandent depuis un bouton sur le côté droit du volant.

ANDY PALMER, PRÉSIDENT D'ASTON MARTIN

« UNE NOUVEAUTÉ TOUS LES NEUF MOIS »

Le président d'Aston Martin est parfois trop loquace. Et ses proches collaborateurs ne s'en cachent pas. Lors de la présentation de la DB11, il était visiblement bien disposé puisqu'il nous a confirmé que le constructeur allait lancer le plus ambitieux programme de toute l'histoire de la marque. « Il y aura une nouveauté

tous les neuf mois », a-t-il assuré. La DB11 aura ainsi une sœur Volante. La V8 Vantage sera remplacée dans le courant de l'année 2017 par un coupé très sportif inspiré de la DB10 élaborée pour le dernier James Bond et propulsée par des V8 d'origine Mercedes-AMG. Suivra une nouvelle Vanquish motorisée par un V12

développé par Williams Engineering

développant une puissance supérieure à 700 ch. Puis ce sera au tour du crossover DBX de faire son apparition. Les formes de ce véhicule présenté sous la forme de concept à Genève en 2015 sont figées et « elles vont surprendre par leur dynamisme », assure le boss. Ce modèle, qui va marquer un tournant décisif pour la marque sera produit au Pays de Galles. Vers 2020-2021, Aston Martin poursuivra l'expérience Lagonda qui a été marquée par la commercialisation de la limousine Taraf en 2015. La prochaine Lagonda ne reprendra pas le schéma de la Rapide et ne sera pas une déclinaison 4 portes de la DB11. Quant à la Rapide, elle va avoir une déclinaison électrique courant 2018. Ce modèle développé

sera produit en série limitée. Avec le crossover DBX, la firme anglaise devrait être en mesure de battre ses records de vente et de se rapprocher des 10 000 unités. Le programme sera renforcé par les éditions limitées et numérotées, vraisemblablement deux par an, et la production de supercars. La dernière en date, la radicale AM-RB 001 conçue et réalisée en partenariat avec l'écurie de F1 Red Bull, à une série de moins de 150 voitures de route et 25 véhicules de course dont un prototype de développement. Les 24 AM-RB 001 ont déjà toutes été vendues. Elles vont donner naissance, suivant l'exemple de la formule BMW M1 Procar, à une course monotype en lever de rideau de certains grands prix de F1.



« NOUS AVONS RÉALISÉ LE STYLE EN QUATRE MOIS. NOUS AVONS INSTALLÉ LA NOUVELLE CARROSSERIE SUR UN CHÂSSIS DE DB9 ET EMMENÉ LA VOITURE AU NÜRBURGRING. ELLE S'EST D'EMBLÉE MONTRÉE PLUS EFFICACE ET PLUS RAPIDE. »

Marek Reichman, designer en chef

lance de la gamme en reconstruction a gagné en prestance et en agressivité, sans perdre en élégance. Avouons-le, l'équipe du design dirigée par Marek Reichman a signé un nouveau chef-d'œuvre d'esthétisme. Autour d'un empattement allongé de 60 mm (2 805 mm) par rapport à la DB9 et d'une nouvelle plateforme en aluminium 40 kilos plus légère et 25 % plus rigide, les designers ont signé des lignes plus anguleuses, largement inspirées de la supercar de course Vulcan et du concept DBX. Le long capot, la ceinture de caisse haute, la faible surface vitrée, l'absence d'appendices aérodynamiques, les arches de toit noires (option) et la cabine cintrée sur l'arrière accentuant l'épaule des ailes arrière magnifient une œuvre décidément beaucoup plus raffinée qu'une Ferrari. Selon Marek Reichman, il convient de rendre hommage aux modeleurs qui ont su interpréter avec talent le dessin original.

Inscrite dans le XXI^e siècle

Le style intérieur est simple, dépouillé et parfaitement inscrit dans la tradition de la marque. Les matériaux sont d'excellente facture, le cuir est souple et épais, et les ajustements parfaits. Dommage que certains détails soient plus pauvres, comme la contreporte en laque piano à l'effet plastique. Malgré des cotes en augmentation, les places arrière sont symboliques mais elles ont le mérite d'exister. On y installera des bagages supplémentaires sachant que le coffre au seuil d'accès très bas n'est déjà pas ridicule avec ses 270 litres. En revanche, on déplore une quasi absence de rangements. Il n'y a pas de boîte à gants et le vide-poche sous l'accoudoir central électrique permet seulement de loger les smartphones. Mais la DB11



est bien inscrit dans le XXI^e siècle. L'apport de Daimler se traduit par la présence au sommet de la console centrale, d'une tablette 12 pouces identique à celles des modèles allemands et pilotée depuis une molette implantée sur le tunnel central. Les boutons de la boîte ZF à 8 rapports et de la mise en route du V12 sont installés sur la console. Les montées en régime vigoureuses de ce bloc ont incité les designers à placer un énorme compte-tours au centre de la casquette de type moto. Dans le contexte actuel de pression sur la diminution de l'empreinte carbone, on pouvait craindre le pire pour Aston Martin. Les amateurs de GT peuvent respirer. Le constructeur anglais a préservé le V12 sans tomber dans les accommodements. Sous le capot de la DB11, il →

La tradition est respectée : le bouton-démarré transparent trône au centre de la console et une barrette traverse l'aile avant.



PERFORMANCES Aston Martin DB11



Les premières DB11 livrées à partir du mois de septembre bénéficient de la finition « Launch Edition » se distinguant par des matières et des équipements spécifiques.





La DB11 redonne ses lettres de noblesse au Grand Tourisme. Son confort remarquable permet d'accomplir plusieurs centaines de kilomètres sans fatigue.

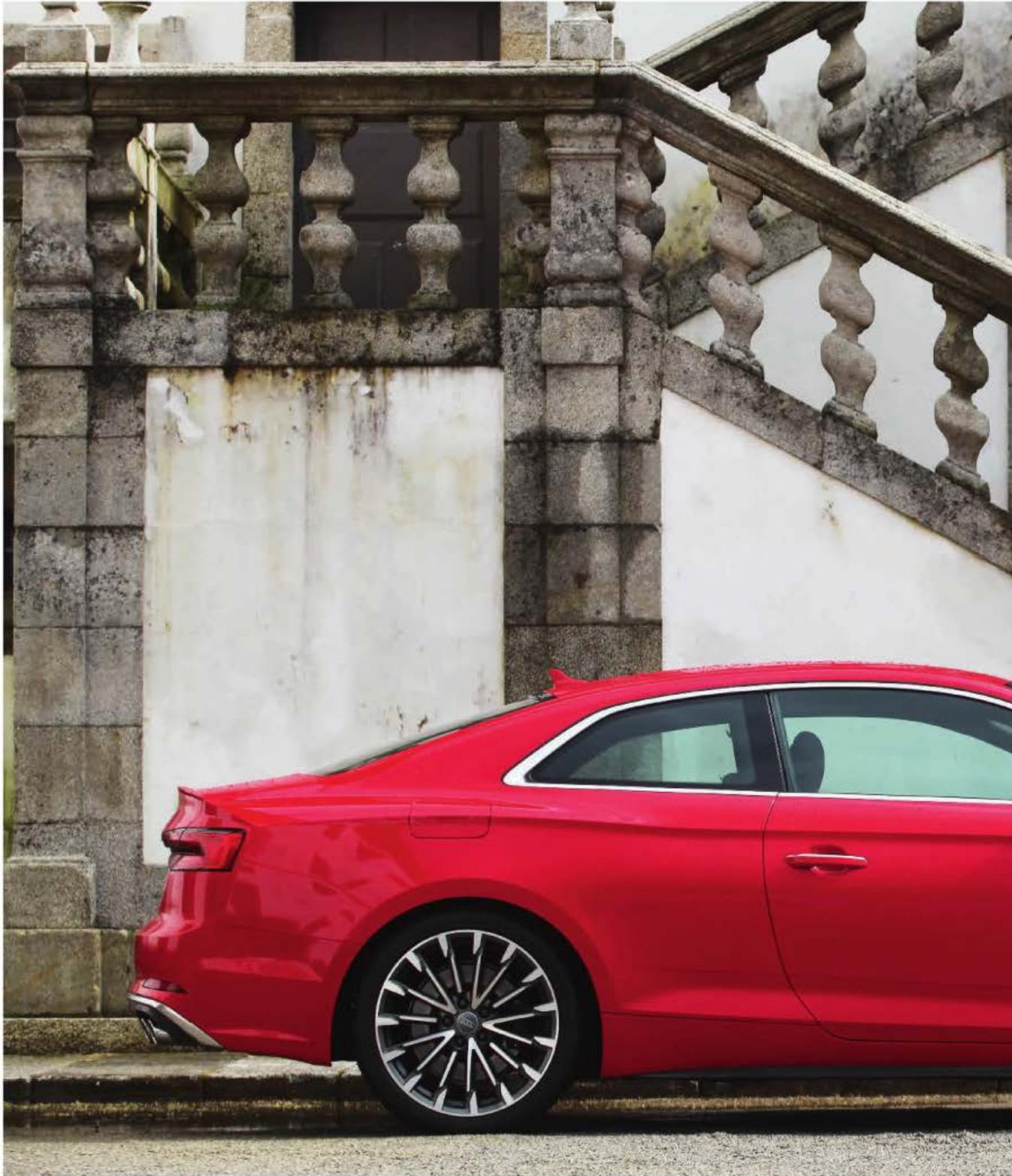
est entièrement nouveau et cède à un downsizing un peu particulier. À la place du vieux 5,9 litres atmosphérique de la DB9, on trouve un 5,2 l gavé par deux turbos. En changeant de génération, la GT anglaise voit sa puissance s'accroître de 61 ch pour atteindre 608 ch. On est encore loin des 740 ch de la Ferrari F12 mais cela laisse une marge de progression pour une future Vanquish. Et le couple de 700 Nm présent dès 1 500 tr/min et jusqu'à 5 000 tr/min métamorphose vraiment la GT. On se surprend à évoluer à 1 500 tr/min en 7^e sans hoquet et il suffit d'écraser l'accélérateur pour accéder à des reprises toujours toniques. Les sensations restent toutefois édulcorées par le double vitrage atténuant les vocalises du V12. La suspension repose sur des amortisseurs adaptatifs Bilstein opérant sur trois niveaux (Confort, Sport et Sport+). Après les avoir éprouvés, nous avons sélectionné le mode le plus ferme. Les deux premiers ne verrouillent pas suffisamment la caisse et, sur les routes toscanes, la mise en appui demeure insuffisante. Il faudra valider nos impressions sur un terrain moins cabossé mais les pneumatiques Bridgestone développés spécialement pour la voiture nous ont semblé privilégier le côté Grand Tourisme, au détriment de la sportivité. Une impression qu'Andy Palmer confirme en avouant que « *la DB11 se place entre Ferrari et Rolls-Royce* ». La nouvelle GT anglaise représente un remarquable compromis confort/dynamisme. La direction, pour la première fois électrique chez Aston, est une réussite. Elle offre douceur, précision et consistance. Le freinage est un point à améliorer. La pédale manque de consistance et la

ASTON MARTIN DB11 EN CHIFFRES

| | |
|---|---|
| — | Moteur : 12-cylindres en V biturbo, 5 204 cm ³ , 608 ch à 6 500 tr/min – 700 Nm de 1 500 à 5 000 tr/min |
| — | Transmission : propulsion, automatique à 8 rapports |
| — | Dimensions : 4,73 x 1,94 x 1,27 m |
| — | Pneumatiques : AV : 255/40 ZR 20 – AR : 295/35 ZR 20 |
| — | Vitesse maxi : 322 km/h |
| — | 0 à 100 km/h : 3,9 secondes |
| — | Consommations (normalisées UE) : 11,3 l/100 km |
| — | Émissions CO₂ : 265 g/km |
| — | Prix : 206 430 € hors options |

réaction n'est pas immédiate lorsque les étriers pincent les disques. La transmission fera oublier l'ancienne boîte auto à 6 rapports mais les passages de rapports sont temporisés et, mode de conduite Sport + enclenché, elle devient caricaturale avec des réactions sèches. Le bon setup est donc la suspension en mode Sport+ et les organes de la voiture (direction, réponse moteur, boîte) en Sport. On peut ainsi profiter de la sonorité envoûtante du V12, de son crépitement à la décélération et de ses intonations stridentes identiques à celle d'un moteur à compresseur, à certains régimes. On ne s'en lasse pas, comme de la vision de l'épaulement incroyable des ailes arrière dans les rétroviseurs. À l'exception de quelques détails, la DB11 est vraiment une réussite. Au-delà de sa ligne superbe qui fera craquer de nombreux amateurs, la qualité de ses prestations de confort et d'agrément est de nature à prédire un avenir radieux à cette GT anglaise.

SYLVAIN REISSER



A red Audi S5 Coupé V6 TFSI is shown from a low-angle, front-quarter perspective. The car is parked on a paved surface in front of a stone building. A prominent feature is a stone staircase with a balustrade of twisted balusters that leads up to a white door. The car's sleek lines and multi-spoke alloy wheels are clearly visible. The background is a dark, shadowed area of the building, which provides a high-contrast backdrop for the white text.

Audi S5 Coupé V6 TFSI

UNE GUEULE, UN COEUR ET DES BASKETS

Rouler dans un coupé aux lignes suggestives, c'est bien. Rouler en toute sécurité, c'est encore mieux. Une subtile équation proposée par la nouvelle Audi A5 qui offre, dans cette variante « S » quattro, 354 ch pour y ajouter le plaisir à l'état pur.

GROS PLAN Audi S5 Coupé V6 TFSI

Après le TT et la R8, Audi vient de revisiter l'un des plus beaux coupés du marché, en passe lui aussi de devenir une icône : l'A5. Pour autant, la beauté ne suffit pas. Face à une concurrence plus récente et mieux armée (BMW Série 4, Mercedes C Coupé), le chef-d'œuvre de Walter de Silva commençait à souffrir. Ou à vieillir, tout simplement. Si le maître du fusain est désormais parti à la retraite, Audi remet les pendules à l'heure en présentant la seconde génération de son A5, d'abord dans sa silhouette coupé, en attendant le cabriolet et la version Sportback 5 portes l'année prochaine sans doute. Ce coupé devient aujourd'hui une sublime GT, signée Frank Lamberty, et supervisée tout de même (et surtout, approuvée) par le maître designer italien qui a encore son mot à dire. Les habitués du premier modèle ne seront pas dépayés, Audi a pris soin d'évoluer en douceur. Une recette dont devrait peut-être s'inspirer certains constructeurs... C'est assez net pour que cela se voit, mais suffisamment subtil pour conserver l'essentiel, notamment cette vague ondulante caractéristique qui court le long des flancs. Des flancs qui apparaissent comme plus musclés au niveau des roues, ceci afin de mieux asseoir visuellement la voiture, mais également pour suggérer la présence de la transmission intégrale quattro, autre marque de fabrique du constructeur. La nouvelle A5 conserve par ailleurs un entou-



rage des vitres assez proche de sa devancière, mais le capot nervuré, presque bombé, plonge sur une calandre single-frame plus large, plate et basse, permettant ainsi aux phares perçant d'être positionnés un peu plus haut.

Cette ligne est propre, nette et sans bavure, et nul doute que son classicisme devrait traverser sans problème les années. En reposant sur la nouvelle plateforme MLB, commune à la dernière A4, ce coupé en profite pour majorer légèrement son habitabilité, en gagnant 17 mm en longueur aux jambes, et 26 mm en largeur aux coudes. Le volume du coffre progresse également de 10 litres, portant sa capa- →

Difficile de toucher à un tel chef-d'œuvre sans le dénaturer. Un pari osé, parfaitement réussi par les designers qui sont parvenus à préserver la ligne caractéristique de l'A5, tout en la modernisant.



L'A5 Coupé est belle, mais aussi, et c'est nouveau, très dynamique à conduire. Le compromis confort-tenue de route est bon, la direction précise et le train arrière fait preuve de mobilité quand il faut !

L'A5 Coupé est une GT 2+2 classique et haut de gamme qui intègre des sièges sport enveloppants. De quoi être bien installé pour profiter de la vue offerte sur une planche de bord ergonomique et remarquablement finie.



GROS PLAN Audi S5 Coupé V6 TFSI

cité à 465 litres, soit presque autant que dans une berline. Pas de quoi en faire pour autant une familiale, l'A5 demeurant d'abord une GT 2+2, l'espace à l'arrière restant un peu juste pour y caser deux grands adultes. Mieux profilée que jamais (Cx de 0,25), l'A5 en profite pour perdre 60 kg en moyenne, mais aussi pour recevoir des blocs essence et diesel plus propres (consommation en baisse de 22 %), toujours plus performants (17 % de puissance supplémentaire). L'offre diesel, calquée sur celle de la berline A4, évolue de 190 à 286 ch, tandis que les blocs TFSI délivrent de 190 à 354 ch pour la sportive variante « S5 » de notre essai. Cette dernière devrait s'octroyer près d'un quart des ventes. Une puissance identique, au cheval près, à celle proposée par la première mouture de S5 sauf que, signe des temps, la nouvelle venue a troqué son V8 pour un V6. Faut-il le regretter ? Non, car ce V6 3.0 TFSI en aluminium (172 kg au total) est un concentré de technologie. Allégé de quelque 14 kg grâce à l'emploi du bon matériau au bon endroit, il dispose d'un turbo placé entre les rangées de cylindres, et de collecteurs intégrés dans les têtes de culasses.

L'admission est bien sûr variable et grâce à des frictions internes en fortes baisse, ce bloc composé de plus 800 pièces neuves, affiche une consommation moyenne flatteuse de 7,3 l/100 km. Un chiffre qu'il convient de nuancer, comme vous le verrez par la suite. Même si nous n'avons pas pu tester ce V6 comme les ingénieurs d'Audi, soit durant 50 000 heures sur un banc et sur un million de kilomètres du cercle polaire aux déserts les plus arides, une chose est sûre : il déborde de couple dès les plus bas-régimes (500 Nm dès 1 370 tr/min) et séduit par sa sonorité feutrée. « T » ce jusque dans l'habitacle, qui bénéficie pourtant d'une finition et insonorisation parfaite. Sans surprise, on retrouve les ultimes innovations apparues sur les dernières Audi (Q7 et A4), comme les assistants d'aide à la conduite, une connectivité au niveau des meilleures, l'Audi drive select permettant de paramétrer la voiture en agissant sur la direction, la réactivité de la boîte automatique à 8 rapports et l'accélérateur, la suspension... Bien sûr, le désormais incontournable « cockpit virtuel », cette grande dalle numérique à affichage variable remplace avantageusement les compteurs analogiques. À noter l'intégration en

L'A5 Coupé bénéficie du meilleur de la technologie Audi, à l'image de son instrumentation digitale paramétrable, ou de la boîte Tiptronic à 8 rapports, douce et réactive.



AUDI S5 EN CHIFFRES

- Moteur : 6-cylindres turbo et injection directe, 2995 cm³
- Puissance : 354 ch de 5 400 à 6 400 tr/min
- 500 Nm de 1 370 à 4 500 tr/min
- Boîte de vitesses : tiptronic ZF à 8 rapports
- Dimensions : 4,69 x 1,84 x 1,37 m
- Poids : 1 615 kg
- Pneumatiques : 245/40 R 18
- Vitesse maxi : 250 km/h (bridée électroniquement)
- Prix (à partir de) : 65 000 € (estimation)



série d'un bras électrique, vous offrant à portée de main la ceinture de sécurité ; système apparu sur les coupés Mercedes voici belle lurette. Reconnaisable à ses boucliers spécifiques, ses quatre sorties d'échappement et ses coques d'aluminium brossé sur les rétroviseurs, notre version S5 joue également la carte de la sportivité et de l'élégance dans l'habitacle, en gagnant des sièges en cuir matelassés, des inserts en carbone du plus bel effet et un volant « sport » en cuir surpiqué doté de palettes pour passer manuellement les vitesses. Un volant que l'on ne veut d'ailleurs plus lâcher.

L'ancien modèle, trop lourd du train avant, brillait plus par son efficacité que par son agrément à haute vitesse sur un tracé sinueux. Sur ce point, on perçoit immédiatement les efforts réalisés par Audi, au point que cette A5 surclasse ses rivales lorsqu'elle est équipée, comme notre modèle, du différentiel sport actif, un joyau technologique qui permet au train arrière d'enrouler littéralement les virages, en apportant une touche de dynamisme bienvenue. Quant au système

Notre variante sportive siglée « S » reçoit les attributs réservés à cette famille, comme les boucliers évasés, une calandre spécifique ou encore des coques de rétroviseurs en aluminium brossé. Cela reste visible, mais chic et discret !

quattro, toujours efficace mais jamais castrateur, il permet de lâcher les chevaux en toute quiétude. Et sans perte de motricité malgré un couple velu et constant, le 0 à 100 km/h étant expédié en seulement 4,7 s, tandis que la S5 est bridée à 250 km/h. C'est d'ailleurs là un minimum syndical, notre galop d'essai nous ayant gratifié d'un bon 268 km/h compteur. Évidemment, la consommation moyenne s'envole dès lors à près de 14 l/100 km. Nul doute que cette nouvelle Audi A5 Coupé dispose de tout ce qu'il faut pour reconquérir sa place de leader sur le marché. Si les commandes sont ouvertes depuis le mois dernier (pour des premières livraisons prévues dès cet automne), Audi n'a pas encore fixé les tarifs, mais nous pouvons raisonnablement tabler sur un prix d'attaque de 39 000 € avec le « petit » 2.0 TFSI de 190 ch, la S5 coupé culminant à 65 000 € environ (hors options) en attendant bien sûr les dérivés cabriolets, Sportback (5 portes) et la très méchante RS5 !

TEXTE ET PHOTOS THOMAS RIAUD



Jaguar F-Type SVR

BESTIALE BESTIOLE

Noblesse mécanique, ligne féline et intérieur soigné font de la F-Type un engin à apprécier en coupé ou en roadster. Pour gagner en sportivité, Jaguar la décline en variante SVR de 575 ch.





La F-Type est la première sportive Jaguar née sous l'ère Tata. Dessinée par Ian Callum, elle adresse de nombreux clins d'œil au passé, notamment à la mythique Type-E, mais sans pour autant sombrer dans le rétro-design. Malgré tout, les codes sont respectés, peut-être encore de façon plus évidente sur le coupé, avec un habitacle court rejeté derrière un interminable capot qui abrite, au choix, des V6 ou V8. En optant justement pour ce dernier (en version « R » avec compresseur), le client en avait pour son argent, puisque ce gros 5.0 litres délivrait déjà 550 ch. Autant dire qu'il ne manquait de rien, à bas régime comme à l'assaut de la zone rouge. Sans omettre de préciser que ce bloc jouait l'une des plus belles bande-son du genre automobile. Mais Jaguar entend bien répondre également aux officines allemandes de la surenchère : AMG chez Mercedes, Quattro GmbH chez Audi et Motorsport chez BMW.

Cette réponse tient en trois lettres : SVR, une transformation qui vise une nette prédisposition pour le sport, en ajoutant un joli supplément de chevaux vapeur. Après avoir dopé le Range Rover Sport à 550 ch, c'est avec le même humour anglais que nos amis de SVR se sont lâchés sur la F-Type. Dans les grandes lignes, la R à transmission intégrale qui

Le profil suggestif de la F-Type rend hommage à la mythique Type-E. Mais cette variante musclée, signée SVR, perd en pureté ce qu'elle gagne en virilité, avec ses ailes avant balafrées et son arrière surplombé d'un gros aileron fixe.



sert de base de développement gagne ainsi 25 ch, et elle peut perdre jusqu'à 50 kg. Cela se voit même si la sublime ligne de la F-Type se voit quelque peu altérée par la présence malvenue d'un disgracieux aileron réglable électriquement, qui fait un peu tuning. Un impératif d'ordre physique aux dires de Jaguar, car la vitesse de pointe s'envole à 322 km/h. Outre des soubassements carénés, la F-Type SVR bénéficie d'une aérodynamique repensée, avec un kit carrosserie spécifique portant notamment sur les boucliers, élargis et garnis d'entrées d'air plus généreuses, indispensables pour ventiler le moteur, à l'instar des petites persiennes intégrées dans le capot. Il en va de même de l'arrière, qui étrenne un impressionnant diffuseur d'air. Mais le détail le plus marquant est





la présence d'une ouïe latérale rectiligne qui vient balafre les ailes, placée en retrait des roues avant.

Bien campée sur de grosses jantes forgées inédites de 20 pouces, permettant d'alléger l'auto de 13,8 kg, la méchante SVR gagne surtout une ligne d'échappement magique et exclusive, en titane et Inconel. Un matériau ultraléger dérivé de la compétition économisant 16 kg supplémentaires, tout en sublimant encore les vocalises du V8 ! Pour gagner encore quelques précieux kilos, la SVR propose d'autres raffinements en option et au prix fort. Ainsi, malgré un tarif d'attaque déjà musclé fixé à 139 500 € pour le coupé (hors malus écologique maximum de 8 000 €), et 146 550 € pour le roadster, il faudra prévoir 9 965 € supplémentaires pour cocher les indispensables freins en carbone-céramique (plus légers de 21 kg), et ajouter 3 040 € pour bénéficier du toit en carbone. S'il vous reste encore quelque monnaie au fond des poches, pensez à prendre le bien-nommé « pack carbone » (6 171 €), qui viendra agrémenter, à bon escient, de nombreux éléments rapportés (coques des rétroviseurs, aileron arrière, prises d'air du capot...). C'est à ce prix, seulement, que vous pourrez alléger l'auto de 50 kg par rapport à la R.

Tradition et modernisme

Il est vrai que malgré sa tendance affirmée pour le sport, l'intérieur siglé SVR, du volant à palettes aux sièges en cuir matelassés, respire déjà une certaine opulence très british, où rien ne manque. Nous sommes en présence d'une authentique GT. La tradition est bien respectée avec, de surcroît, une ergonomie soignée mais la F-Type ne renie pas pour autant la modernité. Compteurs digitaux et écran tactile multifonction sont ainsi du voyage, et contrairement à la R, cette variante SVR fait d'entrée de jeu le plein →

De trois-quarts arrière, la F-Type SVR annonce sans détour la couleur avec sa poupe musclée et trapue, flanquée de quatre grosses sorties d'échappement circulaires. Un échappement spécifique en titane, qui sublime encore le son explosif du V8 !



JAGUAR F-TYPE SVR EN CHIFFRES

- **Moteur** : 8-cylindres en V avec compresseur, 5 000 cm³, 32 soupapes
- **Puissance** : 575 ch à 6 500 tr/min
- 700 Nm à 3 000 tr/min
- **Boîte de vitesses** : bva ZF à 8 rapports
- **Dimensions** : 4,47 x 1,92 x 1,31 m
- **Poids** : 1 705 kg
- **Pneumatiques** : 265/35 ZR 20 (AV) 305/30 ZR 20 (AR)
- **Vitesse maxi** : 322 km/h (300 km/h sans aileron)
- **Prix** : 139 500 € hors malus

PERFORMANCES Jaguar F-Type SVR



Sièges enveloppnants en cuir, instrumentation claire, lisible et équipement complet inscrivent la luxueuse F-Type dans la catégorie des coupés Grand Tourisme haut de gamme. Un art de vivre et une belle invitation au voyage...



Bien que très efficace sur un bon revêtement, sec de préférence, la F-Type SVR s'apparente à un dragster en tenue de soirée. « Shocking » et « smoking » savent s'accorder !



d'équipements. De là à justifier un surcoût non négligeable de 25 440 €, cela demande vérification.

Si vous êtes, comme nous, mélomane, alors vous allez fondre en découvrant l'impressionnante sonorité du V8, rauque, caverneuse et gutturale. Un son qui explose littéralement lorsque l'on presse le bouton permettant d'ouvrir, en grand, les valves actives de l'échappement. Il vous sera impossible de filer à l'anglaise tant cette Jag' manque alors de discrétion. Si elle sait pourtant se tenir en ville, en acceptant de rouler avec docilité, au pas, sur le couple (700 Nm de 3 000 à 5 000 tr/min), la F-Type SVR a besoin de grands espaces, déserts de préférence, pour affirmer sa vraie nature. Celle d'un dragster à l'ancienne qui a oublié les bonnes manières, comme le ferait une AC Cobra. En libérant d'un coup les 575 ch disponibles, la poussée est impressionnante (0 à 100 km/h en 3,7 sec), et surtout, continue. Jaguar annonce pour son modèle le plus puissant jamais construit pas moins de 322 km/h en pointe.

Choisir l'allègement maximal

Mais mieux vaut, comme nous, s'adonner à ce genre d'exercice sur le billard d'un circuit, car sur une route au revêtement dégradé, cette GT manque de rigueur en ondulant sur ses suspensions de manière parfois inquiétante, et ce, que l'on évolue en mode confort ou sport. Malgré un étalonnage spécifique de la direction, du différentiel actif électronique et de la boîte de vitesses automatique à 8 rapports

(signée ZF), la F-Type SVR semble avoir été mijotée à l'ancienne en subissant les aléas du revêtement, ce qui réclame tout votre attention pour s'en occuper sérieusement, en conservant les deux mains sur le volant. Il est clair qu'une Porsche 911 Turbo, une Audi R8 ou une Ferrari 488 GTB offrent nettement plus de sérénité à leur conducteur. Mais c'est ce comportement un rien « old school » qui rend cette anglaise attachante et intéressante à conduire, et même drôle à la limite, la transmission intégrale n'étant en rien castratrice en laissant une certaine liberté aux roues arrière. Une conduite par ailleurs transfigurée dès que l'on retrouve une surface propre, la F-Type SVR étant alors capable d'imprimer un rythme soutenu sur une route sinueuse, et sans faiblir, y compris au niveau des freins, et ce malgré un poids conséquent supérieur à 1 700 kg.

Reste à répondre à la question qui fâche : faut-il craquer pour cette variante délurée, la convaincante F-Type R ayant déjà gagné ses lettres de noblesse ? Si l'on fait abstraction du look de la SVR un peu trop voyant, je dirais « oui » sous réserve de lui apporter une vraie valeur ajoutée, ce qui sous-entend de l'alléger au maximum et cochant toutes les options disponibles allant dans ce sens. Bonne nouvelle, cela peut aussi se faire en demandant simplement l'ablation de l'aileron même si, dans ce cas, la SVR restera alors bridée à 300 km/h. Cela devrait tout de même suffire à décerner un titre royal à l'exclusive et performante Jaguar F-Type SVR.

TEXTE ET PHOTOS THOMAS RIAUD





Volvo V90 D5 AWD Inscription Luxe

LUXE, CALME ET VOLVO HUPPÉE

Le plus prestigieux break du constructeur suédois se laisse contempler avec grâce et invite ses passagers à voyager avec volupté.







Si le design n'est pas le critère le plus facile à appréhender avec objectivité, la V90 semble faire l'unanimité. Une simple photo, de trois-quart arrière, postée sur les réseaux sociaux suffit à générer nombre de commentaires élogieux. Beau comme un mannequin suédois, ce grand break de 4,94 m renoue avec la tradition de la marque en mariant classe et commodité. Il est toujours difficile de réaliser un break de chasse au hayon incliné tout en conservant un coffre accessible et logeable. La V90 se contente donc d'afficher 560 litres en position cinq places ce qui équivaut au volume d'une BMW Série 5 Touring mais reste moindre que celui d'une Mercedes Classe E Break dégageant 600 litres. Si la malle du break suédois est limitée en hauteur, elle se révèle néanmoins large et très profonde. Le vaste hayon arrière motorisé dégage une belle accessibilité renforcée par un seuil de chargement assez bas. La modularité est aussi bien pensée avec dossiers de banquette fractionnables en deux parties qui se rabattent via des boutons électrique pour former une surface parfaitement plane. Une fois de plus, le volume maximal annoncé à 1 526 litres est juste moyen dans la catégorie mais la grande profondeur de la soute facilite le transport d'objets longs.

La présence d'un kit de dépannage à la place d'une roue de secours libère également un double fond pour loger quelques affaires complémentaires.

Salon suédois

Accueillante pour les bagages, la V90 l'est encore davantage pour les passagers des places arrière qui profitent d'une banquette moelleuse et bien inclinée. L'espace dégagé pour les jambes et la garde au toit permettent à deux individus de 1,90 m de voyager l'un derrière l'autre confortablement même avec le toit ouvrant panoramique en option. L'imposant tunnel de transmission réduit cependant l'exploitation de la place du milieu dont le dossier plus dur intègre l'accoudoir et la trappe à ski. À l'avant, la V90, comme sa déclinaison quatre portes S90, reprend la magnifique planche de bord inaugurée sur le SUV XC90. On retrouve donc un design épuré avec très peu de boutons apparents, une instrumentation entièrement numérique et un grand écran tactile de 9 pouces situé en position verticale. Une ambiance qui n'est pas sans rappeler celle de la Tesla Model S. L'ensemble multimédia de la suédoise n'est pas aussi intuitif que celui →

Avec sa longueur de 4,94 m, la V90 vise directement l'Audi A6 Avant et opte pour un style comparable mariant dynamisme, sobriété et élégance. Les majestueuses jantes de 20 pouces sont facturées en option.

La banquette arrière bien inclinée offre un moelleux inégalé. La place centrale fait surtout office de dépannage.



VOLVO V90 D5 AWD

EN CHIFFRES

- **Moteur** : 4-cylindres, Diesel, biturbo, 16 soupapes, 1969 cm³
- **Puissance** : 235 ch à 4 000 tr/min
- **Couple** : 480 Nm à 1 750 tr/min
- **Boîte de vitesses** : automatique à 8 rapports
- **Dimensions** : 4,94 x 1,89 x 1,48 m
- **Poids à vide** : 1 817 kg
- **Pneumatiques** : 245/45 R 18
- **Vitesse maxi** : 240 km/h
- **Émissions de CO₂** : 129 g/km
- **Prix** : à partir de 56 450 € (69 770 € en Inscription Luxe).



GROS PLAN Volvo V90 D5 AWD Inscription Luxe



Le design intérieur est très épuré et met en valeur les matériaux de qualité comme ces sublimes applications en noyer scandinave. Dans cette finition haut de gamme, la planche de bord et les contre-portes se parent de cuir.



de l'américaine mais demeure tout de même plus simple à utiliser que celui de ses concurrentes germaniques toujours adeptes de la molette de contrôle centrale. En matière de finition, la V90 n'envie personne. Les matériaux plastiques sont tous bien rembourrés et les applications en ronce de noyer ou en aluminium parfaitement intégrées. La finition haut de gamme Inscription Luxe ajoute un recouvrement en cuir nappa du plus bel effet sur la planche de bord et le haut des contre-portes. Le bouton de démarrage et la molette de réglages des modes de conduite pourraient même figurer dans la vitrine d'un joaillier.

Oubliez les V8 et autre cinq ou six-cylindres chez Volvo qui exploite désormais, essentiellement, un nouveau moteur quatre-cylindres 2.0 l turbo. Un bloc décliné en version essence et diesel avec un niveau de puissance variant de 150 à 320 ch. La version hybride rechargeable T8 Twin Engine, prévue pour la fin de l'année, exploite elle aussi cette mécanique en l'associant à un moteur électrique situé dans la boîte de vitesses pour délivrer plus de 400 ch de puissance cumulée.

La douceur avant tout

Le modèle D5 AWD de notre essai délivre 235 ch pour 480 Nm de couple grâce à une suralimentation à double étage comprenant un petit et un gros turbo. Une méca-



L'instrumentation numérique intègre le GPS et l'indicateur de limitation de vitesse. Le système de vision à 360° et la chaîne Hi-Fi Bower&Wilkins sont facturés respectivement 590 € et 3 400 €.



nique associée exclusivement à une boîte automatique à 8 rapports et une transmission aux quatre roues motrices. Volvo annonce un 0 à 100 km/h en 7,2 s soit 4 dixièmes de plus qu'une Audi A6 Avant V6 3.0 TDI Quattro S tronic à peine plus lourde (1830 contre 1817 kilos à vide) mais équipé d'un moteur V6 offrant 20 nm de couple supplémentaires. Cela dit, le 2.0 l de la V90 procure des montées en régime progressives sans effet de turbo et délivre son couple très tôt. Sa souplesse d'utilisation évoque celle d'un bloc essence mais avec davantage de réactivité à bas régime. Un peu moins rapide qu'une Audi A6 V6 TDI, la Volvo ne quittera pas les rétroviseurs sur une route de montagne sinueuse et enneigée en raison d'un manque flagrant d'agilité. Son train avant paresseux tend à élargir rapidement la trajectoire en virage serré et s'accompagne d'une prise de roulis assez prononcée même en utilisant le mode de conduite Dynamic. Notons que notre modèle était équipé du système Four-C (à 1 980 €) comprenant des amortisseurs pilotés et de suspensions pneumatiques sur le train arrière. La direction et la boîte de vitesses n'offrent toutefois pas non plus la précision de conduite d'une A6 ou d'une Série 5. La conduite de la V90 s'apparente davantage à celle d'une Citroën C6 et privilégie clairement la douceur à la sportivité. Même avec de grandes jantes de 20 pouces en option, la V90 absorbe très bien les chocs et ne génère des trépidations qu'en abordant des saignées prononcées.

Les magnifiques et douilletts sièges en cuir – électrique chauffants et ventilés – renforcent aussi la sensation de surplomber la chaussée. Le niveau de confort est renforcé par l'excellente insonorisation du moteur et des bruits d'air. Avec les vitres latérales avant acoustiques (900 €), pas besoin de monter le volume de l'autoradio même à 170 km/h. Le système Hi-fi Bower&Wilkins à 19 haut-parleurs de 1400 watts



Amortisseurs pilotés, suspensions pneumatiques AR ; les chocs sont mieux absorbés que les mouvements de caisse.



(3 400 €) est pourtant en mesure d'organiser des concerts publics improvisés. Côté portefeuille, la V90 se positionne dans le haut de panier et ose même afficher des tarifs supérieurs à ses rivales allemandes les plus prestigieuses. Mais la suédoise est parfaitement équipée. Dès le niveau d'entrée de gamme Momentum, elle reçoit des phares à Led adaptatifs, la carte main libre et toutes les aides à la conduite comme le régulateur de vitesse actif, la reconnaissance des panneaux de signalisation, l'aide au maintien de file ou encore le freinage automatique d'urgence. Les valeurs de consommation annoncées sont aussi très flatteuses et permettent à la V90 de s'affranchir du malus écologique. Durant notre boucle d'essai sur des routes sinueuses, l'ordinateur de bord indiquait toutefois 11,9 l/100 km sans jouer les Fangio.

MAXIME FONTANIER – PHOTOS C.HUNSICKER/ACE TEAM

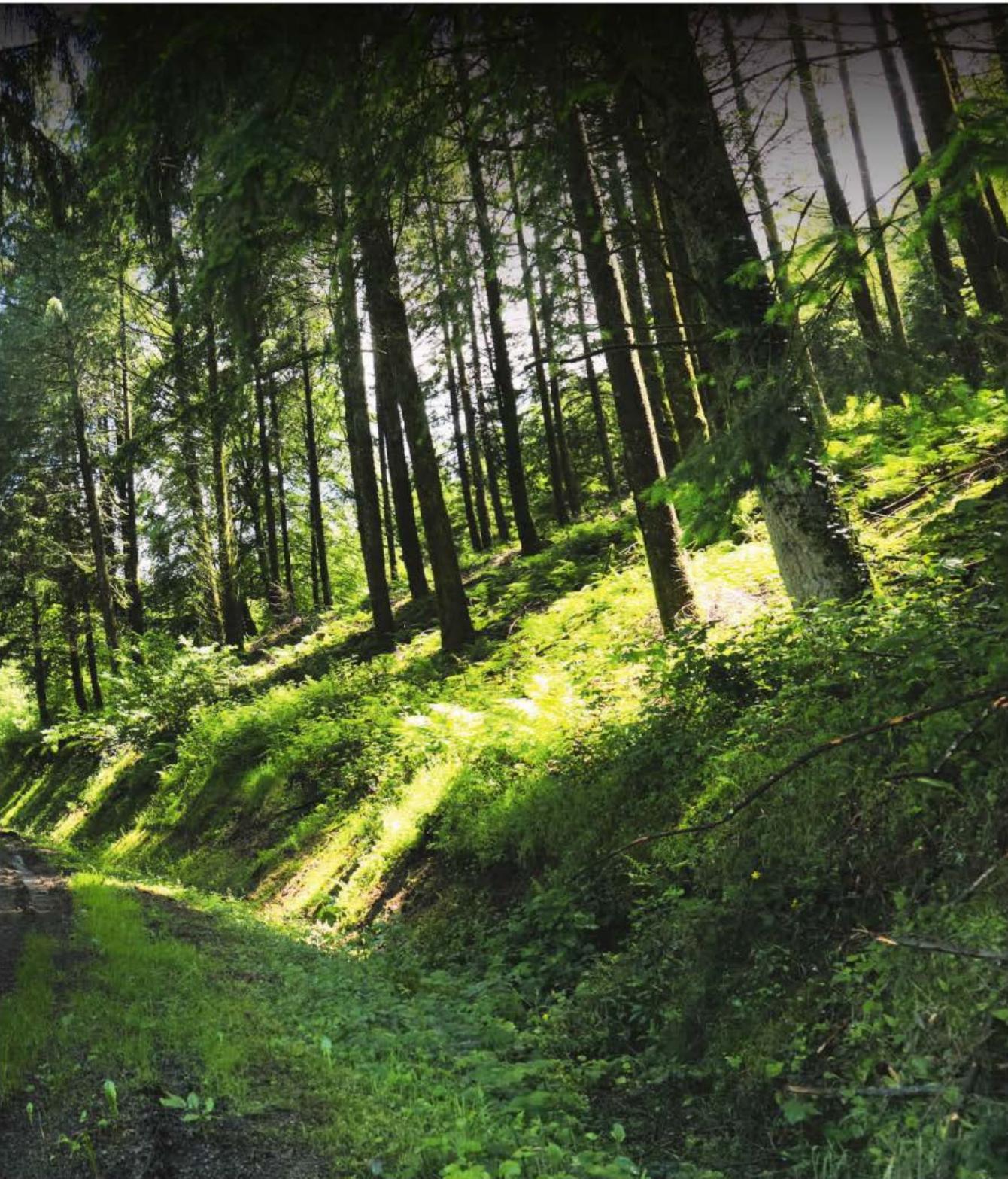
La sellerie en cuir Nappa chauffante et ventilée offre un confort princier et comprend un réglage électrique du maintien latéral. Le toit ouvrant panoramique figure aussi en série avec la finition Inscription Luxe.

Sur les routes du Morvan en Ford Focus RS

BLEU DE CHAUFFE ET NOEUD PAP'

D'un côté un territoire superbe et généreux au caractère bien trempé. De l'autre la compacte sportive la plus fun du moment. Il n'en fallait pas davantage pour nous convaincre de « partir au charbon » au cœur du Morvan, au volant de la dernière déclinaison de la Ford Focus RS.





Le temps est encore incertain et passe sans transition du soleil à la grisaille, en ce début de matinée, dans le Parc régional du Morvan. Nous découvrons en pleine lumière l'élégant château de style renaissance italienne où nous avons passé la nuit et qui cache, sous ses dehors paisibles, un destin tourmenté. Érigé au XII^e siècle, le château de Ménessaire fut détruit par les Écorcheurs au XIII^e puis par le feu au XVI^e siècle. Reconstitué, il atteint le XX^e siècle dans un état de délabrement avancé du fait de son abandon, avant que Bernard Mainçon et son épouse ne s'attellent à sa restauration. Notre hôte nous relate ce travail de titans que les clichés au rachat en 1972 laissent entrevoir. Les lieux ont désormais récupéré toute leur superbe à l'image

de notre chambre Renaissance dont l'étude du plafond à la française XVII^e siècle avait accaparé notre début de nuit. Témoin des fluctuations de température entre sol et air, une brume s'élève de la route, conférant une petite pointe de mystère aux forêts que nous traversons. Parfois très épaisses, ces dernières sont au centre d'une importante activité forestière. À ce titre, le Morvan est le royaume du sapin de Noël, et nous croisons ici et là les alignements de rejets de la prochaine fin d'année. La Focus RS s'avère d'emblée dans son élément sur ces routes sinueuses. La prépondérance accordée au train arrière en virage par la transmission Dynamic Torque Vectoring couplée aux 350 chevaux du quatre-cylindres procurent un réel plaisir de conduite. L'ambiance à bord est très



Petite merveille de style renaissance italienne, le Château de Ménessaire a retrouvé tout son lustre grâce à la passion de Bernard Mainçon et de son épouse. Les bonnes manières sont aussi l'apanage de la Ford Focus RS, du fait d'une liaison au sol particulièrement bien maîtrisée.



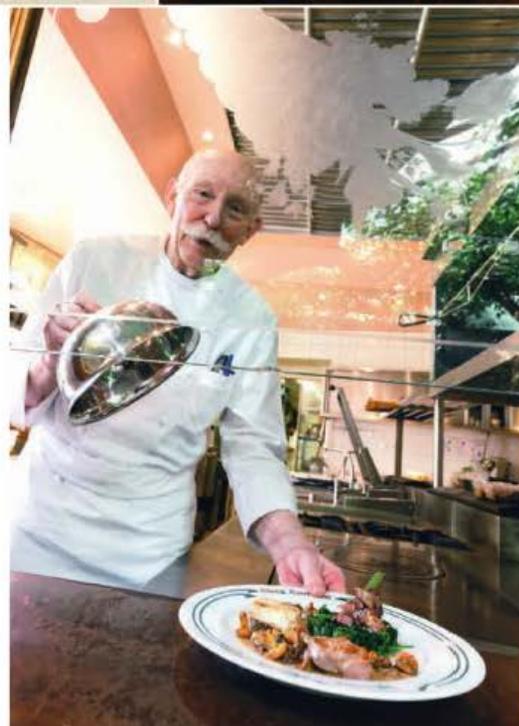


« rallye ». Pas de palettes au volant, mais un bon vieux levier. Juste durs comme il faut, les sièges sont superbes avec leurs dossiers très affinés et dotés de « trous-trous » pour d'hypothétiques harnais.

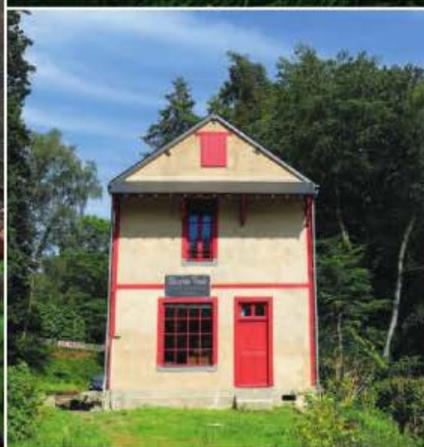
La Route des Points de Vue

Nous entamons un trajet circulaire pour emprunter en partie la Route des Points de Vue, qui serpente au gré des points les plus élevés du Haut-Morvan. Le soleil est de retour, et nous découvrons ainsi le point culminant du Morvan. Fort de ses 901 mètres d'altitude, le Haut Folin offre une vue de toute beauté sur Château-Chinon et la plaine du Bazois. Les arbres sont si grands et si denses que nous n'avons parfois qu'une vue partielle au-dessus des cimes. Dès que nous reperdons de l'altitude, le paysage se fait à nouveau plus rural mais la forêt n'est jamais bien loin.

Mettant le cap à l'Est, nous serpentons désormais au milieu des champs. Nous avons quitté le Parc, peu après le minuscule hameau de Morcoux. La forêt n'est plus alors que petits sous-bois clairsemés. La route se fait plus rectiligne à compter de la D981 anciennement Nationale 81, et la Focus fait merveille. Nous cheminons ainsi sur le 6^e rapport, profitant →



Le chef Armand Poinot préside aux destinées du restaurant *Chez Camille* à Arnay-le-Duc. Une salle de restaurant très romantique qui nous tend les bras, et une cuisine gourmande et bien ancrée dans son terroir bourguignon, à l'image de la délicieuse déclinaison de veau aux morilles.



Pays de forêts au relief très marqué, le Parc Naturel Régional du Morvan possède, en outre, de nombreuses retenues d'eau. Comme le Lac des Settons, qui offre un grand intérêt touristique.

Redoutablement efficace et dotée d'un style très affirmé, la Focus RS et son électronique très performante donnent parfois le sentiment d'être en reconnaissance au volant d'un mulet d'usine.

de la courbe de couple très remplie du 2.3 litres EcoBoost. À l'entrée d'Arnay-le-Duc, la route contourne le centre de la ville pour nous déposer presque naturellement devant le restaurant Chez Camille. Le chef Armand Poinot nous accueille dans un décor très classique. La salle du restaurant est plus étonnante, il s'agit d'une ancienne cour extérieure désormais couverte. Nous sommes donc entourés de façades de maisons, et la déco est très romantique. Les passe-plats vitrés permettent de voir les cuisines depuis la salle... ou de s'assurer de la satisfaction des clients en salle depuis les cuisines comme nous l'explique Armand. Effectué en tenue traditionnelle, le service est attentif, et nous passons un moment culinaire très agréable. La cuisine est bien dans son terroir, avec de nombreuses spécialités bourguignonnes. Saluons au passage Joy-Astrid, la fille d'Armand. Absente

le jour de notre venue, elle seconde papa en cuisine, mais a en outre prit part à la dernière saison de *Top Chef*, gage de qualité pour l'établissement s'il en était besoin.

Traditions morvandelles

Nous voilà bientôt de retour dans le Parc du Morvan par le Nord. Nous consacrons cet après-midi au Morvan des lacs, moins forestier et plus vallonné. Créés au XIX^e et XX^e siècles, six lacs artificiels alimentaient en eau les environs, et autorisaient le transport de bois par flottage, une grande tradition morvandelle (masculin : morvandiau). Maintenant destinés à la production électrique et à la régulation des cours d'eau, ils constituent en outre une curiosité touristique à part entière. Outre les lacs, l'eau est omniprésente avec de nombreux petits



étangs nichés au creux des vallons. Si le paysage n'est pas le même que ce matin, les routes présentent en revanche un attrait similaire, et nous permettent à nouveau de profiter de notre Focus RS. Différents modes de conduite sont disponibles, nous optons pour le mode Sport. Hormis le paramétrage plus typé des suspensions et des transmissions, il offre une gestion moteur « bonifiée », avec force bang-bang au lever de pied. Pas question en revanche d'utiliser ici le mode Piste, sans parler de la position Drift !

Peu après le Lac des Settons et son barrage du XIX^e classé, nous prenons la direction de Gouloux. Entre prés et bois, les routes sont désormais moins torturées mais tout aussi tentantes. La retenue est pourtant de mise tant la Focus ne demanderait que ça... À l'entrée du village, nous stoppons devant la saboterie Marchand. Nous sommes dans la toute dernière saboterie du Morvan, ouverte dès 1947 par Camille Marchand. Son fils Alain nous reçoit dans les ateliers qui semblent d'époque, machines comprises. Le succès du sabot n'étant évidemment plus le même, Alain a diversifié les activités et a même intégré la construction de maisons en bois et de chalets il y a quinze ans, avant que son propre

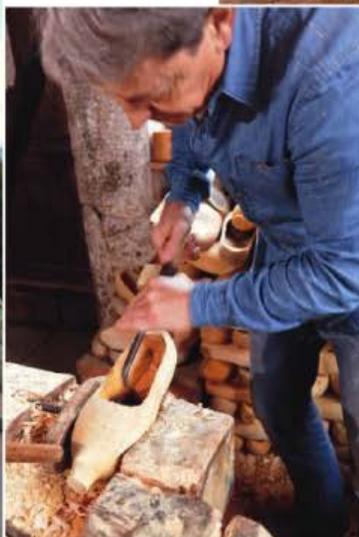
fil Pierre ne rejoigne lui aussi l'entreprise. Alain démarre les vieilles machines, et entame la fabrication d'une paire de sabots devant nous. Le parfum du bois chatouille agréablement nos narines. Les machines ronronnent et les copeaux volent un peu partout, tandis que les formes s'affirment puis s'affinent en passant d'une machine à l'autre. Puis vient la finition intérieure avec les outils à main. La dextérité d'Alain est proprement étonnante. Il utilise parfois le manche en Tê de l'outil pour prendre appui sur son épaule, mais le geste est toujours très précis et rapide. Force et finesse, rudesse au contact mais chaleur du matériau, naturel... Le sabot résume finalement assez bien le Morvan à lui tout seul.

Nous saluons Alain et reprenons la route. L'après-midi s'achève et il nous faut rentrer avec notre paire de sabots, que nous n'utiliserons pas pour la conduite. Ou alors pour tester le talon-pointe ? Nous pourrions couper et rallier l'autoroute au plus court. Mais quelque chose me dit que nous allons encore rester un peu sur ces routes secondaires, comme on les nomme... Puis il sera temps de reprendre l'A6, et l'allonge de la Focus RS saura alors se jouer du trajet.

FRANK FIGULS – PHOTOS BERNARD CANONNE



Alain Marchand et son fils Pierre sont à la tête de la dernière saboterie du Morvan. Ils perpétuent la tradition du sabot, véritable condensé de la culture de ce territoire attachant.



CARNET DE VOYAGE

Chez Camille

1 place Édouard-Herriot
21230 Arnay-le-Duc
Tél. 03 80 90 01 38
<http://chez-camille.fr/>

Château de Ménessaire

21430 Ménessaire
Tél. 06 14 41 60 66
<http://chateaudemenessaire.com>

Établissements Marchand SARL

Le Metz Garnier
58230 Gouloux
Tél. 03 86 78 73 90
www.saboterie-marchand.com

PAR ALEXA POUGEUX

COULEURS D'AUTOMNE



LE YIN ET LE YANG

Eau de Cartier. Elle est de tous les paradoxes, fraîche et chaude à la fois, précieuse et sauvage. Un entre-deux sensuel et intense qui donnera un souffle nouveau au parfum de l'automne. Prix (eau de parfum) : 89 € en 100 ml



IL ÉTAIT UNE FOIS L'AUTOMOBILE

La toute dernière évolution de la montre hommage Ralph Lauren à la grande classique Bugatti, le Type 57 SC Atlantic : Ralph Lauren RL Automotive 39 mm. Prix : 14 400 €
www.ralphlaurenwatches.com



FRENCH STYLE

Marinière Équateur de Saint-James (prononcez en français s'il vous plaît), jersey en 100 % coton toucher carbone. Prix : 65 €
Numéro lecteurs : 02 33 89 15 60

ESPRIT DANDY

De Grisogono prouve une nouvelle fois qu'elle sait transposer au présent l'élégance intemporelle du passé. La New Retro évoque le style élégant du dandy des années 1950 dans une nouvelle version sur bracelet galuchat. Fine art !
Prix sur demande.
Numéro lecteurs : 01 44 55 04 40



SO BRITISH

Fratelli Rossetti dévoile un modèle Oxford en cuir avec effet dégradé et surpiqures. Prix : 480 €
Numéro lecteurs : 01 42 65 26 60



DEUTSCHE QUALITÄT

Chez Junghans, les idées, les innovations et le design ont une longue tradition. Le processus créatif et d'exigence de qualité sont à la base de chacune des montres Junghans. Cela depuis plus de 150 ans. Il en est de même pour la Meister Pilot. Conjugant douceur, élégance et design, elle sera la compagne idéale de votre poignet.

Prix : 2 240 €

Numéro lecteurs : 03 84 27 21 39



FRAGRANCE ROYALE

À Marly, il y a les chevaux et les parfums.

Layton, le nouvel opus royal pour Julien Sprecher, le créateur esthète qui crée des odes olfactives racées et somptueuses. Coup de cœur absolu de la rédaction pour ce parfumeur de l'exception !

Eau de parfum : 200 € en 125 ml



PAR-DESSUS

Manteau avec plastron amovible et équipement Flexcity. Bugatti, retenez ce nom !

Prix : 299,95 €

www.bugatti-fashion.com

L'ACCESSOIRE DE L'ASCENSION

Avec la collection 1858, Montblanc fait revivre l'esprit de montres légendaires créées par Minerva depuis 1858 et leur offre une nouvelle expression. Ici la nouvelle Montblanc 1858 manuelle petite seconde. Boîtier (44 mm) en acier inoxydable. Bracelet en cuir de veau italien pleine fleur, tanné au chrome.

Prix : 3 015 €

Numéro lecteurs : 01 53 43 48 10



LE COUTEAU QUI VOUS RESSEMBLE

Deejo, un couteau à customiser selon vos envies. Prix : à partir de 30 €

www.deejo.fr



Art singulier - Art outsider

L'ENFANCE DE L'ART

Tendance incontournable dans les galeries européennes et américaines, l'art brut cher à Jean Dubuffet s'installe, faisant surgir des adeptes convaincus parmi une nouvelle génération d'artistes et de collectionneurs.

Au début du ^{xx}e siècle, de nombreux artistes abandonnent les modèles académiques, décelant dans les arts marginaux le matériau propre à alimenter, par de multiples emprunts, le courant de leur inspiration.

Ainsi, on s'accorde aujourd'hui communément sur la fascination de Gauguin pour la sculpture rurale bretonne (plus tard pour celle indigène de Polynésie), sur le goût de Picasso pour l'art africain et sur l'enthousiasme de Klee pour les dessins d'enfants ou de malades mentaux. C'est en s'appuyant sur ce maelström que s'enracine le primitivisme, et que Dubuffet s'exalte pour les gribouillages vernaculaires du « petit peuple des rues » et pour les œuvres des malades mentaux. Dès 1923, il est guidé dans cette inclination par le livre du docteur Hanz Prinzhorn – *Bildneri der Geisteskranken (Expressions de la folie)* –, bible fondatrice dans laquelle sont répertoriées les six pulsions créatrices primordiales : formulation, jeu, décoration, archivage, imitation et symbolique.

Prinzhorn affirme du même coup que l'art produit par des personnes internées obéit aux mêmes désirs que celui imaginé dans un contexte normal. Mais l'idéologie montante du Troisième Reich ne laisse pas le temps à un plus large développement de ses théories et nombre des artistes cités dans son ouvrage – associés par le régime nazi à l'art dégénéré –, deviennent les victimes désignées des programmes d'extermination.

Dubuffet : l'absolu de l'art brut

Jean Dubuffet rassemble dès 1945, une collection d'objets et de peintures réalisés par des pensionnaires d'hôpitaux psychiatriques, des détenus pénitenciers et par quelques originaux solitaires, donnant une légitimation inattendue à ce qu'il nomme désormais l'art brut. Il discerne dans cette création marginalisée par son isolement une « opération artistique toute pure, brute, (ré)inventée dans l'entier de toutes ses phases par son



© Collection Renault / © Jean Dubuffet.

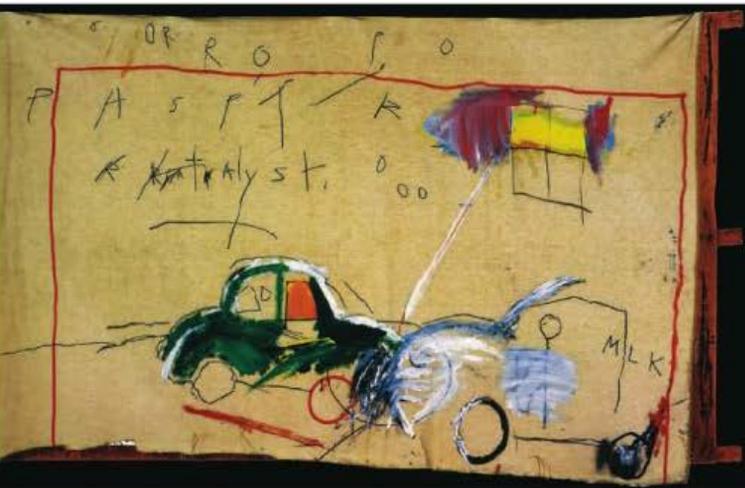
auteur, à partir seulement de ses propres impulsions ». En 1964, il initie la publication des fascicules *L'art brut*, dont il rédige les huit premiers titres s'obligeant à une classification sévère reposant sur les caractéristiques sociales et les particularités esthétiques déjà répertoriées dans l'ouvrage de Prinzhorn. Cette radicalisation des critères de reconnaissance de l'art brut (pris dans tous ses états), engendra bien des polémiques et des frustrations, car depuis la fin des années 1940 de nombreux artistes – se réclamant de cette tendance jusqu'alors informelle – émergent aux quatre coins de l'Europe, laissant admirateurs et collectionneurs circonspects quant à la véritable authenticité de leurs protégés. Pendant presque vingt ans, Dubuffet s'imposa autoritairement comme le seul avisé à décerner cet agrément. Pourtant, loin d'être soulagé, quand *Le Monde* annonça en septembre 1971 le transfert de la collection Dubuffet en Suisse, le milieu des galéristes parisiens fut en ébullition. Le nouveau temple de l'art brut ouvrit ses portes en 1976, à Lausanne : 5 000 œuvres de 133 créateurs jalousement protégées par Dubuffet, qui refusera toujours de présenter ses trésors en dehors du musée craignant qu'une confrontation avec les artistes de l'establishment ne leur soit pas favorable. →

Jean Dubuffet, *Automobile*, peinture vinylique sur panneau de stratifié découpé (1974).



© Fondation Beyer, Riehen (Suisse) / © Jean Dubuffet.

Jean Dubuffet, *Automobile à la route noire*, huile sur toile (1963).



Jean-Michel Basquiat, *Untitled (Car Crash)*, peinture acrylique et pastels à l'huile sur toile de jute montée sur cadre artisanal (1981).

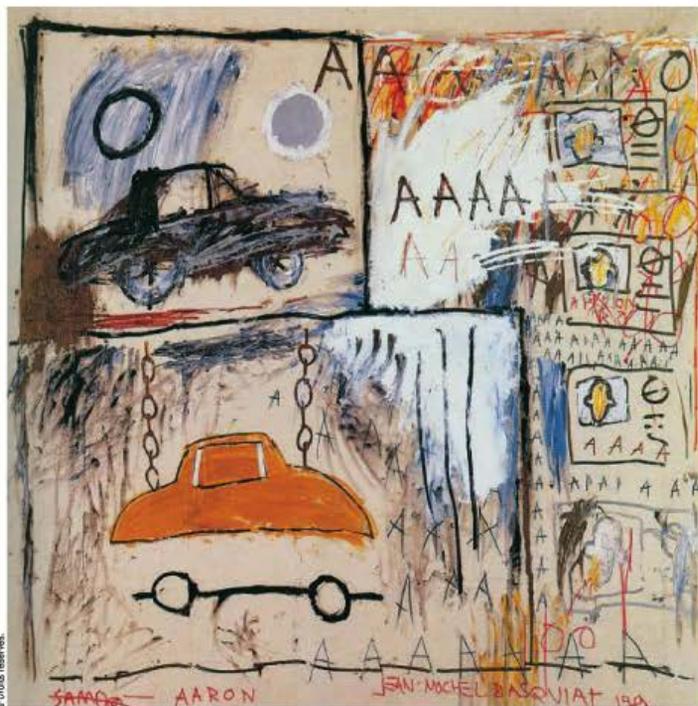
Jean-Michel Basquiat, *Untitled (Car)*, peinture acrylique et pastels à l'huile sur toile (1987).



Basquiat : le météore américain

Jean-Michel Basquiat était trop éduqué, trop au fait des modes et des mœurs de l'art contemporain pour que Dubuffet reclus dans la doctrine de l'art brut, puisse reconnaître tardivement le jeune artiste américain comme l'un des siens. Graffeur d'abord sous le pseudonyme de « SAMO © », Basquiat inscrit à la bombe ses maximes vengeresses sur les murs de New York. Ce n'est qu'en 1981 qu'il est repéré par la galeriste Annina Nosei. Elle l'installe dans un studio sur Crosby Street et devient son *art-dealer* auprès des marchands européens. Daniel Templon qui lui est présenté se souvient « que son atelier était un foutoir innommable, qu'il y avait des tableaux dans tous les coins, sur les murs, sur le sol... et qu'on avait surtout l'air de le déranger ». Un encombrement de limousines bloque pourtant l'entrée de sa première exposition, où toute la jet-set locale se bouscule pour voir ce nouveau phénomène de l'art. Dès lors les expositions s'enchaînent, et Basquiat exulte alors d'avoir su imposer auprès des galeries, l'impertinence et la quintessence des cultures populaires afro-américaines et hispaniques. L'argent afflue, les addictions aussi, progressivement il s'enferme dans une prison de drogues et de solitude ; il renie ses anciens amis, devient incontrôlable, alterne des plages de 78 heures de travail et de sommeil. Profondément affecté en février 1987, par la disparition d'Andy Warhol (son mentor), il mène une existence recluse et produit désormais peu. Il meurt d'overdose à 27 ans, sans avoir connu le déferlement spéculatif autour d'une œuvre faite de plus de 1 000 tableaux et de 3 000 dessins. Avec le temps, il est devenu un mythe et la légende référente essentielle à une génération d'artistes naissants en quête d'héritage, qui redécouvrent à travers lui ce que fut l'histoire sans cesse réinventée du primitivisme de Paul Gauguin à Karel Appel.

YVES LE RAY



Jean-Michel Basquiat, *Cadillac Moon*, peinture acrylique et pastels à l'huile sur toile (1981).

CAROLINE DEMANGEL SON MONDE COCASSE

Autodidacte et pluridisciplinaire, Caroline Demangel expose avec succès depuis plusieurs années à Paris, à la galerie Polad-Hardouin.

Pour cette nouvelle exposition personnelle, elle renouvelle le genre et propose des peintures sur carton d'où surgissent, taillés à grands coups de pinceaux, de crayons et de pastels gras, des personnages imaginaires témoins ou acteurs de fragments de vie.

Si quelques artistes de l'art singulier répondent, parfois encore, aux critères établis par Jean Dubuffet pour l'art brut, d'autres plus jeunes, au contraire, s'en échappent définitivement : pas de prison, ni d'asile, pas d'internement subit ou volontaire, seulement une revendication existentielle à créer une imagerie libérée des contraintes esthétiques du goût consensuel, proche de celle qu'ils inventaient spontanément dans les marges de leurs cahiers d'écoliers quand ils étaient encore ignorants de toute forme d'art. Pour Caroline Demangel, l'adoption dans un premier temps du dessin à la mine de plomb comme moyen privilégié d'expression s'est imposée dans l'urgence à pérenniser les visions et les fulgurances médiumniques, qui encombraient jusqu'au petit jour ses rêves crépusculaires. Malgré une initiation artistique livresque et musicale effrénée, elle aborde vierge la feuille blanche, sans préméditation, sans construction ou esquisse préalable. Une chorégraphie du corps, des gestes sémaphoriques ou circulaires définissent alors une « écriture mécanique » surchargeant le carton qui fait support de strates successives, repentirs et recouvrements d'où s'émancent – porelle une évidence – les corps de personnages enchevêtrés jusque-là dissimulés à la vue. Avec l'ajout de couleurs (la peinture a émergé récemment dans son travail), ses compositions se teintent d'intensité, résonnent plus aiguës que jamais de sa fougue, de ses cris et de ses frayeurs. « *Mon travail met à jour la réminiscence d'événements oubliés ou refoulés, dont j'explore avec enthousiasme le champ à la recherche d'un contenu fondateur, qui puisse être impunément interprété par chacun.* » Un bréviaire fait de signes répétés (calligraphies, animaux, armes, véhicules, phallus, grilles, croix...) s'amplifie au fur et à mesure que l'exposition se déploie assignant une identité particulière, sorte d'information génétique héréditaire à chaque « portrait ».

Ainsi, Caroline Demangel règne-t-elle



© Caroline Demangel, droits réservés.

Crossover, techniques mixtes sur carton et collage de toile (2016).

sur un drôle de monde, cocasse et suprasensible, résultat de l'évolution de l'Homme et de sa représentation efflorescente, caricature soignée dans le détail d'une humanité en métamorphose permanente. Elle nous livre, aujourd'hui, une œuvre parfaitement accomplie dont l'exigence de lecture s'avère aussi indispensable que la persistance de la vie.

LIEUX ET DATES

Caroline Demangel, exposition personnelle : « Elle a dit », du 13 octobre au 13 novembre 2016, Galerie Polad-Hardouin 86, rue Quincampoix, Paris 3^e www.polad-hardouin.com
En permanence : Galerie Cavin-Morris, 210 Eleventh Avenue, Suite 201, New York, NY 10001 (USA) www.cavinmorris.com

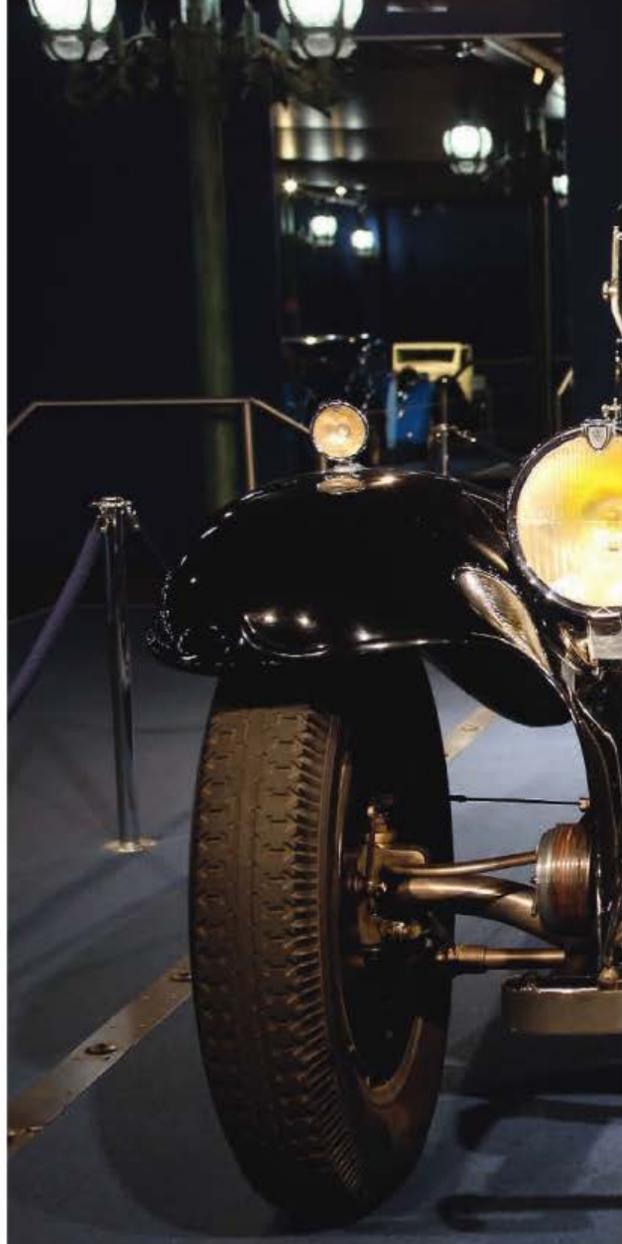
Richard Keller

AU COEUR DE LA CITÉ

Le musée de Mulhouse est à l'automobile ce que le Louvre est à l'histoire de l'art. Depuis plus de quinze ans, son conservateur veille sur les destinées d'une collection unique au monde, patiemment mais constamment étudiée et enrichie avec passion et raison.

Le peuple de France est parfois oublieux de ce qui fait la grandeur de son pays. Sombrant peut-être un peu plus facilement que ses voisins dans une sorte de dédain de ses richesses patrimoniales les plus variées, il peut en venir à mal connaître le travail qui se fait, pour lui, dans certains lieux d'exception comme la Cité de l'automobile à Mulhouse. Richard Keller, le conservateur en chef de ce musée national qui abrite, entre autres, la collection Schlumpf, conduit avec patience et ténacité la mise en valeur des trésors qui lui ont été confiés depuis le début de la décennie 2 000. Une fois n'est pas coutume, son parcours personnel, fort studieux, n'en fait pas un de ces passionnés de la toute première heure, un de ceux qui, dès le berceau, empoignaient déjà leur biberon pour le faire tourner avec dextérité comme un volant. Rien de particulièrement marquant n'a fait entrer l'automobile de manière précoce dans son panthéon personnel. Jeune étudiant en sciences humaines à Strasbourg puis à Paris, il eut bien pour la Lancia Flaminia d'un camarade, un tendre regard, mais rien de plus.

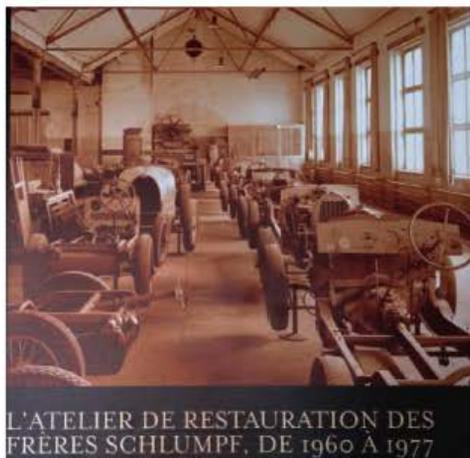
Notre homme a commencé sa carrière professionnelle dans la suite de ses recherches en sciences sociales, orientées vers l'impact des bouleversements techniques sur la société du XIX^e siècle. Il a pris successivement la direc-



tion de plusieurs musées des industries et des techniques célébrant des savoir-faire engloutis par le progrès en préservant, toujours comme essentielle, la place de l'humain dans ces épopées. La reconstitution d'un biplan Sommer RS 1910 pour le musée éponyme constitue une première implication décisive de Richard Keller dans un projet portant un grand nom associé à la locomotion puis à l'automobile. Mais ce n'est qu'en l'an deux mille que le destin guide ses pas vers le musée de Mulhouse : « Parmi toutes les candidatures, j'ai été choisi, sans doute parce que je n'étais ni un spécialiste, ni un passionné de toujours. On a fait confiance à mes connaissances et à mon expérience qui me donnaient, finalement, une certaine indépendance de vue sur les collections et les tâches à accomplir. Je pouvais poser un regard lucide sur l'ensemble sans être encombré →



Si Bugatti est le symbole majeur du musée national de Mulhouse, la Royale en est l'une des pièces maîtresses. Richard Keller présente ici la fameuse Type 41 coupé Napoléon, voiture personnelle du « patron ».



L'ATELIER DE RESTAURATION DES FRÈRES SCHLUMPF, DE 1960 À 1977



© David SCHMIDT
Fritz Schlumpf et le pilote M. Petitjean

Fritz Schlumpf, ci-contre, installa dès le début de sa collection un atelier de restauration. Heureusement pour les réserves du musée, il n'eut pas le temps de s'attaquer à toutes les voitures achetées à l'époque.



Dans un des nouveaux parcours de visite, la fabuleuse Bugatti Royale de 1927, roadster Esders à la carrosserie créée par Jean Bugatti est superbement mise en valeur sous tous ses aspects.

d'a priori ou d'affectivité envers tel ou tel modèle ou marque qui auraient pu orienter mes choix. » Quelques chiffres permettront de se faire une idée de l'échelle de ce musée inséré dans un contexte urbain bien particulier avec ses immenses bâtiments d'ancienne filature de laine implantés sur plus de quatre hectares. La constitution de la collection qui fut l'objet de tant de polémiques est à elle seule une incroyable aventure : « Fritz Schlumpf a acheté 123 Bugatti dont 26 et de multiples pièces, directement à l'usine de Molsheim en 1963, ainsi que 159 modèles de marques diverses d'avant 1914, plus de 155 voitures de course et de prestige allant jusqu'aux années 1970. Cela représente 97 marques dont soixante pour cent françaises. » Après d'intenses péripéties juridico-sociales, l'ancienne usine des frères Schlumpf devient « Musée de France » en 1982. Il est aujourd'hui l'objet d'une gestion originale, partagée entre l'association du musée, à visée patrimoniale, propriétaire des collections et la société Culturespace, spécialiste de l'exploitation et de l'accueil des publics dans d'importants sites artistiques et culturels. Le musée national fête cette année le dixième anniversaire de l'inauguration de grands travaux qui lui

ont donné son visage actuel, plus ouvert sur la ville et déroulant de nouveaux parcours de visite.

400 voitures exposées

Avec environ 400 voitures exposées et 200 dans les réserves, Mulhouse offre la plus importante collection au monde de voitures européennes historiques et la plus grande réunion mondiale de Bugatti, avec trois « Royale ».



Richard Keller, chercheur dans l'âme, s'est, à l'évidence, pris de passion pour l'entreprise immense que représentent la conservation, la restauration et la présentation d'un tel ensemble, entre travail d'investigation, de concertation et de terrain. Comme au Louvre, la visite des réserves est édifiante, abritées dans un vaste bâtiment récemment restauré et isolé des grandes variations de température. On y pénètre comme dans un lieu saint et par un sas qui renforce l'impression de temps suspendu. Une douce lumière révèle la blancheur fantomatique des toiles qui protègent les silhouettes de dizaines d'automobiles impeccablement alignées. L'effet est saisissant, on se surprend à n'y parler plus qu'à voix basse. C'est là que →

Le musée est doté de beaux ateliers qui servent, en particulier, à « interroger » les voitures non encore restaurées pour recueillir le maximum de données sur leur histoire parfois mouvementée.



« Fritz Schlumpf a acheté 123 Bugatti, dont 26 et de multiples pièces directement à l'usine de Molsheim, en 1963. »



Les voitures exposées sont réparties par époque et par typologie, ici, des Bugatti Type 57, une sportive (Mercedes 300 SL « Papillon ») ou un duel entre Matra 630 et Porsche 908 tandis que les réserves regorgent de trésors.





Le musée compte près de 160 voitures d'avant 1914 et un extraordinaire plateau de modèles des années 1920 et 1930, une belle occasion pour comparer les styles et les solutions techniques.

Une Gardner Serpollet de type H de course (1902) souligne l'importance de la vapeur dans les débuts de l'automobile.

Le conservateur va puiser pour conduire ses recherches, bien avant d'envisager une éventuelle restauration. De rigoureuses méthodes à caractère scientifique héritées des grandes institutions sont ici appliquées pour garantir l'acquisition de connaissances nouvelles et la pérennité des objets dans le respect de leur identité originale : « *Le but peut-être de faire rouler la voiture, un jour. Mais avant et pendant le moment privilégié de sa restauration, elle aura raconté beaucoup de détails sur l'histoire de sa vie. Restaurer veut dire privilégier un état ou une histoire en particulier, par exemple, choisir entre quatre couches successives de peinture. Dans la mise en valeur de ce type d'objet, plus vous avez une documentation importante, plus vous avez des angles différents de présentation potentielle au public. Mais, ce n'est pas pour le plaisir d'accumuler un gros dossier. Les amoureux de la marque vont aussi y apprendre plein de choses. Nous avons des ateliers, mais tout ce qui est carrosserie, sellerie, peinture... est confié à des artisans extérieurs. C'est un choix à la fois économique et technique qui aide considérablement à la diffusion et au croisement des savoirs, à l'enrichissement mutuel des connaissances.* »

Richard Keller s'arrête devant une Delahaye de 1922 : « *Nous sommes en train de faire des analyses de peinture avec des labo-*



Richard Keller démontre, sur piste, la bonne santé de cette Bugatti Type 40.



ratoires industriels. Cela fait quatre ans que nous sommes sur celle-ci et sur cette Rochet Schneider de 1912. Ces exemples sont très intéressants compte tenu de leur état de conservation, dans un strict état d'origine, qui montre que pendant près d'un siècle, il ne s'est rien passé de grave grâce à de bonnes conditions. Un collectionneur peut décider de ne toucher à rien, un autre demandera une remise à neuf, ce choix appartient à chacun et nous le respectons. Mais, nous partons du principe que nos visiteurs, dans un musée national, veulent voir des objets les plus authentiques possible. C'est notre cahier des charges, par rapport au collectionneur comme vis-à-vis du public. Il est vrai que ce choix et ses obligations compliquent parfois la vie, mais maintiennent le lien avec les vrais amateurs qui viennent ici pour voir comment c'était avant. Le collectionneur ayant sa liberté, on voit des choses rouler qu'on ne verrait pas sans cela. Le musée, lui, ne peut se permettre de sauter des étapes au risque de perdre des données irremplaçables ». L'établissement a aussi eu la chance que le temps ait manqué, dans les années 1960-1970, pour la restauration de toutes ses fabuleuses acquisitions. Avec des réserves encore intactes et la préservation jalouse de l'état des voitures exposées, Richard Keller œuvre pour les générations futures. Mulhouse fait partie de ces musées qu'il ne faut jamais hésiter à voir et revoir.

GÉRALD GUÉTAT - PHOTOS : HENRI THIBAUT

www.citedelautomobile.com

AUTOMOBILES
classiques

Abonnez-vous

1 an - 6 numéros

36 € au lieu de 43,80 €



LES BONNES RAISONS DE VOUS ABONNER :

- Réduction sur le prix pratiqué en kiosque.
- Réception du magazine directement chez vous.
- La garantie de ne manquer aucun numéro.
- La possibilité de recevoir votre magazine sur votre lieu de vacances
- Le prix le plus bas pendant toute la durée de votre abonnement
- Un service clientèle à votre écoute au 01 60 71 55 88

BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et retourner accompagné de votre règlement à :
Automobiles Classiques - Service Abonnements - BP 50420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX ou nous contacter par tél. 01 60 71 55 88

Oui, je m'abonne à Automobiles Classiques :

- 1 an / 6 n^{os} 36 €** au lieu de 43,80 €⁽¹⁾ (soit 18% de réduction)
- Je commande reliure(s)⁽²⁾ à 19 €⁽³⁾ =** €

(1) Tarifs kiosque / (2) Pour classer 11 numéros / (3) Frais de port inclus

Mes coordonnées :

Nom

Prénom Date de naissance

Adresse

Code postal Ville Pays

Tél.

E-mail (Écrire en majuscules SVP)@.....

J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des Éditions LVA et de ses partenaires

Vous voulez offrir cet abonnement, indiquez les coordonnées du bénéficiaire :

Nom

Prénom

Adresse

Code postal Ville Pays

Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant. Offre réservée à la France Métropolitaine et valable jusqu'au 31/10/2016.

Mon règlement :

- Chèque à l'ordre des ÉDITIONS LVA
- Carte Bancaire N°

Date d'exp. Clé (obligatoire) Signature : (obligatoire)

3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte bancaire.



Profitez de cette offre pour prolonger votre abonnement en cours.

N° d'abonné

BMW 328 et racer Berlin III

MUNICH-BERLIN EXPRESS

Si, dans les années 1950, les Italiens ont souvent « marinisé » les moteurs de leurs voitures de course, les exemples allemands sont très rares surtout quand il s'agit du prestigieux roadster BMW 328 qui célèbre ses 80 ans cette année...





Lorsque le roadster 328 est lancé en 1936, BMW est encore une toute jeune marque automobile qui ne construit ses propres modèles que depuis sept ans. C'est peu, surtout dans le contexte de la crise économique des années 1930. Les moyens manquent donc pour les nouveaux modèles et les ingénieurs doivent se surpasser pour trouver des solutions peu coûteuses. De plus, BMW a besoin rapidement de résultats en course pour s'imposer face à la concurrence anglaise et italienne. Comme le souligne le magazine *Motor und Sport* de l'époque : « On peut considérer la 328 comme une voiture de sport à part entière qui ouvre une voie d'avenir. Ce que recherche le client qui prend du plaisir à la conduite sportive, c'est un véhicule dont l'entretien et la durée de vie soient ceux d'une voiture de tourisme, mais ayant une puissance nettement supérieure et offrant la possibilité de participer avec succès à des compétitions. » On ne saurait mieux décrire les raisons pour lesquelles la nouvelle BMW acquiert une enviable réputation dès sa sortie. Bien que basée sur un modèle précédent, elle est le résultat du travail d'équipe d'une poignée d'ingénieurs et de designers. Parmi les hommes qui ont fait la réputation de BMW, Fritz Fiedler est l'une des personnalités dominantes. À la tête du département des nouveautés, on lui doit la 303 en 1933, la 315, un an plus tard, ainsi que la 326 et la 328 en 1936. Un des collaborateurs les plus proches se nomme Rudolf Schleicher, ancien pilote de moto, ingénieur et concepteur du célèbre moteur BMW six-cylindres parmi d'autres créations d'importance pour la marque. Il est aussi nommé à la tête du service course de l'usine à la fin des années 1930 pendant une période cruciale. Du côté des carrosseries, on trouve, là aussi, deux hommes clé, Peter Szymanowski et Wilhelm Meyerhuber. Le premier est le chef du style. C'est un créateur et un pionnier des essais en soufflerie. Sous sa direction, naissent rien de moins que les prototypes de la 319, de la 326 et de la 328 ainsi que de la 327, cette fois sous

La BMW 328 a été conçue comme voiture de sport utilisable en compétition avec succès tandis que le racer Berlin III est une pure bête de course.

la direction de Wilhelm Meyerhuber qui vient de prendre la tête du nouveau département de design BMW créé en 1937. Comme Szymanowski, Meyerhuber est un artiste de talent, aussi doué du point de vue esthétique que technique. On lui doit, par exemple, le légendaire roadster 328 Mille Miglia de 1940.

Chef-d'œuvre d'ingéniosité

Avec de tels parents, la 328 est une automobile bien née. Ses concepteurs se sont concentrés sur des solutions simples et efficaces. Son châssis tubulaire est aussi léger que rigide et robuste. Au plan des formes, on peut dire que la 328 dérive





Une fois les capots ouverts, on découvre toute la beauté et la simplicité du même six-cylindres BMW 2 litres qui a marqué son temps par son efficacité.



directement de la 319/1 mais avec de nouveaux phares dans les ailes et un capot moteur plus long, fermé par deux courroies de cuir qui vont bien vite rendre le modèle reconnaissable entre tous. Sous ce capot, Fiedler a dessiné une nouvelle culasse en aluminium pour le bloc six-cylindres de 2 litres dans laquelle les soupapes en tête sont activées par un système de poussoirs et de renvois transversaux. En 1936, une puissance de 80 ch pour une voiture de série est un bel exploit, d'autant qu'elle ne pèse que 830 kg. Initialement, la 328 est destinée à la compétition et la production en série ne démarra vraiment qu'au printemps de 1937. En effet, son six-cylindres possède un excellent potentiel comme le montrent ses versions compétition allant jusqu'à 135 ch. et plus, sous la dénomination « Mille Miglia » à partir de 1938.

C'est ainsi que le palmarès de la voiture ne fait que s'allonger, dès sa première sortie sur le Nürburgring en 1936 puis au Tourist Trophy. Un an plus tard, le prince Bira remporte le Tourist Trophy en classe deux litres à Donington Park et finit troisième au classement général. Au Grand Prix d'Allemagne de 1938 en catégorie deux litres, le plateau est essentiellement constitué de BMW 328 en domination totale. La voiture va aussi gagner en Italie avec les Mille Miglia de 1938, 1939 et 1940 et en France, et lors des 24 Heures du Mans de 1938 et 1939, des versions spéciales aérodynamiques et ultra légères sont aux avant-postes. Ces bons résultats vont se prolonger →



La BMW 328 est capable de filer près de deux fois plus vite que le Berlin III mais sur l'eau, la vitesse semble plus du double de celle ressentie sur l'asphalte.



jusque dans l'après-guerre même si la firme BMW connaît un rude destin en 1945, dépecée entre prises de guerre des Alliés à l'ouest et occupation soviétique de son usine d'Eisenach, enclavée en zone communiste.

C'est ainsi que les BMW poursuivent une drôle de carrière sous différents sigles, comme chez le Britannique Bristol ou, également en Angleterre où Fraser-Nash connaît aussi de bons résultats en compétition en se basant sur des éléments récupérés en Allemagne. Dans le même temps, en zone Soviétique, l'usine d'Eisenach sort aussi des BMW puis des EMW. En zone alliée, la société BMW-Veritas, créée par d'anciens employés de BMW, s'oriente davantage vers la compétition automobile. C'est de ces ateliers que sortent aussi quelques versions motonautiques du six-cylindres 328 dont la pugnacité et la légèreté attirent logiquement les

Le roadster et le racer ont en commun bien plus que leur moteur six-cylindres, le plaisir de la vitesse et la liberté comme un défi à leur héritage historique.

rare pilotes allemands de cette période difficile. Se faire construire un runabout de course en 1950 est une activité réservée à une petite élite dorée. Le jeune Jürgen Baginski en fait partie, tout comme son compatriote Christoph Von Mayenburg, un champion déjà connu sur le plan international. Leurs parents se sont relevés plus rapidement que d'autres des désastres de la guerre car ils fabriquent des produits indispensables destinés au plus grand nombre : des cachets d'aspirine pour le premier, de la pâte dentifrice pour le second. Von Mayenburg conduit son ami Baginski chez le très réputé Max Steaves de Lübeck qui dessine et construit le Berlin III en s'inspirant de plans d'origine américaine. Le bateau est équipé d'un six-cylindres BMW-Veritas dans sa plus puissante configuration « Mille Miglia ». Avec cette monture efficace, Baginski entame une honorable →



INITIALEMENT, LA 328 EST
DESTINÉE À LA COMPÉTITION
ET SA PRODUCTION EN SÉRIE
NE DÉMARRE QU'APRÈS
SES PREMIÈRES VICTOIRES.



Destiné à n'être utilisé que pendant quelques heures de course, le cockpit du Berlin III est équipé de manière beaucoup plus austère que celui de la 328, aussi bien routière que pistarde.

SE FAIRE CONSTRUIRE UN RUNABOUT DE COURSE EN 1950 EST UNE ACTIVITÉ RÉSERVÉE À UNE PETITE ÉLITE DORÉE DONT FAIT PARTIE LE PILOTE DU BERLIN III.

carrière de pilote amateur qui le conduira, quelques années plus tard, jusqu'au championnat du monde à Cannes mais avec un autre racer. Le Berlin III doit se contenter de victoires plus locales, comme sur le lac de Starnberg en 1953.

Le retour du fils prodigue

En bon gentleman driver, Jürgen Baginski confie la gestion de son coursier à un collègue pilote et constructeur de renom, Kurt Gersch, installé à Mayence sur le Rhin. Au milieu des années 1950, d'autres racers prennent la relève tandis que le Berlin III est abandonné dans un hangar de la région. C'est là, en 2003, que Rolf, le fils de Kurt Gersch dont il a pris la succession, retrouve l'objet endormi.

Le bateau a souffert de cinquante ans d'oubli et il n'a plus son moteur mais d'importants éléments comme les capots, les ferrures et les très convoités sigles BMW d'origine sont toujours en place. Un industriel du nord du pays décide de se lancer dans la restauration. La fine coque est superbement reconstruite pour recevoir à nouveau le fameux six-cylindres, un Veritas de la fin des années 1940 patiemment reconditionné en version « Mille Miglia »





Le design du capot moteur du Berlin III reprend quelques thèmes et matériaux chers à BMW tandis que ses deux courroies identifient la 328 de manière inoubliable.



avec toute sa puissance d'origine. Vient alors le jour tant attendu des retrouvailles à Mayence et la mise à l'eau sur le Rhin, chez Rolf Gersh, exactement là où soixante ans auparavant, Kurt Gersch a coupé les gaz avant un ultime grutage. Mais, cette fois-ci, le roadster 328 de Thomas Feierabend, collectionneur et restaurateur de BMW de père en fils, en particulier pour le musée officiel de Munich, est invité à se joindre à la fête. Sa voiture porte le numéro de châssis 85 053 de 1937. Elle fait partie des premières séries construites et a été livrée neuve au concessionnaire BMW de Breslau. Cette 328 a été pilotée par Adolf Brudes, pilote d'usine BMW vivant à Breslau. Aux 24 Heures de Spa de 1938, en équipage avec Paul

Heineman, il termine quatrième au classement général et deuxième de sa catégorie.

Les ateliers Feierabend ont complètement restauré la voiture retrouvée il y a vingt-cinq ans, à Budapest. Disposant de beaucoup de pièces originales, elle a retrouvé tout son lustre d'antan, avec son moteur en version « Mille Miglia » de 135 ch. Aujourd'hui, le roadster blanc fait partie de la famille. Il roule à près de 200 km/h et se montre aussi fiable que sûr dans son comportement routier, exactement comme le souhaitent ses concepteurs, ce qui en fait aujourd'hui une des classiques de sport d'avant-guerre parmi les plus recherchées.

GÉRALD GUÉTAT - PHOTOS : HENRI THIBAUT - ARCHIVES : TORSTEN MÜLLER & BMW



Jaguar Type D 1956

COMME UN AVION SANS AILE

Ligne fuselée, carlingue en aluminium avec rivets apparents et moteur crachant le feu : la Jaguar Type-D a tout d'un Spitfire. Sans aile... Mais elle est bel et bien un engin de guerre léger, agile et rapide, destiné à gagner la bataille d'Angleterre !



On peut dire que Dave – Jaguar Heritage –, du département patrimoine du constructeur, a le don de savoir me mettre à l'aise ! « Mon ami, vous avez entre les mains une authentique Type-D de 1956 estimée à 10 millions d'euros. Avant de partir, testez à froid la boîte pour vous familiariser avec son guidage et la dureté de l'embrayage, celle-ci valant à elle seule près de 70 000 €. Et surtout, surtout, mettez un peu de gaz au moment de lancer le moteur, pour que les carburateurs ne refoulent pas de l'essence sur les collecteurs d'échappement, sinon vous risquez de prendre feu ! » Ambiance... Mais il est vrai que lorsque l'on vous confie un tel joyau de la couronne, surtout sur une route ouverte, mieux vaut prendre ses précautions. Car en y réfléchissant un peu, Dave ne fait, ni plus, ni moins, que de me confier les clefs d'un véritable sport-prototype, un peu comme si j'allais faire un galop d'essai sur une départementale à bord d'une Porsche 919 Hybrid qui vient de gagner au Mans. Car c'est bien cela une Type-XKD – sa dénomination officielle : un fantastique engin de compétition construit pour la gagne. Ici, le hasard n'a pas sa place, et la Type-D avait pour mission de hisser Jaguar sur les plus hautes marches des podiums, avec une nette prédilection pour les 24 Heures du Mans.

Pour parvenir à cet ambitieux objectif, posé par William Lyon et « Lofty » England, directeur sportif de la marque, Jaguar ne fait pas totalement table rase du passé. La marque au →

ÉVÉNEMENT Jaguar Type D 1956

félin recycle son fabuleux bloc XK (apparu sur le roadster XK 120), un sublime six-cylindres en ligne à double arbre à cames dessiné, selon la légende, à la lueur des bougies sur les nappes des pubs londoniens durant les bombardements ! Largement éprouvé sur les modèles de série, y compris au plus haut niveau sur la Type-C jusqu'en 1954, ce robuste et volumineux 3.4 l en fonte est à carter sec, ceci afin de pouvoir l'incliner et de baisser le centre gravité. D'une puissance initiale de 240 ch sur les « Short Nose », il développe sur certaines versions jusqu'à 270 ch !

Les dessous de la belle sont également très classiques, voire rustiques, puisque la « D » reprend le pont arrière rigide et les suspensions à barres de torsion testées avec succès sur la « C ». Pour le reste, Jaguar est parti d'une feuille blanche, qui va être noircie par un certain Malcolm Sayer, particulièrement bien inspiré. Ce transfuge de l'industrie aéronautique (Bristol) va appliquer à la carrosserie et structure de la « D » des principes déjà largement en vogue sur les avions, mais pas encore sur les voitures. Je veux notamment parler d'aérodynamisme, une notion superbement ignorée par la plupart des sportives des années 1950 (ou, au mieux, abordée empiriquement), qui préfèrent s'en remettre à la puissance brute. La Type-D bénéficiera des deux.

Le fond et la forme

Outre un avant lisse et profilé en un seul tenant, intégrant des phares carénés dans le long capot, la sculpturale Type-D étudiée en soufflerie va ainsi profiter de nombreuses trouvailles. La plus visible est la greffe en cours de carrière de sa dérive, légèrement inclinée sur le côté de 5°, qui prolonge habilement l'appuie-tête. Cet appendice n'a qu'un seul but : favoriser la stabilité de l'auto en vitesse de pointe, une donnée essentielle pour espérer distancer ses adversaires dans l'interminable ligne droite des Hunaudières. Mais Malcolm Sayer va aussi travailler en profondeur, en dotant la voiture d'un



châssis monocoque (partiellement en magnésium) sur lequel est greffé à l'avant un treillis tubulaire, destiné à recevoir la mécanique. À la fois très légère et rigide, cette structure innovante est habillée d'une fine peau d'aluminium, permettant de limiter le poids à seulement 880 kg. Quant aux trains roulants, même s'ils doivent composer avec des suspensions classiques, ils se distinguent par l'adoption de quatre freins à disque développés en collaboration avec Dunlop, qui a conçu également les jantes, spécifiques à cette voiture. Résultat, la Type-D pouvait freiner plus tard que ses rivales, chose cruciale pour aborder rapidement les terribles virages du Tertre Rouge ou de Mulsanne, mais aussi pour filer à plus de 270 km/h ! Voilà autant de caractéristiques d'avant-garde qui permettront à la Type-D de s'imposer dans la Sarthe de 1955 à 1957, et qui sont bien évidemment présentes sur « ma » voiture. Et quelle voiture !

Il s'agit de l'avant-dernier modèle « Long Nose » (nez long) construit sur une série de 12 exemplaires, comptant six voitures « client », et six prototypes d'usine. Bien sûr, « 393 RW » figure parmi ces six ultimes exemplaires. Seulement 6^e aux 24 Heures du Mans de 1956 (vainqueurs Flockhart et Sanderson sur une autre Type-D),

« 393 RW » lors de son jour de gloire, en remportant, voilà 60 ans, les 12 Heures de Reims !

Ce profil fuselé et lisse de toute aspérité est l'œuvre de l'aérodynamicien Malcolm Sayer, issu de la division aéronautique de Bristol.





notre sublime modèle d'essai a néanmoins fini premier aux 12 Heures de Reims, aux mains de Duncan Hamilton et Ivor Bueb. Respect ! L'auto ira ensuite briller aux USA sous les couleurs de Cunningham-Momo (avec un nouveau XK 3.8 l), ce qui lui permettra de monter sur la troisième marche du podium à l'issue des 12 Heures de Sebring. Le retour en Grande-Bretagne ne se fera qu'en 1961, où elle sera remise en configuration d'origine, en British Racing Green. Après une retraite bien méritée d'une vingtaine d'années, au musée Carlo Biscanetti di Ruffia de Turin, la Type-D « 393 RW » retrouvera finalement le chemin de l'usine Jaguar de Browns Lane, à Coventry, là même où elle est née il y a tout juste soixante ans !

Au moment d'essayer la belle anglaise, Dave m'interdit formellement de prendre appui sur la frêle « dorsale » qui sépare le cockpit, et m'invite au contraire à marcher sur l'assise en cuir des sièges, avant de me laisser choir derrière le grand volant. D'emblée, je sais que cet essai va être compliqué, car il est clair que mon mètre quatre-vingt sept n'est guère un atout pour piloter cette auto très compacte, taillée « format jockey ». Je me trouve engoncé entre le large tunnel de transmission et la frêle portière, avec le volant qui me tombe sur les jambes ! Pour ne rien arranger, ma vue se heurte au sommet du pare-brise en plexiglas, ce qui déforme mon champ de vision. Voilà qui est certes fâcheux, mais pas assez pour me décourager de vivre ce moment privilégié, unique. →

Cette dérive qui se fonde parfaitement dans le prolongement de l'appuie-tête n'apparaîtra sur la « D » qu'en fin de carrière, pour donner encore plus de stabilité à l'auto à pleine vitesse.



La Type-D ne s'embarrasse pas du superflu, comme en témoigne l'absence de compteur de vitesse. Cela n'exclut pas une certaine élégance, à l'image de son petit levier de vitesse coudé, taillé dans l'aluminium brut.

ÉVÉNEMENT Jaguar Type D 1956

JAGUAR TYPE D « LONG NOSE » 1956. EN CHIFFRES

- Moteur : 6-cylindres en ligne,
3 carburateurs Weber, 3442 cm³
- Puissance : 270 ch à 6 000 tr/min
325 Nm à 4 000 tr/min
- Boîte de vitesses : mécanique à 4 rapports
- Dimensions : 4,10 x 1,65 x 0,80 m Poids : 880 kg
- Pneumatiques : 6,50 x 16 Dunlop
- Vitesse maxi : 270 km/h
- Prix (cote 2016) : 10 000 000 € environ



Mieux vaut avoir un format « jockey » pour tenir dans ce cockpit étroit. Il y règne vite un « microclimat », tant le moteur et la boîte de vitesses dégagent de nombreuses calories !





Très généreuse en décibels, la Type-D ne sait pas vraiment filer à l'anglaise, mais elle demeure une authentique voiture de course, très rapide !

UNE FOIS LANCÉ, PLUS BESOIN DE RECOURIR AU LEVIER DE VITESSE, TANT CE MOTEUR FABULEUX OFFRE UNE ÉTONNANTE ALLONGE.

Je tourne donc la clef de contact, puis appuie sur le démarreur en mettant un peu de gaz. Le bloc « XK » explose instantanément, prêt à en découdre ! Reste à s'élaner sans caler, ce qui demande d'embrayer comme un bûcheron, puis d'agripper fermement le petit levier de vitesse coudé pour enclencher la première. Une vraie « boîte à poigne », mais plutôt bien guidée, mieux en tout cas que les boîtes Moss, qui équipèrent ensuite les premières Type-E de série.

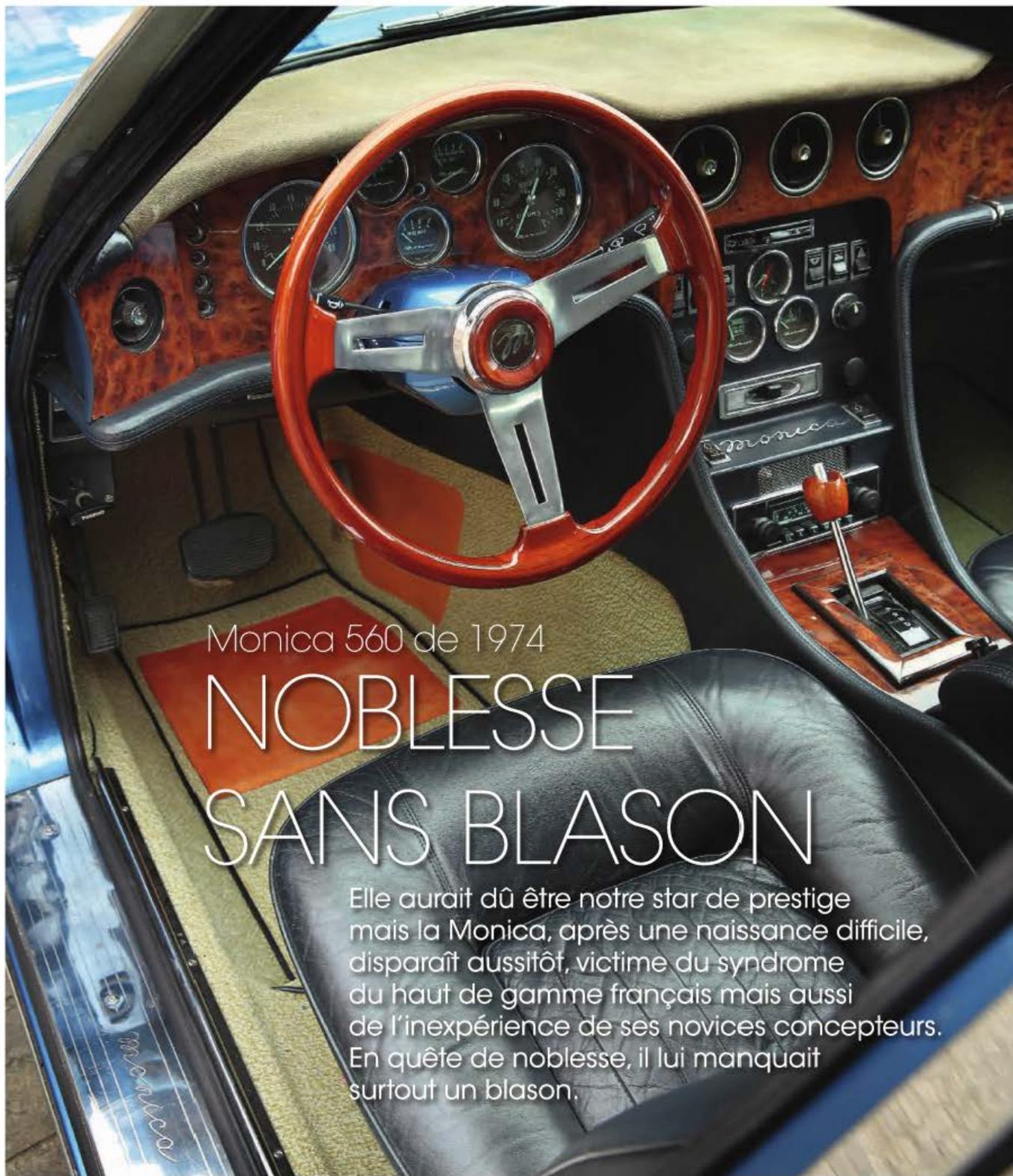
La chevauchée fantastique

De toute façon, une fois lancé, il n'y a pratiquement plus besoin de recourir au levier de vitesse, tant ce moteur fabuleux, tout à fait d'actualité en terme d'agrément, offre une étonnante allonge. Plein comme un œuf dès les plus bas-régimes, il accepte d'enrouler en troisième à faible allure, pour ensuite rugir sur le même rapport à 5 000 tr/min à l'approche des 160 km/h. Pour être honnête, je n'irais guère au-delà, car la tenue de cap ne met guère en confiance, la voiture ayant une fâcheuse tendance à suivre la moindre irrégularité de la route, desservie par ses frères pneumatiques de 16 pouces. La direction, floue autour du point zéro, n'est pas non plus un modèle de précision, l'amortissement est horri-

blement ferme. Quant au freinage Dunlop, s'il faisait autorité à l'époque, je n'ose imaginer « l'efficacité » toute relative qu'offraient les freins des rivales plus mal loties. En plus d'un demi-siècle, l'industrie automobile a fait d'énormes progrès en la matière !

En filant désormais sur un bout de route lisse, je dois réviser mon jugement. La Type-D, en tant qu'authentique pistarde, offre alors un comportement beaucoup plus sain et prévenant, en gagnant sur tous les tableaux en précision de conduite. Seules deux données essentielles viennent freiner mes ardeurs : la cote astronomique de ce modèle d'exception, qui interdit tout impondérable, et mon gabarit XXL, vraiment pas du tout adapté à une conduite plus sportive. Après cette brève chevauchée fantastique, je ne peux m'empêcher d'avoir une pensée émue pour la hardiesse dont faisaient preuve à l'époque ces joyeux « fous du volant », bien loin de mes petites préoccupations et contrariétés. Soixante ans plus tard, la Type-D reste, à juste titre, l'une des plus belles Jaguar produites, au point de figurer à tout jamais au Panthéon de l'Automobile. Mieux, cette icône est parvenue à atteindre son objectif : figurer dans l'illustre *Livre d'Or des 24 Heures du Mans*.

TEXTE ET PHOTOS THOMAS RIAUD



Monica 560 de 1974

NOBLESSE SANS BLASON

Elle aurait dû être notre star de prestige mais la Monica, après une naissance difficile, disparaît aussitôt, victime du syndrome du haut de gamme français mais aussi de l'inexpérience de ses novices concepteurs. En quête de noblesse, il lui manquait surtout un blason.





Cuir pleine fleur, ébénisterie fine et instrumentation digne d'une joaillerie, rien n'était trop beau pour la Monica, prête à reprendre le flambeau délaissé par la Facel Excellence.



Ce fut l'année de toutes les révolutions ! En 1968, Alpine étincelle dans les rallyes, Matra enflamme la piste mais Delahaye, Talbot et Facel sont depuis longtemps au cimetière. Dans le paddock des 24 Heures du Mans, cette année-là, la caravane du team britannique Deep Sanderson est attelée à une mystérieuse berline. Aucune marque, aucun sigle sur cette carrosserie rondouillarde révélée quelques mois plus tard dans la presse comme le prototype d'une berline de prestige commandé par un industriel français. Ce mystérieux commanditaire, c'est Jean Tastevin, p.-d.g. de la Compagnie Française de Produits Métallurgiques qui, pour se changer des wagons qu'il produit en grande série, rêve à l'éternelle chimère d'une voiture de prestige française. Au quotidien, il roule en Jaguar et Aston Martin mais l'idéal ne serait-il pas le croisement de ces deux pur-sang anglais, alliant le confort de la Jaguar aux performances de l'Aston avec, tant qu'à faire, une touche d'élégance bien parisienne ? En industriel avisé, Jean Tastevin songe à une future diversification de son entreprise et ne serait pas fâché de rallumer le flambeau des marques de prestige françaises. La malédiction – un peu aidée, il est vrai, pas nos

gouvernements successifs – qui a emporté Delage, Delahaye et Talbot dans les années 1950 et achevé Facel en 1964, ne semble pas inquiéter outre mesure notre ambitieux capitaine d'industrie. Disposant de puissants moyens, il veut pour sa future Monica – baptisée ainsi du prénom de son épouse – ce qui se fait de mieux dans le genre : confort, silence et luxe, une vitesse de 240 km/h et une tenue de route parfaite.

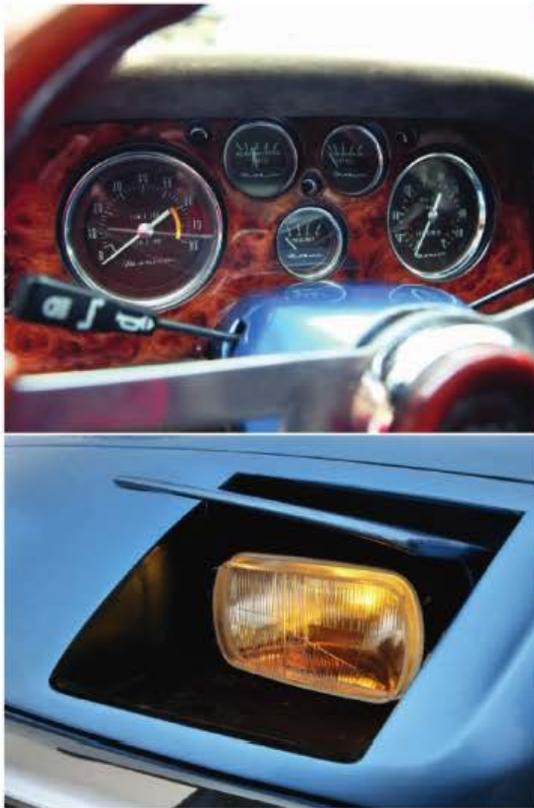
Voyages, voyages...

En 1967, Jean Tastevin confie un cahier des charges à Chris Lawrence, à la fois pilote et ingénieur, connu pour ses Morgan vitaminées et ses curiosités *so British* que sont les micro-bolides Deep Sanderson alignés au Mans. Pas question d'utiliser un V8 américain comme sur les défunctes Facel Vega ou les Iso Fidias ou encore De Tomaso Deauville, ses concurrentes potentielles. Pour aller au bout de son rêve, Jean Tastevin exige un moteur original. Mais, c'est bien connu, l'Histoire se répète et, comme l'industriel Jean Daninos (Facel Vega) naguère, après avoir fait en vain le tour des constructeurs français, il se résout à faire confiance au sulfureux Lawrence. Ce dernier, flairant la bonne affaire, →

Les atouts de la Monica étaient nombreux mais c'était sans compter avec la malédiction attachée au haut de gamme français !



Noble élégance pour ce véritable coupé quatre portes,
dernier sursaut du prestige automobile national.



Précieux instruments de bord faits sur-mesure, enchâssés dans la loupe d'orme. Avec ses phares escamotables, gimmick récurrent des *seventies*, la proue de la Monica évoque celle de la Maserati Indy.

lui propose le moteur conçu par son ami Ted Martin. Un V8 à 2 ACT, léger et compact, porté à 2,8 l puis à 3,4 l pour atteindre 240 ch à 6 000 tr/min, et déjà testé, sans le moindre succès, sur la pitoyable Pearce de Formule 1 ! Le robuste châssis conçu par Lawrence est habillé d'une carrosserie en alliage léger réalisée par Williams & Pritchard dont les lignes empesées, aperçues dans le paddock du Mans, sont loin de satisfaire Jean Tastevin.

Avec les Anglais, l'entente n'est plus cordiale et Tastevin confie le design de la Monica à Tony Rascanu, un jeune styliste roumain qui a déjà travaillé chez Bertone. Pas question de modifier le châssis et, après plus d'un an de travail et d'innombrables maquettes, la dernière mouture de la Monica séduit enfin son commanditaire. Basse, fine et élancée avec une proue à phares escamotables rappelant la Maserati Indy, elle arbore un caractère sportif confirmé par ses arches de roues largement échanrées et son pavillon incliné façon Ferrari 365 GT. Un coupé 4 places et 4 portes préfigurant les Porsche Panamera et Lagonda Rapide actuelles... Henri Chapron est chargé des plans et de la réalisation du master en bois destiné au carrossier italien Vignale qui doit assembler le prototype. Nouveau signe du destin avec le décès subit d'Alfredo Vignale en novembre 1969. Du coup, le master repart en Angleterre chez Airflow Streamlines pour un qua-

trième proto réalisé cette fois en alliage léger. La malédiction frappe encore avec la mort du jeune styliste Rascanu, en 1972, qui conduit à engager David Coward pour terminer le prototype. Nouveau retour en Italie où le fameux préparateur Virgile Conrero, après examen du calamiteux V8 Martin, conseille à Jean Tastevin de se tourner plutôt vers les V8 américains. Retour à la case Facel ?

La nouvelle Excellence ?

En attendant, la Monica, encore provisoirement équipée du V8 Martin, fait son entrée dans le monde au Salon de Paris 1972 où elle rejoint les récentes Citroën SM et Ligier JS2. Joli tiercé 100 % français comme on n'en verra sans doute jamais plus ! Comme Daninos vingt ans auparavant, Jean Tastevin doit se tourner vers Chrysler. Un temps envisagée avec un 5,9 l, la motorisation est finalement confiée à un V8 de 5,6 litres et 285 ch, glissé au chausse-pied sous le fin capot de la Monica. Une belle cavalerie, du couple et du silence mais question noblesse... La Monica serait-elle le fantôme de la Facel Excellence ? Comme sa devancière, elle est animée par un puissant V8 Chrysler. Comme elle, elle offre quatre somptueux fauteuils où l'on se vautre dans le cuir pleine fleur et la moquette Wilton. Car rien n'est trop beau pour Monica



Cuir Connolly et moquette Wilton, la Monica porte le chic britannique aussi bien qu'une Lagonda.

et le niveau d'exigence de ses créateurs atteint les sommets. Les peausséries, l'ébénisterie et l'instrumentation sont réalisés sur-mesure, ravalant les hauts de gamme *british* au niveau de la grande série. Suprêmes raffinements, l'ouverture magnétique des portes s'effectue par un simple bouton et un système d'ionisation décharge l'habitacle de l'électricité statique pour annihiler le fameux mal de la route !

Après une présentation à la presse sur le circuit du Castellet qui donne des chaleurs au gros V8 à l'étroit sous le capot, la Monica 560 de série affronte le Salon de Paris 1973 en annonçant sa commercialisation pour l'année suivante. Les dernières mises au point s'éternisent tout au long de l'année 1974. Voilà sept ans que la Monica cherche sa route, une route désormais barrée par la crise du pétrole et l'autophobie qui en découle : hausse du carburant et limitations de vitesse drastiques ! Dans ce climat, on ne donne pas cher des chances de la belle Monica qui se montre pour la dernière fois au salon d'octobre 1974. Dans ce contexte morose, les premiers exemplaires sont livrés mais, le 7 février 1975, un communiqué annonce la fin de l'aventure. Avec une production estimée à 28 véhicules (y compris les prototypes), la Monica est devenue un collector dès sa sortie d'usine...

JEAN-PAUL DECKER
PHOTOS : XAVIER DE NOMBEL

HORS-SÉRIE
Antiquités
Brocante

Antiquités Brocante

www.antiquites-brocante.fr

HORS-
SÉRIE

Estimations Les prix de vos objets

Avec les conseils
d'Expertissim.com,
pour identifier,
dater, évaluer...



Mobilier, peintures, design, montres, livres anciens, dessins, orfèvrerie...



En vente le 9 septembre

PLACEMENT PLAISIR

Investir ailleurs qu'en bourse ou que dans l'immobilier, c'est possible. Voici 11 pages qui vous guident sur les chemins colorés de placements originaux.

104 ENCHÈRES
Prévisions de rentrée



**110 LE BAR
D'AUTOMOBILES CLASSIQUES**
Les radios « vintage »



108 LA COTE
Porsche 904 Carrera GT

112 TEMPS LIBRE
WC à Goodwood





Par Sylvain REISSER



JAGUAR TYPE D
Le châssis XKD 501 présenté par RM Sotheby's à Pebble Beach est l'un des plus glorieux. Sous la bannière de l'écurie Ecossaise, il a remporté les 24 Heures du Mans 1956.

Prévisions de rentrée

LA BAISSÉ DE RÉGIME SE CONFIRME

À la lecture des résultats des dernières ventes publiques, le marché corrige les excès de ces dernières années. Les valeurs de nombreux véhicules sont orientées à la baisse.

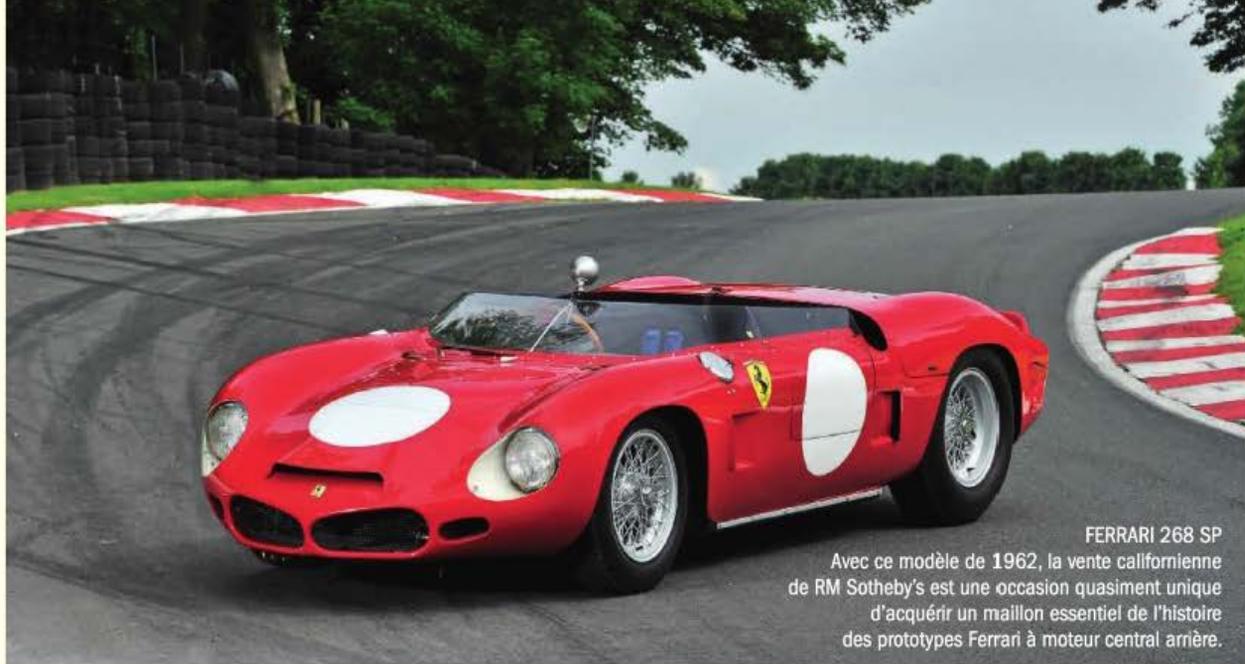
Les acteurs du marché de la voiture de collection seraient sans doute bien passés du Brexit. Car si les conséquences du vote des Anglais en faveur de la sortie du Royaume-Uni de l'Europe sont encore troubles, le Brexit a fait naître une vague d'hypothèses alarmistes qui ne sont pas prêtes de se dissiper. Et si les marchés financiers ont largement reconquis le terrain perdu dans les premiers jours du référendum sanction, les risques d'un effondrement de la livre face au dollar ou à l'euro et de voir les devises dévisser ne sont pas de

nature à encourager l'achat de voitures de collection. C'est ainsi que les Anglais brillaient par leur absence sous le chapiteau dressé par Artcurial dans l'enceinte du circuit du Mans, le 9 juillet dernier, à l'occasion de la manifestation du Mans Classic. À vrai dire, le Brexit n'a fait qu'accélérer une correction du marché entamée depuis plusieurs mois. « *Le marché était clairement en surchauffe* », explique un expert du secteur qui souhaite conserver l'anonymat. Alléchés par la garantie de réaliser une juteuse plus-value, de nombreux investisseurs



AC COBRA 427

Cédée sans prix de réserve par la Fondation Carroll Shelby, cette Cobra 7 litres châssis « CSX 3178 » était la voiture personnelle du fondateur de la marque.



FERRARI 268 SP
Avec ce modèle de 1962, la vente californienne de RM Sotheby's est une occasion quasiment unique d'acquérir un maillon essentiel de l'histoire des prototypes Ferrari à moteur central arrière.

avaient fait irruption sur le marché ces dernières années. Il ne se passait plus une seule semaine sans que l'on entende, ici ou là, des hommes d'affaires ou des cadres supérieurs affirmer que les rendements offerts par les automobiles de collection, bien supérieurs aux actions, justifiaient que l'on investisse parfois les yeux fermés et sans toujours distinguer le bon grain de l'ivraie. En somme, une voiture de collection prenait le statut de valeur-refuge. Le constat (largement partagé par les vrais passionnés, les amateurs de la première heure), veut que le marché finisse toujours par sanctionner la cupidité de quelques-uns.

Comme pour la crise financière de 2008, les enseignements de la chute de 1991-1992 n'ont pas été tirés et les résolutions ont vite été négligées, au profit de l'appât du gain. Le monde est reparti comme si de rien n'était. Or, la flambée des prix ne dure

qu'un temps. Surtout lorsqu'elle exclut les gardiens du temple et qu'elle confie les clés à une population qui ne parle que placement et rendement. Dans les faits, le mouvement de correction entamé depuis quelques mois se traduit par la mévente de nombreux véhicules, en raison de prix devenus déraisonnables dans de nombreux cas.

Premiers touchés

Premier touché : Ferrari. Les voitures de Maranello, longtemps considérées comme de l'or en barre, ont désormais du mal à trouver preneur. Tous les modèles sont touchés, sans exception. Chez Bonhams, lors de la vente organisée dans le

cadre du Festival of Speed de Goodwood – le lendemain du Brexit ! – la Ferrari 275 GTB/C 1966 châssis 06847 GT à carrosserie aluminium n'a pas changé de mains. La Berlinetta Boxer de 1979 et la 550 Maranello ont connu pareille infortune. Et les italiennes ornées du cheval cabré n'ont pas plus brillé sous le ciel du Mans. Il s'en est fallu de peu pour qu'Artcurial réalise le grand chelem et ne vende aucun modèle de la marque italienne. La plus emblématique de toutes, celle sur laquelle la maison parisienne avait bâti sa communication, repart chez son propriétaire vendeur. Présentée dans notre dernier numéro, la 250 GT Passo Corto caisse acier n°2917 GT cumulait tous les attributs pour

faire s'envoler le chiffre d'affaires de la vente à près de 15 millions d'euros. Las, elle n'a pas atteint son prix de réserve fixé à près de huit millions d'euros. Il y a bien eu des tractations en « after-sales » mais elles n'ont pas abouti. Il semble que pour ce véhicule connu de la communauté des passionnés, les acheteurs potentiels n'étaient pas prêts à payer une surprime à la maison de ventes et l'on ne serait pas étonné que ce châssis court change finalement de propriétaire dans les prochaines semaines. À part la 308 GTB à carrosserie polyester qui a trouvé un nouvel amateur contre un chèque de 153 768 €, toutes les autres Ferrari sont ainsi restées invendues. L'équipe Motorcars avait pourtant réuni →

MASERATI 5000 GT
Proposé par Gooding & Company à Pebble Beach, ce très élégant coupé de la firme de Modène est le premier d'une série de 22 exemplaires habillés par Allemano.





MASERATI A6G/54 SPIDER

Seulement dix exemplaires de cette découvrable italienne, carrossée en 1957 par Pietro Frua, existent dans le monde. Elle est l'une des stars de la vente Gooding.

un bel échantillon de la production de Maranello : F40, 330 GTS, 512 BB, 365 GTC/4, 365 GT 2 + 2, 575 M, 512 M.

Les Porsche n'ont pas connu beaucoup plus de réussite. Montées très haut en peu de temps, les 911 Classic sont en train de boire le calice jusqu'à la lie. À l'exception des 2.7 Carrera RS. Le modèle Touring proposé a atteint l'enchère de 476 800 €. La ferveur communicative du commissaire-priseur Hervé Poulain et l'éligibilité du modèle dans des épreuves type Le Mans Classic ont largement contribué à adjuger la 935 Compétition-client à simple turbo de 1977 à 1 301 600 €. Quant aux Lancia de compétition, la Delta S4 prototype et la 037 compétition usine sont restées sur le carreau. Finalement, derrière la 935, les deux autres marches du podium sont détenues par une Mercedes 300 SL Cabriolet (953 600 €) et une Bugatti 57

Ventoux de 1937 (524 480 €). La quatrième place est occupée par l'exotique Delahaye 148 carrossée en berlinette par Antem. Au final, Artcurial a vendu plus de 70 % des lots pour un chiffre d'affaires de 8 810 847 €. Ce n'était décidément pas le bon jour pour vendre des grosses pièces. On peut se demander si l'absence de climatisation et d'eau fraîche sous le chapiteau surchauffé par la chaleur estivale qui régnait au Mans n'a pas dissuadé quelques ambitions.

Aston en pointe

Selon certains, dans l'Hexagone, la semaine de Rétromobile serait le seul moment propice

pour organiser des ventes. En Angleterre, Goodwood, temple de l'automobile passion, ne soulève pas ce type d'interrogation. Il n'empêche, la vacation du Festival of Speed organisée par Bonhams n'a pas rencontré le résultat escompté. Certes, il y a eu quelques belles enchères comme la fameuse Aston Martin prototype DB2 adjugée 796 663 €. En dépit de son état de décrépitude avancée, cette voiture historique qui a défendu les couleurs de l'usine aux 24 Heures du Mans 1949 et aux 24 Heures de Spa la même année méritait mieux. Dans le Sussex, on pouvait, contre un chèque de 120 000 €, repartir au volant d'une BMW 3.0 CSL

ou une Lamborghini Diablo (conduite à gauche). La vente de Bonhams aura confirmé qu'une Jaguar Type E 3,8 Série 1 état concours dépasse désormais les 200 000 €. Le cabriolet présenté qui n'a effectué que 11 236 miles depuis sa restauration a atteint 264 537 €. La marque au félin semble avoir le vent en poupe. Surtout les modèles de compétition.

À Pebble Beach, la maison RM Sotheby's met en vente l'un des plus glorieux de la firme de Coventry : la Type D de l'écurie Ecosse victorieuse dans la Sarthe en 1956 avec la paire Sanderson-Flockhart. La

LES PROCHAINES VENTES

19 août, Bonhams, Carmel Quail Lodge Auction

19-20 août, RM Sotheby's, Pebble Beach

20-21 août, Gooding & Company, Pebble Beach

3 septembre, Bonhams, Chantilly

6-7 septembre, RM Sotheby's, Londres

10 septembre, Bonhams, Goodwood Revival

7 octobre, Bonhams, Knokke-le-Zoute

30 octobre, Artcurial, Paris

4 décembre, Bonhams, Londres



FERRARI 250 GT PASSO CORTO
En calant à 7,6 millions d'euros, la 250 GT châssis court caisse acier châssis 2917 GT annoncée comme la star de la vente Artcurial du Mans Classic n'a pas été vendue.

ASTON MARTIN UMC 65

Plusieurs mois de restauration seront nécessaires pour que cette pièce maîtresse de l'histoire sportive de la marque anglaise adjugée 796 663 € par Bonhams retrouve tout son lustre.



biplace Sport bleu foncé à bande blanche devrait dépasser les 10 millions d'euros. Et si le marché veut bien sourire sur les rives du Pacifique, le catalogue de la maison anglo-saxonne comporte d'autres trésors capables d'affoiler les enchères. À commencer par une barquette Ferrari 268 SP à moteur V8 arrière. Le châssis 0798 a défendu les couleurs de l'usine au Mans en 1962 avant d'être vendu à la fin de la saison à l'écurie américaine NART. Entré dans la collection Bardinon à la fin des années 1960, le spicier Fantuzzi est, depuis 1997, l'une des Ferrari de la collection de Bernard Carl. L'enchère réalisée

par ce modèle aura valeur de repère car cela fait très longtemps que l'on n'a pas vu passer une barquette à moteur arrière Ferrari dans une vente publique. À un mois des ventes californiennes, la lenteur avec laquelle les trois maisons (RM Sotheby's, Gooding & Company et Bonhams) constituaient leurs catalogues témoignait d'un changement de comportement des acteurs du marché. Dénicher des pièces de premier plan en mesure d'attirer les collectionneurs devient un exercice complexe. Dans ce contexte capricieux, RM Sotheby's annonçait tout de même un magnifique

échantillon d'AC Cobra comprenant notamment la première de la série, le roadster CSX 2000 produit début 1962 et qui a servi pendant longtemps de voiture de démonstration à Carroll Shelby. Dans son jus, la Cobra équipée du V8 Ford devrait faire un joli score. Gooding n'est pas en reste qui propose la Porsche 935 qui a permis à Paul Newman de monter sur la deuxième marche du podium des 24 Heures du Mans 1979 avec Rolf Stommelen et Dick Barbour. Éligible au Mans Classic, cette machine qui a participé à écrire l'histoire de la firme allemande dans la Sarthe est estimée entre

FERRARI : LE DOUTE ?

S'il est encore possible d'accéder au mythe Ferrari pour moins de 70 000 € comme avec un modèle 328 GTS, les « stars » patinent un peu en cet après-Brexit !

3,95 et 4,9 millions d'euros. Autre 911 de premier plan : la SC/RS châssis 110 008 confiée à Henri Toivonen et Juha Kankkunen dans quatre manches du championnat d'Europe des rallyes 1984. Un des six exemplaires préparés pour la course par Prodrive en Angleterre, cette SC/RS est estimée entre 1,30 et 1,61 million d'euros. Au moment de boucler ces lignes, le catalogue Gooding mettait en valeur une très belle sélection de GT Maserati de la décennie 1950-1960. Les deux modèles les plus exclusifs étaient le coupé 5000 GT Indianapolis habillé par Allemano en 1961 et le cabriolet A6G/54 carrossé par Frua. Après les résultats en demi-teinte des dernières ventes européennes, Pebble Beach permettra de voir si les États-Unis sont aussi contaminées par les corrections du marché ou si, au contraire, elles restent insensibles aux mouvements observés.

Cinquante Porsche à moins de 50 000 €

Aux côtés des Porsche inaccessibles, voici une sélection de 50 modèles à moins de 50 000 €.

| | Années | Euros |
|---------------------------------|-----------|----------|
| 924 coupé 5 vitesses | 1978-1985 | 6 000 € |
| 924 S coupé 2,5 l (150 ch) | 1987-1987 | 9 000 € |
| 924 S coupé 2,5 l (160 ch) | 1988-1988 | 9 500 € |
| Boxster 2.5 roadster | 1997-1999 | 12 000 € |
| 944 coupé 2,5 l (163 ch) | 1982-1984 | 12 000 € |
| 928 coupé (240 ch) | 1977-1982 | 12 000 € |
| 944 coupé 2,5 l (163 ch) | 1985-1987 | 12 500 € |
| 924 turbo coupé (170 ch) | 1979-1980 | 14 000 € |
| 944 coupé 2,7 l (165 ch) | 1988-1989 | 14 000 € |
| Boxster 2.7 roadster | 2000-2002 | 16 000 € |
| 924 turbo coupé (177 ch) | 1981-1984 | 16 000 € |
| 928 S coupé (300 ch) | 1980-1983 | 16 000 € |
| 928 S (2) coupé (310 ch) | 1984-1986 | 17 500 € |
| 944 S coupé 2,5 l 16 V (190 ch) | 1987-1988 | 18 000 € |
| 968 Coupé | 1992-1995 | 18 000 € |
| 944 S 2 coupé 3.0 l (211 ch) | 1989-1991 | 18 500 € |
| 914 (1.7) découvrable | 1970-1973 | 20 000 € |
| 944 turbo coupé 2,5 l (220 ch) | 1985-1988 | 20 000 € |
| 914 (1.8) découvrable | 1974-1975 | 22 000 € |
| Boxster S roadster | 2000-2004 | 22 000 € |
| 944 turbo coupé (250 ch) | 1988-1991 | 22 000 € |
| 968 CS Coupé | 1993-1995 | 22 000 € |
| 944 S 2 cabriolet (211 ch) | 1989-1991 | 22 500 € |
| 911 (996) Carrera 4 coupé | 1998-2001 | 23 000 € |
| 911 (996) Carrera 2 coupé | 1998-2001 | 24 000 € |

| | Années | Euros |
|-------------------------------|-----------|----------|
| 911 (996) Carrera 4 cabriolet | 1998-2001 | 24 000 € |
| 968 Cabriolet | 1992-1995 | 24 000 € |
| 911 (996) Carrera 2 cabriolet | 1998-2001 | 25 000 € |
| 928 S 4 coupé (320 ch) | 1987-1991 | 25 000 € |
| 944 turbo cabriolet (250 ch) | 1991-1991 | 26 000 € |
| 928 GT coupé (330 ch) | 1989-1991 | 26 000 € |
| 914 2.0 découvrable | 1973-1975 | 27 000 € |
| 911 (996) Carrera 4 coupé 3.6 | 2002-2005 | 28 000 € |
| 911 (996) Carrera 2 coupé 3.6 | 2002-2005 | 29 000 € |
| 911 (996) Targa 3.6 | 2002-2005 | 31 000 € |
| 928 GTS coupé (350 ch) | 1992-1995 | 31 000 € |
| 911 (996) Carrera 4 cab 3.6 | 2002-2005 | 34 000 € |
| 912 E coupé USA | 1975-1976 | 35 000 € |
| 911 SC 3.0 coupé (188 ch) | 1978-1980 | 35 000 € |
| 911 SC 3.0 Targa (188 ch) | 1978-1980 | 35 000 € |
| 911 (996) Carrera 2 cab 3.6 | 2002-2005 | 35 000 € |
| 911 SC 3.0 (204 ch) coupé | 1981-1983 | 37 000 € |
| 911 SC 3.0 (204 ch) Targa | 1981-1983 | 37 000 € |
| 911 2.7 coupé | 1974-1977 | 40 000 € |
| 911 2.7 Targa | 1974-1977 | 40 000 € |
| 944 turbo S / Cup (250 ch) | 1988-1988 | 40 000 € |
| 968 Turbo S Coupé (305 ch) | 1994-1995 | 45 000 € |
| 911 Carrera 3.2 coupé | 1984-1986 | 48 000 € |
| 911 (996) turbo coupé | 2000-2004 | 49 000 € |
| 911 SC 3.0 cabriolet | 1982-1983 | 49 000 € |



Oui, il y a bel et bien le sigle VW à l'arrière de la 914. Elle reste néanmoins une Porsche, qui plus est à moteur central ! Accessible dès 20 000 €.



Peu avant la 928, la petite 924 déboule dans la gamme avec son moteur avant. Elle reste la Porsche la plus accessible : parfois moins de 10 000 €.



La Porsche 911 Targa du milieu des années 1970 demeure sous la cote de 50 000 €, mais cela ne va pas durer...



La 944 offre un vaste choix de variantes et, du même coup, une palette de prix évoluant de 12 000 € à 40 000 €.

Modèle d'exception PORSCHE 904 CARRERA GTS



Éphémère et envoûtante

Ce fut la première Porsche avec une carrosserie en fibre de verre et conçue tout à la fois pour la compétition et la route. 120 exemplaires ont été produits pour le sport, ceux de route sont rares. Et leur cote ne fait que grimper...

Porsche a glané une moisson de lauriers en compétition avec ses petites 550 ou 718 à la fin des années 1950 et à l'aube de la décennie suivante. Il fallait trouver un successeur, voire un équipier modèle à ces parfaites compétitrices. En dévoilant la 904 en 1963, le constructeur met dans ses 4,09 m de long toute sa science, sa recherche incessante de légèreté (655 kg), de compacité et d'agilité. Sous le capot, le quatre-cylindres à plat à quatre arbres à cames en tête issu de la 356 Carrera peut laisser place au nouveau six-cylindres plat de la nouvelle lignée 911. Mais, révolution ici, ces blocs sont implantés en position centrale arrière. La 904 va

se construire un beau palmarès, notamment dès la Targa Florio de 1964 et elle n'aura pas peur d'affronter la piste du Mans, celle de Monza, de Daytona ou encore de Sebring ou les routes du rallye de Monte Carlo.

Cinquante-deux ans plus tard, la 904 ne se fait pas si rare lors des mises aux enchères. S'il fallait déboursier près de 770 000 € en 1991 pour en acquérir une, soit l'exacte cotation, il faut aujourd'hui prévoir plus de

1 400 000 € comme le confirment les ventes des dernières années : 1 102 370 € en 2011 lors de la vente de l'exemplaire 026 par Gooding&Company ; 1 453 124 € en 2013 pour la vente de l'exemplaire 057 à Pebble Beach également par Gooding&Company ; 1 288 000 € en 2014 pour le premier exemplaire importée en Angleterre, le numéro 045 dans sa livrée « Irish Green » (RM Auctions) et enfin deux ventes l'année dernière, l'une à Paris (exemplaire 026) pour 1 428 000 €, l'autre à Phoenix pour 1 410 750 €, soit pratiquement la cote actuelle. La légèreté a désormais son poids sur l'échelle de la revente...





Par Claude FRANCK

Les radios « vintage »

FIDÈLE AU POSTE

Objet technique en constante évolution, la T.S.F. n'en finit pas de se métamorphoser en exercice de style pour designer créatif. C'est un objet à redécouvrir, toujours susceptible de donner de la voix, ou à défaut offrir une touche d'élégance à votre bar.

Un radio devient un élément décoratif à compter des années 1930. Elle adopte des matériaux modernes comme la Bakélite, injectée dans des moules et se décline dans de multiples teintes. Jusqu'aux années 1950-1960, tous les grands constructeurs aux États-Unis – Emerson, Zenith, Philips, Ducretet, Sonora – continueront de sortir des postes dans ce type de matériau, malgré l'apparition, à la veille de la guerre, des plastiques aux multiples couleurs.

Zénith Trans Oceanic G 500 de 1950, poste portable secteur et piles, 5 gammes d'ondes, caisse gainée cuir.



Considérés comme des éléments décoratifs de salon, les postes adoptent des styles aussi variés que le gothique, l'art nouveau, le cubisme, ou l'art déco. L'Anglais Ekco crée aussi des modèles de forme ronde qui font songer à des radiateurs d'appoint et d'autres dont la silhouette futuriste évoque le film *Métropolis*.

Les États-Unis donnent le ton. Sonora développe pour le marché français des modèles designés aux USA, ayant une esthétique particulière. Par exemple, le type 301 reprend le dessin d'une calandre de Cadillac de 1940. Inventives également les productions Emerson sont en Cataline, une résine phénolique qui autorise des marbrures avec des lignes très avant-gardistes, dans de nombreuses teintes vives. Toujours aux USA, les extravagants Motorola, Bendix, Fada, Zénith, Crosley, cultivent des formes pures, linéaires, novatrices. Certains développent le bicolore jaune d'or

et marron, ou ivoire et chocolat, pour des postes aux allures de bonbons acidulés. Enfin, certains postes se distinguent, avec des longueurs d'onde graduées comme sur les compteurs automobiles et une aiguille de recherche de stations aussi large qu'un indicateur de vitesse.

En France, les formes et couleurs sont plus sages. Quelques-uns adoptent de gros boutons chromés, ou de la teinte du boîtier, souvent cannelés, pour une meilleure préhension. Dans les années 1950, le plastique s'impose sur des postes à lampes aux façades plates et aux formes légèrement arrondies. Une grille ajourée, qui remplit toute la partie frontale, dissimule parfois un oeil lumineux témoin de la tension électrique. Le Pirate d'Océanic et quelques modèles de Ducretet et Général radio, entre autres, sont conçus sur ce mode. Le vert amande, le jaune paille, le gris, le bordeaux sont tendance, même Radialva lance un compact en Bakélite blanche, modèle super AS 53. Avec la disparition des lampes des postes débute l'ère des transistors et de la miniaturisation, l'exubérance appartient alors au passé.



Poste Pygmy modèle LUX de 1953, plastique, cadran plexiglas, décor de grille trois muses, secteur 110 v/245 v.



Poste Radialva en Bakélite blanche, modèle super AS 53 de 1953.



Poste Oradyne de 1937, modèle LPU 78 en Bakélite.



Excelsior 52 de 1951, poste en plastique couleur lamé bronze de la SNR (Société Nouvelle de Radiophonie). Cinq gammes d'onde, secteur 110 v.



Poste Zenith modèle H 615 de 1951, Bakélite, cadran central genre tableau de bord entouré existe aussi en noir et en bleu.

Poste à lampes Martial modèle 201, produit de 1957 à 1959.



Poste Philips, modèle LF 422 AB de 1952, portable valise, caisse Bakélite, piles et secteur 110/220 v.

« UN BEAU POSTE POUR MOINS DE 400 € »

DAVID WINTER, SPÉCIALISTE EN OBJETS DU SON

Automobiles classiques :

Quels sont les critères pour choisir un poste ?

David Winter : Tout est question d'environnement. Je conseille des modèles rectangulaires, carrés, en ogive, à façade bois ou imitation pour les intérieurs qui privilégient ce matériau. Une ambiance davantage design appelle des réalisations des années 1940-1950 en synthétique, disponibles dans de nombreuses teintes ou des bicolores chatoyants.

AC : Peut-on les faire fonctionner, faut-il les adapter ?

DW : La grille des stations à capter a évolué, les petites ondes et les ondes courtes sont aujourd'hui anecdotiques. Pour les postes ne posant pas de problèmes techniques, notamment de place dans la caisse, je peux ajouter la FM

grâce à un petit tuner. Sinon, sans aller jusque-là, une restauration des composants dégradés par le temps condensateurs, lampes, alimentation... est toujours possible, le marché disposant de pièces détachées.

AC : Combien coûte un poste ?

DW : Il s'agit juste d'un objet décoratif, il est possible de toucher de belles radios pour 150 à 250 €. Par exemple, 150 € pour un Oradyne 1937, modèle LPU 78 en Bakélite ou un Zenith modèle H 615, 1951, pour un Sonora caisse bois de 1932, 200 à 250 € en l'état et 350 à 400 € en état de marche. Pour une conversion afin de recevoir la bande Fm de 87,5 à 108 Mhz en conservant le contrôle des stations ainsi que l'amplificateur à lampes du poste, il faut compter de 250 à 300 €.

AC : Où trouver son bonheur ?

DW : Il existe plusieurs pistes... Soit un achat coup de cœur sur une brocante, un marché aux puces, une petite annonce sur le net ou dans un journal spécialisé comme *Collectionneur & Chineur*, soit chez un professionnel ayant pignon sur rue avec un appareil révisé, en état de marche, à choisir dans une large gamme avec le conseil en prime. Il resta aussi le cadre d'une vente aux enchères thématique comme celle organisée par Ivoire à Chartres.

AC : Existe-t-il des précautions particulières pour l'entretien ?

DW : Les radios en bois sont à traiter comme les meubles avec de la cire d'abeille ou des produits adaptés. Pour la Bakélite et les résines, un coup de polish pour les lustrer ravive



l'éclat des matières synthétiques. Les substances à base de silicone et les solvants sont toujours à bannir. Une exposition aux rayons directs de la lune et du soleil, fait virer les teintes, il importe donc de les éloigner de ces sources de lumière.

Paléophonies, David Winter

16 rue de Vaugirard
75006 Paris
Tél. : 01 46 33 20 17
ou 06 03 18 05 18
ouvert du mardi au samedi
de 13 h à 18 h 30
pong-story.com



Par Joël CHASSAING-CUVILLIER



Hommage à la W125, ce chronographe associe le gris profond du titane à un cadran blanc qui est un rappel aux compteurs de vitesse de l'époque.

© Joël Chassaing-Cuvillier

IWC à Goodwood QUALITÉS PARTAGÉES

Après une première participation en 2015, IWC confirme son attachement aux véhicules historiques et renouvelle son partenariat avec Lord March au travers du Members' Meeting. En pariant sur cet évènement, IWC ne s'est pas trompé. La qualité du plateau permet à l'horloger de ne pas dévoyer sa marque.



Or rose sur un bracelet chocolat, ce modèle dédié au Members' Meeting est à la fois sportif et raffiné. Un grand classique en devenir.

En intégrant à la gamme Ingénieur, une collection dédiée aux véhicules historiques et à l'histoire de l'Automobile, IWC confirme son intention d'être présent dans un secteur qui est nouveau pour elle. Après la première édition du Members' Meeting où IWC n'avait présenté qu'un seul modèle, cette année ce sont trois montres totalement nouvelles et appartenant à la collection Ingénieur qui viennent renforcer l'engagement de la marque auprès des amateurs de véhicules d'époque. Trois pièces qui sont un triple hommage associé chacun à une image de l'automobile : un événement (Members' Meeting Goodwood), à un homme (Rudy Caracciola) et à une voiture (la Mercedes Benz W125). Il s'agit de trois chronographes réalisés dans trois matériaux différents : acier, titane et or. Tous les trois équipés du mouvement 69370 qui est la première évolution du nouveau calibre maison 69000. Avec un dessin classique et élégant, ils confirment le désir de Georges Kern de s'appuyer sur le raffinement des événements automobiles vintage.

C'est Christian Knop, le responsable du design chez IWC qui a conçu cette boîte en

hommage au modèle original de l'Ingénieur sorti en 1955, sous la référence 666. Sur le modèle contemporain, la boîte de 42 mm de diamètre possède un fond saphir qui permet de voir le mouvement automatique de 30 mm de diamètre. Un mouvement qui possède une réserve de marche de 46 heures et une étanchéité de 6 bars. Des performances classiques que l'on retrouve dans la plupart des motorisations de ce type de montre tout comme la fréquence de 4 Hertz.

En édition limitée

Pour ces trois nouveautés, IWC a choisi de les produire en édition limitée. Ainsi la « 74th Members' Meeting » ne sera produite qu'à 74 exemplaires numérotés avec une boîte en or rose qui contraste avec son cadran noir. Avec une boîte en titane et un cadran argenté, « l'Édition W125 » sera réalisée à 750 exemplaires tout comme la « Rudolf Caracciola ». Si cette dernière se contente d'une boîte en acier, on est séduit par son cadran ardoise particulièrement chic et élégant. Chacune de ces trois montres est associée à un bracelet en veau dont les →



© Joël Chassaigne Covillier

Un cadran gris ardoise, une boîte en acier, ce modèle dédié à Rudolf Caracciola possède une élégance indéniable. Son bracelet havane lui convient parfaitement.



© J. H. Chassin/Coviller



© J. H. Chassin/Coviller

Un moment exceptionnel dans l'industrie horlogère, c'est Christian Knopp, le responsable du design qui est venu présenter son produit.

La présence d'IWC en tant que chronométrateur officiel du Members' Meeting est particulièrement visible, ici sur la tour de chronométrage.

ferait pas. Pour Georges Kern, la présence d'IWC serait alors trop diluée. Quelques pas plus loin, séduit par une autre Maserati, une 3500 GT Coupé, il me confiait qu'au travers de cette présence au M'M, c'est la qualité de l'événement qui était prioritaire. Sans oublier, bien sûr, la visibilité ultérieure de celui-ci.

Un univers de passion

Délaissant la 3500GT qui avouait ses faiblesses au travers d'une peinture largement cloquée au pied du pilier B et aux entourages de vitres, on passait rapidement devant une Mercedes Benz 300 SL Gullwing au prix prohibitif ainsi que devant une importante série de Jaguar Type E pour se concerter à propos d'une 280 SL « pagode » en bel état mais néanmoins proposée à £100 000.

Agréablement surpris de l'importance et de la diversité du public britannique pour ces courses ainsi que du nombre de personnes qui achète le catalogue Bonhams afin de visiter l'exposition de la vente, Georges Kern évoque la suite logique de son engagement dans l'automobile ancienne. Dans l'immédiat, le patron d'IWC est très tenté par un partenariat avec un concours d'élégance. Une remarque formulée en admirant un superbe coupé Indy. Encore une Maserati ! Il y a de fortes chances que la marque italienne fasse son entrée dans sa collection naissante. En revanche, au vu de la remarque sur le style du coupé Testarossa, il est clair qu'elle n'a aucune chance de le convaincre, tout comme les Aston Martin, une marque qui, visiblement, lui a laissé quelques mauvais souvenirs. Néophyte, mais avec un grand désir de pénétrer cet univers, George Kern est comme dans son activité horlogère, un homme de passion qui aime aller jusqu'au bout de celle-ci. Avec cette nouvelle collection, il vient de créer de futures classiques.

surpiqûres apparentes dessinent un motif qui est un rappel à la sellerie des automobiles des années 1950 et 1960. En restant dans le cadre d'un classicisme rigoureux, IWC a réussi le pari de présenter des montres qui se distinguent par leur élégance. Avec ces trois nouveaux modèles dédiés à l'histoire de l'automobile, la famille Ingénieur s'oriente vers une direction où le patrimoine tient une place prépondérante appelé à s'établir dans la continuité.

Georges Kern, le président de la marque, nous confirme que le Members' Meeting de Goodwood sera l'occasion de dévoiler chaque année trois hommages à l'automobile. Amateur de belles voitures et voulant profiter de l'exposition de la vente Bonhams – et plutôt que de nous accorder une interview formelle – il préféra que nous allions voir les voitures en vente tout en parlant occasionnellement d'horlogerie. Ainsi entre deux réflexions sur l'originalité de la Maserati Khamsin dessinée par Gandini et produite par Bertone (estimée à £100 000), il me confirma que des trois événements automobiles de Goodwood, seul le Members' Meeting lui convenait et que même s'il avait la possibilité d'être présent au Festival of Speed ou au Revival, il ne le

CHASSAY

TOURS

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

NOUVELLE GAMME LOTUS

EXIGE S 350 EVORA 400 ELISE S 220



350 ch 0-100 3.9 sec

406 ch 0-100 4.2 sec

220 ch 0-100 4.6 sec

18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES

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

PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

MAITRISEZ VOS TRAJECTOIRES **PILOTEZ** VOTRE BUDGET

ROUTE & MOTORSPORT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

**6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE**



2016
PARIS
MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE
1-16 OCTOBRE

**HALL 2/2
ALLÉE A
STAND 100**

*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900

Service 0,40 € / min
+ prix appel

allopneus.com
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS