

NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2016

Automobiles classiques # 264 DOSSIER MONDIAL 2016 : CITROËN EXPERIENCE - RENAULT TREZOR • ESSAI LAMBORGHINI HURACÁN SPIDER • PEGASO Z-102 1953

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

AUTOMOBILES

classiques



LES LEÇONS DU MONDIAL

OUVERTURE SUR 2020

LA GRANDE SURPRISE :
TREZOR, LA GT ÉLECTRIQUE DE RENAULT

LA GRANDE INTERVIEW :
ALEXANDRE MALVAL, DIRECTEUR DU DESIGN CITROËN



NUMÉRO 264 - NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2016
FRANCE métrés : 7,30€ - BEL 7,95€ - LUX 8,40€ - DOM : 8,40€ - Suisse : 12,2015 -
PAYS-BAS/ESPAGNE : 8,4€ - ALL : 10,5€ - MARI - 95 MAD - TUN : 14,800 - ALCA : 1150 XPF -
POLA : 2300 XPF - POL/S : 1200 XPF - CAN : 12,99CAD

VENT FORCE R8.

La nouvelle Audi R8 Spyder avec
son moteur V10 5.2 FSI de 540 ch.

Rejoignez la #LeagueofPerformance*



Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.
*Ligue de la performance

Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 11,4 - 12,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 272 - 287.



 Audi Sport



« Liberté, égalité, e-mobilité »

Dieter Zetsche, le patron de Mercedes-Benz, a ouvert sa conférence au Mondial de l'automobile par ces mots pour officialiser le lancement d'une marque (EQ) dédiée aux véhicules 100 % électriques. Comme avant lui BMW avec son label BMW i., Aston Martin, Porsche, Tesla, BMW, Mercedes donc, mais aussi pratiquement tous les généralistes ont acté l'évolution attendue de l'automobile : elle ajoutera à son panel de séduction des offres 100 % électriques et autonomes. À défaut d'affirmer que c'est un choix logique, nous pouvons écrire qu'il est inéluctable. Pourtant, les commentaires allaient bon train à la sortie du Mondial. Le passionné un rien rigide pestait après cette multiplication de véhicules trop verts, comme il a râlé voici peu après la diminution de l'offre des moteurs six ou huit cylindres chez les bastions du marché Premium. Ce passionné n'a pas encore compris que la mutation automobile s'est esquissée depuis bien longtemps. Aujourd'hui, la supercar BMW i8 ne dispose que d'un moteur trois cylindres essence de 1.5 litre, Porsche gagne le Mans avec un V4 de deux litres tout en présentant sa nouvelle gamme 718 à moteur flat-4 et la plus luxueuse des Mercedes – la Classe S – peut être mue par un simple quatre cylindres dans sa version hybride. Les géants verts sont bel et bien parmi nous.

CHRISTOPHE BONNAUD
RÉDACTEUR EN CHEF

AUTOMOBILES

classiques

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

Directeur de la publication: Alain Georges
Assistante: Annie Lebourg

RÉDACTION

Rédacteur en chef: Christophe Bonnaud
Secrétaire de rédaction unique: Elisabeth Guicheteau
Directeur artistique: Geoffrey Mortier
1^{er} maquettiste: Catherine Michaeli
Rubrique « Boîte à gants »: 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 Moussinot
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 39 69 00

Impression: SIEP, 77590 BOIS-LE-ROI

Imprimé en France/Printed in France

Copyright © 2011 Automobiles classiques

Tous droits réservés. Dépôt légal: à parution

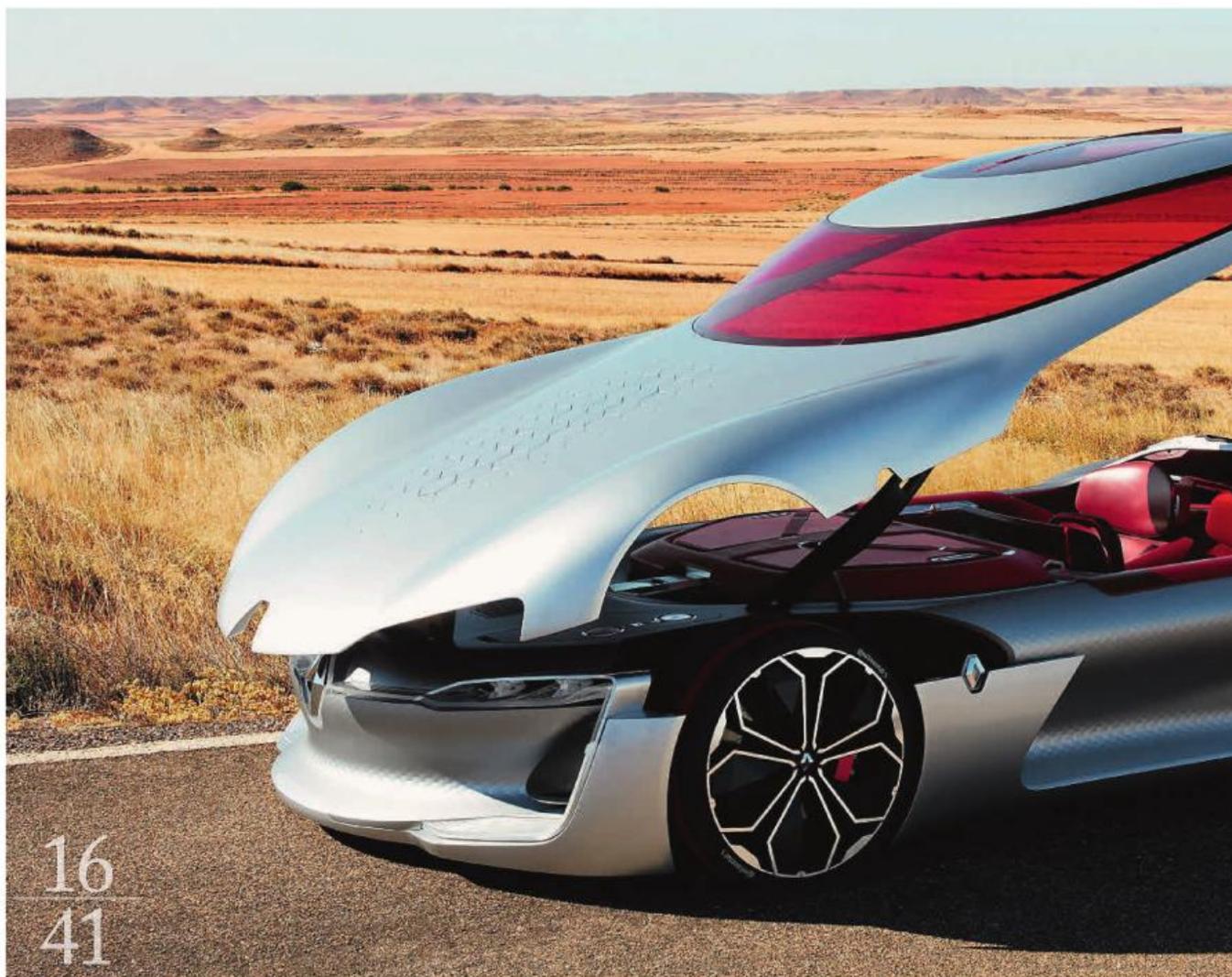
Commission paritaire n° 0517 K 83755

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

NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2016



Cette illustration du concept-car Renault Trezor pourrait être celle d'une affiche de concours d'élégance. Les deux anneaux en haut à gauche symbolisent les deux alliances du couple qui retrouve, à bord, un petit rangement avec ce symbole.



4 ÉDITORIAL

8 TENDANCES

L'actualité

Audi Q5 et Ferrari GTC4 Lusso T

12 IMPRESSIONS

Les nouveautés sous nos yeux et entre nos mains

Tesla Model X P90D

Audi SQ7

16 DOSSIER MONDIAL

Le grand dossier du mois

Interview : Alexandre Malval,

Renault Trezor

BMW X2 Concept

Lexus UX Concept



Alexandre Malval

42 PERFORMANCES

Quand la beauté naît de l'efficience

Lamborghini Huracán Spider

48 PUR-SANG

Plein feu sur les nouvelles voitures d'exception

Mercedes C 63 AMG 2016

54 PERFORMANCES

Quand la beauté naît de l'efficience

Audi TT RS

60 GROS PLAN

Le grand essai du mois

Mercedes S 500 Cabriolet

Porsche Panamera Turbo



72 GRAND TOURISME

Balade touristique au volant
d'une future classique
Sur les routes des bastides Albigeoises

78 BOÎTE À GANTS

Les objets de l'amateur éclairé
Classe affaire

80 GALERIE

L'automobile dans l'art
Les caricatures populaires
d'Albert Dubout

86 ICÔNE

Hier admirée, aujourd'hui vénérée
Pegaso Z-102 Thril de 1953

94 PORTRAIT

Des hommes et une légende
Alfa Romeo 6C 1750 GS 1932

101 CAHIER PATRIMOINE

Placement plaisir
Enchères : la folie Pebble Beach
La cote : Jaguar XJ220
Le bar d'Automobiles classiques : les siphons anciens
Temps libre : Aldo Magada de Zenith et Jérôme Lambert de Montblanc



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. 106



Si le design de la nouvelle Audi Q5 a été enfanté en Europe, sa production est désormais mexicaine. Le travail esthétique des flancs est marqué par une ligne qui ondule, comme sur l'A5.



AUDI Q5

POUR RESTER EN TÊTE

Lorsqu'on a séduit plus de 1,6 million de clients en huit ans, on reste (presque) le même au moment de passer la main à une seconde génération. L'Audi Q5 débarquera en 2017 avec la volonté de poursuivre sa marche en avant triomphale !

La nouvelle Audi Q5 sera désormais produite au Mexique, sur le site de San José Chiapa. De quoi mieux maîtriser les coûts de revient en sortie d'usine, bien inférieurs à ceux pratiqués en Europe, mais aussi de plus facilement inonder le marché américain. C'est la première fois qu'un modèle Audi d'envergure mondiale est produit exclusivement en dehors de l'Europe. Pour ce qui est de la qualité, aucune crainte à avoir : le processus industriel est le même pour tous les sites de la marque, sur la planète entière,

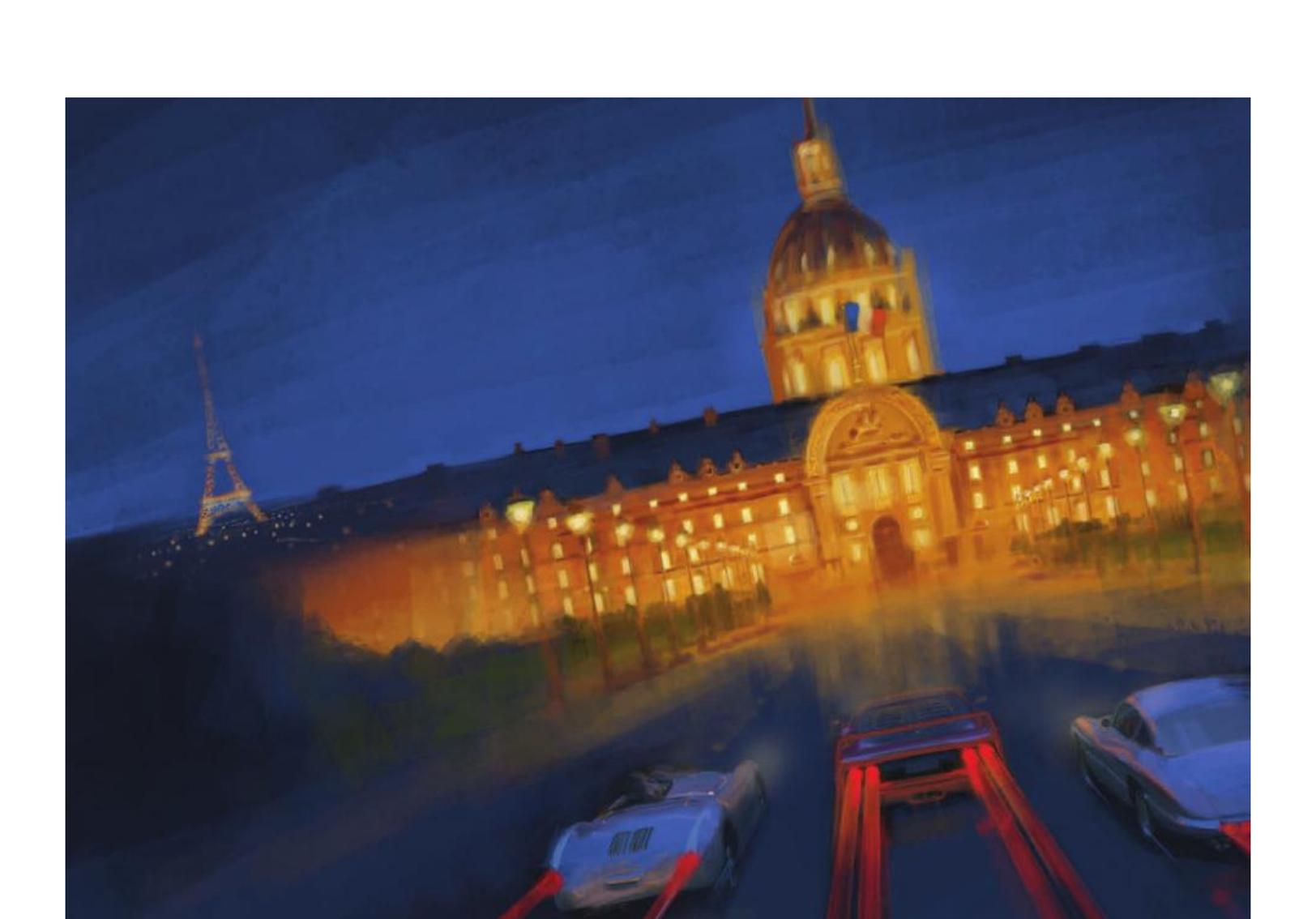
et la plateforme de l'Audi Q5 – la MLB – est connue puisqu'elle reçoit déjà les silhouettes des coupé et Sportback A5. Le nouveau SUV d'Audi de 4,66 m (+ 3 cm) demeure dans un gabarit comparable à celui de la précédente génération. Il en conserve d'ailleurs les fondamentaux en apportant cependant un style plus agressif et travaillé, déjà vu sur les nouvelles A5. Ainsi, la ligne de côté de caisse adopte un effet de vague alors que les optiques sont plus élaborées. À bord, on relève surtout l'apparition de la fameuse dalle du « Virtual Cockpit », un écran de 12,3 pouces à l'affichage personnalisable. Il est secondé par un « Pad » sur la console où il reste possible d'écrire rapidement un numéro de téléphone ou un nom, voire une destination. À condition d'être droitier...

La connectivité est quant à elle renforcée avec la possibilité de piloter plusieurs Smartphones et la Q5 peut être dotée d'une recharge des mobiles par induction. Comme beaucoup de nouveautés désormais, la nouvelle Audi autorise une conduite autonome dans les embouteillages jusqu'à 65 km/h grâce au régulateur auto adaptatif et au maintien automatique dans la voie de circulation. Techniquement, notons l'adoption du système quattro de la dernière génération qui permet de désaccoupler la transmission sur les roues arrière lorsque les conditions de roulage le permettent. Ajouté à un réel gain de poids frôlant les 100 kg, tout ceci concourt à réduire la consommation sans nuire au plaisir. L'essai de ce nouvel opus sera à découvrir dans notre prochain numéro.



La planche de bord est plus aérienne que celle de la précédente génération. Le gabarit, lui, évolue peu, avec 4,66 m de longueur.





EN PARTENARIAT AVEC LE FESTIVAL AUTOMOBILE INTERNATIONAL

PARIS

8 FÉVRIER 2017

INSCRIVEZ VOTRE VOITURE À LA VENTE

L'année dernière, la vente tenue sur le site historique de la place Vauban a attiré des centaines de collectionneurs du monde entier et les enchères record enregistrées ont permis de réaliser une recette exceptionnelle de 19 millions d'euros. A l'occasion du célèbre salon Rétromobile, la vente de cette année adjugera une sélection d'une soixantaine des plus belles automobiles du monde. Pour proposer vos automobiles d'exception à la vente aux enchères de cette année, n'hésitez pas à prendre contact avec un de nos spécialistes dès aujourd'hui.



Sotheby's

www.rmsothebys.com/paris

ROYAUME-UNI +44 (0) 20 7851 7070 FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93 ITALIE +39 02 9475 3812



Si Lamborghini était absent du salon – comme Bugatti –, Ferrari était bien présent avec, en première mondiale ci-dessus, le coupé 4 places GTC4Lusso T à moteur V8 biturbo et la LaFerrari Aperta.



FERRARI AU MONDIAL

L'ANNIVERSAIRE

Ferrari célébrera ses 70 ans en 2017. L'occasion de proposer 70 livrées inspirées de modèles de légende ou de célébrités.

Le Mondial de Paris fut, pour Ferrari, l'occasion de dévoiler la GTC4Lusso T, une évolution de la GTC qui troque son moteur V12 pour le V8 biturbo de 610 ch

et sa transmission intégrale pour un mode de propulsion. La nouvelle venue conserve néanmoins les quatre roues directrices. Ferrari annonce ainsi la première quatre places Ferrari à moteur V8 (avant), laissant la modeste Mondial à moteur V8 (arrière) dans la catégorie des 2+2... À côté de cette nouveauté, la LaFerrari

revenait sur scène en version « Aperta », comprenez, découvrable, avec toujours son moteur V12 hybride d'une puissance cumulée de 963 ch. Elle est la première à porter le logo du 70^e anniversaire (cercle rouge ci-dessous à gauche) que l'on trouvera évidemment sur les 70 livrées spécifiques.



70 ANS, 70 LIVRÉES !

Voici un échantillon des 70 livrées s'inspirant des modèles légendaires ou célébrités que Ferrari proposera pour célébrer ses 70 ans en 2017. De gauche à droite, dans le sens des aiguilles d'une montre, voici la F12 Berlinetta « The Stirling », la 488 GTB « The Schumacher », la 488 Spider « The Spider », la California T « The Steve McQueen » et la 488 Spider « The Green Jewel ».

B.R.M.
.. Chronographes ..



T12-44-Gulf-20
Edition limitée de 50 pièces



Official Gulf Licensed product



V6-SA-Gulf
Edition limitée de 100 pièces

www.brm-manufacture.com

Tel. +33(0)1 61 02 00 25

Bernard Richards Manufacture



Tesla Model X P90D

LE FAUCON MILLÉNIUM

George Lucas en a rêvé, Elon Musk, le patron de Tesla, l'a fait. Le premier 4x4 familial entièrement électrique défie l'empire de l'automobile thermique avec une puissance de feu inégalée.

Après avoir ringardisé les plus prestigieuses limousines avec le Model S, Tesla s'attaque au marché des SUV avec son Model X. Doté du même empattement que celui de la berline, le Model X est à peine plus long (+ 5 cm) mais nettement plus haut (+23 cm) et surtout plus large (+11 cm). Un gabarit XXL qui peut poser des difficultés dans certains parkings. Sa garde au sol de 18 cm est en revanche assez basse et confirme sa vocation de SUV plutôt routier. Doté d'un moteur électrique dans chaque essieu, le Model X revendique pas moins de 510 ch de puissance cumulée pour un couple titanesque de 967 Nm réparti sur les quatre roues motrices. De quoi accélérer plus fort qu'une Porsche 911 sur le 0 à 100 km/h, mais avec les enfants et le chien. Il est même possible de tracter une remorque de 2 270 kg. Proposé en version cinq places d'origine, le Model X se décline aussi en six ou sept places. Tous ses sièges individuels coulissent et s'inclinent électriquement sur un pied central tandis que les deux strapontins du troisième rang se rabattent à plat. Les deux portes arrière baptisées « Falcon Wings » dégagent un accès

immense qui évite de se baisser pour s'installer ou attacher la ceinture des enfants.

L'habitabilité est très correcte puisque trois adultes de 1,80 m peuvent tenir les uns derrière les autres mais le coffre manque de largeur comparé à celui d'une Model S. Il est toutefois complété par une autre soute à l'avant qui englutit deux poussettes. À l'avant, la planche de bord est identique à celle de la Model S et regroupe toutes les commandes sur le grand écran tactile vertical. De nouvelles fonctions font leur apparition pour bouger les sièges ou ouvrir les portes électriquement. On trouve également un système de climatisation permettant de pressuriser l'habitacle comme dans un avion afin de filtrer les particules fines ou échapper à une attaque chimique.

Au volant, la discrétion des moteurs et l'excellent travail des suspensions pneumatiques confèrent un niveau de confort fantastique. La position de conduite en hauteur avec l'immense pare-brise panoramique donne la sensation de survoler la route. Les bruits d'air restent perceptibles à partir de 120 km/h mais semblent moins marqués que sur les premières générations de Model S. Les bruits de mobiliers sont aussi moins pré-

sents, preuve d'une amélioration de la qualité de fabrication.

Plus lourd de 219 kg que la berline, le SUV conserve un comportement bluffant grâce à ses quatre roues motrices et ses batteries intégrées au plancher qui assurent un excellent équilibre des masses. Le freinage bien dimensionné et soutenu par le frein moteur (paramétrable sur deux modes) se joue également des 2,5 tonnes de l'engin. Sur le modèle haut de gamme P90D, la batterie de 90 kWh offre théoriquement 467 km d'autonomie soit 42 km de moins qu'une Model S P90D. Un chiffre plausible en utilisation urbaine avec un œuf sous le pied mais peu représentatif de la réalité. Mieux vaut donc compter sur 250 km sur voie rapide et 350 km sur un parcours mixte. Il faudra ensuite prévoir au plus 35 heures pour faire le plein sur une prise classique 220V mais moins d'une heure sur l'une des 1 350 bornes de recharge Supercharger* accessibles gratuitement en Europe.

* liste des bornes sur : https://www.teslamotors.com/fr_FR/supercharger

MAXIME FONTANIER
PHOTOS : WOLFGANG GROEGER-MEIER



Tous les ouvrants sont électriques et les portes arrière en ailes de faucon disposent de capteurs pour ne pas se cogner sur les plafonds.



Le Model X reçoit le plus grand pare-brise de la production actuelle et offre un deuxième coffre très large à l'avant. Disponible en configuration 5, 6 ou 7 places, il profite d'un plancher plat et de sièges inclinables électriquement.

TESLA MODEL X P90D EN CHIFFRES

- **Moteurs** : Deux moteurs électriques synchrones
- **Puissance** : 263 ch à l'avant/510 ch à l'arrière
- **Puissance cumulée** : 539 ch
- **Couple cumulé** : 967 Nm
- **Boîte de vitesses** : automatique à 1 rapport
- **Dimensions** : 5,02 x 2,07 x 1,68 m
- **Poids à vide** : 2 468 kg
- **Pneumatiques** : 255/45 R20 à l'AV
275/45 R20 à l'AR
- **0 à 100 km/h** : 4,0 s (3,4 s en mode Ludicrous)
- **Émissions de CO₂** : 0 g/km (6 300 € de bonus)
- **Prix** : 132 400 € (143 400 € avec Ludicrous)





Audi SQ7

COLOSSE AUX PIEDS AGILES

Chez Audi, diesel et sportivité font bon ménage. Preuve en est cet étonnant SQ7, qui devient avec son extraordinaire V8 biturbo de 435 ch, le SUV diesel le plus puissant et performant au monde. Le plus agile également !

Lorsque le prototype Audi R18 TDI s'illustre en endurance (LMP1), c'est bon pour l'image, mais aussi pour la voiture de monsieur tout le monde. Du moins, si l'on s'en tient au fait que l'incroyable SQ7 est désormais en vente libre, et est homologué pour rouler sur route ouverte ! Car avec un prix de départ fixé à 105 500 € (auquel il faut ajouter 4 000 € de malus), il est évident que l'on ne va pas croiser cette variante sportive du Q7 à chaque coin de rue. Ainsi, après le talentueux SQ5, c'est la seconde fois qu'Audi accorde son label « S » garant de sportivité à un SUV, et la première fois au Q7. Mais un cran au-dessus, dans la mesure où ce mastodonte de 5,06 m de long accuse 2 270 kg à vide malgré sa structure en aluminium et reçoit un tout nouveau V8 biturbo de 435 ch (avec levée variable des soupapes), épaulé par inédit un compresseur électrique alimenté par une batterie au lithium-ion de 48V. Une technologie d'avant-garde

issue de la compétition qui donne des ailes au SQ7. Et ce, sans le moindre temps mort. Avec 900 Nm disponible dès 1 000 tr/min (autant dire, dès le démarrage), ce colosse abat le 0 à 100 km/h en 4,8 s, pour filer jusqu'à 250 km/h (bride électronique).

Sans donner dans l'ostentation, le SQ7 fait ce qu'il faut pour se distinguer, en reposant sur de grosses roues de 20 pouces (21 en option), abritant si besoin des disques en carbone-céramique (9 840 €). Outre un logo V8T figurant sur les ailes avant et des boucliers redessinés, le SQ7 adopte quatre sorties d'échappement rectangulaires, et pour gagner encore en caractère, il peut recevoir comme sur notre modèle d'essai, le pack esthétique noir (830 €). Même s'il est très bien équipé de série (éclairage à led, suspensions pneumatiques, sellerie cuir, inserts carbone), le SQ7 propose toujours de multiples options, certaines paraissant indispensables comme l'affichage tête haute ou la banquette

d'appoint portant la capacité d'accueil à sept places (1 690 € chacune), ou encore l'essieu arrière directionnel qui confère au train arrière une agilité incroyable (1 390 €). Car s'il est évident que le SQ7 ne craint pas grand monde sur voie rapide, il sait contre toute attente se montrer également redoutable sur une route sinueuse ! Une prouesse que l'on doit cette fois à un novateur système électromécanique de barres stabilisatrices, un dispositif plus léger et réactif que ceux fonctionnant à l'hydraulique, permettant au SQ7 de virer à plat dans les virages. Seule limite : le grip des pneus, soumis à rude épreuve... et la tolérance de votre petite famille qui aura du mal à supporter bien longtemps le rythme imprimé par cette centrifugeuse ! Le SQ7, sans réelle concurrence, fait donc tourner la tête et ses performances donnent le vertige. Tout comme son prix élitiste...

TEXTE ET PHOTOS : THOMAS RIAUD

Bien que volumineux et lourd, le SQ7 fait preuve d'une étonnante agilité. Pour gagner encore en efficacité, l'idéal est d'opter pour les freins en carbone-céramique, une option facturée le prix d'une Dacia : 9 840 € !



Ce fleuron de la gamme Q7 bénéficie d'une dotation importante, incluant une présentation plus sportive et l'affichage numérique multifonction.



AUDI SQ7 EN CHIFFRES

- Moteur : 8-cylindres en V biturbo et compresseur électrique, 3956 cm³
- Puissance : 435 ch à 3 750 tr/min - 900 Nm de 1 000 à 3 250 tr/min
- Boîte de vitesses : Tiptronic à 8 rapports
- Dimensions : 5,06 x 1,94 x 1,74 m
- Poids : 2 270 kg
- Pneumatiques : 285/45 R 20
- Vitesse maxi : 250 km/h
- Prix (à partir de) : 105 500 €

Le Mondial de Paris a posé les jalons de l'automobile de 2020.
Elle sera très certainement électrique, souvent habillée d'une silhouette
de SUV et respectera les gènes de chacun des acteurs de cet univers.
Voici les stars de ce salon vues par le petit bout de la lorgnette design.
Branchez la prise !



P. 18 **INTERVIEW**
ALEXANDRE MALVAL
« CITROËN EST
EN CONFIANCE »



P. 28 **LA SURPRISE
DU MONDIAL**
RENAULT TREZOR



P. 36 **UN CONCEPT
D'AVENIR**
BMW X2 : RADICAL



P. 40 **DESIGN**
LEXUS UX CONCEPT
MANGA-CAR



INTERVIEW

Alexandre Malval

Directeur du style Citroën



« Citroën est en confiance ! »

Grâce au concept-car CXPERIENCE, la vision de la future berline haut de gamme Citroën transparait en filigrane. Bonne nouvelle : ce domaine ne sera donc pas réservé au label DS. Alexandre Malval explique comment la marque Citroën s'est enfin libérée...



DOSSIER Interview Alexandre Malval

Son nom ne laisse planer aucun doute : CXPÉRIENCE. Ce prototype de salon s'associe naturellement à la CX, née en 1974. Pour certains de ses concept-cars, Citroën puise effectivement ses inspirations dans son patrimoine. La 2CV fut ainsi réinterprétée en concept Revolte en 2009, la Mehari en Cactus-M en 2015, l'utilitaire Type H en Tubik en 2011 et la CX – déjà – en Citroën Lignage en 1999. Étonnamment, la DS de 1955 n'a jamais servi de base à l'imaginaire de Citroën... « C'est une question qu'il faudrait poser à Thierry Metroz, le directeur du style de la marque DS ! » nous conseille malicieusement Alexandre Malval, directeur du style Citroën. « Je pense que la morphologie de la DS est très typée avec cet arrière qui chute. C'est très antinomique avec les contraintes aérodynamiques d'aujourd'hui. Et avec les normes de chocs, il ne serait pas possible de garder le côté très aérien de l'habitacle avec ses montants fins. Finalement, une DS réinterprétée serait sans doute

une déception. Mais je sais qu'avec leurs projets futurs, les équipes de Thierry Metroz sauront vous surprendre ! Nous, chez Citroën, nous chercherons toujours la modernité et la fraîcheur pour concevoir des voitures populaires pour la marque. »

Il y a un peu plus d'un an, DS est effectivement devenue une marque à part entière (voir *Automobiles classiques* n°261). Les deux équipes de design sont désormais dirigées chacune par un directeur dédié. Concevoir la vision de la grande berline Citroën de demain sans avoir pu s'appuyer sur l'icône de 1955 est-il démotivant ? « Pas du tout ! Nous n'avons aucun état d'âme par rapport à ça », précise Alexandre. « Nous avons compris pourquoi le groupe a décidé de donner naissance à une troisième marque et nous percevons les énormes enjeux qu'il y a derrière cette stratégie. Le positionnement de DS est très différent de celui de Citroën. DS, c'est un patrimoine plus exclusif, orienté vers le luxe et inspiré des DS et SM. Citroën va plutôt piocher dans le capital sympathie de la marque. Mais ne vous y trom- →



Alexandre Malval nous a ouvert les portes du studio Citroën – et celles de son bureau où trône cette 2CV – pour évoquer l'avenir de la marque et du concept CXPÉRIENCE, signé Grégory Blanchet pour le style extérieur.



Chaque passager dispose de sa propre bulle sonore avec des appuie-têtes dotés de haut-parleurs, d'une basse et de micros intégrés.



BLANCHET
x
LEBONNOIS

DOSSIER Interview Alexandre Malval



ALEXANDRE MALVAL PARCOURS INTÉGRÉ

Le design de PSA Groupe est scindé en trois équipes dédiées aux trois marques. À la tête du design groupe, Jean-Pierre Ploué dirige trois directeurs de design : Gilles Vidal pour Peugeot, Thierry Metroz pour DS et Alexandre Malval pour Citroën. Alexandre travaille au sein du groupe depuis 2001 : « J'étais alors responsable de gamme et j'ai ensuite effectué un passage chez Gilles à l'occasion du développement du projet de la nouvelle 308, de 2009 à 2012, année durant laquelle j'ai été nommé par Jean-Pierre Ploué directeur du design Citroën. Auparavant, j'ai travaillé chez Renault puis dans le groupe Volkswagen pendant cinq ans. Ce sont des expériences assez complémentaires. »

Alexandre Malval, au centre entouré de Jean-Arthur Madelaine-Advenier, responsable du style intérieur (à gauche) et Jérémy Lebonnois, auteur du style intérieur du concept CXPERIENCE.

pez pas : que la marque DS existe n'est pas un frein pour Citroën, notamment pour imaginer des véhicules de haut de gamme ! » La preuve en est le concept CXPERIENCE qui a trôné en début de ce mois d'octobre sur le stand de la marque à l'occasion du Mondial de l'automobile. Avec ses 4,85 m de longueur, cette berline joue dans la catégorie supérieure. Elle est bâtie sur un gabarit qui la place entre l'actuelle C5 de 4,78 m et feu la C6 de 4,90 m. « Après nous être beaucoup exprimés dans le segment des voitures compactes, nous voulions démontrer que les nouveaux codes esthétiques de la marque vont bien au-delà de ces seuls véhicules. Nous sommes capables de les

décliner sur tous les segments », explique Alexandre. Quant à évoquer avec ce concept les grandes tendances d'une berline statutaire au sommet de la gamme Citroën de demain, le directeur du design n'est pas tout à fait d'accord avec ce terme, « nous ne voulons pas utiliser les codes du véhicule statutaire ou de luxe. Nous voulons être différents en réinventant l'univers d'une grande berline Citroën. D'où le parti pris d'un confort extrême, notamment à bord. CXPERIENCE casse les codes usuels du haut de gamme. Nous avons recherché l'ambiance des toutes premières CX qui exprimaient une certaine simplicité avec leur habitacle monochrome. Souvenez-vous des intérieurs

Cette berline est une hybride rechargeable avec un moteur essence et une puissance cumulée (avec moteur électrique) de 300 ch.



entièrement bleus de certaines CX : sièges, volant, tapis de sol, contre-portes. C'est ce thème-là que nous reprenons. »

C'est donc plus l'ambiance de la CX que son style qui a prévalu pour ce concept. « Je pense que *CXPERIENCE* est esthétiquement très éloignée de la CX, car il n'y avait pas d'intention de rappeler la ligne de cette berline, hormis peut-être la lunette arrière concave. De la CX, nous avons par contre conservé ce caractère très typé d'une voiture confortable avec laquelle il était possible de parcourir de très longues distances de manière très décontractée. C'est typiquement ce qu'on veut offrir avec les futures Citroën, ce côté très confortable et décontracté de l'objet. Et n'oubliez pas que la CX est l'héritière de la DS ! »

La puissance sereine

Héritière, certes, mais apparue en 1974. Or, notre jeune directeur de design était loin d'avoir son permis en poche à cette date car il n'avait que... quatre ans ! Comment dès lors peut-on être inspiré par ce modèle ? « Mais j'ai de grands souvenirs de voyages en CX ! Cette voiture m'a fait rêver quand j'étais gamin et bien sûr je suis évidemment plus de la génération CX que DS ! C'est vers la GS qu'il faut que je me tourne pour des souvenirs au volant. Ces années 1970 sont une période riche pour la marque. C'est, côté style, l'époque de Michel Harmand (le grand designer des intérieurs Citroën de cette époque, inventeur de la lunule d'instrumentation de la CX notamment). Il existait alors une très grande cohérence de gamme que nous essayons de rebâtir avec Xavier Peugeot, le directeur du produit Citroën. Rouler en GS ou en CX, c'était aller à la recherche →



C-Airplay n'aura pas été produit, à l'inverse de l'Aircross qui aboutira bientôt sur un véhicule de série.



CITROËN C-AIRPLAY ET AIRCROSS LES LABORATOIRES

Il en est des concept-cars comme de certaines rencontres. On les apprécie sur le moment, et puis on les oublie parfois. Le prototype de salon C-Airplay, dévoilé en 2005 lors du Salon de Bologne, semble avoir été gommé de la mémoire collective puisqu'il n'a pas eu de suite. « Il n'a pas été suivi par une production, certes, mais il a insufflé un nouvel état d'esprit. Typiquement, il est à l'image du concept-car Cactus, il faut le voir comme un laboratoire », nous confirme Alexandre Malval.

Le concept-car Aircross présenté en 2015 dérivera lui sur un SUV de série, sans doute dès l'année prochaine. Là encore, le concept a servi de laboratoire pour communiquer sur une nouvelle façon d'interpréter l'univers du SUV en cette fin de décennie. « Il y a peu de recherche stylistique dans le monde des SUV et peu d'innovation. Comme ces voies ont été délaissées, nous sommes très heureux de les exploiter. Quand vous comparez l'intérieur d'Aircross avec ce qui se fait sur le marché du SUV aujourd'hui, vous constatez que le nôtre est bien différent, extrêmement rafraîchissant. » Ce directeur de style en a-t-il marre des SUV qui envahissent tous

les segments et ont déferlé dans les allées du Mondial de l'automobile ? « Nous ne sommes pas les seuls à nous approprier ce marché qui continue de croître, partout dans le monde. Il a tendance à grignoter l'espace dévolu jusqu'alors aux berlines traditionnelles et aux monospaces, notamment en Europe. » Et en Chine, c'est encore plus marquant semble-t-il ! « Là bas, ce n'est qu'un début, et comme leur parc de berlines est assez conséquent, les perspectives sont énormes ! Les nouveaux accédants ne passeront plus par la berline mais devraient aller directement vers le SUV. » Pour autant, les codes de Citroën sont-ils adaptés à cet univers, notamment en termes de confort ? « Oui, complètement. Notre constat avec Xavier Peugeot, c'est que la mode des SUV ne se renouvelle pas beaucoup et laisse une grande part de liberté pour ceux qui ont envie de se démarquer. Les nouvelles Cactus et C3 ont également un typage SUV – des passages de roues notamment. C'est synonyme de robustesse, de liberté, avec un caractère de baroudeuse des villes. On ne peut pas ignorer ces codes que les clients réclament. »





Seul emprunt à la Citroën CX, la vitre arrière est de type concave comme l'avait alors dessinée - en 1974 - Robert Opron. La CXPERIENCE est quant à elle dotée de flaps aérodynamiques mobiles.

d'une certaine décontraction. Le monde Citroën n'était pas celui de l'agressivité, mais plutôt celui de la puissance sereine. Les voitures reflétaient un bel équilibre des masses, de belles proportions. Elles étaient taillées comme un objet pour fendre l'air et, en même temps, elles n'exprimaient pas la puissance comme le faisaient les voitures allemandes.»

Le concept CXPERIENCE n'existera pas tel que vous le découvrez dans ces pages. « C'est un laboratoire, une vision de la berline haut de gamme Citroën de demain. Ce prototype aborde les thèmes d'une nouvelle identité faciale. Il nous permet une recherche au niveau des proportions et d'un langage formel inédit avec des surfaces encore plus lisses. Son regard est très expressif. » Cette berline haut de gamme ne propose pourtant aucune notion de la conduite autonome sur laquelle la majorité des concept-cars se jette aujourd'hui. Étonnant ? « Non, car ce n'était pas la volonté première de ce concept. La conduite autonome va devenir, comme les motorisations électriques, un standard mondial. Pour nous, le sujet était ailleurs et par souci de clarté, nous ne voulions pas mélanger les discours. Nous avons pensé à un volant rétractable et nous aurions pu dessiner un habitacle apte à se laisser conduire par une fonction autonome. Mais nous nous sommes concentrés sur le concept d'une voiture du segment supérieur vue par Citroën, en termes de design, pour définir comment nous pouvions prendre le contre-pied sur ce marché. Nous voulons retrouver idéalement une forme pure et une simplicité d'usage et de confort qui seraient plus dans l'esprit →

C3 WRC QUAND LE STYLE DEVIENT SPORTIF !

Le retour de Citroën dans le cadre du championnat du monde des rallyes s'effectuera sur la base de la nouvelle C3 qui répondra alors, dès l'an prochain, à la nouvelle réglementation. C'est au design qu'est née cette version très musclée de la petite Citroën. Voici la star WRC 2017 avec une partie de l'équipe design Citroën. De gauche à droite : Andrew Cowell (responsable de Projet Style

Citroën), Patrick Arnaud (responsable Concept Car Citroën), Christophe Bouchet (responsable Silhouette C3 WRC), Cyril Pietton (responsable Style Extérieur Citroën et Designer C3), Pascal Barthod (Ingénieur Concept Car Citroën), Alexandre Malval (directeur du Style Citroën). Accroupis : Uladzimir Schitt (designer C3 WRC) et Mathieu Wandon (responsable Style Graphique Citroën).



LES ÉTUDES HAUT DE GAMME CITROËN SUR TOUS LES FRONTS

ACTIVA - 1988

Un an avant l'arrivée de la XM, la berline Activa se dote de raffinements technologiques de pointe. La voiture peut même rouler en crabe. Utile ?



LIGNAGE - 1999

Un bonzaï trône sur la console centrale de cette Lignage, interprétation réaliste d'une CX des années 2000.

ACTIVA II - 1990

Ce coupé Activa II sert de démonstrateur pour la suspension « Active » anti-roulis qui sera commercialisée sur la Xantia.



C-AIRDREAM - 2002

Jean-Pierre Ploué s'installe à la tête du design Citroën fin 1999. Ce concept est le premier travail d'Alexandre Malval pour la marque.



C-METISSE - 2006

Pour porter la technologie de l'hybridation, C-Metisse se démarque avec un moteur diesel à l'avant et deux blocs électriques à l'arrière.

MÉTROPOLIS - 2010

Conçue par le studio chinois, la Metropolis annonçait la volonté de Citroën de retrouver le segment du haut de gamme.



ÉTUDE C5 5 PORTES

Lors de l'étude de la C5 de 2008, une version cinq portes fut envisagée. Une solution qui revient au goût du jour avec CXPERIENCE.

DOSSIER Interview Alexandre Malval

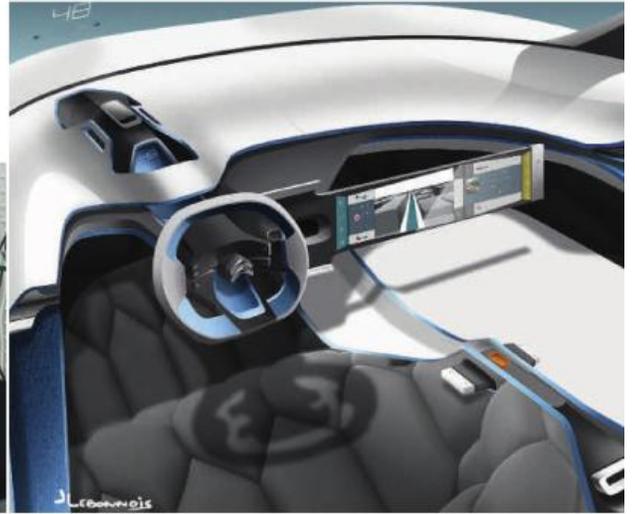
ID que DS. » Loin de l'idée du luxe telle que nous l'imaginons aujourd'hui. « Je rêverais de posséder une SM, une voiture que j'adore en termes d'expressivité et de morphologie... Pourtant, la SM gravite dans l'univers du luxe – au sens premier degré –, un monde que nous ne sommes pas tentés de fouler chez Citroën.

Nous aurons forcément des versions haut de gamme, mais nous les étudierons différemment. Comment ? C'est la question que nous nous posons chaque matin ! » Et ils sont nombreux à se la poser ! « Le design Citroën, ce sont 80 personnes, auxquelles il faut ajouter de nombreux prestataires extérieurs dans l'univers de la CAO et du modelage qui sont intégrés au sein même de nos équipes. Il faut également ajouter le studio de Shanghai (20 personnes dédiées à la marque Citroën) et enfin, une petite cellule avec une dizaine de salariés implantée à Sao Paulo. » Autant de monde que pour la marque DS ? « Oui, c'est à peu près l'équivalent de l'équipe de design DS. Chez Peugeot, ils sont un peu plus nombreux car leur gamme est plus étendue. »

Et pas question pour un designer Citroën d'apercevoir au quotidien les projets Peugeot ! « Non, nos designers ne voient pas les projets de Peugeot. C'est différent avec ceux de DS puisque les deux équipes travaillent dans le même studio. Mais nous sommes dans des univers différents et ça ne pose pas particulièrement de difficulté. À partir du jour où Carlos Tavarès, le patron du groupe a décidé de faire de Citroën et DS deux marques distinctes, une nouvelle ère s'est ouverte pour chacune d'elle. Nous avons même désormais davantage de liberté car nous ne sommes plus obligés de concevoir des produits « deux en un », parfois antinomiques, qui devaient répondre hier à la fois aux codes de DS et de Citroën. » Quant à savoir si travailler avec un

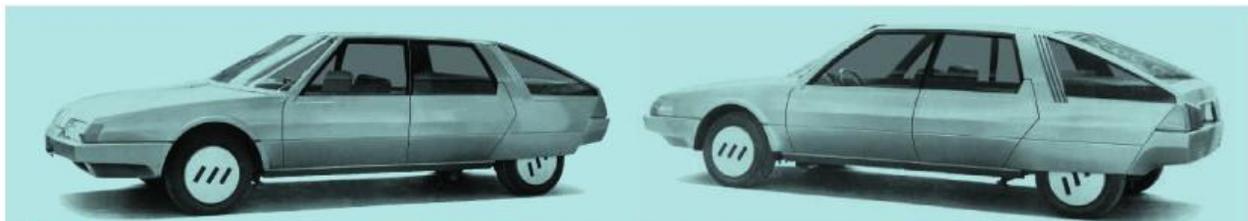


Alexandre Malval nous montre le dessin de l'habitacle qui a déclenché le thème retenu. Il est dû à Jérémy Lebonnois, auteur du design intérieur de CXPERIENCE



Peugeot (Xavier) comme directeur du produit Citroën est aisé, Alexandre coupe court ! « Ça se passe très bien avec Xavier Peugeot. C'est un peu l'alignement des planètes qui est favorable : quand la direction du style, du produit et la direction du groupe s'entendent aussi bien et valident toutes les grandes lignes que nous prenons ensemble, tout est fluide, rapide. Nous entamons la transformation de Citroën avec beaucoup plus de sérénité. Très sincèrement, ce sont des moments rares dans le monde industriel. Quand cette osmose est en place, il en ressort des moments extrêmement créatifs. La marque se libère et est en confiance. »

PROPOS RECUEILLIS PAR CHRISTOPHE BONNAUD.
PHOTOS : CHRISTIAN MARTIN.



ÉTRANGE QUAND LA BX INSPIRAIT LE HAUT DE GAMME

S'appuyer sur les gènes de CX pour enfanter la future berline haut de gamme Citroën a donc été constaté deux fois : en 1999 avec la lignage et cette année avec la CXPERIENCE. Mais saviez-vous que Citroën avait travaillé en 1980 sur un haut de gamme inspiré de la... BX ? Ce programme, dénommé Projet E, a été lancé alors que le

style de la BX était gelé, mais la voiture encore secrète (elle sera dévoilée en 1982). Jean Giret, alors fidèle parmi les fidèles, avait pris en mains les destinées du bureau de style après le départ de Robert Opron – auteur des CX et SM notamment – parti chez Renault en 1975. Pour prouver à la direction que le style Citroën n'était pas en panne,

la petite équipe menée par Giret se lance dans un projet de renouvellement de la CX. Ce projet E n'avait pas de cahier des charges officiel, mais respectait les demandes de la direction qui espérait voir sur la remplaçante de la CX plus de hauteur et de largeur, d'où des formes très acérées. Le hayon arrière était débrayable et offrait deux ouvertures possibles, avec

ou sans la vitre. Ce projet restera à jamais le dernier réalisé 100 % par Citroën, sans l'aide de Bertone (auteur des BX et XM) et sans aucune pièce commune avec la production Peugeot. C'est finalement la XM qui prendra le relais de la CX en 1989, en partageant des composants avec la Peugeot 605. Une page se tournait...

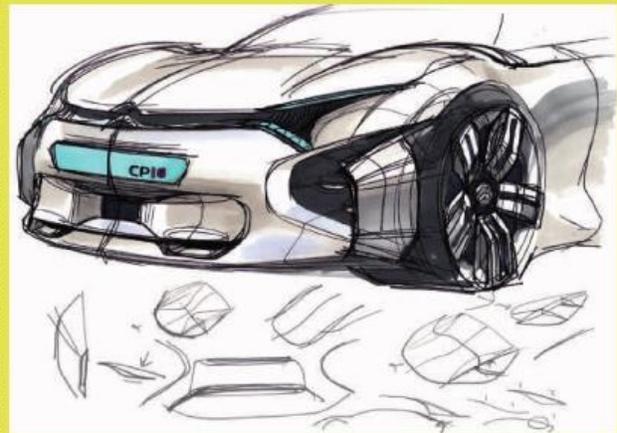


Volant monbranche et sellerie confortable pensée dans une teinte jaune agrume tonifiante !

LA CITROËN MONDIALE LA CHINE EST BIEN PRÉSENTE

Les trois marques du groupe (Peugeot, Citroën et DS) conçoivent désormais des produits à dimensions mondiales. Plus question de dédier une silhouette ou un design à un pays spécifique comme c'était encore le cas hier, avec des modèles chinois que nous ne trouvions pas en Europe. Ou inversement. Le renouvellement de la Citroën C5 a ainsi été élaboré pour tous les continents, tous les pays, avec la même silhouette de base. « Les Chinois interviennent évidemment dans le processus de développement des nouveaux produits qui est clairement international, puisque l'impulsion donnée par notre président est de faire que ces trois marques soient totalement internationales. Nous avons dans notre organisation des directeurs de régions (Amérique latine, Russie, Europe, Chine, etc.). Cette centralisation par « plaques » permet de regrouper les demandes spécifiques des clients pour ces différents marchés. Nous avons ainsi

une vision de leur berline idéale. Après, la synthèse de toutes ces demandes est réalisée pour obtenir le produit répondant à ces critères. » Mais dessiner une berline capable de plaire à la planète n'est-il pas dommageable pour la créativité ? Nous avons connu cette fameuse voiture mondiale dans les années 1980 avec le désastreux résultat que l'on sait... « Mais à l'inverse, ça va davantage challenger tous les designers. Ils vont de ce fait se renouveler encore plus rapidement. Il y a désormais une telle offre et tellement de marchés à conquérir que le monde va se lasser plus rapidement qu'hier d'une silhouette. Hier, un concept pouvait durer vingt ans, aujourd'hui je ne pense plus que cela soit possible. » Mais le studio de Shanghai peut-il faire basculer un projet à lui seul ? « Notre studio chinois a certains pouvoirs, certes, mais pas jusqu'à faire basculer un projet. Basculer, ça voudrait dire que nous n'avons pas écouté en amont. La bascule, nous ne



la risquons pas. Toutes les semaines, j'ai une réunion avec Christophe Cayrol qui dirige le studio chinois. Nous partageons tout et nous travaillons sur la cohérence du produit. » Si le design est géré en France, à l'Automotive Design Network (ADN) tout près de l'aérodrome de Villacoublay en région parisienne, il n'est pas exclu à l'avenir que le studio chinois devienne sur certains projets un challenger du centre français. « Lorsqu'on veut concevoir des véhicules mondiaux, c'est

principalement pour trouver une économie d'échelle. L'idée est quand même bien d'avoir les mêmes véhicules diffusés à l'international, basé sur un même style. Une marque doit être cohérente sur toutes les plaques du monde. Vous ne pouvez pas cultiver une image de marque si le style des modèles diffère d'un pays à un autre. C'est l'image de la marque qui doit dominer, pas celle d'une nationalité ou d'un pays », précise Alexandre Malval.



Renault Trezor

SPECTACULAIRE

Le concept-car Trezor relance un nouveau cycle de design après celui entamé avec DeZir, en 2010.

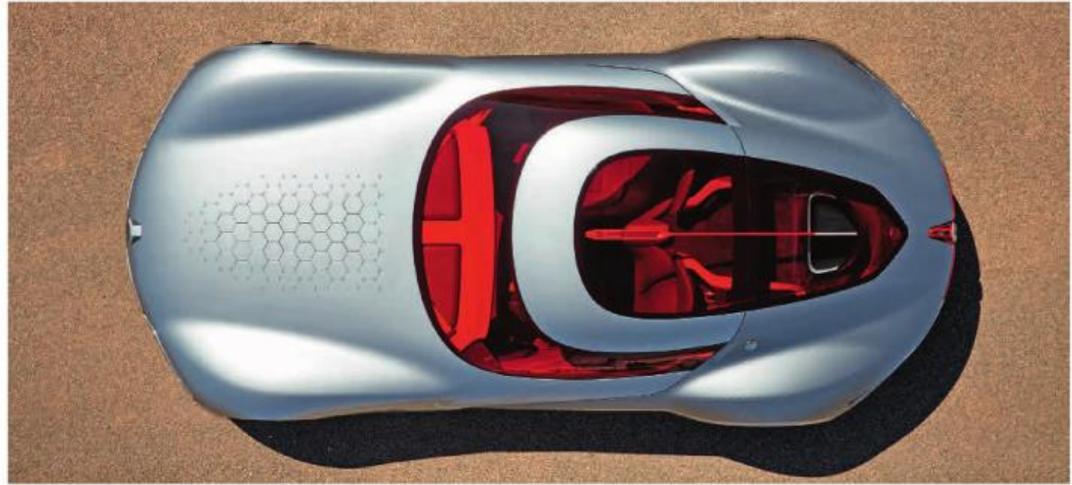
Pas de révolution, mais une belle dynamique que nous tentons de décrypter ici.





DOSSIER MONDIAL 2016 Renault Trezor

La Renault Trezor repose sur des voies de plus de deux mètres et un empattement de 2,77 m. Le Cx est de seulement 0.22 alors que le poids se limite à 1 600 kg avec les deux batteries, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.



Deux visions du futur de Renault pouvaient être décodées sur le stand, à l'occasion du Mondial de l'automobile. Tout d'abord celle de Carlos Ghosn, l'émblématique patron qui a fait l'effort d'une conférence en français (lorsque Lynda Jackson, patronne de la marque Citroën depuis pourtant plus de deux ans s'est exprimée en anglais) et explique que « Renault est la première marque française au monde » en ajoutant « quelle s'est totalement renouvelée avec 30ancements en moins de quatre ans. Renault, c'est entre autres quatre véhicules électrique, quinze modèles renouvelés, onze voitures totalement

nouvelles. Nous sommes leader du marché européen de l'électrique et, avec Nissan, l'alliance représente 50 % du marché mondial du véhicule électrique ». En annonçant le doublement de l'autonomie de sa Zoé (300 km réels), « les derniers freins sont levés pour passer à la mobilité 100 % électrique ». Cette vision-là est sans doute crédible mais ne titille pas la fibre passionnelle de l'amateur de design...

L'autre vision du futur de Renault nous paraît plus attractive encore. Elle prend forme avec le concept-car Trezor, un coupé Grand Tourisme biplace qui conjugue le futur (véhicule 100 % électrique, connectivité, autonomie de →



« Ce concept-car ouvre la voie des tendances de design de nos prochains véhicules que l'on pourrait résumer ainsi : French Design and Easy Life. »

Laurens van den Acker
directeur du design industriel

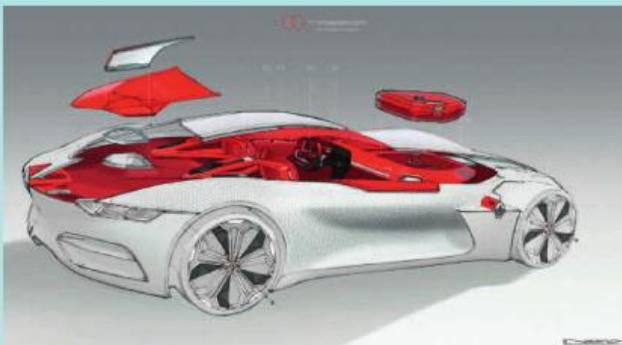
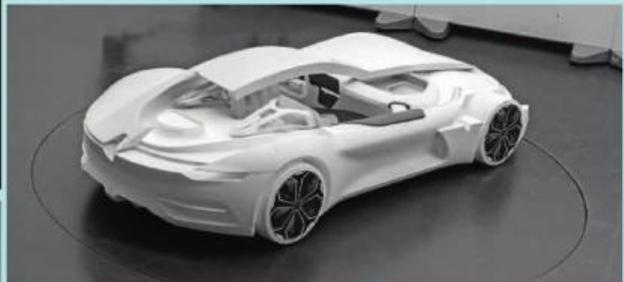
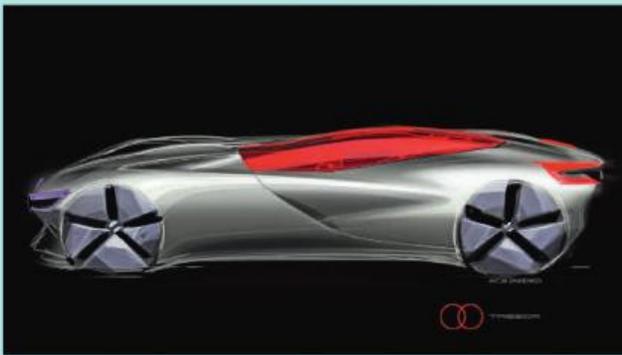


L'ouverture du cockpit d'un seul tenant est un thème récurrent, comme l'a déjà prouvé Giorgetto Giugiaro chez Bertone, avec sa Testudo de 1963.



DESIGN LA COURSE AU « TREZOR »

Laurens van den Acker en compagnie de Stéphane Janin – responsable des concept-cars – lors des nombreuses réunions de travail aux côtés de la maquette de Trezor. Il faut en moyenne un an entre les premières esquisses et la réalisation concrète d'un concept-car. Trezor est le premier d'une série de concepts (six ou sept...) qui balaieront tous les segments du futur, du SUV à l'utilitaire en passant par la berline.



Après la classique mais incontournable étape des dessins, la réalisation de maquettes à l'échelle 1 a été démultipliée avec le projet Trezor. Ce concept est différent d'un projet classique puisqu'il dispose d'une coque-habitacle et d'une coiffe qui englobe toute la partie frontale.



Mousse, polystyrène, clay (argile industrielle)... Tous les matériaux sont utilisés pour confectionner les maquettes. Certains, comme la mousse, permettent d'aller vite et sont appréciés pour le design intérieur par leur faculté à être facilement taillés.

L'équipe, qui a œuvré de près ou de loin au projet Trezor, compte une trentaine de personnes.

DOSSIER MONDIAL 2016 Renault Trezor

DESIGN DES THÈMES TRÈS EN VOGUE ACTUELLEMENT...



RENAULT TREZOR

DES PROFILS À LA « TEX AVERY »

Alors que la mode est aux SUV, les coupés résistent. Et plutôt joliment si l'on se réfère à ces trois récents concepts. Le Trezor reprend les proportions du concept Vision Mercedes-Maybach 6, même si le gabarit n'est pas identique. La Maybach mesure 5,70 m contre 4,70 m pour la Renault ! Les deux ont été conçus en même temps. Le concept Renault Coupé Corbusier est quant à lui signé par l'équipe de Stéphane Janin qui a enfanté Trezor. Il repose sur les mêmes proportions, pour un style très différent.



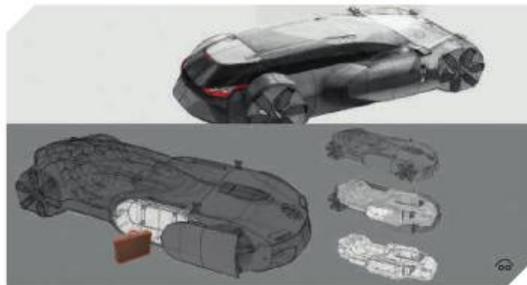
RENAULT COUPÉ CORBUSIER



MERCEDES-MAYBACH 6

DES PROPORTIONS MAÎTRISÉES

Poupe effilée, feux extra-fins, deux places uniques. Renault et Mercedes-Maybach affichent presque les mêmes codes... dans des univers pourtant si différents !



DES BAGAGES CHOYÉS

À bord de Trezor, ils sont logés devant le combiné d'instrumentation, dans la planche de bord. Dans la Mercedes-Maybach, ils sont secondés par un logement accueillant des bouteilles d'un grand nom du champagne, alors que dans le concept Corbusier (en bas à gauche), ils se cachent dans les ailes avant !

À bord, la planche est de couleur rouge et composée de lamelles de frêne superposées et collées. L'écran en forme de « L » regroupe le combiné d'instrumentation et l'écran connecté.



pilotage) avec les codes esthétiques du coupé GT d'hier (long capot, empattement démesuré, hauteur de seulement 1,08 m). « Si le concept-car DeZir de 2010 symbolisait le plaisir de tomber amoureux, Trezor exprime en plus la force du sentiment, l'engagement. Il représente la maturité du design Renault », explique Laurens van den Acker, le directeur du design industriel du constructeur. Designer et philosophe... Mais derrière ce long coupé sorti d'un dessin animé de Tex Avery se cache un homme bien connu du design Renault. Un ancien, même si son jeune âge ne le laisse pas penser.

Stéphane Janin est (de nouveau) responsable des concept-cars chez Renault. Il a longtemps œuvré aux côtés de Patrick Le Quément, l'ex-patron du design sous l'ère Louis Schweitzer. Le bonhomme aux fusains aiguisés connaît cette musique par cœur et s'est parfaitement intégré aux visions claires de son nouveau boss, Laurens van den Acker. Les partitions des concept-cars, Stéphane les maîtrise à la perfection. Le futur est son présent, même s'il le façonne parfois en s'inspirant du passé. C'est un designer tout temps. On lui doit le récent prototype ayant célébré Le Corbusier et, →



DOSSIER MONDIAL 2016 Renault Trezor

HÉRITAGE LES CONCEPTS DE COUPÉ HAUT DE GAMME RENAULT

L'histoire des coupés chez Renault est longue, belle et parfois extraordinaire. Le dernier en date, le coupé Laguna, n'a pas été renouvelé avec la Talisman. Pourtant, du côté des concept-cars, cette silhouette a souvent été retenue par les designers, notamment sous l'ère Patrick Le Quément, prédécesseur de Laurens van den Acker. Voici un échantillonnage des récents coupés « uniques » dessinés depuis la célébration du centenaire de la marque, en 1998.



VEL SATIS - 1998

Pour célébrer les 100 ans de Renault, le président Louis Schweitzer demande à Patrick Le Quément un objet tenant plus du joyau que de l'automobile. Vel Satis naîtra de ces recommandations.



FLUENCE - 2004

Avec son V6 de 3.5 litres et 280 ch, le concept Fluence coupé annonçait la troisième génération de Laguna et la silhouette de coupé qui allait en découler.



TALISMAN - 2001

Grâce à son V8 emprunté à la banque d'organes Nissan, le coupé Talisman fait la part belle à l'habitabilité. Ses portes « papillon » sont un hommage à la R11 Gabbiano de Giugiaro (1983).



ALTICA - 2006

Présenté à Genève, ce concept-car de break de chasse servait d'écrin à la nouvelle motorisation diesel 2.0 dCi de Renault. Il respectait l'identité Renault de l'époque avec sa proue très fermée.



NEPTA - 2006

Star du Salon de Paris voici dix ans, le coupé Nepta offre quatre places dans un gabarit de cinq mètres de long. Ses portes s'ouvrent en dégageant tout l'habitacle et en dévoilant le compartiment moteur.



COUPÉ CORBUSIER - 2015

Cinquante ans après la disparition de Le Corbusier, Renault lui rend hommage à la villa Savoye en 2015 avec un concept de coupé respectant les préceptes du maître.



Dans cet univers futuriste et singulier, le niveau de charge des batteries se vérifie grâce à une jauge analogique positionnée sur le flanc du concept.



vous le verrez dans ces pages, ce concept n'est pas sans avoir inspiré Trezor. Ce dernier est donc le tout premier d'un nouveau cycle. Les six précédents concept-cars Renault revisitaient le cours de la vie, de l'amour à la famille en passant par le travail et le voyage. Le second cycle fera sans doute de même, dans des univers peut-être différents, mais s'appuiera solidement sur le travail accompli depuis par les équipes du design.

Trezor est un coupé 100 % électrique, doté de la chaîne de traction des monoplaces du championnat Formule-E, délivrant 350 ch. Faut-il rappeler que Renault, grâce à son partenaire « e-dams », a remporté les deux derniers titres de ce championnat relevé où le constructeur français bagarre avec Audi, DS et bientôt avec Jaguar. Long de 4,70 m, large de 2,18 m, Trezor repose sur des proportions idéales, celles dont rêvent tous les designers. Le travail semble d'un seul coup plus facile, presque évident, mais Stéphane Janin l'a agrémenté d'innovations. Tout d'abord, on accède à bord en faisant basculer l'intégralité du cockpit. Ensuite, la coque



Le concept-car Renault surprend également par son vitrage rouge et sa carrosserie carbone aux surfaces contrastées.



carbone accueille un habitacle épuré et, grâce à l'architecture technique retenue, la planche de bord peut accueillir... deux bagages réalisés dans la pure tradition françaises. Ces valises « sur-mesure » se logent devant le bloc d'instrumentation matérialisé par un gigantesque écran en forme de « L » qui préfigure les habitacles des Renault de demain. Votre Smartphone trouve place, quant à lui, sur la console pour vous connecter. La planche de bord réalisée en lamelles de frêne et teintée de rouge est un mélange d'artisanat et de high-tech. Cockpit refermé, vous pourrez admirer les lamelles du capot avant qui, telle des branchies, laissent respirer l'ensemble des batteries. Quant aux feux arrière, ils mêlent la technologie du laser et de la fibre optique. Trezor propose trois modes de conduite dont l'un est dédié à la conduite autonome parfois décriée.

Carlos Ghosn n'a pourtant pas hésité à affirmer que la marque « mettra sur la route, dès 2018, des véhicules équipés de systèmes de délégation de conduite ». Vous reconnaîtrez Trezor lorsqu'il prendra les commandes à la place du conducteur par ses logos latéraux et arrière éclairés. En mode autonome, le volant s'étire sur sa largeur, laissant au conducteur inoccupé une totale vision de l'écran, de quoi tranquillement regarder un film. « Trezor est la préface de notre prochain chapitre de l'histoire Renault », annonce fièrement Carlos Ghosn. « Un chapitre qui s'annonce tout aussi passionnant. » Un chapitre électrique, éclectique et pour certains, clivant !

CHRISTOPHE BONNAUD

BMW CONCEPT X2

RADICAL

Le BMW Concept X2 est au X1, ce que le X4 est au X3 : un dérivé plagiant la silhouette d'un coupé. Et pourtant, ce nouveau concept révèle le changement radical du design que BMW compte apporter à sa gamme de SUV.





DOSSIER MONDIAL 2016 BMW CONCEPT X2

Elle a les crocs cette BMW ! Sa calandre n'a plus de fanons mais de véritables dents. Le pourtour du double « haricots » s'est largement évasé pour afficher encore plus d'agressivité. Les prises d'air ne percent plus le bouclier, elles l'explorent littéralement. Les optiques sont pincées, sévères. La ligne de côté de caisse remonte sportivement, délimitant un épaulement solide, le tout est coiffé d'un pavillon qui chute sur la partie arrière comme il le ferait sur une silhouette de coupé. Cette BMW montre qu'elle a faim de bitume et pourtant, elle est censée être un SUV compact, un X2 qui prendrait place entre les baroudeurs X1 et X3. Avec 4,43 m de longueur, le X1 laisse assez de place en accès à la gamme des SUV pour ce concept qu'on imagine tutoyer les 4,20 m, comme une



L'HISTOIRE DES SUV CHEZ BMW COMMENCE EN 1994...

Les premiers dessins du futur SUV BMW X5 datent de plus de vingt ans. Le modèle de série sera dévoilé en 2000 : le début d'une longue histoire entre BMW et les SUV.

Plus qu'un SUV compact, le concept X2 ouvre la voie à un design totalement réinventé : plus sportif, plus agressif et encore plus désirable !



Le dessin des feux vous fait penser à Alfa Romeo ? Oubliez-ça. L'italien va débarquer avec un modèle dans l'univers des SUV au moment où BMW s'apprête à finaliser sa gamme : X1, X2, X3, X4, X5 et X6 !



La silhouette du concept X2 se rapproche plus de celle d'un coupé que de celle d'un SUV. Certains y voient un Range Evoque en réduction...



HÉRITAGE !

Un SUV compact chez BMW ? L'étude a déjà eu cours, en version roadster qui plus est ! Osée, mais elle n'a jamais vue le jour. C'était en 1995 avec ce projet Z18 à moteur V8 !

certaine Audi Q2. Pour autant, BMW évoque pour son X2 un univers bien différent de celui des classiques X1 ou X3. Ce prototype vise un marché légèrement différent de celui des SUV. Dans cet univers du véhicule compact, les règles changent sensiblement. Il est question de circulation en ville et de style plus que d'aptitudes au franchissement. Du reste, BMW est très discret sur la chaîne de traction et la transmission qui pourraient se retrouver à bord de son bébé un rien féroce. Comme pour le X1, il sera très certainement possible de choisir la seule... traction avant pour ce futur X2. Une architecture qui représente la grande majorité des modèles de cette catégorie. Quant au style très singulier de cette BMW, il pourrait franchir les frontières du seul domaine des SUV. « Ce concept nous permet effectivement d'ouvrir de nouvelles orientations de style plutôt fascinantes pour la marque », explique Karim Habib, à la tête du design BMW. On note l'apparition du logo de la marque en hauteur, sur le panneau de custode, comme sur les coupés 2000 C, CS ou 3.0 CSL. De

quoi légitimer un design pour le moins provocateur mais respectueux des gènes du passé, ce qui n'est pas pour nous déplaire ! La fameuse ligne Hofmeister est repensée sur ce panneau de custode comme on le devine clairement sur la photo ci-dessus. Dynamisée, elle permet d'intégrer plus esthétiquement la présence de deux portes arrière, car le X2 n'est pas un coupé, mais bien un SUV compact à cinq portes. Pour l'heure, il est avant tout question pour BMW de ne pas laisser les concurrents – et notamment Audi – seuls sur le territoire des SUV d'à peine quatre mètres de longueur. D'autant que les généralistes vont également multiplier leurs offres, comme Volkswagen dès l'an prochain avec une Polo SUV. Quant à un éventuel tarif du futur X2, il est encore trop tôt pour l'annoncer mais son grand frère X1 ne s'acquiète pas à moins de 31 950 €, alors... CB



LA RIVALE - AUDI Q2

Déjà commercialisée, l'Audi Q2 (avec ses 4,19 m de longueur) lance le bal des SUV compact « premium ». Son design semble moins affûté que celui du concept BMW.



Lexus UX Concept

MANGA-CAR

Lexus révèle sa vision du SUV compact. Le constructeur s'appuie sur une approche très japonaise du design pour enfanter un style déstructuré mais très imaginaire !

Lexus nous explique que le design japonais – et pas seulement le style automobile – doit répondre à certaines règles. Prenez ce nouveau concept UX, plutôt compact avec ses 4,40 m de longueur. À bord, Alexandre Gommier – responsable du design intérieur du projet – a suivi la règle selon laquelle il suffit, pour créer un point fixe, d'en suggérer la position théorique par la convergence de lignes. Le cerveau termine alors de lui-même la construction mentale de ce point. En clair, la planche de bord est ici remplacée par un ensemble de formes angulaires qui s'entremêlent. Cette architecture fouillée mais fouillée crée ainsi un jeu d'ombre et de lumières plutôt intrigant. Que dire des sièges, un concept novateur breveté sous le

nom Kinetic Seat Concept. Comme naguère le concept Volvo SCC (2001), les montants de pare-brise sont pratiquement transparents. L'idée était de les réaliser en polycarbonate, mais les designers et ingénieurs se sont contentés d'une structure en aluminium surmontée d'ailettes en polycarbonate donnant ce même effet de transparence. Si l'ambiance avant est très orientée vers le dynamisme, le second rang offre un canapé moelleux qui se prolonge jusqu'aux contre-portes. Si Lexus annonce bien sûr l'hybridation sur son concept, il reste discret sur la motorisation choisie. Qu'importe, avec le BMW X2 et ce UX Concept, le monde des SUV compact qui est celui progressant le plus en Europe annonce de belles transgressions du genre !

C.B.

Le segment des SUV compacts est en pleine croissance. Lexus viendra y poser les roues d'un modèle premium révolutionnaire.



Si elle garde le thème conceptuel des précédentes études, la calandre évolue sur le plan du design. Notez les montants de pare-brise quasiment transparents.



EQ MERCEDES REFAIT SES GAMMES

Le Dr. Dieter Zetsche, patron de Daimler-Benz, l'a annoncé au Mondial, « la connectivité, la conduite autonome, le partage et l'électrique sont quatre tendances fortes de demain, mais la vraie révolution sera de les réunir en un seul concept ». Ainsi, face à la branche BMW I et à la multiplication des projets provenant de chez Porsche et Tesla notamment, Mercedes a décidé de créer la marque « EQ » dédiée aux futurs véhicules 100 % électriques. Pour ce faire, une plateforme spécifique et modulaire a été conçue, comme vient de le proposer également Volkswagen pour ses futurs véhicules 100 % électriques. Le sous-châssis inédit de ces prochains produits disposera de deux moteurs, un sur chaque train, et de batteries logées au niveau du plancher, comme chez Tesla. L'autonomie annoncée est de 500 km, mais tout dépendra bien évidemment des silhouettes qui habilleront ces Mercedes. Pour matérialiser le tout, le constructeur a présenté le concept d'un SUV électrique à Paris, mais c'est bien une gamme de plus de dix modèles qui devrait être dévoilée d'ici à 2025.

Lamborghini Huracán Spider

ANGE ET DÉMON

Avec l'arrivée de la déclinaison roadster de l'Huracán, la bataille pour la suprématie du segment des supersportives revêt une nouvelle tournure.





PERFORMANCES Lamborghini Huracán Spider

Dire que l'Huracán est parfaitement domestique, c'est aller un peu vite en besogne. Certes, les Lamborghini sont devenues beaucoup plus dociles depuis quelques temps mais lorsque l'on porte le nom d'un taureau de combat, on reste une espèce à part. Dans le cas du dernier spider de la gamme de Sant'Agata qui succède à la Gallardo, il s'agit d'un taureau de la race du conte de Patilla, qui s'est illustré dans les arènes d'Alicante en 1879. Autant dire que s'il vous prend de la taquiner, il peut démarrer au quart de tour et devenir rouge sang. Dans son dos souffle un V10 qui n'a pas été élevé pour paître tranquillement dans les verts pâturages mais pour charrier la terre et battre la campagne. Vos amis qui s'y sont installés pourraient s'en souvenir longtemps, voire se retrouver ostracisés par des voisins mécontents, si vous vient l'envie de pousser le bel canto de la mécanique italienne à l'approche de leur repaire. Basculé sur le mode Sport, le V10 change de registre. Sa voix devient explosive à mesure que l'aiguille du compte-tours se rapproche de la zone rouge située à 8 500 tr/min. Oui, 8 500 tr/min ! Les poils se dressent sur la peau. La campagne vit à l'unisson des jappements éruptifs de la bête.

Une moto de grand prix pointe à l'horizon ? Non, il s'agit d'un missile à quatre roues. Habillé d'une carrosserie que certains rapprochent d'un engin furtif. Le mufler doté d'un nez pointu pour mieux respirer le bitume évolue à la



À la différence de ses principales rivales que sont la Ferrari 488 Spider et la McLaren 675 LT Spider, l'Huracán Spider reste fidèle à la capote en toile.

vitesses du son. Chaque traversée de village prend des airs de caravane du Tour. Les riverains sont sur le trottoir ; les plus timides se cachent derrière des rideaux. À la sortie de l'agglomération, l'Huracán reprend sa chevauchée de plus belle. Le cœur s'emballe de nouveau. Personne ne peut résister à ce récital magnétique. Même les plus réticents. Le timbre de voix emplit de joie. Il est clair, perçant, envoûtant. Il surclasse celui des Ferrari 488 GTS et McLaren 650 Spider. La Lamborghini est le dernier modèle de sa catégorie, avec sa cousine Audi R8 Spyder, à ne pas s'être convertie au downsi-



Le passage de la Gallardo à l'Huracán s'accompagne d'un capot moteur beaucoup plus travaillé.



zing et à la suralimentation par turbocompresseur. Le turbo, on le sait, étouffe la sonorité. Ce n'est pas le cas des moteurs atmosphériques qui prennent toujours plus de tours et qui s'expriment avec une sonorité beaucoup plus capiteuse. La balade prend des airs de nirvana au volant du spider. Les oreilles semblent branchées en prise directe sur le moteur. L'Huracán Spider n'a pas son pareil pour mettre les sens en éveil. La formule spider ne compte pas que des adeptes mais c'est celle qui dispense le plus de sensations sans avoir besoin de tirer la quintessence de la mécanique. Elle apporte ce supplément d'âme de la conduite cheveux voltigeant dans le vent au rythme des vocalises du V10. Pour goûter cette formule, il suffit de presser un bouton implanté sur la console centrale. Le ballet ne requiert que 17 secondes, jusqu'à 50 km/h pour faire disparaître la capote en toile dans son logement. Là encore, la Lamborghini se distingue de ses rivales qui ont opté pour la solution du toit rigide. Le passage à la carrosserie →



La mise à feu du V10 atmosphérique répond à un cérémonial avec le bouton-poussoir sous une capsule rouge.

LAMBORGHINI HURACÁN SPIDER EN CHIFFRES

- **Moteur** : V10 à essence, 5 204 cm³, 610 ch à 8 250 tr/min – 560 Nm à 6 500 tr/min
- **Transmission** : quatre roues motrices, double embrayage à 7 rapports
- **Dimensions** : 4,45 x 1,92 x 1,18 m
- **Pneumatiques** : AV : 245/30 R 20 – AR : 305/30 R 20
- **Vitesse maxi** : 324 km/h
- **0 à 100 km/h** : 3,4 secondes
- **Consommations (normalisées UE)** : 12,3 l/100 km
- **Émissions CO₂** : 285 g/km
- **Prix** : 223 740 € hors options



PERFORMANCES Lamborghini Huracán Spider



Avec l'Huracán Spider, la qualité des matériaux et de la finition Lamborghini progresse encore. L'ambiance néo-rétro apporte une touche d'originalité.



spider s'accompagne d'un traitement spécifique de la partie arrière. Exit la lunette arrière inclinée laissant percevoir la structure du V10 5,2 litres à double injection, directe et indirecte. À la place, on a le droit à une capote qui n'est plus aussi plat que sur la Gallardo mais doté d'une double bosse latérale et parsemé de persiennes. Il est réalisé en matière plastique et carbone, comme certaines pièces de la coque. Le dessin du couvre capote et les déflecteurs latéraux qui comblent le vide entre les vitres et la partie arrière réduisent les remous d'air. Techniquement, le spider Huracán LP 610-4 bénéficie pleinement de son appartenance au puissant groupe Volkswagen. Il repose sur un châssis mariant aluminium et fibre de carbone, qu'il partage avec la dernière Audi R8. Par rapport au coupé, le spider italien accuse un surpoids de 120 kilos sur la bascule dû à l'intégration du système électrique de la capote ainsi que de renforts dans la baie de pare-brise et dans les portes. Ce travail a porté ses fruits puisqu'à l'arrivée, l'Huracán spider revendique une rigidité torsionnelle supérieure de 40 % à sa devancière. Cela se vérifie avec l'absence de remontées vibratoires dans le volant et des vitesses de passage en courbe stupéfiantes. Les performances sont à peine inférieures à



Le programme de personnalisation permet quelques fantaisies, comme des sièges baquet très enveloppants drapés de suédine et offrant une assise plus abaissée.



Chevaux au vent, on ne se lasse pas de se laisser enivrer par les vocalises du V10 atmosphérique qui font l'effet de la foudre.

celles du coupé. Personne ne s'en offusquera. Atteindre les 200 km/h réclame à peine 0,3 seconde de plus. Une broutille. Par rapport à la précédente Gallardo spider, l'Huracán se montre plus civilisée. Le V10 Lamborghini impressionne plus par la vigueur de son couple à bas régime – 420 Nm sont disponibles dès 1 000 tr/min – que par la vivacité de ses montées en régime. La puissance paraît d'autant plus maîtrisée que la boîte à double embrayage, une nouveauté de l'Huracán, a tendance à lisser les accélérations. Elle participe à la facilité de prise en mains et d'évolution de ce pur-sang. À tout moment, le conducteur sait qu'il peut reprendre l'initiative à l'aide des énormes palettes au volant. En position Sport ou Race, elles empilent ou dégringolent les rapports en mode rafale. La dernière position est vraiment celle des pistards en raison de ses à-coups qui frisent la caricature. Dans le cadre de l'exercice si particulier et si exigeant du circuit, on appréciera de pouvoir compter sur l'endurance et la résis-

tance à l'échauffement d'un système de freinage en carbone céramique de série. Au quotidien (car si vous n'avez pas peur d'être l'objet de toutes les convoitises, l'Huracán spider est parfaitement utilisable tous les jours) vous louerez la qualité des matériaux et de la finition ainsi que l'ambiance qui fleure bon les seventies avec ses boutons basculeurs sur la console centrale et ses aérateurs de forme hexagonale, clin d'œil à la Marzal de Gandini dessinée en 1967. Par contre, l'intégration des commandes de clignotants, d'appel de phares et d'essuie-glaces sur le volant semble à l'évidence une erreur en termes d'ergonomie. Enfin, ce véhicule qui invite à l'évasion sur les départementales bénéficie d'une lunette arrière amovible. Sous la pluie, capote en toile, les mélomanes peuvent continuer à profiter des vocalises du V10. Et le conducteur de s'appuyer sur la parfaite motricité de son châssis à quatre roues motrices pour évoluer en toute sécurité.

PHILIP JONES

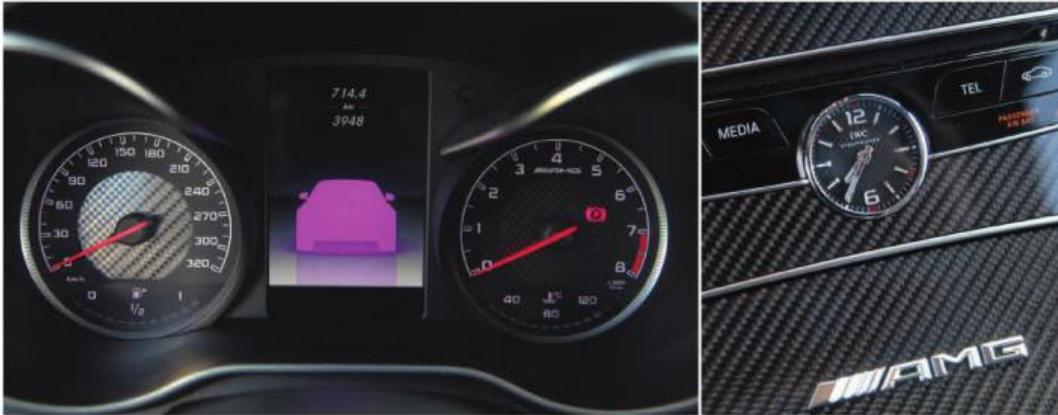
Mercedes-AMG C 63 Coupé

BALLE NEUVE

Ceci est un coupé Mercedes Classe C.
Mais il accueille la mécanique
de l'extraordinaire coupé AMG-GT dans
sa version de 476 ch. Voici donc
un coupé Classe C... très exclusif !



PUR-SANG Mercedes-AMG C 63 Coupé



La finition sport n'exclut pas une certaine classe, comme l'atteste la présence d'une montre analogique IWC, partenaire de Mercedes-AMG.

Compteurs spécifiques et carbone de rigueur sur ce coupé déluré siglé AMG.

Côté mode, architecture, musique ou gastronomie, les Allemands ne brillent pas pour leur délicatesse, mais il faut avouer qu'en automobile, ils savent y faire ! Non pas que leurs autos soient réputées pour leur finesse, mais elles ont justement les qualités de leurs défauts, et ces qualités sont plébiscitées majoritairement par une clientèle réputée exigeante, disposant d'un fort pouvoir d'achat. Pourtant, s'il y a bien un constructeur qui tente, depuis quelques années maintenant, d'adapter son design à la conquête d'une clientèle plus jeune, c'est bien Mercedes. Toute la gamme y passe, de la petite Classe A, à la statutaire limousine Classe S. Et justement, c'est la dernière mouture de ce légendaire vaisseau amiral qui a visiblement inspiré les géniteurs de la Classe C, le modèle phare de la marque depuis maintenant quatre générations. Ceci est flagrant en variante berline, de loin la plus diffusée, et ce mimé-

tisme est tout aussi marqué sur les toutes nouvelles déclinaisons cabriolet et coupé. Depuis que Mercedes propose une Classe S coupé, il semble qu'il ait eu des transferts d'idées dans les bureaux de style, tant cet ultime coupé Classe C en est proche ! Cela vaut plutôt pour un compliment. Les précédents coupés Classe C s'apparentaient plutôt à des variantes sans notion d'exclusivité, dont les portes arrière étaient sauvagement tronçonnées.

Mercedes n'avait pas d'autres choix. Car depuis, la concurrence a musclé son jeu et marqué quelques points décisifs sur ce marché porteur d'image. Audi a dégainé le premier, en 2009, avec son superbe A5 coupé (tout juste renouvelé cet automne), suivi comme son ombre par BMW, qui tente avec un certain succès une inédite Série 4. Bien décidé à reconquérir le marché, Mercedes décline sa nouvelle Classe C en coupé et en cabriolet. Ces carrosseries s'adressent aux amoureux de belles automobiles, amateurs de Grand →





Les places avant, très accueillantes et confortables, offrent en plus un maintien latéral parfait.



MERCEDES-AMG C 63 COUPÉ EN CHIFFRES

- Moteur : 8-cylindres en V biturbo, 3982 cm³, 32 soupapes
- Puissance : 476 ch à 5 500 tr/min - 650 Nm à 1 750 tr/min
- Boîte de vitesses : bva Speedshift MCT AMG à 7 rapports
- Dimensions : 4,69 x 1,81 x 1,41 m
- Poids : 1 785 kg
- Pneumatiques : 245/40 R 18 (AV) - 265/40 R 18 (AR)
- Vitesse maxi : 250 km/h (bridée électroniquement)
- Prix : 92 900 € hors options (101 250 € pour 63 S AMG)



Sportivité ne rime pas ici avec austérité : bardé d'équipements en tout genre, le coupé Mercedes-AMG C 63 est une GT, où il fait bon vivre.

PUR-SANG Mercedes-AMG C 63 Coupé



Tourisme, qui se réservent les meilleurs moteurs. Parmi eux, les plus désirables sont signés AMG, le préparateur sportif attiré de Mercedes.

La plus sportive du lot est incontestablement le coupé, par nature plus léger (de 150 kg) et rigide que le cabriolet, orienté vers d'autres plaisirs que le sport. Bien que doté d'une forte personnalité, ce dérivé coupé ne se contente pas de reprendre les éléments techniques de la berline. Sa longueur est pourtant identique (4,69 m), et son habitabilité proche, bien que volontairement limitée à seulement quatre occupants. Ce « copier-coller » concerne surtout l'intégralité de la face avant, calquée sur la berline, même si le coupé bénéficie d'un positionnement forcément plus « jeune » et dynamique et ne peut recevoir une traditionnelle calandre surmontée de l'inoxidable étoile.

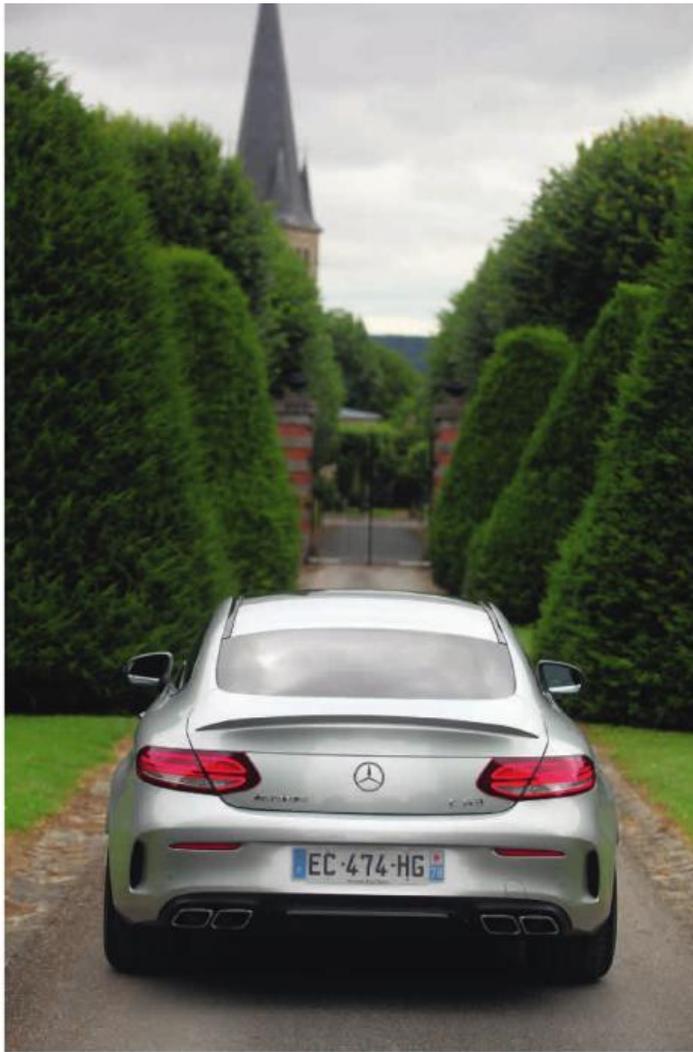
Une forte personnalité

Pour le reste, le Coupé donne dans l'exclusivité, en présentant des flancs marqués par une ligne de tôle pincée parcourant, d'un jet les flancs, des phares aux feux arrière. Des feux horizontaux, effilés, qui viennent justement souligner la finesse de cet arrière fuyant, caractérisé par un long porte-à-faux et un pavillon en pente douce, de type

fast-back. L'esthétique y gagne, mais pas les aspects pratiques, le coffre figurant parmi les plus petits de la catégorie (400 dm³), tandis que la garde au toit limitée aux places arrière, en interdira l'accès aux plus grands. Cela tombe bien, car les grands enfants que nous sommes restés préfèrent nettement prendre place à l'avant, notamment derrière le volant ! Sans surprise, on retrouve la planche de la berline qui tend d'ailleurs à se généraliser au reste de la gamme. Non content d'être élégant et sportif d'aspect, ce tableau de bord brille par son ergonomie sans reproche et sa finition premium, forcément encore plus valorisante sur notre haut de gamme nimbé de cuir Nappa siglé AMG. Un très haut de gamme en l'occurrence, car s'il existe désormais une hiérarchie avec une petite C 43 AMG, dotée d'un V6 3.0 de 367 ch, le haut du pavé reste incarné par notre fameuse Mercedes-AMG C 63 motorisée (comme son nom ne l'indique pas), par le V8 4.0 bi-turbo de 476 ch, voire 510 ch (sur la S) du terrifiant coupé AMG-GT. Cela commence à faire beaucoup, et cette puissance peine d'ailleurs à être dissimulée tant ce coupé sent à plein nez la testostérone avec son capot spécifique à double bossage. Le bouclier avant, largement évasé, n'est pas là que pour intimider la galerie, puisque derrière ses naseaux se cachent des radiateurs d'appoint, logés juste avant les énormes jantes de 18 pouces, abritant chacune des disques

Propulsé par le V8 biturbo de 476 ch du coupé AMG-GT - voire 510 ch en variante S -, le coupé C63 vise clairement la BMW M4.





Ailes musclées, gros pneus et abondance de sorties d'échappement caractérisent cette méchante variante signée AMG.



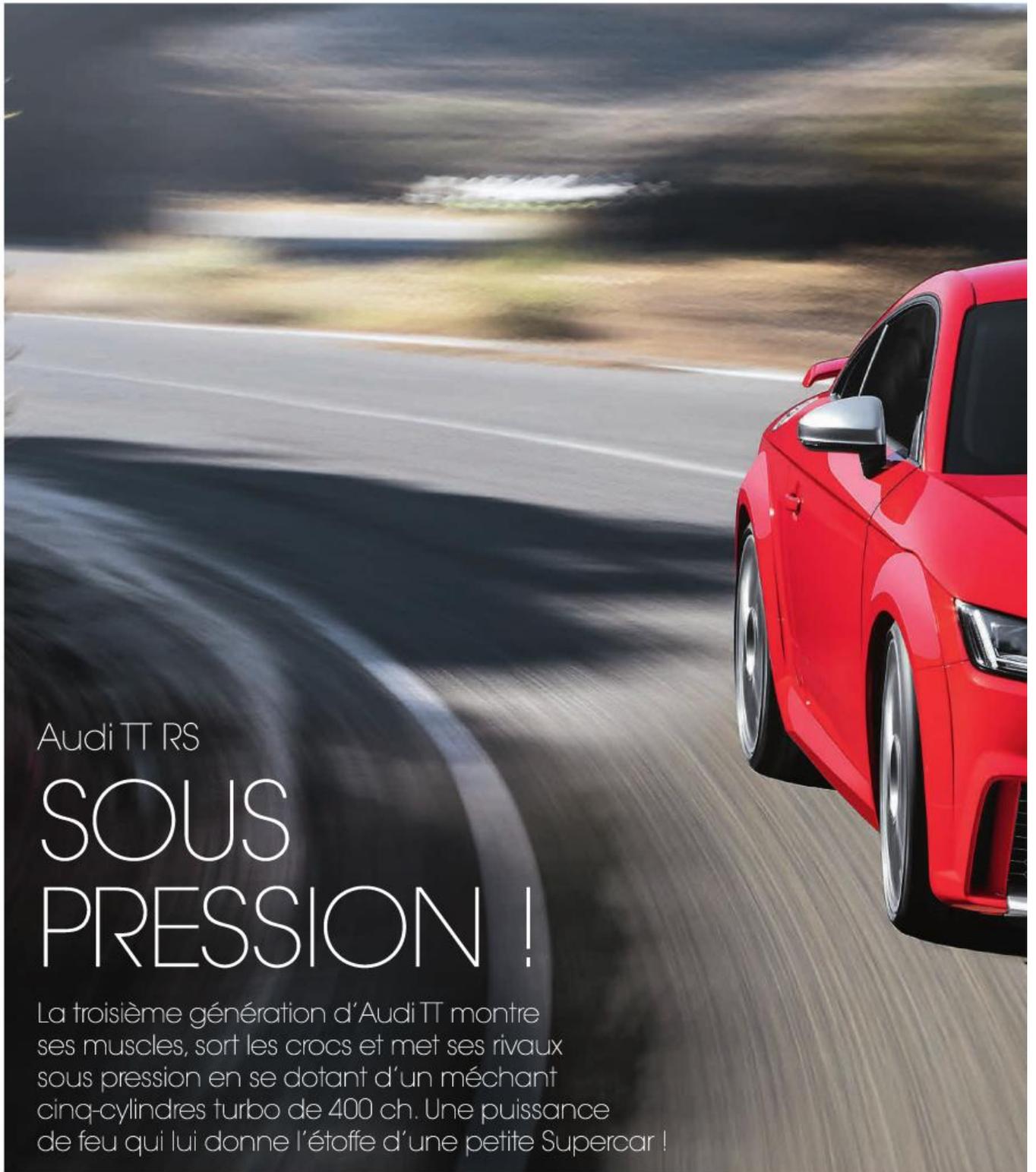
de 360 mm, larges comme des 33 tours. Tout le reste est à l'avenant, des jupes profilées à la poupe musclée, flanquée d'un diffuseur d'air encadré par deux doubles sorties d'échappement. Des échappements à peine discrets lorsqu'on démarre en mode « confort », et qui sonnent la charge lorsqu'on bascule l'AMG Dynamic Select en « Sport » ou « Sport + ». Pour la discrétion, on repassera... mais là n'est pas la vocation de ce coupé au goût sauvage.

Le cœur bien accroché

Il est bien sûr possible d'évoluer discrètement en ville dans un certain confort, au couple et sur un filet de gaz, en laissant gérer d'elle-même la boîte automatique à 7 rapports (Speedshift MCT AMG). Mais ce coupé survolté adorerait vous tasser les omoplates à grands renforts d'accélération vigoureuses (0 à 100 km/h en 4 s). Sur sol sec, tant que l'ESP veille au grain, les risques de voir le train arrière cirer et déboîter sont moindres, d'autant plus qu'un autobloquant mécanique vient en renfort pour digérer le couple velu de 650 Nm délivré dès 1 750 tr/min sur les seules roues arrière. Mais il est possible de s'encanailler en déverrouil-

lant partiellement l'ESP (mode sport), voire totalement ! Dans ce dernier cas, notamment si vous êtes en mode « Sport + », vous aurez la sensation bien réelle de piloter un engin encore plus prompt et libéré. Mieux vaut avoir un gros cœur bien accroché, les deux mains sur le volant. Car ce coupé un rien *bad boy* a alors tendance à marquer son territoire d'une belle virgule à chaque accélération ! Des relances pour le moins viriles, qui vous permettent néanmoins d'annexer, en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire, la file de gauche des voies rapides à des vitesses totalement prohibées (250 km/h). Et sur une route sinueuse, ce coupé C 63 sait également se tenir si l'on conduit proprement, en montrant un bel équilibre, bien aidé par sa suspension adaptative « AMG Ride Control » à trois lois. Mais la seule loi qui vaut à bord de cet engin est bien celle du plus fort. Et à ce petit jeu, cette Mercedes belle et rebelle ne craint pas grand monde, hormis peut-être une certaine M4, disposant d'un tonitruant six-cylindres bi-turbo de 550 ch. Il faudra attendre 2017 et l'arrivée de la prochaine Audi RS5, annoncée comme très méchante, pour arbitrer ce match dont seuls les Allemands ont le secret...

TEXTE ET PHOTOS : THOMAS RIAUD



Audi TT RS

SOUS PRESSION !

La troisième génération d'Audi TT montre ses muscles, sort les crocs et met ses rivaux sous pression en se dotant d'un méchant cinq-cylindres turbo de 400 ch. Une puissance de feu qui lui donne l'étoffe d'une petite Supercar !



PERFORMANCES Audi TT RS



Le TT est né sage il y a une vingtaine d'années, avec un modeste quatre-cylindres 1.8 de 150 ch, une puissance qui passait par ses seules roues avant motrices. Celle qui n'était au départ qu'une jolie figure de mode, a découvert les bienfaits de la transmission intégrale quattro, ce qui lui a permis de muscler sensiblement son jeu. Si la seconde génération de TT a suivi cette montée en puissance, au point de se confronter aux Porsche Cayman, Nissan 370Z et autres BMW Z4, cette troisième et ultime génération change de registre et ambitionne d'aller encore plus loin dans ce petit jeu de la montée en puissance. Avec sa ligne intemporelle qui affiche une quasi symétrie entre l'avant et l'arrière, son toit en forme d'arche posé sur une ligne de force – une variante roadster est également proposée –, la TT RS conserve les atouts de l'originale. Et cette déclinaison concoctée par « quattro GmbH », le préparateur sportif d'Audi, fait aussi dans la simplicité, puisque son turbulent cinq-cylindres

2.5 litres turbo développe tout juste 400 ch. Cette fois, ceux qui pensent encore, à tort, que le TT n'est qu'un bel exercice de style, en seront pour leurs frais. Car 400 ch, c'est, pour mémoire, l'exacte puissance que délivrait il n'y a pas si longtemps une Ferrari 360 Modena...

Sans rien sacrifier à la pureté de cette ligne unique et singulière, ce TT siglé RS possède tous les attributs réservés aux sportives les plus affûtées. Boucliers évasés, châssis sport rabaissé de 10 mm, kit carrosserie aérodynamique et grosses roues de 19 pouces (20" en option) sont de rigueur. Les disques avant, sont en carbone-céramique comme sur la R8 V10 plus ! Si ce TT RS se coiffe à l'arrière d'un aileron fixe (que l'on peut remplacer, avantageusement, par un aileron amovible électriquement pour ne pas dénaturer la ligne), les similitudes avec la grande sœur R8 ne s'arrêtent pas là. Résolument high-tech, ce coupé TT fait largement appel à l'aluminium pour sa structure. Un matériau autant léger que

Sans surprise, le TT RS hérite du « cockpit virtuel », mais l'affichage digital est ici spécifique, en affichant des informations inédites, comme les « G » encaissés !





C'est souvent sous cet angle que vous pourrez admirer, furtivement, ce TT RS aux performances de Supercar. Vous avez l'image, mais hélas pas le son, qui est juste magique !



L'intérieur du TT RS est un modèle d'ergonomie, où le hasard n'a pas sa place. Quant à la finition, c'est une référence à suivre.

rigide qui lui permet de revendiquer seulement 1 440 kg à vide. Pourtant, le TT RS ne ménage pas ses efforts en se montrant particulièrement accueillant, du moins aux places avant, les deux strapontins situés à l'arrière du coupé étant purement symboliques.

La finition est exemplaire, et la dotation de série ultra-riche, comprenant même l'instrumentation numérique multi-fonction – le fameux cockpit virtuel. Cette dernière est elle aussi exclusive, puisqu'elle affiche désormais, en plus du tra-

ditionnel compte-tours central, les valeurs de couple, la puissance instantanée et même les « G » encaissés ! Parfaitement calé dans des sièges en cuir très enveloppants, on se sent fin prêt à faire corps avec cette ponceuse de bitume. Trait d'union entre la machine et le pilote, le volant à méplat est lui aussi inspiré de celui de la R8 puisqu'il intègre, en plus des palettes destinées à changer manuellement de rapport, le bouton magique « start engine ». Avant de déclencher les hostilités, il est utile de naviguer dans les multiples →

PERFORMANCES Audi TT RS



Le TT RS adopte de série la transmission intégrale quattro, mais le 5-cylindres 2.5 TFSI de 400 ch étant placé transversalement, celle-ci est de type Haldex, plus légère et compacte que le Torsen.

AUDI TT RS EN CHIFFRES

- Moteur : 5 cylindres, turbo, 2480 cm³
- Puissance : 400 ch à 5 850 tr/min
- 480 Nm de 1 700 à 5 850 tr/min
- Boîte de vitesse : S-tronic à 7 rapports
- Dimensions : 4,19 x 1,83 x 1,34 m
- Poids : 1 440 kg
- Pneumatiques : 245/35 R 19 (20" en option)
- Vitesse maxi : 250 km/h (280 km/h en option)
- Prix (à partir de) : 66 000 € en coupé, 69 000 € en roadster (estimation)



Dans les virages, ce TT est une auto... collante, ventousée au bitume malgré sa puissance démoniaque !



menus offerts par l'Audi « drive select » à 4 modes (confort, auto, dynamic et individual), permettant de configurer à la carte la voiture, selon ses humeurs. Le choix de « dynamic » affûte la réponse de l'accélérateur, la réactivité de l'excellente boîte S tronic à 7 rapports, la fermeté de l'amortissement (de type « magnetic ride » en option) et libère l'échappement. Configurée ainsi, cette Audi compacte et râblée devient une vraie pistarde.

D'emblée, la sonorité unique du cinq-cylindres turbo séduit. Ce bloc fête en fanfare cette année ses 40 ans, et Audi lui rend là un bel hommage, en nous replongeant avec délice dans les années 1980, au temps où la mythique S1 quattro s'alignait en Championnat du monde des rallyes pour des victoires mémorables. En mode « D » (drive), la poussée est déjà plus que convaincante, avec seulement 3,7 s pour couvrir le 0 à 100 km/h, soit mieux qu'une redoutable 911 Carrera S. Mais en enclenchant l'inédite fonction « launch control » (en déconnectant partiellement l'ESP et en basculant le levier de vitesses sur « sport »), l'auto semble gagner d'un coup une bonne trentaine de chevaux, au point d'infliger au conducteur une accélération proche d'un G ! Le chrono ne ment pas, l'exercice du 0 à 100 tombe alors à... 3,4 s soit un temps proche de celui d'une Supercar !

Les performances brutes sont une chose, les sensations ressenties en sont une autre. Pour ce qui est de l'efficacité, elle est juste incroyable : la transmission intégrale quattro livrée de série se charge de digérer le couple (480 Nm dès 1 700 tr/min), roue par roue, sans la moindre perte de motricité. Cette



Le TT RS se pare de nombreux éléments exclusifs, comme des boucliers largement évasés et un aileron fixe... que l'on peut faire ôter gratuitement.



En enclenchant le « launch control », l'auto semble gagner d'un coup 30 ch, au point d'infliger une accélération proche d'un G !

version « RS » étant un peu plus lourde par nature que la déjà performante variante « S » (2.0 TFSI de 310 ch), elle paraît en revanche moins joueuse du train arrière, et mieux rivée au sol, ce qui rend la conduite moins ludique. D'ailleurs, à la limite d'adhérence, l'auto devient sous-vireuse, comme une banale traction avant. Le coupé TT RS n'est pas avare en sensations. La bande son est en accord avec l'image qui défile ici en avance rapide ! Pour un peu, ce cinq-cylindres turbo à la sonorité magique vous renvoie au temps des monstrueuses Groupe B ! Ce moteur exceptionnel, unique dans la production automobile, est à classer sans hésiter dans le « top 10 » des meilleurs blocs du moment. Il justifie à lui seul l'achat de ce TT RS,

armé jusqu'aux dents pour affronter ses rivales directes. On pense naturellement en priorité au duo infernal Porsche Boxster-Cayman qui joue, quant à lui, la voie de l'avenir avec des blocs quatre-cylindres à plat, turbocompressés, rappelant que si Audi en Championnat du monde d'endurance aligne toujours un moteur V6 diesel, Porsche gagne avec un V4 essence ! Mais sur la route de tous les jours, la TT RS risque fort de gagner le match ! De quoi mieux accepter les 66 000 € revendiqués par ce TT RS aux allures de supercar – prix en Allemagne, pour le coupé –, les tarifs définitifs étant pour l'heure encore inconnus pour le marché français...

THOMAS RIAUD





Mercedes S 500 Cabriolet

QUAND LE LUXE PREND UN NOUVEL AIR

Après une éclipse de quarante-cinq ans, le cabriolet Classe S reprend la route du bord de mer pour le plus grand plaisir des adeptes de la voiture de luxe.



GROS PLAN Mercedes S 500 Cabriolet



Un cabriolet Classe S ? La formule a connu son heure de gloire à la fin des années 1960 avec la série W111 (280 SE 3,5). Les normes de sécurité américaines, très draconiennes à l'époque, ont eu raison d'elle et cette version ne fut pas renouvelée. La Classe S tourna le dos pendant trois décennies à la conduite cheveux au vent. Les bureaux d'études de la firme à l'étoile n'avaient pas pour autant renoncé à ce concept. La preuve fut apportée par Ocean Drive, une étude de cabriolet 4 portes Classe S révélée au Salon de Détroit de 2007. Si sous cette forme, le projet était irréalisable techniquement, il en fallait plus pour doucher l'enthousiasme de l'état-major allemand pour un cabriolet de grand luxe 4 places. Et lors de la présentation de la Classe S actuelle en 2013, Mercedes annonça que le programme comporterait jusqu'à

six silhouettes, validant ainsi la renaissance du cabriolet. Une manière de prendre définitivement ses distances avec une concurrence mieux armée que jamais et de se mettre en position de rivaliser avec la Bentley Continental GTC et la Maserati GranCabrio.

Il aurait été dommage de se priver du cabriolet allemand qui renouvelle judicieusement le genre au moment où ses concurrentes sont presque atteintes par la limite d'âge. En partant du remarquable coupé Classe S, les designers n'ont pas eu à forcer leur talent pour livrer un cabriolet très élégant. Rien que la grande capote, qui se décline en quatre coloris (noir, beige, rouge foncé, bleu marine) pour coordonner la teinte de la carrosserie, est un modèle du genre. Doublée, molletonnée et drapée de suédine, cette toile, combinée au double vitrage, participe à offrir une isolation acoustique →

Modèle de raffinement, le nouveau grand cabriolet de Mercedes propose six aménagements différents dont une ambiance yacht combinant bleu marine et porcelaine. La seule fausse note provient des plastiques latéraux arrière.



Mercedes surprend son monde avec le cabriolet Classe S qui opère une entrée en fanfare dans le cercle fermé des cabriolets 4 places de luxe. Le huit-cylindres en V biturbo participe aux prestations raffinées de ce véhicule hors normes.



GROS PLAN Mercedes S 500 Cabriolet

supérieure au coupé de 1dB ! La capote disparaît dans son logement en à peine 17 secondes, à distance grâce à la télécommande ou en pressant le bouton dissimulé sous l'accoudoir central. En cas d'averse soudaine, pas besoin de se ranger sur le bas-côté. Le couvre-chef se replie en roulant jusqu'à 60 km/h, une première. Le conducteur n'aura pas non plus besoin de sortir de la voiture pour mettre en place le rideau de séparation dans le coffre. La cloison avec la capote se place automatiquement. Par contre, le coffre est vraiment riquiqui et ne permet pas d'emmener la garde-robe d'une semaine de vacances. Sa capacité inférieure d'un tiers à celle du coupé est encore réduite de 100 litres (250 litres).

Élégance et sobriété

Décalque de celle du coupé, l'ambiance intérieure est un modèle de sobriété et d'élégance, surtout avec des teintes de sellerie claires et des inserts en bois qui rappellent le pont en teck des yachts. On n'est pas sur l'eau mais l'attrait principal de ce véhicule imposant demeure de pouvoir rouler décapoté à quatre. Certes, l'espace arrière, comme dans tout cabriolet,

implique une position un peu droite mais les grands gabarits pourront loger leurs jambes grâce au dos des sièges avant creusés. Une climatisation intelligente devine automatiquement la position de la capote et adapte en conséquence la température et le flux d'air. Les quatre sièges sont chauffants, ceux de l'avant sont également ventilés et intègrent le chauffage de nuque Airscarf à trois vitesses dans les appuie-tête. Pour rendre la conduite à l'air libre vivable, il faudra cocher l'option Aircap intégrant le rideau coupe-vent et le déflecteur de pare-brise électriques (+ 1 200 €). Les plus frileux débourseront 550 € de plus pour accéder au volant et aux accoudoirs chauffants. Des équipements qui complètent une dotation déjà très riche.

Sans verser dans l'inventaire à la Prévert, sachez que ce cabriolet dispose de la panoplie d'assistances à la conduite abritée sous le programme Intelligent Drive. Cette Classe S embarque ainsi le freinage d'urgence automatique Collision Prevent Assist Plus comprenant la détection des piétons et l'assistant de carrefour, le pilote automatique de régulation de la distance Distronic, le Stop & Go Pilot, le système de progression autonome dans le trafic, l'avertisseur de fran-



La Classe S Cabriolet peut accueillir quatre adultes, mais son coffre perd 100 litres capote repliée. Il n'affiche plus que 250 litres, obligeant à voyager léger. Grande première, la cloison de séparation se fixe automatiquement.



MERCEDES S500 CABRIOLET EN CHIFFRES

- Moteur : V8 biturbo,
- 4 663 cm³, 455 ch de 5 250
- à 5 500 tr/min – 700 Nm
- de 1 800 à 3 500 tr/min
- Transmission : propulsion,
- automatique 9 rapports
- Dimensions :
- 5,02 x 1,89 x 1,41 m
- Pneumatiques : AV et AR :
- 265/35 ZR 19
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h : 4,6 secondes
- Consommations
- (normalisées UE) :
- 8,5 l/100 km
- Émissions CO₂ : 199 g/km
- Prix : 153 900 € hors options

La capote en toile s'escamote en seulement 17 secondes, en roulant jusqu'à une vitesse de 60 km/h. Une première.

chissement de ligne et l'assistant de vision de nuit. En dépit de tous ces égards et des multiples renforts inhérents à la préservation de la rigidité de la caisse, ce cabriolet n'accuse que 25 kilos de plus que le coupé. Un résultat obtenu grâce notamment à la structure arrière réalisée entièrement en aluminium et à la cloison en magnésium entre l'habitacle et le coffre. Une prouesse pour un vaisseau qui multiplie les raffinements et les équipements.

On prend la route les sens en éveil et avec d'autant plus de légèreté que la S 500 est un modèle de douceur et de confort. Les suspensions pneumatiques à amortissement adaptatif absorbent toutes les irrégularités de la route, jusqu'aux ralentisseurs les plus redoutables, sans troubler la sérénité des occupants. À 90 km/h, le V8 ronronne en sourdine à 1 000 tr/min sur le 9^e rapport. Avec cette nouvelle boîte automatique toujours à rechercher la vitesse optimale pour grappiller quelques gouttes d'essence, la S 500 échappe in extrémis au gros

malus de 8 000 €. Passé le petit temps de réponse des turbos, un kick-down le réveille énergiquement. Secondée par un couple confortable de 700 Nm disponible dès 1 800 tr/min, la vigueur du V8 est impressionnante. La S 500 ne donne jamais l'impression de forcer. Elle enroule les grandes courbes avec une aisance qui frise l'indécence. Après avoir pris en compte l'inertie du vaisseau flirtant avec les 2,2 tonnes, ce cabriolet démontre un dynamisme hors pair et pas très éloigné de celui d'une berline de grand tourisme sportif. Chaque décélération s'accompagne de détonations envoûtantes. Mercedes a réussi son retour dans le segment des cabriolets de grand luxe. La S 500 Cabriolet excelle dans le domaine du grand tourisme et il n'y a que la Bentley Continental GTC pour lui tenir tête en matière de raffinement intérieur et de personnalisation. Car sur le strict plan de la modernité et de l'homogénéité, le cabriolet à l'étoile n'a pas de rivale.

SYLVAIN REISSER



Pour réduire les courants d'air, la Classe S Cabriolet peut recevoir un rideau coupe-vent et un déflecteur de pare-brise électriques en option.

Porsche Panamera Turbo

CHASSEUSE DE RECORDS

Porsche est reparti d'une feuille blanche pour développer la seconde génération de sa limousine qui mérite, plus que jamais, le titre de « 911 à quatre portes ».





GROS PLAN Porsche Panamera Turbo



Avec la nouvelle suspension pneumatique à trois chambres, la Panamera voit sa hauteur de caisse abaissée de 20 mm à l'avant et 28 mm à l'arrière en position basse.



Reconnaisables aux étriers jaunes à 10 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, le freinage en céramique optionnel accueille des énormes disques de 420 mm de diamètre à l'avant et de 390 mm à l'arrière.

Décidément les berlines ne respectent plus rien. La nouvelle Panamera, en version Turbo, boucle un tour de la Nordschleife du Nürburgring en 7 minutes et 38 secondes, soit le chrono de GT ou de sportives qui figurent parmi les fleurons de la production, comme la Porsche 911 Turbo de 2008 ou la Lexus LFA. C'est même deux secondes de mieux qu'une Bugatti Veyron ou qu'une Porsche Cayman GT4 pilotée par le champion allemand Walter Röhrl. Voilà qui en dit long sur les dispositions de la dernière limousine de Porsche. Le constructeur juge utile de préciser que pour tourner aussi vite sur ce tracé, son nouveau vaisseau amiral ne partage aucun élément avec son prédécesseur, à l'exception du nom, du logo sur le capot et de la clé de contact à gauche du volant. Il étrenne ainsi la nouvelle plateforme MSB qui, selon le partage des tâches au sein du groupe VW, a été développée par les ingénieurs de Weissach. Les grands véhicules des marques du groupe, à commencer par les futures Audi A8, Bentley et autres Volkswagen Phaeton en profiteront. Particulièrement sophistiquée, cette plateforme en aluminium offre une grande liberté de technologies. Dans le cas

l'aileton arrière de la Turbo diffère de celui des autres modèles. Il se déploie en trois parties en moins de trois secondes selon une cinématique assez complexe.

de la Porsche, elle adopte quatre roues motrices et quatre roues directrices, mais une version deux roues motrices plus accessible intégrera aussi le catalogue.

Cette nouvelle plateforme a permis d'esquisser une silhouette dont l'équilibre et les volumes feront oublier la précédente Panamera, souvent comparée à une baleine. Malgré un physique ingrat, cette dernière n'aura pas démerité avec 154 000 unités en six ans, soit une production supérieure aux prévisions. Avec son nouvel exercice qui intègre les codes stylistiques des dernières réalisations, au point de faire passer la Panamera pour une 911 quatre portes, Porsche peut légitimement espérer dépasser le précédent score. D'autant que

PORSCHE PANAMERA EN CHIFFRES

- **Moteur** : V8 à essence biturbo, 3 996 cm³, 550 ch de 5 750 à 6 000 tr/min – 770 Nm de 1 960 à 4 500 tr/min
- **Transmission** : quatre roues motrices, double embrayage à 8 rapports
- **Dimensions** : 5,04 x 1,937 x 1,42 m
- **Pneumatiques** : AV : 275/40 ZR 20 – AR : 315/35 ZR 20
- **Vitesse maxi** : 306 km/h 0 à 100 km/h : 3,6 secondes
- **Consommation (normalisées UE)** : 9,3 l/100 km
- **Émissions CO₂** : 212 g/km
- **Prix** : 156 287 € hors options



la gamme comptera deux versions d'empattement et une silhouette Gran Turismo proche de l'étude vue à Paris en 2012. Avec une silhouette allongée de 34 mm (5 049 mm), élargie de 6 mm (1 937 mm) et rehaussée de 5 mm (1 427 mm) mais un essieu avant avancé de 30 mm et un pavillon de toit plus fuyant, les proportions ont gagné en harmonie et en élégance tout en offrant un volume de coffre affichant 50 litres de plus.

Technologies embarquées

À l'intérieur aussi, la Panamera 2016 est méconnaissable. Pour répondre à un souhait de la clientèle, les ingénieurs ont fait le ménage sur la console centrale surélevée dont la dalle en laque noire paraît un peu fragile et fige les traces de doigt. La majorité des fonctionnalités est désormais regroupée sur l'immense écran tactile de 12,3 pouces. Son manie-ment est similaire à celui d'un smartphone. Il suffit d'effleurer l'écran, qui peut se subdiviser en plusieurs fenêtres, pour voir apparaître, sur le côté, le menu défilant dans un bandeau vertical. Et tout pilote qui sommeille dans le conducteur de

cette Porsche appréciera de retrouver, derrière le volant, une casquette d'instrumentation donnant la priorité à un grand compte-tours analogique. Il est encadré de chaque côté par deux cadrans de 7 pouces virtuels. En jouant sur une molette du volant, ceux de droite peuvent disparaître au profit de la cartographie du GPS, de l'ordinateur de bord ou de la vision nocturne optionnelle. Le progrès se niche également dans la connectivité évoluée permettant de disposer d'un hotspot Wi-Fi, mais aussi, à partir des productions 2017, du système Inno Drive donnant un aperçu de la vision de la conduite autonome par Porsche.

La navigation, le régulateur de vitesse adaptatif et les radars anticollision œuvrent de concert pour que la Panamera soit en mesure d'anticiper les trois kilomètres à venir. Elle adapte par exemple sa vitesse à l'approche d'une bretelle de sortie d'autoroute et elle enregistre que vous allez entrer dans une zone à 50 km/h pour abaisser la consommation de 10 %. Les plus sportifs retiendront le pack Sport Chrono (1 878 €) qui s'enrichit d'un mode Sport + abaissant l'assiette de la voiture, raffermissant la suspension et augmentant la réponse moteur. Le tunnel central qui court jusqu'aux places arrière dis- →

En grande partie grâce à la nouvelle plateforme, les designers ont pu rééquilibrer les lignes pour esquisser une silhouette plus harmonieuse et toujours fidèle au hayon.

GROS PLAN Porsche Panamera Turbo

En puisant dans la longue liste d'options comportant notamment le châssis PDCC avec contrôle actif du roulis et le pack Sport Chrono, la Turbo se mue en redoutable sportive.



tribue quatre places individuelles qui pourront s'enrichir des fonctions ventilation (chauffants et réfrigérés) et massage. Pas de jaloux, avec la climatisation quatre zones facturée 1 548 €, les deux passagers arrière bénéficient d'un écran central permettant d'accéder ou de piloter certaines fonctionnalités du menu, comme régler le niveau du son, sélectionner une playlist de musique, ou encore suivre les indications du GPS. Malgré le pavillon fuyant, ces deux places sont vraiment généreuses. Décidément très assistée, cette Panamera accueille, aux quatre places, des buses d'aération à pilotage électrique. Reste que pour transporter cinq personnes, il faudra attendre l'arrivée de la version Gran Turismo prévue en série au plus tard en 2018.

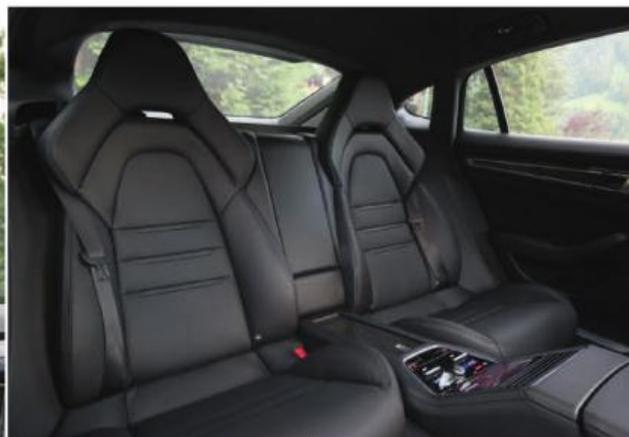
Nouvelle motorisation

Porsche a profité du changement de génération pour inaugurer une nouvelle gamme des motorisations. Appartenant à la famille « Kovomo » du groupe VW, ces blocs biturbo associés aux quatre roues motrices et à une inédite boîte à double embrayage à huit rapports sont en phase avec les fiscalités les plus contraignantes, notamment le V6 qui passe sous la barre des 3 litres pour échapper aux taxes chinoises. La sur-

prise provient, à l'ère du downsizing, de la présence d'un V8 diesel de 4 litres d'origine Audi, comme le V6 2,9 litres à injection directe d'essence emprunté à la S4. Le diesel qui représentera plus de 65 % des ventes européennes offre un niveau de performances stupéfiant. Parfaitement insonorisée, cette super GT ne s'avère guère démonstrative mais autorise une autonomie de près de 1 000 km avec le réservoir de 90 litres (+ 120 €) tout en revendiquant le titre de diesel le plus rapide du monde avec une vitesse de pointe de 285 km/h !

Au volant de la Turbo, on retrouve les sensations hors-normes que l'on éprouve en 911 Turbo.





Installé au centre de la planche de bord, le grand écran tactile de 12,3 pouces révolutionne l'ergonomie. Le graphisme de la carte de navigation et la qualité des images de la caméra participent aux progrès.

Si pour vous le plaisir débute au-dessus de 5 000 tr/min, le salut passe par les versions à essence qui distillent des sensations vraiment sportives. La 4S facturée 115 967 € permet déjà d'accéder à l'allonge d'un moteur vif et mélodieux mais on change vraiment de dimension avec la Turbo. Au pilote assis aussi bas que dans un coupé sportif, cette version propose des sensations proches d'une 911 Turbo, le confort en plus. La Turbo dispose de série de la suspension pneumatique. Entièrement nouvelle, elle se distingue par ses trois chambres, au lieu sur l'ancienne génération, qui déterminent une amplitude de réglages plus importante. Sur la position Sport +, la hauteur de caisse est réduite de 28 mm à l'avant et de 20 mm à l'arrière. Ajoutez les roues arrière directrices (2 064 €) et le châssis PDCC Sport avec contrôle actif de roulis et différentiel autobloquant électronique et vous tiendrez une synthèse réussie entre une voiture de sport et une limousine. La Turbo enchaîne les grandes courbes à une allure stratosphérique et avec une aisance vertigineuse, au regard de son poids et de son gabarit. Le V8 gronde ; la vigueur des accélérations est époustouflante (3,4 s avec le pack Sport Chrono pour atteindre les 100 km/h). Vu le niveau de performances, les freins en carbone-céramique sont vivement recommandés (+ 9 012 €).



Comme sa devancière, la Panamera n'accueille que quatre personnes dans des baquets individuels. Une version 5 places sera proposée avec la déclinaison Gran Turismo.

Porsche démontre une fois de plus une parfaite maîtrise technologique. La Panamera déconcerte parce qu'elle se montre toujours plus facile à conduire tout en déplaçant le curseur vers plus de sportivité, notamment avec les roues arrière directrices dont l'angle de braquage varie de 1,5 à 2,8 degrés en fonction de la vitesse et des circonstances. Avec ce système, le conducteur aura moins d'efforts à fournir au volant. La Turbo sait aussi faire preuve de sagesse : son moteur désactive quatre-cylindres pour abaisser son empreinte carbone.

SYLVAIN REISSER

La route des bastides albigeoises en BMW M2

PROPOSITION INDÉCENTE

Un soleil radieux, une région gourmande et accueillante,
et voilà BMW Pelras Toulouse qui met à notre disposition
la pétillante M2. Qu'auriez-vous fait à notre place ?...

Faibles que nous sommes nous avons craqué,
nous voilà partis sur la route des bastides.



GRAND TOURISME La route des bastides albigeoises en BMW M2



Le soleil qui monte inonde peu à peu notre chambre. L'expression est loin d'être usurpée, tant nos fenêtres du dernier étage du Château de Salettes embrassent largement l'horizon vers le Sud. Le panorama est superbe, la météo plus que clémente nous ouvre d'ailleurs la vue jusqu'aux Pyrénées. Dans le décor élégant et l'ambiance feutrée de la salle de restaurant du château, nous avons pris toute la mesure du talent du chef, Ludovic Dziejulski. Une cuisine d'une grande précision dans les saveurs et les cuissons, avec des produits régionaux de saison rigoureusement sélectionnés. L'instant culinaire fut de grande qualité, dans une ambiance qui sut rester conviviale. Et ce matin, c'est la piscine en contrebas du château qui attire nos convoitises. Car le château est un domaine viticole historique, et nous profitons ainsi du plaisir rare d'une baignade en lisière immédiate des vignes.

En cuisine avec le chef Ludovic Dziejulski ou dans la suite panoramique du Château de Salettes, une pause gourmande et paisible s'impose en plein cœur du vignoble gaillacois.

conduite qui nous a conquis en venant de Toulouse hier. Le six-cylindres fait montre d'un tonus qui semble inépuisable quoi qu'il arrive, et le comportement sans faille décuple le plaisir sur les petites routes. Notre premier et court galop du matin au volant du monstre nous mène à la Distillerie Castan. Avouons-le, c'est la curiosité qui nous a guidés jusqu'ici. Céline et Sébastien Castan sont producteurs d'eau-de-vie et de Gaillac en agriculture biologique. Ils utilisent toujours l'alambic de Gilbert le grand-père, alambic

Le whisky tarnais existe, il s'appelle Vilanova et nous l'avons découvert à la Distillerie Castan, distillerie artisanale depuis trois générations.

Premier galop

Nous prenons bientôt la route au volant de notre Série 2, mode « énérvé ». Le style bodybuildé de la BMW M2 ne laisse pas indifférent, mais c'est par-dessus tout le plaisir de





Au pied de Cordes-sur-Ciel et sur les petites routes du Gaillacois et de l'Albigeois, la BMW M2 est l'outil idéal pour une vraie balade-plaisir.



qui ne sillonne plus les routes des environs mais est désormais exploité en statut fixe. Le plus inattendu, c'est qu'ils se sont lancés en 2010 dans la production de... whisky, pour lequel ils cultivent leur propre orge. Une fabrication maison donc, puisque le brassage du malt d'orge, la distillation et le vieillissement en fûts de chêne sont eux aussi effectués sur place. Nous avons droit à un tour du propriétaire sous la conduite très éclairée de Céline. Puis nous prenons congés, munis de quelques bouteilles que nous consommerons uniquement avec modération, et une fois redevenus piétons. Pour l'heure, nous sommes de retour aux commandes de notre missile sol-sol, le seul qui soit doté d'un poste de pilo-

tage. Le feulement des quatre sorties d'échappement nous accompagne de courbes en virages jusqu'à Cordes-sur-Ciel, qui fut élu Village Préféré des Français en 2014. Première des bastides de notre trajet, Cordes domine majestueusement la Vallée du Cérou.

D'une bastide à l'autre

Les bastides constituent la première manifestation d'une volonté d'aménagement du territoire. Aux XIII^e et XIV^e siècles, près de 500 villes furent ainsi fondées dans le Sud-Ouest (création pure ou expansion de villages). Expressions des pouvoirs politiques locaux, leur rôle était avant tout économique et elles étaient donc dotées d'un plan d'urbanisme très encadré, assez récurrent d'une bastide à l'autre.

La route poursuit vers l'Ouest, et le paysage se fait plus boisé. Au fil de notre progression, c'est maintenant Castelnau-de-Montmiral qui se dessine peu à peu sur l'horizon. Fondé en 1222, le village est un peu l'ancêtre des bastides. Les maisons sont quasiment toutes restées nichées au cœur de l'enceinte historique, même si quelques rares constructions se sont →

GRAND TOURISME La route des bastides albigeoises en BMW M2



échappées par la suite le long de la route. Nous grimons sans peine jusqu'à la place centrale, mais revenons rapidement garer la BMW en périphérie, signature sonore un peu virile oblige... Et c'est dès lors à pieds mais avec grande délectation que nous parcourons ces rues paisibles et très fleuries. En cette période de très faible affluence, quelques matous profitent çà et là de la quiétude des lieux. Castelnau est l'un des « plus beaux villages de France », on comprend sans peine pourquoi, tant son architecture est d'une grande fraîcheur et ses façades empreintes d'une douce poésie.

Terres d'AOC

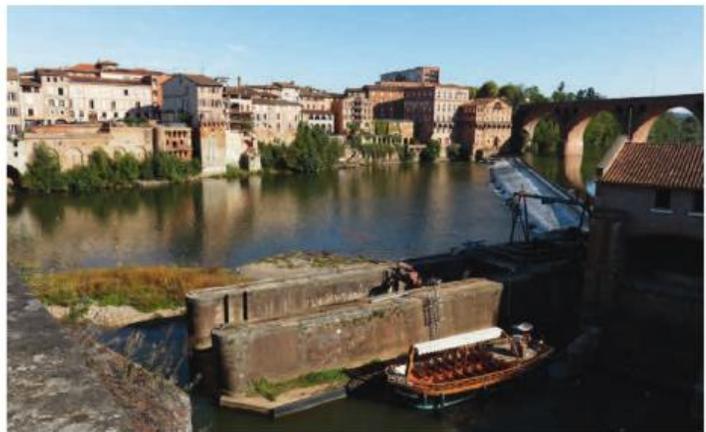
Nous quittons bientôt les hauteurs. Les coteaux sont couverts de vignes, et les grains de raisins gorgés de jus attendent les vendanges toutes proches. Créé par les Gaulois, le Gaillac constitue probablement le plus ancien vignoble français. L'Empire Romain fut ensuite florissant, y compris pour le Gaillac, avant la longue période trouble et peu propice au commerce du Moyen Âge. Mais le retour à la paix sous la protection des comtes de Toulouse ramena la prospérité dans la région, et les vins s'exportèrent dès lors via Bordeaux, qu'ils rejoignaient en descendant le Tarn puis la Garonne. Pour finir, les AOC furent acquises en 1938 pour le Gaillac blanc

Entre le cours puissant du Tarn et les vignes qui n'attendent que les prochaines vendanges, la route des bastides réserve de merveilleuses surprises.

et en 1972 pour le Gaillac rouge. Au bas de ces coteaux, nous croisons le Tarn à L'Isle-sur-Tarn, ancien port fluvial très actif. Nous remontons la rivière que nous franchissons çà et là au gré des ponts. Le Tarn paraît paisible mais son cours est puissant comme en attestent ses quelques barrages, tel celui de Rivière la bien nommée.

Chemin faisant, nous rallions Albi. Nous entrons dans la ville historique dominée par sa cathédrale fortifiée faite de briques, et dont les hauts murs

exempts de contreforts extérieurs font l'originalité. La place Sainte-Cécile porte le nom de la cathédrale, et abrite en outre le Palais de la Berbie. Ancien palais épiscopal, cet édifice lui aussi assez monumental héberge le musée Toulouse-Lautrec. Ici se trouve la plus importante collection au Monde consacrée au célèbre peintre albigeois. Nous franchissons l'enceinte. Après une décennie de travaux de réhabilitation engagés en 2001, l'édifice est de toute beauté. La brique est là aussi omniprésente, et les nombreuses arches sont mises





Haute obligatoire au Palais de la Berbie pour une visite du Musée Toulouse-Lautrec d'Albi, une collection exceptionnelle et unique au monde.



CARNET DE VOYAGE

Distillerie Castan

La Souparié
81130 Villeneuve-sur-Vère
Tél. 05 63 53 04 61
www.distillerie-castan.com

Château de Salettes - Hôtel restaurant

Lieu-dit Salettes
81140 Cahuzac-sur-Vère
Tél. 05 63 33 60 60
www.chateaudesalettes.com

Musée Toulouse-Lautrec

Place Sainte-Cécile
81000 Albi
Tél. 05 63 49 48 70
www.museetoulouselautrec.net

BMW Pelras Toulouse

145 Rue Nicolas Louis-Vauquelin
31100 Toulouse
Tél. 05 34 60 86 08
www.pelras.fr



Le label M est gage de performance, la liaison au sol parfaite et le 6-cylindres surpuissant de la M2 en sont une nouvelle et brillante illustration.



en valeur. Les aménagements et la déco sont quant à eux subtilement contemporains.

Nous profitons des tableaux, lithographies, dessins et affiches réalisés par Henri de Toulouse-Lautrec, autant d'œuvres qui démontrent un talent tout à la fois multiforme et novateur. Tableaux de jeunesse, illustrations de la vie parisienne et du milieu du spectacle montmartrois et parisien, le peintre disparu prématurément nous a laissé une œuvre conséquente. Quant au parcours muséographique, il est particulièrement attractif et didactique, parvenant à mettre en valeur la collection exceptionnelle mais aussi le bâtiment qui l'abrite. Il ne nous reste plus qu'à visiter la boutique du musée, où sont proposés nombre de reproductions et d'ouvrages consacrés à la vie et à l'œuvre de Henri de Toulouse-Lautrec.

Nous voici parvenus au terme de cette balade. Non pas que nous ayons exploré tout ce qui pouvait l'être, loin s'en faut. La région fut aussi attachante que la voiture passionnante, mais il va bien falloir rendre cette dernière. Il nous reste le trajet de retour pour en profiter une dernière fois. Autoroute, ou petites routes ? Notre choix n'est pas fait, mais il est vrai que la BMW M2 est à l'aise en toutes circonstances. Alors nous verrons...

FRANK FIGULS
PHOTOS BERNARD CANONNE

BOÎTE À GANTS

PAR YANNICK LE GOUËZ

CLASSE AFFAIRES



AFFAIRES CLASSÉES

Pour y stocker dossiers ou autres, cette desserte en graphite et en bois offre huit caissons de rangement accessibles de chaque côté. Montée sur roulettes, elle se déplace à volonté. Design Jader Almeida. Teca. The Conran Shop. Prix : 4 695 €
www.conranshop.fr

GRAPHIQUE

Élégance intemporelle, cette montre graphique et ultra chic conçue pour les hommes abrite un mouvement mécanique manufacture le Calibre 1. Le fond transparent du boîtier 40 mm en or beige dévoile un mécanisme irréprochable. Avec heure sautante instantanée, minute rétrograde, Montre Monsieur. Chanel. Prix : 31 500 €



Tél : 0800 255 055
www.chanel.com

PLEINS ET DÉLIÉS

Laque de chine et palladium habitent ce stylo à plume. Cette nouvelle collection Fire Head revisite le célèbre motif pointes de diamants symbole de la marque. Ses six facettes triangulaires offrent un touché velouté. Prix : 600 €
Boutique S.T. Dupont
01 45 61 08 39
www.st-dupont.com



INSPIRÉ

Cette lampe à la base en métal dont la forme reprend celle de l'iconique ampoule offre une source lumineuse Led ou halogène. Métal cuivre, noir ou blanc pour la base et verre soufflé blanc dépoli pour le diffuseur. Hauteur 20 cm. Design Matteo Cibic. PomPom. Calligris. Prix : 198 € en blanc ou noir, 221 € en cuivré
Tél : 01 45 44 84 91
www.calligris.eu



RELAX

Détente assurée avec ce nouveau fauteuil signé Aston Martin équipé d'un mécanisme d'inclinaison offrant différentes positions de relaxation. Habillé de cuir Aniline, il s'appuie sur une base en métal noir brillant. Disponible en plusieurs couleurs. Fauteuil V163. Aston Martin. Prix : 12 000 €
www.formitalia.it

SAVEURS

Ce Single Vintage 2002 vénézuélien a été élaboré à partir de rhums distillés en 2002 dans d'anciens alambics en cuivre, puis vieilli en fûts de chêne blanc ayant servi au vieillissement de bourbons et de whiskies de malt. Single Vintage 2002. Diplomatico Single Vintage 2002. Prix : 96 € Cavistes.



RACÉ

Chêne brut et cuir, ce bureau dissimule un espace pour l'ordinateur portable et offre de nombreux tiroirs de rangements. Disponible en huit couleurs de cuir. 167 x 82 x 80 cm. Bureau Powood. Bleu Nature. Prix : 4 372 € www.bleu-nature.fr



RAFFINEMENT

Brice Leverdez, champion de badminton, lance une collection de chemises haut de gamme en coton. Innovante, la coupe en spirale en fait une chemise à l'aisance et à la liberté de mouvement unique. Origine France garantie. Iris ou Metis. Leverdez. Prix : 450 € www.leverdez.com



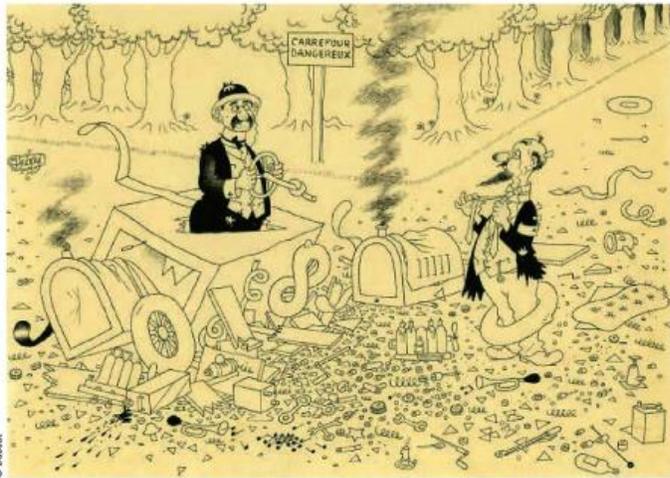
VOYAGEUR

Toile de coton couleur encre garnie de cuir de vachette pleine fleur pour ce sac de voyage sobre mais chic. Également disponible en version porte documents ou sac à dos. Sac de voyage collection Tom. Le Tanneur. Prix : 290 € www.letanneur.com

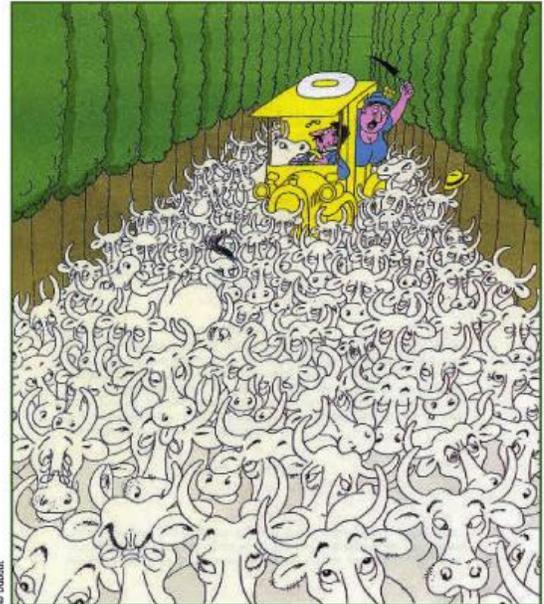
TUBULAIRE

Conçue en 1969, cette chaise iconique se compose de tubes de polypropylène en quatre diamètres différents utilisant la technique de rotation. Modulable, flexible, c'est l'instant détente assuré. Habillage tissu ou cuir. Design Joe Colombo. Tube Chair. Cappellini. Prix : 2 640 € Tél : 01 42 84 03 78 www.cappellini.it





« Carrefour dangereux ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.



« La conduite de troupeaux circulant sur une route doit être assurée de telle manière que ceux-ci ne constituent pas une entrave pour la circulation publique ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.

La caricature populaire LES COHUES D'ALBERT DUBOUT

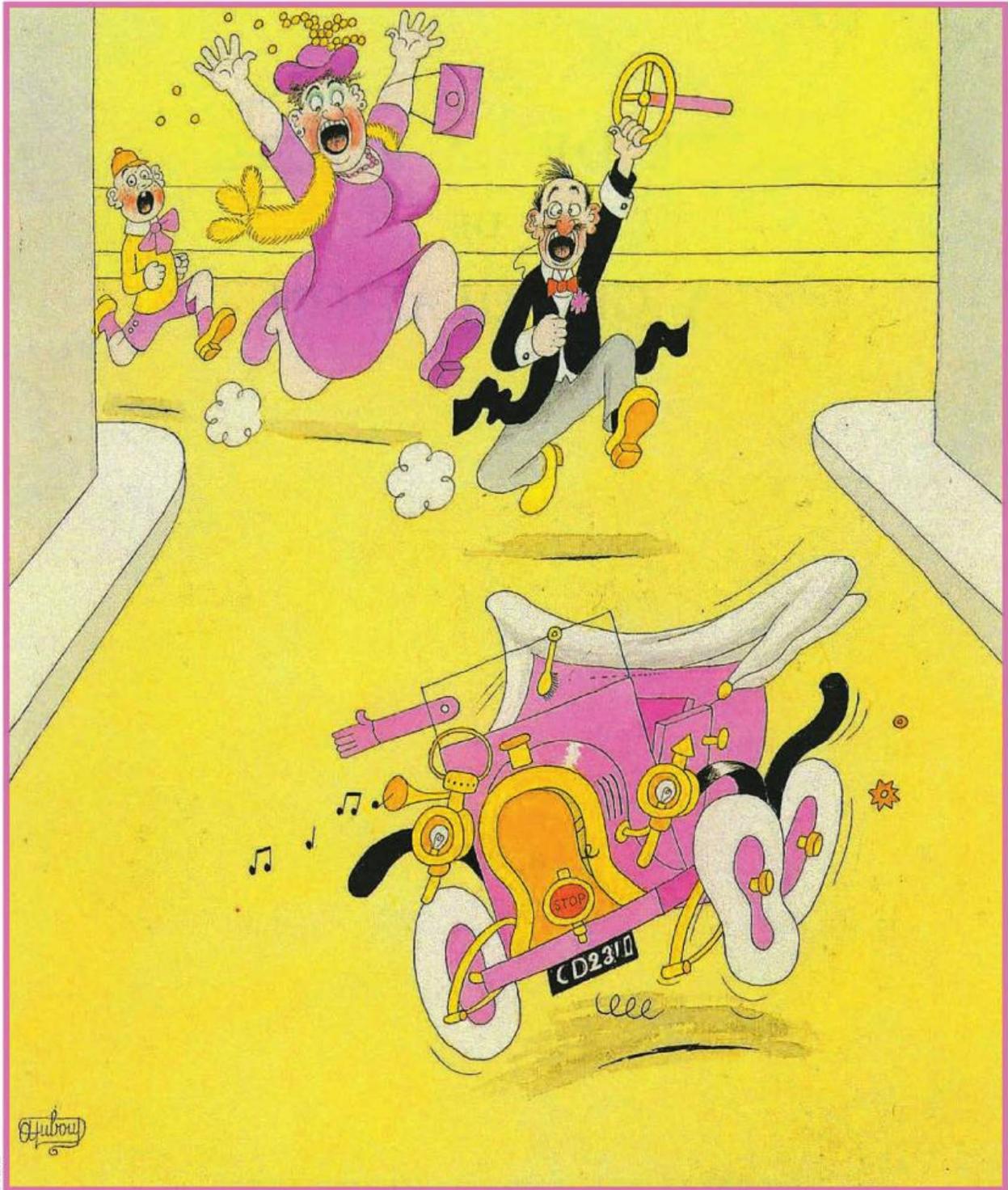
Il y a 40 ans s'éteignait Albert Dubout, dessinateur prolifique porté au pinacle par une truculente descendance nommée Cabu, Plantu, Reiser, Villemin ou Wolinski... Modeste, alors que son nom entre au *Larousse* en 1953, il participe à la renaissance de la caricature populaire dans la lignée d'un Daumier ou d'un Granville.



Autoportrait à la pipe, 1938. Huile sur toile.

Albert Dubout naît en 1905 à Marseille, d'une mère à peine nubile et d'un père volage qui s'évanouit définitivement dans la nature avant ses trois ans. Il passe donc son enfance aux côtés d'un grand-père maternel peintre amateur de talent, qui l'entraîne, lors de promenades bucoliques, dans la contemplation sous la lumière changeante du soleil, des eaux calmes et frissonnantes de l'étang de Berre. Adolescent, il rejoint le lycée de Nîmes qui jouxte les arènes,

et se prend à rêver avec son condisciple le peintre Lucien Courtaud à une carrière de torero restée heureusement sans lendemain, mais dont il gardera un amour passionné pour la tauromachie. À l'École des Beaux-Arts de Montpellier, il rencontre les femmes – celles de sa vie et les autres – et passe le plus clair de son temps à saisir dans ses carnets de croquis leurs formes juvéniles d'un trait rapide et sûr. À 20 ans, il s'installe à Paris et se spécialise dans le dessin de presse, domaine dans lequel il acquiert une rapide célé- →

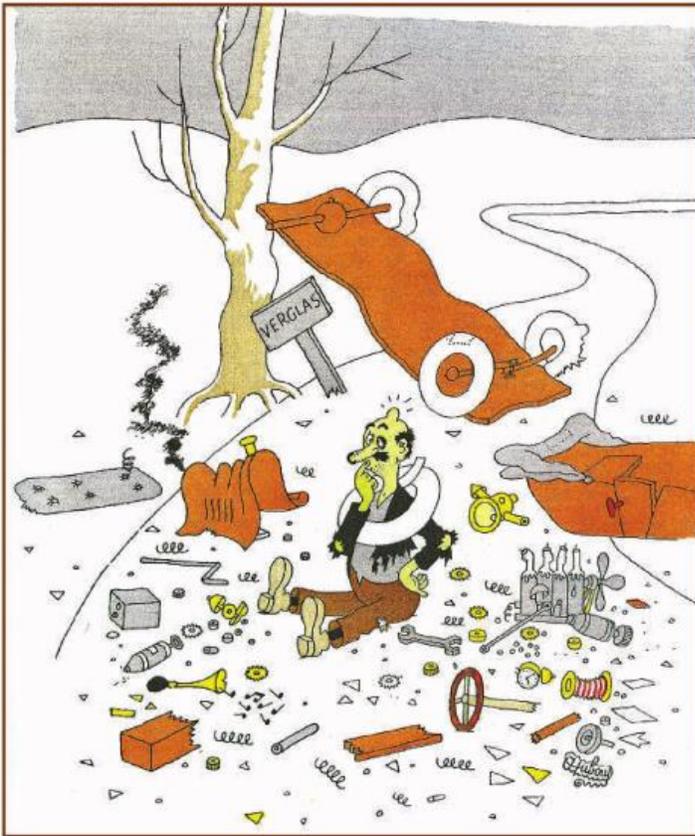


« Tout véhicule doit avoir un conducteur ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955.

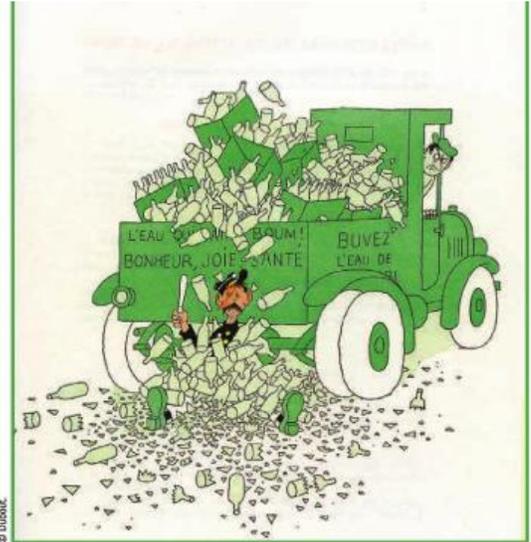
GALERIE La caricature populaire



Vous montez à la prochaine, 1947. Aquarelle sur papier, encre de chine, format 32 x 24 cm. Collection particulière.



« Le propriétaire d'un véhicule détruit doit adresser une déclaration de cette destruction au préfet du département de son domicile ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.



« Que tout ou partie d'un chargement qui tombe sur la voie publique doit être enlevé immédiatement ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.

brité, qui jamais ne se démentira. Il collabore avec *Le Rire*, *Marianne*, *L'Éclat de Rire*, *Fantasio*, *Paris-Soir*, *Ici-Paris*, et exécute quelques caricatures pour des journaux politiques marqués par l'antiparlementarisme de rigueur à cette époque.

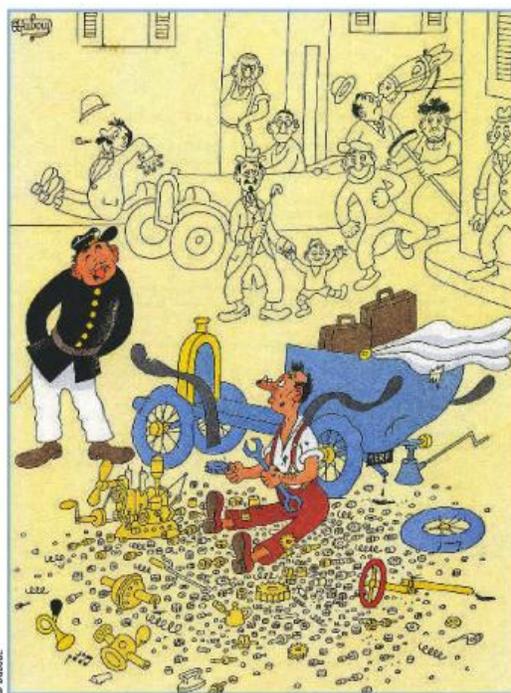
Entente littéraire

En 1929, par l'entremise de Philippe Soupault – cofondateur du mouvement surréaliste et conseiller éditorial aux éditions Kra – il reçoit la commande ses premiers dessins pour illustrer des textes classiques (Beaumarchais, Rabelais, Villon...), apportant dès lors un concours remarquable à une forme de bibliophilie particulièrement en vogue durant l'entre-deux-guerres, car l'illustration se répand et sa diffusion se diversifie grâce à des techniques de reproduction financièrement accessibles. Elle gagne une place prépondérante dans la vie des Français : livres, journaux, affiches, cartes postales, images publicitaires dans les produits alimentaires...

Avec le Front Populaire, se développent les sports et les loisirs, une aubaine pour Albert Dubout, qui va en être le témoin facétieux et le rapporteur bienveillant. Rien ne lui échappe : les inconditionnels de la « petite reine », les fous du volant, les trains bondés de vacanciers, les campeurs alourdis de fourbis divers... mais aussi les conquérants téméraires des routes, des airs et des mers ; il les interprète tous avec son langage celui d'un fol excès de bousculades. La représentation de foules délirantes faites d'une addition abondante d'individus à l'identité distincte devient son thème humoristique de prédilection et va peu à peu distinguer son travail ; à l'égal de l'image plus intime de ce couple mal assorti – une matrone encombrante flanquée de son avorton de mari –, qui inscrira définitivement dans les mémoires le nom de l'illustrateur grâce à →



« Lorsque deux conducteurs abordent une intersection de route, le conducteur venant par la gauche est tenu de laisser le passage à l'autre conducteur ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.



« Il est interdit de réparer un véhicule sur la voie publique ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.

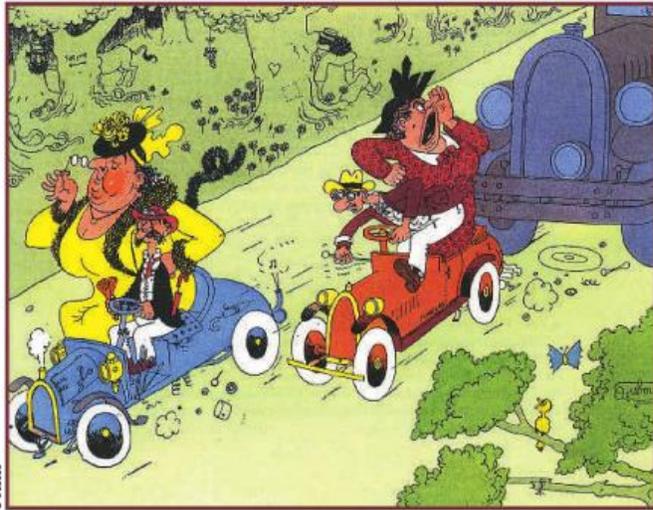


« Tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement important dans la direction de son véhicule doit avertir de son intention les autres usagers ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.



« Je crois, tout de même, que j'aurais dû le lire leur fameux Code de la Route !... » Illustration publiée dans *Mon Code de la route* 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.

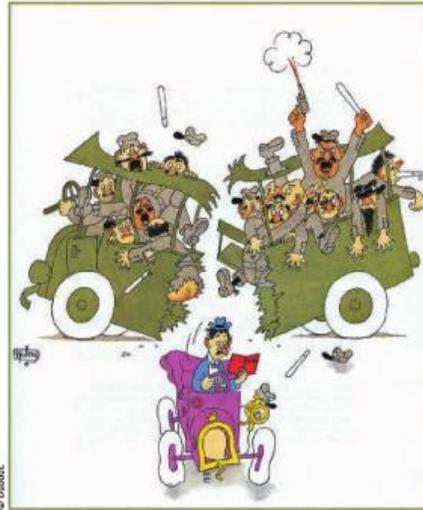
GALERIE La caricature populaire



© Dubout.

« Lorsqu'ils sont sur le point d'être dépassés, les conducteurs doivent immédiatement serrer sur leur droite sans accélérer l'allure ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.

l'expression devenue coutumière de « couple à la Dubout ». En 1936, il rencontre Marcel Pagnol et pour ce dernier réalise l'affiche de *César*, puis celles de *La femme du boulanger* (1938), de *La fille du puisatier* (1940) et de la trilogie *Marius, Fanny, César* (1948). En marge de cette collaboration mythique indissociable de l'histoire du cinéma français, il exécute quelque 70 affiches pour des films comiques, souvent tombés dans l'oubli, en particulier *La Rue sans loi* (1950) et *Anatole chéri* (1954), deux films inspirés par son univers et par ses personnages. Déjà dans cette même veine très personnelle, il avait conçu des automates pour les



© Dubout.

« Il est interdit de couper les forces de police ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.

vitrites Galeries Lafayette lors des fêtes de Noël 1947 et 1948, qui lui avait valu une large reconnaissance. En 1953, le Président de la République, Vincent Auriol, lui remet la Légion d'honneur.

Alors qu'il s'est retiré loin de Paris, il n'échappe pas pour autant à ses admirateurs, puisque l'écrivain Frédéric Dard le convainc, en 1965, de sortir de sa retraite pour illustrer *Les Aventures du commissaire San Antonio*. Il décède le 27 juin 1976, à Saint-Aunès, près de Montpellier, où il s'est finalement retiré loin de « ses foules » et de tous les honneurs.

YVES LE RAY



© Dubout.

Illustration publiée dans *Entre Chiens*, 1964, Éditions du Livre, Monte-Carlo.



© Dubout.

CONTACT

Musée Albert Dubout,
Redoute
de Ballestras,
rue de l'Abbé-
Brocardi, 34250
Palavas-les-Flots.

« Tout chargement débordant le contour extérieur du véhicule du fait des oscillations du transport doit être solidement amarré ». Illustration publiée dans *Mon Code de la route*, 1955, Maurice Gonon Éditeur, Paris.

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...



L. 17619 - 15 H. - F. 6,50 € - RD

En vente actuellement



ICÔNE Pegaso Z-102 Thrill - 1953

En février 1953 à New York, Fred Pittera lançait son premier World Motor Sports Show au Madison Square Garden et c'était peut-être le grand rendez-vous à ne pas manquer. Un peu comme ces salons du luxe qui fleurissent aujourd'hui partout où l'argent afflue, cette exposition d'automobiles de sport orientée vers les importations « exotiques » attire alors nombre de constructeurs européens représentés par leur agent local. Même le modeste atelier Gordini du boulevard Victor à Paris a fait le voyage. La marque Pegaso y est présente en force avec, entre autres, son originale Z-102 Cúpula, un plus discret Z-102 spider Touring et son fameux châssis roulant de démonstration en plexiglas. Pour toutes les firmes, la visibilité dans la ville phare du marché le plus riche de la planète est un enjeu de taille et particulièrement pour la nouvelle venue Pegaso dont les prix de vente sont réputés astronomiques.

C'est en prévision de ce salon que la carrosserie milanaise Touring et l'usine espagnole se sont entendues pour produire une voiture d'exception, propre à donner le frisson aux visiteurs. C'est d'ailleurs le nom choisi pour ce prototype Thrill (Frisson), véritable concept-car à l'américaine, destiné à démontrer l'excellence de Pegaso dans tous les domaines,



du stylisme aux performances en passant même par la sécurité, une rare préoccupation à l'époque. Cependant, l'ambitieuse voiture visant rien de moins que la perfection ne peut être prête à temps pour embarquer à Gênes vers New York, en ce début de 1953. C'est donc plus raisonnablement que Touring la dévoile à Turin en avril où elle fait l'admiration générale à l'égale de l'autre recherche aérodynamico-futuriste présente au Salon, l'Alfa Romeo BAT 5 de Bertone. On sait que Pegaso est une entité du consortium industriel espagnol d'État ENASA, spécialisé dans les poids lourds. Elle est pla-

À quelques jours de l'ouverture du Salon de Turin en avril 1953, l'équipe des prototypes de chez Touring vient de terminer la nouvelle Pegaso comme un tour de force.



Dans un subtil mélange entre luxe et dépouillement, Touring a mis l'accent sur les performances et la sécurité avec la présence des premières ceintures.



Ce véritable concept-car à l'américaine est destiné à démontrer l'excellence de Pegaso dans tous les domaines, stylisme, performances et même sécurité.



Le V8 qui anime la Pegaso Thrill est issu de l'expérience de l'ingénieur Ricart en compétition mais l'habitacle a un parfum d'outre-Atlantique.

cée sous l'autorité de l'ingénieur catalan Wilfredo Ricart (1897-1974), talentueux responsable technique chez Alfa Romeo au milieu des années 1930 à Milan où il s'est frotté à Enzo Ferrari. De retour en Espagne en 1945, alors que le gouvernement du général Franco entame la mise en œuvre d'une politique industrielle conquérante, Ricart obtient de créer une marque d'automobile de prestige capable de devenir l'ambassadrice privilégiée de l'image du pays, en particulier à l'étranger.

À la fin des années 1940, stimulé par sa mission d'intérêt national, le très énergique ingénieur réussit son pari. La Pegaso Z-102, présentée pour la première fois au Salon de Paris 1951, est décrite tout simplement par son construc-

teur comme « la voiture la plus rapide du monde ». Châssis et moteur de haute qualité sont directement issus de l'expérience de leur créateur en compétition. Une plateforme à empattement court, en acier avec renforts au chrome-molybdène, accueille une suspension avant à roues indépendantes avec barres de torsion et amortisseurs hydrauliques tandis que le train arrière est de type de Dion avec barres de torsion et amortisseurs télescopiques. Son moteur V8 à 90° est très raffiné, en aluminium, à double arbre à cames en tête et distribution par cascade de pignons, alimenté par des carburateurs Weber. Il sera disponible initialement en deux cylindrées de 2,5 et 2,8 litres, avec graissage par carter sec, boîte à cinq rapports, embrayage monodisque →

ICÔNE Pegaso Z-102 Thrill - 1953



et différentiel ZF. Avec un tel pedigree, l'engagement en course semble inévitable, mais obtient des résultats contrastés allant de l'échec aux 24 Heures du Mans à une belle réussite en 1953, accréditant le slogan initial avec deux records du monde du kilomètre et du mille lancés, respectivement à 243,079 et 241,602 km/h.

Un exercice de style

Mais, la vitesse pure n'est pas le domaine de la surprenante Thrill que le public découvre à Turin. Le frisson est ailleurs. Sculptée sur un châssis de Z-102 de 1952 équipé d'un V8 de 2,8 l de 170 ch, l'auto apparaît comme un exercice de style. Wilfredo Ricart et la famille Anderloni de Touring se connaissent depuis les travaux de l'ingénieur espagnol chez Alfa Romeo. Dès que le projet Pegaso prend forme, Touring est donc consulté et un premier spider construit en 1952. Pour la maison qui a mis au point le procédé Superleggera, l'apparition d'un nouveau constructeur prometteur est une aubaine, surtout depuis que Ferrari tend à privilégier ses

concurrents Pinin Farina et Vignale. Les Pegaso doivent marquer leur temps et la mission du prototype Thrill est d'importance. Chez Touring, Carlo Anderloni et Federico Formenti travaillent donc sur un concept englobant tout ce qui peut séduire une clientèle fortunée, déjà très sollicitée. La nouvelle biplace se doit d'être une vision d'avenir du confort élégant en voyage à haute vitesse, avec beaucoup de lumière dans l'habitacle et de généreux espaces pour les bagages. Plusieurs éléments traitent de l'aérodynamique alors en vogue car les esprits sont de plus en plus réceptifs aux projets de conquête spatiale et de longs courriers à réaction. L'avant reprend quelques thèmes de la première Pegaso Touring dont les ouïes de capot, qu'on dirait frémissantes comme les naseaux d'un taureau. Mais le tiers arrière fait preuve d'une belle audace avec ses deux tunnels latéraux pour capter les flux d'air en aval des portières. Comme si cette promesse de vitesse subsonique ne suffisait pas, Touring l'intègre aux lignes générales comme un robuste arceau, gage de protection du cockpit, ce dernier étant même équipé de ceintures de sécurité et d'un extincteur. →



Le tiers arrière fait preuve d'une belle audace avec deux tunnels latéraux pour capter les flux d'air en aval des portières.



Touring a doté la Pegaso Thrill d'un luxe de détails aussi pratiques qu'esthétiques dans l'évocation raffinée d'une efficacité aérodynamique.

ICÔNE Pegaso Z-102 Thrill - 1953



La Pegaso Thrill est une belle démonstration de savoir-faire de Touring. La voiture doit être l'ambassadrice de la marque au plan international, séduisante comme une Grand Tourisme européenne mais rassurante comme une belle américaine.



PEAGASO THRILL EN BREF

Constructeur : ENASA (Espagne)
Marque : Pegaso
Modèle : Z-102 (Z-102B/2.8)
N° de châssis : 0-0133
N° de moteur : 0102-017-0133
Carrosserie : Touring (Italie) n° 3716
Année : 1953



À l'avant, la Thrill reprend la calandre typique des Pegaso et les ouïes de capot mais l'arrière est très novateur avec ce compartiment ultra lumineux.

Une vision d'avenir du confort élégant à haute vitesse, beaucoup de lumière dans l'habitacle et de généreux espaces pour les bagages.

La nouvelle Touring est un dream-car, sans gadget, et qui ne déparerait pas dans un Motorama de l'autre côté de l'Atlantique. Pourtant, le fait d'avoir manqué le bateau pour le Nouveau Monde va beaucoup influencer sur son destin initial. Après Turin en avril 1953, la Thrill est exposée en juin au Salon de Barcelone avant d'être modifiée légèrement avec des ouïes dans les ailes avant et de remporter le concours de Stresa puis de participer aux salons de Paris et de Londres. En 1954, elle trouve un premier propriétaire en la personne du puissant entrepreneur du bâtiment Felix Huarte, influent fournisseur des grands travaux du gouvernement franquiste. Avec la Pegaso rouge et noire, sa femme remporte le concours de Saint-Sébastien, puis la voiture est cédée à un pilote espagnol de renom, Antonio Creus. Ce dernier la conserve jusqu'à la fin des

années 1950 et ce n'est qu'en 1961 que la voiture part finalement vivre le rêve américain jusqu'en 1995, année de son retour au pays.

Depuis les années 2000, elle appartient à la d'Ieteren Gallery de Bruxelles. C'est Antonio Creus qui a passé le plus de temps au volant de la voiture dans les années 1950. Interviewé récemment par le magazine madrilène *Motor Clásico*, son témoignage est précieux : « J'ai eu trois des 87 Pegaso construites, des voitures de sport extraordinaires, endurantes et très rapides. C'est la Thrill que j'ai le plus conduite pendant plusieurs années, au quotidien ou pour me rendre sur les circuits dans toute l'Europe. Elle était comme neuve. J'ai fait plus de cent mille kilomètres avec et j'en ai gardé de merveilleux souvenirs. »

GÉRALD GUÉTAT - PHOTOS HENRI THIBAUT

Alfa Romeo 6C 1750 GS - 1932

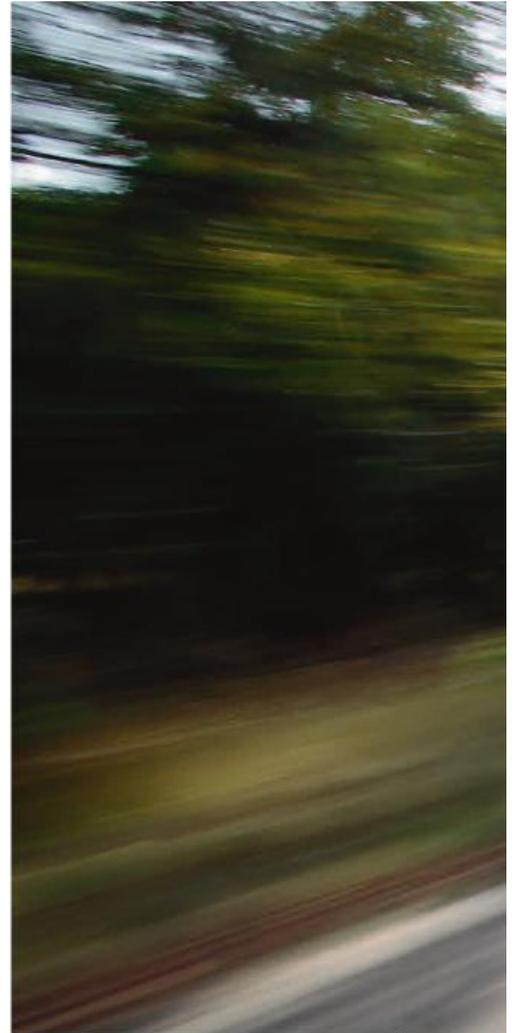
LA REINE DE COEUR

Parmi les automobiles qui ont marqué l'histoire, l'Alfa Romeo 6C 1750 occupe une place particulière par l'affectif qu'elle a créé autour d'elle. Sans être d'une extrême rareté, elle reste exceptionnelle. Celle-ci, au parcours impeccable depuis 1932, est l'occasion de revenir sur ses qualités et quelques propriétaires successifs.

Le 13 juin 1932, à Milan, le commandant Arturo Ferrarin prend livraison de l'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport Zagato qu'il a commandée directement au siège de la firme. La période est faste pour cet aviateur qui est alors un véritable héros national de la conquête de l'air dans laquelle l'Italie s'illustre depuis la Première Guerre mondiale. Après des faits d'arme remarquables comme pilote de chasse au combat, il est le premier à voler de Rome à Tokyo en 1920 avant d'entrer dans l'équipe de la fameuse Coupe Schneider que son pays remporte à trois reprises, en 1920, 1921 et 1926. Deux ans plus tard, il réalise la première liaison directe entre l'Europe et l'Amérique du sud de Rome à Natal (Brésil), battant au passage le record du monde de distance en ligne droite. Des timbres célèbrent l'exploit et l'artiste Adolfo Wildt réalise une statue en marbre de son visage connu des foules, exposée à Rome en 1930. Ces années sont glorieuses pour l'heureux propriétaire du fringant spider qui file sur la route entre le →



Comme pour construire un avion sans aile, les ingénieurs d'Alfa Romeo et la carrosserie Zagato ont fait un usage abondant de l'aluminium sur cette 6C 1750 GS, 5^e série, de 1932.





PORTRAIT Alfa Romeo 6C 1750 GS - 1932

Portello et Sesto Calende où se trouvent les usines Savoia-Marchetti dont Arturo est un des meilleurs pilotes d'essai. Mais que dire alors des succès d'Alfa Romeo pendant la même période.

Combinaison gagnante

Depuis l'arrivée de l'ingénieur Vittorio Jano en 1923 sous l'impulsion décisive d'un certain Enzo Ferrari, la maison milanaise accumule les victoires et lance des nouveaux modèles sans équivalent sur le marché et qui vont marquer l'histoire de l'automobile. La Tipo 6C 1750 qui apparaît en 1929 succède à la remarquable 6C 1500 de 1927. Son moteur six-cylindres – dérivé de la P2 gagnante du championnat du monde en 1925 – a gagné en puissance. Disponible en version Turismo à simple arbre ou Sport à double arbre, il équipe un châssis aussi léger, bas et compact que rigide. Pour le conducteur de tous les jours, cette



Plusieurs détails distinguent la version Zagato de ses concurrentes, en particulier sur les ailes, la capote et le pare-brise.

régal de mécanique conduit les pilotes à amasser les victoires ou les avant-postes aux Mille Miglia, Targa Florio, 24 Heures de Spa et d'innombrables autres, aux mains de géants comme Nuvolari, Marinoni, Campari et Varzi.

combinaison est l'assurance d'une exceptionnelle maniabilité servie par des performances remarquables pour l'époque. Sa direction légère et précise, son freinage efficace et ses reprises vigoureuses donnent aux occupants de l'auto une confiance inébranlable dans sa capacité à déjouer tous les obstacles de la circulation sporadique et bigarrée de l'Italie encore rurale des années 1930. Ce

Une légende est née et de nombreuses versions de la 6C 1750 permettent aux amateurs distingués de trouver leur bonheur selon leur inclination vers le tourisme ou le sport, mais toujours dans l'excellence. De fait, ce modèle devient la voiture préférée d'une certaine élite européenne capable d'apprécier la grande maîtrise technique qui se fait discrète sous le capot ou se cache dans chaque →



HÉRITAGE



À la naissance de son fils, A. Ferrarin se sépare de son Alfa. Elle part en Angleterre où elle garde la même plaque pendant sept décennies.

Arturo Ferrarin, héros de l'aviation italienne, achète la voiture préférée de l'élite de son temps. Très prisée aussi en Angleterre, cette Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport, désormais en France, n'a compté que cinq propriétaires depuis sa sortie en 1932.



La voiture participe à plusieurs saisons de courses en Angleterre, aux mains de Ian Easdale (ci-contre) qui l'achète en 1952 et court (ci-dessus) à Goodwood en 1955.



L'Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider Zagato est l'une des héroïnes de la Mille Miglia. Elle a remporté les quatre premières places en 1930 avec, dans l'ordre, Nuvolari, Varzi, Campari et Ghersi.



En 1995, Nick Mason, le batteur du légendaire groupe Pink Floyd et grand passionné d'automobile ancienne et contemporaine (il a couru aux 24 Heures du Mans entre 1979 et 1984), participe à la Mille Miglia avec cette Alfa qu'il va choyer pendant treize ans.

PORTRAIT Alfa Romeo 6C 1750 GS - 1932

Avec elle, on sent qu'on peut aller au bout du monde. Elle a un comportement très moderne. C'est une voiture d'ingénieur, très différente d'une Bugatti, par exemple.



François Melcion aime rouler le plus possible avec ses automobiles, et en particulier avec son Alfa Romeo 6C, très à l'aise dans la circulation et qui ne chauffe pas.



détail étudié par les ingénieurs de la firme. Dès lors, avec l'embarras du choix que confèrent quelques moyens financiers et un sens certain de la performance, il n'est pas étonnant qu'un fin connaisseur comme Arturo Ferrarin ait jeté son dévolu, en 1932, sur cette « Gran Sport » n° 10814386 - 5^e série en livrée Spider Zagato, agile et raffinée, au sommet de son évolution dans cette avant-dernière année de production...

Quatre-vingt-quatre ans plus tard, sur la route qui mène à l'aérodrome de Cerny et à l'amicale Jean Salis, la fringante Alfa a des ailes. À son volant, François Melcion qui l'a fait entrer dans sa collection il y a quelques années, se joue de la circulation contemporaine avec une joie non dissimulée. Se demandant pourquoi Arturo Ferrarin s'en était séparé dès novembre 1933, il a pris contact avec son fils Carlo, ravi de lui en apprendre la raison : « C'est



moi, ma naissance a rendu la voiture trop petite. » Revendue pour la bonne cause à la maison-mère à Milan, la voiture est achetée par l'importateur anglais Street & Duller. Ensuite, la vie de la voiture est limpide avec seulement trois propriétaires de 1933 à 2001, tous gentilement driver attachés à leur belle italienne au point de conserver et de transmettre, au fil de plus soixante-dix ans de vie commune, le moindre document la concernant.

La belle et le musicien

Si le premier propriétaire était aviateur, l'avant-dernier s'est fait un nom mondial en faisant planer plusieurs générations de fans des Pink Floyd au rythme de ses percussions. En effet, Nick Mason, grand collectionneur et pilote, passionné d'Alfa Romeo, a choisi cette auto en particulier, considérée comme

un exemplaire remarquable par son état de préservation. Et si le musicien la revend, c'est pour acheter une 8C exceptionnelle, pour la bonne cause, donc.

À bord de son Alfa, la conversation se poursuit alors que François Melcion négocie la succession de ronds-points et de ralentisseurs dans la plaine qui mène vers la colline de l'aérodrome. En quatrième, la voiture descend dans les tours puis reprend avec une déconcertante facilité : *« Avec elle, on sent qu'on peut aller au bout du monde. Elle a un comportement très moderne. C'est une voiture d'ingénieur, très différente d'une Bugatti, par exemple. »* On n'entrera pas ici dans la querelle des anciens et des modernes qui oppose les admirateurs des deux marques depuis des temps immémoriaux. Mais, la première rencontre du commissaire général de Rétromobile avec l'Alfa 6C 1750 ne date pas d'hier : *« Adrien Maeght*

m'a prêté la sienne en 1974 pour le Rallye de Monte-Carlo. Et puis, j'ai eu l'occasion de voir cette voiture-ci, en 1995, lorsque Nick Mason participait à la Mille Miglia alors que j'étais, la même année, au volant de ma Bugatti 35. » François est-il tombé, sans le savoir alors, une nouvelle fois sous le charme de l'Alfa ? Toujours est-il que lorsque l'occasion s'est présentée de l'acheter, il a aussitôt vendu sa Bugatti : *« Je l'ai achetée sans la voir tant j'avais confiance dans la manière dont tout s'était passé pour cette auto depuis 1932. Elle est incroyablement attachante et Nick Mason me demande encore régulièrement de ses nouvelles. »*

Tous nos remerciements au musée et à l'Amicale Jean-Baptiste Salis
www.musee-volant-salis-fr

TEXTE GÉRALD GUÉTAT
PHOTOS HENRI THIBAUT

PLACEMENT PLAISIR

Investir ailleurs qu'en bourse ou que dans l'immobilier, c'est possible. Voici 12 pages qui vous guident sur les chemins colorés de placements originaux.



**108 LE BAR
D'AUTOMOBILES
CLASSIQUES**
Les siphons anciens

102 ENCHÈRES
La folie
Pebble Beach

106 LA COTE
Jaguar XJ220



**110
TEMPS LIBRE**
Aldo Magada de Zenith
et Jérôme Lambert
de Montblanc



Par Sylvain REISSER

La folie Pebble Beach UNE PRIME À LA JEUNESSE

ALFA ROMEO 8C 2900 SPIDER
Habillé en spider par Touring dans les années 1930, ce chef-d'œuvre de la carrosserie italienne a réalisé la troisième enchère la plus élevée en Californie.



Dans la lutte de pouvoir que se livrent les anciennes et les modernes, ces dernières rallient de plus en plus de suffrages. Depuis plusieurs mois, la demande se déplace vers les automobiles les plus récentes.

La question taraude tous les experts et les observateurs : quelle importance accorder aux ventes estivales de Pebble Beach ? Alors que l'on s'attendait au mieux à un atterrissage en douceur, au pire à un repli, les vacances organisées durant la semaine de Monterey ont fait exploser les compteurs. Gooding & Company a ainsi vendu pour 129 millions de dollars (114,6 millions d'euros) de véhicules alors que son principal concurrent, RM Sotheby's a réalisé un chiffre d'affaires de 117,9 millions de dollars (104,835 millions d'euros). À la vue des résultats d'ensemble réalisés par les maisons d'enchères,

Pebble Beach revêt des allures de marché à part.

Acheter durant la semaine du concours d'élégance californien, devant tous les plus grands collectionneurs de la planète, semble être devenu le fantasme absolu. La « Monterey Week » a illustré un

double phénomène : d'une part, les modèles pouvant se prévaloir d'une histoire unique ou sensationnelle bénéficient d'une surprime ; d'autre part, le marché désormais très éduqué différencie nettement les très bonnes des automobiles moyennes. Il préfère

FERRARI 250 GT SPIDER CALIFORNIA LWB Son pedigree, une cinquième place aux 12 Heures de Sebring 1960, a plaidé en faveur du spider California #1603 GT. Gooding & Company l'a cédé contre plus de 18,1 millions de dollars, soit 15,97 millions d'euros alors que la voiture sœur de RM n'a pas trouvé preneur.



PROCHAINES VENTES

30 octobre, Artcurial, Paris

4 décembre, Bonhams, Londres

FERRARI 275 GTB La cote de la berlinette 275 se tasse. À Pebble Beach, chez RM Sotheby's, cet exemplaire de 1965 châssis #07093 pourtant dans un état remarquable n'a pas dépassé \$1 732 500 (1 472 625 €).



une voiture dans son état d'origine qu'à un exemplaire souffrant d'une restauration approximative. À la lumière de ce constat, l'enchère la plus élevée est revenue à la Jaguar Type D n°XKD 501. Pour acquérir cette biplace bleu nuit à parement blanc qui a remporté les 24 Heures du Mans 1956, un amateur de la marque anglaise et de voitures de course n'a pas hésité à déboursé près de 20 millions d'euros (19 230 000 €), soit \$21 780 000. Une folie pour certains qui considèrent qu'une Type D n'excède pas 10 millions d'euros. À Pebble Beach, plusieurs automobiles ont d'ailleurs dépassé cette somme hallucinante de 10 millions

d'euros. C'est le cas de l'Alfa Romeo 8C 2900 Lungo Spider Touring de 1939 (n° 412041) qui a aussi tuteur les sommets. Cédée par les époux Mann, cette pièce majeure de l'histoire du carrossier Touring a atteint \$19 800 000 (17 424 000 €). Pour l'une des premières fois, les Ferrari n'ont pas

FERRARI 250 GT Berlinetta Competizione Cet exemplaire en aluminium de 1960 est l'un des rares à avoir trouvé preneur depuis le début de l'année. Il a changé de mains après la vente contre un chèque de \$13 500 000, soit 11 919 150 €.



détenu les premiers rôles et ce par la faute de la Sport 268 SP de 1962. La barquette appartenant à l'avocat américain Bernard Carl a calé avant d'atteindre son prix de réserve. La 250 GT California châssis long Competizione (n°1603 GT) proposé par Gooding & Company détient ainsi l'enchère la plus élevée pour une Ferrari à \$18 150 000 (15 972 000 €). Ce modèle qui peut se prévaloir d'avoir terminé à la cinquième place des 12 Heures de Sebring 1960 a été préférée au châssis 1055 GT de RM Sotheby's. Depuis plusieurs années, la California garde l'avantage sur la berlinette 250 GT. La version alu compétition (n° 1759 GT) de 1960 n'a pas dépassé \$12 900 000 lors de la vente et a changé de mains après →

FERRARI 365 GTB/4

Symbole de la fin de l'époque des Ferrari de route à moteur avant, la berlinette Daytona reste à l'écart de la spéculation. Sa cote ne bouge guère depuis plusieurs années. Proposé par RM en Californie, cet exemplaire qui n'affichait que 22 000 miles s'est apprécié \$770 000 (654 000 €).

ENCHÈRES La folie Pebble Beach



ASTON MARTIN DB4 GT

Les anglaises des années 1960 font rêver. Surtout, cette DB4 GT, la 26^e des 75 produites. RM Sotheby's l'a vendue £2 408 000 (2 769 200 €) à Londres.

la vente à \$13 500 000 dollars (11 919 150 €). Son acquéreur souhaitait visiblement acheter une 250 GT Passo Corto puisqu'il avait jeté initialement son dévolu sur l'exemplaire français proposé en juillet dernier par Arctural. Toujours chez Ferrari, les ventes de Pebble Beach ont distribué les bons et les mauvais points. Si la ferveur autour de la berlinette 275 GTB continue de se tasser, la GTB/4 de 1968 (n°10497) proposée par Gooding & Company a tout de même atteint \$3 245 000 (2 855 600 €). Chez RM, la GTB/2 n'a pas de 1965 n'a pas dépassé \$1 732 500 (1 524 160 €). On retiendra surtout le score réalisé par 330 GT 2+2 de 1967 : \$770 000 (677 600 €) pour une voiture répondant à la qualification « état concours ». Chez Mecum, une berlinette LaFerrari a changé de propriétaire contre un chèque quatre fois supérieur au prix catalogue de 2014 (\$4 700 000 soit 4 136 000 €). Pour \$300 000

de moins (264 000 €), on pouvait aussi repartir au volant de la première Ford GT40 Mk1 de route livrée aux États-Unis (n°P/1028).

Le marché flambe

De retour de la semaine de Monterey, les experts étaient sens dessus dessous. Quel crédit accorder aux résultats américains ? S'ils doivent être nuancés au regard du statut vraiment particulier de Pebble Beach, force est de constater que le marché ne s'est pas effondré. Il flambe même pour certains « yougtimers » produits en quantité limitée. On a pu le voir en Angleterre où le marché a posé ses valises. À Londres, le 7 septembre dernier,

RM a établi de nouveaux records pour des Porsche 911 des années 1990. Une des 57 GT2 de 1995 s'est ainsi appréciée 2 125 200 euros ; une Turbo S Lightweight de 1993 (1 120 100 €) et une Carrera RS 3,8 de 1993 : 824 320 €. Chez elles, les Aston Martin font aussi trembler les salles de ventes. La 26^e des 61 unités de la Vantage V12 carrossée par Zagato en 2012 a atteint 753 480 €, la DB4 GT de 1960 (n°DB4/GT/1026/R) 2 769 200 €. Même constat trois jours plus tard lors du « Goodwood Revival » pour la vente Bonhams. L'Aston Martin Vantage Le Mans 600 Coupé a été adjugée 409 903 €. Contre un chèque de 526 522 €, on avait le choix entre une DB5

ou DB6 Vantage. Star du catalogue, la Porsche 550 Spyder de 1956 conservée dans son état d'origine s'est montrée à la hauteur des attentes en atteignant 5 314 398 €. Mais, Goodwood aura surtout confirmé qu'une Type E Série 1 cabriolet état concours avoisine désormais les 300 000 €.

Tous les regards sont désormais tournés en direction du salon Rétromobile où Arctural dispersera le 10 février prochain une partie de la collection du français Hervé Ogliastro mais aussi le prototype Dino 206 P Berlinetta Speciale réalisé par Pininfarina en 1965 pour le Salon de Paris. Portant le numéro de châssis 0840 cette voiture, qui peut être considérée comme la mère des 206 SP et des berlinettes Dino de route, est une pièce unique. En 1967, elle a été offerte par Sergio Pininfarina à l'Automobile Club de l'Ouest qui l'a conservée depuis lors dans le musée des 24 Heures.

SYLVAIN REISSER

ASTON MARTIN V12 ZAGATO

La complicité qui unit la firme de Gaydon au carrossier milanais Zagato depuis plus de cinq décennies s'est concrétisée en 2012 par la réalisation d'une série limitée à partir de la V12 Vantage.

La 26^e des 61 s'est appréciée £655 200 (753 480 €) à Londres.



En kiosque actuellement

HORS-SÉRIE

la vie de L'AUTO

LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION DEPUIS 1976

la vie de **L'AUTO** 40 ans
HORS-SÉRIE

L'univers de la collection d'hier à aujourd'hui

DE LA FERRAILLE
AU SYMBOLE SOCIAL
L'EXPLOSION DES
VENTES AUX ENCHÈRES
LA NAISSANCE
DE LVA
PORTRAITS DE
40 BÂTISSEURS



F: 6,20 € - BEL: 6,20 € - LUX: 7,20 € - DOM/A: 7,20 €
PRIX SP: 7,20 € - CDT: 3,039 € - CDT: 3,039 € - CDT: 3,039 €

EDITIONS LVA
L 13690 - 10 H - F - 6,20 € - RD

La cote de 100 Jaguar

De moins de 10 000 € à plus de 400 000 €, voici la cote de 100 Jaguar. Les modèles mis à l'encan peuvent dépasser ces prix selon leur pedigree.

	Années	Euros
SS I faux-cabriolet 6 cylindres	1932-1934	80 000 €
SS I tourer 6 cylindres	1933-1934	120 000 €
SS I Airline coach profilé 6 cylindres	1934-1936	130 000 €
SS II coach 4 cylindres	1934-1936	40 000 €
SS I coach 6 cylindres	1934-1936	80 000 €
SS 90 (2 1/2 Litre) roadster	1935-1935	250 000 €
SS I cabriolet 6 cylindres	1935-1936	110 000 €
SS I tourer 6 cylindres	1935-1936	115 000 €
SS 100 2 1/2 Litre roadster	1936-1938	400 000 €
SS Jaguar 2 1/2 Litre berline	1936-1940	65 000 €
SS 100 3 1/2 Litre roadster	1938-1939	490 000 €
SS Jaguar 1 1/2 Litre cabriolet	1938-1939	52 000 €
SS Jaguar 2 1/2 Litre cabriolet	1938-1939	90 000 €
SS Jaguar 3 1/2 Litre berline	1938-1940	68 000 €
2 1/2 Litre (Mark IV) berline	1946-1949	40 000 €
3 1/2 Litre (Mark IV) berline	1946-1949	60 000 €
Mark V 2 1/2 Litre berline	1948-1950	45 000 €
Mark V 3 1/2 Litre berline	1948-1951	65 000 €
XK 120 roadster (caisse alu)	1949-1950	260 000 €
Mark V 2 1/2 Litre cabriolet	1949-1950	90 000 €
Mark V 3 1/2 Litre cabriolet	1949-1951	125 000 €
XK 120 roadster (caisse acier)	1950-1954	125 000 €
Mark VII berline	1950-1954	35 000 €
XK 120 coupé	1951-1954	72 000 €
XK 120 cabriolet	1953-1954	95 000 €
XK 140 roadster	1954-1957	110 000 €
XK 140 cabriolet	1954-1957	115 000 €
Mark VII M berline	1954-1957	37 500 €
XK 140 coupé	1954-1957	65 000 €
2.4 Litre (Mark 1) berline	1955-1959	25 000 €
Mark VIII berline	1956-1959	40 000 €
3.4 Litre (Mark 1) berline	1957-1959	35 000 €
XK 150 3.4 cabriolet	1957-1960	115 000 €
XK 150 3.4 coupé	1957-1960	90 000 €
XK 150 3.4 roadster	1958-1960	110 000 €
XK 150 S 3.4 cabriolet	1958-1960	140 000 €
XK 150 S 3.4 roadster	1958-1960	145 000 €
XK 150 S 3.4 coupé	1958-1961	130 000 €
XK 150 3.8 roadster	1959-1961	115 000 €
XK 150 3.8 cabriolet	1959-1961	125 000 €
XK 150 S 3.8 coupé	1959-1961	145 000 €
XK 150 S 3.8 cabriolet	1959-1961	150 000 €
XK 150 S 3.8 roadster	1959-1961	160 000 €
XK 150 3.8 coupé	1959-1961	95 000 €
Mark 2 2.4 berline	1960-1967	27 000 €
Mark 2 3.4 berline	1960-1967	36 000 €
Mark 2 3.8 berline automatique	1960-1967	42 000 €
Mark 2 3.8 berline overdrive, roues fil	1960-1967	53 000 €
Type E 3.8 coupé (plancher plat)	1961-1962	130 000 €
Type E 3.8 cabriolet (plancher plat)	1961-1962	220 000 €

	Années	Euros
Mark X 3.8 berline	1961-1964	24 000 €
Type E 3.8 coupé	1962-1964	110 000 €
Type E 3.8 cabriolet	1962-1964	155 000 €
3.8 S berline	1963-1968	27 500 €
Mark X 4.2 berline	1964-1966	22 000 €
Type E 4.2 cabriolet (Series 1)	1964-1967	130 000 €
Type E 4.2 coupé (Series 1)	1965-1967	95 000 €
Type E 4.2 coupé 2 + 2 (Series 1/1.5)	1966-1967	45 000 €
420 G berline	1966-1970	28 000 €
Type E 4.2 cabriolet (Series 1.5)	1967-1968	105 000 €
340 berline	1967-1968	33 000 €
Type E 4.2 coupé (Series 1.5)	1967-1968	70 000 €
Type E 4.2 coupé 2 + 2 (Series 2)	1968-1970	40 000 €
Type E 4.2 coupé (Series 2)	1968-1970	60 000 €
Type E 4.2 cabriolet (Series 2)	1968-1970	90 000 €
Type E V12 coupé	1971-1973	50 000 €
Type E V12 cabriolet (modèle USA)	1971-1975	70 000 €
Type E V12 cabriolet (Europe)	1971-1975	80 000 €
XJ 12 L berline (carbureteurs)	1972-1973	13 000 €
XJ 12 berline (carbureteurs)	1972-1973	14 000 €
XJ 12 C 5.3 coupé	1973-1975	25 000 €
XJ 6 C 4.2 coupé	1973-1977	16 000 €
XJ 12 L berline Series 2 (carbureteurs)	1974-1975	11 000 €
XJ 12 C 5.3 Fi coupé	1975-1977	24 000 €
XJ 12 L 5.3 Fi berline Series 2 (injection)	1975-1979	10 000 €
XJ 6 (L) 3.4 berline Series 2	1975-1979	8 000 €
XJ-S V12 coupé autom.	1976-1981	7 500 €
XJ 12 berline Series 3	1979-1981	7 500 €
XJ 6 4.2 berline Series 3	1979-1986	6 500 €
Sovereign 5.3 HE berline Series 3	1982-1988	9 500 €
XJ-S 3.6 coupé 6 cylindres	1984-1991	10 000 €
XJ-SC 5.3 Cabriolet (découvrable) V12	1985-1988	16 000 €
XJ-S V12 Convertible (cabriolet)	1988-1991	19 000 €
XJ 5.3 berline (Series 3)	1988-1992	9 500 €
XJ 220 berlinette	1989-1996	380 000 €
XJ-RS V12 6.0 coupé	1990-1991	16 000 €
Sovereign 4.0 berline (XJ 40)	1990-1994	8 000 €
XJ-S V12 5.3 coupé (face-lift)	1991-1993	12 000 €
XJ-S V12 5.3 Convertible (face-lift)	1991-1993	22 000 €
XJ-S 4.0 coupé 6 cylindres	1991-1996	12 000 €
XJ-S 4.0 Convertible 6 cylindres	1992-1996	24 000 €
XJ-R 4.0 berline à compresseur	1993-1994	10 000 €
XJ-S V12 6.0 coupé	1993-1996	18 000 €
XJ-R (X 300) berline 6 cyl. compresseur	1994-1997	11 000 €
XK 8 4.0 coupé	1997-2002	13 000 €
XK 8 4.0 cabriolet	1997-2002	17 000 €
XJ 8 4.0 berline	1997-2003	7 000 €
XK-R 4.0 coupé	1998-2002	16 000 €
XK-R 4.0 cabriolet	1998-2002	20 000 €
XJ-R 4.0 V8 berline	1998-2003	12 000 €



La Jaguar SS100 de 1936 détient l'une des cotes les plus élevées dans la famille Jaguar, à 400 000 €...



La berline Mark 2 affiche une cote encore assez faible. Certains exemplaires s'échangent à moins de 30 000 €.

Modèle d'exception JAGUAR XJ220

Variations sur un thème

La Jaguar XJ220 connut une genèse compliquée. Aujourd'hui, les exemplaires survivants s'échangent à des prix très fluctuants, allant du simple au double. Étrange...



Jaguar a connu une année 1988 assez faste. Pas forcément sur le plan des ventes, mais plutôt sur le plan de la compétition – victoire aux 24 Heures du Mans – et de la voiture exclusive, avec la supercar XJ220. Cette dernière voulait surfer sur la vague naissante de la « voiture extrême » et emboîter le pas aux Ferrari F40 et autre Porsche 959. La XJ220 (220 pour 220 miles, soit près de 350 km/h en vitesse de pointe) a été étudiée presque en catimini par l'ingénieur Jim Randle. Tom Walkinshaw – qui fit gagner la marque dans la Sarthe – était prêt à implanter dans cette belle berline au style inimitable un V12 de 500 ch ! Dévoilée sous forme de maquette en 1988, lors du Salon de Birmingham, la voiture ne fut

mise en production qu'en 1992. Son V12 avait alors laissé place à un V6 biturbo de 549 ch. Les clients ont fortement décrié ce choix dicté par des raisons techniques, poids et encombrement notamment. Les spéculateurs en ont été pour leurs frais ! 281 exemplaires de XJ220 ont été produits

et vendus au prix exorbitant de 361 000 £ en 1992, l'équivalent de 420 000 € de 2016 !

Sur le marché des enchères, la XJ220 n'est pas rare, et pourtant elle ne fut jamais homologuée aux États-Unis, ce qui pénalisa un peu sa carrière de star ! Aujourd'hui cotée 380 000 € par

La Vie de l'Auto, la Jaguar XJ220 s'est échangée l'année dernière à des sommes allant pratiquement du simple au double. À Paris, à l'occasion de Rétromobile, deux exemplaires ont trouvé preneurs pour 257 520 € d'une part et 290 000 € pour un modèle affichant seulement 813 km au compteur.

Changement d'univers aux États-Unis où un exemplaire a été vendu 415 000 €. Acquérir une XJ220 outre-Atlantique, où elle n'a pas eu l'occasion de rouler, expliquerait-il ce prix ? Non, car dans le même temps, un quatrième exemplaire s'est échangé contre 437 000 € à Knokke-le-Zoute, en Belgique... La XJ220 garde encore sa part de mystère et voit ses prix grimper de façon astronomique !



Cotation de la Jaguar XJ220. * Prix du neuf converti en euros 2016.

LE BAR D'AUTOMOBILES CLASSIQUES



Par Claude FRANCK

Les siphons anciens

MAINTENIR LA PRESSION AU BAR

Instrument original permettant de produire un mélange d'eau et de gaz pour couper divers alcools, le siphon d'eau de Seltz trônait sur les comptoirs des cafés dans les années 1950. Aujourd'hui, il est devenu un objet de décoration qui fait le bonheur des siphonquakhaophiles.

L'eau de Seltz a connu de beaux jours dans les cafés avec des carafes en verre de couleur, le plus souvent conçues en Tchécoslovaquie. De beaux motifs gravés ornent les parois, avec le plus souvent la raison sociale de l'établissement et le nom de la ville. Avec leur bouchon en étain à système, chapotant un tube en verre, ils sont des centaines de milliers dans les cafés et les bars, avant que le Tonic de Schweppes, en bouteille individuelle, ne prenne des parts de marché.

Dans le même temps, les productions de marque Sparklets permettent aux petits bistrotis et aux particuliers de recharger eux-mêmes, avec un outil spécial et des ovules de gaz, des bouteilles grillagées, tandis que L'Auto-Siphon propose la même chose avec des flacons en verre de couleur bleue et une carapace métallique blindée pour recharger soi-même à la maison.

À la fin des années 1950, le mélange sous pression fut interdit dans les cafés pour des raisons de sécurité. C'est aussi à la fin des années 1950 et au début des années 1960, que l'installation d'un bar chez les particuliers est en

vogue. L'apéritif devient un art de vivre et le siphon un incontournable, aux côtés du shaker. Les fabrications se multiplient, barrées sous le socle d'un « Made in France », sans autre marque de fabrique en général. Les silhouettes très épurées vont de la forme boule, au long cylindre avec toutes sortes de variantes des modèles ventrus, courts sur socle, hexagonaux, coniques... leur point commun des surfaces uniformément chromées et quelques modèles, moins réussis, entièrement dorés.



Cartouche de gaz et clef en aluminium pour la rentrer en vissant dans la valve sous la bouteille.



Tube plastique allant du flacon à la tête.



Bouteille siphon métal chromé, forme ovoïde, années 1960-1970. H. 36 cm.

Bouteille siphon métal doré, forme conique années 1960-1970. H. 40 cm.



Bouteille siphon métal chromé, forme boule, façon pièce d'échec, années 1960-1970. H. 42 cm.



Bouteille siphon métal chromé, forme cylindrique, années 1960-1970. H. 54 cm. (9583)



Bouteille siphon métal chromé, forme boule aplatie, années 1960-1970. H. 25 cm.



Bouteille siphon métal chromé, forme ventrue, années 1960-1970. H. 41 cm.



Boîte de cartouches de gaz pour bouteille à eau de Seltz.



Sous une bouteille l'embout pour placer la cartouche de gaz et la signature du fabricant sous la mention « made in France ».

Bouteille siphon métal chromé, forme conique années 1960-1970. H. 40 cm.



« LA BOUTEILLE EN MÉTAL REVISITÉE DEVIENT DESIGN »

JACQUES FROIDEFOND UN COLLECTIONNEUR ÉCLAIRÉ.



Automobiles classiques : Pourquoi s'intéresser à ces productions-là ?

Jacques Froidefond : Elles ont un style très typique et sont très décoratives. Comme j'aime la déco power flower, j'ai trouvé amusant de m'intéresser à celles de la génération des années 1960. La bouteille est alors revisitée, tout en métal, elle devient design. La plupart sont chromées et quelques-unes

dorées. Elles sont présentes dans énormément de films : *Le Grand Blond avec une chaussure noire* ; *Le deuxième souffle* ; *Police Python 357* ; *Elle boit pas, elle fume pas, elle drague pas, mais elle cause...* Pour aller dans le sens des professionnels de la nuit, apparaissent de très grands modèles en forme de tube, de 90 cm de haut, posés à même le sol dans les clubs, comme, Le Gibus, La Locomotive, Le Bus Palladium, Chez Régine, Castel... ils permettent, lorsque l'on est assis dans les fauteuils bas et amples aux couleurs vives, de se servir sans se lever. Dans la foulée, les particuliers vont les adopter.

AC : Que vérifier avant l'achat ?

JF : Il importe de se montrer

vigilant sur l'état du chrome. Il peut être terni, rayé, ou même se détacher en film si le modèle est resté à l'humidité. Compte tenu du faible prix d'achat, mieux vaut passer son chemin et ne pas se lancer dans un rechromage, bien plus coûteux. Il importe également de ne pas les confondre avec les bouteilles à crème chantilly, en général plus courtes et trapues, dont la manette pour libérer la crème est latérale et non sur le dessus, comme pour l'eau gazeuse. Enfin dévisser la tête permet de vérifier si l'indispensable tuyau en plastique plongeant dans la bouteille est présent, car ces bouteilles peuvent encore servir. On utilise alors des ovules de gaz, en vente en quincaillerie, à visser sous le socle avec une clef spéciale.

AC : Quel budget doit-on prévoir ?

JF : Les prix sont assez bas, les bouteilles en forme de cône, les plus répandues, gravitent dans les 25 à 40 €, les grandes tubulaires de 90 cm, atteignent les 60 à 100 €, les boules dans les 50 €. Cependant, les dépolies, celles qui ont des impacts, celles dépourvues de leur tube en plastique se situent plutôt autour de 20 €.

AC : Où peut-on se les procurer ?

JF : Dans les vide-greniers et brocantes, marchés aux puces et déballages du week-end, mais aussi sur les sites d'annonces Internet et dans le cadre des salons et bourses dédiés au vintage, parmi les objets de vitrine et déco des années 1960 et 1970.



Par Joël CHASSAING-CUVILLIER

Marque réputée pour son mouvement de chronographe El Primero qui a longtemps animé les Rolex Daytona, Zenith est un label technique. Aujourd'hui, sa présence dans le Tour Auto lui apporte une caution auprès des amateurs de véhicules d'époque.



Aldo Magada dirige la manufacture Zenith.

Aldo Magada, président de Zenith « Le vintage est la reconnaissance de valeurs qui perdurent dans le temps. »

Automobiles Classiques :

Vous venez de remodeler vos collections, la gamme prioritaire est bien sûr El Primero. Comment se répartissent vos volumes de ventes en pourcentages ?

Aldo Magada : Nous réalisons 50 % dans la ligne El Primero, environ 20 % pour la ligne Héritage Pilote et les 30 % restant sont réalisés par la gamme Elite. Dans le monde notre premier marché est le Japon et la Suisse est un bon marché grâce au tourisme. En France nous avons une très bonne image grâce à un rapport qualité/prix idéal et aussi grâce au Tour Auto. Il faut savoir que pour les horlogers, en matière de prix, le ciel était

la seule limite et que les prix n'avaient plus de sens. Notre prix est très compétitif par rapport à la valeur du produit bénéficiant d'un mouvement maison à 100 %.

A.C. : Quels sont vos réels concurrents ?

A.M. : Il y a d'une part l'Omega Speedmaster et aussi l'IWC Grande Portugaise, mais nous sommes moins chers que ce dernier. Il faut aussi souligner que notre calibre est à 36 000 alternances.

A.C. : Quelles sont les évolutions de votre nouveau calibre El Primero ?

A.M. : Pour ce calibre il y a différentes

directions. D'une part nous voulons moderniser le calibre actuel en améliorant la motorisation avec de nouveaux matériaux mais avec dimensions identiques. D'autre part, nous avons une autre direction liée à la synergie du groupe qui nous permettrait d'avoir une fonction chronométrique plus évoluée. Nous espérons être prêts pour Bâle 2017.

A.C. : Est-ce que les 30 000 montres que l'on attribue chaque année à Zenith représentent votre capacité maximum de production ?

A.M. : Nous sommes entre 30 000 et 35 000 pièces pour les mouvements et un peu



Le chronographe El Primero est l'image même de Zenith.



Ce modèle de la gamme Elite, très classique, est une jolie porte d'entrée à la marque.

moins en termes de montres. En effet, nous vendons des mouvements à Hublot et à Bulgari. Quant à notre capacité de production, elle est difficile à préciser. En effet, nous avons eu jusqu'à 34 calibres, mais nous venons de ramener ce nombre à une dizaine. En restant à 34 calibres, je pourrais produire 50 000 pièces avec plus de personnel.

A.C. : Pensez-vous porter la garantie de vos montres à 5 ans ?

A.M. : C'est un point que nous allons étudier. Pour l'instant nous avons une garantie de 2 ans avec une possibilité de l'étendre à 3 ans avec une inscription sur le site. La question fondamentale par rapport à une montre réside dans un contrôle effectué ou non dans la période



Ces machines modernes autorisent une production plus importante.

de garantie. C'est ce que demande Breitling. Notre idée est d'arriver à une garantie de cinq ans sans contrôle.

A.C. : Dans le groupe il existe déjà une montre connectée, est-ce dans vos projets ?

A.M. : Il n'y a aucun intérêt pour Zenith à avoir ce produit. En revanche, on se dirige vers un accessoire de type bracelet qui possède une application réellement utile. La montre connectée n'est pas notre domaine.

A.C. : Vous êtes une marque « sport chic », votre design est réalisé en interne ou par une agence de style ?

A.M. : Nous n'avons pas de cellule interne et nous travaillons avec deux studios indépendants. Nous recherchons le design plus que le style.

A.C. : Vous avez choisi une présence en rallye historique ; pourquoi ce choix plutôt qu'être en WRC ?

A.M. : Le vintage est la reconnaissance de valeurs qui perdurent dans le temps. Des valeurs esthétiques et mécaniques que l'on retrouve dans nos produits.

A.C. : Que préférez-vous, des boutiques de marques qui déstockent ou des liquidateurs ?

A.M. : Il est clair que l'horlogerie a des produits obsolètes qu'il faut sortir des stocks. Cela se pratique depuis longtemps aux USA et en Angleterre. Nous privilégions une sortie organisée des produits dans des outlets que nous contrôlons nous-mêmes. Cela permet de contrôler les prix et l'offre aux clients. Les sites spécialisés n'ont pas les produits en stock. L'horlogerie doit avoir un discours très clair à propos des soldes vis-à-vis des consommateurs. L'accélération du renouvellement des collections est une nouvelle donnée.



Par Joël CHASSAING-CUVILLIER



Jérôme Lambert, président de Montblanc, est un passionné de photographies.

Montblanc, rencontre avec Jérôme Lambert « On essaie d'avoir la meilleure valeur pour un produit défini »

À la tête de Montblanc depuis 2013, Jérôme Lambert nous accorde, à l'occasion des 110 ans de la marque, un entretien où il aborde les trois métiers de la maison, différents mais liés par le sens du luxe et de la perfection : les stylographes, l'horlogerie et la maroquinerie.

Automobiles Classiques : Il y a quelques mois, vous avez indiqué que la production horlogère de Montblanc approchait les 100 000 pièces. Entre le Locle et Villeret, comment se répartit cette production ?

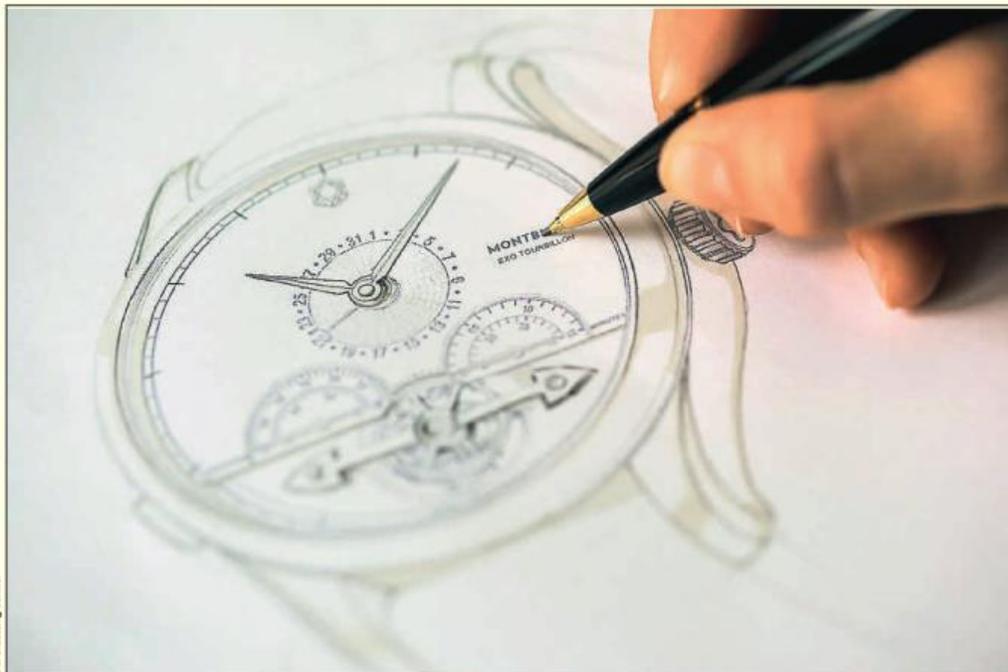
Jérôme Lambert : Nous approchons effectivement ce chiffre de très près mais

nous n'y sommes pas encore. Villeret ne représente que 40 montres par an. En écriture nous sommes le leader mondial.

A.C. : En janvier 2015 vous avez présenté la TimeWalker Urban Speed. Quel est le bilan de ce modèle ? Est-ce un premier pas vers un produit digital dont les fonctions

seraient intégrées à la boîte ?

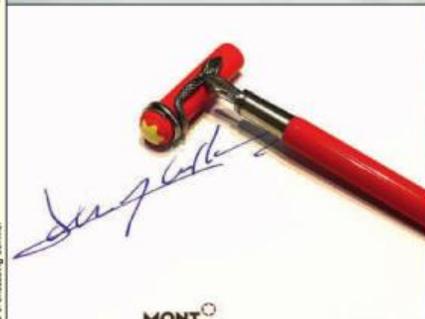
J.L. : Le mariage de cette ligne historique avec un bracelet digital a offert une meilleure visibilité à ce produit technique, et nous sommes contents des résultats. En revanche, il n'est pas prévu de concevoir une montre aux fonctions intégrées. Cela ne nous empêche pas de faire progresser les fonctions traditionnelles de nos montres.



L'exo tourbillon de Montblanc associe un design très pur à une très belle complication.

L'entrée historique de Montblanc à Hambourg a été déplacée sur le nouveau site.

© J. Chassling-Orflier



Ce nouveau stylo célèbre les 110 ans de la marque et reprend une laque d'époque.

© J. Chassling-Orflier



© J. Chassling-Orflier

Quant aux ventes du bracelet, il faut savoir que chez nous, pour qu'un produit existe, il doit faire au moins 5 % de sa catégorie. On parle donc de 5 000 à 10 000 pièces.

A.C. : Ce type de montre digitale est-il compatible avec l'actuelle notion de luxe ?

J.L. : Pour les bracelets oui. Les accessoires ont toujours fait partie de la visibilité d'une montre, surtout si l'on voit le succès actuel des bracelets Nato. Cela rajeunit l'horlogerie classique. En revanche, si la montre digitale est compatible au luxe, il s'agit d'une fonction technologique portée sur un poignet.

A.C. : Que doit apporter en plus un horloger suisse en matière de montre connectée pour se différencier des marques électroniques dont les produits sont dans la fourchette des 300 \$?

J.L. : Chez Montblanc, nous ne faisons pas de montres digitales donc il est difficile de parler d'un choix que nous n'avons pas fait. Le support est totalement différent tout comme les codes traditionnels. La légitimité des horlogers suisses peut se faire sur le choix des matériaux, sur l'esthétique, sur les réseaux de distribution et la qualité du conseil. C'est sur ces axes que l'horlogerie suisse peut faire la différence.

A.C. : Pensez-vous porter la garantie de vos montres à 5 ans ?

J.L. : Nous avons une garantie de deux ans et je pense que les problématiques des marques sont toutes différentes. Notre garantie est liée à trois catégories de produits et je ne m'imagine pas appliquer une garantie différente pour les montres, les stylos ou les cuirs. Les taux de retour en stylo par exemple sont quatre à cinq fois inférieurs à ceux de l'horlogerie. Avoir deux garanties serait vraiment compliqué. →

TEMPS LIBRE Montblanc, rencontre avec Jérôme Lambert

A.C. : Vous proposez une gamme attractive aux prix maîtrisés, y a-t-il un prix plancher imposé par la notoriété de la marque ?

J.L. : Plus qu'un prix, il y a une qualité et une définition technique. On essaie d'avoir la meilleure valeur pour un produit défini. C'est avant tout une approche de raison car nous tenons à conserver une clientèle européenne. Notre réseau est bien développé, nous avons de nombreuses boutiques en propre et nous devons avoir une offre qui permette à ces boutiques de fonctionner. Un principe que l'on doit appliquer aux stylos avec bien sûr des deltas différents. Dans l'écriture, on fonctionne de 50 € en 50 €. Alors que dans l'écriture on peut considérer que 200 ou 300 € sont des paliers, dans l'horlogerie ils sont de 2 000, 3 000 et 5 000 €. Il y a un zéro d'écart dans la perception des prix relatifs. Cela s'applique naturellement aux cuirs en fonction de l'importance de la pièce. En horlogerie notre première proposition est à 2 350 € dans la ligne chronométrie pour une deux aiguilles acier automatique. Avec un mouvement à quartz, on peut descendre juste en dessous de 2 000 €.

A.C. : À l'inverse Montblanc peut-il se lancer dans les grandes complications (la plus chère est à 500 000 €) et concurrencer Vacheron Constantin ?

J.L. : On produit 35 à 40 montres chaque année à Villeret et ce n'est pas avec ce volume que l'on peut s'afficher comme un concurrent de Vacheron. Notre approche est très différente. L'atelier a environ 50 personnes, on fait moins de 40 pièces et le même horloger passe environ trois à quatre mois sur une seule montre. C'est souvent le même qui a fait le développement et qui ensuite fera le SAV. On a là un modèle similaire à ce qui se faisait il y a plus de 100 ans dans les ateliers de complications. Notre différence se situe au niveau de l'inventivité des complications.



© J. Chassaigne-Coville

Le site de production horlogère du Locle ne manque pas d'élégance.

A.C. : Quels sont vos clients en haute horlogerie ?

J.L. : Nous avons les grands collectionneurs de l'écriture qui viennent vers nous pour un bon tiers. Il s'agit de clients qui passent d'un environnement à l'autre. Ensuite pour un autre tiers, il y a les amateurs de complications qui collectionnent toutes les marques et enfin pour le dernier tiers, nous avons les amoureux de Minerva et de la fabrication actuelle de Villeret. C'est pour cette raison que nous conservons la signature Villeret.

A.C. : On voit apparaître des boutiques horlogères dans les outlets. Est-ce une bonne chose pour l'image horlogère, ou vaut-il mieux passer par un soldeur ?

J.L. : Je pense qu'une approche structurée est mieux qu'une simple liquidation toujours imprécise. L'horlogerie a un taux de renouvellement plus rapide des gammes qui amène à ce phénomène et s'ajoute aux ralentissements conjoncturels. Il y a toujours une inertie dans ces mouvements. C'est à nous d'amortir et non aux distributeurs. Ils n'ont pas la capacité de faire tampon d'autant que la distribution est de plus en plus sélective. Il reste moins de cent

distributeurs en France alors qu'il y a en avait plus de 300 il y a dix ans.

A.C. : Le Swiss made calculé sur 60 % de la valeur de la montre n'ouvre-t-il pas la porte à des pratiques douteuses ?

J.L. : Le problème vient que cette définition n'a pas été créée par et pour l'horlogerie. La chimie, l'agro-alimentaire sont également partie prenante et l'horlogerie s'inscrit dans une négociation globale avec un consensus minimum.

A.C. : Marc Newson vient de créer un stylo pour Montblanc, le fait qu'il ait créé l'Applewatch n'est-il pas un problème ?

J.L. : Non, Marc a beaucoup d'activités et je n'ai eu aucun problème lors des choix du projet. Cela fait partie de la règle du jeu. On profite aussi de sa signature. Il a une capacité à exprimer son style tout en respectant l'ADN de la marque.

A.C. : Le positionnement de ce stylo n'est-il pas trop élevé ?

J.L. : Non, il se situe entre le Starwalker et le Meisterstück, sa vocation est d'être entre ces deux gammes de prix.

CHASSAY

TOURS

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



Nouveau Cadillac XT5

Le Crossover Haut de Gamme



Réservations ouvertes

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

Cadillac XT5 3.6L V6 : Consommation mixte: 10,0 l/100 km. Taux d'émission de CO₂: 229 g/km - R.C.S. Tours 343 449 419 - ORIAS N°07032369 - Visual et données constructeur non contractuels - 07/2016

MOTUL

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



1-4 JUIN 2017

Organisé par HAPPY FEW RACING®



+INFOS → www.1000kmGT.com