

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

AUTOMOBILES

classiques



FORD GT

RETOUR GAGNANT

INTERVIEW : AMKO LEENARTS, DESIGNER

INÉDIT : LA FORD GT DANS LA NUIT PARISIENNE

DOSSIER : LES 10 PLUS GRANDS DESIGNERS

NUMÉRO 255 - NOVEMBRE 2015

FRANCE métro : 7,30€ - BEL 7,95€ - UK : 8,40€ - DOM : 8,40€ - Suisse : 12,20€ -
PORC. CONT./ESP/IT/GR : 8,4€ - NL : 10,5€ - MAR : 95 MAD - TUN : 14,8TND - N.CAL : 11,50 XPF -
POL/A : 2300 XPF - POL/S : 1200 XPF - CAN : 12,99CAD

L 14829 - 255 - F: 7,30 € - RD



Née Faites

Nouvelle Audi R8.



Volkswagen Group France S.A. – RCS SOISSONS B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.

Nouvelle Audi R8: consommation en cycle mixte (l/100 km) : 11.4 – 12.3. Rejets de CO₂ (g/km) : 272 – 287.

sur la piste.
pour la route.



 Audi Sport



Habiller le bossu

Sélectionner les dix designers – et seulement dix – les plus marquants du demi-siècle passé, c'est assurer une indigestion à la boîte postale d'*Automobiles classiques* ! Nous avons pris ce risque. Un risque ? Non, nous avons pris plaisir, avec notre éminent spécialiste Serge Bellu, à fouiller dans l'histoire récente (soixante ans quand même) de la création automobile, de ses stylistes et designers. Parmi les dix élus, vous découvrirez sans doute des noms qui vous étaient jusqu'alors inconnus. D'autres, au contraire, semblaient tellement évidents que nous leur avons octroyés un peu plus d'espace. Nous ne saurions trop recommander à tous les jeunes étudiants des différentes écoles de design, dont la toute récente The SDS implantée à Nice (page 105), de dévorer ce dossier avec ferveur. Ils y découvriront à la fois des noms, des créations remarquables mais aussi des méthodes de travail à mille lieux de ce qu'ils seront amenés à expérimenter dans leur vie professionnelle. Ils seront surpris de découvrir que des chefs-d'œuvre de l'histoire automobile n'ont parfois qu'un seul père, étonnés que ce ne soient pas les Sergio Pininfarina ou Nuccio Bertone qui les ont esquissés et que, dans les années 1970, dix designers en cravate et pantalons à patte d'éléphant constituaient la totalité de l'équipe de stylistes de la grande Régie Renault. Dix, encore ! Ces étudiants pourraient même envier leurs aïeux qui maîtrisaient tout à la fois le dessin, la peinture, le fusain, le volume, voire le maquettage à l'échelle 1. Ce qui n'est pas forcément garanti en 2015, à la sortie des écoles susdites. La lecture du sujet sur la Mercedes C111 (page 92) leur prouvera aussi que la frontière est tenue entre le design et l'univers de la technologie. Et que leur force, à l'avenir, sera justement d'intégrer ces deux mondes pour émerger du lot des centaines de diplômés qui quittent leur formation chaque année. Ajouter à la notion de style celle de design et d'architecture les conduira à créer des concepts automobiles novateurs. Il sera temps alors, pour ces étudiants devenus professionnels, d'habiller ces voitures originales d'élégance comme le firent hier les Brovarone, Mitchell ou Bertoni. Et non « d'habiller le bossu », comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui lorsque designers et techniciens ne communiquent plus, à l'image de ce qu'a vécu Patrick Le Quément lors de la genèse de la Renault Vel Satis (page 100).

CHRISTOPHE BONNAUD
RÉDACTEUR EN CHEF

AUTOMOBILES

classiques

BP 40419 - 77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 39 69 69 - Fax: 01 60 39 69 00

Directeur de la publication: Alain Georges

Assistante: Annie Lebourg

RÉDACTION

Rédacteur en chef: Christophe Bonnaud

Secrétaire générale de rédaction: Elisabeth Guicheteau

Directeur artistique: Geoffrey Mortier

1^{er} maquettiste: Catherine Michaeli

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

RÉGIE PUBLICITAIRE

Médiaobs

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

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

Pour joindre par téléphone votre correspondant, composez

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

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

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

Directrice Générale: Corinne Rougé (93 70)

Directeur de publicité: Xavier Personnaz (97 76)

Assistante commerciale: Séverine Leclerc (97 57)

Exécution: Cédric Aubry (89 05)

Administration des ventes: Caroline Hahn (97 58)

CELLULE TECHNIQUE

Directeur technique éditorial: Yannick Buzelin

Assistants: Martine Saintemarie, Pascal Jolly

Photogravure: Muriel Couturier, Cécile Bréhaut,

Sylvain Mora, Cathy Thomazo, Charline Jacques

MARKETING

Marketing direct. Responsable: Karine Moussinet

Assistante marketing: Maryvonne David

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

DIFFUSION

- MLP

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

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

Responsable diffusion kiosque: Maureen Richy-Dureteste

Tél. 01 60 71 55 12

ABONNEMENT ET ANCIENS NUMÉROS

Automobiles classiques

BP 50420 - 77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 71 55 88 - E-mail: aboac@lva.fr

Pour les abonnements en Suisse et Belgique:

Édigroup Belgique

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

edigroup.org

Édigroup Suisse

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

abonne@edigroup.ch

Pour l'étranger et DOM - TOM, nous consulter



Éditions LVA - BP 40419

77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 39 69 69

Fax: 01 60 71 55 72

Impression: SIEP, 77590 BOIS-LE-ROI

Imprimé en France/Printed in France

Copyright © 2011 *Automobiles classiques*

Tous droits réservés. Dépôt légal: à parution

Commission paritaire n° 0517 K 83755

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



24
35

- 4 **ÉDITORIAL**
- 5 **FOCALE**
- 8 **TENDANCES**
L'actualité côté design
Honda Project 2&4
Citroën Cactus M
- 18 **IMPRESSIONS**
Les nouveautés sous nos yeux et entre nos mains
Audi A4 2.0 TFSI 252 ch
- 22 **BOÎTE À GANTS**
Les objets de l'amateur éclairé
Un air de fête
- 24 **DOSSIER FORD GT**
Le grand dossier du mois
Interview design et portfolio Ford GT
- 36 **PERFORMANCES**
Quand la beauté naît de l'efficacité
Bentley Continental GT3-R
- 42 **GROS PLAN**
Le grand essai du mois
Zenos E10 S
- 48 **PUR-SANG**
Plein feu sur les nouvelles voitures d'exception
Aston Vantage N430
- 54 **GRAND TOURISME**
Balade touristique au volant d'une future classique
Dans le Jura en
Mercedes Classe S coupé
- 60 **BOÎTE À GANTS**
High-Tech



62 AUTO PORTRAIT

Une personnalité raconte sa passion pour l'automobile

Giorgio Nada

68 DOSSIER

Le grand dossier du mois

Les 10 plus grands designers

82 GALERIE

L'automobile dans l'art

« Brit'touch » et Pop'Art

88 GASTRONOMIE

Saveurs du monde

Les vins corses

90 BOÎTE À GANTS

Au coin du feu



Giorgio Nada

92 ICÔNE

Hier admirée, aujourd'hui vénérée

Mercedes C111 V8

94 RENCONTRE

Un designer raconte

Patrick Le Quément



Patrick Le Quément

107 CAHIER PATRIMOINE

Placement plaisir

Enchères : Le marché se calme

La cote : Rolls-Royce Camargue

Patrimoine : Locomobiles

Le bar d'Automobiles classiques :

Les chronographes vintage

Temps libre : Baume & Mercier

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. 99

PROCHAIN

NUMÉRO

EN KIOSQUE

LE 20

NOVEMBRE

HONDA PROJECT 2&4

215 Ch POUR 405 KG : TOUT EST DIT !

Pour maintenir un niveau de créativité au sein de ses studios de style, Honda a créé un concours de design. Vainqueur cette année, ce projet fou !



Le fessier au niveau du bitume, allongé comme dans une F1 et les gencives prêtes à accueillir des essaims de moustiques, le pilote de la Honda Project 2&4 voit le monde automobile d'une toute autre manière. Les autres sont des géants, lui est un malin. Il sent dans son dos les vibrations du petit, mais plutôt fougueux, V4 à quatre temps de la moto Honda RC213V. Ce bloc d'une cylindrée de 999 cm³ a été mis au point, à l'origine, pour la catégorie des MotoGP. Ce moteur quatre cylindres développe ici 215 ch et prend place dans une jolie baignoire mi-auto mi-moto de seulement 405 kg, soit 320 kg

de moins que la Zenos essayée dans ce numéro qui pouvait, jusqu'alors, prétendre au titre de la plus légère des voitures plaisir ! Ces deux chiffres suffisent pour plonger notre pilote dans l'extase la plus totale.

Moteur de recherche

Mais pour l'heure, le Project 2&4 reste statique car ce prototype n'est que le fruit d'un concours de design organisé par le constructeur nippon entre toutes ces cellules grises de la création, afin qu'elles ne s'endorment pas sur leurs lauriers. Alors qu'en F1 →

**Kart ? Auto ?
Moto ? Le Project
2&4 est tout ceci et
pourtant il adopte
une architecture
bien à lui. Le moteur
est dérivé de celui
de la moto RC213V
championne
du monde sur les
pistes du MotoGP.**



HONDA PROJECT 2&4 EN DÉTAILS



❶ Pour assurer un gain de poids maximal, l'instrumentation est réduite alors que le volant embarque les commandes. ❷ La Honda Project 2&4 propose un siège bacquet doté d'un solide harnais ! ❸ Comme sur une moto, les éléments mécaniques sont visibles, à l'image de la superbe suspension triangulée ❹ Vue sur le solide-repose pied et le pédalier en alu. ❺ Le logo trouve une petite place aux côtés des sorties d'échappement.

Un moteur champion du monde dans le dos,
des moustiques sur les dents et le bitume
à dix centimètres du fessier : sensations garanties !

Le Project 2&4 mélange
l'architecture automobile
(moteur arrière) avec
les sensations de pilotage
d'une moto.



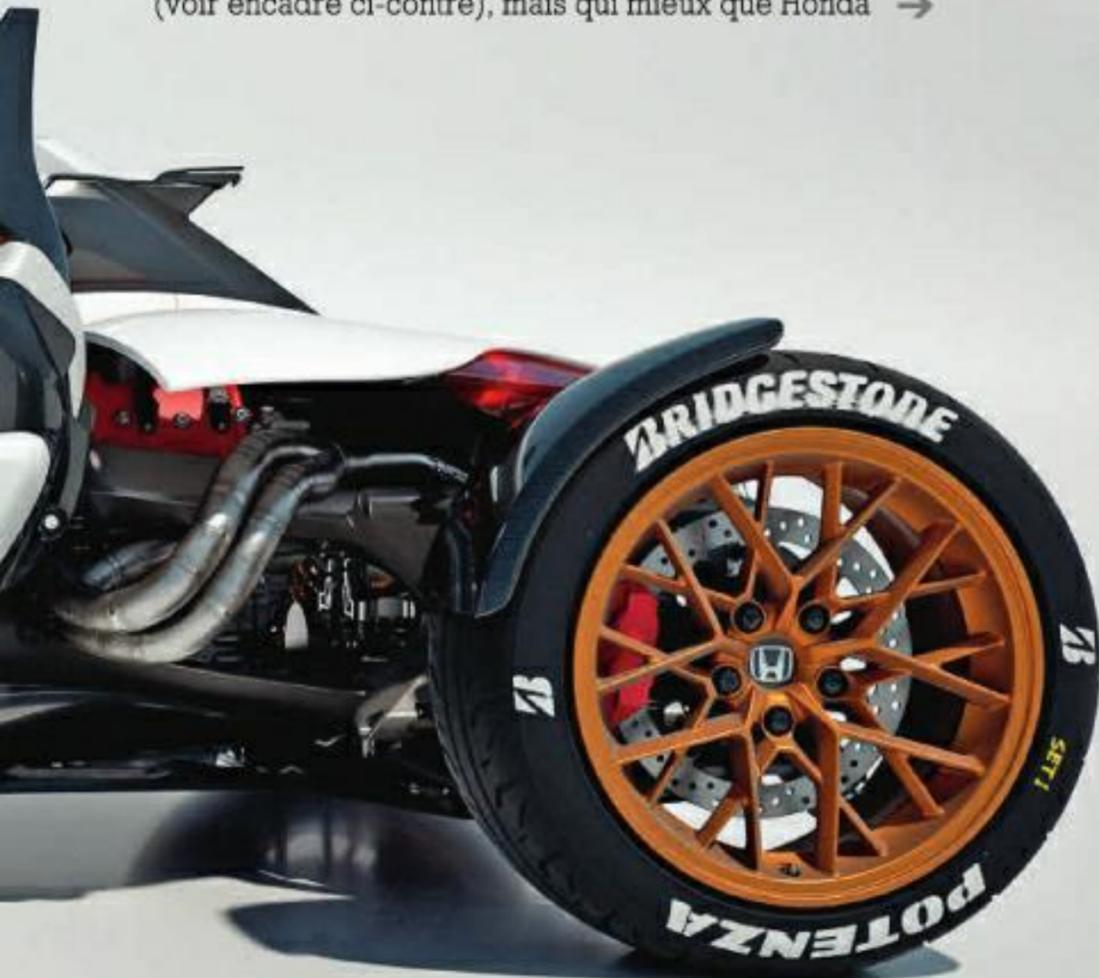
Voici le dessin retenu lors du concours de design interne à Honda.



→ Honda patine plus qu'il n'avance, dans le domaine de l'innovation architecturale et des sensations de conduite, le japonais assure ! De quoi redorer le blason d'un constructeur qui se targue d'être le premier fabricant de moteurs au monde. Et pour cause.

La marque produit 28 millions de moteurs par an destinés à équiper des véhicules à deux ou quatre roues, des bateaux, des avions mais aussi de multiples produits d'équipements à vocation professionnelle ou individuelle.

Le Project 2&4 n'est pourtant pas le premier à mêler les gènes des univers de l'automobile et de la moto (voir encadré ci-contre), mais qui mieux que Honda →



AUTO-MOTO L'ÉTERNEL FANTASME



En haut, la Machimoto de Giugiaro. En bas, la BMW Just 4/2 et, en bas à gauche, la Honda Project 2&4. Ces trois-là ont été pensées avec la même idée de base : fusionner les univers de la moto et de l'automobile pour apporter les sensations de conduite de l'une à la sécurité de l'autre.

Deux ou quatre roues ? Voire trois, ou six. Bref, la locomotion a ses règles qui nous paraissent immuables et que de petits génies facétieux aiment heureusement bousculer. Parmi eux, le designer Robert Powell, fraîchement sorti de son école de design, a dessiné en 1995 lors de son passage chez BMW, le concept Just 4/2. Ce petit roadster ultra léger (seulement 550 kg) accueillait deux personnes à bord, ne disposait pas de pare-brise et implantait en position centrale arrière le quatre cylindres 1100 cm³ de 100 ch de la moto K1100. Deux exemplaires roulants furent construits. Bien avant ce délire sympathique, en 1986, un autre génie de l'architecture automobile proposa sa vision des deux

univers auto et moto. Giugiaro dévoila au salon de Turin cette année-là plusieurs concept cars dont le très fameux Machimoto. Sur une base de Golf GTI 1.8 litres de 139 ch, Giugiaro a imaginé un habitacle très aéré avec une architecture reposant sur deux longues selles de moto capables d'embarquer six passagers assis comme sur un deux-roues. Trois autres passagers pouvaient prendre place... dans le coffre. Adorée des jeunes, détestée des anciens, la Machimoto de quatre mètres de longueur disposait d'un volant qui se transformait en guidon, selon le désir du pilote. Elle fait encore parler d'elle aujourd'hui. Audi étant lié à Ducati, aurons-nous droit à un nouveau délire prochainement ?

HONDA RC213V-S ELLE DONNE SON CŒUR



Honda commercialise l'incroyable RC 213V-S dérivée de la RC213V engagée dans le championnat MotoGP, l'équivalent de la F1 pour les 4 roues. Champion du monde en 2013 et 2014 avec cette fabuleuse machine, Honda joue ici la carte de l'exclusivité puisqu'il faudra déboursier 188 000 € pour accéder à ce joyau en janvier prochain ! Pourquoi un tel tarif ? Parce que la RC213V-S, partage 80 % de ses composants avec la RC213V de compétition et qu'elle est produite à la main.

→ pouvait légitimement reprendre ce thème qui fait fantasmer les amoureux des deux mondes ? Conçu pour porter l'expérience de conduite vers des cieux toujours plus exaltants, ce kart inédit offre la liberté d'une moto et la maniabilité d'une voiture. Si notre pilote veut bien démarrer l'engin, il pourra compter sur une sonorité stridente avec un V4 hurlant jusqu'à un régime maxi de 14 000 tr/min. Ce bloc est accouplé à une transmission à double embrayage à six rapports et développe donc une puissance maximale de 215 ch à 13 000 tr/min avec un couple maximal de 118 Nm à 10 500 tr/min. Il est implanté juste derrière le pilote, un peu comme le fut le V12 transversal de 1.5 litre de cylindrée (!) de la F1 RA272 de 1965.

Le châssis est apparent et laisse à la vue les suspensions typées compétition. La longueur de 3 mètres tranche avec la hauteur limitée à 99 centimètres... sans pilote à bord ! Celui-ci plonge dans le siège unique quasi suspendu au-dessus du sol pour que cette conception flottante, dixit Honda, « place le conducteur au plus près de l'action, évoquant la liberté d'une moto et complétant le sentiment d'immersion conféré par les performances extrêmes du projet ».

CHRISTOPHE BONNAUD



Le « petit » V4 de 999 cm³, implanté à l'arrière, est dérivé de celui de la moto championne du monde en 2013 et 2014.

INVESTISSEZ DANS LE TEMPS



ZENITH - EL PRIMERO 36'000 VPH

LES MONTRES PARIS

Votre montre en 12 fois sans frais*

LES MONTRES PARIS

LES PLUS GRANDES MARQUES D'HORLOGERIE

58, rue Bonaparte - 75006 Paris - 01 46 34 71 38 • 40, rue de Passy - 75116 Paris - 01 53 92 51 61
www.boutiquelesmontres.com

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.
TAEG fixe 0 %. Taux débiteur fixe 0 %. Coût du crédit : 0 €. Coût du crédit à la charge du vendeur. Montant total dû : 7900 €.
Durée maximum du crédit : 11 mois. Coût mensuel de l'assurance (s'ajoute à la mensualité) : 8,5 € pour DIM, 9,5 € pour DIM+CHOM et SENIOR.*

*Exemple, hors assurances facultatives : pour un achat d'un montant de 7 900 €, après un apport de 750 €, vous réglez 11 mensualités de 650 €. Montant total du crédit 7 900 €. *Offre valable toute l'année, à partir de 150 € de crédit et sous réserve d'acceptation de votre dossier de crédit affecté par FRANFINANCE (719 807 406 RCS Nanterre - Intermédiaire en assurances - N°ORIAS 07 008 346). Assurances souscrites auprès de SOGECAP et SOGECAP RISQUES DIVERS, entreprises régies par le Code des Assurances. FRANFINANCE, SOGECAP et SOGECAP RISQUES DIVERS sont des filiales du Groupe SOCIETE GENERALE. Le vendeur est intermédiaire de crédit non exclusif de FRANFINANCE. Vous disposez du délai de rétractation de 14 jours à compter de la date de signature du contrat de crédit. Conditions au 30/09/2014.

CITROËN CACTUS M

UNE MÉHARI AU TAPIS

Quatrième concept cars sur la base de la Citroën Cactus, ce projet M ne verra pas le jour en l'état. Pour le constructeur, il s'agit avant tout de capter l'attention en attendant la future grande berline qui se profile.

La Citroën Cactus est, à elle seule, un véritable roman. Conçu à l'origine pour devenir la *voiture essentielle* du nouveau siècle, le projet E3 n'a cessé de dévier de sa trajectoire pour finalement devenir une automobile certes éloignée de la berline classique, mais pas encore ce produit décalé, simple, basique et désirable qu'envisageaient ses géniteurs à la fin des années 2000. Imaginée sans planche de bord, quasi-symétrique entre l'avant et l'arrière, simple et connectée, la Cactus a dû se plier aux conclusions de nombreux tests clientèles qui ont tué dans l'œuf les idées les plus novatrices du

projet. Sans même parler des réticences internes qui ont perturbé le programme plus d'une fois au cours de sa genèse. Présentée sous forme de concept en 2013 puis produite en série l'année suivante, la Cactus prend place dans la famille C4 bien que conçue sur une plate-forme de C3. Elle est produite en Espagne dans une usine qui n'est sans doute pas la plus rentable du groupe mais dans laquelle la C3 Pluriel fut produite en son temps. Et c'est tout naturellement en pensant à elle que l'on a découvert le mois dernier le concept M censé matérialiser une vision moderne de la Citroën Méhari de 1968.

Le design de la C4 Cactus est conservé sur ce prototype mais tous les fondamentaux de l'icône de 1968 ont été revus, comme ce bouchon en fond de cale (!) qui permet de laver l'intérieur de la voiture à grande eau ou encore ces gros renforts latéraux singeant la carrosserie en matériaux composites de la Citroën Méhari. Pour autant, le concept car Cactus M ne sera pas produit en série. Sachant que la variante break du projet Cactus a été abandonnée avant même la production de la berline, il est fort peu probable que la version découvrable soit un jour produite en





La connotation de véhicule de loisir transpire dans ce concept qui n'aura pas de suite directe en grande série. La sellerie permet le lavage à grandes eaux de l'habitacle de la Cactus M comme à la belle époque de la Méhari. Un bouchon permet d'évacuer le surplus d'eau.





Le concept M perd ses protections latérales déformables au profit de galbes plus généreux et évocateurs de l'univers des petits SUV. La sécurité n'est pas en reste avec un large arceau.

Un peu plus baroudeuse que la Méhari dont elle s'inspire, la Citroën Cactus M s'offre un couvre-chef et la possibilité d'agrandir son habitacle... pour y passer la nuit.



série. Avec elle, Citroën veut simplement maintenir l'attention du grand public avant de livrer les contours d'une autre vraie grande nouveauté : une berline qui viendra coiffer la gamme avant 2020 et qui respectera la nouvelle charte stylistique de la marque avec un design épuré, simple et fonctionnel. Quant à la Cactus M, elle laissera quand même quelques traces puisque l'on évoque

la possible apparition, d'ici à 2018, d'une berline de taille moyenne 100% électrique basée sur la nouvelle plateforme EMP1 et non sur celle de la C3. Tirillée entre l'obligation d'être présente sur le marché des compactes et ne pas télescopier la future DS5, Citroën doit jouer fin pour retrouver un rang digne de son histoire. Réinterpréter la Méhari ne suffira pas à séduire

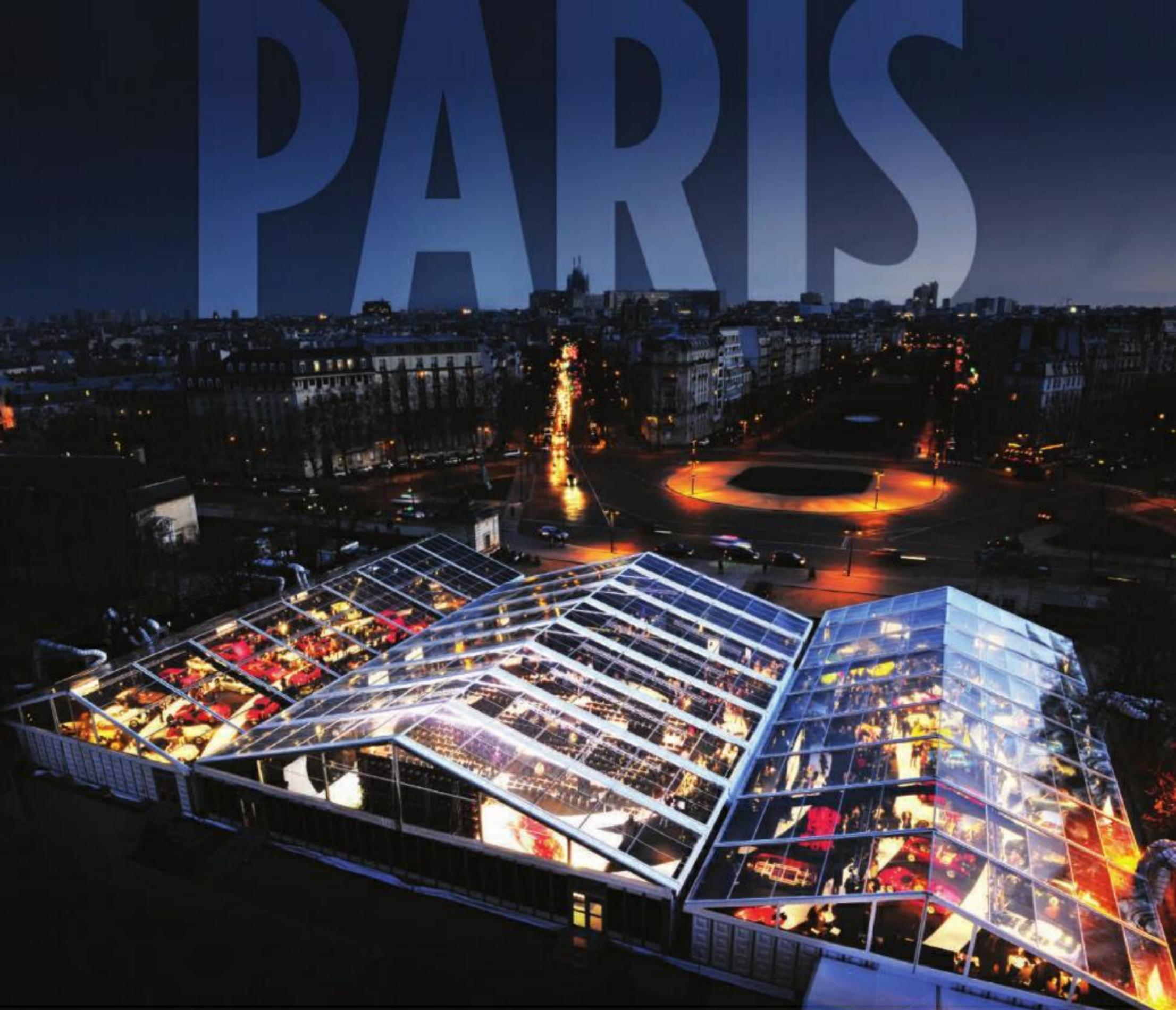
et conforter une clientèle en attente d'un réveil de leur marque bénie dans un segment légitime pour elle : le haut de gamme. Alors, à quand un concept rassurant dans cet univers qui évoquerait les lignes et les ambitions d'une grande berline siglée Citroën, obligée de cohabiter avec la remplaçante de la C5 devenue DS ? Genève ou Paris 2016 ?

CHRISTOPHE BONNAUD



LES CONCEPTS PIQUANTS DE LA CACTUS

À défaut de version break qui eut été une réussite sur le marché européen, la C4 Cactus multiplie les études folkloriques. Au concept annonceur de 2013 en haut à gauche, se sont ajoutées la C4 Cactus Adventure (en bas) et la C4 Cactus Airflow en 2014 alors qu'en 2010, la Citroën Lacoste (en bas à droite) défrichait le terrain du revival de la Méhari.



APPEL AUX INSCRIPTIONS DES LOTS: PARIS, 3 FÉVRIER



Sotheby's

www.rmsothebys.com/paris

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

Audi A4 2.0 TFSI 252 ch

LA MÊME, EN MIEUX



On ne change pas une équipe qui gagne. Une formule surannée qu'Audi applique pourtant avec la 5^e génération de son A4 qui s'offre un joli saut technologique.

Vous aimez l'A4 ? Alors vous adorez la nouvelle, qui est un copier-coller de l'actuelle ! En apparence seulement, car cette A4 inédite à 90 % (c'était bien la peine) brille par son efficacité. Cela passe par un poids qui rend 110 kg malgré une hausse des cotes (+ 25 mm en longueur, 16 mm en largeur, 12 mm en empattement et 24 mm en garde au toit), mais aussi par une baisse des consommations (et donc des rejets de CO₂). Audi y parvient en jouant sur l'aérodynamique (Cx record de 0,23), mais

aussi en introduisant des blocs plus propres. Ainsi, les consommations moyennes chutent de 21 %, tandis que la puissance augmente jusqu'à 25 % ! Le tout sans recourir au « downsizing » (réduction des cylindrées), mais plutôt au « right sizing », comprenez par-là une cylindrée calibrée au mieux pour la voiture. Le marché des flottes va être content. Il n'empêche, on trouve désormais un modeste 1.4 TFSI en entrée de gamme (150 ch). En diesel, l'offre débute avec un 2.0 TDI de puissance identique, remarquable de sobriété (3,7 l/100 km et →



Le niveau de qualité, en termes d'assemblage et de choix de matériaux, a grimpé d'un cran, propulsant l'A4 au niveau d'une A6, voire d'une A8. Impressionnant.

La dalle d'instrumentation fait partie de ces fameux modules que le groupe Volkswagen distille sur ses différents modèles. L'A4 en bénéficie après ses sœurs TT et R8.



IMPRESSIONS Audi A4 2.0 TFSI 252 ch



L'A4 emprunte certains équipements à ses sœurs A6, voire A8, comme la climatisation quadrigone (à droite). Si vous désirez plus d'espace dans le coffre, le break Avant est disponible en même temps que la berline.



→ 99 g de CO₂/km !), disponible aussi en une version de 190 ch plus recommandable (116 g de CO₂), tandis que le haut de gamme a (encore) droit à un V6 3.0 TDI de 272 ch (129 g de CO₂), couplé d'office à la transmission intégrale quattro. Une faveur réservée au nouveau gros bloc essence ici à l'essai, qui se contente pourtant d'un simple quat'e-cylindres 2.0 TFSI (turbo et injection directe), développant 252 ch. À bord, on retrouve sans surprise ce qui fait le charme d'une Audi d'aujourd'hui : une finition tirée à quatre épingles et un contenu technologique incroyable, calqué sur les fleurons Q7 et A8 (cockpit virtuel, recharge par induction du smartphone, points wifi, cruise control adaptatif, radar anticollision actif, tablettes

arrière tactiles amovibles, etc). De la limousine A8, il en est encore question en roulant, tant cette version parfaitement insonorisée brille par son confort et sa discrétion, y compris à vive allure. Pourtant, ce volontaire 2.0 TFSI, couplé à une boîte S tronic à sept rapports aussi douce que réactive, ne chôme pas. Grâce à une large plage de couple (370 Nm de 1 600 à 4 500 tr/min), les relances sont vives (0 à 100 km/h en 5,8 s), et la transmission quattro de notre modèle d'essai, très efficace, permet de passer vite et fort dans les virages, en toute quiétude. Avec cette ultime A4 (bientôt déclinée en break), Audi capitalise les points forts de sa berline star. Nul doute que cette A4 très « techno » devrait inquiéter les Mercedes Classe C et BMW Série 3,

AUDI A4 2.0 TFSI 252 ch EN CHIFFRES

- Moteur : 4 cylindres turbo et injection directe, 1 984 cm³
- Puissance : 252 ch à 5 000 tr/min
- 370 Nm de 1 600 à 4 500 tr/min
- Boîte de vitesses : S tronic à 7 rapports
- Dimensions : 4,72 x 1,84 x 1,42 m
- Poids : 1 510 kg
- Pneumatiques : 245/40 R 18
- Vitesse maxi : 250 km/h (bridée électroniquement)
- Prix (à partir de) : 46 900 €

clairement moins bien loties en la matière. Et pas moins chères ; cette A4 2.0 TFSI quattro est facturée 46 900 €, pour culminer à 52 300 € en finition haute « Design Luxe ».

THOMAS RIAUD

www.metronomerace.com

contact@metronomerace.com

Tour de Corse 2015

Félicitation aux équipages des deux voitures METRONOMERACE à l'arrivée, très bien classées dans leurs catégories respectives.

VW Golf GTI 1977 groupe 2 No 154
de l'équipage Christophe d'INDY
classée 14^e en Classic et 53^e au General

OPEL GT 1973 groupe 4 N°165
de l'équipage Dominique LESOURD/ Flavio SJOSTEDT
classée 2^e en groupe G1, 59^e en VHC et 75^e au Général.



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

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

VENEZ ESSAYER LE MONTE-CARLO HISTORIQUE 2016 AVEC NOUS

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



metronomerace
revivez la passion

Christophe D'INDY : 06 09 18 32 79

Les Petits Faugs - 07440 Boffres

Etienne GOLDET : 06 11 60 58 77

6 rue Rabelais - 26000 Valence

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

www.metronomerace.com

UN AIR DE FÊTE

PAR ALEXA POUGEUX shopping.ac@lva.fr

OR DU TEMPS

Manchette Buccellati
deux ors gravés
et diamants.
Prix sur demande.
Numéro lecteurs :
01 42 60 12 12



À L'INFINI

Collection Masterpieces 2015
en platine et diamants.
Superbe expression du savoir-
faire avec ce collier serti,
sublimant l'héritage historique
maison Tiffany & Co.
Prix sur demande.
Numéro lecteurs : 01 84 82 02 00
ou www.tiffany.fr



MADE IN ITALY

Sac Melinè Mosaico rose en cuir d'agneau.
Serapien. Prix : 1 450€
www.serapien.com



ART DÉCO

Look Art Déco pour
la nouvelle Tuxedo
or rose de Ralph
Lauren. Prix : 15 850 €
Numéro lecteurs :
01 44 77 77 05



MORGANNE BELLO

Bague Smartys. Hématite, diamants,
or rose. Morganne Bello. Prix : 950 €
Numéro lecteurs : 01 42 60 14 04

UNE ICÔNE

Renaissance d'une pièce iconique,
créée dans les années 1930, la montre
Cadenas - un bijou qui donne
l'heure - est la sublime incarnation
de l'expression artistique de la maison
et l'esprit avant-gardiste et intemporel
qui la gouverne. Van Cleef.
Prix sur demande
www.vancleefarpels.com





TRIO DE CHARME

Collection Black Jade, composée d'un sautoir, boucles d'oreilles et bagues. Or rose, jade noir, agate verte et diamants. Roberto Coin.

Prix sur demande.
www.robertocoin.com



NOUVELLE VAGUE

Bracelet « Paris Nouvelle Vague » en or rose, améthystes, aigue-marines, tourmalines, spinelles, diamants. Un hommage à la Parisienne et au Pont des Arts...

Cartier. Prix : 63 000 €
www.cartier.fr



MA PREMIÈRE

La Maison Poiray s'associe à la créatrice de bijoux Alexandra Margnat afin d'habiller sa montre « Ma Première » d'une toute nouvelle lanière en acier coloré, délicatement laquée. Fraîcheur et exotisme.

Prix : 1 600 € (montre)
et 490 € (le bracelet)

www.poiray.com



EX-FAN DES EIGHTIES

Patchwork d'inspiration *eighties* pour ce sac porté travers en cuir de vachette (20 x 16 x 8 cm). Longchamp. Prix : 350 €

www.longchamp.com



COLLECTION NATURE

Bagues Lotus or jaune, feuilles or rose et pierres de quartz rose ou péridot. Ole Lyndgaard Copenhagen. Prix : 3 650 €

Numéro lecteurs : 01 42 82 67 40

AUDACIEUSE ET RAFFINÉE

La Boy-Friend attire immédiatement le regard. Mieux encore, elle séduit par son audace, son esthétique raffinée et sobre, si caractéristique de la maison Chanel. Elle n'est pas sans rappeler Gabriel Chanel explorant, - à contre-courant - avec le génie qu'on lui connaît, les éléments du vestiaires masculin. Boîte en or beige 18 K (format XL de 28,6 x 37 mm), lunette sertie de 66 diamants. Cadran opalin guilloché. Déclinée en plusieurs versions et deux tailles. Chanel. À partir de 11 400 € (modèle présenté 23 200 €)

www.chanel.com





INTERVIEW

AMKO LEENARTS

*Global Director, Interior Design,
Ford Motor Company*

« La course dans les veines »

Le Néerlandais Amko Leenarts a profité de ses longues années au design intérieur chez PSA pour parfaire son français. Passé chez Ford en 2012, il nous convie à découvrir l'exceptionnelle Ford GT sous un angle différent. Suivez le guide !

La première prouesse de Ford a été de garder secret le développement du projet GT. Certes, il était évident qu'un jour ou l'autre, le « revival » de la Ford GT40, dénommée sobrement Ford GT et produite à partir de la fin 2004 pour une commercialisation en 2005, allait trouver un successeur. Ce que nous ne pouvions pas prévoir, c'est que cette deuxième génération allait tout changer ! Quitte à s'éloigner assez sensiblement de l'icône des années 1960, pour mieux se glisser dans la peau d'une superstar de 2016. Car cette nouvelle GT va permettre à Ford de retrouver la piste du Mans, cinquante ans après sa victoire au classement général. L'année prochaine sera donc l'année Ford GT avec la commercialisation de cette sublime Grand Tourisme et le retour de l'ovale bleu sur le bitume manceau où il a écrit parmi les plus grandes pages de l'histoire de cette course mythique. Il vous sera pourtant très difficile de croiser ce coupé exclusif sur votre route l'année prochaine : Ford a effectivement décidé d'opérer une sélection assez drastique des clients potentiels de la bête, afin →





Même si elle s'en éloigne par son aérodynamique, la GT de 2016 respecte au mieux l'ADN de la Ford originale des années 1960.



Le siège est fixe. Ce sont donc le pédalier et le volant qui assurent les amplitudes de réglages.





L'habitacle de la Ford GT tend vers le minimalisme des formes et des fonctions. Il faut dire que les designers n'avaient pas beaucoup de place à bord pour s'exprimer.



→ d'éviter toute spéculation. Mission impossible ? Ferrari pourrait répondre, lui qui n'a pas vraiment su freiner la spéculation sur ses modèles des années 1980-1990 !

Les acheteurs potentiels ne seront pourtant pas forcément attirés par le moteur de la GT 2016. Il s'agira d'un « modeste » six-cylindres mais de cylindrée appréciable (3.5 litres) et gavé par deux turbos pour délivrer environ 600 ch. Il entre dans la famille des modernes Ecoboost. C'est bien évidemment d'abord la plastique de cette GT qui chatouillera la rétine, avec un design dicté par la fonction. Et dans ce cas, ce ne sont pas des mots en l'air ! Excessivement massive, bien plus qu'il n'y paraît en photos, la Ford GT a été sculptée dans une soufflerie. Derrière son gabarit imposant, elle cache des formes allégées, percées de conduits aérodynamiques qui laissent finalement assez peu de place aux deux occupants, comme va vous l'expliquer Amko Leenarts dans ces pages. Avoir le privilège de monter à bord, voire de posséder cette

nouvelle icône du généraliste Ford ne sera pas donné à tout le monde. Alors profitez-en, d'abord en photo puisque ce monstre déjà sacré a rôdé dans la capitale française, glissant ses formes envoûtantes dans la « lumière » d'une nuit de pleine lune...

Automobiles Classiques : Pourquoi une telle rupture avec la précédente génération de GT ?

Amko Leenarts : La GT de la première génération, en 2005, n'était pas spécifiquement construite pour courir. La priorité était le rétro design, alors le credo de notre studio Living Legends. Là, plusieurs renaissances de véhicules historiques ont été créées comme la Thunderbird, voire la Mustang. C'était une époque où sont apparues un nombre assez considérable de voitures rétro, comme la Mini ou la New Beetle. Sans doute cherchait-on à créer des histoires pour se renouveler. →

Avant de recevoir l'aval de la direction de Ford, le projet a nécessité la réalisation de plusieurs maquettes à échelle réduite.



Le gabarit a été dicté par la motorisation et l'aérodynamique. Le style a été peaufiné jusqu'à l'obtention d'une silhouette racée, basse et agressive.



TAPIE SOUS LES STRUCTURES DU MÉTRO PARISIEN, **LA FORD GT ATTEND SON HEURE** POUR SEMER LA ZIZANIE DANS L'UNIVERS DES SUPERCARS



→ AC : Dès l'origine du projet de la nouvelle GT, était-il question de compétition ?

AL : On ne voulait pas de différence entre la version course et la routière. Donc, toutes les règles qui régissent la conception d'une voiture de course se sont appliquées sur cette voiture là, que ce soit pour le châssis, les dimensions, les données à atteindre en termes d'aérodynamique. Les seules contraintes sont finalement humaines ! On ne peut pas faire une voiture de 50 centimètres de haut, un homme doit pouvoir s'y glisser !

AC : L'habitacle semble plutôt compact par rapport au gabarit de la voiture.

AL : On a cherché à faire le cockpit le plus étroit et le moins long possible et pour cela, on a choisi de faire un point « H » fixe (le point d'assise au niveau des hanches. Le siège ne coulisse donc pas, NDLR) et c'est là la grande différence de conception avec une voiture de série. Seul le dossier du siège s'incline d'environ 10 degrés, pour les derniers ajustements.



LA FORD GT, C'EST D'ABORD UN **GABARIT TRÈS VOLUMINEUX** ET DES VOLUMES DÉDIÉS À LA RECHERCHE DE LA PERFORMANCE

La colonne de direction et le pédalier peuvent se déplacer d'environ 20 cm. Il faut comprendre que lorsque l'on dessine une voiture « normale », les contraintes de crash-test selon les réglages de siège du conducteur impactent directement sur la ligne de toit. Ici, le point « H » fixe permet d'être plus bas et plus aérodynamique.

AC : L'icône GT des années 1960 reste-t-elle présente avec ce dessin ?

AL : On se devait de conserver une silhouette relativement classique, qui reste très proche du modèle historique. Nous avons aussi repris la forme ronde des feux arrière ainsi que les feux avant, le regard de la voiture, dans une forme certes très évoluée.

AC : La voiture de 2016 semble pourtant différente de l'icône !

AL : Dès que vous regardez la voiture sous ses trois dimensions, vous constatez effectivement qu'elle est très différente. La première GT40 avait déjà une sorte de ponton sur la partie arrière de son habitacle. Mais la construction en carbone de la nouvelle a autorisé des formes impossibles à obtenir sans cette technologie.

On peut parler de véritable sculpture. Cela permet d'offrir une fonction purement aérodynamique qui donne de l'appui arrière à la voiture. L'exemple parfait pour rappeler que dans un bon design, les aspects visuels et fonctionnels sont indissociables. →





Le premier exemplaire de la Ford GT met en avant le souci du détail. À gauche, les feux arrière circulaires singent ceux de la toute première GT40 des années 1960. Le V6 biturbo EcoBoost n'est, pour l'heure, pas très visible mais dispose déjà de branchies capables de bien le ventiler !



Ce dessin révèle à quel point l'habitacle est resserré en partie arrière : priorité à l'aérodynamique.

→ AC : Finalement, est-ce une voiture de course adaptée à la route ou une voiture de route adaptée à la course ?

AL : Pour répondre à la question, je dirais que la première fois qu'elle roulera, ce sera en variante course, avant même de prendre la route. Mais cette voiture est faite pour rouler, on a l'espoir qu'elle roulera beaucoup, elle est pensée pour cela. Pas pour rester dans un garage ou un show-room.

AC : Vous avez des éléments aérodynamiques actifs. Comment s'intègrent-ils dans la ligne dans les différentes configurations ?

AL : Nous n'avons pas souhaité faire l'impasse sur les éléments aérodynamiques mobiles comme l'imposant aileron arrière, et ce même au détriment du style.

AC : Concentrons-nous maintenant sur l'intérieur, votre domaine de prédilection. Quelle en a été la définition ?

AL : Nous avons un package très étroit : il me suffit d'étendre mon bras pour toucher la porte passager. Le point H fixe était clairement une donnée depuis le début. Ensuite, il était évident que la coque formerait la partie basse de la planche de bord. Donc, avant même d'avoir terminé le dessin de l'habitacle, j'ai dû composer avec le dessin de la coque qui lui était défini depuis bien longtemps.

Depuis le début, nous voulions en faire une voiture très moderne, en utilisant les éléments du monde digital, comme les écrans tactiles. Ensuite, dans la mesure il s'agit d'un habitacle très étroit, nous avons voulu améliorer l'installation à bord. L'instrumentation ne prend pas de place avec ses afficheurs affinés et on a reporté les aérateurs au niveau des panneaux de portes car, avec la place prise par les airbags, il n'y avait plus d'emplacement libre pour eux ! →



CE N'EST PAS À PARIS
QUE **LA Foudre**
FRAPPERA EN 2016
MAIS SUR LA PISTE
DES 24 H DU MANS !



LES OBJETS FORD LA GUITARE GT

Le vice-président de Ford en charge du design, Moray Callum, a poussé les designers des différents centres de style de la marque à concevoir des objets inspirés des trois principes directeurs du style intérieur de la Ford GT : simplicité, innovation et connexion. C'est ainsi qu'en avril dernier, à l'occasion du salon du meuble de Milan, un voilier, un baby-foot, une chaise, un haut parleur wifi, une lampe flottante et... une guitare ont été dévoilés. « Nous avons une quantité incroyable de talents dans nos studios » explique Moray Callum, « le public voit rarement plus de 10 % du travail qui s'y passe. Cet exercice est l'occasion idéale de partager une partie de la créativité de notre équipe. Il offre à nos concepteurs l'occasion d'aller au-delà du travail quotidien et d'exposer de nouvelles idées qui pourraient inspirer de futurs modèles ».

LE GRAND RETOUR !

Les 18 et 19 juin 2016, sur le mythique circuit de la Sarthe, un événement de grande ampleur ravira les nombreux passionnés de l'épreuve mancelle avec le retour de Ford aux 24 Heures du Mans. Une présence qui célébrera les cinquante ans d'un sacré triplé lors des 24 H du Mans 1966. Certes, il ne sera cette fois pas question de concourir pour la victoire au classement scratch, mais quatre Ford GT seront engagées par le team Chip Ganassi dans la catégorie LM GTE Pro. Les quatre Ford officielles tenteront de dominer les Aston Martin et autres Ferrari de cette catégorie toujours très disputée. Comme l'indique Amko Leenarts, la version de compétition a effectué ses premiers tours de roues avant même la version de série...



→ AC : Vous n'avez pas choisi de cinématique outrancière pour l'ouverture des portières ?

AL : Les portes s'ouvrent avec un angle de 45°, et c'est parfait pour se faufiler à bord, malgré les larges pontons. Pour l'anecdote, nous avons eu un peu peur lors du concours d'Élégance de Chantilly le mois dernier, mais le mannequin a finalement pu se glisser à bord, sans souci.

AC : Les proportions à bord semblent totalement reconsidérées de par le volume réduit de l'habitacle...

AL : La planche de bord est extrêmement compacte et elle semble si petite qu'on a mis quelques semaines à s'y habituer ! Le volant paraît immense, et pourtant c'est le plus petit qu'on ait jamais dessiné. J'en ai un exemplaire au bureau et les gens qui passent le prennent en mains, ils sont fascinés, se sentent déjà dans l'ambiance de la voiture, rien qu'à son contact. Presque une icône, déjà. Il rassemble les fonctions habituellement concentrées sur les commandes, par économie de place. En plus nous avons un combiné digital vraiment impressionnant, qui utilise tout l'espace disponible. Tous les graphismes (dans une typographie spécifique à la GT) ont été élaborés pour pouvoir être lus sans détourner le regard de la route. Encore une fois, la fonction a pris le pas sur la forme. Et pour faire de l'habitacle un endroit agréable à vivre, nous avons créé une aile qui abrite le câblage et la casquette du combiné.

AC : Quels sont les matériaux que vous avez choisi pour habiller cet habitacle ?

AL : Nous avons du carbone, de l'Alcantara, du cuir, et toute une série de matériaux qui sera dévoilée au prochain Salon de Detroit en janvier 2016. Ils permettront une offre de per-

sonnalisation importante. Les plus grosses différenciations en termes de couleurs et matériaux se feront au niveau des couvercles d'airbag et de l'ambiance à bord.

AC : Au volant d'une telle voiture, qu'est-ce que le conducteur doit apercevoir des lignes extérieures ? Que devez-vous lui suggérer visuellement ?

AL : Je voulais d'abord qu'il y ait une continuité visuelle entre le dessin de l'aile au-dessus des compteurs et celui du passage de roue. Je désirais réduire, autant que possible, les montants de pare-brise. Et dans l'enthousiasme, nous avons carrément oublié le rétroviseur intérieur ! Franchement, dans une voiture comme ça, vous regardez seulement votre rétro quand vous voulez vérifier que vous avez bien doublé une Ferrari...

AC : Il n'y a donc pas de rétroviseur intérieur dans la Ford GT ?

AL : Si, bien sûr ! Mais en attendant d'avoir la pièce idéale, nous avons pris provisoirement un rétroviseur intérieur de Focus. Il paraissait énorme ! C'est là que j'ai décidé qu'il fallait un élément spécifique qui s'intègre bien visuellement.

AC : Finalement, dessiner une Ford GT, c'est éminemment plus complexe qu'une voiture de grande série ?

AL : Ah non, détrompez-vous. Certes, concevoir une telle voiture ou une Fiesta, ce n'est pas la même chose, mais je passe mon temps à expliquer à tout le monde qu'une Fiesta, eh bien c'est bien plus difficile à dessiner !

PROPOS RECUEILLIS PAR NICOLAS VALEANO
PHOTOS À PARIS : BERNARD ROUFFIGNAC

LE SILENCE RÈGNE
À MONTMARTRE. **LES DEUX
TUYÈRES D'ÉCHAPPEMENT**
SONT AU REPOS. PLUS POUR
TRÈS LONGTEMPS...



Bentley Continental GT3-R

ILS SONT FOUS CES ANGLAIS !

Suffit-il d'une cure d'allègement et d'une augmentation de la puissance pour répondre fidèlement à la philosophie GT3 ? Réponse après une journée au volant de la débridée Bentley Continental GT3-R.





PERFORMANCES Bentley Continental GT3-R

En 2014, sur le stand Bentley où nous avons fait sa connaissance, nous avons d'abord pensé à une farce. Au milieu des carrosseries rutilantes de chrome et aux peintures satinées, une Continental GT se démarquait par sa peinture blanche, ses flancs décorés de lisérés verts (anglais et menthe à l'eau) et ses appendices aérodynamiques reposant sur un aileron arrière fixe, une lèvre aérodynamique et des jupes latérales. Selon certains, elle aurait été plus à sa place à défendre les rangs d'une échoppe de tuning ! C'est oublier que cette Continental rend hommage au retour de Bentley en compétition. Si vous avez raté une étape, le constructeur de Crewe a replongé dans le grand bain de l'huile de ricin, des plaquettes de freins bouillonnantes et des combinaisons ignifugées, dix ans après sa victoire aux 24 Heures du Mans. Annoncé mi-2013, le programme sportif s'est matérialisé par l'engagement de la Continental GT3

dans le challenge européen Blancpain Endurance Series et dans le championnat américain de GT. En Europe, avec la seconde place dans l'épreuve du Nürburgring (le 21 septembre dernier), la deuxième position au classement final du trophée Blancpain 2015 lui est acquise.

De la voiture de course, la « R » pour « road » n'a hérité que des apparences. Les ressemblances s'arrêtent là. La « R » s'est toutefois octroyé le droit de porter le label GT3, symbole chez le cousin Porsche des versions les plus sportives de la 911. Les concepteurs de Bentley ont appliqué à la lettre une recette éprouvée se concrétisant par une réduction du poids et une augmentation de la puissance. Sur le premier point, le régime minceur a permis de gagner 100 kilos. Les mauvaises langues diront qu'en partant de près de 2,3 tonnes, l'économie paraît bien mince. Les ingénieurs se sont inspirés de l'expérience acquise avec la Continental Supersport de

CHAQUE DÉCÉLÉRATION S'ACCOMPAGNE D'EXPLOSIONS
ET DE DÉTONATIONS QUI DONNENT LA CHAIR DE POULE

La Continental a beau être une GT3-R, elle reste avant tout une Bentley. Cela transpire à travers une finition exemplaire.





La GT3-R passe difficilement inaperçue avec ses liserés verts sur les flancs et ses appendices aérodynamiques empruntés à la compétition.

2009. À l'arrivée, une épaisseur d'insonorisant a été enlevée, l'échappement est en titane ce qui représente un gain de 7 kg, les freins en céramique, l'aileron arrière surplombant la malle et le diffuseur sont réalisés en fibre de carbone.

Son V8 se met en quatre

Bentley n'est pas allé jusqu'à remplacer le mécanisme d'ouverture des portières par des lanières mais les sièges arrière ont été supprimés pour accueillir des bagages, non pour laisser la place à un arceau-cage, comme c'est souvent l'usage sur une GT3. Cet espace bénéficie d'un traitement qui mérite de convoquer une armée de superlatifs. Du jamais vu : une énorme pièce en fibre de carbone coiffe la plage arrière. Quant à la paroi de séparation avec le coffre, elle est tapissée d'une peau en alcantara capitonnée et à surpiques vertes, identique à celle qui recouvre les contre-portes et les baquets envelop-

pants. Dans la seconde où l'on pénètre à bord, on est surtout saisi par l'originale teinte vert menthe à l'eau du bandeau de cuir parcourant l'habitacle. Si la planche de bord est identique à celle des autres membres de la famille Continental GT, l'ambiance Clubsport repose sur une décoration en carbone et la jante du volant revêtue partiellement de suédine. Le seul clin d'œil à l'univers de la course réside dans la minuscule bande de cuir vert positionnée à 12 h sur le volant. Elle permet au conducteur de connaître en permanence la position des roues avant. Une prévenance pas inutile lorsque l'on sait que le V8 biturbo 4 litres d'origine s'est offert une cure de vitamines. Le changement de la cartographie du V8 4 litres et le tour de vis donné aux turbos a permis d'augmenter la puissance de 52 chevaux par rapport à la Continental V8 S. La GT3-R affiche désormais 580 ch à 6 000 tr/min, soit encore 20 ch de mieux qu'une Audi RS6, mais elle bénéficie toujours de la désactivation de quatre cylindres à allure stabilisée. →

PERFORMANCES Bentley Continental GT3-R

CONFORMÉMENT À LA TRADITION, LA FORMULE GT3
ALLIE ALLÈGÈMENT ET HAUSSE DE LA PUISSANCE



La Continental se démarque par sa calandre nid d'abeille et ses deux ouïes sur le capot moteur.



Pour gagner quelques kilos, les sièges arrière ont été supprimés et remplacés par un espace à bagages capitonné en Alcantara.





La GT3-R se reconnaît également à ses énormes roues de 21 pouces cachant des disques surdimensionnés en carbone céramique.

→ Le couple gargantuesque renvoie tout le monde à ses études : 700 Nm à 1 700 tr/min. Un boost le fait culminer à 750 Nm pendant quinze secondes.

300 exemplaires déjà vendus

La version W12 est battue de 30 Nm. Comment ces chiffres s'expriment-ils sur une voiture qui accuse encore 2,2 tonnes sur la bascule ? Pression sur le bouton poussoir, le V8 s'ébroue dans un vacarme à donner la chair de poule. Le mode Sport rehausse les grognements d'une mécanique prompte à s'en- voler jusqu'au rupteur situé à 6 800 tr/min. En mode manuel, la vigueur du V8 anticipe le passage du rapport supérieur pour ne pas déclencher la coupure d'allumage. La sonorité stridente grimpe dans les aigus à la même vitesse que l'aiguille du compte-tours. Les décélérations vous font vivre une

autre expérience. Des crépitements et d'envoûtants borbo-rygmes accompagnent chaque lever de pied. Ces explosions, amplifiées lors des passages dans les souterrains, éberlurent les automobilistes. Des détonations qui tournent le dos au raffinement des machines de Crewe.

Cette Bentley joue décidément dans la catégorie « bad boy ». Rassurez-vous, rien ne s'oppose à une utilisation quotidienne. Le timbre de voix peut être muselé en repassant en mode automatique. Malgré une suspension raffermissée, le confort demeure proche de celui d'une Continental standard. Le châssis remanié ne change pas fondamentalement l'équilibre de la GT3-R par rapport à la V8 S. Les mouvements de caisse sont mieux maîtrisés et le sous-virage jugulé, mais il convient de garder à l'esprit la masse de la voiture. L'agilité n'est pas le point fort de coupé qui a conservé sa transmission intégrale. Davantage taillée pour les routes rectilignes que pour affronter les lacets serpentant dans la montagne, la GT3-R n'en reste pas moins la Bentley la plus performante jamais produite. Le 0 à 100 km/h est avalé en 3,6 secondes et les reprises, soutenues par une boîte plus courte, vous plaquent au dossier du baquet. Cette Bentley ensorcelée réserve des sensations hors-normes. Son caractère exclusif n'a pas échappé à une poignée d'amateurs. La série de trois cents exemplaires numérotés est déjà épuisée. Bentley a réussi son coup : ce collector renforce son identité sportive.

PHILIP JONES

BENTLEY CONTINENTAL GT3-R EN CHIFFRES

- Moteur : V8 biturbo à injection directe d'essence, 3 993 cm³
- 580 ch de à 6 000 tr/min – 700 Nm à 1 700 tr/min
- Transmission: quatre roues motrices, automatique 8 rapports
- Dimensions : 4,80 x 1,94 x 1,40 m
- Pneumatiques : AV : 275/40 ZR21
- Vitesse maxi : 304 km/h
- 0 à 100 km/h: 3,6 secondes
- Consommations : 12,7 l/100 km
- Émissions CO₂: 295 g/km
- Prix: 294 000 € hors options



De certaines frustrations naissent parfois de grandes idées. C'est le cas avec la Zenos E10 S, non pas qu'elle soit grande, au contraire même avec ses 3,80 m de long et 1,13 m de haut. Mais cette voiture plaisir entre dans la catégorie peu fréquentée – hélas – de ces rares engins à marquer à jamais votre vie de conducteur. Elle doit son existence à la volonté d'un homme, Ansar Ali, un ancien de chez Caterham et Lotus, lassé de voir les voitures de Colin Chapman s'embourgeoiser outrageusement, génération après génération. D'où l'idée de revenir aux sources, en créant Zenos, une marque de voitures de sport radicales, censée revenir aux sources du *light is right*. Objectif atteint, du moins avec cette E10 S, première création de ce jeune constructeur anglais (une 11 S devrait suivre). Au-delà de toute considération esthétique, la minimaliste E10 S revendique seulement 725 kg, c'est-à-dire au bas mot 150 kg de moins qu'une petite Elise, réputée pourtant pour sa légèreté.

Pour y parvenir, les concepteurs de ce drôle d'engin n'y sont pas allés par quatre chemins. Il n'y a aucun équipement de confort à bord, le pare-brise étant à ranger au rayon des options, ni aucune aide électronique de type ESP ou ASR. La spartiate E10 S, c'est avant tout un châssis, quatre roues et un moteur. Point. Ah si, il y a quand même un semblant de carrosserie, évidemment constituée de matériaux composite pour réduire le poids. Celle-ci dispose de panneaux

interchangeables (comme sur une Smart), qui reçoivent une teinte très fraîche (!) – apportant une salutaire touche de couleur, au niveau des ailes notamment – et met en lumière le squelette de la voiture. Le moindre détail trahit la recherche de performances, à l'image des prises d'air subtilement intégrées dans le double-bossage qui domine le capot-moteur arrière et surplombe le cockpit.

De jolies proportions

L'ensemble se distingue par de jolies proportions, avec un avant menaçant et bondissant, des flancs creusés et sculptés, et une poupe courte et ramassée qui prend des faux-airs d'Alfa Romeo 4C avec ses gros feux circulaires. Pour réduire sensiblement les coûts, et donc le prix de vente, Zenos n'emploie pas de carbone tressé en fibre continue mais des chutes recyclées, un procédé inédit qui abaisse la facture finale de réalisation de près de 90 %, tout en maintenant l'essentiel des propriétés mécaniques de ce matériau aussi léger que rigide. Côté mécanique, Zenos a porté son choix sur un bloc de grande série, toujours dans l'ambition de maîtriser les coûts de production. Notre puce place d'emblée la barre très haut en recevant, en position centrale arrière, le bouillant quatre-cylindres 2.0 Ecoboost dopé par un turbo de la Ford Focus ST. Ce dernier développe pas moins de 200 ch sur la version de base E10, voire jusqu'à 250 ch, dans le cas présent,

L'ÉQUIPEMENT EST RÉDUIT AU STRICT NÉCESSAIRE :
LE PARE-BRISE EST DONC NATURELLEMENT UNE... OPTION !



La recette du bonheur de conduite est simple. Un moteur volontaire, un poids plume pour des sensations exceptionnelles.



sur cette variante « S ». Forcément, avec un tel rapport poids-puissance, la Zenos E10 S boxe dans une autre catégorie que la petite Elise. Et elle le fait savoir, dès que l'on s'installe à bord, en enjambant la portière... fixe, intégrée à la carrosserie. Avec seulement 113 cm maximum au garrot, l'exercice ne demande pas trop de talents de contorsionniste, le volant extractible – comme sur une F1 – aide grandement à la manœuvre. Le plus pénible est finalement de boucler le harnais, qui vous fusionne littéralement au baquet. L'intérieur est sans fioriture, l'équipement se limitant à un écran digital TFT multifonction en guide d'instrumentation. C'est à peu près tout, car de série l'auto est livrée avec un simple saute-vent... comme jadis pour le Spider Renault. Autant dire que le port d'un casque avec visière est obligatoire.

Mais notre modèle d'essai a heureusement droit à, ce que l'on nomme pudiquement chez Zenos, des équipements météorologiques. Cela comprend un pare-brise chauffant doté d'essuie-glaces (le grand luxe) et surtout l'incontournable pack piste à 5 400 €, ajoutant notamment des harnais quatre points, des sièges à double garniture (et chauffant pour le conducteur), des amortisseurs Bilsteins réglables (et ressorts Elbach piste) ainsi qu'une boîte manuelle à six rapports au lieu de cinq. Déjà du genre expressif à bas-régime, le quatre-cylindres devient carrément explosif et prend rapidement les tours, l'effet turbo se →



La Zenos reprend le concept des panneaux de carrosserie interchangeables, inauguré par Smart.

Les deux sièges ultra légers n'en assurent pas moins un maintien parfait.



Aucune assistance, pas même d'ABS, la Zenos laisse au pilote les clés du pilotage pur et parfois un peu dur !

AVEC SEULEMENT 725 KG, LA ZENOS FAIT FIGURE DE POIDS PLUME FACE À SA RIVALE LOTUS ELISE

→ faisant sentir dès 2500 tr/min. Les 40 mkg déboulent sur le seul train arrière. Passé ce cap, les bruits d'admission prennent le dessus sur tout le reste jusqu'aux 7 000 tr/min imposés par le limiteur, régime où de petites diodes rouges vous intiment l'ordre de dégainer la vitesse supérieure. Sans être violente, l'accélération est plus que franche (0 à 100 km/h en 4,8 s), ce qui met notre Zenos au niveau d'une puissante (et coûteuse) Porsche 911 Carrera. Le plus étonnant est le grip procuré par le train arrière, jamais débordé par l'afflux de puissance, tandis que l'amortissement procure même un semblant de confort, quitte à générer un peu de cabrage et de roulis. Question de réglage sans doute. Tout ou presque « parle » au pilote, mais la copie n'est pas encore parfaite.

Les jantes en alliage cachent un freinage typé compétition, efficace mais sans assistance.



La direction non assistée est bien calibrée, mais mériterait d'être plus consistante pour gagner en précision. Quant au freinage haute performance typé « piste », il est déconcertant à utiliser au début, mais plaisant à solliciter lorsque l'on en prend l'habitude. En léchant la pédale, on ralentit à peine. Il faut alors « taper » les freins pour qu'ils répondent avec mordant et efficacité, en tentant de ne pas bloquer les roues. Le plus gros bémol concerne le guidage de la boîte manuelle à six rapports, dérivée elle-aussi de la série. L'ensemble, certes précis mais aux débattements trop longs, n'est pas en phase avec le caractère de cette pistarde plutôt incisive et virile à mener. Soyons indulgent : notre modèle d'essai est une présérie, en cours d'homologation, et il ne fait aucun doute que ces menues imperfections disparaîtront sur les prochains exemplaires. Reste le prix. À 48 880 €, ça fait cher le kilo ! Certes, mais les rares concurrentes directes de la E10 S ont encore une plus haute estime de leur talent et dépassent les 60 000 €, ce qui nous pousse à écrire que cette Zenos est finalement une affaire. Cette prometteuse machine à plaisirs prouve, en tout cas, qu'il est encore possible de procurer beaucoup avec peu. Il est rassurant, en cette période du politiquement correct, de découvrir de tels engins aussi réjouissants en vente libre.

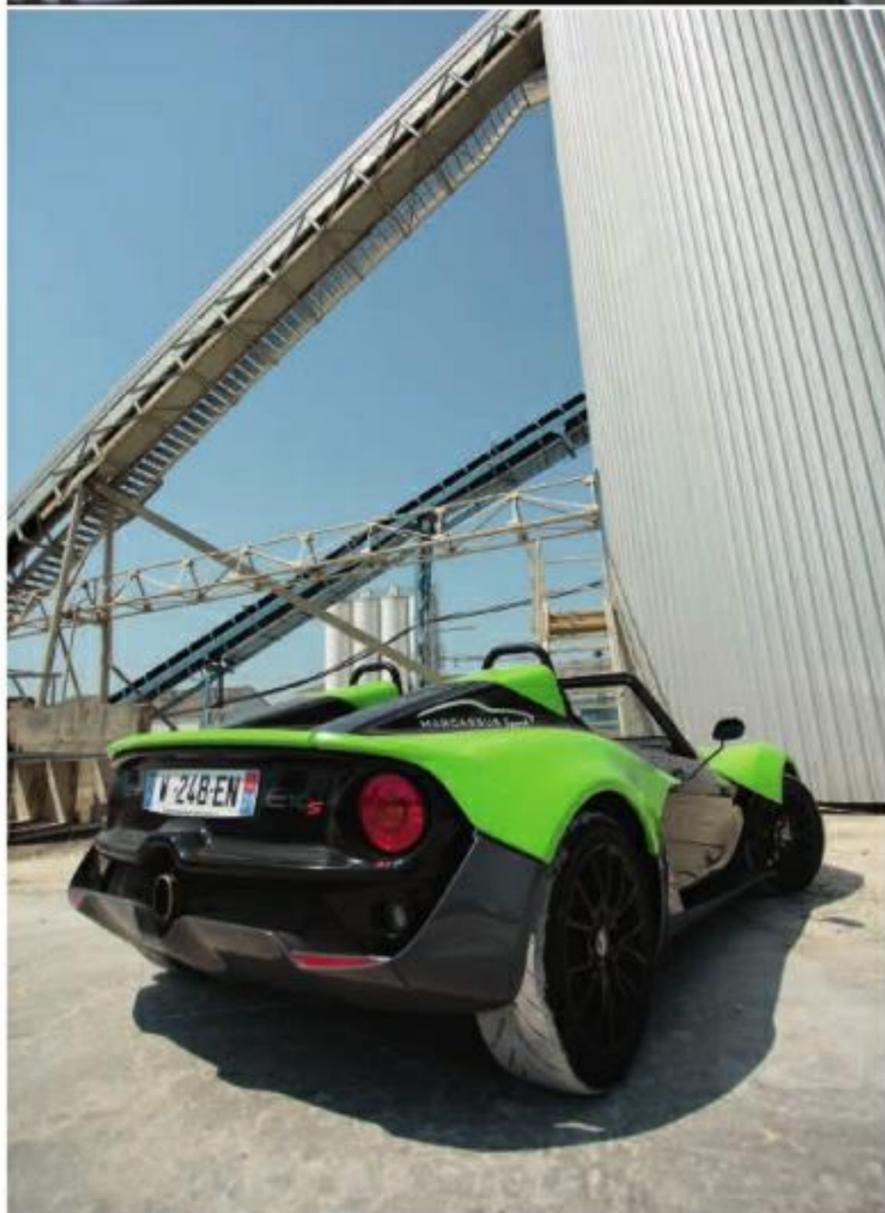
TEXTE ET PHOTOS THOMAS RIAUD

Merci à Marcassus Sport, importateur exclusif de Zenos, pour sa confiance et le prêt de cet exemplaire. Informations sur : www.marcassus-sport.com ou 05 62 12 29 00.



Le cockpit spartiate ne laisse planer aucun doute sur la vocation de cette puce excitée : tout pour le plaisir du pilotage.

En bonne place derrière le volant, le compte-tours digital offre une lecture très facile.



La poupe ramassée prend des faux airs d'Alfa Romeo 4C, l'une des rares rivales de la Zenos.

ZENOS E10 S EN CHIFFRES

- Moteur : 4 cylindres-turbo Ford en ligne, 1 997 cm³, 16 soupapes
- Puissance : 250 ch à 7 000 tr/min – 400 Nm à 2 500 tr/min
- Boîte de vitesses : boîte manuelle à 5 rapports (6 en option)
- Dimensions : 3,80 x 1,87 x 1,13 m
- Poids : 725 kg
- Pneumatiques : 195/50 ZR 16 (AV) – 225/45 ZR 17 (AR)
- Vitesse maxi : 233 km/h
- Prix : 48 880 €





Même chez Aston Martin, il existe une hiérarchie, et dans la gamme, la Vantage fait figure de ticket d'entrée. Enfin, tout est relatif, dans la mesure où cette Aston offre, dès son lancement en janvier 2006, pas moins de 380 ch tirés de son V8. Pas assez pour certains, dont Ulrich Bez, l'ancien patron de la firme de Gaydon (remplacé depuis par Andy Palmer, ex-numéro 2 de chez Nissan). L'augmentation de puissance passe par la commercialisation de séries limitées, la N400 (240 coupés et autant de cabriolets), bénéficiant d'une nouvelle cartographie-moteur, d'une pipe d'admission et d'une boîte à air retravaillées, le tout orné d'un kit carrosserie spécifique à l'aspect plus suggestif. Un nom énigmatique qui fait référence au célèbre Nürburgring, un circuit réputé très exigeant, où la Vantage de course a remporté sa classe. Quant au chiffre « 400 », il indique simplement le niveau de puissance du V8 4.3 litres.

Fort de ce succès commercial, Aston récidive en 2010, mais un cran plus haut, avec une nouvelle série limitée (N420), nantie d'un V8 4.7 litres cette fois, poussé à 420 ch comme son nom le laisse supposer. Grâce à l'emploi plus généreux de carbone (lame avant et diffuseur arrière), la belle rend

27 kg. Depuis mars 2011 Aston propose, en série cette fois, une Vantage S de 430 ch, agrémentée du kit carrosserie de la V12 Vantage, et bénéficiant aussi de freins majorés et d'un nouvel échappement. C'est cette dernière qui a précisément servi de base à la toute nouvelle N430 dévoilée ici.

À l'instar des dernières Porsche 911 GTS, au look plus viril pour un même niveau de puissance, la N430 se remarque de loin. Cette série spéciale joue à fond la carte racing, en osant de nombreux éléments en carbone, mais surtout un parement pour le moins inhabituel sur une Aston, marque qui nous a habitués à plus de sobriété. Outre le cerclage de la fameuse calandre en « chapeau de gendarme » la N430 est agrémentée, avec le *ClubSport Graphics Pack*, de touche de couleur contrastant avec la teinte de la carrosserie. Cela concerne les arches de toit, les coques de rétroviseurs, la lame formant l'extracteur d'air, le panneau du coffre, sans oublier les étriers de freins. Il est fort heureusement possible d'opter pour des combinaisons discrètes, la livrée la plus séduisante étant sans doute l'association entre le vert Aston (*Alloro Green*) et le jaune propre aux écuries anglaises, à moins que vous ne fassiez l'impasse →

Aston Martin, contrairement à certaines de ses concurrentes, n'applique pas de bridage électronique : 305 km/h en vitesse de pointe.



Les sens sont mis en alerte à bord, notamment le toucher avec un revêtement de la jante du volant très agréable pour une sensation exacerbée du pilotage !

La finition *Speedway* offre des touches de rouge que l'on retrouve jusque sur les étriers de freins.



PUR-SANG Aston Vantage N430



Aston Martin Vantage N430 RACE

SÉRIE TRÈS SPÉCIALE

Le pack option *ClubSport Graphics* met à la disposition des clients de la N430 différentes associations de couleurs pour la carrosserie et les arches de pavillon. Le modèle essayé, blanc et rouge, prend ainsi l'appellation de *Speedway*. Aston Martin crée ainsi l'hyper-personnalisation !



Aston Martin Vantage N430 STEALTH



Aston Martin Vantage N430 TROPHY



Aston Martin Vantage N430 HERITAGE

EN ATTENDANT LA RÉVÉLATION EN 2016 DE SA DB11,
ASTON MARTIN S'OCCUPE DE SA VANTAGE V8 AVEC LA N430

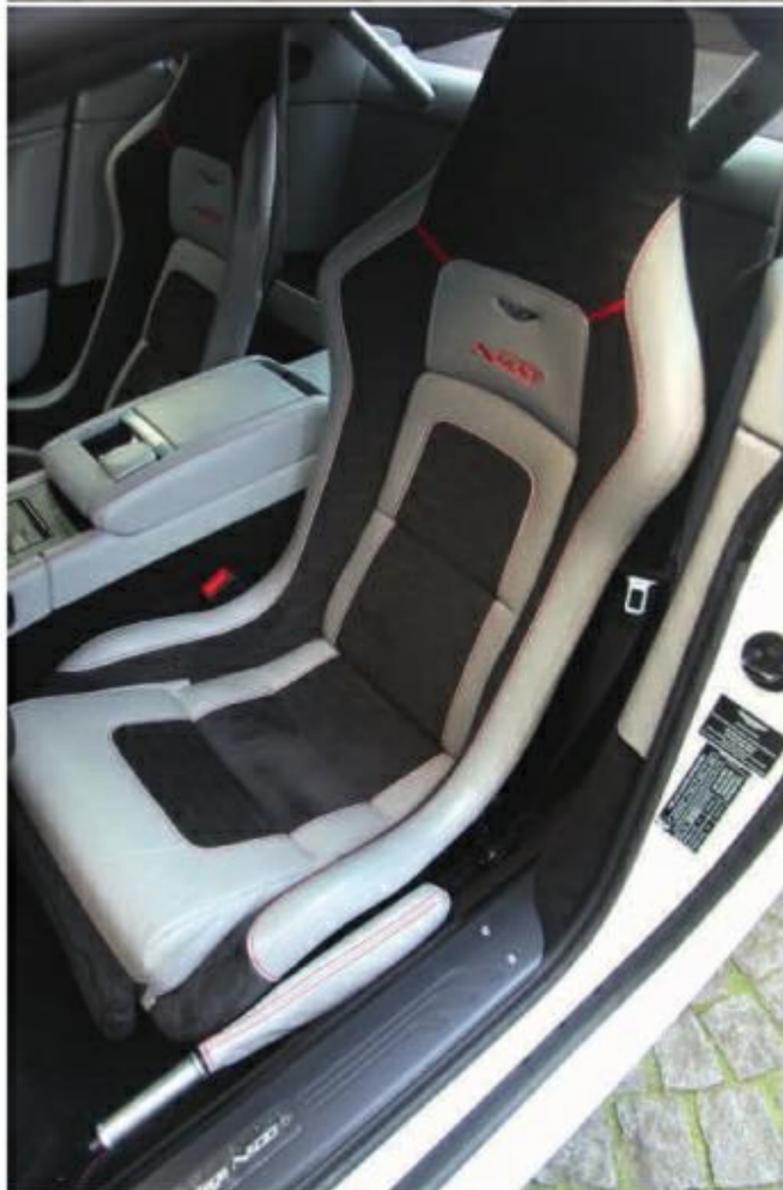


ASTON MARTIN N430 EN CHIFFRES

- Moteur : 8 cylindres en V, 4 735 cm³, 32 soupapes
- Puissance : 430 ch à 7 300 tr/min – 490 Nm à 5 000 tr/min
- Boîte de vitesses : bva Sportshift à 7 rapports ou bvm6
- Dimensions : 4,38 x 1,86 x 1,25 m
- Poids : 1 610 kg
- Pneumatiques : 245/40 ZR 19 (AV) – 285/35 ZR 19 (AR)
- Vitesse maxi : 305 km/h
- Prix : 115 770 € (à partir de), hors malus de 8 000 €

→ sur ce pack optionnel (2 950 €), pour préférer un plus classique gris argenté uni *Skyfall* par exemple. Cette audace se retrouve dans le cockpit, toujours limité à deux places. Cette GT relativement compacte (4,38 m), sculptée principalement dans l'aluminium, sert d'écrin à un habitacle intimiste habillé de cuir surpiqué et d'alcantara. La N430 bénéficie de sièges baquet spécifiques siglés Aston Martin, confortables et très enveloppants. Une petite plaque en carbone estampillée N430, fixée sur le seuil de porte, complète l'ambiance. Pour le reste, on retrouve sans surprise un univers familier, la console centrale et l'instrumentation très complète (avec compte-tours inversé) demeurant inchangées. Certains fondamentaux rassurent, et enchantent même, comme cette clé en cristal que l'on insère dans le démarreur pour lancer le V8, quand d'autres détails agacent, notamment le GPS escamotable d'un autre âge, moins performant à l'usage qu'un modeste TomTom nomade. Ce n'est qu'un détail direz-vous. Il est hélas révélateur d'un manque crucial d'investissements en « R&D » chez Aston Martin, et ce, depuis de trop nombreuses années. Mais le plus irritant réside dans la présence de la vétuste boîte Sportshift à sept vitesses, relativement lente et rugueuse, plus proche en agrément de celle d'une Smart... que d'une PDK Porsche, ou d'une F1 Ferrari. Voilà donc une économie de 5 433 € à réa-

Quelques chevaux en plus pour quelques kilos en moins, la N430 est une édition spéciale très envoûtante.



Toujours stricte deux places, la N430 bénéficie d'un traitement dédié à bord avec, notamment, une sellerie spécifique.

liser, car l'excellente boîte mécanique à six rapports – offrant des verrouillages et un guidage parfaits – est aussi proposée. La N430 a le don de vous redonner le sourire. La boîte Sportshift de notre modèle d'essai, bien que perfectible, autorise une conduite détendue en ville en mode « drive ». Sur une route déserte, elle se laisse commander du bout des doigts en tirant sur des palets, ce qui permet de rester concentré sur ses trajectoires. Sage idée, car la N430 est une authentique propulsion au goût sauvage, qui a du caractère à revendre. Outre un amortissement sans filtre (un peu ferme sur mauvais revêtement), son gros V8, dépourvu de toute suralimentation artificielle, sonne la charge dès les plus bas régimes (490 Nm à 5 000 tr/min), pour ne s'essouffler qu'à l'approche des 7 400 tr/min. La poussée ressentie, franche et constante, est bien réelle (0 à 100 km/h en 4,8 s), tandis que la vitesse de pointe laisse rêveur (305 km/h). La plongée au freinage est bien maîtrisée. Les mises en appui sur ses grosses jantes de 19" forgées sûres et le train avant d'une belle précision confèrent, à cette N430, une agilité et un tempérament sportif supérieurs à celui de la grosse DB9. Et si cette Aston, pour le moins confidentielle et suréquipée, n'a pas la rigueur et l'efficacité d'une 911 GTS, elle a le mérite de se montrer plus originale et d'afficher un prix bien plus démocratique, fixé à partir de 115 770 €.

TEXTE ET PHOTOS THOMAS RIAUD



Le Jura en Mercedes Classe S 500 Coupé

UNE JOURNÉE AU VERT...

Le Jura est connu pour sa nature généreuse et l'hospitalité de ses habitants. Quant à la Mercedes Classe S 500 Coupé, son aplomb et sa puissance sous contrôle en faisaient la candidate idéale pour un beau voyage. Dès lors, tous les ingrédients étaient réunis pour une balade gourmande et vivifiante.

Les vendanges ont démarré dans les vignobles du Jura. Les vignes courent sur les coteaux du Revermont, une longue tradition et un décor raffiné dans lequel notre Coupé est tout à son aise.





Le Château de Germigney à Port-Lesney est un ancien pavillon de chasse bâti à l'orée du XVIII^e s, cosy et raffiné. Tous les ingrédients sont réunis pour un séjour très agréable dans une atmosphère de quiétude.



I pleut lorsque nous passons le portail du Château de Germigney, situé à trente minutes de Dole. Le manoir est discret et élégant, et l'accueil d'emblée chaleureux et attentif. Datant de 1700, l'édifice tenait lieu de pavillon de chasse au Marquis comme en témoignent les nombreuses gravures sur ce thème. Après un verre bien mérité, nous voilà pour le dîner au Salon du Marquis, cosy et délicieusement traditionnel. Nous nous glissons en cuisine à la rencontre du chef Pierre Basso Moro et de son équipe, déjà fort affairés. Une fois installés à table, une cuisine légère, toute en douceur et en saveurs nous est servie. En Franc-Comtois passionné, le chef détourne pour nous les classiques de sa région, subtilement accompagnés par un Trousseau et un Chardonnay eux aussi bien locaux. Le service est parfait, sourire et complicité en prime. S'ensuit une courte marche dans le parc du château, avant de rejoindre notre chambre aux tons doux et pastel.

Au réveil, le soleil peine à poindre dans un ciel encore encombré. Après un petit-déjeuner gourmand, nous voilà partis pour une journée de découverte. Le Coupé 500 s'ébroue sur les routes encore humides. Le paysage que nous traversons s'accommode sans peine d'une météo bien moyenne, et les déclinaisons de vert composent un savant camaïeu. Peu avant Arbois, nous rallions l'étroite langue de terre des coteaux du Revermont. Le vignoble jurassien remonte à l'époque celtique. Il traversa avec succès les siècles, et c'est précisément le vin d'Arbois qui fut en 1936 le tout premier AOC français. Nous cheminons au creux du relief direction Sud, Sud-Ouest, portés par le son du V8. Mélodieuse, rauque et puissante, la voix du Coupé est naturelle. Ici, point d'acoustique artificielle ou d'électronique. Les vendanges



ont débuté il y a peu, et nous croisons quelques engins. Mais chacun surveille la maturation de ses parcelles, et nombre d'entre-elles sont encore chargées de raisin.

Une institution et une saga

Nous voilà bientôt sur la route de Lons-le-Saunier. Qui dit vin dit fromage. Mais un fromage d'un genre un peu particulier. La vache qui rit, puisqu'il s'agit d'elle, est ici une véritable institution. La Maison de la vache qui rit est un bâtiment moderne et éco-construit. Bâti sur le tout premier site de fabrication, il est conçu un peu comme un immense loft. Les espaces y sont habilement traités, avec des perspectives étonnantes et créatives. La saga industrielle et publicitaire de la marque est présentée sur un mode très ludique. C'est Léon Bel qui créa, en 1921, le petit fromage fondu. Au moment de lui choisir un nom et un logo, il se souvint de l'emblème des camions de son

Le pamplemousse, la poire, sorbet céleri branche, meringue et écorce de pamplemousse confite, une partition tout en douceur et en saveurs de Pierre Basso Moro, le chef du restaurant du Château de Germigny.



Vin Jaune et comté, deux incontournables de la gastronomie franc-comtoise parmi tant d'autres. Le vignoble jurassien trouve ses origines dans l'Antiquité, quant au fromage, il remonte au Moyen Âge.



régiment de ravitaillement en viande fraîche durant le conflit mondial : une vache hilare dessinée par le célèbre illustrateur de bandes dessinées Benjamin Rabier. Destinée à soutenir le moral des troupes, la mascotte, rapidement adoptée par les soldats, fut surnommée « Wachkyrie ». Un nom qui singeait les Walkyries, ces guerrières mythiques du panthéon nordique devenues l'emblème de l'ennemi allemand. Rajeunie et dotée de boucles d'oreilles, la vache s'affichait bientôt sur les petites boîtes rondes, et c'était parti pour un succès populaire et planétaire. On redécouvre, au travers de la très belle collection d'affiches, l'humour et la convivialité qui ont présidé de longue date à la communication. Mention spéciale pour l'espace qui présente la déclinaison des boîtes du monde entier. Nous mettons le cap à l'Est. Même en haussant un peu le ton, le Coupé Mercedes se montre très à l'aise sur les petites routes, en dépit d'une masse et de dimensions que l'on peut qualifier de statutaires. La liaison →



La Maison de La vache qui rit. Durant chaque seconde de notre visite, 123 portions du petit fromage fondu furent consommées dans le monde.



GRAND TOURISME Le Jura en Mercedes Classe S 500 Coupé



Créativité et originalité sont les maîtres-mots au Musée de la lunette qui est un hommage à une industrie dont Morez fut longtemps la capitale mondiale.



Face à l'exceptionnel panorama de la Reculée de Baume-les-Messieurs ou au milieu d'un troupeau de Montbéliardes, le Jura réserve de belles et surprenantes surprises.

au sol, ajustable selon plusieurs modes comme il se doit, et la boîte à neuf rapports font merveille. Ils font oublier un temps les lois de la physique. L'efficacité des freins impressionne, surtout rapporté, là encore, à la masse qu'ils doivent ralentir. Nous entrons bientôt, par le bas, dans la reculée (échancrure dans un plateau calcaire) de Baume-les-Messieurs. Après plusieurs lacets, nous voilà 200 mètres plus haut, où nous rejoignons à pied le belvédère de Granges-sur-Baume. Et là, quel spectacle !! Baume-les-Messieurs est en contrebas, et nous embrassons un panorama extraordinaire. Le plateau s'interrompt pour reprendre en face de nous. Comme s'il s'était effondré localement, alors qu'il résulte d'un creusement lent et progressif.

Nous reprenons le volant en direction du Sud-Est jusqu'à Morez, à l'amorce des Monts du Jura. La ville s'étire sur plus de 3 km, au fond de la Vallée de la Bienne. Elle a été longtemps la capitale mondiale de la lunette, c'est d'ailleurs précisément le Musée de la lunette qui nous amène. La clouterie puis l'horlogerie ont été les premiers moteurs de l'économie locale. Mais lorsqu'en 1796 un cloutier fabriqua une première monture de lunettes en métal, il ignorait l'essor que cette simple idée allait prendre. Faite d'un enchaînement de nombreuses tâches élémentaires et mécanisables, la fabrication des montures allait rapidement gagner toutes les fermes, contraintes à l'inaction durant l'hiver. Chacune s'équipa de quelques machines et





Source de vie omniprésente, l'eau façonne véritablement les paysages du Jura. Avec ses 65 mètres de dénivelé, l'Éventail est la plus haute parmi les sept cascades du site classé de la Vallée du Hérisson.

se spécialisa. Toute la famille s'attela à la fabrication et chaque semaine, on descendait au marché vendre sa production. Les montures très légères, surnommées « lunettes fils » ou « lunettes cheveux », devinrent une spécialité morézienne, tout comme les pince-nez sans soudure. La cité acquit ainsi prospérité et renommée mondiale au cours du XIX^e siècle. La très belle scénographie du musée convie le visiteur à un parcours, au gré des machines. Chacune est agrémentée de ses outils annexes et d'une vidéo illustrant l'opération. Sans oublier un échantillon du produit issu du poste de travail. L'étage supérieur est dédié à l'étonnante collection Essilor-Pierre Marly, présentant les lunettes les plus rares ou les plus folles.

Il est temps de rentrer, mais auparavant nous nous dirigeons vers le Nord. Impossible en effet de ne pas faire un crochet par les fameuses Cascades du Hérisson, tant l'eau est une composante jurassienne de première importance. Le site classé, constitué de sept cascades, présente un dénivelé de près de 300 mètres sur trois kilomètres de cours. Notre préférence va sans conteste à l'Éventail, une cascade de 65 mètres de toute beauté. Encore une halte au Chalet Modèle de Montrond, où comté, morbier et autres produits régionaux remplissent bien vite le coffre. Puis nous traversons en biais le département pour rallier l'autoroute, un peu à regret. Non pas que le trajet s'annonce désagréable, car l'allonge et l'extrême confort du S 500 Coupé vont transformer le trajet en partie de plaisir. Mais quel dommage de devoir quitter cette région, si pure et si attachante.

FRANK FIGULS, PHOTOS BERNARD CANONNE



LES BONNES ADRESSES

HALTE GOURMANDE Domaine de Beauqué - René Tinguely

Côtes du Jura, vin jaune
8 rue du Port
39330 Port-Lesney
Tél. 06 80 21 10 99

Chalet Modèle

Produits gourmands, fromagerie

Route Napoléon
39300 Montrond
chaletmodele@orange.fr

ÉTAPE ÉLÉGANTE Château de Germigney

Hôtel Restaurant
31 Rue Edgar-Faure
39600 Port-Lesney
Tél. 03 84 73 85 85
Site : www.
chateaugermigney.com

SITES CULTURELS OU VISITES Maison de La vache qui rit

25 rue Richebourg
39000 Lons-le-Saunier
Tél. 03 84 43 54 10
Site : www.
lamaisondelavachequirit.com

Musée de la lunette

Place Jean-Jaurès
39400 Morez
Tél. 03 84 33 39 30
www.musee-lunette.fr

Les Cascades du Hérisson

Val-Dessus
39130 Menétrux-en-Joux
Tél. 03 84 25 77 36
www.cascades-du-herisson.fr

COMPAGNON DE VOYAGE Mercedes-Benz France

7 avenue Nicéphore-Niepce
78390 Montigny-le-Bretonneux
Tél. 01 30 05 80 00
www.mercedes-benz.fr

BOÎTE À GANTS

PAR YANNICK LE GOUËZ

HIGH-TECH

FLUIDITÉ

Comme un bras, cette lampe s'articule, se plie avec une fluidité organique. Les points de jonction s'emboîtent naturellement. Avec interrupteur tactile et variation de l'intensité lumineuse, mémorisation du réglage, coupure automatique au bout de 5 h sans utilisation.

Design Patrick Jouin ID. Ato. Kos Lighting. Prix : 350 €

Numéro lecteurs : 01 69 24 40 00.
www.koslighting.eu/fr/



OBJECTIF ATTEINT

Pour tout garder à l'œil et à distance, cette caméra sans fil dispose d'une vision claire à 360° de jour comme de nuit, grâce à six ampoules LED à infrarouge placées tout autour. Avec détection de sons, de mouvements et envoi de messages d'alarme directement sur le smartphone ou la tablette en cas d'intrusion. Panocam Pro.

MSI. Prix : 349 €

<http://somethings.msi.com/fr-f>



ÉDITION LIMITÉE

Pour célébrer le record du monde établi par Tazio Nuvolari, en 1935, sur une Alfa Romeo 16C bimoteur conçue par Enzo Ferrari, Eberhard édite ce garde-temps à double fuseau horaire. Bracelet alligator. Édition limitée à 336 exemplaires.

Tazio Nuvolari 336. Eberhard. Prix : 3 730 €

www.eberhard-co-watches.ch



SANS FIL

Ce système de fixation magnétique recharge, sans fil, le téléphone pendant les trajets. La coque fait office de récepteur, pour charger sans fil, et de fixation magnétique. Le pack comprend la coque et la station auto. Pack Auto en version iPhone ou Samsung Galaxy. Exellium.

Prix : 94,90 €

store.exellium.net



EXPÉRIENCE AUTHENTIQUE

Sans fil. Pour une expérience home cinéma authentique avec une ambiance sonore 5.1, cette barre de son fine et compacte se complète d'enceintes arrière et d'un caisson de basses. Puissance 550 w. Barre son wifi HT-RT5. Sony. Prix : 800 €

www.sony-europe.com





SON DE HAUT VOL

Puissant, avec 200 watts sur sept canaux, cet ampli tuner certifié Airplay permet d'écouter le contenu audio des appareils. Idéal pour les amateurs de home cinéma exigeants, il est équipé de décodeurs Dolby Atmos et DTS :X pour une expérience sonore unique. Wifi et bluetooth intégrés. AVR X4200. Denon. Prix : 1 699 €
www.denon.fr

À 360°

Développée dans le nouveau laboratoire Audio de Samsung en Californie, cette enceinte offre une expérience sonore à 360° avec un son omnidirectionnel.

Elle se pilote en wifi ou bluetooth à partir d'un smartphone. iWireless audio 360. Samsung. Prix : 499 €
www.samsung.com



BIG BROTHER

Bijou de technologie, la CamLIGHT est la première ampoule LED basse consommation wifi qui intègre une caméra de vidéosurveillance avec détecteur de mouvements. Elle s'installe comme une ampoule classique et, une fois connectée, elle devient visible et contrôlable à distance via un smartphone ou une tablette. CamLIGHT. Avox. Prix : 199 €
www.avox.com



INFINI FINESSE

Véritable bijou design d'une finesse incroyable, ce téléviseur UHD constitué d'une dalle de verre recouvrant l'ensemble de la TV affiche une épaisseur de seulement 4,9 mm. Ce qui en fait le téléviseur LCD le plus fin au monde. TV X90C. Sony. Prix : 3 499 € en 55 pouces. 4 299 € en 65 pouces.
www.sony.fr

HAPPY HOUR

Design, avec son habillage inox et verre, cette cave à vin encastrable conserve jusqu'à 32 bouteilles à température idéale. Neff. Prix : 2 360 €
Numéro lecteurs : 0892 698 210.
www.neff-electromenager.com



À VOS MARQUES !

Un télémètre 2 en 1 qui s'utilise aussi bien lors des entraînements qu'en compétition, grâce à deux clés interchangeables. Avec la technologie Exchange, il passe du mode Slope (calcul de la distance à jouer) avec la clé rouge, au mode Non Slope autorisé en compétition avec la clé noire. Télémètre Tour X JOLT. Bushnell. Prix : 540 €
www.bushnellgolf.fr





Giorgio nada

PASSEUR DE MÉMOIRE

L'hiver venu, l'amateur prolonge son plaisir en retrouvant sa bibliothèque. Sans un éditeur passionné, la vie des grandes maisons de l'automobile tomberait vite dans l'oubli.

Lorsqu'on demandait à Enzo Ferrari, bien campé sur son fauteuil de bureau, pourquoi il n'avait pas encore créé de musée, il allait chercher un livre consacré à telle ou telle voiture ou à un épisode marquant de son épopée : « *mon musée, le voici* », répondait-il visiblement ravi de tenir entre ses mains un condensé idéal de ce qu'il souhaitait conserver de son passé. Dès le début des années 1970, Giorgio Nada comprend l'importance cruciale de cette transmission par l'écrit dans un monde où l'accélération du changement s'érige désormais en dogme incontournable. Il y a quelque chose d'irrésistiblement britannique dans la silhouette et l'expression de notre homme qui rentre en Italie, à la fin des années soixante, après avoir vécu quelque temps en Angleterre. Sans doute, au contact d'un pays où l'automobile classique est déjà respectée et collectionnée bien avant que sur le continent, Giorgio Nada a-t-il aiguisé sa sensibilité à la préservation d'un secteur délaissé de l'histoire des techniques. Une opportunité se présente au cœur de Milan. Sur le Corso Venezia siège, dans un vaste palais, l'Automobile Club d'Italie fondé en 1903 avec une belle librairie qui sommeille. Bientôt, la *Liberia dell'Automobile* devient le lieu de rencontres indispensable pour les amateurs qui partagent les mêmes centres d'intérêt. Mais, il y a mieux encore à faire que de réunir les meilleurs volumes disponibles sur le marché international. Giorgio décide alors d'embrasser la difficile, mais noble, carrière d'éditeur dans →

Malgré près de 800 livres édités, Giorgio Nada pense toujours avec plaisir à celui qu'il n'a pas encore publié.



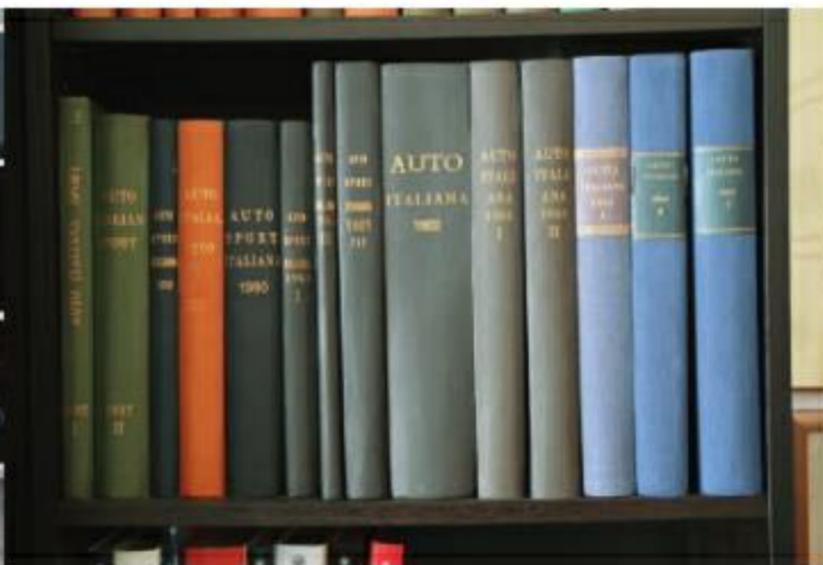
→ un secteur encore à naître. Son premier titre, consacré aux légendaires motos Moto Guzzi, obtient un succès plus qu'encourageant. Il reste d'ailleurs, encore à ce jour, après près de 800 titres publiés en une quarantaine d'années, le plus vendu de tous.

La consécration

Dès lors, grâce à une tradition très italienne d'importance donnée à la culture et à l'écriture, il ne manque pas de journalistes, d'écrivains et d'historiens de talent prêts à se consacrer au sacerdoce de la rédaction de livres. De plus en plus riches et ambitieux, ils le sont au point d'attirer l'attention des dirigeants des grandes firmes. Ainsi naissent les premiers recueils officiellement approuvés comme l'annuel *Ferrari 1984/85* très apprécié en haut lieu. Puis vient le temps des anniversaires de fondations et les grands volumes commé-

L'édition est un art de la rencontre et de la joie, du partage entre les auteurs et les passionnés. À Monza, dans les années 1980, l'atmosphère était souvent festive.

moratifs comme ceux des 50 ans de Ferrari puis ceux du centenaire de Maserati et d'Alfa Romeo qui vont marquer leur époque. Plus récemment encore, les 85 ans de Pininfarina ont fait l'objet d'une publication dont l'élégance n'a rien à envier aux meilleurs dessins de la firme turinoise. Giorgio Nada publie une vingtaine d'ouvrages par an consacrés à tous les domaines de l'histoire de l'automobile, de la compétition au design et à l'art de la carrosserie. Notre homme, au port élégant de gentleman et au regard clair comme l'eau d'un torrent des Highlands, ne cache d'ailleurs pas ses préférences pour les aspects esthétiques de l'automobile et pour certaines productions anglaises comme en témoigne son attachement à l'Aston Martin DB5. De même, pour se préserver une vie personnelle en dehors des cercles de collectionneurs, il s'est choisi de longue date le golf comme terre d'élection auquel il consacre ses loisirs et glane même maints trophées sur les greens. Mais avant cela, il y a eu aussi de belles →



Giorgio Nada affectionne un certain classicisme comme en témoigne son goût pour l'Aston Martin DB5 et les belles collections de volumes anciens, sources de connaissance.



Enzo Ferrari a régulièrement témoigné de sa satisfaction à Nada à l'occasion de ses publications sur l'épopée de Maranello en compétition.



L'édition est un métier de passionné, surtout quand il s'agit de se lancer dans l'aventure de grands volumes commémoratifs.



« NOUS AVONS FESTOYÉ AUTOUR D'UN GÂTEAU DE PRÈS DE SIX MÈTRES DE LONG QUI REPRODUISAIT FIDÈLEMENT LA GRILLE DE DÉPART DU GRAND PRIX D'ITALIE AVEC TOUTES LES MONOPLACES »



Giorgio Nada célèbre la sortie d'un nouvel ouvrage sur Ferrari avec deux personnalités marquantes, Marcel Massini au centre et le comte Gaetano Marzotto.

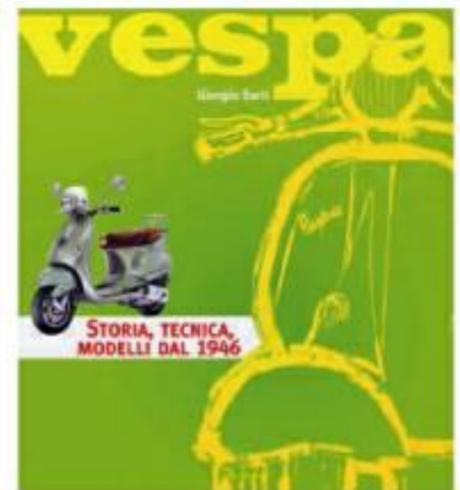
→ immersions dans le tourbillon des grandes compétitions automobiles et en particulier à Monza pendant l'âge d'or du circuit. Là, Giorgio Nada avait ouvert une succursale de sa librairie avec un petit local de réception, vite devenu le club house où venaient se détendre les champions de Formule 1 entre deux séances d'essais. À l'époque, l'atmosphère était simple et amicale entre concurrents acharnés sur la piste : *« Une année, nous avons festoyé autour d'un incroyable gâteau de près de six mètres de long qui reproduisait fidèlement la grille de départ du Grand Prix d'Italie avec toutes les monoplaces. Et, il y avait toujours là beaucoup de gourmands, comme Ronnie Peterson ou Clay Regazzoni. Je me souviens aussi de joyeux dîners avec Graham Hill, Carlos Reuteman et Dennis Hulme. »*

Une quête perpétuelle

L'édition est un art où il ne faut compter ni son temps ni ses efforts. Mais malgré cela, le succès ne garantit pas la pérennité d'une affaire où il faut savoir se remettre en cause sur le choix et la qualité des ouvrages. En plus de la librai-



Après avoir commencé à collectionner les automobiles, Giorgio Nada a décidé de consacrer ses loisirs au golf et participe avec succès à de nombreuses compétitions internationales.



Les anniversaires de la fondation des grandes maisons sont l'occasion de l'édition de sommes qui marquent toujours leur époque.

LORSQU'ON DEMANDAIT À ENZO FERRARI POURQUOI IL N'AVAIT PAS ENCORE CRÉÉ DE MUSÉE, IL ALLAIT CHERCHER UN LIVRE CONSACRÉ À TELLE OU TELLE VOITURE : « MON MUSÉE, LE VOICI »

rie, des éditions et d'une diffusion intégrée, la quête du bon sujet reste déterminante et la détention d'archives cruciales peuvent être la clé de futures publications. C'est pourquoi Giorgio Nada a consacré beaucoup d'efforts à la réunion de collections historiques de photos dont celles de la légendaire « Mille Miglia ».

Avec des rayonnages emplis d'une somme impressionnante de connaissances, il est tentant de demander à l'éditeur quel livre aura été le plus marquant. Comme dans ce pays, on en revient souvent à citer le Commendatore. Ce dernier, à qui l'on posait la question de son modèle de voiture préféré, aimait répondre que c'était celui qu'il n'avait pas encore construit. Giorgio Nada, tourné vers l'avenir tout en œuvrant sur le passé peut faire sienne cette réplique d'Enzo Ferrari. Les plus belles pages sont évidemment celles qui restent à imprimer car un vrai plaisir doit être partagé.

PAR GÉRALD GUÉTAT



La personnalité attachante de Giorgio Nada lui a valu d'être souvent caricaturé avec affection, par les meilleurs dessinateurs de la presse automobile italienne.

Le plus...

...prolifique **70**
GIOVANNI MICHELOTTI



...élégant **71**
FEDERICO FORMENTI



...classique **72**
ALDO BROVARONE



...visionnaire **73**
ALEC ISSIGONIS



74 ...flamboyant
WILLIAM MITCHELL



75 ...éclectique
FLAMINIO BERTONI



76 ...singulier
MARCELLO GANDINI



... universel **78**
PETER SCHREYER



80 ...polyvalent
GIORGETTO GIUGIARO



... iconoclaste **79**
CHRISTOPHER BANGLE



Le plus prolifique

GIOVANNI MICHELOTTI

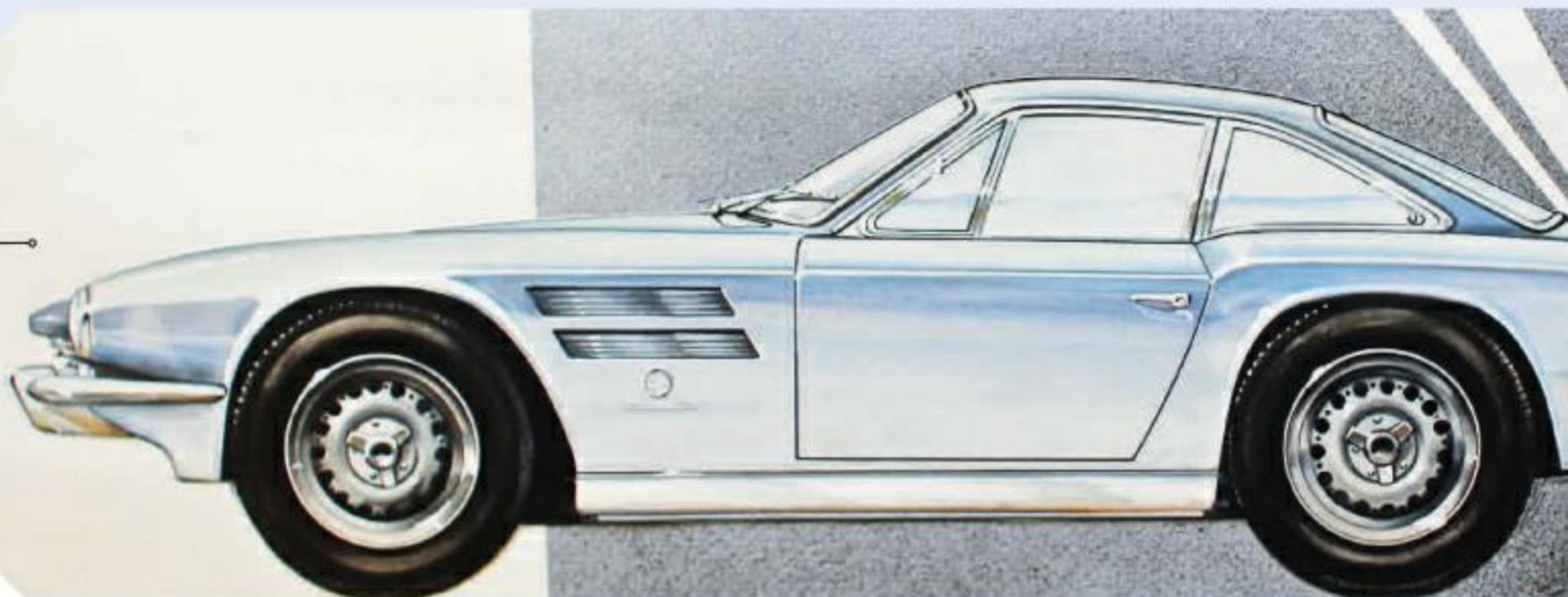


Giovanni Michelotti (1921-1980) débuta à l'âge de seize ans aux Stabilimenti Farina, l'entreprise animée par Attilio et Giovanni Farina, les frères de Battista « Pinin » Farina. Engagé comme apprenti, c'est un peu par hasard que Giovanni Michelotti fut amené à exprimer ses qualités de dessinateur, un jour où le styliste attitré des Stabilimenti était tombé malade ! Dès 1949, Michelotti proposa ses services à tous les carrossiers turinois mais c'est surtout avec Vignale qu'il forma un tandem remarquable. Il fut le plus prolifique des stylistes italiens de son temps. Au-delà de la multitude de ses collaborations, il montra un éclectisme confondant. Alors qu'au début de sa carrière, Michelotti avait une prédilection pour les carrosseries sportives, il s'avéra aussi habile quand il s'agissait de définir un style pour des produits de grande diffusion. Progressivement, Giovanni Michelotti glisse du style au design. Dans les années 1960, l'intuition la plus pertinente de Giovanni Michelotti consista à regarder vers l'Extrême-Orient. Avant tous ses confrères, il travailla pour les constructeurs japonais à l'heure où l'industrie automobile nipponne sortait de sa préhistoire. Frappée par les crises économiques successives, la firme Michelotti ferma ses portes en 1992.

La Ferrari 340 MM symbolise les belles heures de la complicité entre Michelotti et Vignale.



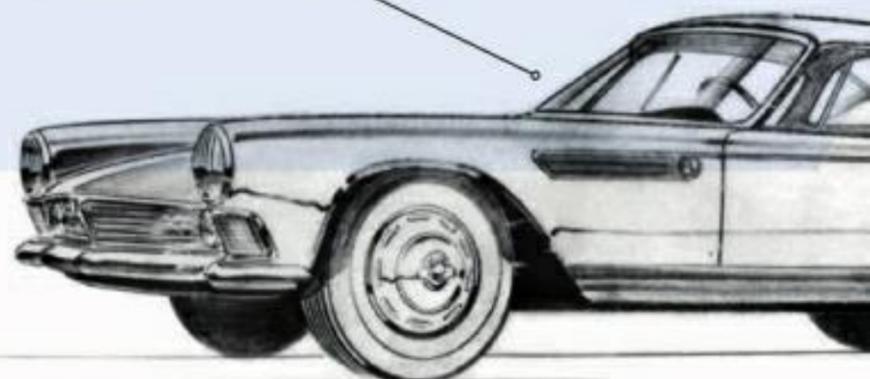
Le style de Michelotti parfaitement maîtrisé sur cette Jaguar réalisée en 1963.



L'art de métamorphoser une voiture de compétition - Jaguar D-Type - en élégant coupé.
(Illustration S. Bellu)

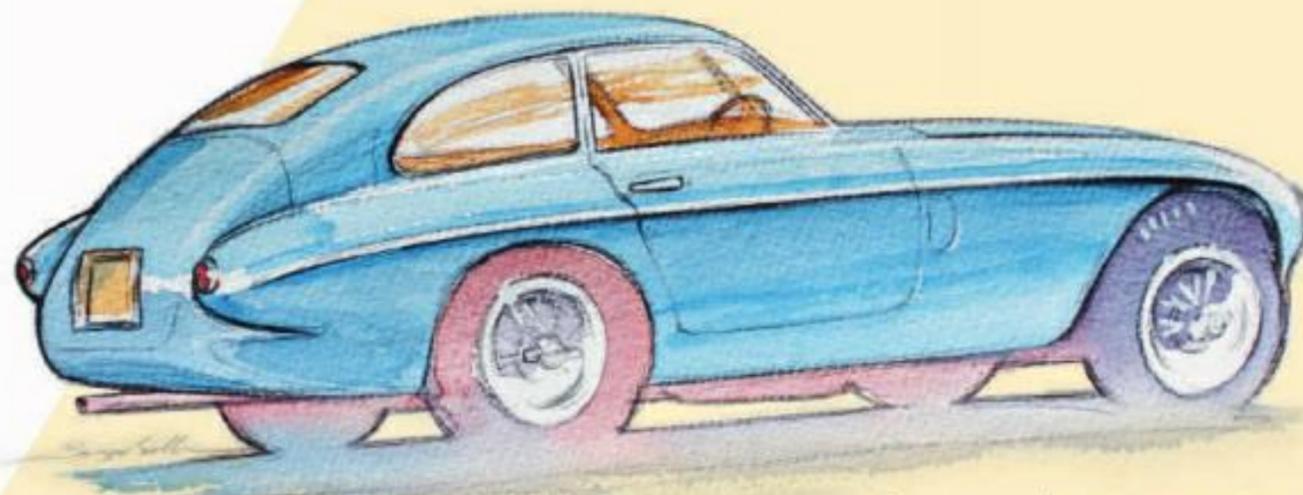
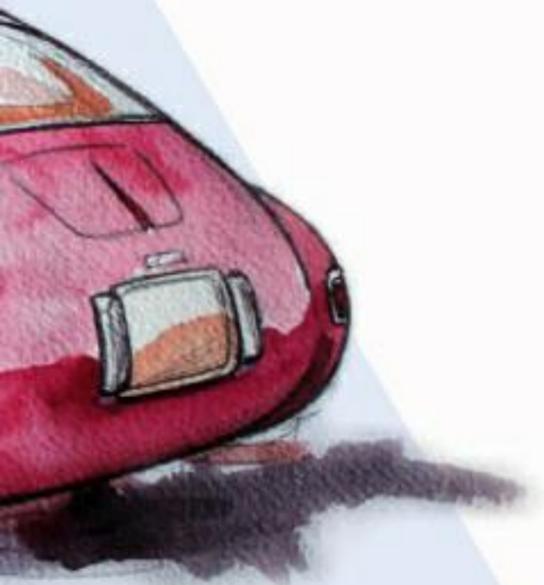


Une proposition de Giovanni Michelotti pour transformer et « latiniser » la BMW 507.





Une très belle gouache réalisée par Federico Formenti, pour la Ferrari 166 Mille Miglia Spyder Competizione de 1948.



Des proportions sublimes pour la 166 MM Berlinetta Le Mans de 1950.

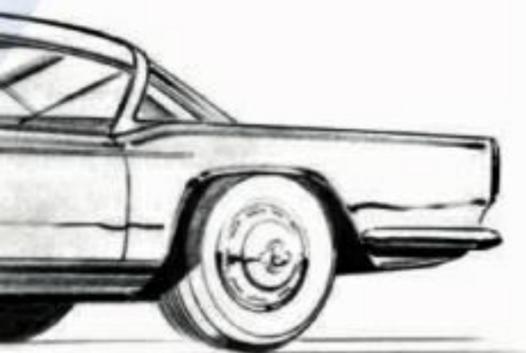
(Illustration S. Bellu)

Le plus élégant

FEDERICO FORMENTI



Après la Seconde Guerre mondiale, la Carrozzeria Touring était dirigée par Felice Bianchi Anderloni (1916-2003), le fils du créateur de l'entreprise, Carlo Felice Bianchi Anderloni. Déjà, dans les années 1930, Touring faisait partie des entreprises italiennes les plus créatives grâce à la confection de machines de compétition à l'aérodynamisme précurseur. Cette habileté à traiter les mécaniques les plus sportives s'est encore manifestée après la Libération, grâce à un nouvel artiste installé derrière la planche à dessins. Federico Formenti (1925-1995) est un homme éminemment discret qui s'est toujours effacé derrière la personnalité de son mentor, Felice Bianchi Anderloni. Il n'empêche que cet excellent illustrateur a donné forme à de purs chefs-d'œuvre tels que la Ferrari 166 Mille Miglia (1948), la Pegaso Z-102 (1953) et plus tard l'Aston Martin DB4 (1958) ou la Lancia Flaminia GT (1960). Pour son ultime apparition au Salon de Turin, en novembre 1966, Touring prépara un dernier joyau : la Lamborghini Flying Star II, établie sur le châssis 400 GT 2+2 ; une merveille d'élégance aux flancs lisses et à la ceinture de caisse arc-boutée. Après la fermeture de Touring, Formenti travailla pour Marazzi et réalisa l'Islero pour Lamborghini.



Le plus classique

ALDO BROVARONE



Aldo Brovarone s'impose par son aptitude à fusionner élégance et originalité

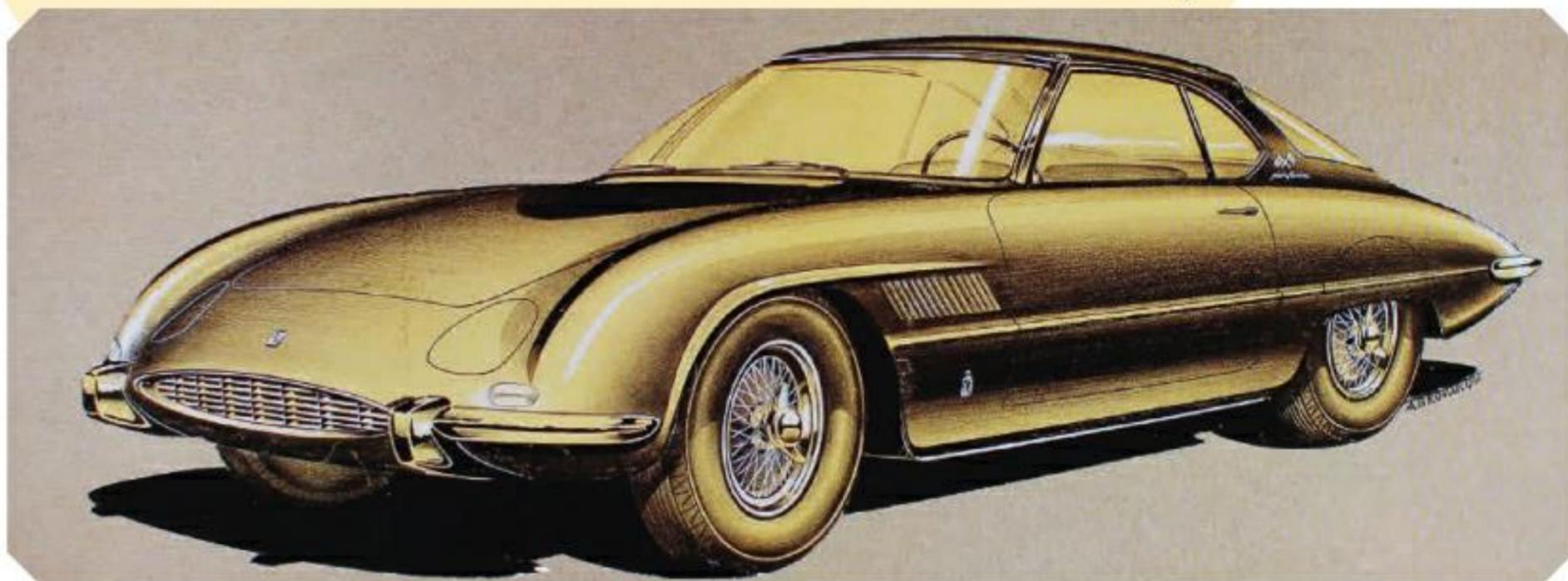
La Maserati A6 GCS de compétition adaptée pour la route par Brovarone.

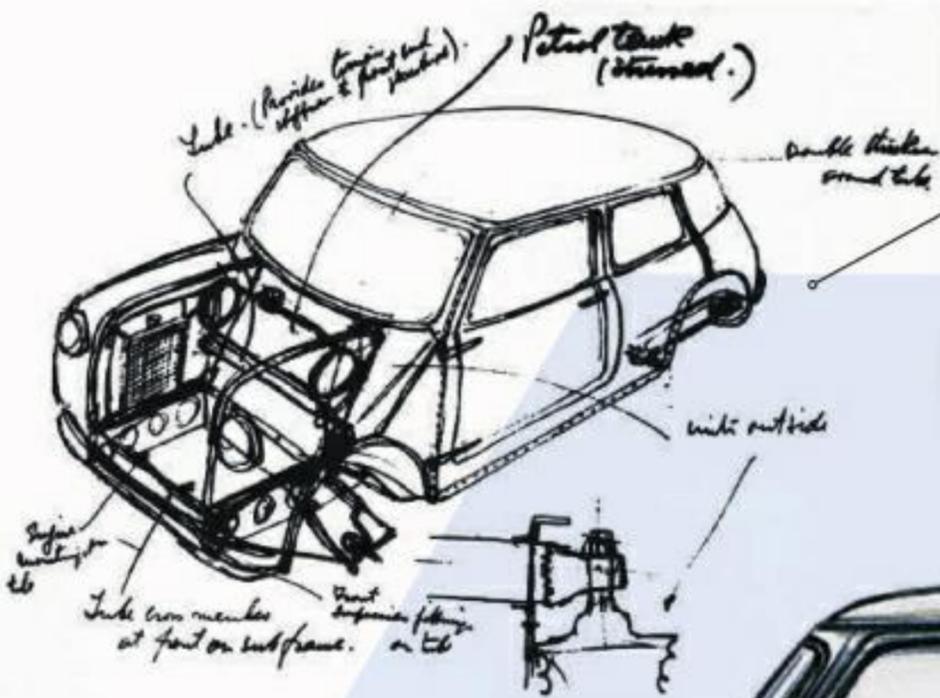
(Illustration S. Bellu)



Longtemps il y eut une habitude bien ancrée chez les carrossiers italiens : occulter le nom des stylistes qui, crayon en mains, créaient leurs chefs-d'œuvre. Ce sont les noms des dirigeants eux-mêmes qui étaient mis en avant, de Sergio Pininfarina à Nuccio Bertone en passant par Carlo Felice Bianchi Anderloni chez Touring. Ces visionnaires avaient un sens aigu pour choisir leurs collaborateurs et apprécier la pertinence de leurs créations, mais ils ne dessinaient pas eux-mêmes. La firme Pininfarina passe à juste titre pour une maison capitale dans l'histoire du style automobile que ce soit par ses réalisations sur mesure comme pour les produits de grande diffusion. Derrière la marque Pininfarina (en deux mots avant 1959), se profilent des individualités aussi méconnues que remarquables. Dans la litanie des stylistes talentueux qui s'y sont succédé, Aldo Brovarone s'impose par son aptitude à fusionner élégance et originalité. En 1953, à 27 ans, il entra chez Pininfarina après avoir travaillé pour Cisitalia. Par la suite, Brovarone travailla sous les ordres de Francesco Martinengo puis de Leonardo Fioravanti, patrons successifs du *Reparto Esperienze* et du *Centro Studi e Ricerche*. L'une de ses premières contributions porta sur la Ferrari 375 MM spéciale confectionnée pour Ingrid Bergman. Il collabora à une multitude de projets, de la Maserati A6 GCS Berlinetta de 1954 à la Dino 206 GT en passant par la Ferrari 400 Superamerica Aerodinamica. À travers ses créations, la manière de Pininfarina s'est écartée de sa démarche par ailleurs trop formaliste. Entre 1975 et 1988, Aldo Brovarone en fut le directeur du style. En 1996, il sortit de sa retraite pour collaborer avec le carrossier Stola.

Un croquis d'Aldo Brovarone qui donnera naissance, en 1960, à la Ferrari Superfast, puis à la 400 Superamerica chez Pininfarina.

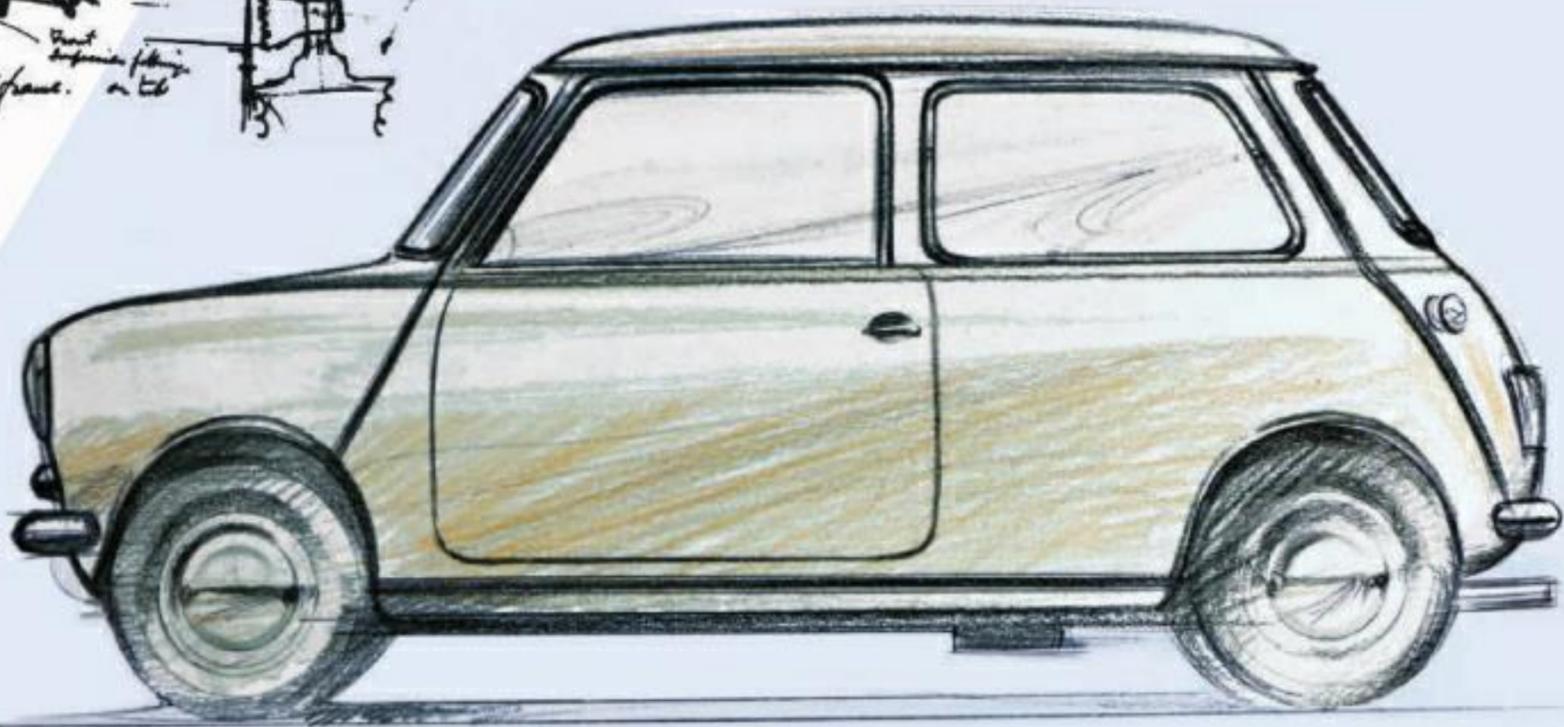




Un schéma d'Alec Issigonis pour le projet ADO15 qui ébauche le concept de la Mini.



Alec Issigonis avec Juan-Manuel Fangio surpris à Monaco par Bernard Cahier.



Le génial profil de la Mini qui optimise le rapport habitabilité/ encombrement. (Illustration S.Bellu)



Le plus visionnaire

ALEC ISSIGONIS

Dans notre *best of*, nous n'avons pas retenu les créateurs géniaux qui ont signé une œuvre exceptionnelle qui leur vaudrait, à elle seule, notre reconnaissance. Nous faisons une exception pour Sir Alec Issigonis (1906-1988) tant sa création majeure, le duo Morris Mini Minor / Austin Seven, a été déterminant dans l'évolution de l'automobile de grande série. Aucune voiture n'a résolu, avec autant d'ingéniosité et de brio, la question du rapport optimal entre l'habitabilité et l'encombrement. Grâce à ses roues minuscules, à sa suspension compactée et à son moteur transversal, elle pouvait transporter quatre personnes en à peine trois mètres de longueur ! Alexander Arnold – dit Alec – Issigonis était un ingénieur britannique d'origine grecque. Il fit ses études au Technical College de Battersea et entra chez Morris Motors en 1936. Il effectua toute sa carrière chez ce constructeur qui devint l'une des constituantes de la British Motor Corporation formée en 1951. Autant dire que Sir Alec Issigonis fut contraint d'affronter l'inébranlable conservatisme de l'industrie automobile britannique. Ce contexte castrateur ne donna que plus de relief à la singularité débridée exprimée à travers son projet de la Mini.

Alec Issigonis avec la Mini n°1 !



Le plus flamboyant

WILLIAM MITCHELL

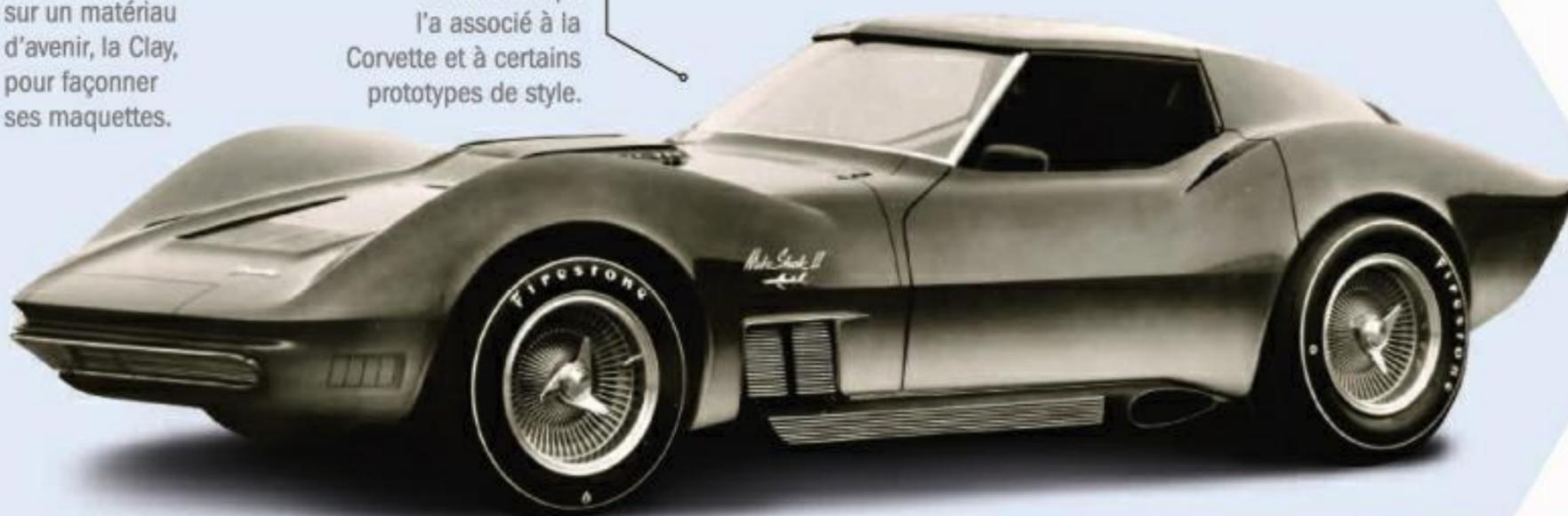


Membre de l'Art Students League de New York, William L. Mitchell (1912-1988) commença sa carrière artistique comme illustrateur pour la firme Barron-Collier. À 23 ans, il entra au département *Art & Colour* de la General Motors, le premier studio de design qui avait été créé au sein d'un fabricant d'automobiles. « Bill » Mitchell travailla pendant de longues années sous l'autorité de l'exubérant Harley Earl, fondateur de ce studio. Bill Mitchell devint responsable du style chez Cadillac en 1936. Entre 1949 et 1953, il quitta la General Motors à la suite d'un désaccord avec Harley Earl. Ces deux fortes personnalités se retrouvèrent néanmoins et durent se supporter mutuellement jusqu'en 1958, date à laquelle Bill Mitchell prit les rênes du studio *Art & Colour* qui fut rebaptisé « GM Design Staff » en 1972. Il dut alors gérer les effets de la crise de Suez et les revirements de la société américaine qui se traduit par la naissance de voitures plus compactes. Il épura le style des produits de la GM, lui donna de l'humilité (Chevrolet Corvaire), de la latinité (Buick Riviera en 1963) ou de l'animalité (Chevrolet Mako Shark II en 1965).

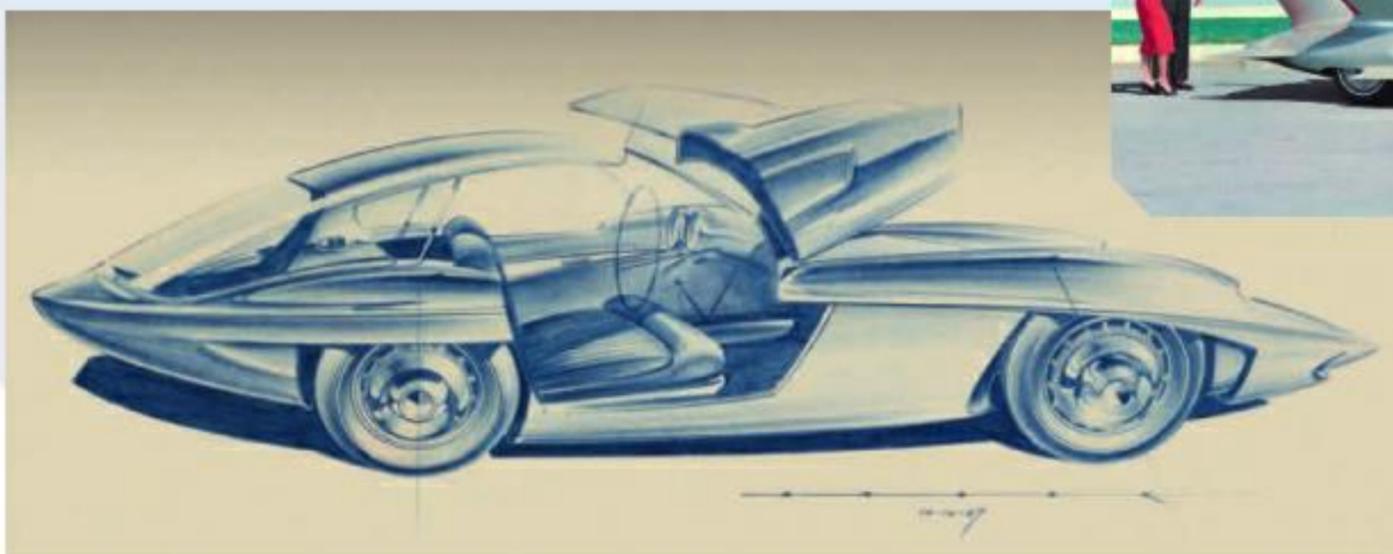


Dès les années 1960, Mitchell peut compter sur un matériau d'avenir, la Clay, pour façonner ses maquettes.

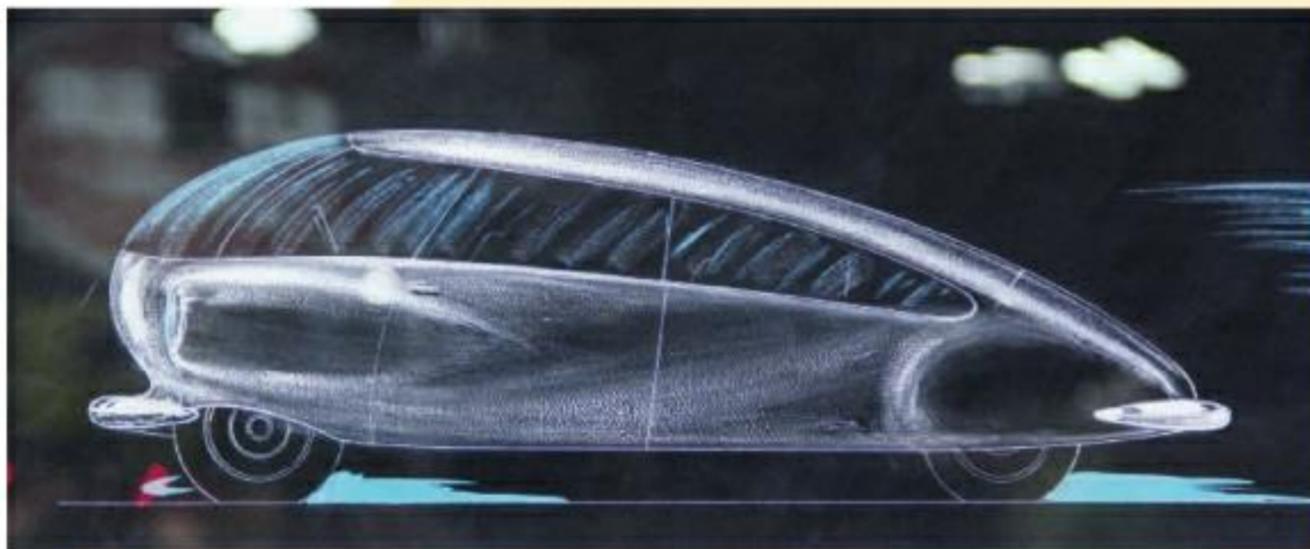
Le requin demeure l'animal préféré de Mitchell qui l'a associé à la Corvette et à certains prototypes de style.



Bill Mitchell et Harley Earl se sont fâchés, mais de cette confrontation est née une série de concepts incroyables comme celle des Firebird.



Esquisse d'un projet de Corvette Sting Ray par l'équipe menée de mains de maître par Mitchell.



Au début de l'étude qui débouchera sur la DS, Flaminio Bertoni avait osé envisager un profil monocorps.



Le plus éclectique

FLAMINIO BERTONI

Tourmenté, introverti, insatisfait, Flaminio Lorenzo Isidoro Bertoni (1903-1964) est une caricature d'artiste. Né près de Varese, en Lombardie, il s'initia à la sculpture avant de faire son apprentissage chez un carrossier. Il fit un premier séjour chez Citroën en 1925, retourna en Italie pour fonder sa propre entreprise en 1929 et revint à Paris pour s'y installer définitivement. En 1932, il fut engagé chez Citroën au poste de dessinateur, au bureau d'études. Après le lancement de la Traction, en 1934, Flaminio Bertoni s'est impliqué dans plusieurs programmes qui ont montré l'étendue de son registre, passant de la frugalité à l'avant-garde avec un égal panache. Il travailla sur le programme « TPV » (Très petite voiture) qui déboucha sur la 2 CV en 1948, sur le « TUB » qui aboutit à la fourgonnette H et sur le projet « VGD » qui devait succéder à la Traction et qui se concrétisa sous la forme de la DS 19, en 1955. Parallèlement à son œuvre chez Citroën, Flaminio Bertoni a toujours entretenu ses passions et ses curiosités. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il obtint son diplôme d'architecte et dans les années qui suivirent la Libération, il poursuivit ses recherches sur le volume, réalisa plusieurs sculptures figeant les postures des sportifs et, progressivement, s'approcha de l'abstraction. Dans le domaine de l'automobile, le projet dont Flaminio Bertoni était le plus fier n'était pas la fulgurante Déesse saluée par ses contemporains, ni même la 2CV qui marqua la société française, mais l'Ami 6. Cet homme était un provocateur.

Une des nombreuses maquettes pour le haut de gamme Citroën.



En 1955, la DS apparaît dans un jaune aussi provocateur que sa forme.

(Illustration S. Bellu)



Le plus
singulier

MARCELLO GANDINI



Marcello Gandini a construit sa notoriété chez Bertone où il entra en 1965 pour remplacer Giorgetto Giugiaro. Il avait alors 27 ans. Aussitôt, il donna au bureau d'études un nouveau visage, transféra le studio à Caprie au pied des Alpes, à une cinquantaine de kilomètres de Turin. Marcello Gandini développa un style éminemment incisif qui déboucha sur le profil cunéiforme. Avec une inspiration foisonnante et la compétence d'un ingénieur autant que d'un artiste, il composa ses extravagantes créations en mariant des lignes acérées à l'extrême et des ornements aux citations organiques. Marcello Gandini signa quelques-unes des créations les plus marquantes de Bertone, de la Countach à la Carabo, de la Marzal à la Stratos... En 1979, Marcello Gandini quitta Bertone pour donner libre cours à sa volonté d'individualisme. C'est alors qu'il traita directement avec les grands constructeurs. Sans cesse, Gandini insista sur la culture, technique inséparable du métier de styliste. À la demande de Renault, il mit au point une voiture inédite avec un processus d'assemblage original qui permettait d'introduire la robotisation sur 80 % des opérations, de supprimer la chaîne classique et de réduire ainsi la superficie des usines. La Régie finit par en acheter la licence... pour en priver ses concurrents ! Secret et ténébreux, comme son père, pianiste et compositeur, Marcello Gandini a toujours entretenu une certaine image de mélancolie et de solitude.

Sans cesse, Gandini insista sur la culture, technique inséparable du métier de styliste



La Bertone Carabo, conçue sur une base d'Alfa Romeo 33, inaugure le profil cunéiforme, en 1968.

Des mannequins haute couture dansent autour du... mannequin de la Marzal, sortie en 1967.



La Miura (1966) est l'un des premiers travaux de Gandini chez Bertone après le départ de Giugiaro.



La silhouette de la Lamborghini Marzal de 1967 préfigure celle de l'Espada.



Le fantasme des lignes acérées appliqué au style de la Lamborghini Countach en 1971.



La Stratos championne en rallye n'aura rien à voir avec cette version « 0 » résolument futuriste.



Le plus universel

PETER SCHREYER



Dans notre palmarès, Peter Schreyer est le seul designer qui soit encore en activité dans le secteur automobile en 2015. Ce n'est pas par hasard. Il compte parmi les stylistes les plus influents de son temps. La résurrection de la marque Audi et l'éclosion des marques coréennes Kia et Hyundai sont liées à l'impulsion qui a été donnée par le design chez ces constructeurs, au cours du dernier quart de siècle et ce, sous l'autorité de Peter Schreyer. Né en 1953 à Bad-Reichenhall en Allemagne, diplômé du *Royal College of Art* de Londres, il effectua tout le début de sa carrière chez Audi, de 1980 à 2002. À partir d'octobre 1994, il régna sur l'ensemble du design de la marque aux anneaux qui dispose de quatre centres : le studio historique d'Ingolstadt, près du siège, un nouveau studio situé à Munich, et deux antennes délocalisées, l'une à Sitges, en Catalogne, et l'autre à Simi Valley, en Californie. De 2002 à 2006, Peter Schreyer a rejoint Volkswagen avant de quitter le groupe pour mettre son talent au service de Kia. Dès lors, l'évolution du design au sein du groupe coréen Hyundai-Kia a été fulgurante. À partir de janvier 2013, Peter Schreyer dirigea le design pour les deux marques du groupe, avec pour objectif de définir une identité propre à chacun des labels. Entre temps, en décembre 2012, Peter Schreyer accéda au poste de président de Kia Motors Corporation ! Une reconnaissance suprême pour sa corporation...



Chez Kia, Peter Schreyer a redéfini une identité claire et a imposé la production prochaine de ce coupé GT V8 4 portes.

Le but de Peter Schreyer est de donner, à Hyundai, un style qui se distingue de celui de Kia. La preuve avec l'Intrado de 2014.



L'Avus Quattro de 1991 signe le lancement de la politique volontariste de Schreyer chez Audi.

Le plus iconoclaste

CHRISTOPHER BANGLE



La Série 7 de 2001 est la première de l'ère Bangle qui a causé l'émoi chez les pusillanimes.



Dans les grandes entreprises, le design est souvent une affaire de compromis et de complaisance. Il importe plus de ne pas déplaire que de plaire. Les designers qui ont refusé cette fatalité du politiquement correct sont finalement peu nombreux. Chris Bangle est de ceux-là. Natif de l'Ohio, Christopher Edward Bangle est arrivé chez BMW en 1992, à l'âge de 36 ans. Il a suivi le cursus de l'Art Center College of Design de Pasadena, en Californie, puis il a travaillé pour Opel (design intérieur du concept car Junior présenté en 1983) et pour le groupe Fiat où il dessina deux modèles typés, la Fiat Coupé et l'Alfa Romeo 145. Partout, il mena un combat acharné contre les consensus, une attitude forçant le respect dans une industrie qui exprime souvent sa défiance à l'égard des individualismes. En 2001, le lancement de la quatrième génération de la BMW Série 7 déchaîna les foudres des conservateurs. Chris Bangle – et sa direction – ont tenu bon. Douze ans après son arrivée chez BMW, Chris Bangle supervisait le design pour les trois marques du groupe : BMW, Mini et Rolls-Royce. Après avoir mis en place sa succession, en la personne d'Adrian Von Hooydonk, Chris Bangle reprit son indépendance en 2009 et fonda Chris Bangle Associates s.r.l. (CBA), un studio de design basé à Clavesana, près de Cuneo.

Le coupé Z9 Gran Turismo, dévoilé en 1999, rassemblait toutes les idées voulues par Bangle pour les BMW du futur.



Chris Bangle a toujours défriché de nouveaux terrains de jeu, comme ici avec le concept du coupé 4 portes

C'est avec le design intérieur du concept Opel Junior que Chris Bangle s'est fait repérer au début des années 1980.





L'Alfa Romeo Cangaro réalisée chez Bertone en 1964 demeure l'un des sommets du talent de Giugiaro.

(Illustration S. Bellu)



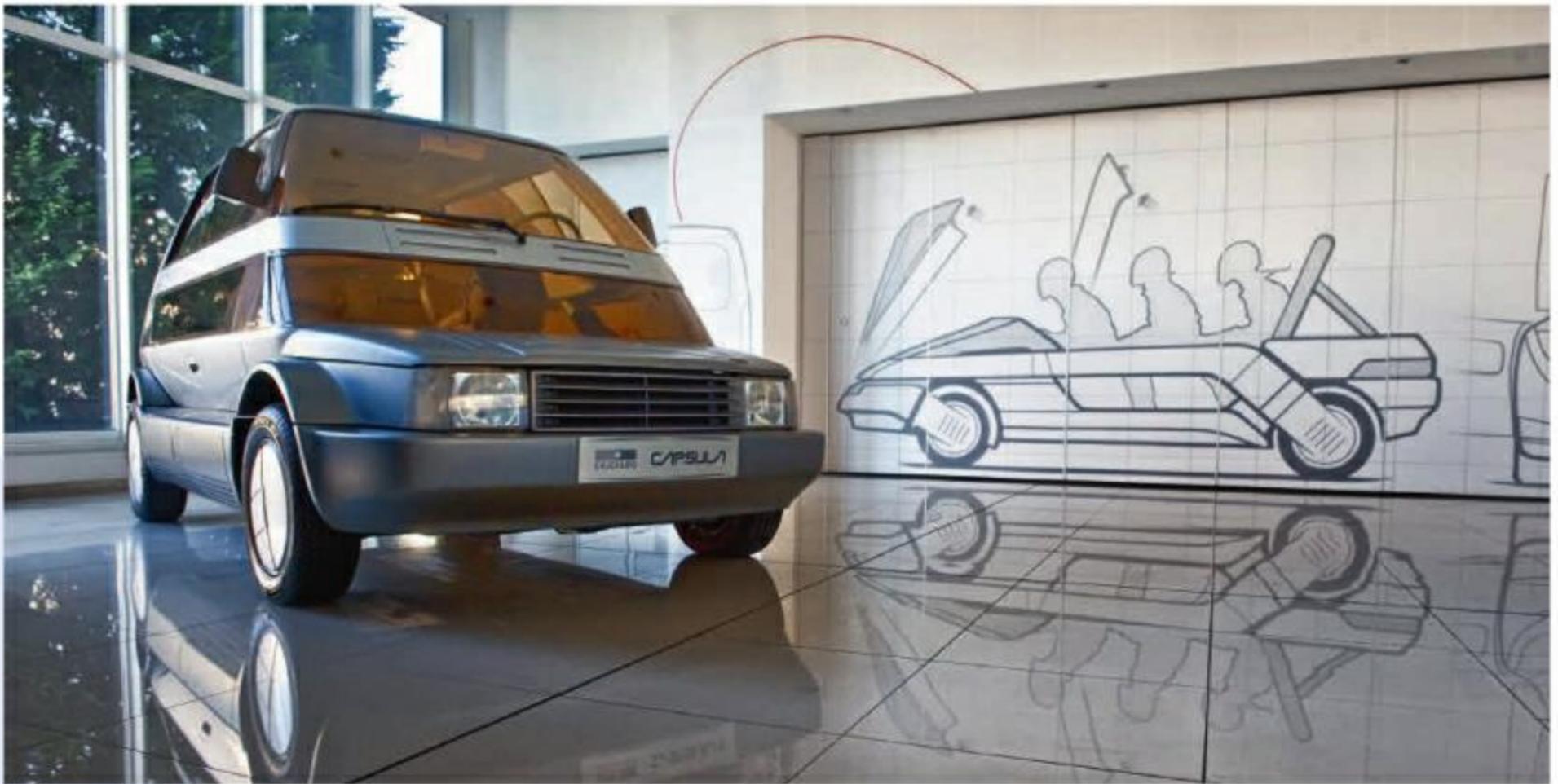
Le plus polyvalent

GIORGETTO GIUGIARO

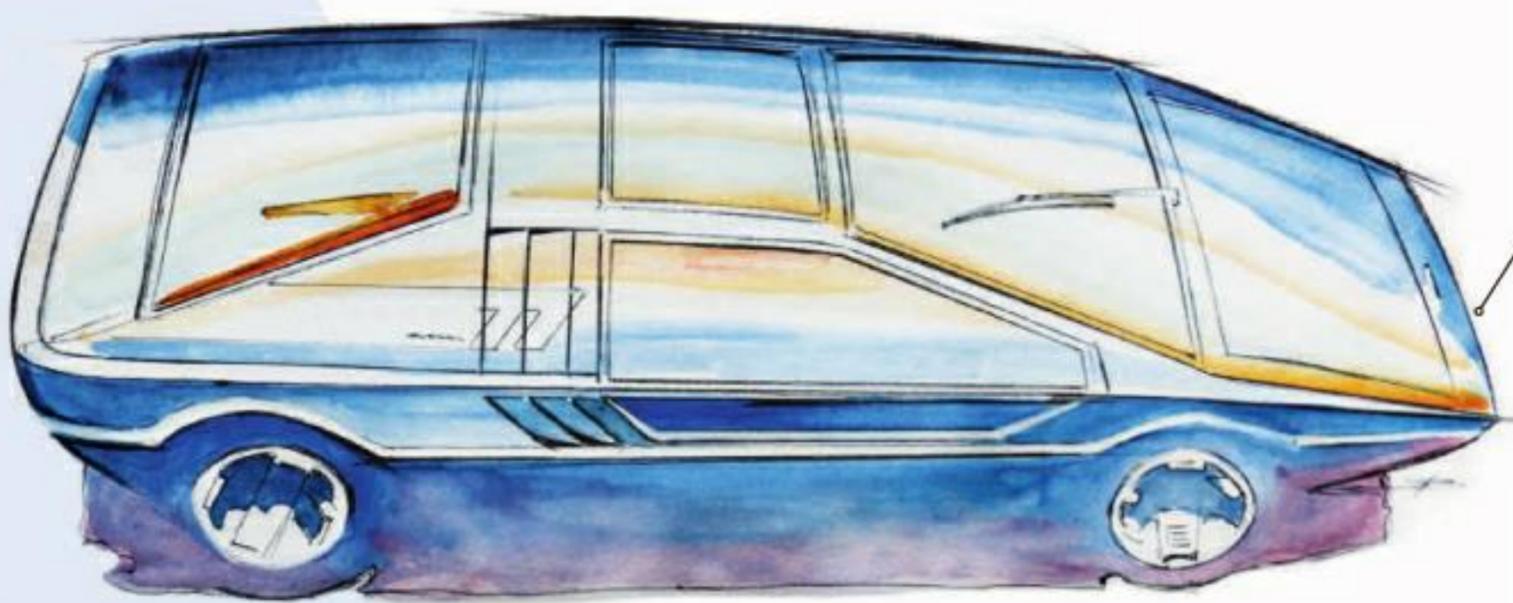
Giugiaro est souvent considéré comme le « designer du siècle » grâce au succès de modèles telles la Golf et la Panda.

En sortant des Beaux-arts de Turin, Giorgetto Giugiaro travailla chez Fiat, entre 1955 et 1960, avant d'être embauché chez Bertone. Il avait l'impertinence de ses 22 ans et cela produisit des sculptures comme la Testudo ou la Cangaro. En 1965, Giorgetto Giugiaro partit chez Ghia où il laissa son empreinte sur deux monuments : la Maserati Ghibli et la De Tomaso Mangusta. En 1968, avec Aldo Mantovani, il fonda sa propre maison – Ital Design – qui transforma l'image du carrossier traditionnel. L'entreprise multiplia les succès avec des produits populaires, comme la Fiat Panda ou la Volkswagen Golf, mais aussi avec une multitude de créations d'avant-garde qui exploraient des architectures inédites. Giugiaro réinventa l'automobile, imagina des concepts innovants sans jamais perdre de vue son sens inné de l'esthétisme. Sans se retirer vraiment, il prit du recul en confiant à son fils Fabrizio les rênes de la société. Celle-ci fut acquise par le groupe Volkswagen en mai 2010 à hauteur de plus de 90 %. En juin dernier, le « designer du siècle », âgé de 77 ans, a abandonné ses dernières parts et s'est retiré complètement d'une affaire qui a joué un rôle décisif dans l'évolution du design automobile.





La Capsula et - au fond sous la forme d'un grand plan - la Machimoto révèlent la symbiose entre l'architecture et le style toujours prônée par Giugiaro.



La Maserati Boomerang fut révélée en maquette en 1971 et sous sa forme roulante en 1972.

(Illustration S. Bellu)

Le projet Chiron - 1999 - n'a pas été retenu par Bugatti qui lui a préféré la Veyron, dessinée en interne.

En 1969, la Bizzarrini Manta est la première création de la jeune officine Itai Design.





© Peter Phillips. Droits réservés.

Peter Phillips

« BRIT'TOUCH » ET POP'ART

L'exposition « Pop to popism » organisée à Sydney, durant l'hiver 2014, fut l'une des plus exhaustives rétrospectives montées autour de ce phénomène d'art, de musique, de mode et de mœurs. Une occasion de redécouvrir cette esthétique particulière, à travers les peintures de Peter Phillips.

Le Pop'art britannique est né d'une étrange configuration de rencontres. Comme aux États-Unis où Robert Rauschenberg en fut le pionnier, l'Angleterre aura son héraut en la personne de Richard Hamilton. Au sein d'un groupe d'artistes, d'architectes et de critiques – *The Independent Group* –, Hamilton va peu à peu définir et reconnaître dans les images publicitaires américaines (affiches, annonces presse, catalogues) les prémices d'une culture prégnante. Désormais la nouvelle beauté devra être « jeune, populaire, éphémère, bon marché, produite en série, spirituelle, inventive et sexy... » En 1956, à l'occasion de l'exposition « This is Tomorrow » à la Whitechapel Gallery de Londres, il dévoile un collage conçu comme un projet d'affiche – « Just what is it that makes today's homes so different, so appealing ? » –, qui deviendra durant quelques années le totem accompagnateur d'une peinture britannique à la recherche de son particularisme.

L'acte fondateur

Second élément catalyseur, Ronald B. Kitaj est un jeune boursier américain érudit, qui a connu l'imagerie des débuts du Pop'art new-yorkais. En 1958, il débarque au →



© LACMA. © Peter Phillips. Droits réservés.

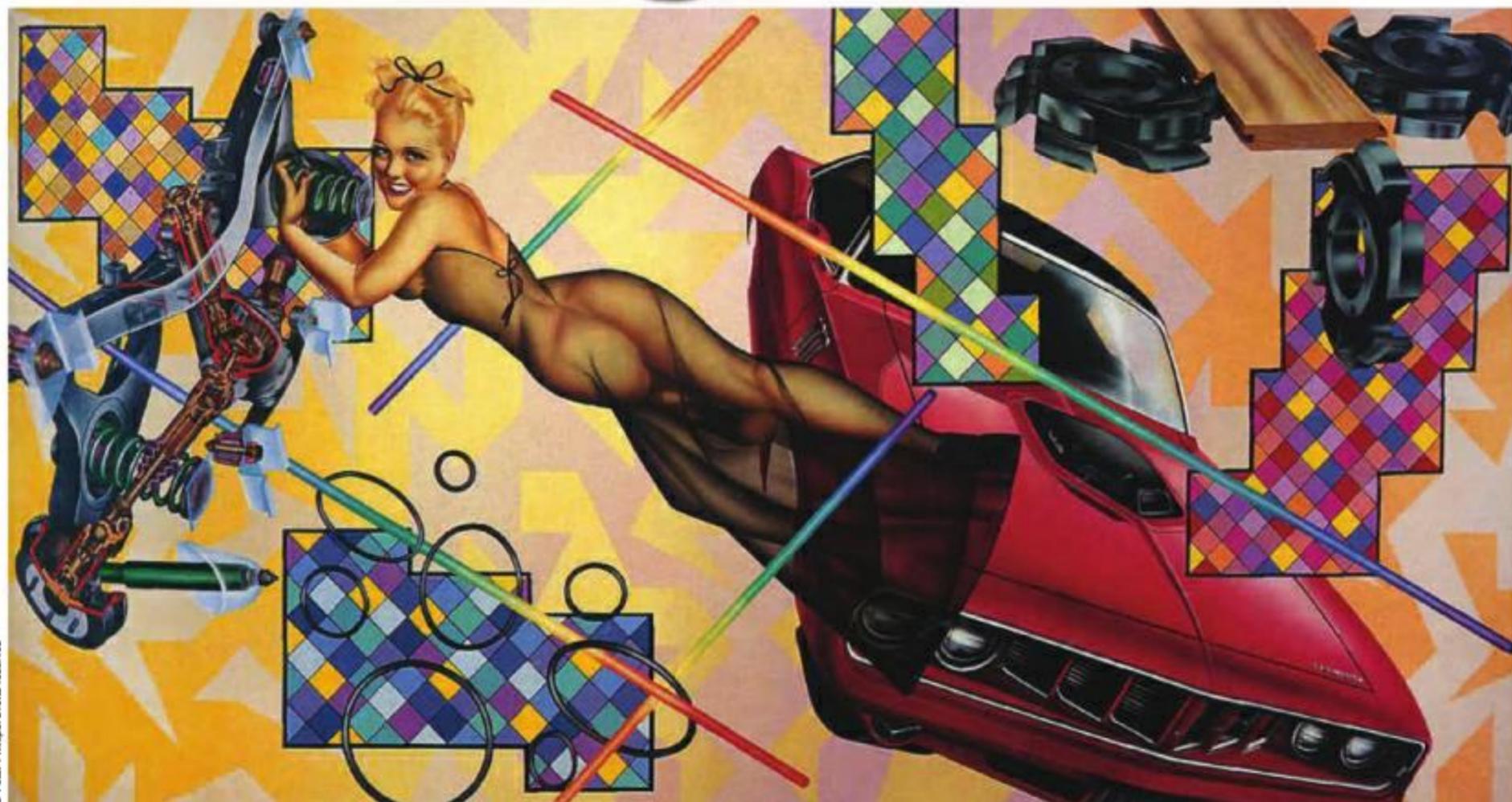
Peter Phillips photographié en compagnie de Marion-Claude Xylander en 1967.

Study for Custom Painting #3 (1965), lithographie sur papier, tirage à 20 exemplaires. Format 50,8 x 63,5 cm. Los Angeles County Museum of Art (USA).



© Peter Phillips. Droits réservés

AutoKUSTOMotive (1964), huile sur toile avec panneaux de bois ajoutés. Format 273 x 278,5 cm. Musée Berardo de Lisbonne (Portugal).



© Peter Phillips. Droits réservés

Art-o-Matic Cudacutie (1972), peinture acrylique sur toile. Format 400 x 200 cm. Collection privée New York (USA).



© Peter Phillips. Droits réservés.

Peter Phillips, en 1965, photographié devant sa toile la plus souvent reproduite *Custom Painting #5*.

→ Royal College of Art de Londres où David Hockney, Allen Jones et Peter Phillips deviennent rapidement ses coreligionnaires, motivés en cela par l'enseignement savant de Richard Hamilton. L'exposition annuelle des *Young Contemporaries*, organisée par les étudiants, marque en 1961 l'acte fondateur du Pop Art britannique : David Hockney, Ronald B. Kitaj, Allen Jones, Joe Tilson, Patrick Caulfield, Derek Boshier et Peter Phillips y exposent, avec le renfort extérieur de deux anciens élèves Richard Smith et Peter Blake. Ces artistes émergents trouvent tous leurs sujets d'inspiration dans le collage de fragments de la quotidienneté américaine – la publicité de Madison Avenue, le design automobile de Détroit, les films d'Hollywood –, mais pratiquent le métissage de ces images avec des clichés vieillots empruntés à une société britannique d'après-guerre qui, malgré une prospérité retrouvée, peine encore à évoluer. En 1964, le très sérieux *Time Magazine* se fait le porte-parole d'un Londres devenu une aire de récréation où l'innovation submerge tout, soutenue en cela par l'audace du Swinging London et par l'esprit rebelle d'un Pop'art en plein essor.

Malgré ce bel optimisme, les protagonistes liés à des préoccupations intellectuelles ou des inspirations artistiques différentes prennent des chemins divergents. Cette même année, David Hockney s'installe à Los Angeles et commence à développer son style californien. Peter Phillips et son copain Allen Jones s'exportent à New

Select-o-Mat Tempest I (1972), lithographie sur papier. Format 104,1 x 57,6 cm. Collection Tate National Galleries of Scotland.



© Tate Gallery, Londres. Droits réservés.



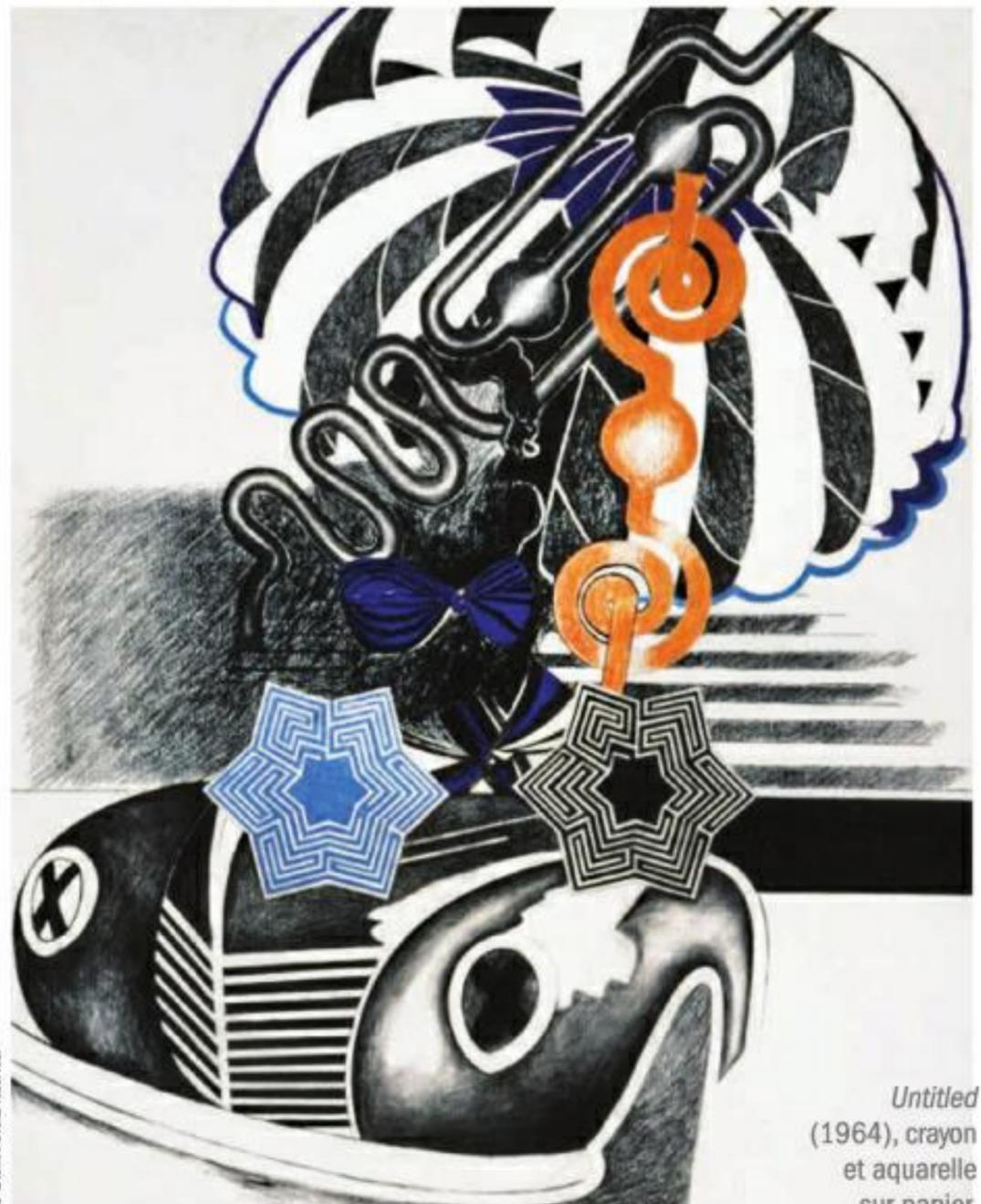
© Peter Phillips. Droits réservés

Hunter (1975), sérigraphie sur papier.
Format 64,8 x 91,2 cm. Acquisition
de la Waddington Custot Galleries
de Londres (UK).

York, où ce dernier thématise sur la sexualité de l'époque et s'en attribue la marque identitaire. L'inaltérable Peter Phillips Avec son look de rock-star, ses toiles à la facture impersonnelle, aux formats compliqués d'ajouts et à l'iconographie triviale, va continuer d'incarner (loin de la Tamise), seul et sans concession, l'esthétique anglaise des sixties.

Pop'art britannique et Beatles

Le schéma des relations sociales s'est tellement modifié, que pour ces « nouveaux artistes », le parcours qui va des débuts laborieux à la notoriété, ne prend que quelques années. Ils se découvrent de la même génération que leurs mécènes, producteurs et collectionneurs, fréquentent les mêmes quartiers, flirtent dans les mêmes discothèques où ils écoutent la même musique. Ils se fondent en une coterie pour qui la réussite matérielle personnelle est conforme à l'évolution économique du pays. Peu étonnant donc que, durant la première partie de leur carrière, les Beatles soient complices d'un grand nombre de peintres



© LACMA. Droits réservés.

Untitled
(1964), crayon
et aquarelle
sur papier.
Format 52,07 x
64,77 cm.
Los Angeles
County Museum
of Art (USA).

et de graphistes. Pour illustrer la pochette de *Sgt. Pepper's Lonely Hearts Club Band*, en 1967, Paul McCartney a l'idée de s'inspirer d'une photo de l'orchestre dans lequel jouait son père, prise dans un jardin public (raison du massif fleuri sur le devant de la jaquette). Le projet est adopté. Sur le conseil du galeriste Robert Fraser, la réalisation graphique et la scénarisation sont confiées à Peter Blake, qui leur propose aussi de poser déguisés avec les uniformes colorés d'une fanfare de cirque, aux côtés de personnages célèbres grandeur nature.

À contre-pied de l'exubérance de cette pochette, pour leur premier double album éponyme, les Beatles, en 1968, optent pour un minimaliste radical. C'est toujours Robert Fraser qui les dirige vers Richard Hamilton (le théoricien du Pop'art). Ses principales suggestions de collages sont pourtant rejetées sans ménagement, jusqu'à ce que l'artiste leur propose une pochette immaculée, seulement troublée par le nom du groupe gaufré en relief en très petit sur le côté droit. Une pochette culte, preuve du divorce plastique qui s'amorce entre Richard Hamilton et le mouvement qu'il a contribué à faire naître. Pourtant, la →



© Peter Phillips. Droits réservés.

The Random Illusion #6 (1968),
peinture acrylique sur toile et panneaux
de bois laqués aluminium et noir.
Format 401 x 228 cm. Collection privée.

Custom Print #2 (1965), sérigraphie sur feuille
d'aluminium, portfolio Pop Artists. Format 75,5 x
61,1 cm. Collection Tate National Galleries of Scotland.



© Tate Gallery, Londres. Droits réservés.

→ même année, l'arrestation conjointe pour possession de drogue de Robert Fraser et de Mick Jagger, lui donnera l'occasion de produire l'une des plus exemplaires séries de toiles du Pop'art britannique.

Concilier l'inconciliable

Le 10 avril 1970, les Beatles se séparent officiellement. C'est aussi la fin du Pop'art britannique. Jamais aucun mouvement n'aura été autant infidèle à sa propre cause, renonçant sans cesse à sa cohésion au profit de projets personnels. Un trop-plein de talents concomitants a contraint les peintres à se spécialiser et à se singulariser davantage. La tentation d'inconciliables synthèses entre l'art et la publicité (les motifs symboliques du Pop'art alimentent l'inspiration des studios graphiques), ou entre l'art et la décoration (Allen Jones imagine à partir de ses pin-up des sièges, des tables, des porte-manteaux...). Épaulé par Gerald Laing, Peter Phillips se lance dans une sorte d'étude de marché – demandant à cent trente-sept consommateurs potentiels de définir l'objet d'art idéal –, et crée sur cette base de renseignements décisifs, *Hybrid*, une sculpture-lampe en deux exemplaires (et quatre de format plus petits). Durant son court épanouissement, le Pop'art britannique aura été tour à tour, situationniste, contestataire, expressionniste parfois, sou-

Custom Painting #5 (1965), huile sur toile avec élément de bois ajouté. Format 300 x 175 cm. Collection privée, Zurich (Suisse).

vent post-moderniste mais surtout, comme l'avait prophétisé Richard Hamilton, une tentation pour certains d'en faire un « big business ».

Épilogue

En 1966, Peter Phillips rejoint l'Europe, divorce en 1967, puis enseigne en Allemagne, à Hambourg (la ville où les Beatles sont montés sur scène pour la première fois). En 1970, il épouse Marion-Claude Xylander, s'installe en Suisse, à Zurich. Il voyage à travers l'Afrique, l'Asie, puis séjourne en Australie. À son retour à Londres, en 1976, la Tate Gallery lui dédie sa première exposition personnelle d'importance sur le sol britannique. Il se fixe à Majorque en 1986, où il fait construire une finca et planter un luxuriant jardin. Dans ce nouvel éden, il s'adonne à la sculpture jusqu'au brusque décès de son épouse en 2003. Depuis, surfant sur le retour du Pop'art britannique, il s'essaie à une revitalisation travaillée sur ordinateur de ses anciennes compositions. Ainsi, il participe aux grands raouts rétrospectifs, dont le dernier chapitre « Pop to popism » s'est tenu à Sydney au début de l'été australien.

PAR YVES LE RAY



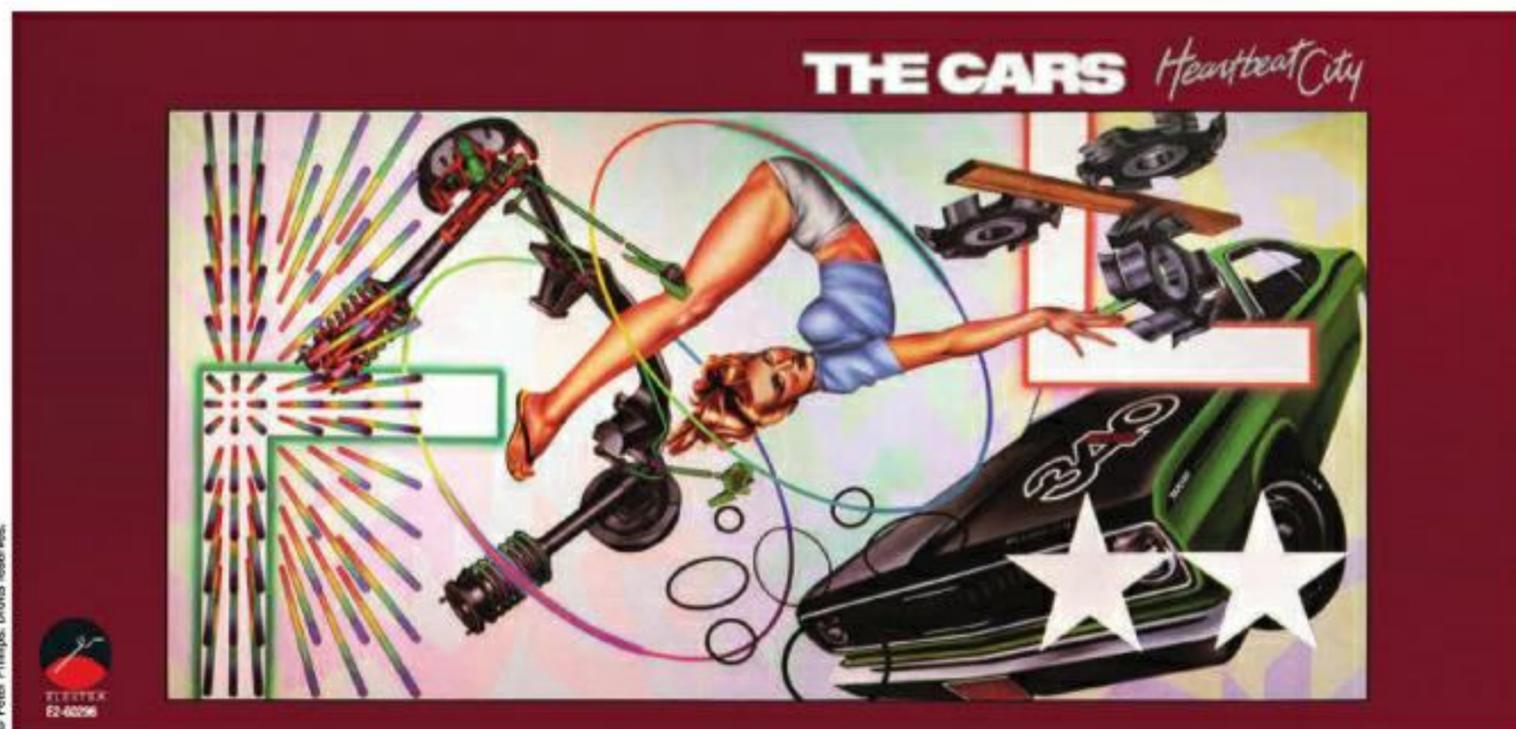
© Peter Phillips. Droits réservés.



© Tate Gallery, Londres. Droits réservés.

Custom Print #1 (1965), sérigraphie sur feuille d'aluminium. Format 50,5 x 60,5 cm. Collection Tate National Galleries of Scotland.

En 1984, par un pluvieux après-midi d'automne, Peter Phillips et David Robinson – le batteur de *The Cars* – se rencontrent dans un bar de Londres autour d'un cocktail, pour s'accorder sur le choix de la peinture qui illustrera la pochette du prochain album du groupe. Pour ce cinquième opus, *Heartbeat City*, Peter Phillips leur fournit avec *Art-o-Matic Loop di Loop* (1972), une image qui liera d'une posture intellectuelle commune la culture américaine New Wave émergente et le Pop'art européen des années 1970.



© Peter Phillips. Droits réservés.

Corse

DES VINS EN BEAUTÉ

S'est-elle soudain souvenue qu'au XVIII^e siècle, elle exportait ses vins jusqu'en Amérique ? Au cours des deux dernières décennies, la Corse a impulsé une nouvelle dynamique à son vignoble. Aujourd'hui, sa production joue dans la cave des grands.

Le célèbre Curnonsky, critique culinaire que le XX^e siècle sacra « prince des gastronomes », nourrissait beaucoup d'estime pour les vins corses. Il les trouvait « *pleins de corps et de sève, toujours exquis et parfumés* ». Entre mer et montagne, le vignoble de l'île de Beauté occupe 5 560 ha, dont environ la moitié est en AOC. Surprise, il jouit d'une pluviosité égale à celle de Paris, mais

aussi de 2 750 heures d'ensoleillement annuel (record de France !) : à l'ombre d'une vingtaine de sommets culminant à plus de 2 000 m d'altitude, un climat idéal pour cultiver la vigne. La tradition viticole corse repose sur une trentaine de cépages locaux dont les noms, aux consonances mélodieuses, oscillent entre poésie et aventure, comme le nielluciu, le sciaccarellu, l'aléatico, le bianco gentile, le vermentinu

NEUF AOP LA DIVERSITÉ AU VERRE

La Corse ne compte pas moins de neuf Appellations d'origine protégée (AOP) pour un territoire de 8 569 km². On devine là, l'extrême diversité de sa production viticole. Première en date, l'AOC Patrimonio fut obtenue en 1968, suivie de près par l'AOC Ajaccio (1971). En 1976 leur succédèrent les AOC Corse, Corse Calvi, Corse Coteaux du Cap Corse, Corse Figari, Corse Porto-

Vecchio et Corse Sartène. Elles se répartissent entre les appellations de type « Cru », « Villages » et « Régionale », tout en intégrant une appellation spécifique pour les vins doux naturels (Muscat du Cap Corse, 1993). Il faut également compter sur les IGP (Indication géographique protégée), qui représentent plus de la moitié de la production totale des vignes de l'île de Beauté.





ou le barbarossa. Elle plonge ses racines profondément dans l'histoire de l'humanité : dès le VI^e siècle avant Jésus-Christ, les Phocéens introduisaient la vigne sur la côte orientale de l'île. Les Romains se chargèrent ensuite de la développer, avec le talent et la persévérance qu'on leur connaît. De vallées secrètes en coteaux escarpés se succèdent des sols d'une grande diversité : des schistes à l'est, des granites à l'ouest, des calcaires au nord et au sud, des sédiments au centre. De cette complexité géologique naissent des vins typés et

originaux, des rosés aux notes d'herbes sauvages de Calvi aux rouges en feu de Saint-Florent. Ils s'épanouissent au cœur de paysages somptueux. Le temps est loin où leur qualité n'était pas toujours à la hauteur de leur écrin, notamment à cause de rendements trop élevés. Passant d'un millénaire à l'autre, le vignoble corse a changé de braquet grâce à la reconnaissance de ses AOC, mais aussi sous l'impulsion de divers organismes préoccupés de sa pérennité, tel le Comité interprofessionnel des vins de Corse.

Créé en 2008, il fédère aujourd'hui 110 caves particulières, plus des coopératives. Rosé vif et joyeux du domaine Sant Armettu (AOC Corse Sartène), rouge puissant et parfumé du clos Marfisi (AOC Patrimonio), blanc intense et miellé du domaine Renucci (AOC Corse Calvi) : parmi tant d'autres, ces vins symbolisent à la perfection le renouveau du vignoble insulaire. On y ajoutera l'ensemble de la production du domaine de Granajolo, conduit en agriculture biologique depuis plus de quarante ans. En douceur et en profondeur, bouge tout le secteur viticole de la plus méridionale des terres françaises. La tradition persiste, et c'est tant mieux. S'y ajoute aujourd'hui la modernité, y compris à travers une certaine féminisation des métiers du vin. C'est ainsi qu'en 2015, un vigneron corse sur trois est... une vigneronne.

PAR JEAN-MARIE BOËLLE

À TABLE LES BONS ACCORDS

Des charcuteries de porc et de sanglier aux fromages de chèvre et de brebis, les vins corses accompagnent à merveille les spécialités locales. Ils ont aussi toute leur place sur les tables du continent. Les rosés gris et légers (dégustation entre 9° C et 11° C) se marient bien avec les viandes blanches. Les blancs secs et aromatiques (dégustation entre 6° C et 11° C) ont un rendez-vous privilégié avec les huîtres, les moules, les araignées de mer, les langoustines et tous les poissons grillés. Avec les rouges structurés et équilibrés (dégustation entre 12° C et 15° C), place au gibier et aux viandes rouges saignantes. Quant au muscat du Cap Corse (dégustation entre 8° C et 10° C), il sublime le roquefort. Hormis les rosés, que l'on boit dans l'année, les vins corses sont d'excellents vins de garde. Les rouges se conservent sans mal de quatre ans (issus du sciaccarellu) à sept ans (issus du niellucciu), tandis que deux ans de cave ne font pas peur à la plupart des blancs.

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé, à consommer avec modération.



Depuis 1989, c'est Lina Venturi-Pierreti qui règne sur le domaine Pierreti de Santa Severa, dont les vignes s'étagent entre le maquis et la mer (en bas, page de gauche). Créé en 2003, le domaine de la Punta, près d'Aléria (en haut à gauche), prospère sous la houlette de deux amis, Alain Lagorini et François Paoli.

BOÎTE À GANTS

PAR YANNICK LE GOUËZ

AU COIN DU FEU

BOOTS AIGLE

En cuir grainé pleine fleur, ces boots rehaussées de boucles maintiennent idéalement la cheville et la semelle crantée accroche parfaitement tous les reliefs. Hawlow. Aigle. Prix : 190 €
Numéro lecteurs : 05 49 02 38 98
www.aigle.com



LA CANADIENNE

Pour affronter les frimas, cette canadienne en coton s'étoffe d'un col en mouton double face et de poches gansées de cuir. Canadienne. Chevignon. Prix : 349 €
Numéro lecteurs : 01 48 13 88 88
www.chevignon.com

LE NECTAR DES HIGHLANDS

Contenu dans une carafe rouge foncé, cet élixir d'exception rassemble des whiskies du Speyside, des Highlands et des West highlands. Seules 8 888 bouteilles du nectar ont été réalisées. Rare Fruit Character. Private Collection. John Walker & Sons. Prix : 750 €
Cavistes



BEL ÂTRE

Cette cheminée de poche carbure à l'éthanol, se déplace et s'installe n'importe où dans la maison. Ambiance chaleureuse garantie. 43 x 38 cm. Design Ilkka Suppanen. Fireplace. Iittala. Prix : 1 250 €
www.iittala.com

COCOONING

Conçu en 1928 par Le Corbusier, Pierre Jeanneret et Charlotte Perriand, le fauteuil LC2 n'a pas pris une ride. Habillé de cuir doux couleur tabac, il est rembourré de duvet pour un aspect et un confort incroyablement moelleux. LC2 Maison La Roche. Cassina. Prix : 6 065 €
Numéro lecteurs : 01 42 84 92 92
www.cassina.com



ETHIQUE ET CHAUD

Le yack, animal mythique de l'Himalaya, se protège du froid grâce à une fine couche de duvet, dissimulée sous leurs poils et appelée Khullu. Les nomades tibétains le travaillent selon un savoir-faire ancestral. Couleurs profondes et lumineuses, toucher doux et voluptueux, proportions généreuses, plaids et écharpes composent une collection hautement désirable. Collection Khullu. Caravane. Prix : Écharpe 320 €. Plaid 780 €. Courtepointe 580 €. www.caravane.fr



DÉCONTRACTÉ

Look casual chic, ce pantalon en toile légère de coton se déguise en élégant jogging. Avec élastique à la cheville pour un tombé impeccable. Alpha On The Go. Dockers. Prix : 110 € www.dockers.com



CHIC OU VOYOU

Cette casquette en 100 % laine affiche un esprit gavroche chic. Aussi à l'aise en ville qu'à la campagne. Casquette. Ben Sherman. Prix : 40 €
Numéro lecteurs : bensherman@lifestyle.fr



IRISH SPIRIT

Esprit irlandais, ce pull à col roulé à grosses mailles torsadées vanisées est 100 % cachemire, 18 fils bien sûr. Col roulé MO1649. Bompard. Prix : 780 €
Numéro lecteurs : 01 40 12 00 40. www.eric-bompard.com



ÉCLAIRAGE AÉRIEN

Cette lampe en verre soufflé enlacée de cuir semble prête à s'envoler. Design Vanessa Mitrani. Lampe Helium. 107 Rivoli. Prix : 449 €
Numéro lecteurs : 01 42 60 64 94

ARTY TIME

La créatrice Laurence Brabant revisite le design de la théière. Celle-ci est en verre avec effet d'optique hypnotique. Théière K et sa tasse. 107 Rivoli. Prix : Théière 490 €. Verre 89 €. Numéro lecteurs : 01 42 60 64 94



DESIGN POÉTIQUE

Cent ans après la naissance de Tapio Wirkkala, figure clé du design finlandais, Poltrona Frau réédite une de ses pièces majeures, la table Bird. En bouleau massif, elle s'inspire de la silhouette d'un oiseau, sujet poétique fréquent dans le travail du designer. Table Bird. Poltrona Frau. Prix : 7 700 €
Numéro lecteurs : 01 42 22 74 49 www.poltronafrau.com



ICÔNE Mercedes C111 V8



Le grand volant – celui de la Mercedes 350 SL – gêne un peu l'accès à bord malgré la présence d'une grande portière à ouverture en aile de mouette. Devant les yeux, l'instrumentation fleure bon les années 1970 avec la disposition originale de l'autoradio, implanté verticalement dans la console centrale. Un point commun avec l'Alpine A310 de la même époque ou avec la Citroën SM de 1970 qui logeait le sien entre les sièges. La Mercedes que vous découvrez dans ces pages date elle aussi de 1970, mais elle est bien différente de toutes ses sœurs C111 conçues à l'origine pour développer le moteur Wankel à pistons rotatifs, puis les diesels à hautes performances. Car, derrière les deux places uniques de l'habitacle « notre » C111 dispose d'une motorisation classique à essence. Il s'agit du

bloc V8 de 3.5 litres à injection qui fut implanté, en série cette fois, sous le capot de la légendaire 350 SL de 1971. Ce moteur « M116 » connut une belle carrière et de très nombreuses évolutions, notamment avec sa cylindrée de 4.2 litres. Intégralement restauré par Mercedes, l'exemplaire unique de la version V8 photographié ici – le seul survivant sur les deux produits –, raconte une histoire peu connue. Officiellement, le programme lancé en 1969 par Mercedes a donné naissance à différentes séries de prototypes C111 : moteur Wankel trois rotors sur la C111-I en 1969, moteur Wankel quatre rotors sur la C111-II en 1970, moteur cinq cylindres diesel sur la C111-IIID et C111 III en 1976 et 1977 et, enfin, moteur essence de 500 ch sur la C111-IV des records en 1979. La C111 présentée ici n'entre pas dans

Resituer la Mercedes C111 dans son contexte, c'est avant tout revenir au début des années 1970, d'où cette couleur. Pourtant, ce concept ne détonne pas dans la circulation des années 2010.

Délaissant les différentes mécaniques à pistons rotatifs testées par ses sœurs, la C111 V8 affiche des performances de premier ordre. Elle aurait pu devenir une vraie rivale de la Ferrari 308 GTB.



le registre officiel de la marque car elle a été façonnée à la main en 1970 – sans aucune communication à l'époque –, afin de valider les performances du moteur V8 de 3.5 litres qui allait être implanté dans le coupé SL. Ce prototype voulait surtout emmener le programme C111 vers d'autres territoires que celui du moteur Wankel, afin d'extrapoler une future sportive grand tourisme de série. Il faut se souvenir que les années 1960 furent l'occasion, pour certains constructeurs audacieux, d'envisager la commercialisation du moteur Wankel. Ce concept détenu par NSU fut repris par Mercedes sur le programme C111, mais aussi par Mazda et, chez nous, par Citroën. Le constructeur français avait même mis beaucoup d'ambitions et de moyens financiers dans ce projet avec la construction d'une usine commune avec NSU (Comotor) capable de produire cette nouvelle technologie que l'on vit sur le prototype M35 puis sur la très fameuse GS Birotor. Même la Citroën CX avait été étudiée pour recevoir ce bloc très spécial. On sait que les consommations gargantuesques de ce moteur l'ont finalement tuée à l'aune de la crise pétrolière de 1973. Si Citroën lâcha cette proie →



UN CŒUR TOUT NEUF

L'exemplaire du concept C111 de cet essai a reçu, en 1970, le moteur V8 essence de 3.5 litres et 200 ch qui fut implanté sous le capot de la Mercedes 350 SL (type R107), un an plus tard. De cette dernière, la C111 a également emprunté le volant au diamètre imposant (ci-dessous).



ICÔNE Mercedes C111 V8



OUTRE TESTER DE NOMBREUSES TECHNOLOGIES, MERCEDES A VOULU AVEC SES C111 DÉPOUSSIÉRER SON IMAGE TOUT EN RAJEUNISSANT SA CLIENTÈLE POTENTIELLE

Le programme C111 et ses prototypes auront permis de mettre au point l'ABS (ci-dessous) mais aussi les diesels puissants, les suspensions multibras et... le V8 essence de la 350 SL.



L'instrumentation pour surveiller le moteur V8 était bien plus classique que celle dédiée au contrôle des moteurs Wankel des autres C111 !

FENDRE L'AIR

Conçue en 1969 comme un véritable laboratoire roulant, la Mercedes C111 a exploré et fait évoluer de nombreux domaines comme l'aérodynamique, les matériaux composites et le moteur Wankel. Dès les premiers mois de 1969, une maquette est figée dans les locaux d'Untertürkheim.





→ en jetant par la fenêtre tous les investissements effectués jusqu'alors, Mazda persévéra alors que Mercedes dévia son programme C111 vers le développement des diesels hautes performances. Avec succès. Toutefois, les ingénieurs concernés par le programme C111 sentant sans doute le vent tourner, ont greffé le bloc V8 essence de 3.5 litres développant 200 ch dans deux châssis de la première série des C111 avec l'espoir secret que leur bébé deviendrait une supercar. Il est vrai que la C111 avait suscité, dès sa présentation en 1969, l'admiration de la clientèle potentielle qui n'hésita pas alors à signer des chèques en blanc pour commander cette voiture du futur ! Avec son V8 essence à injection électronique K-Jetronic Bosch, sa boîte ZF et sa carrosserie en matériaux composites, « notre » C111 aurait fait une parfaite concurrente de la Maserati Merak SS. Ce qu'on retient surtout de cette GT couleur « Casimir », c'est sa facilité de prise en mains avec un couple moteur permettant de rouler en ville sur le troisième rapport, sans souci. Et que dire de la finition bien supérieure à celle des meilleures GT de l'époque, sinon que la C111 V8 était mieux finie qu'une Ferrari BB des années 1970 qui, elle, était produite ! Pour être tout à fait objectif, la direction n'est pas très sportive avec ses plus de trois tours de butée à butée, mais l'ambition du programme C111 n'a jamais été de donner naissance à une sportive pure et dure. Quoiqu'il en soit, on en vient à regretter le conservatisme désespérant du directoire de l'époque qui a tué le projet. Certes, Mercedes ne maîtrisait pas la production de la carrosserie en matériaux composites mais, pour le reste, que ce soit le châssis avec son train arrière mul- →



UN PROGRAMME, DES PROTOS.

De 1969, avec ses premiers roulages, à 1979 avec l'apparition de la C111-IV des records (ci-dessous, voiture grise), le programme a donné naissance à de nombreux prototypes. Sur la photo du centre, on aperçoit au fond le tout premier prototype avec sa carrosserie provisoire en aluminium qui a été repeinte.

ICÔNE Mercedes C111 V8



→ tibras ou la motorisation avec ce fameux bloc « M116 », tout était d'un niveau bien supérieur à ce que l'on pouvait trouver chez la concurrence. Même la Citroën SM avec son V6 Maserati et sa suspension hydraulique, pourtant vénérée en ce début des années 1970, aurait trouvé son maître. La C111 V8 semble plutôt dater des années 1980 que des années 1970. En avance sur son temps, elle aurait surtout amélioré l'image d'un constructeur reconnu jusqu'alors pour produire des voitures lourdes pour une classe vieillissante. Elle aurait rapidement rajeuni la clientèle et porté Mercedes sur des marchés où la concurrence avait pour noms Ferrari, Porsche, Maserati... Il ne sert à rien de réécrire l'histoire, d'autant qu'avec sa branche Mercedes-AMG, le constructeur a aujourd'hui largement pénétré ces marchés spécifiques. On retiendra de ce programme C111 les progrès incommensurables réalisés dans le domaine du diesel, de la carrosserie allégée, des trains roulants, de l'ABS, des pneus hautes performances, etc. Ce programme a pris fin en 1979 et, depuis, quelques sursauts sont venus troubler la quiétude des projets, à l'image du concept car C112 de 1991. Réjouissons-nous alors de la rumeur persistante qui veut que Mercedes ait lancé le projet d'une nouvelle supercar à motorisation V12 hybride, aux côtés de son coupé AMG GT V8 biturbo.

CHRISTOPHE BONNAUD
PHOTOS FOX SYNDICATION

Michelin a participé au programme C111 avec Dunlop. Les pneumatiques de notre C111 sont des 14 pouces, de dimension 195/50 VR 14.



Patrick Le Quément

« J'aurais dû quitter Renault plus tôt »



Responsable d'une façon ou d'une autre « de 60 millions de véhicules », l'ex-patron du design Renault dessine aujourd'hui des bateaux, est consultant chez Nissan, a fondé une école de design et reste marqué par sa rencontre avec Steve Jobs. Alors Patrick, raconte...



Pinao est un projet pour le plus grand catamaran au monde avec 51 m. Mais sa production n'est pas encore décidée.



Toujours vif, bien qu'affichant 70 printemps au calendrier de sa vie, Patrick Le Quément, le Marseillais, a quitté la direction du design de Renault, en 2009, à l'âge de la retraite. « J'ai voulu tourner la page après une période difficile sur ma fin de carrière. Je n'avais rien planifié de particulier pour mon avenir mais, dans les faits, la page ne s'est pas tournée. Juste après mon départ, j'ai été sollicité par de nombreuses personnes de l'univers naval, à la fois dans le contexte du design mais également

dans celui de l'amélioration de la qualité. » Notre homme du sud a pris le large dans tous les sens du terme et collabore, depuis la fin 2009, avec la société fondée par Xavier Desmarest et Stephan Constance en 2003 : Grand Large Yachting. « Le patron d'Outremer (filiale du groupe) m'a contacté pour développer leur gamme de bateaux. Je connaissais assez bien leur architecte, Marc van Peteghem avec qui j'avais travaillé chez Renault sur le projet Concept Boat. Pour Outremer, j'ai réalisé un premier dessin pour un engin de 59 pieds, une belle

bête, alors que je n'étais pas du tout familiarisé avec cet univers. Et d'entrée de jeu, notre bateau a été élu « bateau européen de l'année » ! J'ai beaucoup travaillé sur la démarche et la philosophie de l'entreprise et des bateaux. Notre second bateau, dessiné en commun dans la foulée, a de nouveau été élu « bateau européen de l'année. » Basculer aussi vite d'un univers à un autre – qui plus est, inconnu – a surtout eu pour conséquence assez étonnante de retrouver le bonheur de dessiner ! Et de redonner toute sa confiance à Patrick Le Quément, car un →



Patrick Le Quément aura formé des équipes toujours à l'affût de concepts novateurs, comme la Twingo ou l'initiateur des monospaces compacts : le Scénic de 1991. En haut, l'Initiale qui n'a pas été produite : la plus grande frustration de Le Quément.



→ patron de style automobile ne dessine pas. Ou plus. « *Oui, c'est vrai. Je suis revenu au dessin grâce à une demande du magazine Playboy qui m'a contacté alors que j'étais encore chez Renault, en 2009. L'équipe rédactionnelle a demandé à plusieurs directeurs du design automobile le dessin d'un objet iconique. J'ai choisi le couteau Laguiole et mon premier croquis était le bon. Je l'ai réalisé en toute naïveté, spontanément et je me suis dit que c'était très facile de reprendre les crayons ! Sauf que mon second dessin était une vraie m... ! Ça m'a pris des mois de travail pour arriver à de nouveau bien dessiner.* » Cette confiance retrouvée, Patrick Le Quément l'applique très rapidement après son départ de Renault.

« NE PAS DÉRIVER LA FUTURE VEL SATIS DU CONCEPT CAR INITIALE DE 1995 A ÉTÉ UNE ERREUR. CE JOUR-LÀ, J'AI TOUT PERDU »

« *J'ai commencé à dessiner des bateaux en janvier 2010. Aujourd'hui, j'en suis à mon trentième projet et la moitié d'entre eux a été fabriquée. Alors oui, c'est une situation agréable même si, rémunéré aux royalties, je suis obligé d'attendre que le bateau soit produit pour être payé ! Au début, l'étude d'un tel projet ne rapportait qu'environ 7 000 €. Mais après six années et les projets commercialisés, cela va mieux !* » D'autant que les programmes se multiplient ! « *Avec Marc*

van Peteghem, on travaille également sur des bateaux à l'unité. Tous ces travaux me plaisent, c'est certain. Je m'éclate, mais je n'en néglige pas moins le futur. J'ai pris l'engagement d'assurer la pérennité de l'ensemble et je forme donc des designers. Je dois partager le travail de création, ce qui n'est pas forcément simple pour un designer ! » On pourrait pourtant imaginer qu'une telle situation n'est qu'un copier-coller de ce qu'un directeur de design automobile a réalisé pen-



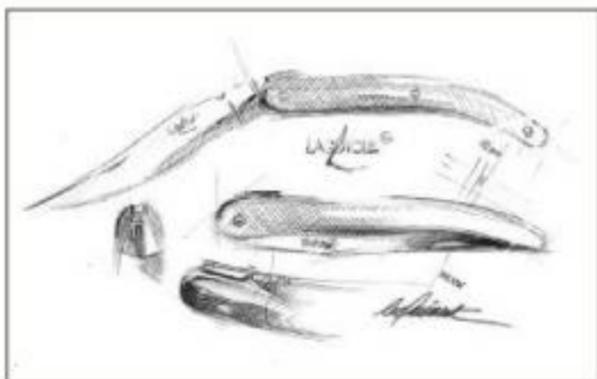
RENCONTRE AVEC STEVE JOBS MOMENT RARE

Steve Jobs, le charismatique patron d'Apple – disparu en octobre 2011 – s'était rendu dans les locaux du centre de design Renault de la Bastille, aujourd'hui fermés. « Il est venu me voir en 2003 pour me parler de la créativité. Il me disait avoir embauché les meilleurs designers, créé de bonnes équipes mais se demandait comment faire pour que l'apothéose de la création ne soit pas suivie d'un déclin. Il est venu pour une petite heure et est finalement resté trois heures. Je lui ai dit qu'il n'était pas forcément nécessaire de renouveler les équipes pour atteindre ce but, qu'il fallait mettre en place des sessions de recherche de tendances, d'emmener de petits groupes de designers dans différents salons, que ce soit d'ameublement, de luminaires ou autres, partout sur la planète. Je lui ai aussi expliqué que nos centres de design mêlaient de multiples nationalités et que c'était nécessaire dans notre univers de création. À l'époque chez Apple, les designers étaient pour la majorité des Américains. » Cette photo a été prise par Fabio Filippini, alors patron du centre de style Renault à la Bastille et aujourd'hui responsable du design Pininfarina.



Cette photo a été prise, en 2003, dans les locaux du centre de design Renault implanté dans le quartier de la Bastille à Paris et fermé depuis. Steve Jobs vient alors puiser chez Renault et d'autres entreprises européennes quelques idées pour améliorer le management de ses équipes de création.

Dans sa maison de Garches - ci-dessus - Patrick Le Quément a mis en avant l'une des rares maquettes qui l'ait suivi : celle du concept car Initiale de 1995. Ci-dessous, le dessin d'un couteau Laguiole effectué en 2009 et prémice d'un retour au dessin pour le patron du design qui ne dessinait justement plus...



dant toute sa carrière ? « Oui, mais j'ai le souvenir de mon arrivée chez Renault en 1987. Le patron du style de l'époque, Gaston Juchet, dessinait et se trouvait en concurrence avec sa propre équipe de designers. C'était une mauvaise décision. Lorsque je lui ai succédé, j'ai décidé d'arrêter de dessiner lorsque j'ai vu cette confrontation terrible entre le patron et ses designers. Et voilà qu'aujourd'hui, je me retrouve dans cette situation avec l'obligation de laisser la main à des designers que je forme ! »

Malgré son plongeon dans l'univers naval, Patrick Le Quément reste connecté à l'univers automobile. Il est toujours consultant chez Renault, pour une année encore, mais

également chez Nissan. « Chez Renault, je vois les projets une fois par an. Je donne un avis extérieur très objectif. » Sans doute veut-il éviter que les designers revivent une frustration que Le Quément a connue avec le concept car Initiale de 1995. Cette limousine, au dessin hors du commun, devait donner vie à une Vel Satis de série bien différente de ce qu'elle fut en réalité ! « La fin de ma carrière chez Renault avec Louis Schweitzer a été difficile, dans le sens où il alternait une décision favorable puis une défavorable, et l'une d'elle a été de ne pas dériver la future Vel Satis de notre concept car Initiale. Ce jour là, j'ai tout perdu. Je me suis opposé au projet dès le départ. Mais à cette époque, je →

DES IDÉES POUR UN FUTUR DIFFÉRENT



CONCEPT CAR LAGUNA - 1990

Alors que Renault tente d'imaginer - déjà ! - un avenir pour Alpine, Jean-Pierre Ploué (qui vient alors de terminer le programme Clio) dessine ce roadster qui donnera son nom à une berline bien plus sage !



CONCEPT CAR ARGOS - 1994

Quatre ans après la Laguna, Jean-Pierre Ploué récidive avec un roadster très minimaliste mêlant les univers automobile et nautique. Il se dit que les designers Audi s'en seraient inspirés pour leur première TT de 1998.



PROJET SCÉNIC II - 2000

Créateur du concept de monospace compact avec le Scénic de série en 1996, Renault a depuis renouvelé trois fois son best-seller. Ici, une proposition pour la 2^e génération qui ne sera finalement pas retenue.



CONCEPT CAR ELLYPSE - 2002

Avec l'Ellipse, Renault défriche de nouveaux horizons, notamment vers un habitacle encore plus modulable et des sièges ultra-fins. Rien de tout cela ne sera retenu sur la Twingo de la deuxième génération en 2007.



CONCEPT CAR ZOÉ - 2005

Avec ses 3,45 m de longueur seulement, Zoé inaugure le nouveau moteur 1.2 turbo et le thème du petit véhicule urbain de haut de gamme. Le concept des 3 places de l'Argos est repris avec talent.



CONCEPT CAR ONDELIOS - 2008

Il a fallu sept ans pour transformer cette limousine dédiée au voyage en un Espace 2015 au concept novateur. Ce prototype audacieux ouvrait la porte à l'hybridation avec un diesel 2.0 l associé à 2 moteurs électriques.

SUSTAINABLE DESIGN SCHOOL LE DESIGN ÉCO RESPONSABLE

Implantée au cœur de Nice, la nouvelle école de design SDS a ouvert ses portes, en octobre 2013, sous l'impulsion de Maurille Larivière, naguère co-fondateur de l'école française de design Strate Collège, avec Jean-René Talopp. « Avec Maurille et Marc van Peteghem, nous avons eu l'idée au départ d'une école qui soit associée à l'univers de l'eau, forcément ! Nous avons pourtant rapidement changé d'avis et nous sommes tournés naturellement vers un enseignement du design durable : l'éco design. Nous sommes ouverts à la fois aux bacheliers mais aussi aux

étudiants qui peuvent entrer en cours d'études. Il faut compter 9 600 € par an, tous frais compris. SDS n'est pas une école orientée spécifiquement vers le design automobile, même si nous avons étudié des projets avec Renault en Inde ou avec BMW et même Toyota. Mais nous en avons aussi avec Suez ou Hermès. Nous sommes dans une phase de transition où l'on passe à l'international et venons de signer des contrats avec des universités en Chine, en Inde et aux États-Unis. »

Sustainable Design School
1 boulevard Maître Maurice-Slama, 06200 Nice
<http://www.the-sds.com/fr/>



Co-fondée un ancien pilier de l'école Strate Collège, the SDS sustainable design school plonge ses étudiants dans l'univers du design responsable : l'éco design.

the
SDS
sustainable
design school



Photographié ici dans son bureau de responsable du design Renault à la fin des années 2000, Le Quément effeuille le livre *Carnets de voyage* qui a posé les bases du concept Scénic de 1991.

Renault et Dacia alors que 60 % des Dacia sont vendues dans le monde sous l'identité Renault ? Forcément subjectif lorsqu'il évoque Renault de par ses liens encore forts avec l'entreprise, Le Quément se lâche un peu plus lorsqu'il s'agit de commenter le design actuel du monde automobile. Sur la naissance de la marque DS, il ne comprend pas que « l'année où le groupe PSA la lance, il n'y a pas de nouveauté ! Ils n'ont pas les attributs pour monter en gamme et sont dans un contexte de généraliste qui veut grimper dans l'univers du premium. Alors ils rajoutent un peu de chrome mais le résultat n'est pas convaincant, les voitures semblent torturées ».

Le récent salon de Francfort a également laissé Patrick Le Quément sur sa faim. « Certains des concept cars vus à Francfort auraient pu être dessinés par n'importe quel élève sorti d'école. C'est finalement assez pauvre. J'en suis même assez atterré ! Le designer doit être une éponge, il faut que le responsable de design réunisse tous ses stylistes pour créer de vrais moments d'échanges. Les jeunes designers travaillent aujourd'hui avec leur casque sur les oreilles et ne se parlent plus. Nous ne sommes plus comme dans les années 1990 où tout le monde affichait ses créations au mur. L'échange est impératif. Il faut sans cesse créer le débat. » Débattre pour battre la concurrence, toujours, qu'elle soit auto ou bateau...

CHRISTOPHE BONNAUD

→ cumulait le poste de directeur du design et celui de la qualité. Ce dernier m'accaparait tellement que je n'ai sans doute pas été assez tenace dans la voie à suivre. J'ai eu une relation très difficile avec le directeur du produit de l'époque. Au moment de geler le design de la Vel Satis, des décisions ont été prises pour s'opposer aux miennes. Avec le résultat que l'on sait même si au final, j'ai évidemment défendu le projet ! Je me sens contrit aujourd'hui

car j'aurais dû quitter l'entreprise à ce moment, bien avant le départ de Louis Schweitzer. » Aujourd'hui, le design Renault est entre les mains de Laurens van den Acker et se porte bien. « J'aime beaucoup Laurens, même si mes amis disent parfois qu'il n'est pas très porté sur le concept, mais plutôt sur le style. Il a effectué un excellent travail sur l'identité. Mais je lui ai dit : à quoi bon définir deux langages formels pour

PLACEMENT PLAISIR

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



108 ENCHÈRES
Bientôt le bilan 2015



**116 LE BAR
D'AUTOMOBILES
CLASSIQUES**
Les chronographes vintage



114 PATRIMOINE
Gérard Cambon



112 LA COTE
Rolls-Royce Camargue



118 TEMPS LIBRE
Baume & Mercier



Par Sylvain REISSER

Bientôt le bilan 2015

LE MARCHÉ SE CALME

De retour en Europe, les vacations ont effectué une véritable pause en Angleterre. Accident de parcours ou lame de fond ?



LAMBORGHINI COUNTACH LP400 S (1981)
La cote de la GT de la firme de Sant'Agata commence à grimper dans l'ombre des Ferrari. Un amateur a déboursé 358 606 € pour ce modèle proposé par RM.

Les vendeurs seraient-ils devenus trop gourmands ou les acheteurs trop frileux ? Inutile de chercher le coupable. En vérité, les deux ont leur part de responsabilité dans la pause du marché. Prix de réserve trop élevés ou crise de confiance ? À l'évidence, le marché a décidé de souffler, de reprendre ses esprits. Avant de repartir de plus belle à l'assaut de nouveaux sommets ? Pas question d'insulter l'avenir. Mais cet atterrissage en douceur ne fera pas de mal à un secteur qui frisait la surchauffe. Au risque de nous faire rabrouer par quelques savants marchands,

nous avons souvent insisté sur le fait que les arbres ne montent jamais jusqu'au ciel. Le marché était, à bien des égards, devenu fou. Il l'est encore si l'on en juge les résultats des ventes californiennes qui se sont tenues durant la semaine de Pebble Beach. Nous avons assisté à la valse des millions de dollars. Une autre planète assurément. Rien de tout cela de retour sur le Vieux Continent. Il faut avouer que les ventes qui se sont déroulées sur le sol anglais, début septembre, n'ont pas réussi à soulever les foules. Sans véritables têtes d'affiches capables



ALFA ROMEO RZ (1993)
Bien qu'elle ait donné naissance à une série ultra exclusive de 278 unités, la RZ est moins cotée que la SZ.



d'ameuter les foules et de faire grimper les prix dans le rouge, le succès d'une vente n'est plus du tout garanti. C'est la rançon d'un marché devenu très exigeant et sous le feu des projecteurs. RM Auctions Sotheby's, tout d'abord, en a fait l'expérience le 7 septembre à Londres. En proposant un plateau assez convenu de voitures de prestige et de sport, la maison anglo-saxonne pouvait-elle espérer réaliser un score ? Certes, cette vacation comportait

quelques chefs-d'œuvre, mais visiblement les amateurs brillaient par leur absence. La Bizzarrini 5300 GT 1966, faisant partie de la collection Fendt de modèles italiens, est restée sur le carreau. Idem pour une Peugeot 205 Turbo 16, une Mercedes 300 SL roadster de 1957 ou la Maserati 3500 GT. Une exotique Mazda Cosmo Sport de 1970, proposée par Bonhams, a quand même trouvé preneur à 70 389 €. Ferrari n'a pas été épargné par

SCARAB

La vente Bonhams du Goodwood Revival représentait une occasion unique d'acquiescer les machines de l'écurie américaine Scarab.

MASERATI 3500 GT (1960)

Dans un état remarquable, ce coupé de grand tourisme habillé par Touring n'a pas trouvé d'acheteur lors de la vacation RM Sotheby's de Londres.

les déconvenues. Pas plus la Daytona Spider que la 365 GTC n'ont changé de mains. Signe que le marché touche une nouvelle génération et qu'une clientèle se développe, les GT à moteur arrière plus récentes ont flambé. La 365 GT4 Berlinetta Boxer de 1974 a atteint la somme rondelette de 458 000 € et la Testarossa de 1991 s'est appréciée à 206 000 €. Une valeur désormais dans la norme des transactions.

Mi-octobre, les occasions du cheval cabré des établissements Pozzi à Levallois-Perret comportaient notamment une Testarossa à 150 000 € et une 512 TR de 1992 affichée... 249 500 € ! Toujours chez RM Auctions, les italiennes font cependant encore rêver. La Lamborghini Countach LP400 S de 1981 était proposée à 358 606 €. Dans une zone de prix beaucoup plus attractive, on pouvait repartir avec un symbole de la créativité italienne et de la fin des années 1980 marqué par l'engouement pour les séries exclusives. La maison américaine a ainsi adjugé deux des derniers témoins de la complicité entre Alfa Romeo →





ALFA ROMEO SZ (1990)

Chez Bonhams, le coupé ES30 surnommé Il Mostro en raison de ses lignes particulières, a atteint le prix élevé de 91 604 €.

MAZDA COSMO SPORT (1970)

En l'espace de quelques jours, le marché a proposé deux exemplaires de cette exotique japonaise. Celle de Bonhams est partie à 70 389 €.

→ et le carrossier Zagato : un coupé SZ et un roadster RZ. Après des années de purgatoire, la première commence à décoller. Dessinée par Robert Opron, alors directeur du centre de style Fiat, et par Antonio Castellana, elle n'a été reproduite qu'à 1 036 unités. N'accusant que 349 miles au compteur, celle de la vente a changé de mains contre 91 604 €. Plus exclusive avec sa production réduite à 278 exemplaires, la déclinaison roadster n'a pas dépassé 65 000 €. Encensée hier encore, la Porsche 911 Carrera 2,7 RS paraît accuser le coup. Est-il raisonnable de déboursier plus de 500 000 € pour acquérir ce modèle installé sur un piédestal par une poignée de porschistes ? Visiblement, être la mère de la lignée des RS n'a pas fait chavirer les cœurs et la version Touring inscrite au catalogue RM est repartie chez le vendeur. Cinq jours plus tard, dans l'effervescence du meeting Goodwood Revival, la 2,4 litres annoncée

comme un prototype usine ne connaît pas plus de réussite. Pourtant, Bonhams, le maître de scène, avait réuni tous les ingrédients : un événement de stature mondiale, la présence de grands collectionneurs, une sélection prodigieuse. La maison londonienne nous a gratifié d'une vente dont elle a le secret. Au gré des quelque 340 pages du catalogue, on déniche des trésors. En haut de l'affiche figurent les Ferrari de Chris Evans, un présentateur et animateur de télévision en Angleterre. L'homme a bon goût : sa collection recèle une 275 GTB/6C carrosserie alu de 1966 portant les couleurs vert d'eau du

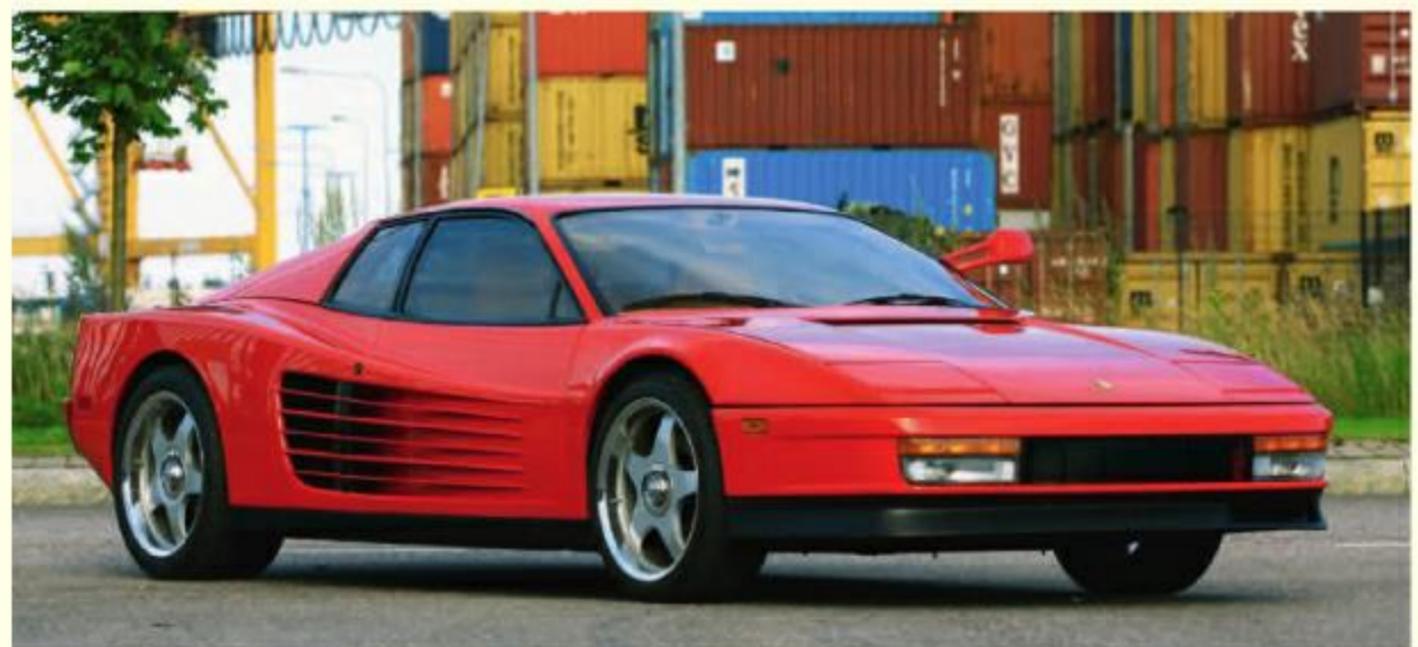


team UDT-Laystall sous lesquelles était engagée la Ferrari 250 GTO du pilote Innes Ireland. Annoncée entre 3,7 et 4,1 millions d'euros, la berlinette n'a pas atteint le prix de réserve. Ce fut le cas également de la 250 GT Lusso 4851 GT et de

son spider Daytona 365 GTS/4. En revanche, la 328 GTS de 1989 a trouvé un amateur prêt à verser 177 230 €. Pour quelques euros de moins, un amateur des productions Mercedes est reparti au volant d'une 280 SL Pagode.

FERRARI TESTAROSSA (1985)

En l'espace de quelques mois, la cote du modèle qui a remplacé la Berlinetta Boxer au catalogue Ferrari a bondi. Bonhams a vendu la sienne 139 032 €.



Le fait que la voiture représente le dernier exemplaire de la série et qu'elle a subi une restauration en 2008 explique les 161 996 € déboursés. Les deux reproductions de l'animateur ont animé la salle : la 250 GT Passo Corto réalisée à partir d'une 250 GTE a été adjugée 824 673 €, la XKSS 489 526 €. Le pedigree explique que la Bentley S3 Continental Flying Spur de 1965 a flambé à 1 037 948 €. Surnommée Blue Lena, le vaisseau de Crewe a été personnalisé chez Mulliner par son propriétaire qui n'est autre que Keith Richards des Rolling Stones. Autre clou de la vente : les témoins de l'engagement de l'écurie américaine Scarab à la fin des années 1950. La salle a-t-elle saisi le caractère exceptionnel de cette dispersion ? La F1, pilotée par Lance Reventlow durant la saison



1959, est partie à 916 077 €, mais la barquette Sport propulsée par un V8 Chevrolet a eu besoin du coup de main des « after sales » pour trouver un amateur. Finalement, la plus grosse surprise est venue des 893 226 € versés pour le transporteur Fiat

Bartoletti chargé d'acheminer les voitures de l'écurie Scarab sur les circuits. Deux lots après, l'assemblée retenait aussi son souffle lorsque le commissaire-priseur adjugeait 291 485 € l'AC Bristol ayant remporté le championnat américain SCCA E en 1959.

FERRARI DAYTONA 365 GTS/4 (1973)

L'animateur anglais Chris Evans était-il trop gourmand ? Son spider Daytona n'a pas atteint le prix de réserve lors de la vente Bonhams à Goodwood.

UNE FIN D'ANNÉE ALLÉCHANTE

Décidément très en verve, Bonhams proposera le 6 décembre, lors de la vente *The Bond Street Sale*, la collection d'Arthur Carter et quelques pièces Austin-Healey dont le coupé 100 immatriculé ONX113 de Donald Healey. Les voitures de la collection se partageront sur l'autre vente organisée, quatre jours plus tard à Hendon, au musée de la RAF. Cinq des douze véhicules de la collection de Gordon Willey seront aussi vendus lors de cet événement. Le solde sera proposé lors d'une vente au musée de la Royal Air Force d'Hendon, encore quatre jours après. La collection de Willey - amateur d'avant-guerre anglaises - comprend sept Bentley dont un Tourer 4½-Litre provenant du musée Schlumpf, une Aston Martin DB5, une Frazer-Nash BMW 328

et le coupé Le Mans Frazer-Nash de 1955 ex-Nigel Dawes. C'est le second modèle de ce type que Bonhams présente cette année. En mars dernier à Goodwood, un autre modèle avait changé de propriétaire contre 634 230 €. Le 10 décembre, c'est la date choisie par RM Sotheby's pour clôturer la saison 2015. À New York, son catalogue annonce déjà une Bugatti 57 C Atalante (57766), une Lamborghini Countach LP400 S Série III vert pomme (1121316), immatriculée en Italie, et la Porsche 356 de la chanteuse américaine Janis Joplin peinte d'une fresque psychédélique. Les experts imaginent une enchère proche de 400 000 dollars pour cette pièce unique. Le temps sera alors venu de tirer le bilan d'une année 2015 finalement riche en surprises et en rebondissements.



BUGATTI 57 S ATALANTE (1938)

À New York, pour sa dernière vente de l'année, RM Auctions proposera ce chef-d'œuvre de la carrosserie française.



ASTON MARTIN DB4 GT ZAGATO (1962)

L'année 2015 va se terminer en beauté chez RM avec la 14^e des 19 Aston Zagato produites au début des années 1960. Elle devrait avoisiner les 10 millions d'euros.

Une Rolls pour moins de 20 000 € ?

C'est possible. Voici la cote de 80 Rolls-Royce. Il s'agit de cote et non des prix pratiqués lors des enchères, qui sont impactés par le pedigree du modèle concerné.

	Années	Euros
Silver Shadow berline (conduite à droite)	1966-1976	11 500€
Silver Shadow II berline	1977-1980	17 000€
Silver Spirit berline	1980-1989	17 000€
Silver Shadow berline (conduite à gauche)	1966-1976	17 500€
Silver Shadow LWB (avec séparation)	1971-1976	22 000€
Silver Spur berline longue	1980-1989	22 000€
Silver Wraith II berline longue	1977-1980	24 500€
Silver Shadow LWB berline longue	1969-1976	26 000€
Silver Shadow coupé Mulliner-Park Ward	1966-1970	32 500€
20/25 limousine	1929-1936	33 500€
Camargue coupé	1975-1980	35 000€
Corniche coupé	1977-1987	36 000€
25/30 limousine	1936-1938	37 000€
Corniche coupé	1971-1976	37 000€
20 HP (Twenty) limousine	1922-1929	37 500€
20/25 berline	1929-1936	38 500€
25/30 berline	1936-1938	41 500€
Wraith limousine	1938-1939	43 000€
Corniche cabriolet	1971-1976	45 000€
Camargue II coupé	1981-1986	45 000€
Wraith berline	1938-1939	48 000€
Silver Cloud I Standard Saloon	1955-1959	48 000€
Silver Shadow cabriolet Mulliner	1967-1970	48 000€
Corniche cabriolet	1977-1987	48 000€
Silver Cloud II Standard Saloon	1959-1962	50 000€
20 HP (Twenty) coupé	1922-1929	55 000€
Silver Cloud II limousine châssis long	1959-1962	55 000€
Corniche II cabriolet	1987-1989	55 000€
20/25 coupé	1929-1936	58 000€
25/30 coupé	1936-1938	58 000€
Silver Cloud III Standard Saloon	1963-1965	58 000€
Silver Wraith limousine (4,257 l)	1947-1951	60 000€
Silver Wraith limousine (4,566 l)	1951-1954	60 000€
Silver Dawn Standard Saloon	1949-1955	60 000€

	Années	Euros
Silver Cloud I limousine châssis long	1957-1959	60 000€
20 HP (Twenty) torpédo	1922-1929	61 000€
Silver Wraith limousine (4,887 l)	1954-1958	65 000€
Corniche III cabriolet	1990-1992	65 000€
Silver Cloud III limousine longue	1962-1966	68 000€
20 HP (Twenty) cabriolet	1922-1929	70 000€
Silver Wraith coach (4,257 l)	1947-1951	70 000€
Silver Wraith limousine châssis long	1954-1958	70 000€
Silver Cloud III coupé Mulliner Park Ward	1963-1966	70 000€
Phantom V limousine Mulliner-Park Ward	1959-1968	70 000€
20/25 cabriolet	1929-1936	75 000€
Corniche IV cabriolet	1993-1996	75 000€
Phantom I limousine	1925-1929	80 000€
Springfield Phantom I limousine	1926-1931	80 000€
Silver Cloud III berline Flying Spur H.J.M.	1963-1965	80 000€
Phantom V limousine James Young	1960-1968	80 000€
Phantom I coupé de ville	1925-1929	85 000€
Phantom III (V 12) limousine	1936-1939	85 000€
Phantom VI limousine Mulliner-Park Ward	1968-1991	90 000€
Phantom II limousine	1929-1935	95 000€
Phantom III (V 12) berline	1936-1939	95 000€
Silver Cloud III cabriolet Park Ward	1963-1966	95 000€
Phantom III (V 12) coupé de ville	1936-1939	100 000€
Phantom I torpédo (carr. d'origine)	1925-1929	110 000€
Phantom I roadster	1925-1929	120 000€
Phantom II berline	1929-1931	120 000€
Springfield Silver Ghost berline	1921-1926	125 000€
Phantom II coupé de ville/landaulet	1929-1935	145 000€
Silver Ghost 40/50 torpédo	1919-1925	160 000€
Phantom II Continental berline	1932-1935	160 000€
Silver Ghost 40/50 coupé de ville	1919-1925	175 000€
Silver Wraith cabriolet (4,257 l)	1947-1951	175 000€
Springfield Phantom I torpédo sport	1926-1931	180 000€
Phantom II coupé	1929-1935	180 000€
Springfield Silver Ghost roadster	1921-1926	185 000€
Silver Dawn cabriolet	1951-1955	190 000€
Silver Wraith cabriolet (4,566 l)	1951-1954	195 000€
Springfield Phantom I roadster	1926-1931	220 000€
Phantom II cabriolet	1929-1935	220 000€
Phantom II Sedan Coupé	1929-1935	225 000€
Silver Ghost 40/50 limousine	1919-1925	240 000€
Springfield Silver Ghost transformable	1921-1926	250 000€
Silver Cloud II cabriolet	1960-1962	260 000€
Silver Cloud III cabriolet H.J. Mulliner	1963-1966	270 000€
Silver Cloud I cabriolet (origine)	1955-1959	280 000€
Phantom II torpédo ponté	1929-1935	300 000€



Même si la Silver Cloud II Drophead cote plus de 250 000 €, un exemplaire a été mis à l'encan en septembre dernier pour 150 000 €.

Modèle d'exception ROLLS-ROYCE CAMARGUE



Un joyau accessible

Dans la famille Rolls-Royce, ce n'est certes pas le modèle le plus recherché mais sa rareté autant que son originalité en font une pièce à collectionner. D'autant que la Camargue reste financièrement accessible.

Lorsqu'elle apparaît en mars 1975, la Camargue est présentée par son constructeur comme l'une des voitures les plus chères au monde. C'est surtout la première Rolls-Royce de l'après-guerre à devoir son dessin à un studio de design extérieur. Cependant, il s'agit d'un centre de création de renom puisque c'est le grand Pininfarina qui s'est chargé d'esquisser ce coupé long de 5,16 m. Et le styliste Paolo Martin, qui s'est mis à l'ouvrage. Ce designer de grand talent (on lui doit notamment l'extraordinaire concept car Modulo) a réussi à imposer l'impensable : incliner la calandre du coupé Camargue de 7°, alors que jusqu'alors, toutes

les Rolls-Royce arboraient leur iconique identité droite comme un i. Dotée d'un V8 de 6.7 litres pour une puissance de 200 ch, la Camargue apportait quelques innovations au milieu des années 1970 avec une climatisation qui a nécessité près de huit années de recherche.

Sur la plate-forme de la Corniche, Rolls a réussi à produire ce coupé hors du temps, très moderne de ligne pour l'époque et dont la carrosserie fut assemblée dans les ateliers du carrossier Mulliner, à Londres. La belle ne connut pourtant pas le succès escompté

puisque seulement 530 exemplaires virent le jour. Pour autant, la cote de la Camargue s'est considérablement affaiblie depuis les années 1990 où il n'était pas possible d'acquérir un modèle à moins de 80 000 € alors qu'aujourd'hui, elle cote seulement 35 000 €. Les rares exemplaires vendus à l'encan se sont quant à eux échangés contre 92 000 €, en 1991, lors d'une vente à Rétromobile (modèle 1976 en parfait état) pour plonger à 18 750 € en 2005 lors d'une vente aux enchères en Angleterre à Kettering. La Camargue devient ainsi, très certainement, la Rolls-Royce sur laquelle porter un vrai intérêt avant qu'elle ne reparte, qui sait, un jour à la hausse.





Par Elisabeth SANTACREU

Gérard Cambon

LES LOCOMOBILES, LA FUSION DES ÉLÉMENTS

Cet autodidacte de 55 ans expose régulièrement en Europe et aux États-Unis. Les collectionneurs adorent se voir dans ses petits personnages et leur flotte de véhicules loufoques.

Gérard Cambon se sert d'objets glanés – c'est le mot qu'il aime employer – pour réaliser des petites scènes, des manèges et des « locomobiles ». Mais cet heureux propriétaire d'une Fiat Multipla, « la voiture la plus moche qui existe », selon lui, voit surtout dans l'automobile le symbole de la liberté. C'est pourquoi les personnages qui y prennent place sont volontiers le nez au vent. Il a récemment rangé son atelier, s'étonnant d'y trouver une multitude de vieilles roues. Des œuvres en

devenir, comme l'étaient les flotteurs de filets de pêcheurs qu'il a ramassés sur les plages, en Thaïlande, pour en faire un nuage de « bombinettes », en y ajoutant des roulettes et... des dents de cachalots. « Avec elles, il n'y a plus de route, raconte-t-il. Elles forment un groupe et partent à l'aventure ».

Dans un monde créé de toutes pièces pour nous interpeller et nous dépayser. Créer un monde, n'est-ce pas cela, être un artiste ?

PHOTOS
JEAN-LOUIS LOSI

Exposition

jusqu'au 31 octobre à la galerie
Le Soleil sur la place, 4 rue Antoine
de Saint-Exupéry, 69002 Lyon.
Tél. 04 78 42 56 65
<http://www.lesoleilsurlaplace.com/>

On trouve aussi les œuvres de Gérard Cambon :

Galerie Béatrice Soulié
21 rue Guénégaud
75006 Paris. Tél. 06 63 64 22 81
<http://www.galeriebeatricesoulie.fr/>

Galerie Richard Nicolet

Domaine des Peyre
1620 Route d'Avignon (RD 900)
84440 Robion. Tél. 06 66 52 62 72
<http://art-magazine.org/galerie-richard-nicolet/>



5 500 €
GRAND TRICYCLE AU RÉVEIL
Technique mixte.
Dim. 74 x 45 x 46 cm.



4 400 €
CABRIOLET BLANC
Technique mixte.
Dim. 125 x 19 x 24 cm.



3 800 €
TRICYCLE BLEU
Technique mixte.
Dim. 70 x 50 x 20 cm.



5 500 €
LOCOMOBILE ORANGE
Technique mixte.
Dim. 140 x 18 x 27 cm.

9 800 €
PROTOTYPE N°5
Bronze. Dim. 144 x 33 x 23 cm.



4 600 €
GOLD LOCO
Technique mixte. Dim. 130 x 32 x 20 cm.



« JE CHERCHE LA FUSION DES ÉLÉMENTS »



Automobiles classiques :
Vous semblez ne pas apprécier qu'on vous inscrive dans un courant artistique...

Gérard Cambon : Les termes « art singulier » ou « art de la récup' » me semblent très galvaudés. Je préfère l'idée de « fusion des éléments ». J'essaie de mettre en correspondance des choses qui n'ont pas vocation à être ensemble –

des graines de baobab et des bouts de ferraille, par exemple. Le but est d'avoir le sentiment que ça forme un nouveau tout. Finalement, la part de récup' est assez mineure. Très souvent, il y a un petit bout de ferraille par-ci par-là et, pour le reste, je travaille à partir d'une pâte que je fabrique moi-même, une variante du papier mâché en beaucoup plus solide, qui fait le liant. Il y a ensuite une grosse partie de peinture à l'huile pour rattraper les patines d'origine.

AC : Cherchez-vous à créer un monde qui n'appartienne qu'à vous ?

GC : C'est ça. Je glane et j'ai des amis qui ramassent pour moi. L'un d'eux vit en Afrique et m'envoie des graines de baobab, un autre me fait parvenir des moules géantes

du Chili. À partir de là, je crée quelque chose sans référence, y compris du côté des voitures, qui m'intéressent surtout pour la part de rêve et d'évasion qu'elles comportent.

AC : Vos tricycles rappellent certains modèles du passé comme la Sandford...

GC : J'aime beaucoup cette époque, mais je ne veux pas être passéiste. Il y a, aux États-Unis, un terme intraduisible, le *steampunk*, qui évoque du Jules Verne postmoderne, un esprit très mécanique, un peu fantastique, un peu rétro, mais projeté dans le futur. J'ai participé à une exposition, à New York, sous ce titre. Je m'identifie bien à ça pour mes voitures les plus tarabiscotées. À l'inverse, les dernières voitures que j'ai réalisées, avec de

grosses ferrailles, sont un travail sur l'épure et la ligne. C'est autre chose.

AC : Dans certaines locomobiles, les personnages sont tout petits et semblent emportés dans une aventure qu'ils ne maîtrisent pas du tout.

GC : Je fabrique d'abord les voitures et, ensuite, je mets en scène les personnages. Et, tant qu'ils ne sont pas là, il n'y a pas d'échelle. C'est très amusant d'imaginer des petits bonhommes en train de conduire des gros monstres. Là, j'ai un sentiment de puissance, de vitesse, d'aventure. Il y a deux ans, j'ai fait une exposition à la galerie Béatrice Soulié qui s'appelait *Bura-bura*. C'est un terme japonais qui veut dire : se promener sans but le nez à l'air. C'est la voiture-plaisir.



Par Claude FRANCK

Les chronographes vintage

DES MONTRES AU TOP

Recevoir ses amis dans votre antre conviviale prend un tout autre charme avec une montre vintage au poignet ou négligemment posée sur votre bar. Oui, mais laquelle ? Voyage des années 1950 aux années 1990.

Les chronographes représentent la forme la plus répandue de complication horlogère. Les fonctions du chronographe rajoutent des éléments au mouvement pour totaliser, dans des petits compteurs, du temps, en dehors des heures et minutes classiques lues sur le cadran principal. Certains chronographes comptent d'autres complications à l'image du mono poussoir pour commander toutes les fonctions, remplaçant les classiques

deux boutons. D'autres, dits « à rattrapante », autorisent l'affichage de plusieurs temps successifs mesurés à partir de la même origine, le temps de lecture pouvant être rattrapé sans perturber la mesure. Ce sont les prises de temps intermédiaire pour les sportifs.

Le chronographe peut fournir d'autres informations, échelles télémétriques et tachymétriques ornent les cadrans de concert, ou en solitaire, selon les fabricants. Ces termes impliquent

deux notions. Si le tachymètre convertit le temps en vitesse, le télémètre, lui, transforme le temps en distance, kilomètres ou miles, voire les deux selon le degré de sophistication. Toutefois, le critère premier à considérer, dans cette abondance d'échelles, de cadrans et de compteurs constellés de chiffres, reste la lisibilité. Quant aux boîtes, elles sont en métal brossé, en acier, en plaqué or ou en or, elles se font trapues ou épurées, selon les époques.



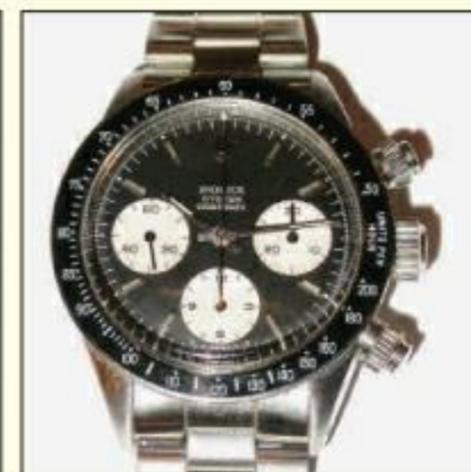
BRÉGUET FLY BACK, CHRONOGRAPHE, TYPE XX SÉRIE 2, FIN DES ANNÉES 1960, fond noir. Lunette 12 h avec chiffres arabes, au tritium, aiguilles fluorescentes, trois compteurs, compteur surdimensionné des minutes à 3 h, à 9 h trotteuse permanente sur 60 s, à 6 h totalisateur des heures sur 12 heures, boîte acier trempé, fond vissé, mouvement mécanique manuel, verre plexiglas, lunette noire. Deux poussoirs pour le démarrage du chrono à 2 h, et à 4 h pour le fly-back (retour en vol) permet à l'origine aux pilotes de reprendre un temps sans passer par l'arrêt et la remise à 0.



BAUME ET MERCIER CHRONOGRAPHE À TRIPLE QUANTIÈME DES ANNÉES 1960, en or rose. Poussoirs rectangulaires, affichage jour et date dans guichet à midi, trotteuse centrale, trois compteurs totaliseurs à 3, 6 et 9 h, index et aiguilles or, calendrier dateur sur la circonférence, gradué sur 31 jours.



BREITLING NAVITIMER, ANNÉES 1950. Mouvement mécanique trois compteurs à 3, 6 et 9 h, fond blanc, fond vissé, deux poussoirs ronds, cadran noir, trotteuse centrale, table de conversion de kilomètres en miles, destinée à l'origine aux aviateurs. Lunette tournante avec règle à calcul circulaire.



ROLEX OYSTER COSMOGRAPH, VERS 1972. Boîte acier, deux poussoirs ronds à 2 et 4 h pour actionner le chronographe, trotteuse centrale, trois compteurs totaliseurs à fonds blancs à 3, 6, et 9 h. Dispose d'une trotteuse perpétuelle à 9 h, index tritium, bracelet acier, lunette noire, verre plexiglas.

LE CRITÈRE PREMIER À CONSIDÉRER, DANS CETTE ABONDANCE D'ÉCHELLES, DE CADRANS ET DE COMPTEURS CONSTELLÉS DE CHIFFRES, RESTE LA LISIBILITÉ



ROMAIN RÉA, EXPERT HORLOGER

« BEAUCOUP DE CONTREFAÇONS DE CHRONOGRAPHES CIRCULENT »

Automobiles Classiques :

Que faut-il vérifier en achetant un chronographe vintage ?

Romain Réa : D'abord contrôler son bon fonctionnement, il importe donc de remonter la montre. Une fois la trotteuse des secondes en marche, on lance le chronographe. En général, il démarre en pressant le poussoir situé à 2 heures, et s'arrête avec le même, la remise à 0 s'effectue avec le poussoir à 4 heures. En présence d'une lunette tournante, il est logique de vérifier qu'elle n'est pas bloquée. Un fond de boîte vissé implique des poussoirs ronds. Sur une boîte dite étanche, s'il est clippé, ils seront rectangulaires. Quand la boîte est en or, le fond l'est aussi. Pour le plaqué or, il convient

de bien examiner si des manques apparaissent au niveau des angles des anses de boîte ; il faudra alors démonter, polir et replaquer. Une intervention coûteuse.

AC : Croise-t-on beaucoup de copies et peut-on les reconnaître ?

R.R. : Le marché du faux concerne aussi les pièces anciennes de valeur. Beaucoup de contrefaçons de chronographes circulent : Breitling Navitimer, Omega Speedmaster ou Rolex Daytona... Une observation attentive peut déjouer la supercherie. Sur un chronographe, les poussoirs doivent déclencher des fonctions et ne pas être simplement

ornementaux. Les inscriptions sur le cadran et les chiffres doivent être clairement lisibles, les aiguilles apparaître fines et sans bavure, quant au fond de boîte, la gravure des mentions et des numéros de série se doit d'être impeccable. Toutefois, une copie de qualité exige souvent d'ouvrir la montre pour vérifier le mécanisme, d'où l'intérêt d'acheter chez un marchand ayant pignon sur rue, vendant une montre révisée et garantie un an, le plus souvent.

AC: Quel budget prévoir ?

R.R. : Tout dépend de la marque, du modèle, du matériau de la boîte, du nombre de complications. Une Chronomaster Zenith El Primero or rose, des années 1990, se négocie

entre 5 000 et 8 000 €, pour une Rolex Oyster Cosmograph de 1972 prévoir de 30 000 à 40 000 €, contre 2 000 à 3 000 € pour une Omega Flightmaster de 1976. Une Baume et Mercier des années 1960, en or rose, se touche pour 6 000 à 9 000 € avec cadran rosé, contre 4 000 à 7 000 € avec un cadran blanc. Il faut compter 3 000 à 5 000 € pour une Omega Speedmaster professionnel des années 1960 et 8 000 à 12 000 € pour une Bréguet Flyback type XX série 2, de la même époque.

26 rue du Bac, 75007 Paris.

Tél. 01 42 61 43 44

Site : romainrea.com

**Courriel : romainrea@orange.fr
[instagram.com/watches_in_paris](https://www.instagram.com/watches_in_paris)**



OMEGA FLIGHTMASTER, VERS 1976

Fond vissé, chronographe de pilote aéronautique, boîte forme tonneau à deux couronnes avec lunette graduée directionnelle intérieure, réglage à 8 h, 2^e fuseau Gmt, réglage à 10 h, cadran noir à trois compteurs, seconde à 9 h, minute à 3 h, heure à 6 h. Aiguilles blanches lumineuses et grande trotteuse seconde rouge, dim. 43 x 53 mm.



ZENITH EL PRIMERO, FIN 1990 EN OR ROSE.

Chronographe triple quantième, phase de lune avec deux guichets, le premier à 10 h pour le jour, le second à 2 h pour le mois, date en guichet à 4 h, phase de lune à 6 h, chrono 30 min à 3 h, 12 h à 6 h, trotteuse perpétuelle à 9 h, le fond est squelette. Mouvement mécanique apparent automatique à rotor, El Primero 36 000 alternances par heure, 31 rubis. Verre saphir inrayable, aiguilles or et index et chiffres romains appliqués pour matérialiser les heures, poussoirs rectangulaires, cadran en argent.



OMEGA SPEEDMASTER

« 125^e ANNIVERSAIRE », 1973

Boîte acier, fond vissé, mouvement mécanique automatique, certifiée chronomètre, aiguilles peintes au tritium, comme les index matérialisant les heures, échelle tachymétrique au pourtour du cadran, guichet pour la date à 3 h, deux poussoirs ronds. L'aiguille des minutes au centre se termine par un avion. Bracelet acier intégré, d'époque.



ROLEX CHRONOGRAPHE, ANNÉES 1950 EN OR ROSE.

Mouvement Valjoux 72 C, (C pour calendrier), deux guichets à midi indiquant le jour et le mois, dateur sur la circonférence graduée, indiquée par une flèche bleue. Totalisateurs, 30 min à 3 h, 12 h à 6 h, possède une trotteuse perpétuelle à 9 h. Anses de boîtes en corne de vache. Mouvement mécanique à trois colonnes, verre plexiglas, aiguilles acier bleui et or, grande trotteuse centrale, index pour les heures.



Par Joël CHASSAING-CUVILLIER

Baume et Mercier

LA LÉGITIMITÉ D'UNE MARQUE HISTORIQUE

Le luxe abordable, voilà comment on pourrait résumer en deux mots l'image de Baume & Mercier. Mais en priorité, il est important de conserver à l'esprit que cette marque historique fête cette année ses 185 ans ce qui en fait la septième marque horlogère suisse la plus ancienne.



Chronographe
Capeland Cobra.



Ce chronographe Baume & Mercier donne envie de commencer une collection de montres anciennes. Il faut savoir que les prix des modèles anciens sont en général raisonnables.



Date et réserve de marche, ce modèle de la collection Clifton est un parfait exemple des complications offertes chez Baume & Mercier.

Avec cette marque, on redécouvre les vertus du milieu de gamme. Et, à la différence de marques comme Frédérique Constant, Maurice Lacroix ou Herbelin dans la même gamme de prix, Baume & Mercier peut s'enorgueillir d'une véritable histoire. La marque a été l'une des premières, dans les années 1970, à installer dans une montre ultra plate un mouvement automatique Buren équipé

d'un micro rotor. Aujourd'hui, la marque suisse s'adresse à une clientèle jeune qui cherche souvent à acheter sa première belle montre. C'est ce que nous explique Alain Zimmermann, le CEO de Baume & Mercier. Après avoir intégré le groupe Richemont en 1995, Alain Zimmermann est passé par les marques Cartier et IWC avant de rejoindre Baume & Mercier en 2009.

INTERVIEW

ALAIN ZIMMERMANN, CEO DE BAUME & MERCIER

Automobiles Classiques : Baume & Mercier est une marque chargée d'histoire, cette image existe-t-elle toujours et qu'elle est sa notoriété auprès des amateurs d'horlogerie?

Alain Zimmermann :

À mon arrivée en 2009, je croyais connaître Baume & Mercier. En réalité c'est petit à petit que j'ai découvert la richesse de son patrimoine. Bien que travaillant déjà dans l'horlogerie, je n'avais pas une réelle vision de cette marque, j'en ai déduit que les clients n'en avaient pas non plus une image complète. Cet héritage est pour nous une force et également un outil. Il nous rassure dans cette période où il existe une offre importante. Il y a encore vingt ans, tous les acteurs de l'horlogerie étaient des horlogers. Aujourd'hui, cette industrie est occupée soit par les manufactures classiques, soit par des acteurs venus du monde du luxe. À ceux-là, viennent s'ajouter les marques de la mode. Un contexte qui peut brouiller le choix d'un acheteur novice. Il est important pour nous d'utiliser notre histoire qui est un gage de qualité et de savoir-faire. Une tradition que nous utilisons pour nous faire connaître de nos clients.



A.C. : La marque est-elle mieux perçue dans certains pays ?

A.Z. : Effectivement, Baume & Mercier est reconnue en Europe et particulièrement en France. Il existe une véritable « french touch » pour cette marque. Si la notoriété en France et aux États-Unis n'est plus à faire, il n'en est pas de même en Asie. Voilà pourquoi nous mettons notre histoire en avant d'une façon différente. L'aspect horloger « suisse » est primordial dès que l'on s'éloigne de la Suisse.

Si la notoriété de la marque en France et aux États-Unis n'est plus à faire, il n'en est pas de même en Asie

Il est avant tout rassurant pour les amateurs. Le savoir-faire technique que l'on retrouve dans notre tourbillon ou dans la répétition minute fait partie de nos atouts.

A.C. : Est-ce que la notoriété de Baume & Mercier n'a pas été étouffée lors du rachat de Piaget par Richemont ?

A.Z. : Je ne pense pas. Les années 1980 et 1990 ont été excellentes. Il s'agissait d'années très féminines avec notamment l'arrivée de la gamme Linea. À cette époque, il faut se souvenir que l'offre pour les femmes était très restreinte. Plus tard nous avons présenté deux autres modèles à succès : la Hampton et la Catwalk.

A.C. : Qui sont vos clients actuels ?

A.Z. : Nous avons les fidèles à la marque, soit parce que c'était leur première montre, soit parce qu'ils ne possèdent qu'une seule montre. C'est le cas de la grande majorité de nos clients. Une montre qui, bien souvent, est associée à un événement familial. La notion de qualité et l'approche investissement sont les déclencheurs d'un achat réfléchi. Notre rapport qualité/prix est primordial.

A.C. : Vous venez d'associer votre marque à un véhicule historique : l'époque des égéries est-elle révolue ?

A.Z. : Nous n'avons plus d'égéries depuis 2009. J'ai jugé qu'il y avait d'autres manières de mettre nos produits en avant. La star c'est la montre. En revanche, nous avons des amis de la marque qui apportent de l'élégance ou des valeurs. →



Cette petite montre féminine des années 1970 n'a rien à envier à des marques plus réputées de l'époque et rencontrait un réel succès.

Un modèle des années 1960 qui montre l'élégance d'une marque qui mérite de revenir au sein du haut de gamme.



→ Notre association avec la Cobra s'inscrit dans l'esprit de célébration chère à la marque. En effet, cette année Shelby célèbre les 50 ans de sa victoire au Championnat du Monde des sports GT. Nous voulions rendre hommage à un homme visionnaire en créant cette Capeland Shelby Cobra.

A.C. : Quelles sont les origines de vos mouvements?

A.Z. : Nous travaillons

d'une part avec des calibres complets mais également avec des modules. À cet égard, nous avons une transparence totale et jamais nous ne donnons d'autres noms à des mouvements que nous achetons à des motoristes. Nos chronographes sont essentiellement des Valjoux. Pour les mouvements automatiques nous utilisons ETA ou Selita. En revanche, pour toutes les complications nous travaillons avec les

modules de Soprod, Dubois Depraz et de Lajoux Perret. Pour les grandes complications de type tourbillon, nous nous fournissons auprès de Valflourier. Nous cherchons toujours une adéquation avec nos projets ; en ce moment nous préparons une très belle pièce qui sera réalisée avec Vaucher.

A.C. : Longines, Eterna, Montblanc, Maurice Lacroix, Alpina... Autant de maisons concurrentes ?

A.Z. : Dans le segment de prix de 2 000 à 4 000 €, on trouve effectivement Longines, Raymond Weill, Tag Heuer et Tudor. Montblanc en fait également partie. Notre challenge est d'être présent uniquement chez des détaillants multimarques et de savoir affronter cette concurrence au quotidien.

A.C. : Comment voyez-vous le positionnement futur de la marque ?

A.Z. : En premier nous devons continuer à ancrer la marque sur ce segment de prix, en second nous devons continuer à offrir une horlogerie de qualité avec un design classique et élégant. Enfin, dernier axe, nous devons retrouver la clientèle féminine qui a été un peu oubliée depuis une dizaine d'années.

LES GRANDES DATES

1830 : création de la marque par les frères Louis et Célestin Baume

1851 : ouverture d'une boutique à Londres puis à Philadelphie

1918 : William Baume s'associe avec Paul Mercier

1919 : le Poinçon de Genève est accordé à certains modèles

1965 : les premières montres ultra plates

L'IMPORTANCE DU DESIGN

Rares sont les horlogers qui acceptent de mettre en avant leur responsable du design. Baume & Mercier fait partie de ceux-là et il convient de souligner cette transparence. Lors de la présentation de la Capeland Shelby Cobra, c'est Alexandre Peraldi, patron du design chez Baume & Mercier qui nous a expliqué le cheminement créatif de ce modèle.

Alexandre Peraldi, responsable du design chez Baume & Mercier, expose sa démarche et les codes qui ont participé à la création de la Capeland Cobra.



Chantilly

CARS PRESTIGE

AEROPARK
AVENUE NUNGESSER ET COLI 95500 GONESSE

Tél. : 01 39 85 17 76



Laurent BROGLI
06 22 95 36 66

RECHERCHES PERSONNALISÉES
CONFIEZ-NOUS VOTRE VOITURE DE PRESTIGE À VENDRE



FERRARI 360 MODENA SPIDER F1
 400 ch – 02/2002 – 42.500 kms – capote électrique – jantes Alu – projecteurs Xénon
 69 900 €



MERCEDES SL 350 ROADSTER BVA
 245 ch – 10/2005 – 31.500 kms – jantes Alu – Projecteurs Xénon – sièges électriques
 29 900 €



BMW SÉRIE 6 F12 CABRIOLET
 03/2011 – Kilométrage 36.000 – Jantes M6, aide au parking AV-AR, Sièges électriques à mémoire
 56 900 €



MERCEDES C 63 AMG
 Pack PERFORMANCE 487 ch – 07/2012 – 10.800 kms
 64 900 €



MASERATI GRANTURISMO
 4.7 l – V8 S – 07/2008 – 28.000 kms - Bi Xénon – Jantes 20 P – échappement sport – sièges full électriques
 68 900 €



AUDI S7 SPORTBACK QUATRO S TRONIC
 12/2012 – 36.000 kms
 67 900 €



LAND ROVER RANGE ROVER PHASE 4
 SD V8 VOGUE – 05/2015 – 15.900 kms
 115 000 €



WEISSMANN GT 4.8L SPORT BVA
 12/2010 – 48.000 kms
 134 900 €



HUMMER H2 6.0L BVA
 07/2004 – 108.900 kms
 27 900 €



MERCEDES CABRIOLET E350 BLUETEC SPORTLINE
 03/2014 – 25.000 kms
 52 900 €



ASTON MARTIN
 05/2008 – 122.600 kms
 29.500 €



BMW X6 F16 M
 03/2015 – Kilométrage 2.800 – Sièges chauffants, pack innovation, TVA Récupérable
 107 900 €

contact@chantilly-carsprestige.com • www.chantilly-carsprestige.com



Fiorano

RACING

SPÉCIALISTE FERRARI
www.fioranoracing.fr
dominique@fioranoracing.fr

ENTRETIEN - RÉPARATION - VENTE
FERRARI & MASERATI



Dominique **ROMÉO**

vous accueille dans son atelier à 25 mn de Paris

////////////////////////////////////
23, Avenue des 3 Peuples - 78180 MONTIGNY LE BRETONNEUX
Tél. : 01 61 38 28 10 - Fax.: 01 61 38 28 11

CHASSAY

TOURS

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



Nouvelle Cadillac ATS-V

470 ch 0-100 km/h 3.9 sec



Coupé et Berline - Réservations ouvertes

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

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

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

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

NOUVELLE JAGUAR XF

L'ESPRIT GENTLEMAN PROVOCATEUR



Raffinée quand vous le souhaitez, dynamique quand vous le voulez. Avec ses nouvelles motorisations Diesel Ingenium ultra-efficaces, la nouvelle XF affiche une sobriété exceptionnelle à partir de 4 l/100 km et des émissions limitées - dès 104 g/km de CO₂. Le nouveau système d'infodivertissement améliore votre expérience de conduite en vous assurant un voyage plus sûr, plus agréable et mieux connecté.

#NOUVELLEXF



THE ART OF PERFORMANCE

L'art de la performance.

⁽¹⁾ 3 ans de garantie et d'entretien inclus, kilométrage illimité (hors pièces d'usure). Conditions sur jaguar.fr.

Consommations mixtes (l/100 km) : 4,0 à 8,8. Émissions de CO₂ (g/km) : 104 à 204.

Jaguar France. Siren 509 016 804 RCS Nanterre.

