

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

AUTOMOBILES

classiques



AUDI R8

**MEILLEURE
QUE PORSCHE**

PLUS DE 2 700 CHEVAUX À L'ESSAI

McLaren 650S Spider - Aston Martin Vanquish Volante
Mercedes Classe S 63 AMG Coupé - Audi TTS roadster
BMW 428i xDrive Gran Coupé - Volvo XC90 T8

NUMÉRO 249 - AVRIL 2015

FRANCE métro : 7,30€ - BEL 7,95€ - LUX : 8,40€ - DOM : 8,40€ - Suisse : 12,20FS -
PORT.COM/ESP/IT/GR : 8,4€ - ALL : 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 - 249 - F: 7,30 € - RD



EDITIONS
L'ES

RANGE ROVER ÉDITION 45TH ANNIVERSARY

Alliance du raffinement ultime et des capacités hors normes depuis 1970, le Range Rover célèbre l'événement avec une édition exclusive limitée à 45 exemplaires numérotés.

landrover.fr





ABOVE & BEYOND



RANGE ROVER | 45th ANNIVERSARY

ABOVE AND BEYOND : Franchir de nouveaux horizons. Consommation mixte Norme CE 1999/94 (L/100 km) : 8,7 - CO₂ (g/km) : 229.



Représailles

La réussite d'un groupe industriel, quel qu'il soit, repose souvent sur la personnalité et le talent d'un seul homme : son président. Si Volkswagen ambitionne de devenir leader mondial, c'est en partie grâce à la volonté, au discernement et au management réputé sévère d'un patron hors normes, Ferdinand Piëch. L'abrupt fils de Louise Piëch (fille de Ferdinand Porsche, ce dernier ayant eu également un fils, Ferry), fêtera ses 80 ans en 2017. Mais derrière ses succès à répétition – il conçut en son temps la Porsche 917 des 24 Heures du Mans, mena Audi sur la voie du premium et devint patron du groupe VW en 1993 – se cache une lutte acharnée avec son cousin Wolfgang, fils de Ferry Porsche. Wolfgang et Ferdinand Piëch se haïssent cordialement depuis 1972, lorsque leurs parents respectifs décidèrent de confier les destinées de Porsche à un directeur salarié et non à l'une des branches de la famille. Piëch quitta alors l'entreprise et choisit de rouler pour son propre compte, d'abord chez Ital Design, puis en entrant chez Audi pour le parcours que l'on connaît. Durant cette période, les ambitions des deux cousins furent exacerbées. En 2009, Wolfgang et le président de Porsche, Wendelin Wiedeking, profitèrent de l'excellente santé financière de leur marque pour tenter une OPA sur le groupe Volkswagen dirigé par Piëch, et régler ainsi son compte à ce cousin si déterminé. Des sommes colossales furent alors investies par le célèbre constructeur au logo représentant les armoiries du duché de Wurtemberg. Mais Wolfgang avait négligé la très sournoise « loi Volkswagen » qui stipulait qu'aucun actionnaire du groupe n'était autorisé à posséder plus de 20 % des parts de l'entreprise. Wolfgang se résolut, en 2012, la mort dans l'âme, à oublier son rêve de conquérir son Graal, mais aussi à boire le calice jusqu'à la lie en quémantant l'aide à ce cousin détesté pour renflouer les dettes engendrées par cette OPA désastreuse. Le label Porsche ne goba pas VW et fut au contraire intégré au groupe dirigé par le malicieux Ferdinand Piëch. Mais ce dernier n'arrêtera sans doute jamais cette lutte acharnée. En donnant le feu vert au programme de la nouvelle Audi R8 de 610 ch présentée ce mois-ci à Genève, moins chère et plus performante que la Porsche 911 Turbo S, Piëch assène un nouveau coup à son cousin. Une Audi plus compétitive qu'une Porsche, quel camouflet ! Et même s'il s'agit d'une querelle interne puisque les deux marques font désormais partie de la galaxie Volkswagen, le patron allemand esquisse sans doute un sourire vengeur qui ne met pas fin pour autant à un différend familial vieux de plus de 40 ans.

CHRISTOPHE BONNAUD
RÉDACTEUR EN CHEF

AUTOMOBILES

classiques

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

Directeur de la publication: Alain Georges
Assistante: Annie Lebourg

RÉDACTION

Rédacteur en chef: Christophe Bonnaud
Secrétaire de rédaction: Olivier Stevenoot
Directeur artistique: Geoffrey Mortier
1^{er} maquettiste: Catherine Michaeli
Rubrique « Boîte à gants »: Alexa Pougeux et Yannick Le Gouëz

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-Duretteste
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





4 ÉDITORIAL

8 **AUTO-STAR**
À la rencontre d'un féru de voitures
Dany Boon

10 **TENDANCES**
L'actualité côté design
Mercedes-Maybach Pullman

16 **BOÎTE À GANTS**
Les objets de l'amateur éclairé
La dolce vita

18 **NOUVEAUTÉS**
Les stars dévoilées
Audi R8
Aston Martin DBX Concept



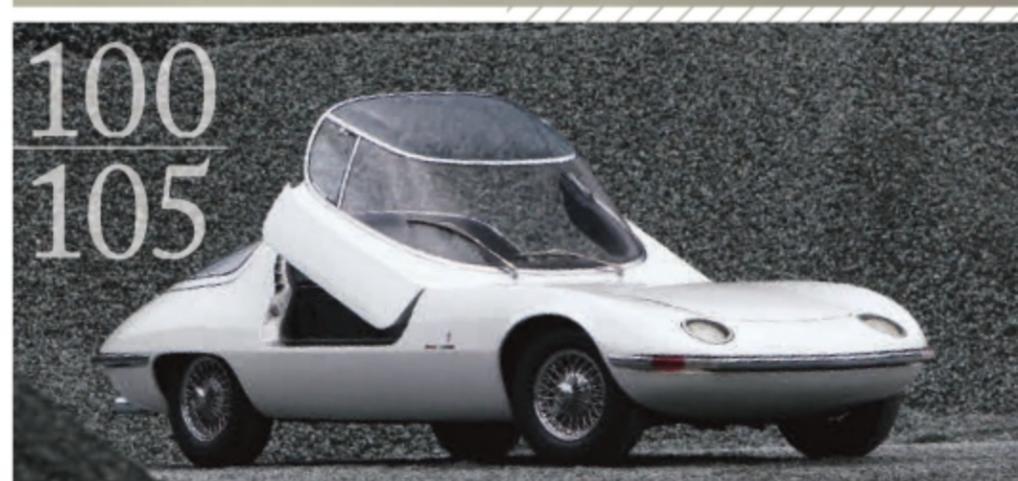
Dany Boon.

34 **DOSSIER McLAREN**
Le grand dossier du mois
Nouveauté : 675LT
Performances : 650S Spider
Héritage : M6GT

48 **BOÎTE À GANTS**
High-tech

50 **GROS PLAN**
Les grands essais du mois
Audi TTS roadster
Volvo XC90 T8 Twin Engine

62 **PUR-SANG**
Pleins feux sur les nouvelles voitures d'exception
BMW 428i xDrive Gran Coupé



68 PERFORMANCES

Quand la beauté naît de l'efficace
Mercedes Classe S 63 AMG Coupé
Aston Martin Vanquish Volante

80 BOÎTE À GANTS

Mode naturel

82 GRAND TOURISME

Balade touristique au volant
d'une future classique
Entre Loire et Cher en Mercedes
Classe CLS 350 Shooting Brake

88 GALERIE

L'automobile dans l'art
Erwin Wurm

94 GASTRONOMIE

Saveurs du monde
Bourgogne du Chablis



Erwin Wurm.

96 ÉVÉNEMENT

Une manifestation sur l'agenda
des passionnés
Rallye de Paris 2015

100 ICÔNE

Hier admirée,
aujourd'hui vénérée
Bertone Testudo

107 CAHIER PATRIMOINE

Placement plaisir
Enchères : ventes de printemps

La cote : 275 GTB Berlinetta

Le bar d'Automobiles Classiques :
jeux de comptoir du XX^e siècle

Patrimoine : Benjamin Freudenthal

Temps libre : Montblanc



Abonnez-vous à
AUTOMOBILES
classiques

par téléphone :

+33 (0) 1 60 71 55 88

par courrier :

Automobiles

classiques

Service abonnements

BP 50420

77309 Fontainebleau

Cedex

PAGE

ABONNEMENT

P. 106

**PROCHAIN
NUMÉRO
EN KIOSQUE
LE 21 AVRIL**

DANY BOON

« La Tesla est vraiment incroyable »



Petit-fils de garagiste, Dany Boon a longtemps rêvé de voitures de sport avant de devenir propriétaire de belles anciennes débordant d'énergie. Mais à Paris, il roule écolo.

Automobiles Classiques : Dans votre enfance, vos parents possédaient-ils une belle voiture ?

Dany Boon : Non, pas du tout. Ils conduisaient une Citroën Visa de couleur crème achetée d'occasion. Je me souviens que je la nettoyais souvent parce qu'ils me disaient que je devais en prendre soin car elle serait à moi plus tard. Mais elle était déjà vieille et je ne l'ai jamais eue ! Avant celle-ci, nous avions une Renault. Les belles voitures, en fait, c'est par le frère de ma mère, André Ducatel, que je les ai connues. Mon grand-père avait une station Shell et un garage au Pont de Nieppe. Mon oncle a donc grandi dans ce monde et il collectionnait les autocollants de voitures, les vignettes, les photos découpées dans les magazines qu'il collait dans des cahiers. Il y avait là de vieilles Aston Martin, pas mal d'anglaises, des italiennes aussi. Et un jour, il m'a offert l'un de ses cahiers.

REPÈRES

Abandonnant son métier de graphiste, Dany Boon, né en 1966, quitte le Nord à 19 ans pour aller à Paris où il débute une belle carrière dans le one-man-show. Depuis, il a montré ses talents d'acteur dans d'autres registres. Metteur en scène et producteur, il a connu un énorme succès avec le film *Bienvenue chez les Ch'tis* en 2008. Cette année, il produit notamment le film de Jérôme Commandeur, *Ré, week-end de pont*, dont le tournage débutera en juin.



Après sa toute première voiture, une Peugeot 205 GTi, Dany Boon a goûté à de nombreuses marques prestigieuses : Aston Martin, Jaguar, McLaren. Finalement, il roule aujourd'hui en Tesla.

AC : Ça vous faisait rêver ?

DB : Oui, beaucoup. Je dessinais énormément quand j'étais gamin et souvent d'après ce cahier. J'étais fasciné par les marques emblématiques, principalement Aston Martin et Jaguar. Plus tard, j'ai eu une Type E de 1969 que j'avais déniché en Californie. Ce qui m'a touché, c'est que c'était une première main. Son propriétaire l'avait achetée en 1970 et je l'ai eue en 2009. Comme elle venait de cette région, elle n'avait aucun problème de rouille. Mais côté moteur... Je suis tombé en panne sur l'autoroute avec elle, en France. D'un seul coup, la mécanique s'est arrêtée et j'ai eu à peine le temps de me rabattre sur la bande d'arrêt d'urgence. Je me suis dit que je ne pouvais pas garder cette voiture et je l'ai revendue.

AC : Vous l'utilisiez pour vous déplacer ?

DB : Oui, je roulais avec. Après, je faisais bosser mon ostéopathe ! Elle n'était pas super confortable. Mais j'adore conduire des voitures à boîte manuelle. La première belle automobile de collection que j'ai acquise était une Aston Martin DB7. Ensuite, j'ai acheté une DB9 puis une McLaren.

AC : Vous ne roulez quand même pas tous les jours avec ?

DB : Non, pas vraiment. Maintenant, j'ai une Tesla. Pour Paris, c'est parfait. J'ai découvert cette automobile en Californie et j'en ai acheté une à Paris. C'est une voiture de sport 100 % électrique vraiment incroyable. Il n'est plus question de plaque paire ou impaire, on peut rouler tout le temps puisqu'on ne pollue pas !

AC : Quelle est la première voiture que vous avez achetée ?

DB : C'était une vieille Peugeot 205 GTi rouge. J'avais déjà envie de modèles de sport. J'ai eu un accident le premier jour ! Je réglais l'autoradio et je n'ai pas vu le conducteur qui s'arrêtait devant moi. Heureusement, il n'y avait presque aucun dégât. J'ai eu une Mini, aussi.

AC : C'est loin de la voiture de sport...

DB : Plus tard, j'ai fait de la course automobile ! J'ai possédé pendant très peu de temps une Porsche 911 des années 1970, avec les rétroviseurs carrés. J'ai appris à piloter sur circuit avec Rémy Julienne et les Beltoise, à Saint-Quentin-en-Yvelines. J'ai couru la Nissan Star Cup il y a plus de 15 ans.

AC : Si vous aviez un rêve déraisonnable, ce serait lequel ?

DB : Une Aston Martin DB5 ou DB6, une Mercedes 300 SL « papillon » ou une Ferrari 250 GT California Spyder. Ce sont les autos qui se trouvaient dans les cahiers de mon oncle. Je les trouve magnifiques et je ne suis pas le seul : elles se vendent très cher. J'aime aussi la Citroën DS berline, plus accessible. Mais je n'ai plus de voiture de collection.

AC : Pourquoi ?

DB : D'abord, je ne suis pas spécialement attaché aux objets. Le problème, c'est qu'il faut avoir du temps pour s'en occuper, les entretenir et les faire rouler. Or, j'en manque ! C'est pour ça que je les vends, sinon elles s'abîment.

AC : Vous ne roulez plus du tout sur circuit ?

DB : En ce moment, non. Quand j'arrêterai de travailler, j'achèterai de nouveau une vieille sportive. Mais finalement pas une 300 SL ou une 250 California, je trouve ça dingue de dépenser autant d'argent pour une voiture !

PROPOS RECUEILLIS PAR
ÉLISABETH SANTACREU

■ MERCEDES-MAYBACH PULLMAN

OPULENTE

Après les Mercedes Classe S, Classe S Limousine, Maybach S 500 et Maybach S 600, voici la luxuriante version Pullman qui célèbre, à sa façon, les 50 ans de la légendaire 600 éponyme.

Soyons objectifs : 6,50 mètres de longueur pour la Mercedes-Maybach Pullman qui sera commercialisée en 2016, c'est trois fois moins long qu'un Falcon 50. Pour un moyen de transport d'apparat, c'est plutôt compact. Et surtout beaucoup moins coûteux : un demi-million d'euros ! Cinquante ans après la première Mercedes 600, le constructeur offre donc sa nouvelle vision du faste en tirant les rallonges de sa limousine Classe S (déjà disponible en de multiples longueurs et empattements) et en s'appuyant sur le renouveau de l'emblème Maybach. Celui-ci n'est plus considéré

comme une marque à part entière, mais comme une nouvelle famille de modèles intégrant le catalogue allemand. Daimler-Benz compte ainsi dans ses rangs les labels Mercedes, Mercedes-AMG et Mercedes-Maybach. C'est donc bien le logo étoilé qui trône en majesté sur cette nouvelle silhouette titanesque et manquant singulièrement d'élégance, mais pas de confort avec quatre sièges en vis-à-vis dans l'immense espace dédié aux passagers. Sous le capot, pour mouvoir ce paquebot des palaces, Mercedes a fait appel au V12 biturbo de 6,0 litres délivrant 530 ch. Ce bloc est déjà →





Désirs, plaisirs, appétences... Ou caprices.
Cinquante ans séparent ces deux photos.
Cinquante ans et deux visions du faste automobile.
Bienvenue dans l'univers Mercedes-Maybach Pullman.



LA CLASSE S SE VEND AU MÈTRE



HÉRITAGE LES MERCEDES 600 AUXQUELLES VOUS AVEZ ÉCHAPPÉ

Produite pendant plus de dix-sept ans, la Mercedes 600 a toujours vécu avec la même carrosserie, même si son aménagement a progressé d'année en année. Cette longue berline de 5,54 m (ou 6,24 m selon l'empattement)

était mue par un énorme V8 de 6,3 litres que l'on retrouva sous le capot de l'exceptionnelle berline 300 SEL 6.3. C'est Paul Bracq qui initia et réalisa ce style sans nul autre pareil, et autant dire que nous n'avons pas décroché notre

téléphone pour lui demander ce qu'il pensait de la nouvelle génération de Pullman ! Paul Bracq et ses équipes pensèrent à deux évolutions majeures au cours de la vie de la 600 : un surprenant coupé dont on peut se demander

l'utilité puisque l'essence même de la 600 était d'offrir un espace incomparable aux passagers arrière, et un restylage qui reprenait les lignes des berlines très typées des années 1970. Deux idées qui restèrent sans suite.



À gauche, l'étonnante étude d'une version raccourcie de la Mercedes 600. Le document est extrait des archives Mercedes. À droite, la 600 réinterprétée avec un style emprunté à celui des berlines des années 1970, mais toujours avec un pavillon haut perché. Deux projets abandonnés.



1952 FERRARI 212 EXPORT BARCHETTA Carrosserie par Touring; châssis n°. 0158 ED
 1974 LANCIA STRATOS HF STRADALE Carrosserie par Bertone; châssis n°. 829AR0 001571
 1985 FERRARI 288 GTO châssis n°. ZFFPA16B000052475

**INSCRIVEZ-VOUS DÈS
 MAINTENANT A LA VENTE
 AUX ENCHÈRES**

www.rmauctions.com
 UK +44 (0) 20 7851 7070
 Germany +49 (0) 40 441 95 737
 France + 33 (0) 1 76 75 32 93
 Italy +39 02 9475 3812



VILLA ERBA

LAKE COMO, ITALY • 23 MAY 2015



TENDANCES

→ proposé sur la Maybach 600 de « seulement » 5,45 m de longueur. Car la Pullman est l'ultime version de la gamme Mercedes-Maybach qui offre déjà à la vente ses modèles 500 à 134 000 € (V8 biturbo de 455 ch) et 600 à moteur V12 biturbo (187 800 €). À bord, le confort échappe à l'univers automobile pour s'apparenter à celui de l'aviation privée. Un regard sur les photos publiées ici sera bien plus instructif qu'un long discours. Et si vous désirez un peu d'intimité, une seule pression occultera le vitrage latéral pour vous permettre de profiter du son inimitable de l'installation de Dieter Burmester, le designer allemand expert en équipement audio. Ajoutons que chaque propriétaire de Pullman pourra personnaliser son acquisition selon pratiquement tous ses désirs. Ne vous attendez donc pas à croiser ce teckel de transport de fonds d'investissement dans la rue. Il lui faut de la place pour se mouvoir. C'est aux abords des palaces et des aéroports que la Pullman rayonnera. De place à palace, il n'y a qu'un Ah ! D'admiration ?

CHRISTOPHE BONNAUD



Le compartiment arrière allongé a été dessiné et configuré autour de quatre passagers installés en vis-à-vis. L'empattement de la Pullman dépasse 4,40 mètres et sa longueur tutoie 6,50 mètres.



SOUVENIRS

C'ÉTAIT COMMENT, LA 600 ?

Somptueux, l'aménagement de la Mercedes-Maybach de 2016 trouve ses origines dans celui des Mercedes 600 et 600 Pullman. Profitons de l'arrivée de cette nouvelle génération pour replonger à bord de celle qui fut la propriété d'hommes aussi différents qu'Elvis Presley, John Lennon, le prince Rainier III de Monaco, Nicolae Ceausescu ou Saddam Hussein ! Ambiance surannée.

Audi
Vorsprung durch Technik



Le ciel est sa limite.

Nouvelle Audi TT Roadster.
Relevez le défi.



Volkswagen Group France S.A. - RC Soissons B 602 025 538. *Audi Occasion : plus et Audi Service. Audi recommande Castrol EDGE Professional.
Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Gamme Audi TT : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 4,2 - 7,5. Rejets de CO₂ (g/km) : 110 - 174.

www.bauerparis.fr - thierry.tanfin@bauerparis.fr - 06 70 27 22 90

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

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

Bauer Paris Nanterre*
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92 Nanterre
01 47 24 64 91

LA DOLCE VITA

PAR ALEXA POUGEUX shopping.ac@lva.fr



GABS BLUE

Sac transformable DRGMRH en cuir et PVC.
Prix : à partir de 209 €
www.gabs.it



BREITLING « TRANSOCEAN CHRONOGRAPH 1915 »

Esprit vintage pour cette série limitée du modèle Transocean, doté d'un nouveau calibre exclusif en hommage au bouton-poussoir indépendant, inventé il y a un siècle par Gaston Breitling.
www.breitling.com

EAU DE CARTIER VÉTIVER BLEU
Une bouffée de légèreté glacée, mûri d'arômes boisés et ombrés de réglisse. C'est là que réside le vétiver, cette racine culte de la parfumerie masculine.
Prix (100 ml) : 76 €



SERENGETI

Le modèle Enzo réinvente les verres solaires clipsés.
Prix : 299,99 €
www.serengeti-eyewear.com

LONGCHAMP

Collection Parisis Multico, porte-documents (450 €) et portefeuille zippé (195 €).
Matière : cuir de métis.
Numéro lecteurs : 01 55 90 59 69



FRATELLI ROSSETTI

Modèle Oxford en veau naturel coloré et tamponné à la main (cuir perforé et bout fleuri). Prix : 490 €
Numéro lecteurs : 01 42 65 26 60



KIWI SAINT-TROPEZ

Panama ruban tricolore.

Prix : 75 €

www.kiwi.fr



HACKETT

Pull Cricket col V 100 %
coton (225 €) et Chino 100 %
coton (170 €).

Numéro Lecteurs : 01 40 20 03 75



SAINT-JAMES

Marinière Naval II Rayure rouge, 100 % coton.

Prix : 81 €

Numéro Lecteurs : 02 33 89 15 60

WINDSOR

Baskets
blanches en cuir.

Prix : 249 €

www.windsor.de



STETSON

Casquette Hatteras

stripe. Prix : 99€

www.stetson-europe.com



FIAT 500L « PETIT BATEAU »

Petit Bateau et Fiat s'associent
pour donner naissance à une série
limitée de 500 unités. Les iconiques
rayures marines viennent ainsi
agrémenter la carrosserie. Attention,
bonus et surprises à l'intérieur.

Prix : à partir de 18 990 €

www.fiat.fr





Audi R8

ARRIVISTE

Plus puissante, plus légère, plus rapide et moins chère que la Porsche 911 Turbo S, la nouvelle R8 sème la panique dans le landerneau des coupés sportifs. Même la Lamborghini Huracán, qui partage beaucoup avec l'Audi, est concurrencée !



Pas de surprise
côté design pour
cette seconde
génération de
R8. Exubérance
bannie mais
performances
bien présentes !

NOUVEAUTÉS Audi R8

Ce n'est pas parce que l'on fait partie de la même galaxie que l'on doit éviter la guerre des étoiles. Dans la nébuleuse Volkswagen, le trublion Audi a décidé de s'attaquer à Porsche et à Lamborghini. Avec cette seconde génération de R8, le constructeur pousse tous les curseurs vers les sommets de la technologie et de la performance et bouscule la Porsche 911 Turbo S. D'ailleurs, pour confirmer ses ambitions, le constructeur présente sa belle en seulement deux variantes très capées, dotées chacune du V10 FSI de 5,2 litres. La R8 V10 délivre 540 ch, soit 20 ch de moins que la 911 Turbo S, alors que la R8 V10 Plus, reconnaissable à son disgracieux aileron planté sur sa poupe, offre 610 ch, soit 50 ch de plus que la Porsche. Cette R8 devient par la même occasion l'Audi de série la plus puissante jamais produite ! Et la R8 cru 2015 réalise la prouesse d'être plus légère de 50 kg par rapport à la précédente génération. 610 ch : cette cavalerie évoque surtout celle de la Lamborghini Huracán. Et pour cause, ces deux coupés sont dopés par la même motorisation, par un châssis en aluminium doté d'éléments en PRFC (plastique renforcé de fibre de carbone) pratiquement identiques – à l'empattement près – et par le même soin d'assemblage effectué tant chez Lamborghini que chez Audi par une poignée de



Sur le papier, l'Audi R8 V10 Plus annonce une vitesse de pointe légèrement supérieure à celle de la Lamborghini Huracán disposant de la même puissance.

salariés formés et soumis aux draconiennes normes de qualité du constructeur d'Ingolstadt. Ce moteur, c'est donc le V10 FSI de 5 204 cm³ nanti de la double injection directe/indirecte et de la coupure d'un banc de cylindres lorsque les conditions de roulage le permettent, autorisant ainsi une baisse sensible de la consommation. Sur ce point, pourtant, Porsche fait mieux avec quatre cylindres de moins ! Ce V10 reste produit en Hongrie sur le site implanté →





Stricte deux places, l'Audi R8 propose différentes selleries. La finition est irréprochable mais Lamborghini fait presque aussi bien !



Les deux versions disponibles au lancement cet été seront secondées par la suite par une offre V8, voire V6.

NOUVEAUTÉS Audi R8

La finition carbone est l'une des nombreuses personnalisations proposées.



→ à Győr, puis est convoyé soit à l'usine de Sant'Agata Bolognese, soit dans la nouvelle usine de Böllinger Höfe sur le site de Heilbronn, tout près de Neckarsulm. Ici, sur 30 000 m², 400 employés spécialisés œuvrent au montage de la R8 et notamment du châssis en aluminium et carbone, puis font passer plus d'une heure de tests routiers à chacun des exemplaires sortis de la chaîne. Ce qu'il faut surtout retenir de cette nouvelle usine, c'est qu'elle est calibrée pour produire bien d'autres variantes de la R8. Audi annonce d'ores et déjà une toute nouvelle R8 e-tron électrique dotée d'une autonomie de 450 km. Cette version pourrait être épaulée à terme par d'autres variantes, telles la V8 quattro, la V6 propulsion et même un hypothétique diesel ! Le Dr. Ulrich Hackenberg, membre du comité de direction,

a beau clamer haut et fort que le sport est dans les gènes d'Audi, affirmer que la R8 a son moteur implanté en position centrale arrière « *comme les Auto Union des années 1930* », cela reste un raccourci un peu rapide. Laissons donc ces phrases écrites par le marketing pour plonger au cœur de cette nouvelle génération. Le V10 5.2 FSI reste atmosphérique et propose en option un échappement sport avec un son plus caractériel ! Il est à carter sec afin d'abaisser le centre de gravité. Pour l'instant, il est accolé à la seule boîte S tronic à sept rapports pourvue de trois modes de pilotage. L'ensemble passe la puissance via une transmission intégrale permanente quattro d'une génération inédite, équipée d'un embrayage multidisque électro-hydraulique en lieu et place du visco-coupleur qui permet désormais de distribuer →

La R8 V10 de 540 ch dispose d'un aileron rétractable et non d'un appendice fixe comme sur la V10 Plus de 610 ch.



AUDI PROLOGUE AVANT L'AUTRE NOUVEAUTÉ DU PRINTEMPS

Dévoilé fin 2014, le concept coupé Prologue vient de donner naissance à une silhouette « Avant » inédite. Le nombre de portes passe de 2 à 5 et l'Audi Prologue Avant s'en va concurrencer ses rivales Mercedes et BMW. Refrain connu, mais c'est une assurance de voir débarquer Audi sur des marchés jusqu'alors délaissés à ses concurrents.

DIESEL, ÉLECTRIQUE, LE MANS...

UNE VIE D'AUDI R8

L'Audi R8 a déjà eu plusieurs vies. Les voici relatées, depuis sa naissance sous les traits d'un concept car en 2003 jusqu'à l'ultime LMX de 570 ch.



2003 LE CONCEPT CAR
Audi Le Mans quattro.



2006 LA R8 DE SÉRIE
V8 4,2 l de 420 ch.



2008 LE CONCEPT R8 DIESEL
V12TDI 6,0 l de 500 ch.



2009 LA R8 À MOTEUR V10
V10 5,2 l de 525 ch.



2010 LA R8 SE DÉCOUVRE
Version Spyder V10.



2012 LA R8 E-TRON, 100 % ÉLECTRIQUE
Record au Nürburgring en 8'09"099.



2014 LA R8 LMX
Version ultime V10 5,2 l de 570 ch.



NOUVEAUTÉS Audi R8



BENTLEY, LAMBORGHINI, AUDI, BUGATTI, PORSCHE... MERCİ VOLKSWAGEN !

Le groupe Volkswagen dispose d'une force de frappe herculéenne. Les investissements mis en place pour le développement d'une plate-forme ou d'une nouvelle motorisation sont gigantesques, car assurés d'être rentabilisés par le biais de toutes les marques du groupe. Et puis il y a les exceptions, ces labels qui diffusent peu mais gagnent beaucoup. Pour eux (Bugatti, Lamborghini, Bentley), Volkswagen a œuvré sur une plate-forme inédite, la MSB conçue en interne par Porsche. Logique, puisque ce châssis sera inauguré par la nouvelle Panamera dans les mois qui viennent. Sur ce

soubassement, le groupe VW introduira sur le marché les futures Bugatti Royale (2016), Bentley GT (2017), Bentley Mulsanne (2018), Bentley Flying Spur (2019) et Bentley Azure (2020). À chaque fois, il s'agira de petites productions mais, ajoutées à celle de la Porsche, elles permettront de rentabiliser plus rapidement encore ces investissements. Même stratégie avec la plate-forme en aluminium et PRFC (plastique renforcé de fibre de carbone) des Lamborghini Huracán et Audi R8. Enfin, cette politique de partage sera à nouveau mise en pratique à partir de 2019, avec le renouvellement de la Porsche 911 sur la plate-



forme 9X1 qui recevra les silhouettes du Boxster et du Cayman (2020), en inaugurant cette fois un tout nouveau moteur Flat 4 aux côtés du célèbre Flat 6.

L'avenir de Bentley passe par le prochain SUV mais aussi par la nouvelle orientation de la gamme dévoilée par ce concept de coupé EXP 10 Speed 6. Il serait hybride et commercialisé en 2017.

LA VERSION 100 % ÉLECTRIQUE DE LA NOUVELLE R8 EST D'ORES ET DÉJÀ PRÊTE. PRÉCÉDERA-T-ELLE LA VARIANTE DIESEL ?



Les deux versions de l'Audi R8 ne sont disponibles qu'avec la boîte S tronic en attendant prochainement (sur les déclinaisons V8, voire V6) une boîte de vitesses manuelle.



En haut, l'Audi R8 V10. En bas, la V10 Plus. Différence technique : 610 ch pour le sommet de l'offre contre 540 ch pour la V10. Extérieurement, les modifications touchent principalement l'aileron arrière et les éléments d'écoques latérales en carbone.

→ le couple jusqu'à 100 % sur l'un des deux trains en fonction des conditions de conduite et d'adhérence. En mettant la main au portefeuille, une direction « active » et un amortissement adaptatif spécifique sont proposés. Quitte à concurrencer Porsche, autant parfaire le freinage. Audi inclut des disques en carbone-céramique en série sur la V10 Plus et en option sur la V10. Sur demande, les étriers peuvent être peints en rouge. Le conducteur (ou le pilote !) dispose de quatre modes de conduite : *comfort*, *auto*, *dynamic* et *individual* agissant chacun sur la cartographie moteur, la direction, la transmission S tronic et évidemment gérant la transmission intégrale. Un mode supplémentaire est accessible par un bouton dédié et implanté sur le volant (tout se commande au volant sur cette nouvelle R8) pour les conditions de roulage par temps sec, pluie ou neige. Face au pilote/conducteur, la fameuse dalle d'instrumentation permet de façon très intuitive de sélectionner l'information désirée (GPS, instrumentation sport, etc.). Cet affichage numérique est proposé sur les nouveautés comme la Volvo XC90 (voir l'essai dans ce numéro). Audi a voulu mettre l'accent sur une mise au point effectuée par les pilotes maison et sur la volonté de porter sa nouvelle R8 au sommet de la catégorie. Si l'on excepte les options, onéreuses et souvent obligatoires, qui sont le lot de ce modèle autant que de la 911 Turbo S, le tarif de la sportive est équivoque : à 187 400 € en version V10 Plus de 610 ch

CONCURRENCE ET PRIX

À PARTIR DE 165 000 €

	R8 V10	R8 V10 Plus	Huracán	911 Turbo S
Moteur	V10 5,2 l	V10 5,2 l	V10 5,2 l	Flat 6 biturbo
Puissance	540 ch	610 ch	610 ch	560 ch
Transmission	4 roues mot.	4 roues mot.	4 roues mot.	4 roues mot.
Longueur	4,42 m	4,42 m	4,49 m	4,50 m
Largeur	1,94 m	1,94 m	1,92 m	1,88 m
Hauteur	1,24 m	1,24 m	1,16 m	1,29 m
Empattement	2,65 m	2,65 m	2,62 m	2,45 m
Poids	n.c.	1 454 kg	1 532 kg	1 605 kg
Vitesse max.	323 km/h	330 km/h	325 km/h	318 km/h
0 à 100 km/h	3,5 s	3,2 s	3,2 s	3,1 s
Rejet de CO₂	275 g	289 g	290 g	227 g
Prix	165 000 €*	187 400 €*	203 400 €	199 763 €

*Prix sur le marché allemand, à l'été 2015

(tarif Allemagne), la R8 est une alternative à la Porsche, plus chère. Mais dans le même temps, elle s'approche du tarif de la Lamborghini Huracán (203 400 €). Le client capable de s'offrir un tel jouet d'adulte (cet été pour la R8) sera tenté d'aligner 16 000 € de plus pour basculer dans un autre univers, celui de la supercar italienne, au design plus convaincant avec son museau au ras du sol, ses portes à ouverture en élytre et au pedigree bien plus séduisant que celui de l'Audi. Quelque soit ce choix, Porsche fera de toute façon la grimace.

CHRISTOPHE BONNAUD

Aston Martin

LES TROIS SUISSSES



Le dernier Salon de Genève restera pour Aston Martin un très grand cru. En attendant la nouvelle DB9 en 2016, le futur SUV en 2017 et les premières applications du partenariat avec Mercedes-AMG, voici trois stars exposées en terre helvète.

○ ctobre 2014, circuit du Nürburgring. Le premier prototype de la future Aston Martin qui remplacera la DB9 en 2016 effectue ses premiers essais de mise au point. La caisse de la DB9 est reconnaissable entre toutes mais ses voies extrêmement larges trahissent un soubassement intégralement repensé. Il est dérivé de la plate-forme VH modulaire qui reçoit, à l'avant, non plus le V12 de 6,0 litres de cylindrée et 517 ch mais le V8 d'origine Mercedes-AMG. Depuis le 31 juillet 2014, le constructeur allemand s'est effectivement porté acquéreur de 5 % du capital d'Aston Martin, toujours majoritairement propriété de fonds d'investissements koweïtiens. S'il n'est pas prévu pour l'Allemand de prendre part aux décisions lourdes concernant le devenir de la marque, il est évidemment question de fourniture d'éléments techniques pour le développement de la gamme future, à commen-



cer par le V8 biturbo apparu sous le capot du coupé AMG GT et sous celui de la C63 AMG. Aston Martin pourrait délaisser son moteur V12 atmosphérique mythique pour le bloc à huit cylindres dont on peut imaginer que sa puissance, à terme, sera plus généreuse que les 510 ch du coupé Mercedes. La remplaçante de la DB9 – les appellations DB10 à DB15 ont été déposées par Aston Martin – lancera le véritable renouveau de la gamme jusqu’alors composée de modèles déclinés sur la même silhouette. S’y ajoutera un SUV dès 2017, dont le design sera très certainement inspiré du concept DBX présenté à Genève. Même si le responsable du design, Marek Reichman, n’a rien voulu laisser filtrer, la nouvelle orientation de style inaugurée par ce prototype DBX ne restera pas sans suite. Il n’en est certainement pas de même pour sa partie technologique puisque, vous le constaterez dans les pages sui-

vantes, sa chaîne de traction est révolutionnaire avec une motorisation 100 % électrique composée de moteurs intégrés aux roues. Plus intéressant, quoique très intrigant, le concept de coupé SUV quatre places prouve que le constructeur pourrait ne pas suivre ses rivaux (Bentley entre autres) qui proposent ce type de carrosserie mais de façon plus pataude, lourde et volumineuse. En attendant ces belles années pour lesquelles Andy Palmer, le patron de la marque, devra consolider les investissements, Aston Martin dévoilait à Genève ses Vantage GT3 et Vulcan pour être en phase avec son image de constructeur impliqué dans le sport automobile au plus haut rang, et confirmait que l’Aston Martin Lagonda Taraf, grande berline à quatre portes, sera finalement proposée en Europe et produite à seulement 200 exemplaires.

CHRISTOPHE BONNAUD

DBX PLAISIR ÉLECTRIQUE

Ce fut l'une des belles surprises du Salon de Genève. L'Aston Martin DBX envoie plusieurs signaux forts pour démontrer que la firme travaille avec rigueur sur son avenir. Premier constat : le design va évoluer et délaisser ses volumes homothétiques rencontrés sur toute la gamme actuelle. Deuxième message, Aston Martin croit au lucratif marché des SUV avec un engin haut sur pattes doté de la transmission intégrale. Dans le cas de la DBX, il s'agit d'une transmission via quatre moteurs électriques logés dans les roues ! Enfin, avec cette chaîne de traction, Aston Martin veut prendre la voie du véhicule écoresponsable. S'il anticipe officiellement ce que pourrait être le style d'une Aston Martin des années 2020, le concept DBX révèle surtout le design du futur SUV de 2017.



Si le design extérieur mêle les thèmes du coupé et du SUV, à bord, Aston Martin a conçu un habitacle de berline 4 places.



Seule la calandre mythique demeure. Pour le reste, les volumes évoluent fortement, en même temps que le concept. L'Aston Martin DBX reste un coupé mais offre une hauteur de caisse rehaussée pour empiéter sur le marché des SUV.





VANTAGE GT3 PLAISIR RARE

Inspirée de la version Vantage GT4 de compétition, la GT3 Special Edition est homologuée pour un usage routier et ne sera produite qu'à 100 unités. Aston Martin a poussé à son paroxysme le concept de la Vantage V12 S avec cette version radicale. Allégée de 100 kg (1 565 kg) et équipée d'un accastillage aérodynamique proche de celui de la déclinaison de course, cette GT3 extrême reçoit le V12 de 6,0 litres dont la puissance évolue de 573 à 600 ch.



Le carbone a été utilisé à profusion pour la carrosserie de la GT3 Special Edition, mais il en est resté quelques échantillons pour habiller l'habitacle, jusqu'aux structures des sièges ! Les vitres arrière sont en polycarbonate.





« Il y en a un peu plus, je vous le mets quand même ? » Carbone à tous les étages pour la fusée Aston Martin Vulcan. Et 800 ch à la clé.



VULCAN PLAISIR EXTRÊME

La Vulcan désire se mêler aux jeux de grands adultes très sportifs et semer le trouble au milieu des Ferrari FXX K et autres McLaren P1 GT3. Homologuée uniquement pour un usage sur piste et produite à 24 exemplaires, la Vulcan reçoit une évolution du V12 portée à 7,0 litres pour 800 ch. Un programme d'entraînement est prévu pour permettre aux 24 joyeux pilotes de maîtriser la bestiole. Freins Brembo et boîte Xtrac les plongeront dans l'univers de la course.



Il faut dépasser l'aspect purement sportif de la Vulcan pour y déceler de nouveaux codes esthétiques qui seront déployés sur les prochaines Aston Martin. Contrairement à ses rivales McLaren P1 GT3 ou LaFerrari FXX K, le modèle de Gaydon compte sur une motorisation thermique atmosphérique et non sur l'hybridation. Pure et dure. Rapide aussi...



NOUVEAUTÉS Berlinetta Lusso



Touring Berlinetta Lusso

LE FUTUR A UN PASSÉ

Réalisée à la demande d'un amateur fortuné, la Berlinetta Lusso concrétise une fois encore la maîtrise de la carrosserie Touring Superleggera. La production n'excédera pas cinq exemplaires.

Son parcours est atypique mais sa passion sans limite. Louis de Fabribeckers se destinait à une carrière d'architecte, mais ce belge a étudié à l'université de design de Valenciennes avant de faire ses classes chez BMW, puis dans le bureau de style indépendant I.D.E.A., en Italie. Alors qu'on lui proposait un poste chez General Motors, aux États-Unis, Louis a finalement choisi de retrouver cette ambiance latine qu'il vénérât tant chez I.D.E.A. et a pris en main, avec son patron Piero Mancardi, le renouveau de la carrosserie Touring Superleggera. Depuis, de nombreux

À la demande du client et sous la patte des stylistes de Touring, la F12 s'est muée en une silhouette à coffre arrière bien plus marqué.





AVENIR SOMBRE OU LUMINEUX ?

LA CARROSSERIE ITALIENNE

Dans notre numéro 250 à paraître le 21 avril, nous ouvrirons nos colonnes à la carrosserie italienne et à son devenir. Derrière les trois grands noms (Ital Design, Pininfarina et Bertone), qui ont connu des destins opposés, vit une myriade de petits carrossiers qui s'appuient sur le marché lucratif de la réalisation de « one shot », ces exemplaires (parfois uniques) manufacturés pour des clients fortunés. Est-ce suffisant pour pérenniser l'avenir de la carrosserie italienne ? À lire dans notre dossier le mois prochain.



L'activité de Touring Superleggera est concentrée à 90 % sur des demandes de commanditaires fortunés qui veulent concrétiser leur propre interprétation du rêve automobile. C'est le cas de ce client qui désirait une Ferrari F12 singulière. Elle a perdu ses sigles Ferrari et est devenue la Berlinetta Lusso dans les ateliers de la carrosserie milanaise. Habillée de feuilles d'aluminium (12 différents types de ce matériau ont été employés), cette nouvelle silhouette mêle l'artisanat, avec une fabrication manuelle à tous les stades de la production, et le high-tech avec un passage virtuel en soufflerie de sa

véhicules sont sortis des ateliers de Terrazzano, tout proche de Milan. « Nous avons voulu relancer Touring sur son métier d'origine, la carrosserie unique. Nous reproduisons en fait ce que réalisaient nos ancêtres depuis les années 1920-1930 : carrosser une caisse inédite sur un châssis client. Nous retrouvons cet univers du luxe, de la pièce parfois unique comme dans les années 1940 ou 1950 lorsque Touring habillait la Ferrari 166 MM de 1948 ou encore l'Alfa Romeo Disco Volante de 1952. » Aujourd'hui,

Chaque pièce et chaque millimètre de sellerie a été habillé par Touring selon le bel art de la carrozzeria italienne.

nouvelle robe. Cinq autres exemplaires seront façonnés, pas un de plus. Aujourd'hui, Touring Superleggera réalise entre trois et six véhicules par an. « Ces productions n'excèdent jamais les dix unités. Elles restent des objets exceptionnels, intégralement réalisés dans nos murs, du premier dessin à l'homologation », se réjouit Louis de Fabribeckers. On vend une voiture, mais on vend surtout une expérience. »

CHRISTOPHE BONNAUD



McLaren marque à la culotte son rival Ferrari. Sa gamme s'élargit avec la 675LT en attendant un modèle plus accessible.

Le duel sur les pistes du Championnat du monde de F1 2015 vient de débiter, mais Ferrari et McLaren s'opposent aussi, et plus que jamais, sur la route. Et dans cet univers, le premier rend coup pour coup au second. À la McLaren P1, supercar hybride, Ferrari a répondu avec LaFerrari hybride également. Et à peine le maestro italien a-t-il dévoilé sa 488 GTB V8 biturbo que McLaren lui plante une épine dans le pied avec sa toute nouvelle 675LT. « LT » comme Longtail (longue queue, en référence aux carrosseries typées le Mans) même si la longueur de ce modèle ne dépasse celle de la 650S que de quatre petits centimètres. Contrairement aux deux

supercars P1 et LaFerrari, les mécaniques des 488 GTB et 675LT reposent sur la même architecture technique, avec un bloc V8 aidé d'une paire de turbos. C'est nouveau pour Ferrari, mais désormais largement maîtrisé par McLaren puisque l'Anglais reprend le moteur de sa berlinette 650S. Il tient cependant à préciser que près de 50 % des pièces de ce bloc M838TL sont nouvelles. Il s'agit toujours du V8 de 3,8 litres double turbos qui délivre ici 675 ch à 7 100 tr/min, contre un 3,9 litres double turbos de 670 ch pour la Ferrari 488 GTB. Si la 675LT ressemble à sa petite sœur 650S, elle s'est considérablement allégée grâce à l'emploi massif de carbone →



650S - 675LT : les différences

Ci-dessous, la poupe de la 650S se démarque de celle de la 675LT. Notez l'imposant aileron sur cette dernière.



Si l'on retrouve l'architecture intérieure de la 650S, l'habitacle de la 675LT est orienté vers la notion de compétition, avec notamment des sièges inspirés de ceux de la P1.

→ pour de nombreux éléments de la carrosserie. Ainsi, à 1 230 kg, elle perd 100 kg. La Longtail efface le 0 à 100 km/h en seulement 2,9 s, un petit dixième de moins (sur le papier) que la 488 GTB qui, elle, revendique une vitesse de pointe légèrement supérieure : 335 km/h contre 330 km/h. Des chiffres à donner le tournis car, comme vous le lirez dans les pages suivantes avec l'essai de la 650S Spider, ce qui étonne avant tout sur la McLaren, c'est sa facilité de prise en main et son confort au quotidien qui rejoint sur ce plan celui de la Ferrari. Pour revenir aux différences fondamentales entre les 650S et 675LT, citons un habitacle orienté vers une utilisation totalement sportive, avec deux sièges en carbone revêtus d'Alcantara directement inspirés de ceux de la grande P1 hybride, un aileron arrière actif 50 % plus généreux, un bouclier avant redessiné doté d'une lame en carbone et toute la partie arrière remodelée. Les deux entrées d'air latérales sont spéci-

ifiques alors que le design de la partie arrière a été élaboré autour d'un nouveau concept aérodynamique. Les deux sorties d'échappement forgées en titane achèvent la transformation.



GAMME McLAREN UNE OFFRE DÉMULTIPLIÉE

L'offre McLaren repose sur trois gammes : l'Ultimate Séries avec la P1 et ses dérivés, la Super Séries qui compte aujourd'hui les modèles 650S, 650S Spider, 625C (version dédiée aux marchés asiatiques) et 675LT dévoilée ici. Enfin, une entrée de gamme verra le jour le mois prochain avec un modèle plus accessible, censé aller chercher la Ferrari 458 : la Sports Séries.



P1 GTR

Une puissance de 1 000 ch par rapport aux 916 ch de la P1 d'origine, une perte de poids de plus de 50 kg et une édition limitée pour cette GTR qui peut participer au McLaren P1 Driver Programme sur différents circuits du monde.



P1

C'est le modèle clé de la gamme Ultimate Séries. Une berlinette biplace hybride de 916 ch avec moteur V8 maison. Rivale de la Ferrari LaFerrari, la P1 a été conçue, dicit McLaren, « pour être la meilleure voiture du monde ».



675LT

Évolution de la 650S, la plus vendue de la gamme, la 675LT améliore tous les compartiments du jeu ! Elle se veut plus sportive et radicale, sans pour autant nuire à un usage aisé au quotidien.



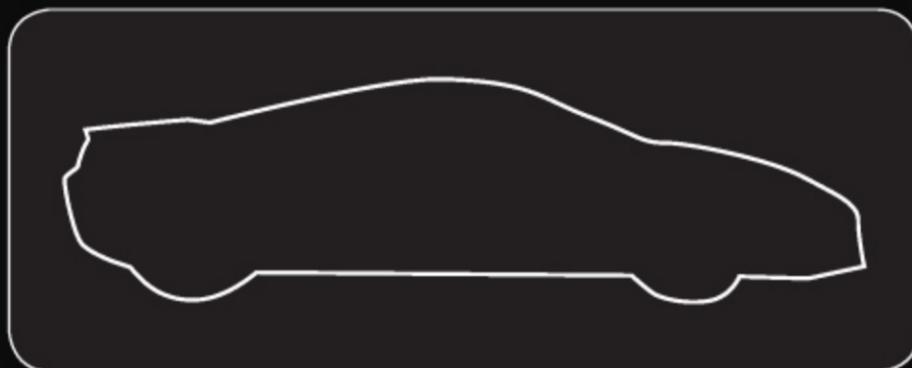
650S Spider

Version découvrable de la berlinette 650S à moteur V8 biturbo, ce modèle doté d'un court toit rigide escamotable est essayé pour la première fois dans nos colonnes, pages suivantes.



650S

Issue de la première génération des McLaren 12C, la 650S introduit les nouvelles appellations de la marque (650 pour 650 ch) et adopte une identité proche de celle de la P1.



Sports Séries

Cette future berlinette d'entrée de gamme inaugurera dès le mois prochain une troisième famille, après celles des P1 et 650S/675LT. C'est au Salon de New York qu'elle sera dévoilée.

PERFORMANCES

McLAREN 650S SPIDER

CRÈME ANGLAISE

La McLaren 650S ambitionne rien moins que de devenir la meilleure supercar du marché. Sa version Spider la rend encore plus désirable.





Osée, la teinte, non ? Ébahis par le choc visuel, les curieux dégainent leurs smartphones pour une séance de « selfies » et l'avalanche de superlatifs vaut mieux que de longs discours : cette McLaren 650S Spider à la livrée Mantis Green fait mouche. Cette anecdote prouve le chemin réalisé par la firme anglaise pour rejoindre Ferrari, Lamborghini ou Porsche au panthéon de l'automobile sportive adulée. Mais difficile pourtant de se faire un nom auprès du grand public. Même avec un gros palmarès en Formule 1, McLaren doit être patient pour trouver sa légitimité dans une catégorie où le patrimoine et le prestige du blason sont indispensables. Le développement de la gamme actuelle avec la 675 LT prouve que l'ambition est bien là. Et puis, il ne faut pas oublier que les tentatives de McLaren pour investir le marché des supercars ne datent pas d'hier. Après le projet avorté de la M6 GT des années 1960 (*voir reportage pages suivantes*), l'histoire des versions routières commence en 1989 quand Ron Dennis

fonde McLaren Automotive. L'extraordinaire et mythique F1 (avec le conducteur/pilote en position centrale), produite de 1993 à 1998 et dotée d'un V12 BMW, ouvre le chapitre. Puis vient la collaboration avec Mercedes au cours de laquelle sort le fameux et diabolique SLR, de 2003 à 2009.

La perfection signée Dennis

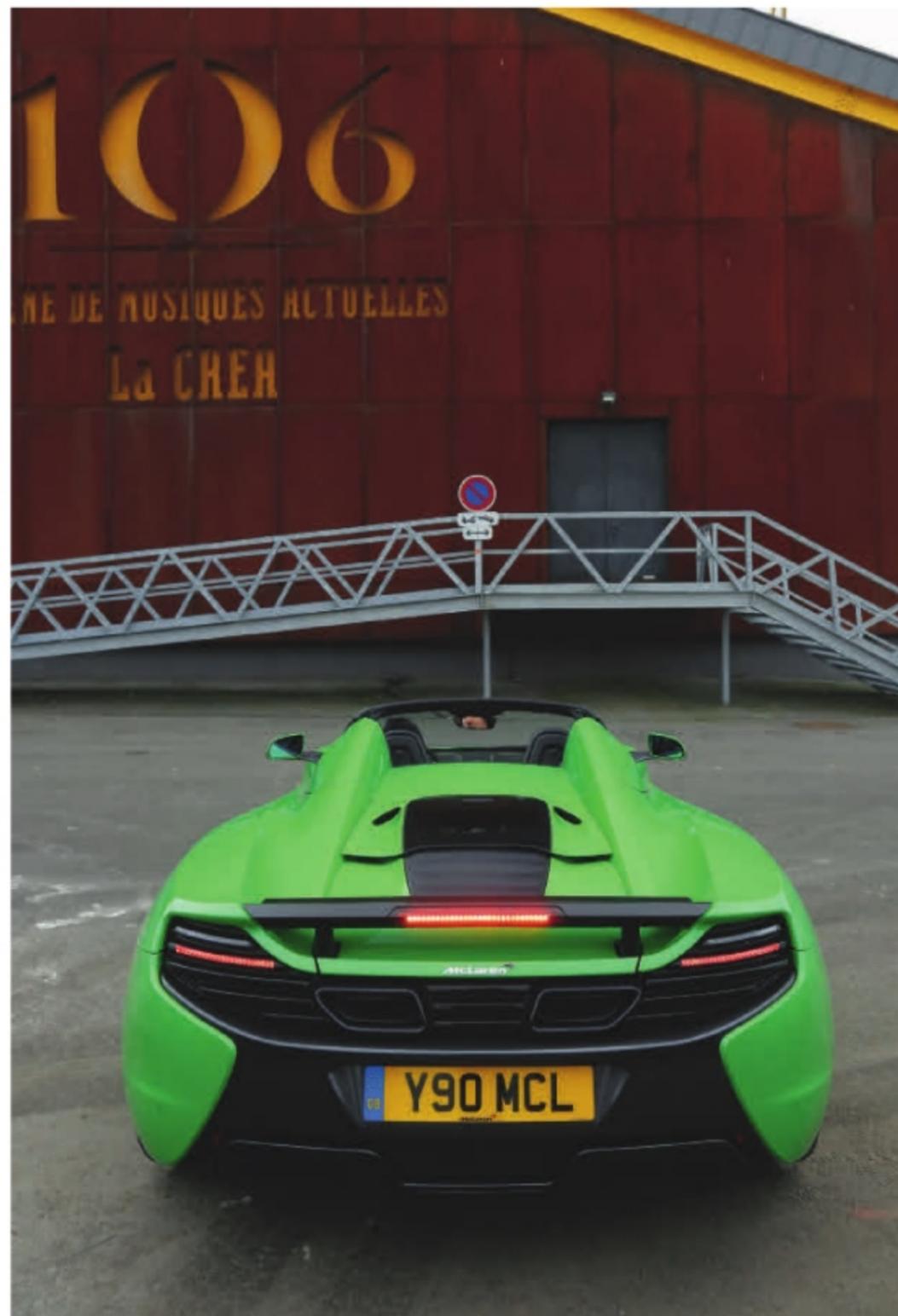
À cette époque, Ron Dennis et ses hommes ont déjà la tête ailleurs. Ils planchent sur un ambitieux projet de supercar plus accessible (200 000 €), réalisé sans l'aide d'aucun constructeur automobile. Le pari pourrait sembler prétentieux mais le patron anglais est un perfectionniste maladif. Sortie en 2011, la McLaren MP4-12C synthétise parfaitement l'esprit maison : technologie, performances et qualité de fabrication incroyables. Le patron lui a offert une coque en carbone, un V8 3.8 biturbo et un châssis proactif qui gère les mouvements de caisse en temps réel grâce à des amortisseurs





LA McLAREN 650S SPIDER DISPOSE D'UN COUP D'AVANCE FACE À LA NOUVELLE FERRARI 488 GTB, POUR L'HEURE UNIQUEMENT DISPONIBLE EN COUPÉ

interconnectés. Pour parvenir au niveau d'excellence exigé, tous les sous-traitants, dont Riccardo (moteur) ou Graziano (boîte à double embrayage), ont été priés de répondre à un cahier des charges draconien. Ses atouts lui ont tout de suite permis de bousculer la Ferrari 458 Italia. Mais l'ambitieux Dennis ne veut pas égaler ses concurrents. Il veut les dominer. Dans son obsession de la perfection, la MP4-12C a pourtant oublié cette dimension émotionnelle qui fait tout le charme de sa concurrente italienne. Du coup, elle a constamment évolué pour corriger cette relative froideur. Rebaptisée 12C début 2013, elle devient 650S au Salon de Genève 2014. Son designer, Frank Stephenson, qui a rejoint McLaren en 2008, a repris ses crayons pour rendre cette berlinette plus caractéristique. Ainsi, sa proue troque les formes pures mais un peu fades de sa devancière pour celles de la grande sœur hybride P1. Les phares en amande qui surmontent les ouïes béantes lui donnent un regard plus décidé. Les entrées d'air



latérales sont redessinées et l'ensemble aérodynamique revu apporte plus d'appui. Notre version Spider se distingue par sa vitre de custode spécifique et ses arceaux anti-retournement parfaitement intégrés. Elle se veut encore moins discrète, tout en conservant pourtant une certaine retenue par rapport à ses concurrentes italiennes. À condition de ne pas opter pour la livrée Mantis Green de notre exemplaire d'essai. Les portes en élytre désormais dotées d'un système de manipulation traditionnel s'ouvrent vers un habitacle épuré. Le combiné d'instrumentation comprend un vaste compte-tours intégrant un tachymètre digital et toutes les températures moteur. La console centrale arbore une interface tactile difficilement lisible et deux molettes. La première se concentre sur les réglages du châssis (amortissement, seuil de déclenchement de l'ESP et aérodynamique active), la seconde gère le bloc moteur/boîte (réactivité à l'accélérateur, →

Ci-dessus : largement revu par rapport à la première 12C, l'aileron arrière baptisé « airbrake » apporte davantage de déportance. Il se déploie au freinage et quand le besoin d'appui se fait sentir. En haut : tous les détails comptent, comme le compte-tours en majesté ou les rétroviseurs ultrasculptés.



→ rapidité de passage des rapports ou programme manuel). L'ensemble propose trois réglages : Normal, Sport ou Track. Sans oublier un mode Winter utile par mauvais temps, ainsi qu'une procédure de départ « launch control ». Parfaitement installé sans des sièges réglables électriquement (1 640 € quand même), le pilote peut évidemment profiter sur cette version Spider d'une commande d'ouverture de toit qui active les deux parties du pavillon en dix-sept secondes, en roulant jusqu'à 30 km/h. Mais McLaren a pensé à tout : en configuration fermée, le Spider offre la possibilité d'abaisser la petite vitre arrière pour profiter des vocalises du V8 biturbo.

Et l'on en revient aux différences fondamentales d'avec la référence italienne : la musicalité du V8 anglais n'égale pas celle du V8 Ferrari. Pourtant, ce bloc donne de la voix, surtout en mode Track. Profitant d'une culasse, de pistons, de soupapes d'échappement et d'un calage de distribution revus, il annonce maintenant 650 ch pour un couple de 678 Nm. Calme sous 3 000 tr/min, ce V8 adore faire siffler ses turbos et se réveille franchement vers 4 000 tr/min, explose vers 6 000 tr/min et palpite jusqu'à 8 500 tr/min. Une vitalité qui joue les sèche-cheveux en configuration décapotée et transforme son pilote en homme canon. Le 0 à 100 km/h est expédié en 3 petites secondes, le cap des 200 km/h franchi en 8,6 s et la barre des 300 km/h pulvérisée en 26,5 s. Cette fois, la concurrence est loin derrière. Le châssis, dont

l'amortissement proactif et les ressorts raidis sont revus en conséquence, encaisse parfaitement cette déferlante. Quand une 458 Italia vous prend par la main pour aller jouer avec elle, cette 650S Spider met davantage de distance entre elle et vous. Au point d'apparaître plus filtrée. Pourtant, son efficacité sidérante lui permet d'égaliser les prestations du coupé avec une rigidité comparable et seulement 40 kg de plus sur la balance. Encore faut-il garder son sang-froid vu les vitesses atteintes. Mais plus encore que sa faculté à centrifuger son conducteur en courbes, c'est sa polyvalence d'utilisation au quotidien qui étonne selon le mode de conduite choisi. Confortable, agréable ou redoutable, elle cultive une triple personnalité unique chez les supercars, qui n'a rien à envier à celle de ses plus proches rivales. Ron Dennis est un ambitieux, un perfectionniste qui pourra désormais compter sur Fernando Alonso pour mettre au point ses futures créations de route. Un Alonso qui sort tout juste de la mise au point de la rivale extrême LaFerrari. De bon augure, non ?

JACQUES WARNERY
PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

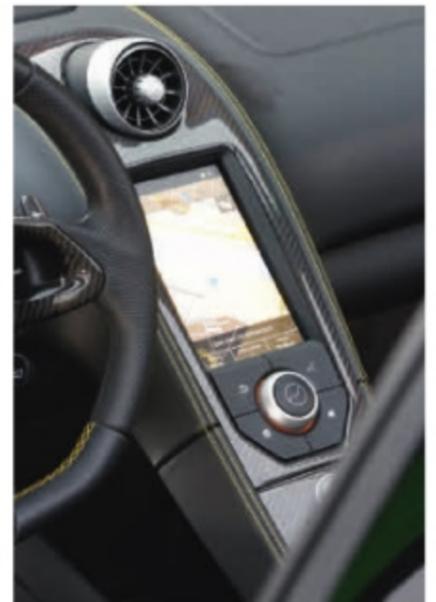
Le toit en deux parties se déploie en 17 s et en roulant jusqu'à 30 km/h. Le Spider affiche une rigidité comparable à celle du coupé.

Les jantes de 19 pouces à l'avant et de 20 pouces à l'arrière reviennent à 1 080 € dans leur définition ultralégère. Les freins en céramique sont de série.

McLAREN 650S SPIDER EN CHIFFRES

- Moteur : V8 3,8 l biturbo
- 650 ch à 7 250 tr/min - 678 Nm à 6 000 tr/min
- Boîte de vitesses : robotisée à double embrayage et sept rapports
- Dimensions : 4,51 x 2,09 x 1,20 m
- Poids à vide : 1 370 kg
- Pneumatiques : 235/35 R19 (AV), 305/30 R20 (AR)
- Vitesse maxi : 329 km/h - 0 à 100 km/h : 3,0 s
- Émissions de CO₂ : 275 g/km
- Prix : 257 100 € (malus de 8 000 €)





Le système multimédia IRIS n'est pas très intuitif ni ergonomique, alors que son écran est difficilement lisible au soleil.

HÉRITAGE McLAREN M6GT

IL ÉTAIT UNE TOUTE PREMIÈRE FOIS

Peu de temps avant sa mort, Bruce McLaren avait caressé le projet de commercialiser une voiture de route. Un exemplaire unique en est l'émouvant témoignage.

C'était à Goodwood le 1^{er} juin 1970. Ce jour-là, Bruce McLaren roulait avec la M8D que Deny Hulme allait utiliser pour la nouvelle saison CanAm. Ce dernier, blessé, était indisponible. Vers 12h30, le capot arrière de la barquette, mal fixé, s'arracha en plein appui. Le pilote ne put rien faire pour conserver le contrôle de sa machine, la M8D fila droit vers un talus et s'encastra dans un poste de commissaires. Bruce McLaren fut tué sur le coup. C'était une séance de routine sur un vieux circuit

désaffecté, il y a 45 ans, Bruce McLaren allait sur ses 33 ans. Il avait été à 22 ans le plus jeune pilote à avoir remporté un grand prix. À 26 ans, il avait fondé sa propre écurie, juste avant de construire sa première auto, une CanAm.

Il y eut un autre fait marquant qu'il convient de retenir dans l'histoire qui nous intéresse : en 1966, avec son compatriote néo-zélandais Chris Amon, Bruce McLaren remporta les 24 Heures du Mans au volant d'une Ford GT Mk2. L'année d'avant, Ford lui avait confié un châssis expérimental qu'il



Après avoir remporté les 24 Heures du Mans 1966 sur une Ford, Bruce McLaren (également au volant, à droite) a nourri le projet d'une voiture d'endurance dérivée de sa lignée CanAm.



La FIA n'ayant pas homologué la M6GT, le pilote néo-zélandais en a extrapolé une variante routière.

avait gréé en barquette Groupe 7. Ce faisant, il garda un œil sur l'endurance et sur l'évolution de la réglementation permettant aux autos produites à 50 exemplaires, comme la Ford GT 40 et la Lola T70, d'affronter les nouveaux protos 3 litres. Cela lui donna l'idée de dériver de ses barquettes CanAm une Sport 5 litres en tentant un coup de poker. En se contentant de produire 50 carrosseries et en jouant l'extension d'homologation à partir des châssis de barquette déjà produits, il pensait arriver à ses fins à moindre frais. Ainsi

naquit la M6GT. Elle dérivait de la M6B, version client de la M6A de CanAm, fabriquée en 1968, puis devenue M12 en 1969 en recevant une nouvelle robe. En fait, la M6GT était pour ainsi dire une M12 fermée à moteur 5 litres. Le plan ne fonctionna pas, l'homologation ne fut pas accordée pour 1969. Dans la foulée, les premiers clients annulèrent leurs commandes, la production, à peine lancée, fut stoppée et Bruce McLaren passa à autre chose. Reprenant l'idée de la Ford GT 40 Street Version (la Mk III), il songea à faire →





BRUCE McLAREN A DÉMARRÉ SON ENTREPRISE AVEC DES MÉCANICIENS ET DES GESTIONNAIRES AVANT D'EMBAUCHER ENFIN UN INGÉNIEUR

→ de la M6GT une routière d'exception et commença à travailler sur le sujet courant 1969. L'unique et authentique M6GT de route, immatriculée OBH 500H, fut développée et utilisée de son vivant par le pilote comme véhicule personnel. Elle reçut une plaque châssis, elle aussi unique, même si elle semble avoir été construite à partir d'une coque référencée M12.

Qui a conçu la M6GT ? Bruce McLaren démarra son entreprise avec des mécaniciens et des gestionnaires, avant

de recruter un premier ingénieur en la personne de Robin Herd. Issu de l'aéronautique, le futur H de March fit venir son camarade Gordon Coppuck pour le seconder. Alors que Herd planchait en priorité sur la F1, Coppuck suivit de plus près la M6GT. Il accompagna ainsi Bruce McLaren aux États-Unis quand des contacts furent pris avec GM. Le châssis M6/M12 était de type monocoque, formé d'un bâti en acier enrobé de feuilles d'aluminium. Sa suspension était composée de triangles superposés à l'avant, d'un triangle inférieur, un tirant supérieur et des barres de poussée à l'arrière, le tout réalisé en tubes mécano-soudés. S'ajoutèrent une barre stabilisatrice et des porte-moyeux en magnésium sur chaque train. Le boîtier de la direction à crémaillère était lui aussi en magnésium. Le

freinage faisait appel à des disques ventilés de 300 mm. Les roues avaient un diamètre de 15 pouces et une largeur de 10,5 pouces à l'avant

La M6GT de route se distingue par sa commande de boîte de vitesses centrale, sa sellerie et son instrumentation.

La plaque constructeur est bien là pour le prouver : il s'agit du tout premier exemplaire du type M6GT.





TROIS M6GT AUTHENTIQUES

En cette fin des années 1960, McLaren accéda au statut de constructeur en signant un accord avec le Groupe Trojan, une vieille maison qui produisait des petits utilitaires et qui mit un pied dans la compétition en rachetant Elva. McLaren développait et engageait en course des autos, puis en dérivait des versions clients produites et commercialisées par Trojan. La M6GT entra dans ce plan. Ainsi, Trojan assembla et finit à la hâte un premier exemplaire de course pour le Racing Car show de Londres, tout début 1969. Le pilote

David Prophet l'acheta et l'utilisa une première fois à Magny-Cours. Cette auto, qui porte un numéro de châssis de M6, fut par la suite convertie en barquette M12, puis remise en configuration coupé en 1972 pour un amateur canadien. Trojan utilisa un autre châssis M12 pour faire une deuxième M6GT destinée à un usage promotionnel. Elle fut acquise pour une bouchée de pain par un connaisseur qui la convertit pour la route après l'avoir utilisée dans des épreuves amateurs. Au bout du compte, la voiture de Bruce McLaren et les deux



modèles assemblés par Trojan en configuration course, puis convertis à un usage routier, sont considérés comme les trois seules M6GT authentiques.

La première M6GT de course a été restaurée en configuration piste avec des optiques plus élégantes, reçues alors qu'elle était en version de route.

et 12,5 pouces à l'arrière. Sans mécanique, la barquette M12 pesait 590 kg. On peut en déduire que le poids de la M6GT de route tournait autour de 900 kg avec les pleins, son V8 Chevrolet 5,7 litres de plus de 350 ch et sa boîte de vitesses ZF. Cette dernière, avec sa commande placée au centre de l'habitacle, faisait partie des détails uniques de cette voiture, tout comme son intérieur, ses poignées de portes et ses phares rétractables.

Au-delà de son histoire, la M6GT était une belle auto qui fit rêver de nombreux amateurs et encouragea la production de répliques de différents niveaux de qualité. Comme la Chevron B16, à laquelle elle ressemblait, comme la Lola T70 et bien d'autres voitures de course de l'époque, elle était habillée par le même carrossier : Specialised Mouldings.

Cette petite entreprise comptait dans ses rangs un modéleur, designer et chef de fabrication ayant un vrai coup de crayon. Il s'appelait Jim Clark et il avait auparavant travaillé chez Lotus, plus particulièrement sur l'Elan. Qui plus est, il était d'origine néo-zélandaise.

Après la mort de Bruce McLaren, la M6GT fut emportée en Nouvelle Zélande par Deny Hulme et exposée dans un musée. Un homme d'affaires américain la racheta en 1990, avant de la revendre à un collectionneur. Fin 2009, elle changea une nouvelle fois de mains. Un amateur canadien en prit possession par l'entremise de Fantasy Junction, un marchand californien chez qui elle avait été photographiée. On avait pu constaté à cette occasion qu'elle avait peu roulé.

TEXTE ET ARCHIVES JEAN FRANÇOIS MARCHET

BOÎTE À GANTS

PAR YANNICK LE GOUËZ

HIGH-TECH



CLÉ CHIC

Cette clé USB habillée de veau swift transporte élégamment 16 Go de données.

Dimensions 2,8 x 6,8 cm.

Clé USB In the Pocket. Hermès.

Prix : 215 €

Numéro lecteurs : 01 40 17 47 00



AUTRUCHE CONNECTÉE

Du cuir d'autruche cognac pour ce smartphone sous Android 4.4 qui offre un écran de 4,7 pouces protégé par un cristal de saphir, 64 Go de mémoire, un appareil photo de 13 Mpx avec autofocus et double flash, et toujours les services Concierge, Vertu Life.

Prix : 6 900 €

www.vertu.com



GRAVE ET PROFOND

Un petit air vintage pour cette radio d'inspiration danoise des années 1960-1970. Véritable objet de design, elle offre une chambre acoustique en bois « bass reflex » pour des graves profonds.

TR1200. Grundig. Prix : 99 €

www.grundig.fr



COQUE MASSIVE

Du design et des matériaux nobles, c'est le crédo d'Orée, maison française qui se définit comme « artisans de technologie » et qui propose des périphériques high-tech luxueux.

Disponible en 2 versions, pour iPhone 6 ou 6 Plus, cette coque de protection est en noyer massif personnalisable.

Coque iPhone. Orée. Prix : 100 €

www.oreeartisans.com

LE SON OVOÏDE

Sous sa superbe finition en noyer, cette enceinte sans fil est dotée d'une interface Bluetooth. Sa surprenante forme ovoïdale délivre un son équilibré, puissant. Portée de 10 m. Ampli intégré 2 x 40 W. Livrée avec un socle en bois pour iPhone ou iPod et télécommande.

Tangent Classic Elipson. AV-Industry. Prix : 499 €

Numéro lecteurs : 0805 69 63 04

www.tangent-audio.com



CLIC-CLAC EN CUIR

Compact et léger, cet appareil photo hybride habillé de cuir allie style, simplicité et performances.

De nombreux modes « selfies » permettent de prendre la pose. Équipé du Wi-Fi, d'un capteur de 16 Mpx pour des photos et vidéos Full HD, d'un écran tactile orientable à 180°.

DMC-GF7. Panasonic. Prix : 499 €

www.panasonic.fr

DU BOIS À L'ŒIL

Récompensée au dernier CES par le prix Innovation Award 2015, cette caméra HD intelligente sertie de bois naturel assure une excellente surveillance vidéo. Depuis n'importe quel endroit, elle donne accès à l'intérieur de sa maison avec détecteur de mouvement, de bruit et vision de nuit, et envoie des notifications à l'utilisateur. Caméra Home. Withings.
Prix : 199,95 €
www.withings.com



CASQUE PREMIUM

Mélange d'artisanat traditionnel et de nouvelles technologies, ce casque haute performance est doté de capteurs en titane pour un son haut de gamme. Bandeau et coussins en cuir d'agneau pour ce bijou made in France. VK1 Classic. Design Eugeni Quitllet. Aëdle.
Prix : 390 €
www.aedle.net



BUREAU ET BESACE

Fermé, c'est un sac-besace. Ouvert, il se transforme en discret bureau de voyage. En veau barénia. Sac écriture. Hermès.
Prix sur demande.
Numéro lecteurs : 01 40 17 47 00



CRAYON STYLÉ

Il ressemble à un banal crayon en bois, mais c'est un stylet Bluetooth pour iPad. Étudié pour améliorer la prise en main, sa pointe glisse sur l'écran. Une gomme à l'extrémité opposée permet d'effacer le contenu du document. Il se recharge via le port USB. Pencil Walnut. FiftyThree.
Prix : 59,99 €
<http://eu.shop.fiftythree.com>



TOUCHES EN BOIS

Ce clavier et son pavé tactile sont en bois massif ! Sans fils, ils sont réalisés à partir d'un morceau d'érable ou de noyer. Personnalisables, ils sont compatibles Mac et PC. Clavier Orée 2 et Carré tactile. Orée.
Prix : à partir de 150 € chacun.
www.oreeartisans.com



LE BOXSTER

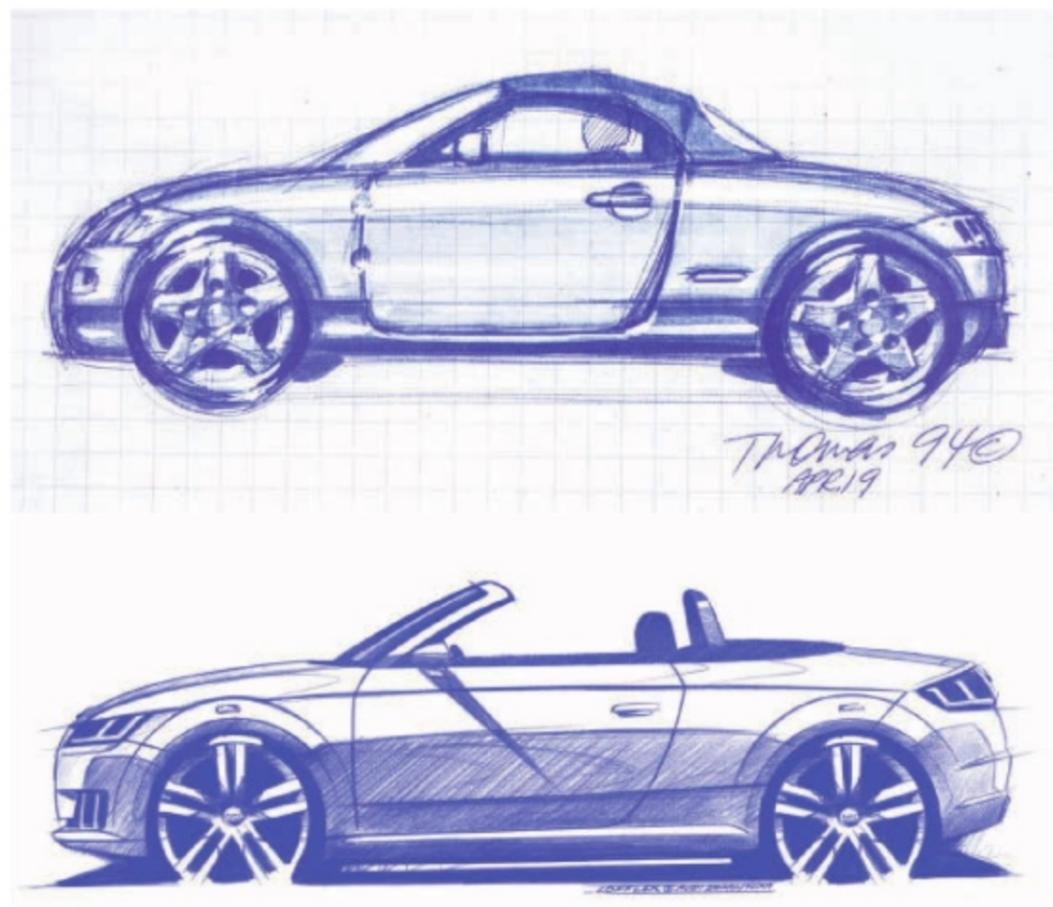




Lequel est le plus beau ? L'indémoudable et emblématique coupé 2+2 coiffé d'un toit en forme d'arche qui vient mourir sur les ailes arrière, ou le roadster biplace, d'une troublante pureté avec son profil autant épuré qu'équilibré ? Depuis trois générations, l'un et l'autre ont leurs détracteurs et adorateurs. Ce qui est sûr, c'est que cette ultime mouture de TT roadster, qui sera commercialisée à la fin de ce mois de mars, ne bouleverse pas les codes même si elle gagne ce qu'il faut en modernité et agressivité, notamment au niveau de la face avant. Calandre (six pans) plus large et vierge de tout logo reporté sur le capot, regard perçant nimbé de LED à séquences matricielles, petites moustaches en guise de spoiler et arêtes marquées au niveau du capot confèrent au nouveau TTS un air franchement menaçant. Ou prometteur selon ce que l'on attend d'une voiture à tendance sportive. Car en coupé ou en roadster, ce TT orné d'un « S » boxe bien dans la catégorie de la Porsche Boxster, « S » elle aussi.

Et si le TTS combat dans le rang des costauds, c'est le cœur léger. Apôtre de la construction poids plume, Audi a placé le bon matériau au bon endroit, en l'occurrence une grande majorité d'aluminium, gage de légèreté et rigidité. Sage précaution dans la mesure où une auto découverte bénéficie naturellement de l'intégration de lourds renforts structurels, notamment dans les bas de caisse et sous le tablier. Le roadster TT accuse, à motorisation égale, presque 100 kg de plus que le coupé (1 500 kg). Mais contrairement à ses rivaux BMW et Mercedes, l'Audi TTS roadster a la bonne idée

En variante roadster, l'Audi TT perd son très esthétique toit en arche mais gagne en pureté. Le design s'est très nettement affirmé et a soigné le moindre de ses détails depuis le coup de crayon initial de la première génération, ci-dessous.



DES ORIGINES PUÉRILES

Le tout premier crayonné de la silhouette roadster avait un petit côté puéril. Trois générations plus tard, le concept est toujours vivant mais a gagné en personnalité, dynamisme et agressivité.



Audi pousse encore un peu plus loin le sens du détail dans le cockpit de sa TTS roadster. Le mobilier est assemblé à la perfection.

LA PLANCHE DE BORD DESSINÉE EN AILE D'AVION EST SUBLIME. SON INSTRUMENTATION EST À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE

de rester fidèle à la capote souple en toile qui s'active électriquement en à peine 10 s, jusqu'à 50 km/h. Comparé à un toit rigide rétractable, c'est plus chic et classique et surtout bien plus léger. Autre atout, l'espace dédié à la capote repliée est plus limité que dans le cas d'un toit escamotable. Heureusement du reste car le roadster est bien plus égoïste que la variante coupé. Ici, il n'y a pas de hayon ou de banquette rabattable. Le couvercle de la malle s'ouvre sur une soute profonde, mais à la capacité limitée de seulement 280 litres qui vous imposera de voyager léger.

Coffre plus restreint, stricte deux places, le TTS roadster vous promet en échange un voyage bien plus agréable qu'à bord du coupé. Vous aurez devant vous une planche de bord très aérienne, dotée du Virtual Cockpit. En lieu et place des traditionnels compteurs s'installe une dalle numérique multifonction, offrant un graphisme saisissant. En fonction de vos priorités, l'affichage est variable, de sorte que vous pouvez mettre en avant le GPS (sur la totalité de la surface disponible, les compte-tours et tachymètre venant en surimpression, bluffant) ou, par exemple, un gros compte-tours comme sur une Porsche ! Bien que très complexe, tout ce dispositif révolutionnaire se laisse apprivoiser intuitivement en un rien de temps et, même décapoté, sous le soleil, la lecture ne pose aucun problème. Bien vu ! Aurez-vous →



GROS PLAN Audi TTS roadster

Les arceaux de sécurité sont fixes et non rétractables comme sur certaines concurrentes.



Comme chez Porsche, les étriers de freins changent de couleur selon la version. Le TTS a droit au rouge, synonyme de performances !

LA NUQUE AU CHAUD

Comme toutes les découvrables modernes, l'Audi TTS roadster propose un système de chauffage de nuque assez complexe avec un gros ventilateur soufflant l'air via un chauffage intégré, débouchant juste au niveau du cou, le tout camouflé dans le dossier du siège. Impressionnant.



AUDI TTS ROADSTER EN CHIFFRES

- **Moteur** : 4 cylindres en ligne turbo et injection directe (TFSI) - 1 984 cm³
310 ch de 5 800 à 6 200 tr/min - 380 Nm de 1 800 à 5 700 tr/min
- **Boîte de vitesses** : manuelle ou S tronic à 6 rapports (option)
- **Dimensions** : 4,19 x 1,83 x 1,34 m
- **Poids** : 1 480 kg
- **Pneumatiques** : 245/40 R18 (AV et AR)
- **Vitesse maxi** : 250 km/h (bride électronique)
- **Prix** : à partir de 58 800 €

→ pour autant le loisir de vous amuser avec cette dalle ? Sans doute pas si vous déclenchez les battements de cœur du TTS : un volcanique quatre-cylindres 2.0 TFSI de 310 ch soit, à cinq chevaux près, la puissance d'une Porsche Boxster S, excusez du peu. Dans l'attente d'une très probable version TT RS encore plus extrême (dans le courant de l'année prochaine), ce roadster tient parfaitement son rôle de véritable sportive dans la gamme Audi. D'autant qu'il est doté de la transmission intégrale permanente quattro, gage d'une motricité sans faille et participant pleinement aux performances étonnantes du roadster (0 à 100 km/h en 4,9 s). Si le système quattro pouvait jadis brider les sensations de conduite en verrouillant un peu trop la voiture au sol, sachez que ce n'est plus le cas. L'efficacité demeure, ce qui rassurera les néophytes, mais le train arrière présente désormais une mobilité jusqu'alors inconnue. Une évolution qui réjouira

les plus sportifs d'entre vous ! Pour augmenter le plaisir et décupler les sensations sur route, le roadster bénéficie d'une direction informative bien calibrée et d'une rigidité bien préservée, de même qu'un freinage plein de mordant. Mieux : cette allemande sait chanter juste et fort si vous sélectionnez, via l'Audi drive select, le mode dynamic qui agit de concert sur les clapets actifs de l'échappement et sur l'amortissement de type magnétique, la fermeté de la direction, la réactivité du moteur et de la boîte lorsqu'il s'agit de la S tronic à 6 rapports. Au final, le TTS roadster risque bien, comme ses prédécesseurs, de fédérer à sa cause un large public. Déjà, il demeure une valeur sûre côté design avec son style épuré qui flattera la rétine de tous les amateurs. Les geeks, eux, resteront probablement stupéfaits face à son cockpit numérique d'un nouveau genre, tandis que les maniaques de qualité irréprochable craqueront pour le choix des matériaux utilisés et leur assemblage au millimètres. Reste que les amateurs de conduite dynamique découvriront une Audi très performante et, surtout, enfin joueuse et communicative. Bref, sur ce nouveau TTS roadster tout défrise, y compris les prix : comptez 58 800 € avec ce moteur, sans la moindre option, soit seulement 4 268 € de moins que la Porsche Boxster S. Aïe, dilemme...

TEXTE ET PHOTOS
THOMAS RIAUD



À bord, la qualité du mobilier et les assemblages de ce SUV suédois n'ont rien à envier à ceux des références germaniques.



GROS PLAN Volvo XC90 T8 Twin Engine



Dans la mythologie nordique, Thor protège les hommes et les autres dieux des attaques des géants grâce à son marteau magique créant la foudre. De façon plus terre à terre, il semblerait que celui-ci ait servi d'inspiration majeure pour créer le regard en T du nouveau XC90. Mais un joli conte ne suffit pas à masquer un air de ressemblance frappant avec la nouvelle génération d'Audi Q7 attendue en fin d'année. La calandre proéminente, les feux à LED étirés et les bas de caisse en pointe semblent même directement repris du catalogue du constructeur aux anneaux.

Un gabarit américain

Le XC90 se distingue toutefois par sa partie arrière plus originale avec des optiques verticales propres aux autres modèles de la gamme. Le grand SUV suédois présente aussi des volumes différents puisqu'il est plus court (10 cm), plus haut (4 cm) et plus large (3 cm) que son rival allemand. Pour se démarquer davantage, le XC90 se décline en trois niveaux de finition (Momentum, R-Design et Inscription) avec des bas de caisse et des jantes spécifiques. Mais c'est surtout à l'intérieur que le SUV de Volvo fait toute la différence.

Les sièges avant, à première vue moins épais qu'auparavant, conservent un excellent niveau de confort même pour les généreux gabarits et se parent d'un sublime cuir nappa perforé sur la finition haut de gamme Inscription Luxe. De nombreux petits éléments, comme le drapeau suédois, discrètement apposés sur la tranche des dossiers ou le levier de vitesses en cristal insistent sur l'origine scandinave de la voiture. Un souci du détail qui se retrouve dans les matériaux qui composent le mobilier. Les boiseries et les applications en aluminium sont sublimes, les moquettes épaisses et les ajustages au cordeau. Autant dire que la qualité perçue n'a

Avec sa batterie totalement chargée, le XC90 T8 peut effectuer des trajets urbains quotidiens d'environ 40 kilomètres, sans la moindre goutte d'essence.



Un SUV 4x4 hybride essence de 400 ch en boîte automatique avec un bonus écologique, on peut vraiment applaudir !



La version 7 places offre deux assises à l'arrière qui se sont pas indigentes. Ci-dessous, le XC90 se recharge en 2 h 30 sur une borne spéciale.



absolument rien à envier à celle des références germaniques et peut même être considérée comme le nouvel étalon du moment. La partie multimédia a elle aussi une longueur d'avance sur la concurrence, avec un écran central en position verticale dont la qualité et la fluidité des graphismes n'ont pas à rougir face à celles d'un iPad. La dalle tactile, dont les capteurs sensoriels sont situés sur le pourtour de l'écran, peut même être utilisée avec des gants d'hiver. L'ergonomie peut en revanche inciter davantage à la critique. Si certaines fonctions tombent sous le sens, il faudra tout de même bien potasser la notice d'utilisation pour maîtriser parfaitement

VOLVO XC90 T8 EN CHIFFRES

- **Moteurs** : essence 2,0 l turbo et compresseur de 318 ch + bloc électrique arrière de 82 ch
- Total cumulé : 400 ch et 640 Nm
- **Boîte de vitesses** : automatique à 8 rapports
- **Dimensions** : 4,95 x 2,01 x 1,78 m
- **Poids à vide** : 2 350 kg
- **Pneumatiques** : 275/45 R20
- **Vitesse maxi** : 230 km/h
- 0 à 100 km/h : 5,9 s
- **Émissions de CO₂** : 59 g/km
- **Prix** : à partir de 79 500 €
- (90 340 € en version Inscription Luxe)

le système. Nous aurions aussi souhaité avoir un accès plus rapide au paramétrage des suspensions pneumatiques ou à l'ordinateur de bord, dont l'affichage de la consommation moyenne nécessite de passer par des sous-menus. Les boutons situés sur le volant ne nous ont pas non plus semblé aussi intuitifs que ceux d'une Audi. Mais les propriétaires auront le temps de s'y faire.

Connecté avec son temps, le XC90 brille aussi par ses prestations familiales grâce à un habitacle aussi spacieux que fonctionnel. Outre de nombreux rangements et une boîte à gants réfrigérée, le SUV suédois profite d'une modularité exemplaire avec trois sièges arrière coulissants et inclinables indépendamment. Sur les modèles à 7 places, les sièges du fond restent tout à fait convenables pour accueillir des personnes de 1,75 m et laissent encore 314 litres de volume de coffre une fois déployés. Et pour les sorties dominicales chez Ikea, le volume peut osciller de 692 litres en position 5 places à 1 868 litres en rabattant tous les dossiers à plat. Côté motorisation, c'est la grande révolution. Le mythique 5 cylindres 2,5 litres turbodiesel de 200 ch laisse place à un tout nouveau bloc quatre cylindres 2,0 litres biturbo délivrant 190 ch sur la version D4 à roues avant motrices, ou 225 ch sur le D5 en quatre roues motrices. L'offre essence repose →

GROS PLAN Volvo XC90 T8 Twin Engine



Grâce au moteur électrique logé sur le train arrière et à la disposition de la batterie dans le tunnel de transmission, le T8 préserve son habitabilité et son volume de coffre

La finition Inscription Luxe intègre un levier de vitesses en cristal ou encore une sublime clé main libre en cuir. L'écran tactile présente des graphismes soignés et une belle fluidité d'utilisation.





Moins agile qu'un Porsche Cayenne hybride, le XC90 offre tout de même un comportement bluffant au regard de son gabarit et de son poids.

→ sur un bloc de même cylindrée, mais utilise un turbo couplé à un compresseur pour délivrer 320 ch et 400 Nm sur la version T6. Le haut de gamme T8 ajoute un petit moteur électrique (servant essentiellement de générateur) intégré dans la boîte de vitesses automatique à 8 rapports, de même qu'un autre bloc électrique de 82 ch destiné à entraîner les roues arrière. On obtient ainsi jusqu'à 400 ch de puissance cumulée pour 640 Nm de couple. L'imposante batterie lithium-ion (d'une capacité de 9,2 kWh) de 125 kg vient se loger le long du tunnel de transmission pour ne pas perturber l'équilibre. Elle se recharge en roulant ou sur une simple prise de courant pour offrir jusqu'à 40 km d'autonomie en 100 % électrique. Comptez 5 heures sur une prise standard (220 V, 10 A) et 2 h 30 avec une borne de recharge spéciale (230 V, 16 A).

Comme à bord du Porsche Cayenne Hybride, le XC90 T8 impressionne par son absence totale de bruit et de vibration lors des premiers kilomètres. Évoluer dans un tel mastodonte sans la moindre émission est aussi un sacré pied de nez aux donneurs de leçons qui regardent les SUV de travers. Malgré la largeur conséquente du véhicule, la conduite en ville est un vrai bonheur et les nombreux systèmes d'aides actives (détection des piétons et des cyclistes avec freinage d'urgence

automatique, capteur d'angle mort...) peuvent compenser de petites pertes de vigilance sans pour autant vous asséner des « bip bip » agaçants en permanence. L'intervention du moteur thermique se fait elle aussi très discrète et seuls les bruits aérodynamiques sont perceptibles sur autoroute. En augmentant la cadence sur le mode Pure Power, la sonorité du 4 cylindres suralimenté manque quelque peu de noblesse et la pédale de frein à la course courte se révèle délicate à doser. La prise de roulis en virage serré est marquée mais n'a rien d'effarante pour un véhicule aussi haut et lourd, et les mouvements de caisse verticaux restent très bien maîtrisés. Malgré la présence de jantes de 20 pouces, la filtration des chocs est efficace. Reste à voir ce qu'il en est sans les suspensions pneumatiques à 2 850 € qui équipaient notre modèle d'essai. Au terme de notre parcours, l'ordinateur de bord indiquait 10,8 litres de consommation moyenne, ce qui semble plus qu'honorable pour un paquebot malmené par un moussaillon. Notez aussi qu'avec seulement 59 g/km de CO₂, le XC90 bénéficie d'un bonus de 4 000 € et s'affranchit de la taxe sur les véhicules de société. Et ça, de nos jours, c'est un argument massue.

MAXIME FONTANIER
PHOTOS CHRISTOPHE HUNSICKER/ACE TEAM





BMW 428i xDrive Gran Coupé

SOUS LE SIGNE DU « 4 »

La neige, péril joyeux pour le plaisir de conduire. Y tester la technologie quatre roues motrices de BMW nous donne aussi l'occasion d'évaluer l'ambitieux moteur quatre cylindres de la Série 4 et sa nouvelle carrosserie à quatre portes.

BMW grandit, se diversifie, se démultiplie. L'occasion de réviser nos tables de démultiplication. La Série 4, c'est la nouvelle appellation retenue par BMW depuis l'an dernier pour scinder la nouvelle génération de la Série 3. Berlines et breaks conservent le mythique « 3 », tandis que les coupés deux portes s'appellent « 4 ». Il a fallu s'y faire mais jusque-là, tout va bien. C'était sans compter avec la carrosserie Gran Coupé qui est venue encore brouiller les quatre... euh, non, les cartes. Pour ceux qui se permettent d'en douter, un coup d'œil sur le Gran Coupé suffit à se convaincre que cette robe de coupé quatre portes (en fait cinq avec le hayon) n'est certainement pas une sournoise idée marketing, une version opportuniste, un dérivé à la mode. Au contraire. Plus basse que la berline, plus longue que le coupé, la voiture révèle une finesse de silhouette qui rehausse les volumes sculptés de la proue, plus élégants que jamais. La formule des « coupés quatre portes » inaugurée par Mercedes avec le CLS, sculptural mais un peu ostentatoire, trouve ici sa plus belle expression. Une voiture est aussi faite pour être belle et, pour être →

PUR-SANG BMW 428i xDrive Gran Coupé



Si pour vous une BMW se doit d'offrir au moins six cylindres, prenez la 435i. Mais le *downsizing* réserve de belles surprises et ce quatre-cylindres turbo a du souffle et de la voix.

→ franc, l'œil de l'amateur est soulagé de voir les quatre places perdre l'altitude perchée où elles s'étaient laissées entraîner à la poursuite des monospaces. Évidemment, côté raison, il faut quand même calculer un peu, et si vous êtes l'heureux parent de trois grands ados basketteurs, c'est un peu tant pis pour eux. En revanche, le hayon est bien pratique. L'Audi A5 Sportback peut se sentir visée et le vieil amateur amusé : après 50 ans, la formule Renault 16 s'impose !

Ce coup de foudre visuel assumé, il va falloir vivre ensemble et, outre l'habitabilité, d'autres inconvénients peuvent venir à l'esprit. Une silhouette « familiale », ce n'est pas exactement un gage de sportivité. Le Gran Coupé nous détrompe une nouvelle fois car sa longueur et son empattement restent identiques à ceux du coupé Série 4. En outre, les ingénieurs n'ont en rien calmé le train avant qui demeure incisif et franchement jouissif. La voiture est vive et agréable à mener. Et comme il nous a été donné la possibilité de la conduire sur l'abondante neige des Alpes et même sur le circuit de glace de Val d'Isère, l'auto a pu mettre en évidence une qualité inat-



tendue : elle présente une inertie des mouvements supérieure aux voitures plus courtes, elle prévient davantage et dans ces conditions extrêmes, c'est un avantage précieux. Il faut avouer que nous disposons d'une voiture à quatre roues motrices. Là encore, BMW se plaît à brouiller les pistes pour ses aficionados de longue date. Longtemps champion des propulsions, quitte à s'accommoder de comportements parfois scabreux sur le mouillé, le constructeur renie ses anciennes convictions techniques. D'une part en introduisant sous son propre blason de pures tractions avant, les Série 2 Active Tourer qui utilisent la plateforme étudiée à Munich pour la gamme Mini. D'autre part en favorisant délibérément sur l'ensemble de la gamme la diffusion de sa nouvelle technologie xDrive. Il y a même eu, l'an dernier, une opération commerciale « xDrive offert » qui n'a pas dû faire plaisir aux commerciaux de chez Audi, toujours farauds de leur quattro. Hormis un surcroît de poids (de l'ordre de cinquante kilos) et un surcoût de seulement 2 400 € par rapport à la deux roues motrices, on ne voit pas bien quoi reprocher au dispositif quatre roues motrices de →

La neige et le froid jouent avec la lumière, même à l'ombre. La boîte à huit rapports optimise la rondeur du moteur et sa sobriété. Elle se commande avec les palettes ou par une poussée sur le levier.



PUR-SANG BMW 428i xDrive Gran Coupé



En s'offrant deux portes supplémentaires et un hayon, la Série 4 Gran Coupé gagne forcément en praticité et habitabilité. Une vraie familiale qui reste une BMW jusqu'au bout de ses commandes.



BMW 428i xDRIVE GRAN COUPÉ EN CHIFFRES

- **Moteur** : 4 cylindres turbo - 1 998 cm³
- 245 ch à 5 000 tr/min - 350 Nm à 1 250 tr/min
- **Boîte de vitesses** : automatique à huit rapports Steptronic Plus
- **Dimensions** : 4,64 x 1,83 x 1,39 m
- **Poids à vide** : 1 580 kg
- **Pneumatiques** : 225/50 R17
- **Vitesse maxi** : 250 km/h (bride électronique)
- 0 à 100 km/h : 5,8 s
- **Émissions de CO₂** : 154 g/km
- **Prix** : 47 850 € - 48 050 € en BVA Sport (hors options)



Ce long coupé se remue aisément, et même plus volontiers que certaines BMW du passé. Le système xDrive, aujourd'hui disponible sur presque toute la gamme, sécurise la conduite sans frustrer les plus joueurs.



→ BMW. Les transferts de couple vers les roues les plus adhérentes sont instantanés et ne s'accompagnent d'aucun bruit ni d'aucun patinage. L'électronique s'occupe de tout. D'ailleurs, les accélérations sont plus vives. Le 0 à 100 km/h gagne trois dixièmes, ce qui est d'autant plus sensible qu'ils sont tous engrangés sur les vingt premiers mètres, quand la motricité compte plus que tout. Jamais le système xDrive n'est une entrave au plaisir et, au contraire, il donne au train avant ce mordant que les ingénieurs de BMW lui refusaient trop souvent. Sûrs de la réaction de leur auto, ils n'ont plus à prévoir la maladresse ou l'inattention dont le client se rend parfois coupable, et qu'ils ne pouvaient parer qu'en ménageant un caractère nettement sous-vireur, moins surprenant.

Pour s'amuser, il faut aussi un moteur. La Série 4 Gran Coupé est disponible avec le six-cylindres 3,0 litres de 306 ch. Mais nous avons préféré essayer le modèle 428i, forcément plus modeste mais plus intrigant. Là encore, les connaisseurs de la firme bavaroise doivent reconfigurer leurs savoirs. « 28 », « 35 », tous ces chiffres ne corres-

pondent plus à la cylindrée. Le flatteur patronyme de la 428 désigne en fait un quatre-cylindres de seulement deux litres ! Pour autant, du *downsizing* comme ça, on en redemande. Avec un turbo à double entrée, il sort 245 ch. Et encore, ce chiffre respectable ne suffit-il pas à raconter sa belle personnalité. Très plein à bas régime, il grimpe haut dans les tours (jusqu'à 7 000 tr/min) sans se faire prier et dans une belle sonorité, sans doute très travaillée et même un peu artificielle car le même moteur ne sonne pas si bien dans les Série 5. Forcément plus léger et plus compact qu'un six en ligne, de surcroît placé plus en arrière dans la voiture (la boîte n'a pas bougé), il favorise l'efficacité globale de la voiture. Ce Gran Coupé vaut par sa ligne. La personne qu'elle tente peut succomber sans abdiquer en rien au goût de la conduite vive. Le « petit » moteur et la transmission a priori la plus prudente ne démentent pas non plus la connotation sportive du label BMW, c'est ce dont nous souhaitons nous assurer ; la preuve par quatre.

ROBERT PUYAL
PHOTOS CATHY DUBUISSON



Mercedes Classe S 63 AMG Coupé

ÉTOILE GRISANTE

La firme à l'étoile décoche une nouvelle flèche d'argent, sous la forme d'une déclinaison endiablée de sa superbe Classe S Coupé, bien plus puissante que la dernière-née, l'AMG GT !



PERFORMANCES Mercedes Classe S 63 AMG Coupé



Pas assez pimentée la dernière Classe S Coupé ? Certains clients doivent le penser. Pour eux, le dernier vaisseau amiral de la flotte Mercedes (*voir Automobiles Classiques n° 242*) est allé effectuer un stage à Affalterbach, chef-lieu de la division sportive AMG. Le programme, quasiment immuable sur toutes les versions sortant de chez le préparateur officiel de Mercedes, s'est attelé à revisiter tous les organes du véhicule, de la silhouette aux trains roulants en passant par l'habitacle. La S 63 AMG Coupé, c'est d'abord un Coupé Classe S qui représente la vitrine du savoir-faire technologique du constructeur. Élaboré à partir de la nouvelle génération de la Classe S, ce coupé n'est pas loin de représenter le summum de la perfection. Il succède au CL qui, loin d'avoir démerité, était déjà perçu comme un parangon de grand tourisme. Le changement de génération s'accompagne d'une rupture. Non content d'adopter une nouvelle appellation, ce grand coupé de prestige voit son gabarit régresser. Par rapport au CL, la longueur diminue de 20 mm. En basculant dans la famille AMG, le style suggère encore un peu plus la performance avec ses grandes roues forgées à dix branches de 19 pouces, sa grille de calandre à double lamelle chromée, ses jupes latérales, ses boucliers retravaillés allongeant la silhouette de 17 mm et ses deux doubles tuyères d'échappement carrées. Ces modifications ne nuisent pas à l'élégance naturelle de ce chantre du grand tourisme, mais il

Le summum de l'équipement couplé à celui d'une finition irréprochable se dispute à celui d'un accastillage sportif. La caméra de recul est camouflée sous le logo arrière.

émane de cette version AMG un surcroît d'agressivité que ne renie pas la mise en route du V8. Bien qu'il soit plus communicatif à l'extérieur, le grondement de ce chef-d'œuvre mécanique ajoute sa touche de piment. Débitant 41 ch et surtout 100 Nm de couple de plus que dans la dernière évolution du CL 63 AMG, ce V8 de 5,5 litres gavé par une paire de turbocompresseurs annonce pas moins de 130 ch et 200 Nm de couple supplémentaires par rapport au coupé S 500. Avec 585 ch, le V8 couvé par les sorciers d'AMG se permet même de défier le nouveau coupé AMG GT (510 ch), en lice →





La Mercedes S 63 AMG Coupé est capable de performances ahurissantes dans un confort de limousine. Finition carbone et cuir lie-de-vin pour notre version très désirable.

PERFORMANCES Mercedes Classe S 63 AMG Coupé

→ pour être la référence des sportives actuelles. Dans le même temps, ce bloc de dernière génération à injection directe d'essence réussit l'exploit d'abaisser sa consommation normalisée de 0,4 l/100 km grâce notamment à la coupure du moteur à l'arrêt. Les accélérations et les reprises défient le sens commun. Malgré ses deux tonnes, ce coupé est capable de rivaliser avec les meilleures sportives du moment. Le 0 à 100 km/h est abattu en seulement 4,2 s, mieux qu'à bord de la 911 Carrera GTS. Un score qu'elle améliore encore de 0,3 s en cochant la case transmission intégrale 4Matic dans le catalogue des options.

La boîte, le seul péché

Le paysage défile vite, très vite ; les dépassements deviennent une formalité grâce à la vigueur et à la spontanéité de la réponse à l'accélérateur. Le plus fascinant reste que cette GT ne donne jamais le sentiment de forcer ou d'être à court de ressources. Réaccélérer à 100 km/h vous plaque au dossier comme si vous étiez en première. La puissance s'accompagne d'une souplesse inusitée, reflet des 900 Nm de couple. En pratique, si ce moteur donne parfois l'impression de manquer de hargne, c'est à cause de l'abondance de couple à tous les régimes. Le paysage défile vite et le compteur digital n'est pas gradué jusqu'à 330 km/h pour nourrir un sentiment de pouvoir suprême à son conducteur. Contre un supplément de 3 300 €, le *gentleman agreement* entre les constructeurs allemands est brisé, la vitesse de pointe étant alors débridée pour



atteindre 300 km/h. À condition d'être sur une *Autobahn* allemande, croiser à la vitesse du TGV ne pose aucune difficulté grâce à une tenue de cap imperturbable et à un silence souverain. Le freinage avec disques en carbone-céramique s'avère toutefois un investissement judicieux (8 350 €) pour ceux qui ont l'habitude de rouler à ces vitesses très élevées. Mais il manque la rapidité d'une boîte à double embrayage. Si Mercedes s'entête à associer ses brillantes mécaniques à des transmissions automatiques, c'est que ce coupé, qui brouille les pistes avec ses performances de sportive, reste un véhicule de grand tourisme. Même en mode sport ou manuel commandé depuis les palettes au volant, la boîte peine à suivre le

Les quatre assises du coupé Classe S AMG sont spécifiques, tant dans leur structure que dans leur dessin. Du grand art.



Sous cette carrosserie élégante et raffinée, quoique sportive avec la finition AMG, se cachent près de 600 ch. Tous totalement exploitables...



rythme sur un parcours sinueux. Par contre, le châssis revisité pour s'adapter aux performances de la voiture gère à merveille le passage de la puissance. En exclusivité, la version propulsion s'appuie sur sa suspension Magic Body Control, couplée à l'inédit système d'inclinaison dans les virages pour délivrer une agilité inconnue jusqu'ici sur ce type de GT. Cet équipement représente indéniablement un atout par rapport à la concurrence. À notre sens, c'est cette déclinaison qu'il faut privilégier plutôt que le modèle à quatre roues motrices (+ 4 000 €) qui augmente la motricité tout en privilégiant le couple sur l'arrière (67%). À moins de rouler régulièrement dans des régions pluvieuses et d'être un inconditionnel de la transmission intégrale. Dans tous les cas, le réglage de suspension préserve le confort.

Pas assez exclusive la Classe S Coupé ? La version AMG révisera votre jugement. Toujours aussi raffinée et flatteuse, la présentation s'offre quelques touches de sportivité. Notre véhicule d'essai se distinguait par des inserts en carbone sur le tableau de bord, mais aussi par son pavillon et ses montants de baie tendus de suédine. Différente de celle de la S 500, la sellerie en cuir répondant à la lignée Designo adopte un dessin spécifique avec surpiqûres et perforations. Les sièges plus enveloppants sont climatisés (chauffants et ventilés). La découverte de l'imposante liste des équipements, plus sophistiqués les uns que les autres, se transforme en inventaire à la Prévert. Aux derniers

raffinements étrennés par la famille Classe S, ce coupé AMG ajoute quelques attentions qui contribuent à vous concentrer sur la conduite : l'affichage tête haute, l'assistant de vision nocturne intégrant la détection des piétons. Cette GT fait remonter des sensations très plaisantes grâce à ses bonnes manières et à sa sonorité caverneuse envoûtante, même à basse vitesse. Sorte de Docteur Jekyll

et Mister Hyde, elle possède une double personnalité. Elle est capable de s'insérer dans le trafic urbain en faisant patte de velours et de s'en extraire avec la fougue d'une voiture de course. Des sensations toujours enivrantes.

PHILIP JONES



Très intuitive, l'instrumentation est à la demande du conducteur qui affiche les informations désirées. Sublime.

MERCEDES S 63 AMG COUPÉ EN CHIFFRES

- Moteur : 8 cylindres en V - 5 461 cm³ - 585 ch
- à 5 500 tr/min - 900 Nm de 2 250 à 3 750 tr/min
- Boîte de vitesses : automatique à 7 rapports
- Dimensions : 5,04 x 1,91 x 1,42 m
- Poids à vide : 2 070 kg
- Pneumatiques : 255/55 R19 (AV), 285/40 R19 (AR)
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h : 4,2 s
- Émissions de CO₂ : 237 g/km
- Prix : 181 000 € (hors options)



Aston Martin Vanquish Volante

L'ART DE LA CONTRE-ATTAQUE

Aston Martin doit lutter face à des rivaux parfois mieux armés, mais ne baisse pas les bras pour autant. L'ultime évolution de la Vanquish, dotée d'une nouvelle boîte et d'un châssis amélioré, le prouve avec élégance et efficacité.



PERFORMANCES Aston Martin Vanquish Volante



Depuis l'arrêt de la (petite) production de la One-77, conçue à 77 exemplaires, la Vanquish incarne le summum de l'offre Aston Martin. Pour se distinguer de la DBS ou de la Rapide, avec laquelle elle partage son châssis en aluminium et son moteur V12, la Vanquish bénéficie d'une carrosserie entièrement composée de fibre de carbone et d'un design intérieur repris de la rarissime One-77. Cette deuxième génération de Vanquish, apparue en 2012, se devait toutefois d'évoluer pour ne pas se laisser trop distancer par les rares autres GT de prestige à moteur V12, à la fois plus performantes et mieux équipées. Une Ferrari F12berlinetta, nettement plus puissante avec 740 ch, coûte par exemple le même prix que l'Aston Martin !

De 6 à 8 rapports

La boîte automatique à 6 rapports a été remplacée par une nouvelle transmission ZF offrant pas moins de 8 vitesses, tout en s'allégeant de 4 kg. La cartographie d'injection moteur optimisée pour l'occasion procure un gain de 3 chevaux et 10 Nm de couple. Un résultat symbolique sur un bloc V12 5,9 litres de 576 ch. Mais grâce à la rapidité de passage des rapports (130 millisecondes), la Vanquish gagne 0,3 s sur l'exercice du 0 à 100 km/h pour l'effectuer en 3,8 s avec le coupé et 4,0 s avec le cabriolet Volante, tout en réduisant ses émissions de CO₂ de 335 g/km à 297 g/km. Ces évolutions mécaniques s'accompagnent de nouvelles suspensions adaptatives à trois lois (Normal, Sport et Track), raffermies

de 15 % à l'avant et 35 % à l'arrière en compression comme en détente, avec une barre anti-roulis arrière majorée. Notre modèle d'essai arbore une couleur rouge Divine qui s'apparente plutôt à un violet métallisé, avec un intérieur entièrement tapissé de cuir rouge Chancellor. Malgré cette tenue un tantinet exubérante, la Vanquish conserve sa grâce et son élégance naturelle. Les galbes de la carrosserie donnent instinctivement envie de la caresser d'une main tremblante, comme si vous la passiez sur les barreaux d'une cage aux fauves. La contemplation se poursuit jusqu'au travers des vingt branches des jantes « graphite » abritant des freins en

Même décapotée, l'Aston Martin Vanquish conserve un profil à couper le souffle. Il y a un peu de la One-77 dans ce design.



Il est difficile de résister à l'envie de rouler découvert, même par temps frais. Notez que l'intégralité de l'habitacle est revêtu de cuir.



L'ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE POURRAIT SÉDUIRE PAR SES EXCEPTIONNELLES PERFORMANCES, MAIS C'EST D'ABORD EN METTANT VOS SENS OLFACTIFS ET AUDITIFS EN ÉVEIL QU'ELLE DEVIENT IRRÉSISTIBLE

carbone-céramique, avec des étriers à 6 pistons. Nous découvrons alors que notre voiture est pourvue de pneus hiver moins larges que les pneus d'origine, et limités à 270 km/h en vitesse de pointe. Cela devrait toutefois suffire pour nous évader du centre de Paris vers la forêt de Compiègne, par une journée de février certes ensoleillée mais bien fraîche pour parader en cabriolet.

Malgré un volant épais aux boutons de commandes en plastique et des aérateurs au dessin disgracieux, on reste pantois devant la qualité du cuir épais et surpiqué, à l'odeur prégnante. La console centrale noire laquée avec ses commandes à effleurement apporte une touche de modernité bienvenue, tandis que l'ensemble multimédia permet de retrouver aisément les données de son iPhone et même d'écouter de la musique sur Deezer. La présence de trois prises 12 V et USB (dont l'une dans le coffre) témoigne des efforts réalisés par la marque pour entrer dans l'ère numérique. →



Aileron arrière intégré à la malle, jupes en carbone et très discrète présence de chrome, la Vanquish Volante mêle tout à la fois les notions de sportivité et de luxe. Sublime.

PERFORMANCES Aston Martin Vanquish Volante



→ La chaîne hi-fi Bang & Olufsen de 1 000 W tente elle aussi de vous faire entrer dans une autre dimension. Reste qu'avec un V12 atmosphérique doublé d'un échappement aux valves actives, la Vanquish n'a pas besoin de jouer du violon pour vous mettre la larme à l'œil. Comme toute les Aston Martin, elle cultive avec acharnement les valeurs fondamentales de la musique classique. Il suffit d'ouvrir la capote et de presser le mode Sport de l'échappement pour laisser la diva s'exprimer. Dès 1 500 tr/min, elle fait trembler les murs et dresse les poils sans jouer les garnements, en évoluant sur un simple filet de gaz. Dans la version Volante, il faut seulement une vingtaine de secondes pour ranger électriquement la capote en toile, et même en roulant jusqu'à 50 km/h, pour profiter encore plus pleinement de cette mélodie du bonheur. Sur route ouverte en Île-de-France et avec des pneus hiver, nous n'avons évidemment pas exploité la totalité du potentiel sportif de la machine. Mais c'est justement en usage « classique » que cette GT s'apprécie à sa juste valeur. L'amortissement, très prévenant en mode Normal, n'est pas trop ferme en mode Sport mais contient parfaitement le roulis comme les rebonds sur les ondulations. En dépit d'un poids coquet de près de 1 900 kg et une direction assez légère, la Vanquish enchaîne les virages avec l'aisance d'une danseuse étoile grâce à son excellente répartition du poids (51 % à l'avant, 49 % à l'arrière). Malgré la présence des pneus neige, elle nous a semblé à la fois plus incisive que la Rapide et plus docile qu'une V12 Vantage pour évoluer à

Capote triple épaisseur à la parfaite isolation thermique et phonique. À ce prix, c'est un minimum.

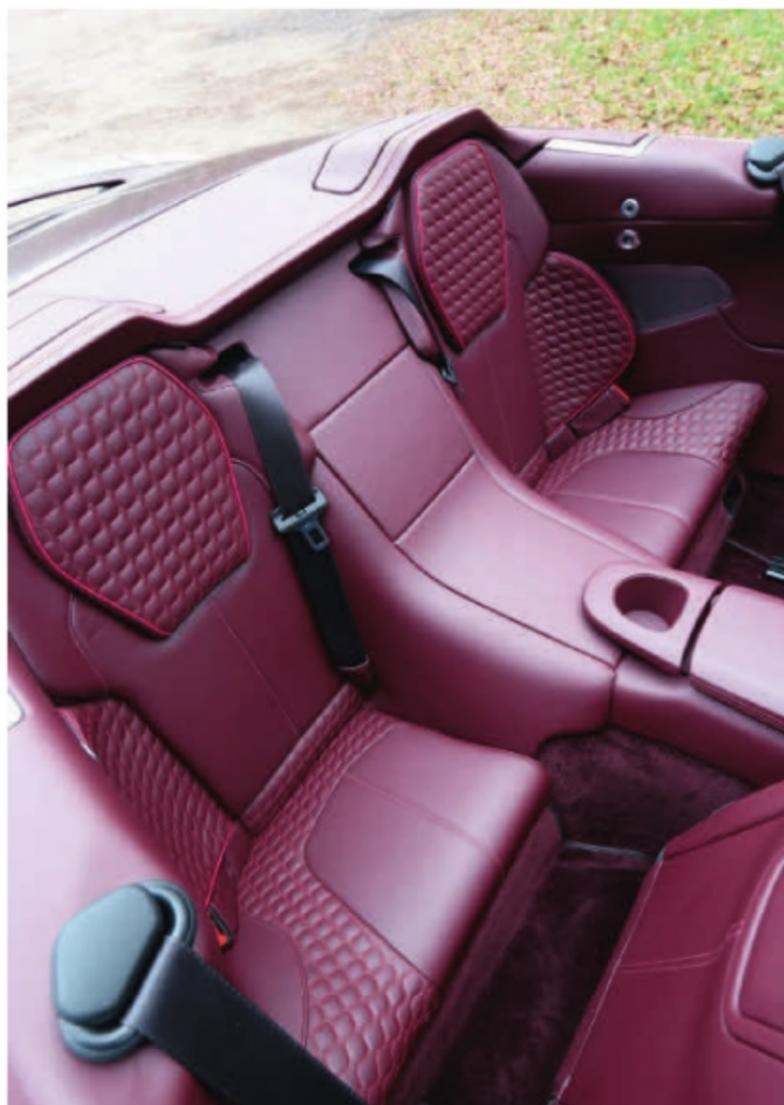
De gros efforts ont été portés dans le dessin et le positionnement des commandes tactiles, très intuitives.



ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE EN CHIFFRES

- Moteur : V12 atmosphérique - 5 935 cm³
- 576 ch à 6 650 tr/min - 630 Nm à 5 500 tr/min
- Boîte de vitesses : automatique à 8 rapports
- Dimensions : 4,69 x 1,91 x 1,29 m
- Poids à vide : 1 849 kg
- Pneumatiques : 255/35 ZR20 (AV), 305/30 ZR20 (AR)
- Vitesse maxi : 317 km/h
- 0 à 100 km/h : 4,0 s
- Émissions de CO₂ : 298 g/km
- Prix : 271 192 €





Certes, elles ne sont pas généreuses, mais les places arrière existent, contrairement à sa rivale, la Ferrari F12berlinetta.

L'Aston Martin demeure plus confortable que certaines de ses rivales, même lorsque le mode Sport est sélectionné.

bon rythme sur route dégradée. La nouvelle transmission automatique se révèle bénéfique pour l'agrément comme pour le confort de conduite. Intelligente en mode automatique et prompte dans ses changements de rapports, la ZF 8 séduit tout autant en mode manuel où sa rapidité d'exécution fait oublier l'ancienne boîte 6 et offre plus de douceur que la virile boîte séquentielle à simple embrayage de la V12 Vantage. Il ne faut toutefois pas compter sur les 7^e et 8^e rapports, destinés essentiellement à réduire le régime moteur à vitesse stabilisée sur autoroute. À 130 km/h en 8^e, le V12 peut ainsi ronfler à 1 700 tr/min, voire se faire totalement oublier si vous coupez l'échappement sport. La Vanquish se montre dès lors confortable sur les longues distances, où seuls les bruits d'air au niveau de la vitre arrière perturbent le silence à bord à partir de 140 km/h.

Faute d'être un modèle de praticité, cette GT propose un coffre assez large doublé de deux demi-places arrière et de nombreuses connectiques. En revanche, pas de boîte à gants passager ! Après une journée d'essai à rythme raisonnable, notre Vanquish affichait 17,3 l de consommation moyenne, ce qui laisse augurer 450 km d'autonomie avant d'être photographiée comme une star de cinéma à la station-service.

MAXIME FONTANIER
PHOTOS CHRISTIAN MARTIN



MODE NATUREL

BELLE TÊTE

Raffiné, dandy, moderne, ce chapeau en coton imperméable s'affiche comme un rayon de soleil éclatant.

Avec bandeau gris violet.
Chapeau D0010. Doria 1905.

Prix : 85 €

www.doria1905.com



PIED FAIT MAIN

Fabrication manuelle pour ces mocassins en cuir tressé et délavé, au confort exceptionnel. Modèle 8734. Carlos Santos.

Prix : 246 €

Numéro lecteurs : 01 42 36 02 97



SPORT OU DÉTENTE ?

Cette veste printanière en veau velours perforé sur le devant évoque les blousons des pilotes de sportives anciennes. Veste en suède beige zippée. Hackett.

Prix : 650 €

Numéro lecteurs : 01 40 20 03 75



LUMIÈRE DE CUIR

Avec ses fils habillés de cuir, ses bras et tiges articulés, cette lampe de travail en taurillon Essentiel est une merveille de création.

Réglable en hauteur (30 à 76 cm) et en longueur (69 à 101 cm), profondeur 23 cm.

Pantographe. Hermès. Prix : 6 500 €

Numéro lecteurs : 01 40 17 47 00



BISE DE PINS

Granville, une eau de Cologne qui souffle l'odeur des pins et du vent. Des essences de citron, de thym blanc d'Espagne et de pin aromatique donnent une sensation de grand air. Granville. Collection Privée.

Christian Dior.

Prix : 420 € (les 450 ml)

Parfumeries sélectives.
www.dior.com

ASSISE CHÊNE ET CUIR

Avec son style sophistiqué et minimaliste, ce banc en cuir matelassé avec pieds en chêne naturel massif tourné invite au repos. Disponible en 2 dimensions : 140 x 140 x 43 cm et 210 x 70 x 43 cm.

Design Jasper Morrison. Monforte. Cappellini. Prix à partir de 3 576 €.

Numéro lecteurs : 01 42 84 03 78

www.cappellini.it



SAC À CIMES

Le sac à dos de montagne des scouts remis au goût du jour. Totalement revisité dans sa forme, c'est le compagnon de voyage idéal le temps d'un week-end.

Little America. Herschel.

Prix : 99 €

Numéro lecteurs : 01 42 36 91 52
www.herschelsupply.com



IL EST L'OR...

D'un design classique et élégant, la nouvelle Saxonia Automatic en or rose a subi de subtiles modifications : les index en or massif rapprochés de la périphérie du cadran comportent deux barres à 3, 6, 9 et 12 h. Calibre L086 Saxonia Automatic. A. Lange & Söhne.

Prix : 20 800 €

Numéro lecteurs : 0034 91 454 89 81
www.alange-sohne.com



BEAU PORTÉ

Ce gilet matelassé gansé de coton habille toutes les chemises avec chic. En bleu, marine, orange ou vert.

Gilet Sartorial. Wicket.

Prix : 250 €

Numéro lecteurs :
01 45 49 00 91
www.wicket.fr



ŒIL DE CUIR

Made in Paris et entièrement

réalisée à la main, cette monture en acier est recouverte de cuir de chèvre de couleur or rose. Disponible en optique et solaire. Modèle M. Seguin.

Prix : 750 € (sans verres)

Numéro lecteurs : 01 43 55 76 01
http://lucasdestael.com

MITAINES SOUPLES

Maître gantier français depuis 1946, Georges Morand réalise des gants en cuir haut de gamme. La souplesse et la douceur du cuir de chèvre pour ces mitaines de conduite attestent du savoir-faire de cette maison. Mitaines. Georges Morand. Prix : 95 €
www.georges-morand.fr



DÉSTRUCTURÉ

En chêne massif et acier avec ouverture des portes par pression, ce buffet déstructuré occupe l'espace avec aisance. Design Gaël Manes. Buffet Falling Box. Matea.

Prix : 2 990 €

www.matea.com

Entre Loire et Cher en Mercedes
Classe CLS 350 Shooting Brake

LA FORCE TRANQUILLE

Un jeune chef en pleine possession de son art et un grand maître de la Renaissance, un artiste qui assume pleinement ses œuvres atypiques et une maison de repos devenue un superbe hôtel de prestige. Voilà le programme d'une belle balade en Touraine au volant de la puissante et fière Mercedes Classe CLS 350 Shooting Brake.

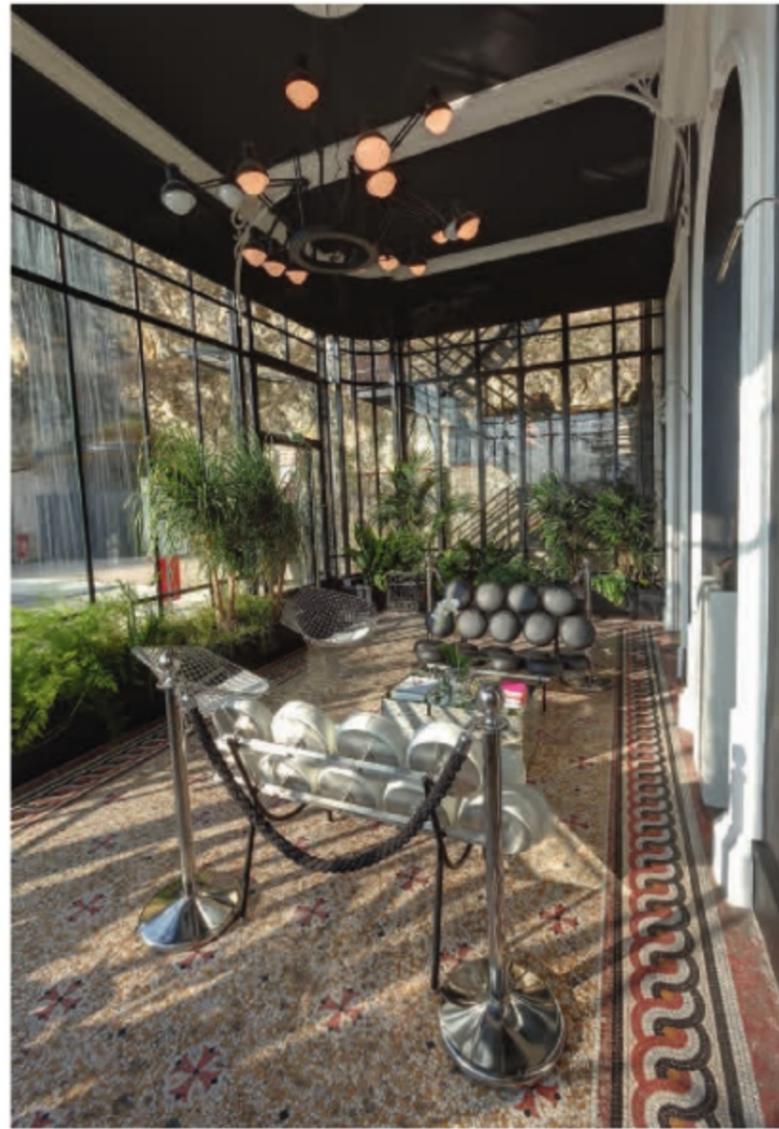
L' autoroute A10 et le confort cossu du Shooting Brake nous ont conduits hier soir au cœur même de cette douce province tourangelle. À peine trois kilomètres après avoir quitté la voie rapide, nous parvenions en effet sur les bords de la Loire où une nuit exquise nous attendait au Art Hôtel. Ce matin, nous avons opté pour un réveil précoce, forts de la maxime qui dit que l'avenir appartient à ceux qui se lèvent tôt. Car c'est une bien belle journée qui nous attend. Après un petit déjeuner très gourmand, nous prenons toute la mesure des lieux, ce que nous n'avions pu faire lors de notre arrivée tardive. Nichée à flanc du relief qui domine le quai de Loire, cette ancienne demeure de la fin du XIX^e siècle a traversé les ans dans le rôle humble et discret d'une maison de repos. Mais son acquisition il y a quelques années par un couple originaire de Tours fut le signal de son renouveau. Passionnés de déco, les nouveaux propriétaires ont rendu à l'endroit sa prestance, mise si longtemps entre parenthèses. Une fois la splendide véranda et son abondante verdure franchies, vous voilà plongés au cœur d'un univers tout en noir et blanc. Les meubles et éléments du décor, objets d'une quête particulièrement inspirée, sont tous des créations de studios ou de designers. Les chambres elles-mêmes sont superbes et toutes différentes, et les espaces communs mêlent eux aussi avec bonheur le classicisme de l'édifice et la modernité de la décoration intérieure. Quant au service, il est prestigieux et fait désormais de l'hôtel un lieu chic, design et très haut de gamme. →



Surplombant les bords de Loire, l'Art Hôtel est le point de départ idéal pour notre périple dans la douce province tourangelle.



GRAND TOURISME En Mercedes Classe CLS 350 Shooting Brake



Chambre « Château Supérieure » et superbe véranda d'entrée sur le thème du noir et blanc. L'ambiance est chic et design au Art Hôtel.

→ Nous quittons un peu à regret l'atmosphère charmante et pétillante du Art Hôtel pour rejoindre les bords du Cher tout proche. La brume du matin flotte encore au-dessus du cours d'eau et le givre qui recouvre toujours l'herbe disparaîtra bientôt avec le soleil ascendant. Voilà toute la douce quiétude tourangelle, dont nous comptons profiter durant cette journée entre le cours puissant de la Loire et celui plus calme de son affluent. Ce matin, le CLS Shooting Brake se dégourdit les roues, fort d'un propulseur dont la souplesse le dispute à la grande vigueur. Il faut dire que la boîte à 9 rapports 9G-Tronic est d'un fonctionnement parfait, tout en bonifiant les caractéristiques du V6.

Pour l'heure, nous mettons le cap sur Amboise. La cité est dominée par le château et son Logis Royal, premier exemple de l'inspiration italienne sur les bords de Loire. À l'initiative de Charles VIII, il marqua le début de la transition progressive de l'architecture gothique vers le style Renaissance. Nous allons consacrer cette matinée au musée Léonard de Vinci. C'est François 1^{er} lui-même qui invita en 1516 le grand maître à séjourner au Clos Lucé. Nommé dès lors



« premier peintre, premier ingénieur et premier architecte du roi », il incarna véritablement ce renouveau des mentalités qui traversa l'Europe au sortir d'un Moyen Âge plus volontiers guerrier. Son œuvre artistique mais aussi philosophique et scientifique éclaira brillamment ce siècle de renaissance intellectuelle. Nous passons ainsi la matinée au cœur de la dernière demeure de Léonard de Vinci et de son superbe parc, à la découverte d'une collection passionnante de maquettes de ses inventions. Architecture et construction, irrigation, horlogerie, aéronautique balbutiante mais aussi art de la guerre, ces miniatures montrent si besoin était que peu de domaines échappèrent au génie de cet immense visionnaire.

Amboise fut résidence royale durant la Renaissance. Le Clos Lucé, ultime demeure de Léonard de Vinci, rend hommage à l'œuvre de ce génie universel.





Olivier Arlot, une cuisine épurée et rigoureuse. Langoustines rafraîchies, tourteau et bonbons de topinambour.

Nous rebroussons chemin et, retraversant le Cher, nous voilà bientôt au sud de Tours, à Montbazou. Plus que les ruines de son château ou le souvenir des célèbres bouchons sur l'ancienne Nationale 10, c'est le restaurant d'Olivier Arlot qui nous amène. L'accueil y est simple et chaleureux. En salle, le décor est empreint d'une grande sobriété et d'une certaine douceur, fait de coloris en demi-teintes. Mais à peine assis sur les chaises frappées de l'initiale du prénom du chef, nous cédon à notre péché mignon. Une rapide visite aux cuisines peu avant le service, l'opportunité est trop belle. Et nous profitons ainsi en avant-

première des arômes qui s'échappent des fourneaux et qui montent doucement des casseroles. Une fois notre table regagnée, nous partons à la découverte d'une cuisine à l'image de son créateur. Rigoureuse, elle va à l'essentiel dans le respect des produits du marché qu'elle sublime. Mention spéciale aussi aux assiettes et à leur dressage tout aussi millimétré que les saveurs qu'elles portent. Quant aux vins, la cave de la maison est bien garnie et →

Avec sa puissance bien maîtrisée et sa ligne de pavillon tendue comme un arc, le Shooting Brake s'affirme comme une GT de haut vol





Dans l'intimité de son atelier troglodytique, l'artiste verrier Philippe Beaufile tente d'arracher à la matière l'âme humaine qui s'y cache.



→ réserve quelques belles surprises très locales. Puis le chef nous rejoint au café, il vient nous conter sa passion et nous confier quelques adresses de grande qualité.

Virage à 1150 degrés

L'après-midi est bien entamée lorsque nous quittons Olivier Arlot et son équipe. Les routes tourangelles sont l'occasion d'apprécier les qualités de la liaison au sol made in Stuttgart. La Mercedes Classe CLS est certes plus typée GT que sportive et son poids respectable n'en ferait pas l'outil idéal pour « faire un temps ». Mais nous sommes ici dans une veine davantage tournée vers la balade et le Shooting Brake s'acquitte de sa tâche avec toute la décontraction de sa force maîtrisée. Quant à son style, il fait mouche auprès des badauds. Sa face avant teintée d'une certaine agressivité et son pavillon aux courbes tendues vers l'arrière ne manquent pas d'attirer l'œil sur notre passage. Nous remontons le cours du Cher que nous quittons à Villandry, peu avant sa rencontre avec la Loire. Aucun pont à cet endroit, un léger détour s'impose donc avant de reprendre vers l'est sur la rive droite de cette



rivière. Notre destination de cette seconde moitié d'après-midi est l'atelier de Philippe Beauvils. Nous parquons le CLS au plus près de la roche, et pour cause puisque ledit atelier est troglodytique ! Après une carrière assez classique, notre hôte effectua il y a 12 ans « un virage à 1 150 degrés, la température de fusion du verre », comme il se plaît à le dire. Le matériau favori de Philippe est effectivement le verre, mais c'est aussi et avant tout l'homme. Et s'il façonne le premier, c'est pour mieux fouiller l'âme du second. Ses techniques sont essentiellement celles de la sculpture à chaud : sur une forme soufflée, il tire et pousse le verre, de l'extérieur comme de l'intérieur. Mais ce n'est là qu'une façon d'arracher au tréfonds de la matière l'humanité qui pourrait bien s'y cacher, à la manière d'un ectoplasme. Après avoir détaillé une dernière fois ces œuvres atypiques, nous reprenons le cours de la Loire. Laissant tranquillement décliner la lumière, nous partons à la rencontre du coucher de soleil.

Notre Shooting Brake est taillé pour les longs rubans de bitume, ce sera le gage d'un retour en Ile-de-France sans coup férir. Nul doute que le pack d'assistance à la conduite Plus saura conserver sur notre trajet un œil bienveillant, comme il se doit pour une production de la marque à l'étoile.

FRANK FIGULS
PHOTOS BERNARD CANONNE

La Mercedes Classe CLS 350 Shooting Brake en action sur les routes tourangelles, une belle prestance et un rôle qui lui va à merveille.



LES BONNES ADRESSES

HALTES GOURMANDES Olivier Arlot - Restaurant gastronomique

1, place des Marronniers
37250 Montbazou
Tél. 02 47 26 00 67
www.lachanceliere.fr

Domaine

Vincent Carême
Tania & Vincent Carême
1, rue du Haut Clos
37210 Vernou-sur-Brenne
Tél. 02 47 52 71 28
www.vincentcareme.fr

ÉTAPE ÉLÉGANTE

Art Hôtel Tours
19, quai de la Loire
37210 Rochecourbon
Tél. 02 47 22 24 44
www.art-hotel-tours.com

SITES CULTURELS OU VISITES

Musée Léonard de Vinci
Château du Clos Lucé

Parc Leonardo da Vinci
2, rue du Clos Lucé
37400 Amboise
Tél. 02 47 57 00 73
www.vinci-closluce.com

Château d'Amboise

37400 Amboise
Tél. 02 47 57 00 98
www.chateau-amboise.com/fr

Château de Chenonceau

37150 Chenonceau
Tél. 02 47 23 90 07
www.chenonceau.com

COMPAGNONS DE VOYAGE

Mercedes-Benz France

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

Erwin Wurm

FAT CARS ET AUTRES ARTEFACTS



Erwin Wurm photographié par Michael Wurm.

© Photo Michael Wurm

Le Kunstmuseum de Wolfsburg, soutenu par Volkswagen, reçoit Erwin Wurm pour une exposition qui rassemble les principales pièces de son œuvre : les *One-minute Sculptures*, les *Clothing Sculptures* et surtout les *Fat Objects*, toutes vouées au dévoilement de l'étroite distance entre le grotesque désir de conformité et son arrogant dévoiement.

Né en 1954, Erwin Wurm avoue appartenir à cette génération qui, à la fin des années 1950, a appris à lire en cachette dans le *Journal de Mickey*. Une adhésion au fanzine d'autant plus passionnée qu'il était interdit dans l'Autriche traditionaliste de l'après-guerre de lire des bandes dessinées à l'école et jusque dans l'intimité même des foyers. Une certaine littérature était aussi généralement proscrite car ses écrivains (Thomas Bernhard ou Samuel Beckett, par exemple) n'avaient pas encore été « évalués » par les comités de lecture gouvernementaux, ni par les instances enseignantes. « *Il était primordial de m'évader de cet environnement où mon père, qui était policier, pensait que la pratique des arts était un premier pas vers la délinquance ; m'y convertir est resté pour mes parents et mes professeurs la pire des trahisons* ». Il quitte pourtant son petit village de Bruck an der Mur pour Vienne, où après avoir étudié les langues et la littérature, il entre dans les années 1970 à l'académie des arts appliqués. Puis il postule pour son acceptation, par l'académie des beaux-arts, dans l'unité pédagogique de peinture, mais elle est déclinée. À la place, on lui consent de pouvoir s'inscrire à l'atelier de sculpture. C'est sur cette orientation arbitraire qu'il va se construire, enquêtant minutieusement – pour achever ses universités – sur la place de la statuaire dans la société actuelle et – plus intimement – sur les raisons →



Telekinetic Bent Truck
(2006). Modèle réduit.
Polyester, laque,
vernis UV.

© Studio Wurm. Droits réservés



© Collection MAC Lyon 2007. Photo Blaise Adillon

Fat Car (2001). Vue lors de l'exposition au MAC de Lyon, en 2007.



© Studio Wurm. Droits réservés

UFO, Porsche 924 (2006).



Fat Opel, White (2001).
Dimensions : 111 x 65 x 33 cm.
Série produite à 4 exemplaires.
Polyester, laque, vernis UV.

© Studio Wurm. Droits réservés

→ profondes qui l'ont finalement conduit vers cette filière artistique non désirée.

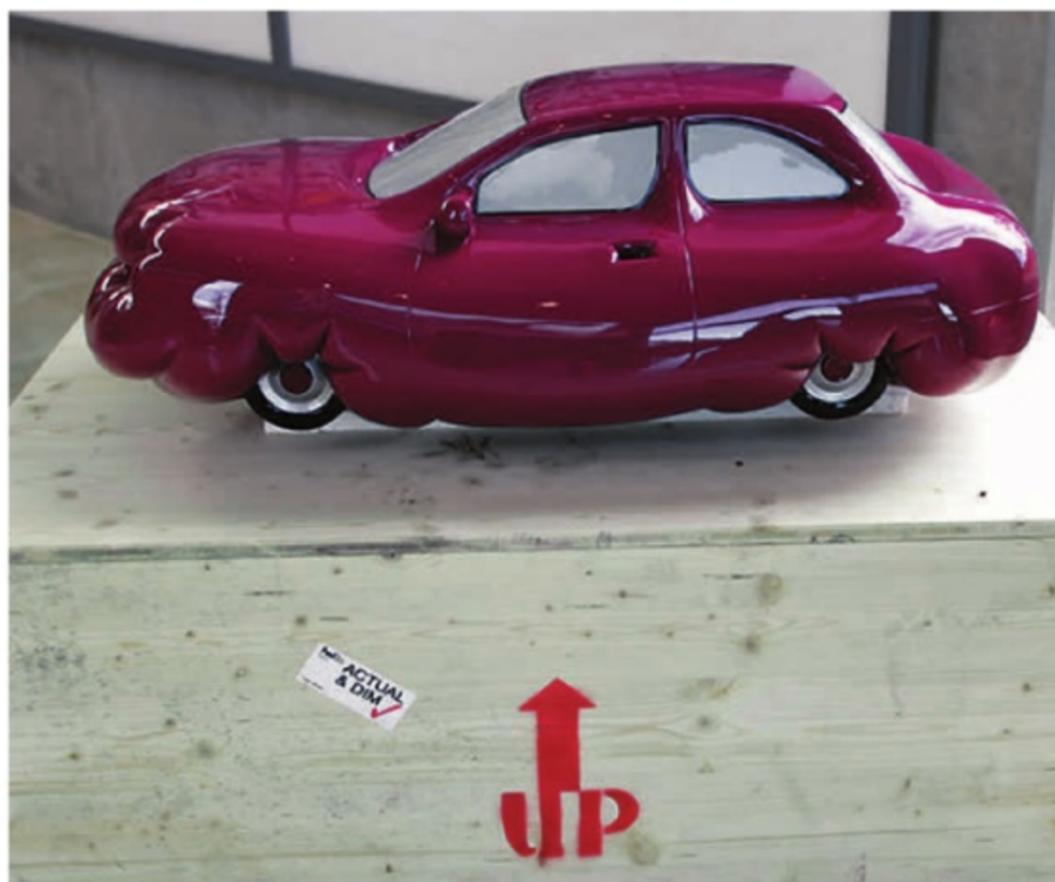
À cette époque, sans le sou, il crée ses premières sculptures à base de matériaux plastiques délaissés, de vis, de boulons et de clous récupérés. Enfin diplômé, il émigre en France et décroche un poste de professeur aux Beaux-arts de Paris où il va enseigner la sculpture. Il en théorise une nouvelle définition en s'appuyant sur les recherches conceptuelles de Bernar Venet (*voir Automobiles Classiques n° 226*), qui affirme que la force créative d'une œuvre reste la même, que l'idée en ait été matérialisée ou non. Cependant, et bien qu'il en conserve certaines habitudes intellectuelles, Erwin Wurm s'aperçoit vite que cette démarche l'entraîne vers une impasse sombre et déprimante. En 1989, il opte pour une formulation fragile, éphémère et pourtant concrète de l'œuvre ; les *Dust Sculptures* s'esquissent. À l'intérieur de caissons de verre, sur le plat supérieur du socle, apparaissent des traces d'objets qui ont sans doute été exposés puis retirés, seule leur empreinte dans la poussière augurant de la réalité de leur passage et de leur existence passée. Wurm tient ici la manifestation véritable de l'extension des potentialités conceptuelles spécifiquement liées à la sculpture : la représentation plausible d'un objet, en même temps que la démonstration de son absence.

Le corps dans son enveloppe

Désormais, l'œuvre d'Erwin Wurm ne s'écartera guère plus des fondements de la « nouvelle sculpture ». Une pratique décomplexée, libérée des enseignements traditionnels, ouverte à l'exploration pionnière de toutes voies

susceptibles de faire bouger les lignes. Vidéos, photos, installations, objets détournés... constituent, sans prérogative particulière, la palette de ses interventions. En 1992, il se filme en train d'enfiler une variété de grenouillères et de pulls très étroits dans lesquels il se contorsionne selon des positions grotesques ; une réalisation qu'il prolonge durant les années suivantes avec ses *Clothing Sculptures*, se donnant le temps d'appréhender le corps dans ses excès, comme une matière rudimentaire facile à modeler. « *Les vêtements prennent la forme de la personne qui les porte et dévoilent le corps qu'ils sont censés cacher. Cela me rapproche, prolonge-t-il selon une dialectique précédemment déjà*

Small Fat Car, Purple (2005). Modèle réduit posé sur sa caisse de transport.
Polyester, laque, vernis UV.



© Studio Wurm. Droits réservés

Telekinetically
Bent VW Van
(2006).



© Studio Wurm. Droits réservés

expérimentée, de la statuaire antique dont le bronze ne constitue qu'une mince pellicule sous laquelle le sujet s'avère absent. Le textile comme le bronze ne sont qu'une surface... qu'un matériau». Déjà, loin du « body art » expressionniste de ses aînés allemands, suisses et autrichiens, il peaufine ses *One-minute Sculptures*, d'autres interventions érotico-burlesques pour lesquelles Claudia Schiffer acceptera sans rechigner de s'humilier sur le papier glacé des pages du « chicissime » magazine *Vogue* allemand. En 1993, alors que les questions d'obésité grandissante agitent les sociétés occidentales, il expose les pages d'un livre intitulé *Size L to XXL (within eight days)*, dont les préceptes sarcastiques et délirants vont constituer une base de réflexion qui deviendra la référence à d'autres propositions provocatrices. Pour l'instant, Erwin Wurm paye de sa personne et se présente lui aussi en photo, boursoufflé comme un Bibendum.

Les Fat Cars, objets de satiété

Comme pour marquer la naissance du XXI^e siècle, Erwin Wurm s'accorde le choix d'un nouveau médium, l'automobile, et met en place ses *Fat Sculptures*. À partir de là, il va exhiber dans ses expositions une série de voitures déformées, ramollies, gonflées, dont la facétieuse métamorphose s'attaque aux valeurs symboliques (mobilité, sportivité et ascension sociale) dont elles sont généralement parées. « Il est un temps, explique-t-il, où le maître ressemble de plus en plus à son chien, c'est ce lieu commun populaire, transposable →



© Studio Wurm. Droits réservés

Fat Car
Convertible, Silver
and pink (2005).
Dimensions :
105 x 60 x 30 cm.
Polyester, laque,
vernis UV.

Fat Opel,
Yellow (2001).
Dimensions :
111 x 65 x 33 cm.
Série produite
à 4 exemplaires.
Polyester, laque,
vernis UV.



© Studio Wurm. Droits réservés

→ *entre un propriétaire et son véhicule qui m'a inspiré pour concevoir les Fat Cars* ». La première automobile de cette série est développée en 2001 avec le concours des designers d'Opel, mais le logiciel de modélisation informatique ne parviendra pas à atteindre les formes expressives et rebondies qu'il avait escomptées. « *Je rêvais l'embarras et la gêne comme certains aspirent à la liberté...* ». Une technique totalement artisanale est donc mise au point et sera systématiquement reconduite afin d'effacer les carrosseries sous des ajouts adipeux. Pour cela, la voiture élue est enchâssée sous plusieurs épaisseurs de mousse de polyuréthane délicatement modelées, puis l'ensemble est peint de plusieurs couches de laque poncées avant d'être verni pour obtenir une finition parfaitement lisse. Six *Fat Cars* voient ainsi le jour, toutes exposées à travers le monde dans les plus prestigieuses musées : Australie, Autriche, États-Unis et Japon, où l'œuvre est combinée pour créer un univers complet avec une *Fat House* grandeur nature. Outre ces sculptures, Erwin Wurm en produit des modèles réduits, jouissifs et ronds comme de gros jouets, et plus abordables pour les collectionneurs privés.

Transports et transformations

Les bizarreries automobiles imaginées par Erwin Wurm ne s'arrêtent pas à cette singulière et impulsive réussite. Il réalise à partir d'une Porsche 924 fondue (*UFO*) un hommage – peut-être surréaliste – aux *Montres molles* de Salvador Dali, à moins qu'il s'agisse seulement d'un rappel formel à une soucoupe volante aperçue, enfant, dans une bande dessinée. En 2003, il construit un premier camion-benne courbé à 90°, formant un accord paradoxal entre son horizontalité et sa verticalité. Trois ans



Truck Mercedes 407D (2007). Dimensions : 305 x 495 x 225 cm. Pièce produite pour le musée d'Art contemporain de Lyon.

plus tard, il convoque Uri Geller, le célèbre psychotélékinésiste israélien, à venir cintrer un Combi Volkswagen dans le cadre d'un happening muséal. Mais l'illusionniste, devenu richissime – il est l'auteur de seize livres à succès et d'une ligne de bijoux –, refuse de se voir confronter une fois de plus à la polémique avec la presse européenne qui l'a déjà violemment écharpé par le passé. Ce sera donc un inconnu, mais néanmoins vénal, le yogi Mahesh Abayahami, qui viendra contre deux mille dollars et un billet d'avion en classe affaire, faire la démonstration de son pouvoir. Si l'on accepte de donner foi à ce que révèle l'affichette informative collée sur la vitre arrière du véhicule, l'affaire se serait déroulée ainsi : présenté sans déformation aux invités, le bus a été plongé dans l'obscurité durant de longues minutes, puis est réapparu dans la lumière, incurvé sur lui-même. Pour rompre avec ce charlatanisme sympathique, chez Renault, en 2008, ce sont de vrais ouvriers qui se sont affairés autour d'une R25 de 1991, et ont assemblé des pièces manufacturées sur mesure pour obtenir un effet de vitesse qui n'aurait pas déplu à Jacques-Henri Lartigue. La R25 est désormais exposée au Louisiana Museum of Modern Art à Humblebak, en banlieue de Copenhague où, malgré sa statique avérée, elle semble être en perpétuel mouvement face au visiteur attentif. Erwin Wurm, toujours tendu vers le même dessein, provoque constamment le spectateur pour l'obliger à une remise en question des pensées, des vues et des modes auxquelles adhère sans trop de critique notre société assoupie. « *Je suis une personne [comme une autre] qui vit dans le temps présent, et à ce titre, je pense avoir droit de m'en faire l'écho et d'en explorer parfois le versant pathétique* ».

YVES LE RAY



Fat Car, Red (2005). Modèle réduit. Polyester, laque, vernis UV.



© Studio Wurm. Photo Galerie Xavier Huflens, Bruxelles

Fat Porsche Boxster Convertible (2005).
Dimensions : 469 x 223 x 130 cm.



© Studio Wurm. Droits réservés

Fat Dodge Challenger (2010). Dimensions : 569 x 223 x 145 cm.



© Studio Wurm. Droits réservés

Renault 25-1991 (2008).
Dimensions : 475 x 204 x 140 cm.



Fat Car Convertible, Hellrose 3015 (2005).
Dimensions : 105 x 60 x 30 cm.
Polyester, laque, vernis UV.

© Studio Wurm. Droits réservés

DATE ET LIEU :

Du 22 mars au 13 septembre 2015,
Kunstmuseum Wolfsburg,
Hollerplatz 1,
38440 Wolfsburg (Allemagne)
www.kunstmuseum-wolfsburg.de

Bourgogne du Chablis

LES SEMAINES DU BLANC

À l'avant-poste septentrional de la Bourgogne, le vignoble de Chablis est un monde en soi. Cerné par les plaines et les bois, il représente 20 % de la production viticole régionale. De son aire d'appellation naît un remarquable vin de garde, toujours envié et souvent copié. L'original est inégalable.

En 1957, Jacques Anquetil gagnait le Tour de France, Juan Manuel Fangio le Grand Prix de Monaco, et autour de notre bonne vieille terre tournait le Spoutnik soviétique. L'année fut également marquée par d'intenses gelées tardives. Entre Paris et Dijon, elles mirent à mal le vignoble de Chablis et ses pieds de chardonnay. Quatre ans plus tard, des conditions climatiques comparables en menaçaient l'existence même. Comme Boudu tiré des eaux par une bonne âme, le chablis fut sauvé du

gel par des systèmes de protection sophistiqués. Il arrive au progrès d'avoir du bon. Paradoxalement, c'est à l'air froid, voire glacé, que ce vin blanc sec doit son attaque en bouche, minérale et verte. Les arômes capiteux, ce n'est pas ici ! Mélange d'argile et de calcaire, le sol qui le nourrit date du jurassique. Il lui assure le reste de sa typicité. Sur les coteaux abrupts de la vallée du Serein, majoritairement exposés au sud-ouest, son aire d'appellation a été multipliée par dix depuis l'après-guerre. Aujourd'hui, elle compte 5 359 ha



Autour de Chablis, le vignoble éponyme favorise le tourisme œnologique. Il bénéficie du label « Vignobles et Découvertes » depuis 2012.



d'exploitation qui concernent 20 communes et 300 domaines. Sa production annuelle flirte avec les 40 millions de bouteilles (prix moyen selon l'appellation et le millésime : de 10 à 100 €). Les grands crus se situent à proximité immédiate de la petite ville de Chablis, où les caveaux de dégustation dament le pion à la collégiale Saint-Martin. Ils y bénéficient d'une exposition plus ensoleillée qu'ailleurs, assurant une excellente maturation du raisin. Capables d'un vieillissement étonnant, certains d'entre eux se révèlent vraiment sublimes quand l'été y met du sien. Pour les années 1923, 1959, 1969 et 1971, on parle de « crus du millénaire ».



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



ACHAT ET DÉGUSTATION LE VIGNOBLE DANS TOUS SES ÉTATS

Au royaume du chablis, une cave coopérative représente, à elle seule, le quart de la production : La Chablisienne, dont tous les spécialistes s'accordent à reconnaître la compétence et le sérieux. Née en 1923 sous l'impulsion d'un certain abbé Balitrand, elle propose aujourd'hui une trentaine de cuvées différentes, appréciées de Londres à Moscou et de New York à Copenhague. Les producteurs indépendants ne sont pas en reste. Ainsi, le domaine Billaud-Simon, dont les animateurs poursuivent une scrupuleuse recherche de qualité sur 20 ha de vignes. Ou le domaine Mosnier qui, en 2014, a raflé pas moins de 14 médailles lors des concours viticoles ! Ou le domaine Letessier-Tixier, créé en 1988, et dont les 7 ha sont gérés par mère et fils. On notera enfin un restaurant de création récente à Chablis même, Au Fil du Zinc (tél. 03 86 33 96 39) qui propose une sélection de crus locaux très étoffée.

www.chablisienne.com
www.billaud-simon.com
www.chablis-mosnier.com
www.chablis-tixier.com

Pour évoquer sa robe pâle aux reflets métalliques, les amoureux du chablis parlent volontiers « d'or vert ».

Plus près de nous, ce sont surtout les années 2001, 2002 et 2005 qui retiennent l'attention des amateurs avertis.

Tout porte à croire qu'à l'époque gallo-romaine la région de Chablis connaissait déjà la vigne. À partir du IX^e siècle, les religieux de diverses congrégations en développèrent méthodiquement l'exploitation. Bientôt,

Normands, Picards, Flamands et Anglais plébiscitèrent leur production, acheminée jusqu'à eux par voies d'eau. Une vocation à l'export qui a perduré. De nos jours, c'est plus de 65 % des vins du Chablisien qui sont commercialisés à l'étranger, au Royaume-Uni et en Allemagne, aussi bien qu'au Japon ou au Brésil. Leurs arômes vifs, frais

et nets s'accordent parfaitement avec tous les produits de la mer. À ce mariage de raison s'ajoute un mariage d'amour : celui du chablis et des poissons d'eau douce, la truite, le sandre, la perche, le brochet, mais tous les pêcheurs à la ligne savent ça de père en fils !

JEAN-MARIE BOËLLE
PHOTOS BIVB

QUATRE APPELLATIONS PETITS ET GRANDS

Le chablis bénéficie aujourd'hui de quatre appellations décernées par l'INAO, l'Institut national de l'origine et de la qualité :

Petit Chablis : né sur une couronne du Chablisien et sur un sol un peu plus récent que celui des autres appellations du vignoble, il se déguste jeune, atteignant

généralement sa plénitude à deux ans (917 ha).

Chablis : d'une finesse très caractéristique, il abandonne au palais des arômes frais et purs qui y demeurent longtemps (3 406 ha).

Chablis Premier Cru : une personnalité nuancée par le sol et l'exposition, mais toujours une structure et une longueur

en bouche remarquables.

Il se conserve sans mal plusieurs années, de 5 à 10 ans (736 ha).

Chablis Grand Cru : le nec plus ultra. Une robe d'un beau jaune pâle, un équilibre irréprochable et des arômes intenses pour un vin de belle garde (15 ans et plus - 99 ha).
www.vins-bourgogne.fr

À gauche, une authentique Porsche 906 s'aligne au départ. Attention les yeux... et les oreilles ! Ci-dessous, la marque de Maranello est bien représentée, notamment avec ces 328 et FF.



Exit l'iconique tour de l'ami Gustave Eiffel, place au port de la Bourdonnais pour le départ du Rallye de Paris 2015. Mais tout comme ce fut le cas au pied du Trocadéro l'année dernière, cette nouvelle édition proposera un rassemblement assez exceptionnel de très belles sportives d'exception. À la barre de cette nouvelle odysée, nous trouvons le capitaine Stéphane Giraud qui pilote de main de maître RallyStory, une société née en 1986 et qui s'est fait un nom parmi les entités organisatrices d'événements automobiles d'envergure. Pour ce cru 2015 du rallye parisien, Stéphane sait qu'il peut d'ores et déjà compter sur l'engagement

d'une centaine de voitures, les deux tiers étant des sportives modernes. Car c'est tout l'intérêt de ce rallye pas comme les autres, ouvrir les inscriptions aux modèles anciens et non des



Au Rallye de Paris, les GT de prestige modernes forment le gros du plateau. C'est le Salon de l'Auto à ciel ouvert !

moindres. Les passionnés ou non, qui viennent chaque année toujours plus nombreux assister au départ de l'épreuve, ont ainsi l'occasion de caresser des yeux un musée à ciel ouvert ainsi qu'un véritable salon de la voiture sportive : Porsche GT3, Aston Martin V12 Vantage, Ferrari 458 Italia ou Lamborghini Gallardo. Mais il y a mieux encore. Nul doute que le clou du plateau des modernes sera, cette année, assuré par la fantastique McLaren P1 hybride testée face à LaFerrari dans notre n° 247. La présence remarquée d'Audi Bauer, partenaire de l'événement, devrait aussi intéresser les amateurs de belles mécaniques plus accessibles. L'inédit TTS (essayé dans ce numéro) sera également →

ÉVÉNEMENT Rallye de Paris 2015

Bataille sur la piste F1 de Magny-Cours entre deux monstres sacrés : une Ferrari Daytona et une Porsche 911 Carrera 2.7 RS.



VIVE LE FORMAT COURT TROIS JOURNÉES INTENSES

Le principe du Rallye de Paris tient d'abord dans son format compact : trois journées. Le départ s'effectue cette année du port de la Bourdonnais, à Bastille, le vendredi 20 mars, avec les voitures de la catégorie Classic (à 13h), puis les GT (à 15h). La première étape conduira les participants au château de Fontainebleau, avec visite privée et dîner dans le salon de Chasse. Samedi, virée dans la Nièvre sur le circuit de Magny-Cours, avec dîner le soir au château de Savigny. Dimanche, autre piste bourguignonne avec le circuit de Dijon-Prenois, avant la remise des prix. www.rallystory.com ; tél. +33 (0)1 42 12 07 08



Le Rallye de Paris mixe des balades paisibles sur de petites routes bucoliques de notre douce France...

... et des incursions sur de prestigieux circuits, avec des sportives de toutes les époques !





Les sorties sur circuit donnent l'occasion aux gentlemen drivers de se lâcher et de laisser la puissance brute de leurs bolides s'exprimer !



Le plateau des classiques comporte quelques perles, comme cette superbe Aston Martin DB2/4 produite après-guerre.



Passe d'armes entre deux incontournables de toute sortie sur piste : de redoutables Ferrari 458 Italia.

→ de la partie. Cela étant, la venue de ces nouvelles GT ne doit en aucun cas occulter le plateau des classiques, ces GT d'exception construites après-guerre. Impossible de se lasser des incontournables Porsche Carrera RS, Alfa Romeo Bertone et autres Aston Martin DB5. Ce qui est sûr, c'est que l'engouement suscité par le Rallye de Paris ne se dément pas puisque, outre de nombreux équipages venus de toute l'Europe, l'épreuve pourra même compter sur des équipages japonais ! Logique, dans la mesure où les ingrédients de la manifestation sont, année après année, les mêmes et savamment affinés. Stéphane Giraud explique ce succès par le fait que le Rallye de Paris « est le premier événement automobile qui permet de se retrouver après la trêve hivernale. Les gens viennent pour échanger entre passionnés et prendre du plaisir sur ce format court. Chaque année,

nous proposons deux itinéraires, adaptés aux contraintes liées à l'âge des voitures engagées et aux attentes de leurs conducteurs ! Il y a des étapes incontournables pour tous, que ce soit le dîner aux chandelles organisé au château de Fontainebleau, ou des incursions sur de prestigieux circuits français comme Dijon ou Magny-Cours ».

Les anciennes... devant !

Même s'il n'y a rien à gagner, sinon prendre du plaisir au volant, ces escapades sur piste permettent d'exploiter sans retenue ces machines fabuleuses, tout en préservant sa sécurité et son permis de conduire ! Et devinez quoi ? Ce ne sont pas forcément les sportives modernes qui se retrouvent devant ! « Avant, il y avait vraiment deux clans bien distincts, avec les collectionneurs d'un côté et les propriétaires de GT

modernes de l'autre. Depuis quelques années, et j'en suis très heureux, il existe de véritables passerelles entre ces deux univers, les amateurs de vintage pouvant s'intéresser de près à une belle sportive récente et vice-versa. Ce qui est drôle, c'est que sur la piste, les vieux briscards parviennent parfois à être plus rapides que les pilotes des voitures modernes, signe qu'une sportive ancienne bien conduite reste toujours redoutable ». Redoutable et admirable car, comme le souligne avec justesse Stéphane Giraud, « on peut rouler en sportive moderne la semaine et apprécier de sortir son ancienne les week-ends ». Mettons à mal la maxime qui veut que « choisir, c'est renoncer » et profitons des deux mondes à partir du 20 mars.

THOMAS RIAUD



Bertone Testudo

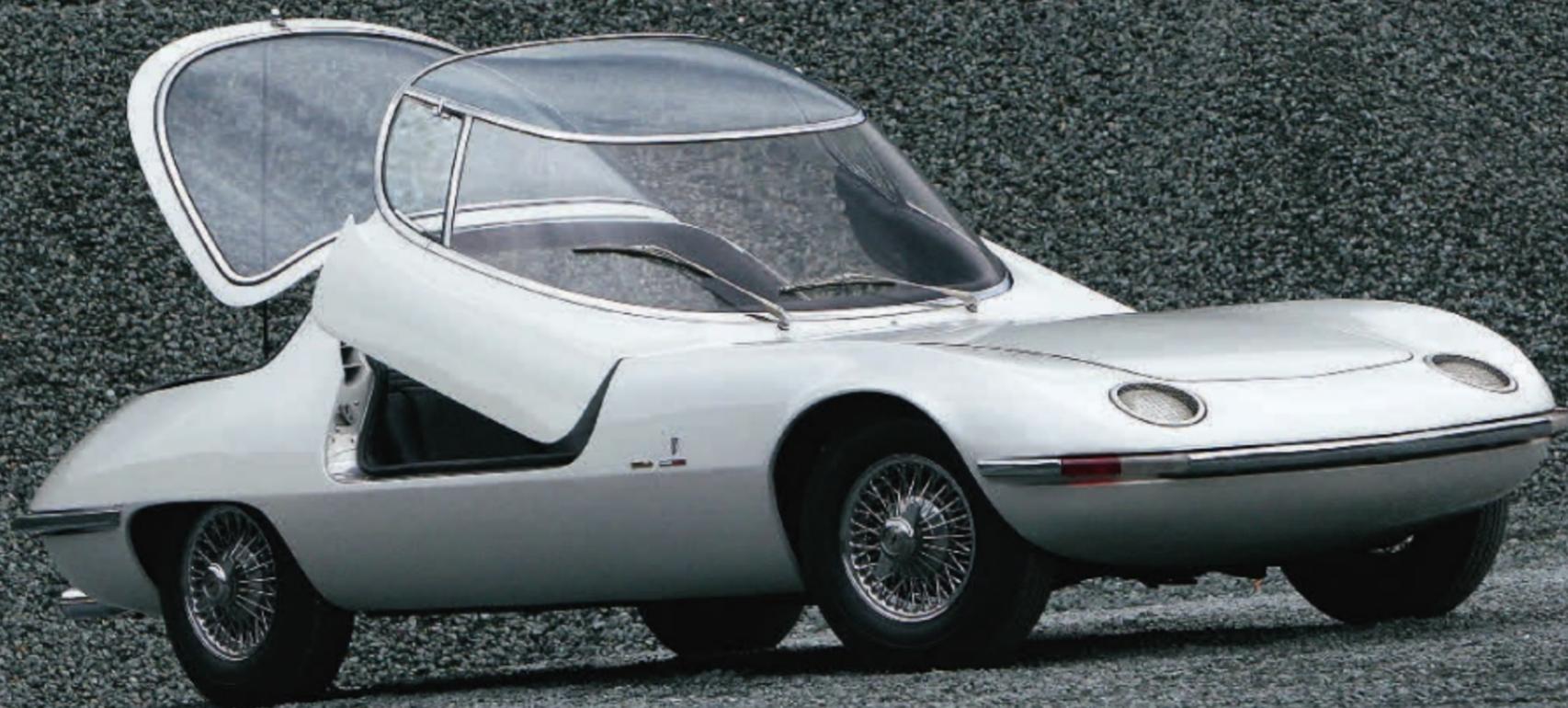
LE JOYAU DE GIUGIARO

La Testudo, dessinée par Giugiaro en 1963, n'a pas résisté à la chute de la Carrozzeria Bertone et a été vendue en 2011. Triste épilogue pour celle qui reste l'une des préférées du designer italien.



1963 : la présentation de la Testudo, alors grise, célèbre le carrossier Bertone. Le long capot avant ne cache pas le moteur qui est implanté à l'arrière !

ICÔNE Bertone Testudo



Une tout autre époque. Le 10 mars 1963, Nuccio Bertone ouvre la capsule de verre coiffant le cockpit et plonge à bord de la spectaculaire Testudo. Le maître italien ébranle le petit six-cylindres à plat de 2,4l et seulement 81 ch positionné à l'arrière. Ce moteur est une connaissance puisque le châssis de ce concept est celui de la Chevrolet Corvair, offert à l'Italien par le constructeur américain afin d'en faire la promotion en Europe. Bertone et Pininfarina en ont d'ailleurs reçu chacun un pour proposer une vision européenne de la tumultueuse compacte qui voudrait manger la Volkswagen Coccinelle aux États-Unis. Si Pininfarina est resté esthétiquement très sage dans sa proposition, il n'en est pas de même du côté de la Carrozzeria Bertone qui a brouillé les pistes en donnant à sa Testudo des proportions dignes d'un coupé GT à moteur avant, avec un capot interminable ! Ce 10 mars, Nuccio laisse Turin derrière lui et s'en va rejoindre Genève par la route pour y exposer son concept car. « *La construction d'un tel prototype réclame près de 15 000 heures de travail, souvent en parallèle des occupations du bureau de style* », confiait-il alors.

Aujourd'hui, de tels chefs-d'œuvre apparaissent inestimables et pourtant, à l'époque, ils se rendaient au Salon helvète par la route. Bertone a toujours souhaité que ses prototypes soient utilisables. Comme dans les années 1980, lorsque nous allions tester les créations de la Carrozzeria et

Une capsule basculante, intégrant le pavillon et le pare-brise, permet l'accès à bord. Une tortue dorée, légitimant le nom Testudo, prend place sur le capot arrière.





Ces optiques ont marqué le designer Anatole Lapine, qui les reproduira sur sa Porsche 928.



Chevrolet, Corvaire, Testudo, Bertone : cette association de patronymes reste prestigieuse.



Ce détail date de 1963. On le retrouvera, trait pour trait, sur la Lamborghini Miura de Gandini.

UN AN APRÈS CETTE SPECTACULAIRE TESTUDO, LE JEUNE GIUGIARO, ÂGÉ DE SEULEMENT 25 ANS, DESSINERA UN AUTRE CHEF-D'ŒUVRE : L'ALFA CANGURO.



Ce dessin âgé de 52 ans innove avec sa capsule habitacle, ses boucliers intégrant les feux, ses optiques rétractables et sa bulle de verre en guise de pavillon. Le fabricant du pare-brise panoramique doit encore s'en souvenir.

que le fidèle de Nuccio Bertone, Beppe Panico, nous confiait les clés d'automobiles exceptionnelles – car uniques – sans la moindre angoisse. Inestimable ? 336 000 € en 2011 pour cette Testudo mise à l'encan lors d'une solennelle vente aux enchères de six prototypes Bertone (*voir encadré*). Pourtant, son designer aurait tant voulu la récupérer.

Giugiaro n'a que 25 ans lorsqu'il esquisse, seul, ce concept chez Bertone. Il a rejoint le carrossier en 1959 quand celui-ci a vendu l'un de ses dessins à Alfa Romeo (Alfa Romeo 2000), devenu pour le coup la toute première création de ce jeune styliste. L'ascension fulgurante de celui qui deviendra en 1999 le « designer du siècle » le poussera à créer sa propre société en 1968, avec le succès planétaire que l'on sait. En 1963, Giorgetto Giugiaro a l'insigne honneur de convoier sa création sur le chemin du retour du Salon de Genève, toujours par la route ! Il va même à son volant retrouver à Turin sa jeune épouse Maria Teresa, dans les studios de design Fiat où elle travaille alors. « Je suis allé la chercher alors que des centaines de salariés quittaient l'usine. Ils

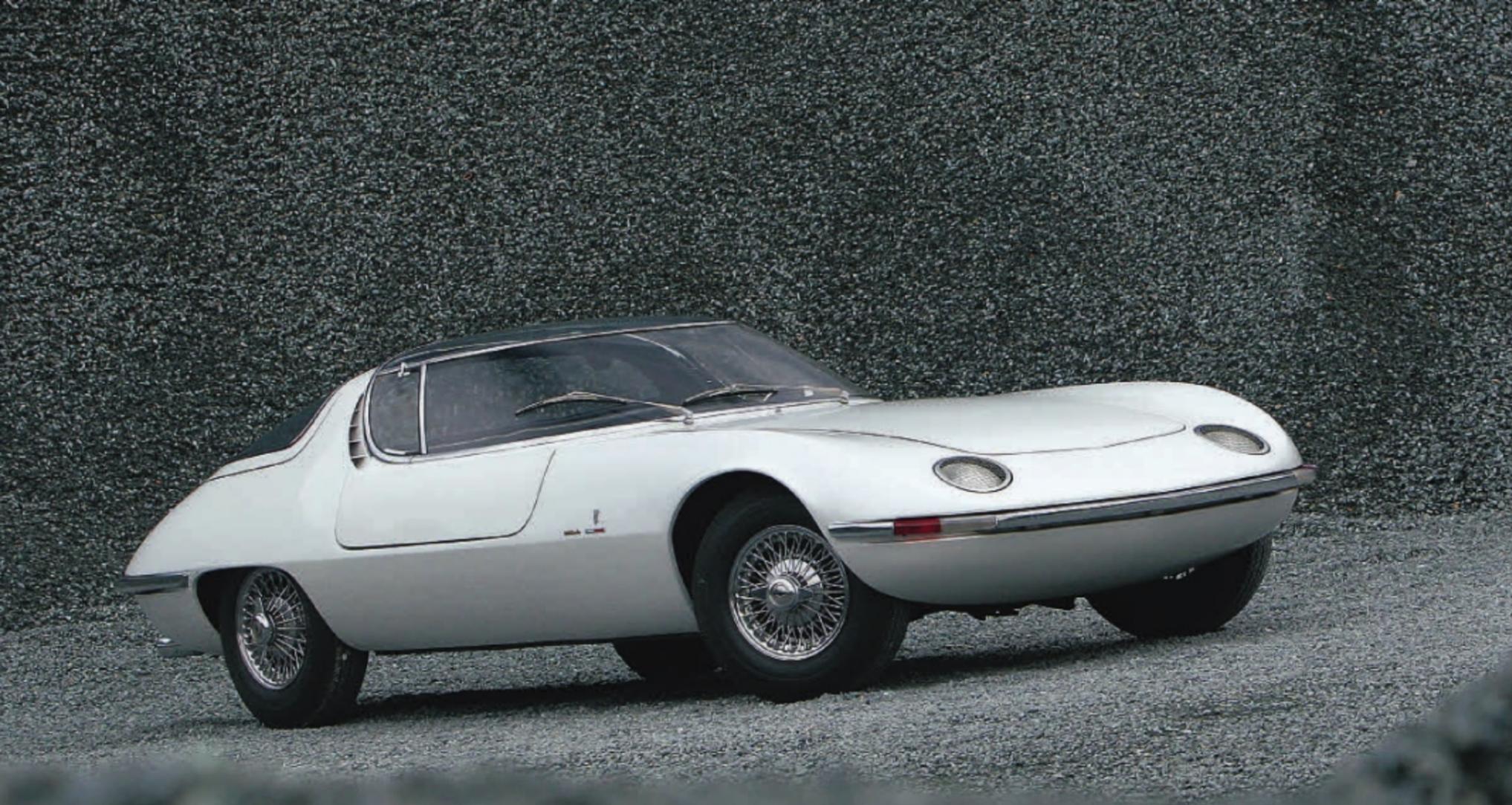
étaient subjugués par la voiture. J'ai mis vingt minutes avant de pouvoir m'extraire de la voiture et je suis certain que de nombreux salariés ont loupé leur train ou leur bus ce jour-là ! »

Il est vrai que la Testudo apporte son lot d'innovations conceptuelles ou stylistiques. C'est tout d'abord la première fois que des feux arrière sont intégrés dans les lames des pare-chocs. Une réalisation menée de main de maître par le responsable de la construction des prototypes de l'époque, Ezio Cingolani. Le cockpit totalement vitré offre une visibilité sans pareille, le volant est rectangulaire – sept ans avant le volant ovale de la Citroën SM – tandis que les petites prises d'air alimentant le moteur implanté sous la bulle arrière ne sont pas sans évoquer celles qui seront, plus tard, dessinées par Gandini pour la Lamborghini Miura. D'ailleurs, ce modèle et la Corvaire Testudo sont plus liés qu'il n'y paraît. L'un des premiers tracés de la Miura, réalisé par Gandini qui a succédé à Giugiaro, à Turin, est clairement inspiré par la Testudo. Marc Deschamps, qui a suppléé à son tour Gandini à la tête du style de la →

ICÔNE Bertone Testudo



Deux ans avant la présentation de la Testudo, Yuri Gagarine est le premier homme à avoir effectué un vol dans l'espace. Cet événement au retentissement planétaire n'a pas laissé Giugiaro insensible lorsqu'il a dessiné l'intérieur de son concept.



Bertone a adoré la Testudo de Giorgetto Giugiaro, à tel point qu'elle aurait servi de base à l'élaboration de certains thèmes de la Lamborghini Miura, cette fois dessinée par Marcello Gandini.

→ Carrozzeria, avance que « l'on peut imaginer que Nuccio Bertone ait demandé d'interpréter la Testudo pour démarrer le style de la Miura. Ce qui pourrait avoir contrarié Giugiaro. Et pour savoir qui de Giugiaro ou de Gandini est l'auteur des premiers dessins de la Miura, je peux simplement dire que la seule étude commencée par Giugiaro et terminée par Gandini chez Bertone est celle de la Dino coupé. » Fermez le ban. La Testudo met également en avant ses optiques rondes et rétractables, en laissant leurs verres à fleur de carrosserie. Elles vont faire fantasmer plus d'un styliste et non des moindres. Ainsi, Anatole Lapine, alors responsable du design Porsche, reconnaîtra sa passion, voire son amour pour ce concept et adoptera ce système de phares de grenouilles sur la Porsche 928, qu'il enfantera plus de dix ans après l'apparition de la création de Giugiaro. Mais c'est bien le concept général de la Testudo qui frappe les esprits : la forme de sa carrosserie est semblable à celle d'une carapace de tortue

– d'où l'appellation –, et d'ailleurs l'animal est symbolisé sur le capot arrière. « C'est une voiture avec laquelle j'estime avoir vraiment contribué à l'évolution du design », expliquera plus tard le designer. À tel point qu'il tentera de récupérer ce concept lorsqu'il quittera Bertone en 1965. Sans succès. D'autant que la Testudo sera accidentée par un autre concept signé Giugiaro, l'Alfa Romeo Canguro, lors d'une séance de prise de vues. Cette semi-épave sera mise à prix 10 000 \$ (moins de 9 000 €) en 1974. Heureusement, Luciano d'Ambrosio, le designer Bertone des années 1990, la rapatriera pour une restauration complète. La tortue retrouvera alors sa carapace initiale, même si la teinte blanche d'aujourd'hui n'est pas celle d'origine, grise. Grise comme l'ambiance pesante de ce 21 mai 2011 qui a dispersé six des plus belles créations de Bertone. Dont la Testudo.

CHRISTOPHE BONNAUD - PHOTOS XAVIER DE NOMBEL

SIX PROTOTYPES DE RÊVE UNE VENTE EXCEPTIONNELLE



La descente aux enfers de Bertone a abouti voici quatre ans à la vente de six joyaux, notamment la Testudo photographiée dans ces pages. C'est à l'occasion du concours d'élégance de la Villa d'Este que ces six concepts ont été mis à l'encan par RM Auctions. Contrairement à toute attente, la Testudo, pourtant emblématique (premier concept conçu avec une totale liberté par Giugiaro), n'a pas remporté un grand succès avec ses 336 000 €, loin derrière la Marzal dessinée par Gandini (1 512 000 €). La plus accessible de ces voitures de rêve était la Sibilo (3), étrange concept où le vitrage fusionnait avec la carrosserie, vendue seulement 95 200 €. Suivaient la Testudo, la Lamborghini Athon (2) de Marc Deschamps (347 200 €), la Bravo (1) (588 000 €), la légendaire Stratos HF Zero (4) (761 600 €) et la Marzal (5).

PLACEMENT PLAISIR

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

108 ENCHÈRES
Les ventes de printemps



116 PATRIMOINE
Benjamin Freudenthal



**114 LE BAR
D'AUTOMOBILES
CLASSIQUES**
Les jeux de comptoir



112 LA COTE
Ferrari 275 GTB Berlinetta



118 TEMPS LIBRE
Les montres Montblanc



Par Sylvain REISSER

Ventes de printemps

EN QUÊTE D'UN NOUVEAU GRAAL



Le printemps s'annonce riche d'événements chez les trois principales maisons de ventes aux enchères. Avec le rapprochement de RM Auctions et de Sotheby's, la concurrence s'organise pour dénicher les plus belles pièces capables d'assurer le succès de ses prochaines mises à l'encan.

Le salon Rétromobile terminé, le petit milieu de la collection est reparti sur la route, à la chasse aux modèles capables de contenter une clientèle avide de nouveautés et de surprises. Enivrés par le succès de la succession Baillon, Matthieu Lamoure et Pierre

Novikoff, les piliers du département Motorcars d'Artcurial, rêvent désormais de décrocher le Graal. La réussite d'une vente, on le sait, dépend du catalogue et des têtes d'affiche que l'on est en mesure de présenter. Entre les maisons d'enchères, la concurrence est vive. En coulisses, tout

le monde s'agite, cherche les meilleurs arguments pour attirer dans ses filets les plus belles collections et les pièces majeures. À chaque fois, les contrats sont déterminés par des affaires de gros sous. C'est dans ce contexte que RM Auctions et Sotheby's, qui avaient déjà eu l'occasion

**MERCEDES-BENZ 300 SL
GULLWING (1955)**
Ce châssis n° 198 040 55 00049
fait partie de la vente Mercedes
du 28 mars proposée
par Bonhams. Estimation :
950 000 - 1,25 million d'euros.



**MERCEDES-BENZ 540K
CABRIOLET A (1937-1938)**

Ce rare modèle, châssis n° 154076, sera mis à l'encan par Bonhams lors de la vacation dédiée à Mercedes, le 28 mars au musée de la marque, à Stuttgart. Estimation : 2 à 2,5 millions d'euros.

d'organiser ensemble des vacances, ont annoncé le 18 février leur rapprochement. La société américaine a acquis 25 % de l'un des leaders mondiaux de la vente de voitures de collection. Devenue RM Sotheby's, la nouvelle entité va certainement mettre à profit l'apport de moyens supplémentaires pour prendre de vitesse ses rivaux, au premier rang duquel figurent Bonhams et Gooding & Company.

Ces trois maisons se sont ainsi retrouvées mi-mars en Floride dans le cadre du concours d'élégance d'Amelia Island. Faute de pièces importantes, Bonhams n'a pas été en mesure de contrer RM Sotheby's et Gooding & Co. L'entreprise londonienne fait pourtant preuve d'un dynamisme réjouissant en multipliant les initiatives. Le 21 mars, elle donne ainsi rendez-vous sur les pelouses de Goodwood, dans le

Sussex, pour une vente de véhicules essentiellement anglais. Le 28, elle profite du salon *Rétro Classics* de Stuttgart pour reconduire sa vente Mercedes, dans le cadre du musée de la firme à l'étoile. Sur le même principe que la vente Aston Martin de Newport Pagnell, cette initiative mérite d'être encouragée. Nous ne doutons pas du fait que Philip Kantor ait déjà pensé à le faire, mais Porsche vaudrait →

CUNNINGHAM C3 COUPE PAR VIGNALE (1953)

Cet exemplaire est inscrit au catalogue de la vacation de RM Sotheby's de Fort Worth, le 2 mai.





→ aussi amplement une vacation dédiée. Chez Mercedes, Bonhams propose deux 300 SL Roadster et une Mercedes 540K Cabriolet A de 1938. Parmi les fleurons de la firme allemande, cette machine est estimée entre 2 et 2,5 millions d'euros. À des niveaux plus raisonnables, les amateurs de voitures à l'étoile et de *youngtimers* pourront acquérir des roadsters SL type Pagode ou R 107.

Mais en ce début de printemps, les esprits sont à Fort Worth, une petite bourgade du Texas, dans le repaire de Paul Andrews et de son fils Chris. Ces deux passionnés ont décidé de confier à

RM Sotheby's, le 2 mai prochain, la vente de l'intégralité de leur collection élaborée avec un goût sûr. Au milieu de machines renvoyant à l'Amérique des années 1950 et 1960 figurent quelques perles qui en disent long sur la connaissance automobile de leurs propriétaires. C'est ainsi qu'en ouvrant le catalogue nous trouvons quelques trésors de la carrosserie italienne : un coupé Cunningham C3 de 1953 carrossé par Vignale, l'étude de style Lincoln Indianapolis réalisée par Boano en 1955 et une Dual-Ghia convertible de 1957. L'Italie semble avoir les faveurs de ces Texans puisque leur garage recèle

une Lamborghini Countach 25^e anniversaire revendiquant seulement 1 240 km, et deux fascinantes Ferrari répondant à la dénomination Superamerica. Celles-là n'auront pas besoin du blanc-seing de Ferrari Classiche pour défendre leur authenticité. La première est le coupé 400 Superamerica Aerodinamico Série II châssis long n° 5029 SA. Réalisé à quelques exemplaires par la carrosserie Pininfarina, ce modèle présente un style inédit. Il côtoie une autre Superamerica qui nous parle beaucoup plus puisque ce véhicule porte l'immatriculation « 6361 CY 94 ». Il s'agit de la 400 Superamerica

DUAL-GHIA CONVERTIBLE (1957)

La collection de Paul Andrews, cédée le 2 mai, comprend notamment ce modèle, trésor de la carrosserie automobile.

exposée au Salon de Genève 1962. Carrossée en cabriolet à partir d'un châssis court de 2,40 m, cette Ferrari a appartenu au Francilien Charles Robert. Domicilié à Nogent-sur-Marne, ce passionné de la marque a participé pendant de nombreuses années aux sorties du club Ferrari. Voici néanmoins encore un jalon de l'histoire de la firme de Maranello et de l'automobile en général qui a quitté la France.

FERRARI 400 SUPERAMERICA LWB COUPE AERODINAMICO PAR PININFARINA (1963)

Voici une autre perle de la mise à l'encan organisée par RM Sotheby's le 2 mai (châssis n° 5029 SA).





**FERRARI 400 SUPERAMERICA
SWB CABRIOLET PAR PININFARINA
(1962)**

La firme de Maranello sera particulièrement bien représentée lors de la vente RM Sotheby's de Fort Worth, notamment grâce à cet exemplaire doté du châssis n° 3309 SA.

Faut-il le marteler, mais il est désespérant de voir nos granges se vider et notre patrimoine partir à l'étranger. Faudra-t-il reconnaître un jour le statut d'œuvre d'art à certaines automobiles ? Pourquoi les modèles de collection qui sortent de nos frontières ne suscitent pas autant d'émoi que lorsque des vignobles deviennent la propriété d'investisseurs venus des antipodes ou lorsque l'aéroport de Toulouse tombe entre les mains d'un consortium chinois ?

Nos voisins se moquent bien de ces questions existentielles. Nos chefs-d'œuvre continuent de partir par camions entiers. Et ceux qui sont déjà dans d'autres contrées ne sont pas prêts de revenir. Quoi qu'il en soit, si l'on veut stopper l'hémorragie, il est nécessaire de commencer à éduquer les plus jeunes et leur transmettre la passion. Quant à savoir quelles autos acheter, laissez parler votre cœur. Les conseillers ne sont pas les payeurs !



**ASTON MARTIN DB2/4 DROPHEAD
COUPE PAR BERTONE (1953)**

Cette Aston Martin, qui sera dispersée le 2 mai lors de la vente RM Sotheby's, le sera sans prix de réserve.

**LAMBORGHINI COUNTACH 25TH
ANNIVERSARY (1990)**

Toute vacation réussie comporte désormais au moins une Lamborghini. Cette Countach sera de la partie le 2 mai à Fort Worth.



Cinquante Ferrari à plus de 100 000 €

S'il est possible de trouver une Ferrari à moins de 20 000 € (Mondial 8), voici 50 légendes franchement moins accessibles, classées par prix.



La 212 Export du début des années 1950 cote officiellement un demi-million d'euros.



En silhouette SWB, la 250 GT atteint des sommets : 8 600 000 € lors d'une vente à Monterey l'an dernier.



La Ferrari 330 dépasse largement 750 000 € en cotation, beaucoup plus lors des enchères.



Il faut compter un minimum de quatre millions d'euros pour accéder au mythe de la 250 GT Berlinetta Lusso.



La F40 demeure une valeur sûre, tutoyant le demi-million d'euros, mais elle reste en deça de la F50.

	Années	Euros
BB 512 Berlinetta Boxer	1976-1981	110 000
365 GT4/BB Berlinetta Boxer	1973-1976	130 000
308 GTB berlinette (caisse polyester)	1975-1977	150 000
Dino 246 GT berlinette	1969-1974	160 000
330 America coupé 2+2	1963-1963	165 000
Dino 206 GT berlinette	1968-1969	170 000
Dino 246 GTS découvrable	1972-1974	180 000
250 GT coupé Pininfarina	1958-1960	200 000
365 GTC coupé	1969-1970	210 000
250 GTE coupé 2+2	1961-1963	220 000
250 GT coupé Pininfarina	1957-1958	280 000
330 GTC coupé	1966-1968	280 000
365 GTB/4 Daytona berlinette	1969-1973	280 000
288 GTO berlinette	1984-1986	370 000
166 Inter coupé Vignale	1948-1951	400 000
195 Inter coupé Vignale	1951-1951	400 000
166 Inter coupé Touring	1948-1951	420 000
F40 berlinette	1988-1991	420 000
250 GT coupé Boano/Ellena	1956-1958	450 000
F50 Spider	1995-1996	450 000
212 Export/Inter berlinette Ghia	1951-1953	500 000
250 GT cabriolet Pininfarina	1960-1962	520 000
250 Europa coupé Pininfarina	1953-1955	560 000
275 GTS cabriolet Pininfarina	1964-1966	650 000
365 GTS cabriolet Pininfarina	1968-1969	650 000
250 GT/L Lusso berlinette	1962-1964	680 000
500 Superfast coupé Pininfarina	1964-1966	700 000
212 Export cabriolet Pininfarina	1951-1953	750 000
275 GTB berlinette « nez long »	1966-1966	750 000
330 GTS cabriolet Pininfarina	1966-1968	750 000
365 California cabriolet	1966-1967	750 000
340 America coupé Touring	1951-1952	800 000
275 GTB berlinette	1964-1966	800 000
400 SA Coupé Aerodinamico Pininfarina	1961-1962	950 000
250 GT cabriolet Pininfarina « série 1 »	1957-1959	950 000
365 GTS/4 Daytona Spyder (origine)	1972-1973	950 000
275 GTB berlinette alu	1965-1966	1 200 000
275 GTB/4 berlinette (acier)	1966-1968	1 400 000
250 MM berlinette Pininfarina	1952-1953	1 500 000
410 Superamerica coupé Pininfarina	1956-1959	2 000 000
400 Superamerica cabriolet Pininfarina	1960-1964	2 400 000
340 Mexico berlinette	1951-1952	2 500 000
340 America barquette	1951-1952	3 000 000
375 MM berlinette	1953-1955	3 000 000
250 GT Berlinetta Lusso (châssis court, acier)	1960-1962	4 000 000
250 GT berlinette « Tour de France »	1956-1959	4 500 000
250 GT California cabriolet (châssis long)	1959-1960	4 500 000
250 GT Berlinetta Competizione (alu)	1960-1962	6 000 000
250 GT California cabriolet (châssis court)	1960-1962	6 500 000
250 LM berlinette	1964-1965	7 000 000

Modèle d'exception 275 GTB BERLINETTA



La Ferrari multiple

Comme nombre de ses prestigieuses sœurs, la 275 GTB Berlinetta voit ses prix s'envoler lors des mises à l'encan. Entre nez long et court, carrosserie acier ou alu, les différences sont sensibles.

Dans les faits, la Ferrari 275 GTB prend la succession de la Ferrari 250 GT Lusso, tout en apportant son lot d'avancées technologiques, notamment une boîte de vitesses accolée au pont arrière et surtout une suspension à quatre roues indépendantes. Son moteur V12 évolue à 3,3 litres pour une puissance de 280 ch. Pininfarina commence par esquisser un coupé très élégant, mêlant sportivité et style grand tourisme, plagiant la GTO avec des ouïes évocatrices. Mais très vite, une version encore plus équilibrée avec un porte-à-faux avant mieux travaillé (le nez long) débarque sur le marché, puis la carrosserie aluminium vient se joindre

aux versions acier, uniquement avec cette silhouette nez long. De quoi donner du travail aux experts d'aujourd'hui. Certes, de la cote officielle aux prix finalement arrêtés sous le marteau des multiples commissaires-priseurs de la planète automobile, les écarts ne cessent de croître. Pour autant, entre chaque type d'un même modèle, les différences demeurent. Ainsi, les prix pratiqués pour la Ferrari 275 GTB

Berlinetta « nez court » sont désormais supérieurs à ceux de la version « nez long », toutes deux réalisées avec une carrosserie en acier. Si, par contre, la 275 GTB revêt sa parure d'aluminium, la flambée est plus sensible, jusqu'à tutoyer 3 millions d'euros comme vu l'année dernière lors d'une vente aux États-Unis, à Carmel. Un splendide exemplaire a là-bas été adjugé 2 883 030 €. Paradoxalement, les 275 GTB vendues au milieu

des années 2000 équilibraient parfaitement leurs prix entre les deux carrosseries acier et alu : 263 500 € pour une 275 GTB acier à Monterey en 2004, 249 600 € pour le modèle en aluminium vendu à Genève la même année. Comme toujours – l'exemple de la California d'Alain Delon cédée par Artcurial à Rétromobile le confirme –, le pedigree compte beaucoup. Ainsi, la 275 GTB de Clint Eastwood a changé de propriétaire en 2004 contre 325 000 €. Aujourd'hui, la frontière du million d'euros, voire deux (!), est donc largement dépassée avec la 275 GTB aluminium. Elle retrouve ainsi sa cotation légitime des années 1990.

ÉVOLUTION DE LA COTATION (EN EUROS) DE LA FERRARI 275 GTB BERLINETTA 1964-1966

275 GTB	1990	2005	2014
Nez court acier	547 000	230 000	800 000
Nez long acier	648 000	200 000	750 000
Nez long alu	1 317 000	275 000	1 300 000



Par Claude FRANCK

Jeux de comptoir du XX^e siècle

LES AUTRES PILIERS DU BAR

Jeux de dés, tirs, roulettes, loteries : on s'amuse beaucoup dans les cafés, à une époque où un commerce sur trois est un bistrot.

Les jeux de comptoir ont été conçus par des fabricants avides d'engloutir la petite monnaie des clients des cafés. Car, afin de contourner l'interdiction des jeux d'argent, les gains de ces machines étaient officiellement des jetons de consommation à prendre dans l'établissement : friandises, bonbons, ballons de blanc ou absinthe. Pourtant, il était clair que la chance au jeu se monnayait en pièces sonnantes et trébuchantes, auprès du patron ! Les plus anciens jeux sont des roulettes de comptoir, de petites barres de navire graduées de 10 à 25 000, lancées pour faire tourner une bille qui s'arrête devant un chiffre au hasard. Très appréciés également, les jeux de dés mécaniques. Ils sont constitués de cinq petits cubes sur un plateau, logés sous une cloche en verre et qui sautent après introduction d'une pièce. Le but est alors d'aligner des scores donnant lieu à des « bons ». Ils ont pour nom Je bois à l'œil, L'épatant... Beaucoup de loteries cohabitent

avec ces jeux de comptoir, des systèmes mécaniques habillés de diverses manières avec, sur le corps de la caisse, l'inscription « On ne gagne pas d'argent », une mention devenue obligatoire après 1902. Le domaine est vaste : on y trouve des jeux d'adresse, des tirs au pistolet ou encore des black jack. L'imagination semble sans limite pour ces appareils de petite taille au charme indémodable.



La Petite de Nau, 1913. Jeu de comptoir en fonte d'aluminium. Il permettait de gagner des jetons de consommation de deux ou trois fois la mise.

Reel 21, par Daval (États-Unis), 1936. Réplique du jeu de black jack, 5 rouleaux. Fonte d'aluminium. L. 31 cm, H. 28 cm.



Le Siamois, double jeu de dés, dit Zanzi-bar, 1900. Par Grasset, à Marseille. H. 33 cm, L. 25 cm, P. 16 cm.



Caisse enregistreuse Byrrh, par Henique 1936. Loterie de comptoir en tôle. La pièce libère une bille d'acier. En faisant contact, elle allume un des robinets, le lot gagné s'affiche sur le tonneau.

Le Mille, par Leboe et Barrès, 1932. À l'aide des deux poignées tournant en sens inverse, le joueur doit faire monter sa pièce au sommet. H. 72 cm.



Roulette de comptoir, pyrogène, 1895. Pied en fonte polychrome. Scène à boire dans le sous-verre. H. 35 cm, L. 18 cm.



Puritan Baby Bell, 1926. Façade en fonte d'aluminium, jeu à 3 rouleaux délivrant des horoscopes. H. 27 cm, P. 22 cm, L. 19 cm.

JEAN LEMAÎTRE, EXPERT EN MACHINES À SOUS

« DES OBJETS QUI RESTENT RARES »



Automobiles Classiques :

Vers quels jeux de comptoir se diriger aujourd'hui ?

Jean Lemaître : Si les roulettes pyrogènes, particulièrement esthétiques avec un décor sous-verre, sont très demandées, les jeux de dés simples ou doubles, sous globe

de verre, sont très à la mode. C'est aussi le cas de la machine Reel 21 car elle permet de jouer au black jack. Toutefois, ces objets restent rares en général.

AC : Comment se procurer ces machines ?

JL : Dans les petites annonces des journaux tels que *Antiquités-Brocante*, *Collectionneur & Chineur*, ou sur les sites internet comme eBay. Il faut également fréquenter les salles de ventes aux enchères spécialisées dans la dispersion de collections, à Nantes ou Chartres, de même que les antiquaires d'objets liés au jeu.

AC : Quel budget faut-il envisager ?

JL : Pour une Reel 21, sorte de black jack, il faut compter de 1 500 à 1 800 €. Une Puritan Baby Bell s'affiche de 1 200 à 1 700 €. Les jeux de dés simples atteignent 1 000 €, une roulette de comptoir pyrogène avec chromo et pied ordinaire 1 000 € aussi, contre 2 500 € pour un décor sous-verre et un personnage moulé sur le pied en fonte.

Jean Lemaître est l'auteur du livre *Les machines à sous*, éditions Alternative, disponible chez l'auteur.

Tél. 01 64 57 65 83



Par Elisabeth SANTACREU

Benjamin Freudenthal

UN PARFUM D'ENFANCE

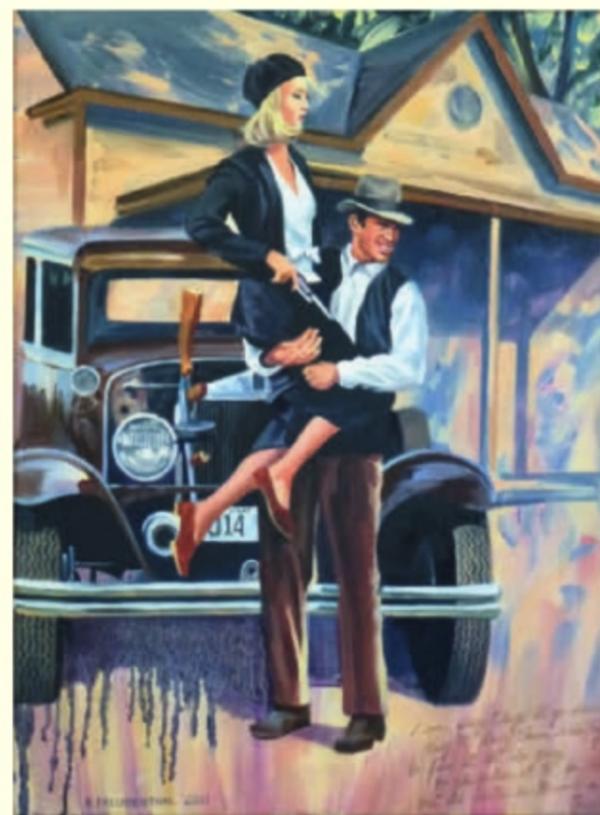
Nostalgique des boîtes de maquettes, le peintre a développé un style très anglo-saxon pour ces véritables machines à remonter le temps que sont ses œuvres.

Pour Benjamin Freudenthal, peindre est un prolongement de l'enfance.

Son activité principale était de monter des maquettes, notamment d'avions. « Je les ratais le plus souvent, s'amuse-t-il, et tout ce qu'il en restait, c'était les boîtes. Je les collectionnais et je m'amusais à les copier le mieux possible. » Ainsi explique-t-il ce « naturalisme anglo-saxon très typique » qui caractérise ses œuvres. S'il a perdu ses boîtes lors de déménagements successifs, il avoue en racheter de temps à autre, par plaisir. Depuis longtemps, il laisse dormir à l'intérieur des cartons les morceaux de plastique censés en présenter l'attrait principal : seul le contenant l'intéresse.

Tout naturellement, il entre pour ses études à l'école des beaux-arts de Bordeaux où son style est mal perçu, jugé, dit-il, « totalement anachronique ». On lui conseille même d'envisager une autre carrière. Mais il s'oriente vers la publicité. « Je suis devenu illustrateur free-lance, raconte-t-il, et je faisais de l'hyper-réalisme à l'aérographe. Mais quand les ordinateurs sont arrivés au milieu des années 1990, on a pu faire avec eux aussi bien et beaucoup plus vite. L'illustration hyperréaliste était morte. À partir de là, je me suis remis à peindre et surtout à envisager de quitter le milieu de la publicité. Il y a eu une parenthèse durant laquelle j'ai travaillé pour les maquettes Heller. C'était logique, parce que c'était un univers qui me touchait. »

Depuis une quinzaine d'années, il suit à plein temps le chemin de ses passions. Avions, voitures, motos et hélicoptères se disputent son atelier. Les maîtres qu'il se reconnaît sont Roy Huxley (Matchbox), Roy Cross (Airfix) ou Paul Lengellé (Heller). C'est Michael Turner qui lui a fait voir le potentiel des voitures et surtout de l'atmosphère qui doit entourer le sujet du tableau : vitesse, paysage, heure de la journée... À 45 ans, il a désormais une clientèle friande de ses peintures à l'huile, mais aussi de leurs reproductions en tirages limités et signés, ainsi que des bâches spectaculaires qu'il en tire. Depuis plus de dix ans, il présente à Rétromobile ses compositions, véritables « machines à remonter le temps ». Un paradoxe pour celui qui se dit « toujours dans la projection sur de prochains sujets » !



500 €

BONNIE AND CLYDE

Huile sur toile. Format 30 x 21 cm.

Ce tableau met en scène Faye Dunaway et Warren Beatty posant devant une Ford V8, comme l'avaient fait les deux gangsters.



2 000 €

LA GRANDE ÉVASION

Huile sur toile.

Format 120 x 90 cm.

Passionné de cinéma, Benjamin Freudenthal a représenté Steeve McQueen dans son fameux saut à moto, de face et non de dos comme dans le film.

900 €

I DID ALL I COULD

Huile sur toile.

Format 50 x 40 cm.

Portrait de Peter Collins en 1957 au Nürburgring. Il vient de perdre contre Juan Manuel Fangio.



2 000 €

LORDS OF SPEED, 1933.

Huile sur toile.

Format 120 x 80 cm.

La composition représente Malcolm Campbell et Roscoe Turner qui, dans la réalité, ne se sont jamais rencontrés.



1 500 €

MALCOLM CAMPBELL, BLUEBIRD, 1925.

Huile sur toile.

Format 100 x 50 cm.

Cette toile s'inspire d'une photo prise à Pendine Sands en 1925.

« JE FAIS UN TRAVAIL DE COLLECTEUR »

Automobiles Classiques : Comment composez-vous vos tableaux ?

Benjamin Freudenthal : Je travaille d'après des documents d'époque. Je fais des photomontages que je projette ensuite avec un rétroprojecteur, comme beaucoup d'artistes réalistes ou hyperréalistes. Mais souvent, les clichés anciens de ce que je veux représenter n'existent pas. Il m'arrive alors de faire des photos de modèles réduits en les éclairant d'une certaine manière, afin d'obtenir une cohérence avec le fond que j'ai choisi, le paysage. Parfois, je fais poser des amis et je les déguise en pilote, en gangster... Pour chaque tableau, le travail de préparation dure au moins un mois et demi.

AC : Quand vous allez sur circuit, vous faites des croquis ?

BF : Je prends beaucoup de photos sur les grands prix historiques. Les événements dans lesquels j'expose sont aussi l'occasion d'alimenter une banque d'images qui va ensuite m'inspirer pour les tableaux. C'est un travail de collecteur, du recyclage.

AC : Vous commande-t-on des tableaux, des reproductions de voitures, par exemple ?

BF : Non seulement des reproductions de voitures, mais aussi des portraits de familles avec leurs voitures et aussi des portraits sans véhicule. Cela peut paraître étonnant mais je préfère peindre des êtres humains, des animaux et des paysages que des voitures, des avions ou toutes sortes de mécaniques. À l'exception des motos car, dans ce cas, on voit le pilote en entier. J'aime beaucoup cette combinaison machine/personnage.

www.flyandrive.com



Par Joël CHASSAING-CUVILLIER

Montblanc UN HORLOGER EN PLEINE ÉVOLUTION

Depuis l'été 2013, la maison de Hambourg vit une véritable révolution sous la houlette de Jérôme Lambert. Ses collections horlogères sont en plein renouvellement et l'année 2015 sera marquée par une pièce importante : la Spirit Orbis Terrarum de la gamme Heritage.

La division horlogère de Montblanc revoit totalement son mode de production. Alors que les pièces de grandes complications de la collection Villeret étaient fabriquées dans le village éponyme, dans l'ancienne manufacture Minerva, et que le reste de la production provenait en majorité de l'unité du Locle, nous assistons actuellement à un changement de

stratégie. Aujourd'hui, des regroupements par métier sont opérés. C'est ainsi que le design, auparavant réparti entre les ateliers du Locle et de Villeret, est devenu un département unique installé sur le premier site. De la même manière, c'est au Locle que sont réalisés les assemblages des →



La Tourbillon Cylindrique Geosphere fait partie des grandes complications conçues et montées dans l'atelier de Villeret.

C'est dans cette riche maison bourgeoise du Locle que Montblanc développe et assemble une partie de sa production.



© Photo J. Chassaing-Cuvillier

La Spirit Orbis Terrarum est sans doute l'un des plus beaux modèles réalisés chez Montblanc depuis l'entrée de la marque allemande dans le monde horloger.



L'ORBIS TERRARUM, MONTRE DE L'ANNÉE ?

Son nom intégral est Meisterstück Heritage Spirit Orbis Terrarum et ce devrait être le succès de l'année parmi les collections horlogères de Montblanc. Cette montre élégante sera proposée à un prix relativement contenu pour une pièce à complication, puisque le modèle en acier sera vendu 5 000 € et la version en or 14 000 €. Ce modèle racé apparaît dans la lignée des montres de voyage que la TimeWalker World-Time Hemispheres avait inauguré en 2013.

Conçue à l'intention des grands voyageurs, l'Orbis Terrarum en impose déjà par son design. Elle possède une boîte sobre et épurée d'un diamètre raisonnable de 41 mm, ainsi qu'une fine lunette qui met en valeur le décor du cadran. La lisibilité de ce dernier est appréciable, même si les informations sont affichées sur trois zones différentes. Au centre se trouve celle réalisée en verre saphir, où figure l'hémisphère Nord, tandis que sur le pourtour prend place un disque sur lequel sont indiquées les 24 villes choisies pour représenter les 24 fuseaux horaires. Quant au cercle extérieur, où sont inscrits les chiffres des heures et qui tourne au rythme de la journée, il est divisé en deux parties, l'une blanche, l'autre noire afin de mieux séparer les heures du jour de celles de la nuit.

En outre, ce bel outil mu par un mouvement mécanique à remontage automatique offre la possibilité de régler l'heure de destination, lors d'un voyage, via un bouton-poussoir situé à 8h. Un système qui permet d'éviter le recours à la couronne de remontoir.



© Photo J. Chessaing-Cuvillier

La mise en place de la géosphère sur le cadran demande une grande attention afin de préserver le décor émaillé.



© Photo J. Chessaing-Cuvillier

Chez Montblanc, les stylistes utilisent le numérique mais également de simples feuilles de papier et de la gouache.



© Photo J. Chassaigne-Curillier

→ mouvements et des boîtes, ainsi que l'habillage de la majorité des collections de la marque. Les études de faisabilité en matière de design et les homologations font également partie des prérogatives du Locle. Les montres Montblanc, notamment celles des collections Rieussec et Heritage, subissent en effet un test de 500 heures, lequel comprend des épreuves de fiabilité et d'endurance, ainsi que des simulations d'utilisation en mode accéléré.

De son côté, la manufacture de Villeret prend en charge le développement et la conception des mouvements au sein d'un bureau d'étude unique, de même que l'assemblage final des calibres. Une équipe d'horlogers prototypistes s'occupe de la conception des nouveaux mouvements et des études de faisabilité en termes de production et de coûts. Ces artisans de haute volée effectuent aussi le montage intégral des modèles à grandes complications. C'est toujours dans cet esprit de synergie optimisée que les sites du Locle et de

Villeret ont été placés sous le contrôle d'un seul responsable. Une décision logique qui va dans le sens de la réorganisation menée par Jérôme Lambert depuis son arrivée en 2013 à la présidence de Montblanc, lequel a privilégié la cohérence entre les deux ateliers.

Les prototypes des collections Montblanc sont réalisés par les horlogers de la manufacture de Villeret.



Avec la TimeWalker Urban Speed, Montblanc est le premier horloger traditionnel à se lancer dans la course à la montre connectée face aux géants comme Apple. Jérôme Lambert marque le premier essai d'un match qui ne fait que commencer...

En kiosque le 10 avril !

RÉTRO VISEUR

HORS
SÉRIE
2015



GRAND TOURISME :

DES CLASSIQUES AUX YOUNGTIMERS

Alfa Romeo Montreal • Alpine A 610 Turbo • Aston Martin V8
Volante Vantage • Aston Martin DB7 6 cylindres • Bentley
Continental R • BMW M 635 • BMW 850 • Bristol 410
Ferrari 456 GT • Maserati Ghibli SS • Jaguar XJS 4.0
Jensen Interceptor MK III • Lagonda berline
Mercedes 560 SEC • Porsche 928/928 S/928 GT/GTS
Venturi MVS



LES PRIX
LES TENDANCES
LE MARCHÉ



CHASSAY

TOURS

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



Corvette C7 Stingray

466 ch Disponible en concession



Coupé et cabriolet. 8 teintes au choix.

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

R.C.S. Tours 343 449 415 - ORIAS N°07032869 - Visual et données constructeur non contractuels
Modèle présenté Corvette cabriolet 2016 avec options: toit en tôle Laguna Blue premium et jantes spéciales
Consommations mixtes : de 12,0 à 12,2 l/100 km - Emissions de CO₂ : de 279 à 283 g/km - 02/2015



L'ÉPOPÉE AUTOMOBILE MODERNE

Les organisateurs du Rallye Père-Fils™ fixent un nouveau rendez-vous en 2015 avec les 1000kmGT™. Au programme de cette course, la route Napoléon depuis les Alpes, les Gorges du Verdon et le Mont Ventoux, en trois jours et une nuit. Le tout sera ponctué par des haltes étoilées, pimenté par une épreuve de régularité, et organisé avec le soin du détail qui a fait notre réputation.

Écrivez la légende en prenant le départ de cette fabuleuse aventure !

DERNIÈRES PLACES DISPONIBLES

Organisé par HAPPY FEW RACING™

5 - 7 JUIN 2015

www.1000kmGT.com

