

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

AUTOMOBILES

classiques



ESSAI FORD MUSTANG GT

ÉBLOUISSANTE !

JUIN 2015

Automobiles classiques # 251 TESLA MODEL S P85D • FORD MUSTANG GT • ROLLS-ROYCE PHANTOM SERENITY • DOSSIER MAYBACH



DOSSIER
Horlogerie
et automobile

LE RETOUR DE MAYBACH
Histoire - Gamme 2015
Essai de la Maybach S 500

NUMÉRO 251 - JUIN 2015

FRANCE métro : 7,30€ - BEL 7,95€ - LUX 8,40€ - DOM : 8,40€ - Suisse : 12,20FS -
PORT.CONT/ESP/IT/GR : 8,4€ - ALL : 10,5€ - MAR : 95 MAD - TUN : 14,8TND - N.CAL : 1150 XPF -
POL/A : 2300 XPF - POL/S : 1200 XPF - CAN : 12,99CAD

L 14829 - 251 - F: 7,30 € - RD



EDITIONS
TF

Nouvelles
BMW X5 M
et BMW X6 M



Le plaisir
de conduire



Consommations en cycle mixte des Nouvelles BMW X5 M et BMW X6 M : 11,1 l/100 km. CO₂ : 258 g/km, selon la norme européenne NEDC. Prise de vue sur circuit.



M COMME MONUMENTALES.

NOUVELLES BMW X5 M ET BMW X6 M.

Athlètes hors normes, les Nouvelles BMW X5 M et BMW X6 M incarnent tout le dynamisme de BMW. Grâce aux 575 ch et 750 Nm de couple développés par leur V8 M TwinPower Turbo, elles atteignent des performances exceptionnelles dans la catégorie des SUV. Les paramètres de conduite M DRIVE personnalisables indépendamment permettent au conducteur de définir précisément le comportement de son automobile, de parfaitement docile à résolument sportif. Enfin, leur design illustre l'association de la force et de la polyvalence offerte par les BMW X5 et BMW X6 avec la sportivité incomparable des BMW M.



Deux mondes d'allégresse

Le levier de la boîte de vitesses manuelle, au maniement un peu rude, épouse parfaitement la paume de votre main. Devant vos yeux, à travers un pare-brise aux gênes de meurtrières et caché sous le long capot, un V8 atmosphérique de cinq litres de cylindrée et 421 ch vous avertit de ses borborygmes rauques que vous êtes dans un monde un rien brutal. Celui de la voiture sans filtre, presque sans concessions. La Ford Mustang débarque officiellement en Europe ce mois-ci. Nouvelle, totalement nouvelle. Et pourtant tellement classique. Les fondamentaux qui ont bâti le mythe depuis 1964 sont bien présents sur cette cuvée 2015 et, même si la technologie s'est forcément emparée de la bête, le côté bestial diffuse toujours cette délicieuse sensation d'un univers automobile resté bloqué à une époque que certains voudraient nous pousser à croire disparue : du bruit, des accélérations, des pneus qui hurlent et souffrent, et une gueule sans pareille. Un bon gros V8 qui éjecte 299 g de CO₂ par kilomètre. Et on s'en fiche un peu lorsqu'on décide de poser son séant au rez-de-chaussée de l'habitacle de cette légende qui procure une jouissance absolue, avec ce sentiment savoureux de tutoyer les frontières du politiquement incorrect.

L'immense dalle tactile offre ses innombrables fonctions à vos doigts habitués à manœuvrer avec dextérité smartphones et ordinateurs. Devant vos yeux, à travers un pare-brise lumineux et caché sous le long capot, un moteur électrique de 224 ch fait écho à son homologue de 476 ch situé sur le train arrière, et vous avertit de son silence absolu que vous pénétrez l'univers un rien déroutant de la voiture du futur. La Tesla Model S P85D débarque en Europe. Nouvelle, totalement nouvelle. Et tellement différente de toutes les voitures 100 % électriques vendues sur la planète. Et même si la technologie s'est totalement emparée de cette limousine révolutionnaire, celle-ci diffuse toujours cette délicieuse sensation d'un monde automobile fondé sur des performances ahurissantes, le tout dans un confort royal. Les 700 ch de puissance cumulée ne souillent l'air d'aucun gaz polluant ou particule : 0 g de CO₂ par kilomètre parcouru. Ils offrent pourtant des prestations d'accélération hors du commun et une délectation totale au volant, avec ce sentiment agréable de tutoyer les frontières du politiquement correct.

Notre quotidien permet la cohabitation de ces deux styles de vie automobile. Dès lors, pourquoi débattre pour tenter de connaître quel est le plus pertinent de ces deux mondes d'allégresse ? Ils sont tous deux présents dans ce numéro car ils y ont tous deux leur place.

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^{ère} 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-Dureteste

Tél. 01 60 71 55 12

ABONNEMENT ET ANCIENS NUMÉROS

Automobiles classiques

BP 50420 - 77309 Fontainebleau CEDEX

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

Pour les abonnements en Suisse et Belgique :

Édigroup Belgique

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

abobelgique@edigroup.org

Édigroup Suisse

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

abonne@edigroup.ch

Pour l'étranger et DOM - TOM, nous consulter



Éditions LVA - BP 40419

77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 39 69 69

Fax: 01 60 71 55 72

Impression : SIEP, 77590 BOIS-LE-ROI

Imprimé en France / Printed in France

Copyright © 2011 *Automobiles classiques*

Tous droits réservés. Dépôt légal : à parution

Commission paritaire n° 0517 K 83755

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



PINEAU
DES CHARENTES

LA TERRE LUI A DONNÉ SON CARACTÈRE. LA MER LUI A DONNÉ SA FRAÎCHEUR.

Depuis plus de 4 siècles, les producteurs de Pineau des Charentes assemblent jus de raisin et Cognac dans les règles de l'art, pour en faire le vin de liqueur emblématique des Charentes. Un vin élégant et fruité aux multiples facettes. À la fois

simple et complexe, rafraîchissant et flamboyant, il marie subtilement la douceur du raisin à la puissance aromatique du Cognac. Blanc, rouge ou rosé, vieux ou très vieux, et servi bien frais, chaque Pineau des Charentes mérite d'être dégusté.

PINEAU DES CHARENTES. SINGULIÈREMENT PLURIEL.

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



4 ÉDITORIAL

8 AUTO-STAR

À la rencontre d'un féru de voitures
Grégoire Delacourt

10 TENDANCES

L'actualité côté design
Mercedes GLC Coupé concept

18 BOÎTE À GANTS

Les objets de l'amateur éclairé
On the road

20 DOSSIER HORLOGERIE ET AUTOMOBILE

Le grand dossier du mois
Interview : Bernard Fornas
Design : dessins croisés
Technique : au cœur des garde-temps
Partenariat IWC : accords parfaits
Repères : mariages heureux



Grégoire Delacourt.



42 BOÎTE À GANTS

High-tech

44 PUR-SANG

Pleins feux sur les nouvelles voitures d'exception
Ford Mustang

50 PERFORMANCES

Quand la beauté naît de l'efficacité
Mercedes CLA
Shooting Brake 45 AMG

56 GROS PLAN

Le grand essai du mois
Testa Model S P85D

62 DOSSIER MAYBACH

Le grand dossier du mois
Héritage : petite renaissance
Gros plan : Mercedes-Maybach S 500
Nouveautés : la gamme 2015



- 78 GRAND TOURISME**
Balade touristique au volant
d'une future classique
La Seine-et-Marne
en Jaguar XJ 3.0 D Premium
- 84 BOÎTE À GANTS**
Bucolique et champêtre
- 86 AUTO PORTRAIT**
Une personnalité avouant
sa passion pour l'automobile
Dany Chamfrault
- 92 GALERIE**
L'automobile dans l'art
Ed Ruscha
- 98 GASTRONOMIE**
Saveurs du monde
Vins du Berry



© Artrepticum

- 100 ÉVÉNEMENT**
Une manifestation sur l'agenda
des passionnés
Techno Classica 2015
- 104 STUDIO**
Une grande classique
de l'art de la carrosserie
Rolls-Royce Phantom Serenity
- 111 CAHIER PATRIMOINE**
Placement plaisir
Enchères : dix-sept icônes à l'encan
La cote : BMW M1
Le bar d'Automobiles Classiques :
le fauteuil club
Patrimoine : Frank Wootton

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. 110

PROCHAIN
NUMÉRO
EN KIOSQUE
LE 19 JUIN

GRÉGOIRE DELACOURT

« La DS, androgynne sublime »

Grégoire Delacourt fait partie de ces hommes pour lesquels l'automobile rime avec romanesque. Il est beaucoup question de Citroën DS dans ses rêves.

Automobiles Classiques : De quand date votre intérêt pour l'automobile ?

Grégoire Delacourt : J'avais une douzaine d'années et je rêvais déjà de posséder une DS 23 Pallas. Je la voulais beige, intérieur cuir fauve avec les vitres fumées, teintées vertes. Il y en avait une à Valenciennes où je résidais. Je disais à mon père que je la trouvais belle et lui me répondait : « Oui, mais son propriétaire, c'est le docteur. » Comme si les belles voitures étaient réservées aux gens importants ! Et nous, nous ne pouvions avoir que la D Super 5 bordeaux avec des vitres blanches et l'intérieur en Skai.

AC : Elle était moins chère !

GD : Je me souviens des prix, mon père avait acheté une Dyane 2 000 francs. Et, en 1970, il a payé 8 000 francs la D Super 5.

AC : Vous aimeriez toujours posséder une DS ?

GD : Oui, mais je n'en trouve pas en bon état à un prix raisonnable. C'est vrai que cette DS, je l'ai toujours trouvée belle. Dans son livre *Mythologies*, Roland Barthes raconte l'érotisme de la DS 19.

REPÈRES

Grégoire Delacourt mène de front les carrières de publicitaire (il a travaillé pour Mercedes) et d'écrivain. Son roman *La Liste de mes envies* s'est vendu à 1 million d'exemplaires. Il vient de publier *Les Quatre Saisons de l'été* chez JC Lattès.



Il écrivait que des obsédés de la DS allaient se plaquer sur la malle arrière, quand la voiture montait, et que cela leur communiquait une sorte d'émotion sensuelle. Il présentait cette voiture comme le symbole de la première érotisation d'une automobile et ça, c'était absolument troublant pour moi. Je m'en suis souvenu pour mon livre, *L'Écrivain de la famille* où le type rencontre une femme qui est assise sur une voiture.

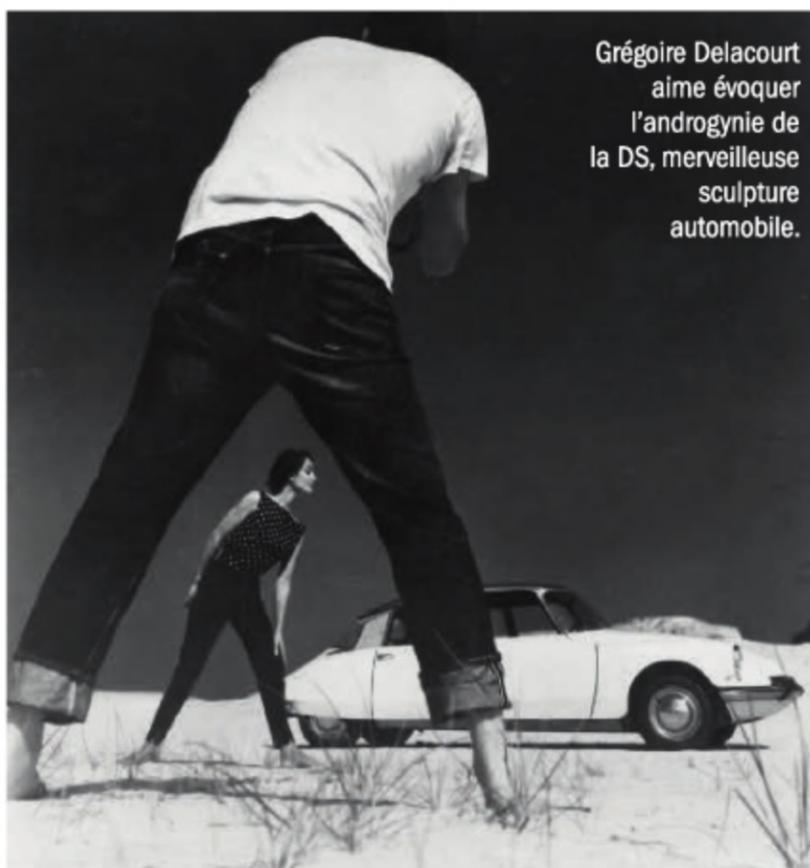
AC : C'est un fantasme masculin assez classique...

GD : L'image, pas du tout celle de la pin-up devant la voiture rouge ou blanche, à laquelle je ne trouve aucun intérêt, de cette femme assise avec désinvolture sur une voiture, c'est l'absolue possibilité

d'un amour nouveau avec lequel on pourrait partir. Et, pour moi, c'est avec une DS, forcément. Quand j'en vois une, je la trouve magnifique. Elle est assez petite par rapport aux voitures d'aujourd'hui. La DS, c'est mon choix numéro un. Et après, c'est la Citroën SM. Une très belle voiture, qui ne marchait jamais, m'a-t-on dit...

AC : C'était plutôt une Grand Tourisme, pour prendre le large.

GD : À l'époque, il y avait les nationales, on pouvait rouler. On aimait la voiture. Une DS qui fonce, vue de face, c'est comme des cheveux au vent, c'est beau ! Aujourd'hui, les autos sont des produits tristes. Je ne comprends pas pourquoi à notre époque, où justement on ne peut plus aller vite, où on sait faire des voitures légères qui ne consomment que 3 litres, on n'en profite pas pour fabriquer des belles bagnoles ! Ce sont les ordinateurs qui continuent à les dessiner. L'aérodynamique, on s'en fout ! Rouler



Grégoire Delacourt aime évoquer l'androgynie de la DS, merveilleuse sculpture automobile.

est une voiture très masculine.

GD : Oui, il y en a une qui est très anglaise, un peu voyou, la Jaguar. Et la DS est plus latine, plus civilisée. Mais la DS a une androgynie sublime.

AC : Vous n'avez pas rêvé de voitures américaines quand vous étiez petit ?

GD : Si, de la Mustang, parce qu'elle a aussi un côté très voyou. C'est une héroïne ou un héros de cinéma. Vous mettez Faye Dunaway dedans, c'est une fille. Avec Steve McQueen, c'est un

mec. C'est une voiture qui prend le sexe de la personne qui la conduit. Elle a un côté arrogant et une forte personnalité.



Vénérée, adulée ou détestée, la Citroën DS célèbre cette année ses 60 ans.

à 130 km/h, on peut le faire avec une voiture un peu moins aérodynamique, mais qui serait sublime.

AC : Quelle a été votre première voiture ?

GD : C'était une Ford Anglia, que je trouvais superbe. Elle était très anguleuse, avec la vitre arrière inversée comme celle de l'Ami 6, et à bord, tout était en bakélite. Évidemment, il y avait deux litres d'huile par terre tous les matins. Comme beaucoup, j'ai une tendresse pour la Jaguar Type E parce qu'elle est sublime. À son volant, on ne voit que son long capot, on ne voit même plus la route. La route, c'est la voiture.

AC : Vous aimez la DS qui est féminine et, à l'inverse, la Type E

AC : Vous ne retrouvez plus cela dans les contemporaines ?

GD : Je vais vous dire une chose que les gens ne comprennent pas. Je trouve la Bentley Continental GT absolument sublime. On dit : « C'est une voiture de riche ». Non, c'est très beau. C'est une des rares autos à la fois très moderne et en même temps porteuse de tout un passé anglais. J'attends d'une voiture qu'elle soit un superbe objet, même si ce n'est pas la plus confortable, la plus ceci ou cela... Pour moi, il faut qu'elle soit belle à regarder et belle dedans. J'en ai essayé une, juste pour le plaisir. C'est incroyable. Quand la portière se referme sur vous avec un « poup », vous êtes ailleurs. Tout ce qu'on connaît de la voiture, il faut l'oublier. Et ça, je trouve que c'est émouvant. J'adore conduire, je peux partir déjeuner à 300 km pour le plaisir d'avoir fait de la route. Mais il faut des belles autos pour que ce soit agréable. C'est un art de vivre, il y a quelque chose d'extrêmement civilisé dans la voiture.

PROPOS RECUEILLIS PAR ÉLISABETH SANTACREU
PHOTOS EMMANUELLE HAUGUEL



Mercedes a totalement réorganisé sa gamme des SUV et prépare pas moins de sept modèles inédits, dont ce coupé GLC compact très dynamique.



La famille des SUV Mercedes adopte désormais les appellations « GL » suivies de la lettre situant le gabarit du crossover : GLA pour l'accès à cet univers, jusqu'à GLE pour l'actuel haut de gamme qui succède au ML. Le Mercedes GL chapeaute quant à lui l'ensemble de cette offre de baroudeurs (voir page suivante), mais il s'agit là d'un véritable tout-terrain, éloigné de la philosophie routière des SUV du reste de la gamme Mercedes. Au sein de ces différentes déclinaisons viennent désormais s'ajouter des silhouettes dynamiques simplement appelées « coupé ». C'est le cas du nouveau GLE Coupé dévoilé en début d'année, en attendant la variante GLC Coupé, plus compacte, présentée dans ces pages sous la forme d'un concept et exposée récemment lors du Salon de Shanghai. Mercedes annonce officiellement une vaste famille composée de sept modèles dans cette nouvelle offre « GL ». Le constructeur va donc verrouiller tous les segments possibles et imaginables sur ce marché en plein essor, où BMW et Audi ne restent pas à la traîne non plus. Après la vogue du coupé quatre portes concrétisée par les CLA et CLS, celle des dérivés Shooting Brake et enfin

TENDANCES Mercedes GLC Coupé concept



celle des SUV, voici donc venue celle du SUV Coupé. Le GLC Coupé concept précède même la présentation du GLC (SUV compact classique) de quelques jours – il succédera à l'actuel GLK –, mais il y a urgence pour Mercedes qui doit contrer à la fois le nouveau BMW X4 et les SUV de la famille Audi TT qui s'annoncent (*voir Automobiles Classiques n° 248*). Inspiré de la stratégie des matriochkas, le style des coupés diffère peu entre les GLE et GLC. Tous deux semblent complémentaires en termes de gabarit, dix centimètres séparent le SUV coupé compact (GLC) du SUV coupé routier (GLE). La différence est cependant plus significative en hauteur : le GLC, encore plus dynamique, toise moins de 1,60 m lorsque son grand frère dépasse 1,70 m. Techniquement, le GLC Coupé concept se contente d'une seule version car c'est encore un *show car*. Il s'agit du V6 de 367 ch couplé à une boîte de vitesses automatique à 9 rapports et d'une transmission 4Matic. Lorsqu'il arrivera sur le marché, nul doute que ce GLC Coupé bénéficiera d'une partie des motorisations du GLE Coupé. Ce dernier offre de 204 à 585 ch ! Une version hybride capable de parcourir 30 km en tout électrique est même disponible en France : le GLE 500 e 4Matic. Il est doté du V6 de 3,0 l et 333 ch, aidé d'un moteur électrique de 116 ch. Il est commercialisé au tarif de 86 400 € et cette motorisation pourrait bien se retrouver sous le capot du GLC Coupé décidément très ambitieux.

Le GLC Coupé bénéficiera de sa (ou ses) version AMG. Sur la base du V6 ou du V8 ?

SUV MERCEDES LES COUPÉS DÉBARQUENT

En attendant le renouvellement de la famille GLK sous la forme du prochain GLC compact, voici la gamme actuelle des crossovers proposée par Mercedes.



GLA Conçu sur la plate-forme des Classe A, B et CLA, le GLA est disponible en quatre roues motrices.



GLK Ce modèle laissera sa place à un tout nouveau SUV compact, le GLC qui sera dévoilé le 17 juin prochain.



GLC Coupé Dynamique et sportive, la silhouette GLC Coupé s'attaque au BMW X4 et au futur SUV Audi TT.



GLE En début d'année, le GLE a pris la succession du ML avec une gamme de moteurs très étendue.



GLE Coupé Premier de la gamme des coupés SUV, le GLE Coupé se positionne face au BMW X6.



GL Valeur sûre et véritable tout-terrain, le GL n'a pas vraiment de concurrent chez BMW ou Audi.

	Longueur	Hauteur	Empattement (en mètres)
GLA	4,41	1,49	2,69
GLK	4,53	1,66	2,75
GLC Coupé	4,72	1,59	2,82
GLE	4,81	1,79	2,91
GLE Coupé	4,91	1,73	2,91
GL	5,12	1,85	3,07

2015
TOUR DE CORSE
RALLYE DES 10.000 VIRAGES

CHAQUE VIRAGE RACONTE UNE HISTOIRE

La Fédération Française du Sport Automobile vous propose d'écrire une nouvelle page de l'histoire du Tour de Corse. Propriétaires de GT, de Supercars classiques, électriques ou hybrides et autres voitures de légende, conduisez sur les routes empruntées par les pilotes du Championnat du Monde des Rallyes d'hier et d'aujourd'hui ! Pendant 4 jours, parcourez la Corse à votre rythme dans les traces des champions.

Prenez le départ de cette nouvelle aventure !

OUVERTURE DES INSCRIPTIONS

1^{er} - 4 Octobre 2015

www.tourdecorse10000.com

À Paris, l'exposition Alfa Romeo vous permet de retrouver la Montreal, présentée sous la forme du concept de 1967 et produite par Bertone en 1970.



Exposition Alfa Romeo

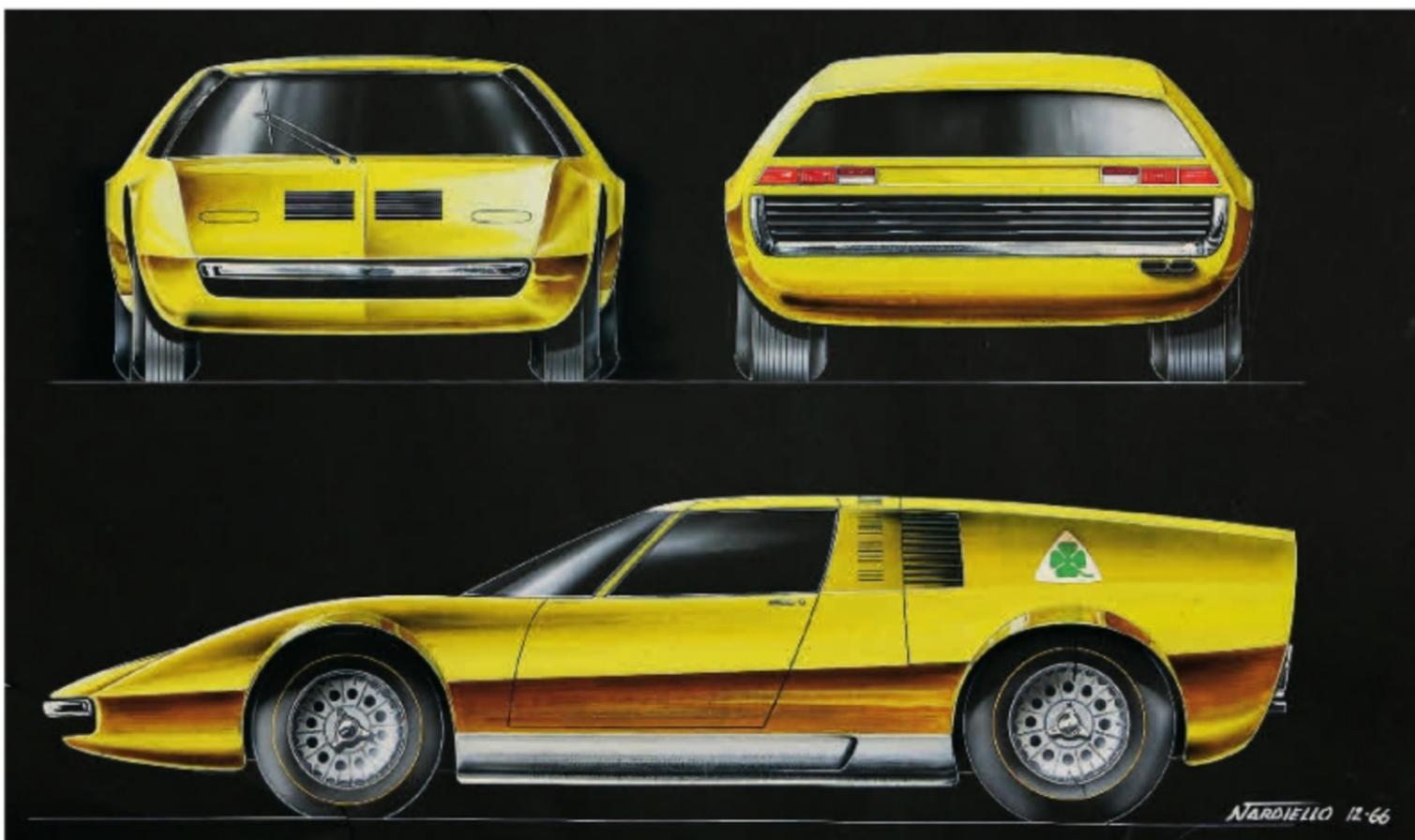
La beauté nécessaire

Profitons de l'exposition consacrée au style Alfa Romeo, en plein cœur de Paris, pour voyager dans l'univers du design de la marque et rappeler ses grandes dates.

L'endroit est magique pour qui aime la capitale française. Magique aussi car son architecture, due à Jean-Michel Wilmotte, mêle celle d'un grand théâtre italien, respectueuse du lieu où elle est érigée (le rond-point des Champs-Élysées), à celle d'un énorme garage Dinky Toys pour de (très) grands enfants. C'est ici que se sont retrouvées quelques-unes des icônes du style Alfa Romeo pour proposer un voyage visible par tous, car grand public (*voir encadré*). Le MotorVillage où se déroule l'exposition *La beauté nécessaire* ne saurait pourtant cacher d'autres lieux tout aussi prestigieux d'où proviennent une partie des maquettes mises en valeur ici. Il y a tout d'abord le musée Alfa Romeo d'Arèse, fermé au public depuis quatre ans déjà, implanté à côté de l'usine mythique délaissée en 2003. Ce lieu magique et historique pourrait ouvrir de nouveau ses portes cette année. Raison pour laquelle les voitures présentées à Paris sont issues de collections privées, puisque le musée s'active à se refaire une beauté avec les siennes. Il y a ensuite l'Officina 83, en plein cœur de Turin, où toutes →



Ci-contre à gauche, la berline Giulia, présentée en juin 1962, est la première création d'importance de l'équipe de stylistes menée par Giuseppe Scarnati.



Ci-dessus, étude d'un coupé sport datant de la fin 1966, alors que le style était passé sous la direction de Cressoni.

Ci-contre à gauche, esquisse du concept Scarabeo de 1966, qui a été présenté après la Canguro de Giugiaro et avant la Carabo de Bertone.

Désormais intégré au sein du centre de style regroupant toutes les marques du groupe, Alfa Romeo vit avec son temps et songe, pourquoi pas, à un petit SUV compact sportif.





L'Alfa Romeo Caimano dessinée par Giugiaro montre à quel point la firme italienne est restée fidèle à de nombreuses signatures de designers indépendants et prestigieux.

→ les forces vives de la création stylistique du groupe FCA (Fiat Chrysler Automobiles) sont réunies. Alfa Romeo a un peu tardé à rejoindre ces marques sœurs (à l'exception de Ferrari) dans cette ancienne usine réaménagée, où l'espace et la luminosité permettent de créer une ambiance toute particulière, loin des standards des autres grands bureaux de design de la planète automobile. C'est désormais ici que naissent les futures Alfa Romeo, sous la direction de Marco Tencone et sous celle du responsable du style extérieur, Alessandro Maccolini. Marco Tencone n'a pas l'aura de ses illustres confrères carrossiers comme Zagato, Bertone, Pininfarina ou encore Touring. Cette situation est intimement liée à l'histoire de la marque milanaise qui a, de tout temps, fait appel à des carrossiers qui ont eux-mêmes bénéficié d'une belle image après avoir signé quelques-unes des plus admirables créations italiennes. Pourtant, le style interne Alfa Romeo a toujours courageusement concurrencé ces illustres signatures, comme le rappelle l'organisateur de l'exposition parisienne, Jean-François Serre : « Ivo Colucci, Giuseppe Scarnati et Ferruccio Palamidessi, tous venus du département carrosserie, ont créé le premier véritable bureau de style Alfa Romeo au début des années 1950. Ivo Colucci et l'ingénieur en chef de la marque, Orazio Satta Puliga, ont ensuite délocalisé le design dans un petit local des structures d'Alfa Corse au Portello, près de Milan. Quatre personnes seulement œuvraient ici sous la direction de Giuseppe Scarnati. » C'est avec cette équipe – qui prendra heureusement de l'ampleur

LE DESIGN ALFA ROMEO AUX CHAMPS-ÉLYSÉES BELLA ESPOSIZIONE PARIGINA*



Le MotorVillage ouvert par le groupe Fiat le 1^{er} juillet 2010 au 2, rond-point des Champs-Élysées, propose à la fois des expositions temporaires et un restaurant au cœur de Paris, le tout sur cinq étages traversés par un « tube » central où sont mises en valeur les différentes voitures du groupe. Fiat suivait ainsi, avec quelques décennies de retard, la voie empruntée

par ses concurrents depuis les années 1920, lorsqu'ils envahirent la plus belle avenue du monde. Jusqu'au 28 juin, vous pourrez voyager au cœur du design Alfa Romeo en compagnie de quelques rares modèles issus de collections privées, telles l'Alfa Romeo 8C Competizione, la 6C 2500 de 1949, la Giulietta Spider de 1955, la Montreal de 1970, le coupé Zagato SZ de 1989 ou encore la Giulia berline de 1962. Ces emblèmes sont accompagnés de la nouvelle Alfa Romeo 4C Spider, mais aussi et surtout de nombreuses maquettes de style provenant du musée Alfa Romeo, ainsi que d'innombrables dessins répartis sur les différents étages.

* Belle exposition parisienne



Le coupé SZ a été élaboré par l'équipe de style interne et produit par Zagato. Robert Opron, auteur de la SM, a même collaboré à ce dessin.

Exposition Alfa Romeo La beauté nécessaire
Jusqu'au 28 juin. Au 2, rond-point des Champs-Élysées, 75008 Paris. Métro Franklin Roosevelt. Tous les jours de 11h à 20h (vendredi et samedi jusqu'à 21h, dimanche jusqu'à 19h).



Ci-dessus, la 8C demeure le manifeste du design Alfa Romeo des années 2000-2010. À droite, sous la direction de Cressoni, le style d'une grande Alfa Romeo du milieu des années 1960.



UN CENTRE DE DESIGN LUMINEUX

Le centre de design Officina 83 (ci-dessus), immense et lumineux, est implanté dans les anciennes usines de Mirafiori, au cœur de Turin. L'espace et la luminosité le caractérisent. Alfa Romeo a rejoint ce lieu où toutes les marques italiennes du groupe sont désormais représentées, sauf Ferrari.

Depuis le départ de Walter de Silva en 1999, de très nombreux responsables se sont succédés à la tête du design Alfa Romeo qui a désormais besoin de stabilité pour atteindre ses ambitieux objectifs

dans les années 1960 – qu'un projet capital est mené, celui de la berline Giulia de 1962. Ce modèle, dont le design s'imprègne des codes esthétiques de l'époque avec ses formes très carrées, offre néanmoins de grandes audaces de par son caractère extrêmement sportif. D'ailleurs, comme le confirme Jean-François Serre, « la Giulia berline a été très controversée en interne, à tel point que la direction a donné son accord avec une certaine réserve. »

Au final, avec plus de 572 000 exemplaires produits jusqu'en 1972, cette berline de caractère reste l'un des plus grands succès du constructeur. Giuseppe Scarnati continue à mener ses équipes en concurrence des grandes signatures de la carrozzeria italienne (Bertone, Pininfarina et Zagato notamment) jusqu'en 1965, lorsqu'il est remplacé par Ermanno Cressoni et Federico Formenti. Ces deux hommes entraînent alors Alfa Romeo sur la voie de l'originalité avec le projet de l'Alfetta, au début des années 1970. Seule la création des Alfa Romeo 1750/2000 et de l'Alfa 90, par Bertone, leur échappe. Mais c'est aussi la décennie où Alfa Romeo s'ouvre au sud de l'Italie avec un autre projet essentiel de son histoire, l'Alfasud. Dû au bureau de style de la toute jeune société ItalDesign, ce modèle positionne la marque dans l'univers de la berline compacte à traction avant et, par la même occasion, ajoute un sacré concurrent (Giorgetto Giugiaro) aux équipes de design interne !

Ermanno Cressoni n'en a cure et propose, avec ses équipes, des créations toutes plus originales les unes que les autres, particulièrement la deuxième génération de la Giulietta en 1977 qui use et abuse du fameux penchant pour la ligne en coin ! Avant d'intégrer le centre de design Fiat, Cressoni a le temps de signer les Alfa 33 (1983) et 75 (1985). C'est alors que le bureau de style italien accueille le volubile Walter de Silva qui, aidé de son acolyte Carlo Giavazzi, signe les Alfa Romeo 156 et 147 après avoir esquissé le futur du design de la marque sous les traits du concept Nuvola. La direction du style change ensuite constamment de visage : Andreas Zapatinas, Wolfgang Egger, Frank Stephenson, Christopher Reitz ou encore Marco Tencone. La restructuration du service et sa venue au sein même du site Officina 83, commun à toutes les marques du groupe, imposent une sérénité apte à assurer la réussite du constructeur vers ses nouveaux challenges. L'arrivée sur le marché américain n'est sans doute pas le moindre. Là, Alfa Romeo compte avant tout sur trois futurs modèles : sa berline Giulia (2016), un SUV compact rival du Volkswagen Tiguan et le retour du spider Duetto, produit sur la nouvelle plate-forme Giorgio dédiée aux véhicules à propulsion. De beaux projets que Tencone et Maccolini ont d'ores et déjà habillés.

CHRISTOPHE BONNAUD

ON THE ROAD

PAR ALEXA POUGEUX shopping.ac@lva.fr



PARFUMS N-CIGALE

Coup de cœur pour cette maison créée en 2010. La collection offre une interprétation de trois univers connus que sont le Pin, la Lavande et la Figue, travaillés chacun en deux versions olfactives. Une véritable partition dédiée au sud et à parfumer sur soi, sur des objets ou sur son linge de maison. N-CIGALE Figue Fresh. Prix : 115 € (120 ml)
www.n-cigale.com



STETSON

Chapeau en paille raphia.
Prix : 119 €
www.stetson-europe.com



MY DEEJO

Couteau en acier inoxydable avec manche en bois de grenadille.
Prix : 44,90 €
www.mydeejo.fr



ALAIN FIGARET Veste officielle du Tour Auto 2015, matelassage carré, en nylon imprimé twill. Doublure matelassée bleu marine et rouge. Prix : 385 €
www.figaret.com

WINDSOR

Pantalon denim.
Prix : 230 €
www.windsor.de



HACKETT

Étui à montres (4 ou 5) en cuir cognac (245 €) et boîte à boutons de manchette en cuir (400 €).
Numéro lecteurs : 01 40 20 03 75



CROCKETT AND JONES PARIS

Modèle Newquay, disponible en veau velours bleu moyen, océan, tabac ou marron. Prix : 380 €
www.crockettandjones.com



BEOPLAY H6 ROSE GOLDEN

Digne hommage aux 90 ans de la maison Bang & Olufsen, The Love Affair Collection revisite les classiques de la marque (6 produits) dans un nouveau coloris rose. Prix : 419 €
www.beoplay.com



DANIEL HECHTER

Lunettes de soleil homme en acétate gris mat texturé, intérieur noir brillant.
Numéro lecteurs : 01 47 63 11 40



STRELLSON

Costume en laine fine.
Pantalon (200 €) et veste (250 €).
www.strellson.com



FERNAND BACHMANN

Gilet matelassé marron.
Prix : 160 €
www.fernandbachmann.com

ARTHUS BERTRAND

Bracelet reversible Bayadère. Prix : 200 €
www.arthus-bertrand.com



NEW BALANCE

Basket MRL996 en nubuck. Prix : 160 €
Numéro lecteurs : 0820 20 87 25

HERMÈS

Le Flâneur Sportif d'Hermès est habillé de cuir de crocodile mat sur la selle, le cintre et la poignée de portage. Cadre 100 % carbone.
Prix : 14 600 €
Numéro lecteurs : 01 44 29 01 50



FRATELLI ROSSETTI

Derbies en cuir naturel perforé avec bout fleuri. Prix : 420 €
Numéro lecteurs : 01 42 65 26 60

HORLOGERIE ET AUTOMOBILE

Ces deux univers ont tellement de points en commun qu'ils se sont rencontrés et liés il y a fort longtemps. Leur histoire d'amour se dévoile dans ce dossier inédit.

RÉALISATION : JOËL CHASSAING-CUVILLIER





INTERVIEW
Bernard Fornas



DESIGN
Dessins croisés



TECHNIQUE
Au cœur des garde-temps



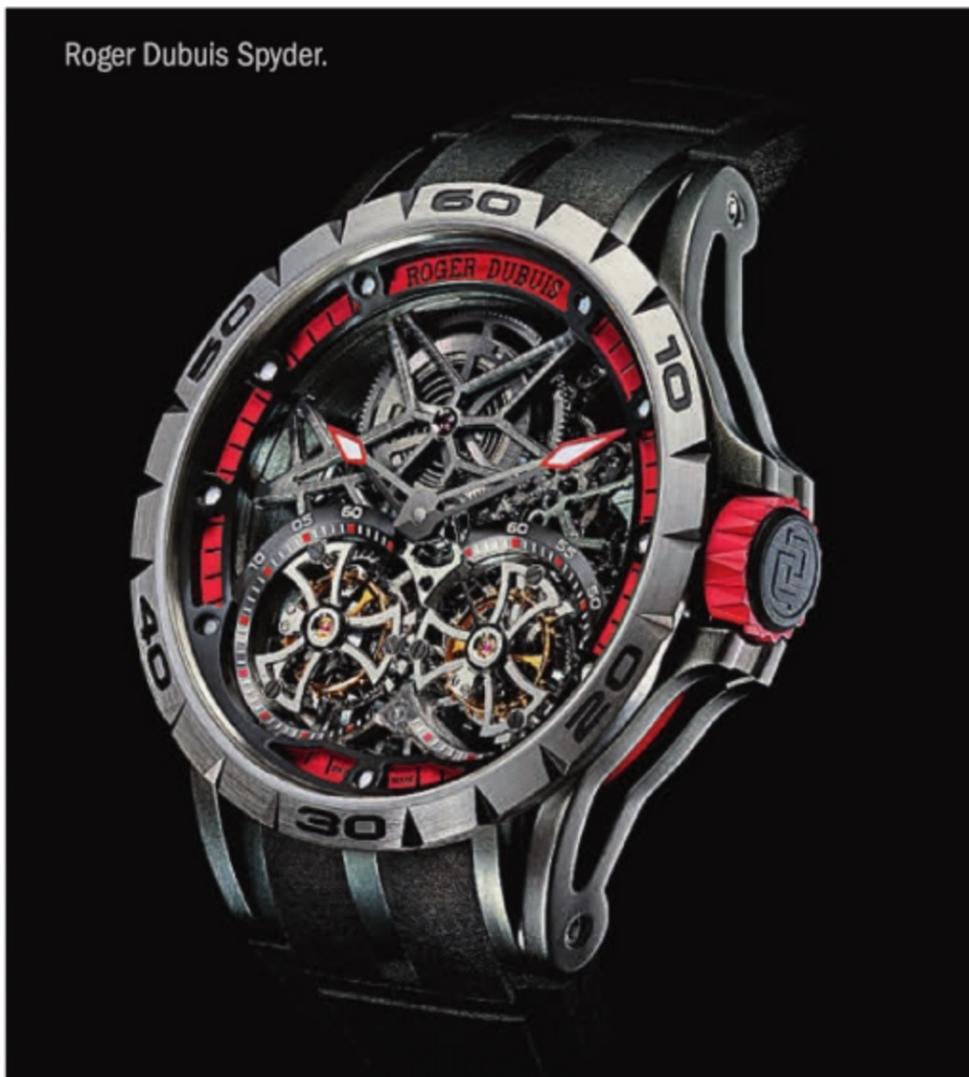
PARTENARIAT IWC
Accords parfaits



REPÈRES
Mariages heureux



Roger Dubuis Spyder.



INTERVIEW Bernard Fornas

« LA MONTRE CONNECTÉE EST UN ÉPIPHÉNOMÈNE »

Codirecteur du groupe Richemont, Bernard Fornas fait le point sur l'horlogerie de luxe et évoque son futur. Il en profite pour porter un œil critique sur les liens qui unissent cet univers à l'automobile.

Après avoir placé Cartier en tête des marques joaillières, Bernard Fornas codirige désormais Richemont, le deuxième groupe dédié au luxe du monde. Ce dernier comprend de nombreuses marques horlogères, dont Baume & Mercier, Cartier, IWC, Jaeger-LeCoultre, Lange & Söhne, Piaget, Roger Dubuis et Vacheron Constantin. L'homme est sans doute le mieux placé pour évoquer l'avenir de l'horlogerie de luxe, et en profite pour nous évoquer sa passion pour la belle automobile.

Automobiles Classiques : Le marché de l'automobile de très grand luxe se porte bien, tandis que celui de l'horlogerie haut de gamme voit sa progression freinée. Comment expliquez-vous cela ?

Bernard Fornas : Il est vrai que la situation n'est pas identique dans ces deux marchés. Mais l'horlogerie est implantée dans le monde entier depuis bien longtemps et, malgré tout, elle continue à croître dans le secteur du très haut de gamme. Il y a une clientèle pour celui-ci, de même qu'il y en a une pour les automobiles anciennes et pour les voitures contemporaines de luxe. L'acte d'achat dans ces deux marchés présente des similitudes.

La cote des Ferrari va continuer d'augmenter, selon Bernard Fornas, à l'image de cette 365 GTB/4.



AC : Montblanc est la première marque de luxe à proposer une montre connectée. Le choix de cette enseigne a-t-il été fait par Richemont ou directement par son designer, Jérôme Lambert ?

BF : C'est un choix conjoint. Jérôme a proposé cette innovation et nous l'avons acceptée. Je pense que cette marque est la bonne pour tester ce genre de produit car elle est tout à fait adaptée à la modernité, très masculine et particulièrement dans son temps. Cette montre demeure toutefois un peu à part dans notre production horlogère. En outre, c'est son bracelet qui est connecté, pas sa partie mécanique. Cette dernière est préservée et c'est ce qui nous importe.

AC : Le label Jaeger, avec son passé automobile, n'aurait-il pas été plus adapté pour ce projet, notamment avec sa montre Aston Martin ?

BF : Dans ce cas précis, on ne peut pas vraiment parler d'un passé automobile, mais plutôt d'une alliance réalisée à la demande d'Aston Martin. En fait, je n'ai jamais été très favorable à ce type d'association, de *co-branding* dans lequel il y a toujours un gagnant et un perdant. Si la marque est forte et possède un héritage puissant, elle n'a besoin de personne. Jaeger et Aston Martin sont plutôt jugées, chacune dans leur univers, par rapport à leurs produits et aux innovations qu'ils peuvent éventuellement véhiculer.

AC : Une montre intégrant tous les éléments de connection est-elle prévue ?

BF : Le choix d'un bracelet connecté associé à une montre qui conserve son intégrité est, à mon avis, la meilleure solution. Aujourd'hui, il y a beaucoup d'échecs en matière de montres connectées. Bien sûr, il va falloir observer de près ce que va faire Apple dans ce domaine. Mais je ne suis pas certain que ce marché va se développer et que la demande des clients va augmenter. Pour l'instant il s'agit d'un épiphénomène.



Piaget Altiplano Chronographe.



Baume & Mercier Clifton.



Lange & Söhne Datograph.

AC : Un manque d'intérêt de la clientèle pour ces montres ne risque-t-il pas de bouleverser le renouvellement des collections ?

BF : Je ne pense pas qu'il puisse y avoir de phénomène de lassitude dans l'univers de l'horlogerie. La montre est le seul moyen, pour un homme qui n'est pas dans sa voiture, sur son bateau ou dans sa villa, d'afficher son statut social. En outre, dans un lieu public, elle lui confère une image de connaisseur éclairé qui aime se différencier. Il faudra donc toujours renouveler les collections car il ne s'agit pas ici de garde-temps destinés seulement à donner l'heure.

AC : Vous qui êtes passionné d'automobiles, que pensez-vous des modèles anciens qui partent à des prix vertigineux ?

BF : C'est un marché qui a beaucoup changé depuis dix ans. De plus en plus de personnes s'y intéressent, pour le plaisir ou pour investir, voire les deux. Avant, c'était un monde composé de puristes et de collectionneurs amateurs qui achetaient des véhicules surtout par passion.

Désormais, la notion de spéculation est bien présente car la demande est supérieure à l'offre. L'exemple de Ferrari est parlant. Maintenant que les modèles rares, comme les 250 GTO ou les Lusso, sont sortis du marché, les acheteurs se tournent vers d'autres exemplaires pour l'instant moins prisés, à l'image des 250 GTE ou des 330 GT 2+2. Mais leurs cotes vont forcément monter en flèche. Et ainsi de suite avec toutes les voitures ornées du cheval cabré.

AC : L'augmentation des prix est donc inéluctable ?

BF : Oui, car ce que nous constatons chez Ferrari est valable pour d'autres marques. Les acheteurs épuisent littéralement certains filons avant de se tourner vers une gamme de modèles inférieure. Pour reprendre le cas de Ferrari, une 512 BB se vendait difficilement 100 000 € il y a trois ans, tandis qu'aujourd'hui une très belle BB à carburateur s'envole à 350 000 €. N'oubliez pas que les Chinois s'intéressent également de plus en plus à l'automobile ancienne, ce qui a une incidence sur les prix.



Panerai Luminor.



IWC 75^e anniversaire.



Jaeger-LeCoultre Duomètre Sphérotourbillon.

« L'acte d'achat dans les univers du luxe automobile et horloger présente des similitudes »



Vacheron Constantin
métier d'art.

AC : Peut-on encore se faire plaisir à des tarifs relativement raisonnables ?

BF : Une petite Fiat Dino Spyder 2.4 est un bonheur à conduire. Certes, il faut déboursier 100 000 € pour un véhicule qui reste une Fiat, mais qui dispose tout de même d'un moteur Ferrari. Vous pouvez aussi vous orienter vers les petits spyders Alfa Romeo ou, du côté des anglaises, vers les TR3 ou les Austin-Healey.

AC : Faut-il recourir à un spécialiste pour acquérir une ancienne ?

BF : Tout marché en ébullition engendre des excès, donc des malhonnêtetés. Le recours à un professionnel reconnu peut s'avérer très utile, surtout si l'acheteur n'est pas un habitué de ce type d'acquisition. Cela peut lui éviter de se ruiner à faire réparer une auto qui n'est pas saine et fiable. En outre, il ne faut pas oublier que ces véhicules réclament de l'entretien. Un spécialiste pourra également estimer le coût de ce dernier.



DESIGN

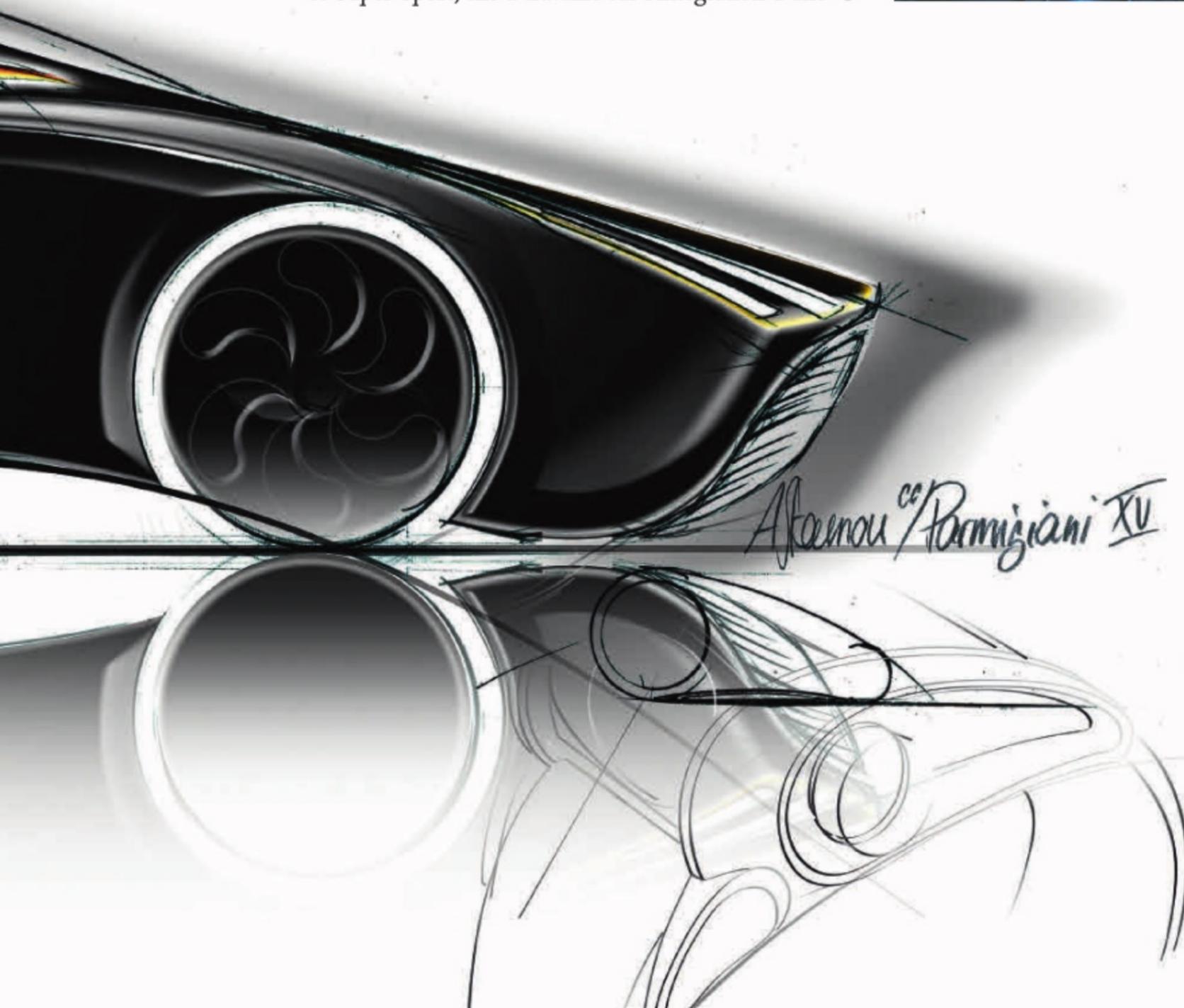
DESSINS CROISÉS

Nous avons demandé à des designers automobiles de dessiner une montre et à leurs homologues de l'horlogerie d'esquisser une voiture. Voici leurs visions.

Depuis leurs origines, l'automobile et l'horlogerie sont étroitement liées. Des premières montres de planche de bord réalisées par Jaeger-LeCoultre jusqu'aux partenariats entre ces deux univers, les interactions sont nombreuses. Ainsi des associations (*co-branding*) entre IWC et Mercedes-AMG et Mercedes-Maybach ou encore entre Breitling et Bentley. Les designers des marques horlogères de grand luxe sont imprégnés des codes de la communauté automobile et ont souvent eu l'occasion de travailler avec les constructeurs. C'est notamment le cas d'Alexia Steunou qui œuvre chez Parmigiani. Outre la création des révolutionnaires modèles horlogers 370 et Super Sport, elle a travaillé sur l'intégration d'une →



Créatrice des très originales montres Bugatti SS, Alexia Steunou propose une vision exacerbée d'un coupé sportif qui n'est pas sans rappeler la Chevrolet Chettah construite par Bill Thomas en 1963.

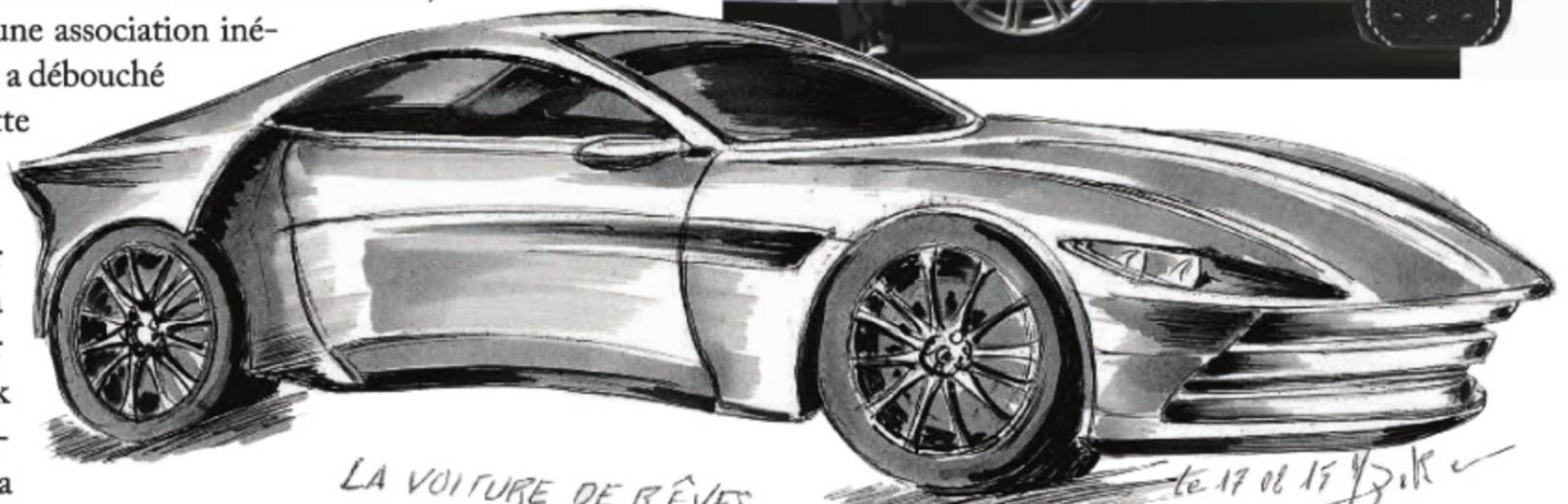


HORLOGERIE ET AUTOMOBILE Design

→ montre de poche dans le tableau de bord du concept car Bugatti Galibier. Si ce dernier n'a jamais été produit, ce projet a en revanche donné naissance à la très élégante Tonda Transforma. Alexia nous apporte la vision d'une automobile hypersportive, sensuelle et racée, aux lignes tendues et épurées. Un dessin qui se rapproche de la Bugatti Super Sport. Et comme tout designer contemporain le propose désormais, nous remarquons la présence de roues au diamètre exagéré !

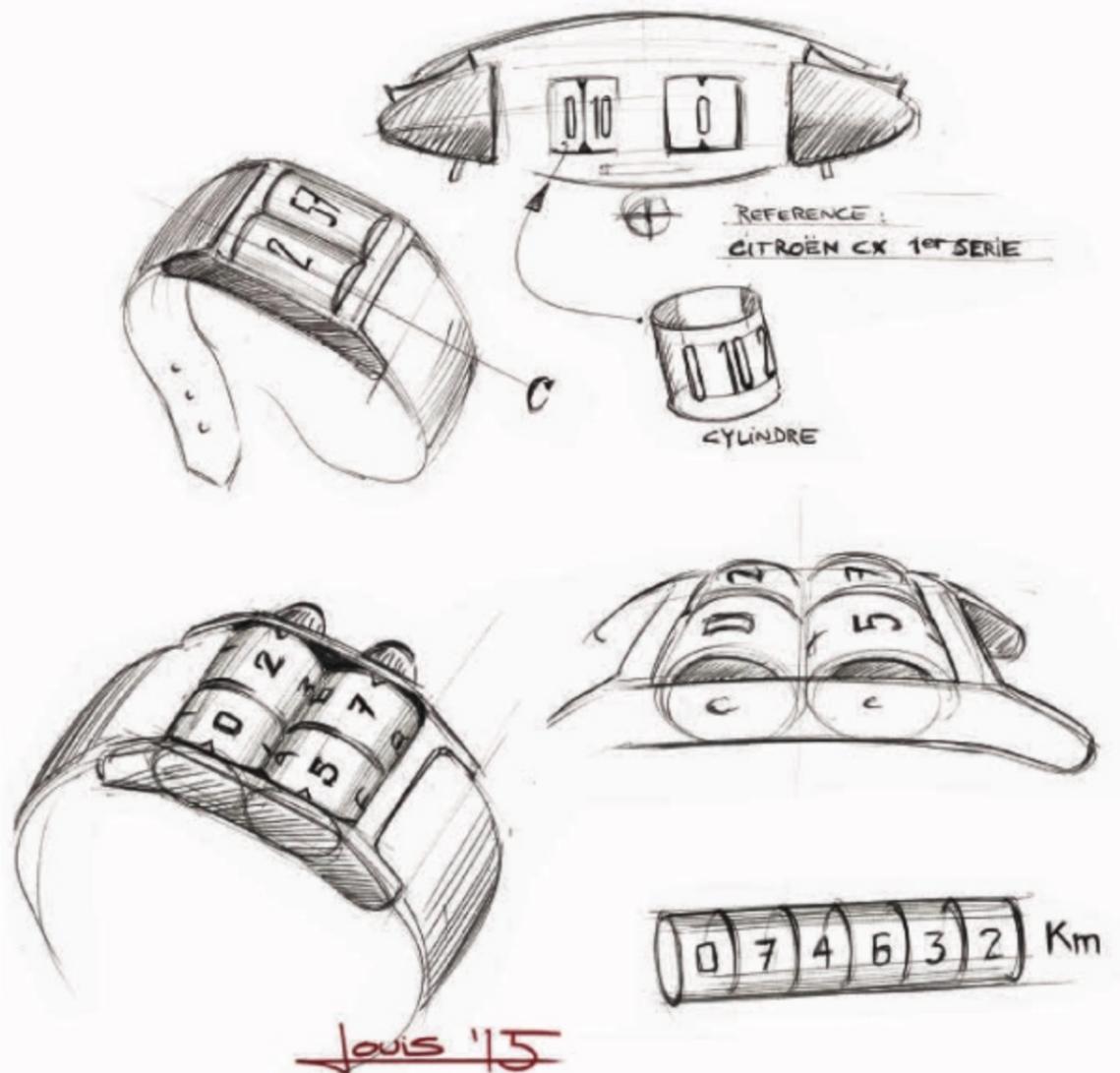
Chez l'horloger Jaeger-LeCoultre, l'automobile a toujours été considérée comme un partenaire privilégié. Les instruments de bord des premières voitures provenaient bien souvent de leurs ateliers situés en France, à Levallois. En 2005, une association inédite avec Aston Martin a débouché sur l'AMVOX 7. Cette montre avait la particularité de déclencher certaines fonctions par simple pression sur la lunette. Pour célébrer ce partenariat, Janek Deleskiewicz, le directeur du design de la manufacture, nous offre →

C'est sous la responsabilité de Janek Deleskiewicz, patron du design chez Jaeger-LeCoultre, que la collection AMVOX liée à Aston Martin a été créée. Il nous offre donc une Aston Martin DB 10 de son cru.



LA VOITURE DE RÊVES
INSPIRÉE PAR L'ASTON MARTIN DB 10

Le projet de Louis de Fabribeckers est un hommage à la Citroën CX et à son bloc d'instrumentation appelé la lunule.





THE CHANTILLY SALE

–05.09.15–

Bonhams est heureux d'annoncer sa nouvelle vente européenne d'automobiles dans le cadre exceptionnel du Château de Chantilly. Dans la magnifique enceinte du château, cet événement rappellera les élégantes ventes en tenue de soirée de l'époque.

Les premiers lots incluent d'ores et déjà une Bugatti type 57 cabriolet (photo) ainsi que d'autres autos d'exception visibles sur bonhams.com/chantillysale.

Le nombre d'inscriptions sera limité à 30 automobiles d'exception.

**Exceptionnelle vente
d'automobiles de collection**
5 septembre 2015
Château de Chantilly, France

**Les inscriptions sont
maintenant ouvertes**

Exemplaire unique
**BUGATTI 57
CABRIOLET 1938**
Carrosserie Albert D'leteren,
Bruxelles
Châssis no. 57589
€1.400.000 - 1.700.000

RENSEIGNEMENTS
Europe
+32 (0) 476 879 471
europcars@bonhams.com

UK
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

USA
+1 212 461 6515
+1 415 503 3285
usacars@bonhams.com

Photo: M. Zumbrunn



Bonhams

Olivier Denamur, designer chez Hyundai et auteur de la nouvelle i20, a créé sa propre montre, l'Abyssum, un modèle sportif.



→ une vision personnelle d'une Aston Martin DB 10. Forcément !

Face à ces deux créations, il nous fallait découvrir la vision horlogère de designers automobiles. Premier d'entre eux, Louis de Fabribeckers est le directeur du design chez Touring Superleggera. Ce talentueux styliste a répondu avec enthousiasme à notre proposition. Lui qui a le plaisir d'imaginer et de suivre la production artisanale de voitures sur-mesure pour de riches amateurs, nous avoue avoir trouvé son inspiration dans un modèle automobile de grande série. L'idée de départ de sa montre est pui-

sée dans le bloc d'instrumentation de la Citroën CX de 1975. Appelé la « lunule », cet ensemble de forme ovoïde disposait à chacune de ses extrémités de commandes aisément accessibles sans lâcher le volant, alors qu'en son centre les informations s'affichaient sous la forme de compteurs « pèse-personne » à défilement rotatif.

Designer chez Hyundai – nous lui devons notamment la toute nouvelle i20 –, Olivier Denamur annonce des ambitions qui vont bien au-delà de son métier principal. Il a tout simplement créé son propre label de montres sportives : Abyssum. Une création inédite, destinée aux amateurs de plongée, laisse présager que cette enseigne tendra davantage vers des modèles à connotation professionnelle.

PNEUS HYPER SPORT

— ROUTE, RALLYE, CIRCUIT, TERRE, MODERNE & HISTORIQUE —

HAUTES PERFORMANCES SUR LES PRIX

5500 CENTRES DE MONTAGE & MONTAGE À DOMICILE

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

DÉCOUVREZ LES PACKS
PNEUS + JANTES
PRÊTS À ROULER



DMACK

EXCLUSIVITÉ

DUNLOP

MICHELIN

PIRELLI

TOYO TIRES
driven to perform

YOKOHAMA

FEDERAL
Bringing Motorsports Performance to Street Tyres

NANKANG

ET BIEN D'AUTRES
MARQUES

*À partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900*
*0,34€/min

N° CLUBS, COLLECTION & COMPÉTITION

0 811 461 230*
*Appel gratuit depuis un poste fixe

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET

TECHNIQUE

AU COEUR DES GARDE-TEMPS

La technologie horlogère haut de gamme est bien souvent méconnue. En voici les principaux organes, indispensables au bon fonctionnement d'une montre.



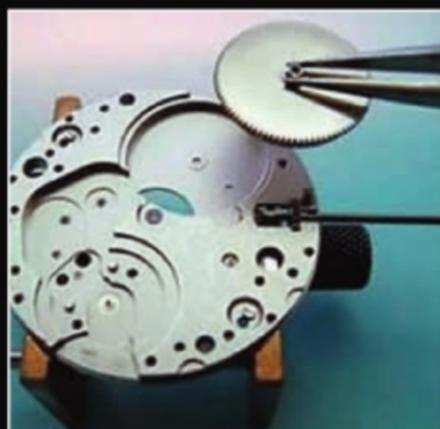
ANCRE

Cette petite pièce en acier ou en laiton a un rôle capital : transmettre la force du ressort, par l'intermédiaire de la roue dentée, jusqu'au balancier afin de générer les oscillations. Elle est intégrée au système de l'échappement via une roue dentée. Sa forme rappelle une ancre de marine. Ses extrémités sont protégées de l'usure par un rubis synthétique.



BALANCIER

Cet organe mobile circulaire qui oscille autour d'un axe régularise le mouvement du rouage des montres. Ce mouvement de va-et-vient est donné par le spiral qui lui est rattaché. Cette oscillation (le tic-tac) est divisée en deux alternances. L'ensemble du balancier et du spiral constitue l'organe régulateur de la montre.



BARILLET

Cette roue formée d'une pièce circulaire dentée et d'une boîte cylindrique fermée renferme le ressort de la montre. Il s'agit du « moteur » de cette dernière. C'est ce ressort que l'on remonte au moyen de la couronne de remontage.



CÔTES DE GENÈVE

Décor fait de stries parallèles réalisées sur tous les ponts et qui apportent un aspect côtelé. On le trouve uniquement sur les pièces haut de gamme, notamment celles bénéficiant du Poinçon de Genève.

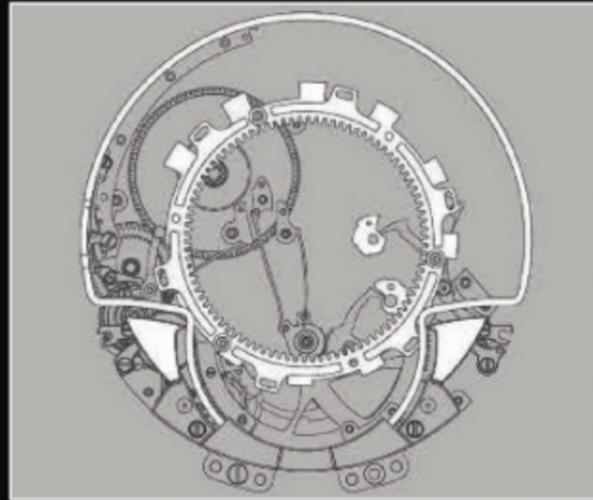


Le cœur d'une montre de luxe s'apparente le plus souvent à une véritable pièce d'orfèvrerie. Du grand art !



ÉCHAPPEMENT

C'est un ensemble de pièces composé de l'ancre et d'une roue dentée, qui distribue l'énergie au balancier.



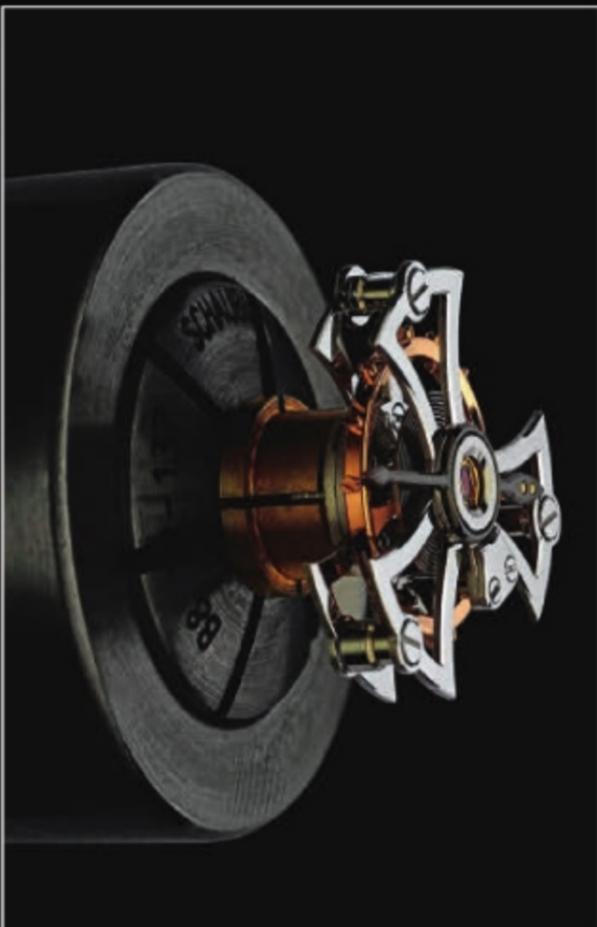
RÉPÉTITION MINUTE

Il s'agit sans doute de la plus belle et de la plus rare des complications. Elle équipe des montres qui sonnent ou répètent à la demande les heures, les quarts ou les minutes. Un verrou permet de désactiver la sonnerie, laquelle est obtenue grâce à des marteaux qui frappent un timbre circulaire en acier. Sur le dessin de cette montre Lange & Söhne, les marteaux sont représentés en blanc à quatre et huit heures, tandis que le timbre est situé à la circonférence du mouvement. La grande roue crantée agit, elle, sur le réglage.



SPIRAL

C'est un ressort d'une extrême finesse, attaché au balancier par l'une de ses extrémités. La composition des aciers qui le constitue est souvent tenue secrète. Peu de marques horlogères fabriquent elles-mêmes cette pièce. Sa qualité est en partie responsable de la précision de la montre. On le voit ici couplé à un balancier signé Vacheron Constantin.



TOURBILLON

Ce dispositif mécanique est destiné à annuler les écarts de marche dus à la gravité terrestre, lorsque la montre est dans une position verticale. Il est composé d'une cage mobile qui porte les organes de l'échappement avec, en son centre, l'élément régulateur. La cage fait un tour par minute. Cette complication, inventée en 1801 par le Français Abraham Louis Breguet, est très prisée des amateurs de belles montres.



CALIBRE

Terme définissant, à l'origine, les dimensions d'un mouvement. Aujourd'hui, il est employé pour désigner ce dernier. Le calibre est souvent suivi du nom du fabricant, surtout lorsqu'il s'agit d'un équipementier comme ETA, Valjoux, Dubois-Depraz ou Vaucher.



ROTOR

Cette masse semi-circulaire oscille avec les mouvements du corps. Installée dans les montres automatiques, elle arme le ressort du moteur régulièrement. La mode est au microrotor qui prend moins de place dans le calibre. Ici un modèle Piaget.



PARTENARIAT IWC

ACCORDS PARFAITS

Georges Kern, le président d'IWC, a annoncé le mariage de sa marque avec Goodwood. Ce lieu mythique a également servi d'écrin pour dévoiler la nouvelle montre Ingenieur AMG GT, dédiée au coupé dont nous avons pris le volant pour un essai.





Le label IWC est désormais associé à l'événement mythique de Goodwood. C'est ici que le 10^e anniversaire de la collaboration entre IWC et AMG a été célébré avec une montre assemblée à seulement 25 exemplaires.





Présente sur le circuit de Goodwood, la Mercedes-AMG GT S sort de sa réserve et n'hésite pas à narguer ouvertement la Porsche 911 dans le spot publicitaire qui lui est dédié. Mais ce coupé provocant peut-il vraiment faire tomber le mythe ? Long capot, taille basse et largeur conséquente de 1,94 m, il impressionne dès le premier coup d'œil. La partie arrière joliment rebondie, les ailes avant musclées et l'habitacle très reculé évoquent les lignes sublimes du coupé Shelby Cobra Daytona de 1964 et de celles de sa concurrente de l'époque, moins connue, la Bill Thomas Cheetah. La Mercedes présente d'ailleurs une architecture similaire à ces bolides d'antan puisqu'elle exploite une coque en aluminium, un V8 en position centrale avant et une boîte de vitesses reléguée à l'arrière afin d'offrir une excellente répartition du poids (47 % à l'avant, 53 % à l'arrière). Bref, sur le plan visuel, l'AMG GT impressionne davantage qu'une 911 dont les lignes intemporelles passent presque inaperçues dans le trafic de nos jours.

À l'intérieur, l'AMG GT continue son show avec une imposante et très clinquante console centrale en forme de V, bardée de commandes mais pas de la montre AMG GT d'IWC, produite en série bien plus limitée que le coupé (voir encadré). À cela s'ajoute une molette de contrôle centrale et →



Pour piloter le nouveau coupé AMG, il vous faudra plonger à bord, engoncé dans un tunnel étroit avec une console centrale haut perchée. Belle ambiance de compétition !

MERCEDES-AMG GT S EN CHIFFRES

- Moteur : essence V8 4,0 l biturbo
- 510 ch à 6 250 tr/min - 650 Nm à 1 750 tr/min
- Boîte de vitesses : à double embrayage et 7 rapports
- Dimensions : 4,55 x 1,94 x 1,29 m
- Poids à vide : 1 570 kg
- Pneumatiques : 265/35 R19 (AV), 295/30 R20 (AR)
- Vitesse maxi : 310 km/h
- 0 à 100 km/h : 3,8 s
- Émissions de CO₂ : 219 g/km
- Prix : 144 000 €



IWC ET GOODWOOD LA LOGIQUE DE KERN

C'est dans l'un des salons de Goodwood House que Georges Kern, président des montres IWC, et Lord March, le maître des lieux, ont célébré leur partenariat. Ce château est rempli d'histoires où l'automobile est omniprésente. Des caricatures de Brockbank, des trophées, des livres par dizaines..., la passion de Lord March pour la voiture s'affiche dans chaque recoin de l'édifice. Déjà partenaire de Mercedes-Benz en Formule 1 et d'AMG, il manquait à IWC une présence dans le monde des véhicules historiques. En devenant le chronométrateur des manifestations de Goodwood, IWC lie son image

Georges Kern, ci-dessus, président des montres IWC, a conclu un beau partenariat avec Lord March, du circuit de Goodwood.

à ce qui se fait de mieux en la matière. En se rapprochant de ce lieu historique pour les amateurs de belles voitures, Georges Kern s'associe à l'esprit de Goodwood. Sur ces terres anglaises qui vouent un culte à l'automobile, l'horlogerie est reconnue comme une industrie noble. L'accord entre les deux marques répond donc à une logique parfaite.

JOËL CHASSAING-CUVILLIER





D'abord commercialisé avec le V8 biturbo de 510 ch, le coupé AMG GT S arrivera prochainement en variante AMG GT avec le même moteur, mais de 462 ch

→ un pavé tactile. Pas facile de s'y retrouver dans ce dédale de boutons éparpillés et qui s'étendent jusqu'au plafonnier. Même les Citroën des années 1970 n'avaient pas osé une ergonomie si compliquée. L'AMG GT souffre aussi de l'absence de rangements à bord et d'un coffre, certes accessible grâce au hayon, mais à la contenance limitée. Sur ce point, une Porsche 911 se révèle plus pratique au quotidien. Bien qu'étant à la pointe du progrès en matière d'équipements de sécurité et de multimédia embarqué, la GT de Mercedes s'adresse plus à une clientèle à la recherche de sensations brutes. Les déclinaisons GT de 462 ch et GT S de 510 ch (essayées aujourd'hui) visent plutôt la Turbo S que les modèles Carrera et Carrera S. Cela se ressent au volant avec un amortissement ferme à faible allure, même avec le mode Confort des suspensions pilotées enclenché. Notre modèle GT S nous a aussi surpris par son niveau sonore élevé sur voie rapide, avec des bruits de roulement marqués. Sur ce point, une 911 Turbo est également mieux éduquée. Plus rebelle, la Mercedes séduit par la sonorité travaillée de son échappement à valves actives. La position de conduite au ras du sol, la direction très communicative et la réactivité du châssis donnent la sensation d'être au volant d'un petit roadster ultraléger. Et le couple titanesque du V8 biturbo doublé d'une boîte de vitesses rapide assure des accélérations et des reprises à couper le souffle. Sur ce plan, l'AMG GT S se révèle plus sensationnelle qu'une 911 Turbo, mais seul un test sur piste permettra de montrer si elle peut vraiment rivaliser avec une GT3 face au chrono. Il faudra pour ce faire oublier l'IWC AMG GT qui délaisse l'esprit du chronographe pour évoquer plutôt l'univers de la haute technologie, comme celle du V8 biturbo du coupé Mercedes.

MAXIME FONTANIER - PHOTOS ARNAUD TAQUET

EN DÉTAIL IWC INGENIEUR AMG GT

Outre son partenariat avec le circuit de Goodwood, IWC a présenté une édition limitée destinée à célébrer les 10 ans de collaboration avec le constructeur AMG. Il s'agit d'une montre simple mais puissante, qui sera produite à 25 exemplaires numérotés seulement. Avec un diamètre de 45 mm et 14,5 mm d'épaisseur, cette spéciale AMG GT ne passe pas inaperçue avec sa boîte en boron carbide pressé gris foncé du plus bel effet. Précisons que le boron carbide est une céramique d'une très grande dureté et particulièrement résistante aux rayures. Les esprits chagrins penseront que, pour cet anniversaire, un chronographe aurait été plus approprié, mais le mouvement automatique Pellaton à 28 800 alternances qui équipe ce modèle est une belle référence mécanique, que l'on peut mettre en parallèle avec les motorisations signées AMG. Cette série limitée est vendue 24 000 €.

JOËL CHASSAING-CUVILLIER

Vingt-cinq unités et 24 000 €... IWC présente une œuvre à la hauteur du coupé AMG GT : exclusive !



VOUS AUSSI, VIVEZ UNE NOUVELLE EXPERIENCE



RM Sotheby's jouit d'une réputation mondiale sur le marché de l'automobile de collection, leader incontesté, avec 48% de part de marché. Nos équipes de photographes, design, marketing et relations publiques s'assurent que chaque consignation est présentée à un public de choix, sous son meilleur jour et qu'elle bénéficie de la plus grande couverture médiatique possible. Grâce à RM Sotheby's, votre automobile mettra toutes les chances de son côté pour obtenir le meilleur résultat possible et ce, quelle que soit sa valeur. Pour inclure votre automobile dans cette vente, contactez RM Sotheby's dès maintenant.

En partenariat avec le Concours of Elegance

LONDON

BATTERSEA EVOLUTION • 7 SEPTEMBRE 2015

www.rmauctions.com

Paris +33 (1) 76 75 32 93
Royaume-Uni +44 (0) 20 7851 7070
Canada +1 519 352 4575



RM AUCTIONS

Sotheby's



REPÈRES

MARIAGES HEUREUX

Jaeger-LeCoultre Master Compressor, un mariage de prestige avec Aston Martin.

La relation entre la compétition automobile et l'horlogerie est née de la volonté d'affiner la validation des records. Les chronomètres sont apparus avec ce besoin de précision et les mariages entre les deux univers se sont, depuis, multipliés.

Lorsqu'à Achères, en 1899, la *Jamais Contente* fut chronométrée à 105,882 km/h, l'industrie horlogère s'invitait déjà dans l'univers automobile. Très vite, les voitures furent équipées d'une montre de bord et, déjà en 1926, la prestigieuse marque Patek Philippe réalisa une série de treize garde-temps pour Packard. Le label Mido proposait, lui, des modèles en forme de calandre de Bugatti.

Les événements automobiles, qu'ils soient sportifs ou esthétiques, servent également de prétextes à des partenariats souvent très disputés, à l'image des 24 H du Mans (Rolex) ou du concours d'élégance de la Villa d'Este (Lange & Söhne). Les combinaisons des pilotes sont aussi devenues des supports d'affichage. Les horlogers Heuer et IWC font partie

de ceux qui ont réussi à s'épingler sur les poitrines des stars de la F1. Parmi les constructeurs automobiles, Ferrari est le plus courtisé. Longines, Hublot, Cartier, Girard Perregaux..., les grands noms de l'horlogerie ont réalisé des montres sur lesquelles figure le cheval cabré. Bien souvent, la mise en valeur d'une manufacture est due à la personnalité d'un seul homme. Dans les années soixante, Jack Heuer signa ainsi son premier partenariat avec Jo Siffert et Clay Regazzoni, et s'associa du même coup à Ferrari en tant que chronométrateur. De leur côté, les collectionneurs peuvent chercher des montres Porsche Design conçues chez IWC et dessinées par Ferdinand Alexander Porsche.

Le tableau ci-dessous regroupe quelques-uns de ces mariages de passion ou de raison, parmi les plus célèbres.

Le tableau ci-dessous regroupe quelques-uns de ces mariages de passion ou de raison, parmi les plus célèbres.

Le tableau ci-dessous regroupe quelques-uns de ces mariages de passion ou de raison, parmi les plus célèbres.



Constructeur automobile	Horloger
Mercedes-AMG et Maybach	IWC
Bugatti	Parmigiani
McLaren	TAG
Bentley	Breitling
Aston Martin	Jaeger
Ferrari	Hublot
Lamborghini	Blancpain

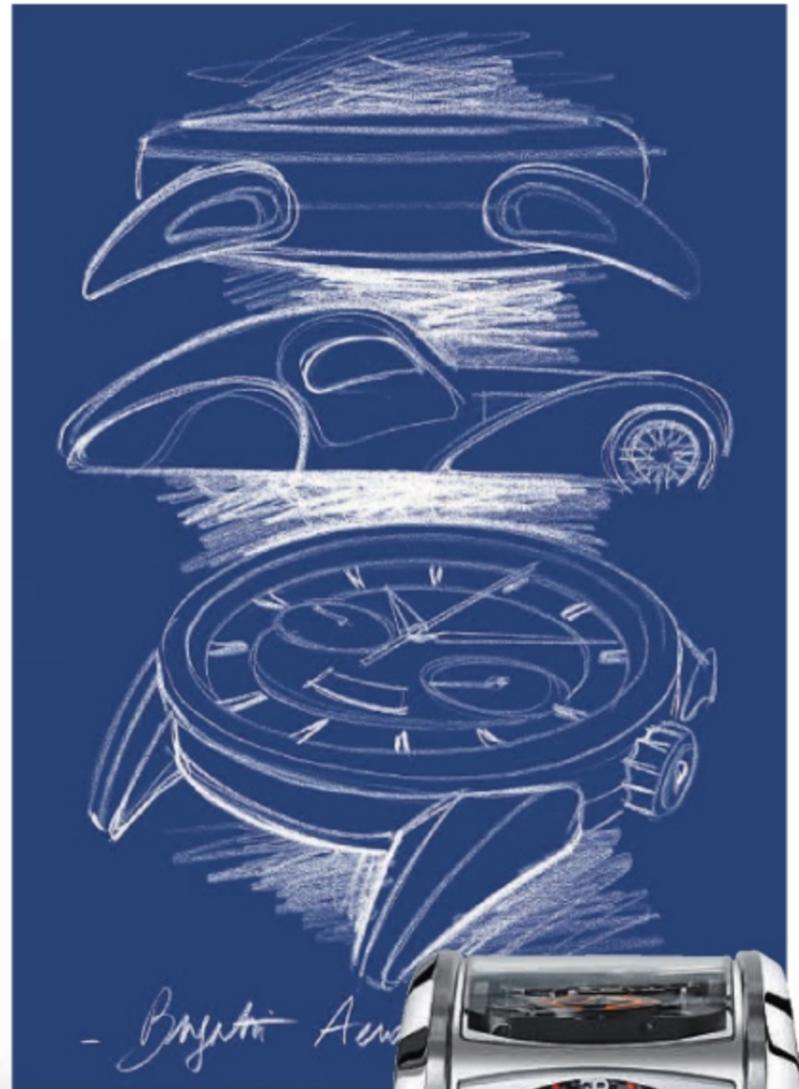
La Blancpain Chronographe Evolution R souligne le lien avec Lamborghini.



Amateur de voitures, Richard Mille se devait de proposer des modèles liés à l'automobile, comme cette RM 36-01 à capteur de G.



Baume & Mercier a signé cette Capeland Cobra.



La Parmigiani Bugatti Super Sport présente des codes horlogers pour le moins originaux.

Comme le prouve la Hublot Ferrari, le constructeur italien attire tous les horlogers.



BOÎTE À GANTS

PAR YANNICK LE GOUËZ

HIGH-TECH



FIAT À ROULETTES

Sur le couvercle de cette valise format cabine en polycarbonate voyage une Fiat 500L. Parfaite pour des déplacements légers. Valise Fiat 500L. Motor Village. Prix : 119 €
www.motorvillage.fr

SÉCURITÉ ASSURÉE

Ce casque de moto Guzzi à la coque ABS est produit en série limitée. Côté design, la couleur acier chromé avec effet rayé ajoute un air vintage et chic. Casque Moto Guzzi.

Prix : 148 €
www.motoguzzi.fr



BARBECUE VIKING

En acier brossé poli et inoxydable, ce barbecue à gaz transforme le jardin en véritable cuisine d'été. Composé d'un grill et d'un chariot en inox, il offre une grande surface de cuisson associée à une rôtissoire. Avec thermomètre, tiroir à graisses, allumage et rallumage automatique. Barbecue Série 5. Viking. Prix : 7 000 €

www.cuisine-viking.com

PORTABLE RÉINVENTÉ

Sous les 5 Mpx de l'écran rétina de ce MacBook Pro 15 pouces se cachent un puissant processeur quadricœur et 16 Go de mémoire. Un capteur intégré détecte les variations de lumière et ajuste automatiquement la luminosité de l'écran et du clavier. MacBook Pro 15 pouces. Prix : à partir de 2 249 €

www.apple.com



URBAIN MALIN

Ce vélo urbain offre des finitions parfaites : poignées gainées, selle en cuir, passage des câbles en interne et raccords sans soudure. La technologie Ixow antivol embarquée (capteurs présents dans le collier de la selle et l'axe des roues) permet de détecter sa position. Commuter. Canyon. Prix : à partir de 1 699 €

www.canyon.com/fr/urban/series/urban.html

ASSISE ASTON

Sophistiqué, élégant et confortable, ce nouveau canapé trois places s'habille de cuir lisse et d'un décor au relief alvéolé sur le dossier et les accoudoirs. Il repose sur des pieds en nickel mat apportant une touche de brillance. Sofa V098. Aston Martin Interiors. Formitalia Luxury Group.

Prix sur demande.

www.formitalia.it



MAXI CLASSE

Ultradesign, la machine à café compacte Genio Mini développée en collaboration avec MINI s'habille de noir laqué et des fameuses bandes de la marque automobile. Sous le capot, le système automatique réalise plus de 30 boissons : espressos, cafés gourmands, chocolats onctueux et thés parfumés. Genio Mini. Dolce Gusto. Prix : 139 €

Numéro lecteurs : 0 800 97 07 80
www.dolce-gusto.fr



CASQUE PREMIUM

Avec son style sobre et élégant avec surpiqûres, câbles blindés teintés de bleu et finition en métal brossé, associé à une ergonomie parfaite, ce casque isole l'audiophile des bruits extérieurs. Casque MHP1000. McIntosh

Prix : 2 450 €

Numéro lecteurs :
03 86 33 01 09
www.europe-audio-diffusion.com



PEAU D'ART

S'offrir un iPhone unique recouvert d'or ou de cuir, c'est possible avec Connexion d'Art. Finition soignée et réalisation à la main. Les cuirs sont sélectionnés et tannés dans les règles de l'art. Cet iPhone 6 de 128 Go est entièrement gainé de cuir de veau façon carbone pour un look sportif. Connexion d'Art. Prix : à partir de 4 000 €
www.connexiondart.fr



À LA BELLE HEURE

L'horloge POP UP s'érige comme une sculpture. Du haut de ses 2 mètres, cette comtoise revisitée s'habille de verre, d'innox, de matériaux composites et abrite un mouvement pendulaire à équilibrage automatique.

Disponible en rouge, orange, vert et prune.

Horloge POP UP en série limitée. Utinam. Prix : à partir de 6 300 €

Numéro lecteurs :
03 81 61 39 25
www.utinam.fr



PUR-SANG Ford Mustang

La Mustang et l'Amérique. Belle histoire ! Née en 1964, elle a immédiatement séduit le pays par sa ligne et par son caractère. En fait, elle inventait un genre de voitures ! La Mustang et la France, belle histoire aussi. Sitôt arrivée, elle remporte le Tour de France Auto (un doublé, dès 1964), transforme les rock stars en pilote (Johnny court le Monte-Carlo à son volant) et tient la vedette dans le film phénomène du moment, *Un Homme et une femme* (palme d'or à Cannes en 1966). Forcément, savoir que la Mustang revient galoper en Europe pour de bon, avec un vrai programme officiel de commercialisation, ça fait hennir dans les écuries adverses. Surtout qu'elle est ferrée de neuf. C'est simple, tout est moderne : quatre roues indépendantes avec un train arrière multibras, de très gros disques aux quatre coins, un V8 cinq-litres tout alu, double arbre et 32 soupapes, un package électronique complet avec quatre modes de conduite influant sur l'amortissement, la réponse à l'accélérateur et l'assistance de direction. Pour ceux que la cylindrée (et les taxes afférentes) effrayent, un quatre-cylindres très sportif de 317 chevaux (celui de la Focus RS) seconde le V8. Alors ? Ce serait vraiment une Mustang faite pour nous ? Et si oui, aura-t-elle gardé sa saveur spécifique ? C'est riche de tant de souvenirs et lourd de toutes ces questions que l'on prend place à bord d'une belle Mustang rouge, aux alentours de Munich. Quoi ? Munich ? *Aber warum** ? Non, ne vous inquiétez pas, Ford n'a pas été subrepticement repris par BMW. Il faut plutôt voir dans cette invitation inattendue la volonté de profiter des autoroutes à vitesse libre – tuons le suspense : 250 km/h en toute facilité – et la volonté de rappeler que Ford est, aussi,



Il est possible d'être assis au ras du sol dans cette Mustang ! Le petit levier de vitesses se commande avec une certaine poigne.

un constructeur allemand, bien que la Mustang soit fabriquée près de Detroit.

Belle ? Oui ! La voir en vrai ne déçoit pas. Le style (assumé, sinon signé, par Murray Callum), intègre une foule de citations, de la ceinture de caisse aux clignotants arrière, et respecte un évident air de famille, sans passéisme folklorique. La Mustang est plus large et plus basse que précédemment, mais les proportions sont contenues ; ce n'est plus une grosse auto, à l'heure où toutes les européennes ont forci. Il y a pourtant quatre places, au moins pour de grands enfants à l'arrière, sans commune mesure →

NEZ BUSQUÉ, CONCEPT FASTBACK TRÈS RÉUSSI, FLANCS HAUTS ET VITRES EN MEURTRIÈRES : BEAUCOUP D'ALLURE SE DÉGAGE DE CETTE NOUVELLE GÉNÉRATION



Un masque avant impressionnant. L'impact visuel de la Mustang est certain. Callum, le chef du style, parle sans modestie de « *coup de poing* » !



La finition est sans luxe mais sans grosse faute. Près du levier de vitesses, les basculeurs commandent le choix des modes de conduite (neige, normal, sport + et track).

PUR-SANG Ford Mustang

Les roues en alliage de 19 pouces, les phares bi-xénon et des étriers avant à six pistons, très efficaces, sont fournis en série.

Les performances sont à la hauteur du look, et c'est déjà un beau compliment. Le comportement ne révèle pas de fausse note.

→ avec une 911, par exemple. Au premier coup d'œil, l'habitacle, élégamment noir sur notre exemplaire, n'a plus rien de cheap. Il faut toucher pour déceler quelques plastiques durs, de ceux qui ont déserté les voitures de chez nous depuis quelque temps, mais il n'y a pas de honte et l'impression générale est plutôt flatteuse, avec l'écran central de huit pouces pour la navigation.

Le siège se règle (manuellement) en hauteur et peut également redescendre assez bas : jamais on n'a été assis si près de la route dans une Mustang. En fait, on se sent assez vite chez soi, avec une vue imprenable sur la double crête d'Iroquois qui sculpte le capot. Contact (sans clef), écoutons le bruit... Infiniment plus discret que ne se le permettent pas mal de concurrentes a priori plus distinguées, il est bien dans les sonorités attendues, un joli « grumble » à bas régime. Il paraît qu'avant



de régler définitivement ses harmoniques, l'ingénieur du son a enregistré les échappements de dizaines d'anciennes Mustang dans des réunions de clubs ! Le levier, perché sur la console, tombe idéalement sous la main et tant mieux car le bougre réclame une certaine poigne, avec des verrouillages fermes, d'autant que l'embrayage est assez rugueux lui aussi. Avec une pédale de frein à l'attaque excellente mais sans aucune course morte, les premiers mètres sont rythmés de

hoquets et d'imprécisions : il suffit de s'y faire. Annoncé à 421 chevaux, le 5 litres moderne distribue sa puissance avec rondeur et il prend aisément son régime maximal à 6 500 tours. La boîte manuelle, décidément ferme mais précise, s'est dotée un peu pour rien d'un sixième rapport, long comme un jour sans hamburger. Une automatique à six vitesses est aussi disponible pour 2 000 € de plus.



PRÉSERVER L'ICÔNE TOUT EN SUBTILITÉ

Les trois profils ci-dessous sont les trois derniers thèmes retenus pour l'étude stylistique de la Mustang 2015. Chacun d'entre eux mettait en exergue les codes esthétiques des précédentes générations. Finesse des optiques, sculpture des flancs et dessin de la petite vitre latérale ont été autant de challenges que l'équipe de Murray Callum a su relever avec talent.



Les stylistes ne partaient pas d'une page blanche ! Mais la version retenue s'affranchit suffisamment du néo-rétro.

Les accélérations, vigoureuses sans être débordantes, vous mettent tout de suite dans l'ambiance. Pas de surprise sur les autoroutes où vous êtes rapidement installé sur la voie de gauche. Mais qu'en est-il sur les routes sinueuses que la Bavière met à notre disposition ? Le fond de la question se joue maintenant. Et de virage en virage, ça se confirme. Aucune réaction scabreuse, aucun emballement funeste, pas de ces rebonds vicieux que les trop molles américaines de jadis vous assénaient durement. Aucun sous-virage grossier à relever non plus, l'équilibre est bon,

FORD MUSTANG GT EN CHIFFRES

- Moteur : V8 - 5,0 l - 421 ch à 6 500 tr/min - 530 Nm
- Boîte de vitesses : à 6 rapports, manuelle ou automatique
- Dimensions : 4,78 x 1,95 x 1,38 m
- Poids : 1 655 kg
- Pneumatiques : 255/40 R19
- Vitesse maxi : 250 km/h
- Émissions de CO₂ : 299 g/km
- Prix : 40 000 €

l'adhérence assurée et l'ESP n'a pas à intervenir à chaque seconde. Toutefois, la suspension jugule insuffisamment le roulis, même en mode sport +, et l'amortissement est trop souple en détente, ce qui obère une vraie précision de placement. Mais il y a ces relances vigoureuses qui vous empoignent joyeusement, ce freinage puissant avec une vraie attaque à la pédale, ce beau vroum qui salue chaque double débrayage. Bel et bien, on s'amuse bien.

Un cran en deçà de ce que proposent BMW ou AMG en termes de propulsions sportives, la Mustang GT V8 a de quoi satisfaire sur la route, et même enthousiasmer celui qui l'aura d'abord choisie pour son look. Et il faut repenser à son prix, décalé, lui, de trois ou quatre crans vers le bas ! 40 000 €, c'est cadeau ! La Mustang européenne est arrivée. Et elle conserve un zeste « d'américanitude » qui, avec le prix assez invraisemblable, peut être la clé d'un succès intercontinental.

ROBERT PUYAL

* Mais pourquoi ?





Mercedes CLA Shooting Brake 45 AMG

Seul au monde

La silhouette Shooting Brake se démocratise chez Mercedes. Après le généreux CLS, voici le plus compact CLA, essayé ici dans sa variante 45 AMG « OrangeArt Edition ». Impossible de le classer dans une catégorie propre car il est un peu seul au monde.

PERFORMANCES Mercedes CLA Shooting Brake 45 AMG



Une ligne de toit fuyante, un profil élancé, un hayon arqué et un excellent coefficient aérodynamique de 0,26 : le CLA Shooting Brake semble sculpté par le vent. Cela ne l'empêche pas de muscler son jeu grâce à ses surfaces vitrées relativement faibles, sa vitre de custode triangulaire et sa ceinture de caisse assez haute. Bienvenue dans l'univers du bathyscaphe. Sa version sportive AMG, au kit carrosserie évocateur, ainsi que notre mouture « OrangeArt Edition » y ajoutent encore quelques signes extérieurs de puissance : boucliers échancrés, diffuseur arrière entouré d'une double sortie d'échappement, bas de caisse spécifiques et déflecteur de toit. Difficile d'y voir un break, aussi sportif soit-il. Atypique et fier de l'être, le CLA Shooting Brake est un pur produit de niche dont Mercedes a le secret. Ni vrai break, ni vraie cinq portes, il brouille les pistes et n'appartient à aucune catégorie bien définie. À commencer par sa taille. Sa longueur avoisine 4,70 m et le rapproche des dimensions d'un break familial premium, mais il conserve des gênes d'un véhicule compact en reprenant la plate-forme MFA de la Classe A. Cette base reçoit ainsi une silhouette inédite après celles de la berline Classe A, du monospace Classe B, du coupé CLA et du SUV GLA ! Plus encore que par ses qualités intrinsèques, le subtil mélange des genres véhiculé par cette nouvelle offre

peut à lui seul déclencher le coup de cœur par ses formes qui s'inspirent de celles de son grand frère CLS Shooting Brake sorti fin 2012.

Évacuons rapidement les données chiffrées différenciant le Shooting Brake du coupé CLA : le volume de chargement évolue de 470 à 495 litres en configuration cinq portes. Mais bien plus que ces vingt-cinq misérables litres supplémentaires, ce sont les aspects pratiques qui changent tout.

La série spéciale OrangeArt Edition use et abuse de la couleur orange, y compris sur la sellerie en cuir et microfibres et ses surpiquûres de la même teinte.





Les sièges « performance » en cuir sont chauffants aux deux places avant et siglés AMG.



Le volant en cuir en microfibras Dinamica dispose d'un repère à 12 heures. Sous le levier, le blason AMG côtoie la signature de la série limitée.

tout. La découpe du coffre plus généreuse et ses formes rationnelles le rendent plus accessible et facile à charger que le coupé. Le Shooting Brake n'en a pas pour autant la carrure d'un déménageur. La faute à un seuil de chargement trop haut et à un hayon encore étroit. En revanche, son ouverture électrique proposée en série facilite le quotidien. Les places arrière aux appuie-tête intégrés évoquent deux sièges séparés et apportent une touche sportive à l'habitacle. Revers de la médaille, l'espace central devient pratiquement inutilisable pour un passager. Le CLA Shooting Brake s'apprécie à quatre, pas à cinq. Confinés dans l'habitacle, les occupants composent avec un espace aux jambes réduit comme dans le coupé, mais ils profitent désormais d'une meilleure garde au toit. Pas de quoi le rendre aussi habitable qu'une Classe C break néanmoins.

Empruntée à la Classe A, la planche de bord conserve une présentation moderne, des assemblages corrects et des plastiques parfois indignes du standing Mercedes, surtout quand l'addition dépasse largement 60 000 € dans cette version AMG, hors finition OrangeArt Edition. Phares bi-xénon avec éclairage actif et assistant de feux de route, sièges avant réglables électriquement et système de navigation font partie de l'équipement standard. Montées en série, la caméra de →



PERFORMANCES Mercedes CLA Shooting Brake 45 AMG



Les projecteurs adaptatifs au xénon s'adaptent automatiquement en fonction de la météo et de la luminosité.



La teinte orange de cette finition se niche jusque sur les cache-moyeux. Notez la couleur anthracite des étriers de freins.

Le CLA Shooting Brake 45 AMG peut compter sur sa transmission intégrale pour passer ses 360 ch au sol





Le Shooting Brake est annoncé à 250 km/h en vitesse de pointe. Mais moyennant 2 300 €, vous pourrez jouir d'une vitesse de 270 km/h en supprimant la bride électronique.

→ recul et l'aide au parking active deviennent pratiquement indispensables tant la mauvaise visibilité arrière complique les manœuvres. Et il faudra mettre la main au portefeuille pour s'offrir quelques options comme le duo avertisseur de franchissement de ligne/détecteur d'angles morts (950 €), le régulateur adaptatif Distronic Plus (1 050 €) ou le système multimédia Command le plus évolué (2 150 €).

Sous le capot de cette version AMG, nous retrouvons le fameux 2.0 turbo maison qui fait déjà le bonheur de la Classe A. Malgré ses quatre pistons et sa cylindrée modeste pour une AMG, il revendique 360 ch. Les raffinements pour atteindre un tel rendement sont nombreux : embiellage allégé, vilebrequin et pistons en acier forgé, injecteurs piézo-électriques et gros turbo à double entrée capable de souffler à 1,8 bar. Associé à une boîte à double embrayage et sept rapports, il offre à ce drôle de break des performances à la hauteur de son style évocateur : 0 à 100 km/h en 4,7 s et

250 km/h en vitesse de pointe, voire 270 km/h moyennant un surcoût de 2 300 € qui vous permettra de faire sauter le verrou de la bride électronique imposé en série. Malgré un joli coup de collier vers 2 500 tr/min et une poussée tonique jusqu'à 6 000 tr/min, il lui manque une pincée de caractère et de rage à l'approche de la zone rouge. Sans égaler celle d'un six ou huit-cylindres, la sonorité évocatrice ajoute un peu d'ambiance, surtout avec l'option Échappement Performance AMG (600 €) qui rajoute des détonations lors du passage des rapports et à la décélération. Pour la discrétion, vous repasserez ! La boîte de vitesses, suffisamment douce et rapide, souffre en revanche d'une gestion imparfaite et semble parfois hésiter entre deux rapports.

Pour canaliser toute cette cavalerie, le CLA Shooting Brake reçoit une transmission intégrale. Ses quatre roues motrices permettent d'accélérer très tôt en conservant un caractère de traction. Impossible à prendre en défaut à la remise des gaz, la poupe n'hésite pas à accompagner le mouvement voire à se déhancher lors d'un lever de pied en courbe ou en rentrant sur les freins. Une caractéristique qui rend le Shooting Brake agile. Dans sa définition standard avec les jantes de 18 pouces, la Mercedes n'est certes pas un modèle de confort, mais ses suspensions sont suffisamment conciliantes pour ne pas verser dans une fermeté artificielle. Il est vrai qu'ainsi bariolé, le CLA 45 AMG Shooting Brake « OrangeArt Edition » (ouf !) annonce la couleur, même à l'arrêt !

JACQUES WARNERY

MERCEDES CLA 45 AMG SHOOTING BRAKE EN CHIFFRES

- Moteur : essence 4 cylindres 2.0 turbo
- 360 ch à 6 000 tr/min - 450 Nm à 2 250 tr/min
- Boîte de vitesses : automatique à double embrayage et 7 rapports
- Dimensions : 4,69 x 1,78 x 1,42 m
- Poids à vide : 1 615 kg
- Pneumatiques : 235/40 R18
- Vitesse maxi : 250 km/h (270 km/h en option)
- 0 à 100 km/h : 4,7 s
- Émissions de CO₂ : 161 g/km (malus de 8 000 €)
- Prix : 68 950 € (hors options et finition OrangeArt Edition)



Tesla Model S P85D

INOÛÏMITABLE

Après avoir court-circuité le monde de l'automobile avec sa Model S, une berline premium 100 % électrique, Tesla sonne une seconde charge avec cette version à deux moteurs et quatre roues motrices, aux performances inouïes.

GROS PLAN Tesla Model S P85D



Depuis notre dernière visite, voici un an, au siège de Tesla Motors France, qui commercialise la belle berline Model S 100 % électrique, l'équipe commerciale s'est bien étoffée. Le déploiement d'une vingtaine de bornes de recharge rapide – et gratuite, sans aucun abonnement – en France a dopé la demande. Il est désormais possible de faire un Paris-Marseille en respectant les limitations de vitesses avec trois arrêts de 30 min dans les stations Supercharger. Et la plupart des pays frontaliers bénéficient désormais d'une couverture suffisante pour rallier les principales capitales sans la moindre goutte de pétrole. Après trois ans de commercialisation, Tesla a également corrigé quelques bugs

Il est facile de suivre la vie de sa Tesla grâce à une instrumentation intuitive et une large tablette tactile. Le maillage des stations Supercharger se densifie en France. La recharge y est gratuite.

électroniques et optimisé sérieusement les performances de sa berline révolutionnaire. La gamme française a été revue avec désormais quatre offres : la 70D de 334 ch disponible uniquement en quatre roues motrices, la 85D de 428 ch (quatre roues motrices), la 85 de 367 ch (propulsion) et enfin la version élitiste P85D testée aujourd'hui. Comme pour vos applications sur tablette ou smartphone, la Model S bénéficie de mises à jour gratuites. Si la partie logicielle évolue en permanence, un gros travail a aussi été effectué sur l'équipement avec le système Dual Drive. Entendez par là l'installation d'un deuxième moteur électrique sur le train avant pour entraîner deux roues supplémentaires, tout en augmentant la puissance. La version haut de gamme





P85D revendique ainsi 700 ch de puissance cumulée, soit pratiquement celle d'une Lamborghini Aventador mais obtenue sans émissions polluantes et avec le confort, l'habitabilité et la discrétion d'une grande berline familiale premium. La Model S P85D conserve d'ailleurs le design épuré et le châssis en aluminium des autres Model S. La présence d'un moteur électrique sur le train avant réduit évidemment le volume du coffre, mais le compartiment arrière offre tout de même 700 litres pour les bagages, abrités par le grand hayon. Notre modèle d'essai disposait de deux fauteuils arrière indépendants (3 200 €), permettant aux passagers de contrôler le chauffage séparé des dossiers et des assises soit par des commandes, soit via leur smartphone. Pour conserver un excellent niveau de confort, notre américaine était équipée des jantes de 19 pouces d'origine (21 pouces en option) et reposait sur des suspensions pneumatiques Smart Air (2 700 €) permettant d'ajuster la garde au sol. Le sublime petit becquet en carbone réclamait quant à lui un supplément de 1 050 €. Le pack premium (3 200 €) ajoutait du cuir sur la planche de bord, de l'Alcantara au plafonnier, des feux →



Le large hayon permet l'accès à un coffre de 700 litres. À l'avant, l'implantation du deuxième moteur électrique grève un peu la capacité de chargement.

TESLA MODEL S P85D EN CHIFFRES

- **Moteurs** : électriques à induction à quatre pôles
- 476 ch à l'arrière et 224 ch à l'avant
- Batterie lithium-ion de 85 kWh
- **Boîte de vitesses** : automatique à 1 rapport
- + inverseur pour la marche AR
- **Dimensions** : 4,97 x 1,96 x 1,45 m
- **Poids à vide** : 2 239 kg
- **Pneumatiques** : 245/45 R19
- **Vitesse maxi** : 250 km/h - 0 à 100 km/h : 3,3 s
- **Émissions de CO₂** : 0 g/km
- **Prix** : 106 240 € (bonus de 6 300 € déduit)



Pour plus de confort, nous vous conseillons vivement de conserver les jantes d'origine de 19 pouces, comme ici, et de délaissier l'option 21 pouces.

GROS PLAN Tesla Model S P85D



La planche de bord mêle le classicisme de ses volumes à l'innovation via la gigantesque tablette tactile. Le discret aileron en carbone vous coûtera 1 050 €.

→ directionnels ou encore un hayon électrique. Et pour couvrir le tout, nous bénéficions du toit ouvrant panoramique (2 500 €) et de la chaîne hi-fi (2 700 €). Pour ce qui est des options et surtout de leur coût, nous sommes plutôt dans l'univers des berlines allemandes premium.

Cette nouvelle génération de Model S peut aussi recevoir tous les systèmes d'assistance à la conduite comme le freinage automatique d'urgence, le régulateur de vitesse actif, les capteurs d'angles morts et de changement de file ou encore la gestion de l'éclairage de la route et le parking automatique. Au final, la douloureuse peut dépasser 125 000 €.

Mais aucune berline de ce prix ne procure le même choc visuel lorsqu'on découvre la planche de bord épurée, avec son immense écran tactile. Outre ses graphismes évolués, cette tablette séduit par sa facilité d'utilisation avec des menus aussi intuitifs que ceux de l'univers Apple. La dernière mise à jour permet même de communiquer avec votre agenda électronique. En attendant l'arrivée d'une antenne 4G, il faut toutefois composer avec quelques ralentissements dans les zones mal couvertes. Il est aussi dommage de ne pas pouvoir afficher sur l'écran la liste des musiques enregistrées dans son smartphone. Des broutilles qui n'empêchent pas la Model S



de conserver l'ensemble multimédia le plus évolué du marché. Et avec sa double motorisation surpuissante, la P85D mérite aussi la médaille des sensations fortes.

Au volant, le silence et la douceur de la suspension pneumatique dégagent une ambiance zen inégalée. L'oreille tend alors à se focaliser sur les sifflements d'air et autres petits bruits de mobilier, accentués par la présence du toit vitré. Le confort général n'a toutefois rien à envier à celui des meilleures limousines du moment. Profitons d'un péage autoroutier pour enclencher le mode « Insane », que Tesla traduit par « inouï » ! Grâce au couple de 930 Nm immédiatement disponible et à la présence des quatre roues motrices, la Model S part véritablement comme une flèche. Si le temps de 3,3 s sur l'exercice du 0 à 100 km/h est digne de celui des meilleures GT sportives, la sensation de poussée entre 0 et 60 km/h vous met une boule dans le ventre, à la manière des montagnes russes. Seule une Bugatti Veyron peut égaler une telle force de traction sur les premiers mètres. Au-delà de 100 km/h, la montée plus progressive de la vitesse et la courbe d'autonomie en chute libre sur l'écran central font redescendre l'adrénaline. Cette américaine du tonnerre ne brille pas seulement en ligne droite. Grâce à l'intégration de la batterie dans le plancher, le poids consé-

En haut, les prestations dynamiques de la Tesla sont irréprochables. Ci-dessous, le soin du détail se confirme jusque dans le design de la clé de contact.



quent de 2,2 tonnes se fait oublier et le freinage puissant, doublé de la récupération d'énergie du moteur (réglable sur deux modes), n'a rien à envier à celui d'une Porsche, référence en la matière. La prise de poids de 136 kg sur l'avant par rapport à une 85D à propulsion se fait ressentir dans les virages serrés, mais le comportement reste bluffant d'efficacité. La P85D revendique une autonomie théorique quasi similaire à celle de la 85D, soit 480 km grâce à une récupération d'énergie plus efficace. En roulant normalement, sans jouer avec le mode « inouï », il faut plutôt tableter sur 300 km. Lors de notre arrêt à la borne Supercharger de Senlis, nous avons récupéré 80 % d'autonomie en 45 min, le temps d'avaler un burger et de discuter avec un propriétaire de Model S venu d'Amsterdam. Autant dire que l'achat d'une Tesla s'avère sur ce point aussi profitable qu'un abon-

nement à un club de golf pour étoffer son carnet d'adresses, même si les parkings de zones industrielles où se trouvent la plupart des Supercharger ne sont pas aussi cosy qu'un Club House pour parler affaire. Mais faire le plein d'énergie sans dépenser le moindre centime, tout en échappant à la TVS vaut bien quelques rares concessions.

MAXIME FONTANIER
PHOTOS CHRISTIAN MARTIN



MAYBACH

Née à la fin des années 1920, la marque allemande a disparu deux fois. Elle revient sur l'échiquier automobile en 2015, non plus en tant qu'offre à part entière, mais comme un dérivé de la Mercedes Classe S. Entre passé et présent, retour sur ce label prestigieux.



HÉRITAGE

Petite renaissance



GROS PLAN

Mercedes-Maybach S 500



NOUVEAUTÉS

La gamme 2015

HÉRITAGE MAYBACH PETITE RENAISSANCE



Wilhelm Maybach (1846-1929) et son fils Karl (1879-1960) sont à l'origine de la naissance de la marque éponyme.

Le nom de Maybach renaît à nouveau de ses cendres. Ce patronyme prestigieux, qui représenta par deux fois le meilleur de l'industrie allemande, est à nouveau utilisé par Mercedes, mais ne désigne plus qu'une série en marge de la Classe S.



Pas évident de ressusciter une marque qui a disparu des mémoires. Le groupe PSA Peugeot Citroën en a fait la triste expérience en 1980 en affublant le nom de Talbot à d'indignes automobiles. À contrario, le groupe Volkswagen a réussi son pari en commercialisant, depuis 2005, des Bugatti plus extraordinaires encore que ne l'avaient été celles d'avant-guerre. Plus loin encore, en 1965, Volkswagen a restauré le blason d'Audi qui avait disparu depuis 1939. Grand bien lui en a pris ! Le carrossier Touring a retrouvé son lustre depuis son retour en 2008. Mais Jaguar a renoncé à exploiter la

belle enseigne Daimler tandis qu'Aston Martin réserve le label Lagonda à quelques versions spéciales. On ne compte pas les promesses de renaissance qui ne sont pas allées plus loin que la révélation de prototypes : Auburn, Bizzarrini, Cunningham, Duesenberg, Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini, Osca, Spyker, Stutz... Et tant d'autres marques qui sont retombées dans l'oubli aussi vite que l'on avait tenté de les en extirper.

En 2002, le groupe Daimler ressuscite un label qui a l'ambition de rivaliser avec ce que la planète automobile produit de plus prodigieux. Annoncée en mars, →



En 2002, Maybach officialise sa renaissance avec la limousine 62, qui pose ici en compagnie du modèle DS 8 Zeppelin de 1930.



Détente en famille chez les Maybach avec, de gauche à droite, Karl, Wilhelm (le père), Emma, Adolf et Bertha. À droite, Maybach affiche sa toute puissance à l'occasion du Salon de Genève en 1931.

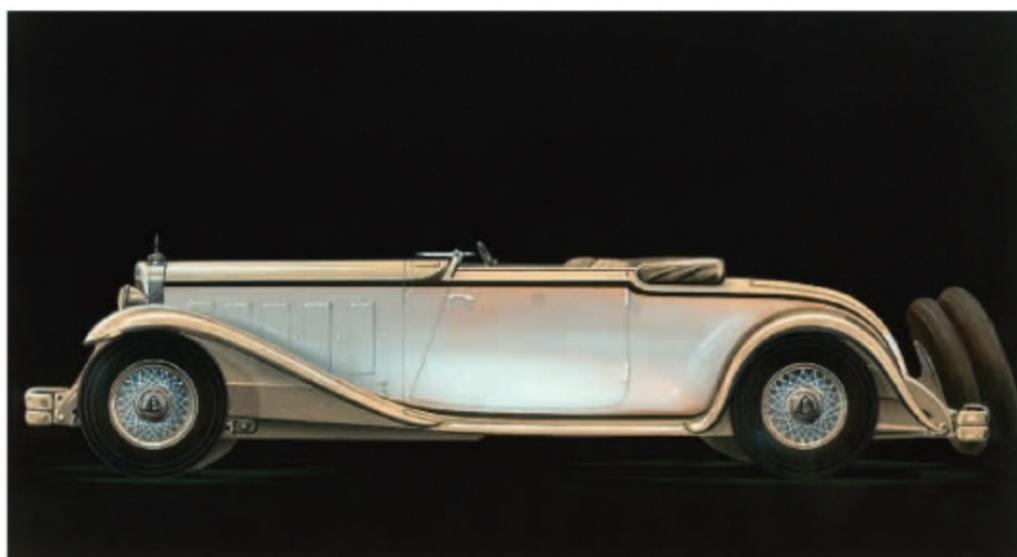


→ la Maybach est présentée en grande pompe en juin au cours d'une traversée entre Southampton et New York sur le *Queen Elizabeth 2*. La limousine est censée faire revivre le prestige de la firme qui avait produit des automobiles de 1921 à 1941. Maybach a l'appétence de rivaliser avec Rolls-Royce, rien de moins. Hélas, l'aventure tourne court. Faute d'avoir relevé ce défi, la marque Maybach se retire discrètement de la scène en 2013. Car en vérité, à l'aube du III^e millénaire, qui se souvient encore de Maybach ? Une petite révision s'impose.

À la fin du XIX^e siècle, la bourgade de Reutlingen s'ennuie à l'ombre de Stuttgart. Elle se moule doucement dans la révolution industrielle qui ébranle toute l'Europe. En cet été 1865, la « Maison des Frères » (Bruderhaus) somnole sous son toit pesant qui abrite une institution aux louables intentions puisqu'elle accueille des orphelins, des handicapés et des sans-abri. Leur insertion passe notamment par un atelier de mécanique supervisé par Gottlieb Daimler, jeune

ingénieur diplômé de l'école polytechnique de Stuttgart. Celui-ci remarque Wilhelm Maybach parmi les pensionnaires. L'adolescent ombrageux, travailleur, orphelin depuis l'âge de dix ans, trouve en Daimler un véritable tuteur. Les deux hommes quittent ensemble Reutlingen pour travailler à Karlsruhe, à la Maschinenbau-Gesellschaft qui fabrique des locomotives. En 1872, ils migrent à Cologne et sont engagés à la Gasmotoren Deutz que viennent de fonder Nikolaus August Otto et Eugen Langen. Cette entreprise recherchait un directeur technique et un projeteur pour développer le moteur à gaz fonctionnant selon le cycle à quatre temps. Au bout de dix ans, les relations se dégradent entre Daimler et Otto. En 1882, le premier s'installe à son compte à Canstatt, près de Stuttgart, toujours en compagnie de son fidèle lieutenant Wilhelm Maybach. Les deux hommes développent un moteur moins lent et moins lourd que celui de Otto, un « petit moteur à rotation rapide » breveté le 16 décembre 1883. Dans l'association, Daimler tient le rôle du visionnaire

Très représentatifs des illustrations commerciales de l'époque, ces dessins révèlent les nombreuses silhouettes envisagées sur la base de la Maybach Zeppelin.





et Maybach celui du réaliste ; l'un rêve, l'autre exécute. En novembre 1890, Daimler poursuit son expansion en créant la Daimler Motoren Gesellschaft. En février 1891, Wilhelm Maybach quitte la société pour des raisons administratives, mais Daimler lui demande de poursuivre ses travaux en secret, à l'extérieur... La mort de Gottlieb Daimler, en mars 1900, marque un tournant. Maybach continue de diriger le bureau d'études de DMG et, dans ce cadre, il conçoit la première voiture portant le nom de Mercedes pour Emile Jellinek. En avril 1907, Wilhelm Maybach quitte DMG et devient le conseiller de son fils Karl, qui conçoit ses propres moteurs. La Luftschiffbau Motoren GmbH voit le jour en 1909 avec ce dernier pour directeur technique. L'entreprise prospère ; elle produit alors des moteurs pour les dirigeables de Zeppelin.

Après la Première Guerre mondiale, Karl Maybach se reconvertit dans l'industrie automobile et dévoile sa première voiture en septembre 1921. Puis le label entre dans le club →



En 1938, Maybach commercialise sa SW 38, un cabriolet sportif d'une rare élégance.

Les affiches et peintures vantant la puissance de la marque Maybach sont nombreuses. Un cheval est ici représenté, mais il s'agit le plus souvent de dirigeables Zeppelin pour lesquels Maybach a conçu de puissants moteurs.



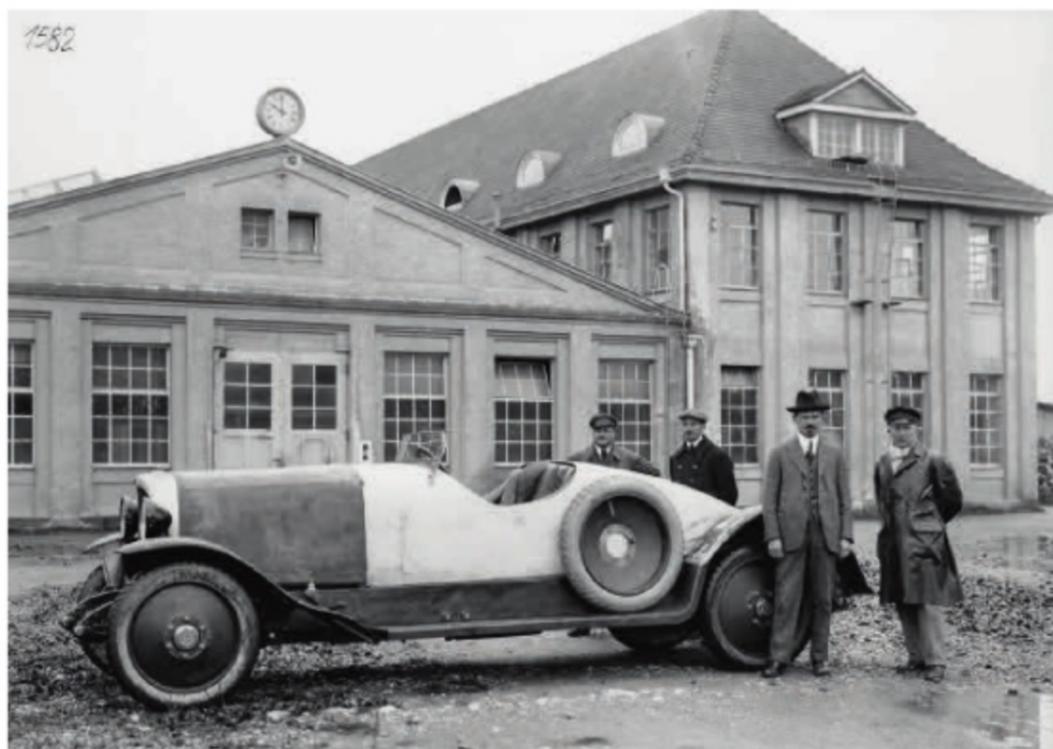


La Maybach Zeppelin est ici carrossée avec une caisse aérodynamique signée Spohn en 1933.

→ fermé des constructeurs d'automobiles à moteur douze cylindres. La fabrication des voitures s'achève en 1941. La production totale n'a pas dépassé 1 800 unités. En 1960, la société entre dans le giron de Daimler-Benz. Une nouvelle entité (Maybach Mercedes-Benz Motorenbau GmbH) naît de cette fusion en 1966 ; elle devient MTU (Motoren-und Turbinen-Union) Friedrichshafen GmbH et se consacre à la réalisation de systèmes de propulsion pour la marine, le chemin de fer ou l'industrie.

Des ventes qui stagnent

L'idée de revenir sur le marché du prestige prend forme au Salon de Tokyo 1997 où Mercedes présente un spectaculaire concept car baptisé Maybach. Le projet a été conçu par le studio japonais dirigé par le designer français Olivier Boulay (ex-PSA, Porsche et Subaru), assisté d'Anthony Lo. Aujourd'hui, le premier dirige le studio de Mercedes à Shanghai tandis que le second est l'un des responsables du design Renault. Lancée au Mondial de Paris en octobre 2002, la Maybach qui en découle est présentée sous deux formes : la berline 57 et la limousine 62. Puis la gamme s'étoffe. Mais le succès n'est pas au rendez-vous. Pendant que Rolls-Royce, passée sous la coupe de BMW, bat des records de vente chaque année, Maybach piétine. Pour séduire de nouvelles clientèles, le catalogue s'enrichit avec des versions inédites. En mars 2006 arrive la 57 S propulsée par un moteur biturbo de 612 ch (au lieu de 555 ch pour le modèle normal). Puis cette mécanique est octroyée à la version longue. Au Salon de Genève 2009, le constructeur lance une série limitée à cent exemplaires baptisée Zeppelin, encore plus puissante (640 ch). Maybach propose aussi un Landulet pour les



parades. Mais rien n'y fait. Les ventes stagnent. Daimler décide de mettre fin à l'expérience. Le 17 décembre 2012, la dernière Maybach quitte discrètement les chaînes de Sindelfingen. On estime à 3 200 le nombre d'exemplaires péniblement écoulés en dix ans. En 2014, Rolls-Royce a dépassé pour la première fois de son histoire les 4 000 ventes dans l'année. Tout est dit !

Aujourd'hui, Mercedes relance le nom de Maybach, non plus sous la puissance d'une marque à part entière mais de celle d'une simple ligne. Le catalogue du constructeur allemand propose désormais des Mercedes-Benz, des Mercedes-AMG et des Mercedes-Maybach. L'étoile retrouve donc sa place sur le long capot des Mercedes-Maybach S 500 (V8) et S 600 (V12), ainsi que sur l'opulente Maybach Pullman de 6,51 mètres de longueur. L'honneur est – presque – sauf.

SERGE BELLU

Karl Maybach, second en partant de la droite, pose ici devant le modèle W3 et les bâtiments de la Maybach Motorenbau GmbH en 1924.

Dévoilée en 2002, la nouvelle Maybach a existé en deux versions de 5,70 m et 6,20 m de longueur. Seulement 3 200 exemplaires auraient trouvé acquéreurs en dix ans

Le petit réfrigérateur et les deux coupes de champagne sont inspirés de la Mercedes 600 Pullman. Vous pourrez retrouver ces équipements sur la nouvelle Mercedes-Maybach de 2015.



Redevenue marque à part entière en 2002, Maybach se singularisait par sa carrosserie spécifique (ci-dessous). En 2015, la limousine est étroitement dérivée de la Classe S.





GROS PLAN

MERCEDES-MAYBACH S 500

À L'ASSAUT
DES ANGLAISES

Pour rivaliser avec les limousines de Bentley et de Rolls-Royce, Mercedes a convoqué le label exclusif Maybach sur une Classe S très rallongée.





Un logo Maybach à « double M » qui se promène sur le montant arrière de la nouvelle Classe S ? S'agit-il d'un tuning de goût douteux ? L'événement est presque passé inaperçu et, pourtant, les dirigeants de la firme à l'étoile ont décidé d'apposer cette griffe exclusive sur les versions extra-longues de la Mercedes Classe S. Cette résurrection ne manque pas d'interpeller tant la signature Maybach est entachée d'un sacré fiasco, comme vous avez pu le lire dans les pages précédentes. À la fin des années 1990, galvanisé par une ambition débridée et les visées du mégalomane Jürgen Schrempp, Mercedes rêve de s'emparer du flambeau de la « meilleure voiture du monde ». Rien n'a été proscrit à la Maybach de l'an 2000 qui réunit tous les raffinements imaginables en matière de technologie et qui s'affirme comme une super Classe S. Mercedes a vu grand avec deux versions, la 57 et la 62, répondant à deux tailles d'empattement. Ce luxe opulent s'habille d'une carrosserie un peu trop maniérée. Ces deux Maybach, qui devaient consacrer l'installation de Mercedes au pinacle de l'automobile, ne rencontrent pas une folle adhésion. Doux euphémisme.

3 200 exemplaires en dix ans

Fin 2012, après maints efforts pour ranimer la gamme, le constructeur de Stuttgart décide de couper le contact. À l'heure des comptes, il n'a pas le cœur à pavoiser. Seulement 3 200 exemplaires ont été vendus en dix ans. Quant au coût de cette renaissance, il fait partie des secrets les mieux gardés de la maison. Amer, Mercedes fait le dos rond. Il jure que l'on ne l'y reprendra plus sans pour autant renoncer à revenir sur le marché de la limousine de grand luxe en pleine croissance. Le constructeur, qui a de la suite dans les idées, a tiré les conséquences de la malheureuse expérience Maybach. Son nouveau modèle a, cette fois, été élaboré à partir de la dernière génération de la Classe S commercialisée depuis 2013. Et sans doute pour instiller dans les esprits que sa limousine n'était pas seulement une version rallongée de sa grande berline, mais un



modèle de grand luxe, la firme à l'étoile lui a greffé le patronyme Maybach. Pour être capables de rivaliser avec la Rolls-Royce Ghost et la Bentley Flying Spur, les ingénieurs de Mercedes ont porté l'empattement de la version longue de la Classe S à 3,36 m. Allongée de 20 cm par rapport à une Classe S châssis long, la Mercedes-Maybach S 500 affiche désormais une longueur de 5,45 m. Si la Flying Spur lui rend 16 cm dans cette dimension, la Mulsanne la dépasse de 12 cm. Quant à la Ghost, elle est 5,5 cm plus courte. Conséquence du gabarit : la nouvelle Mercedes-Maybach copie le sensationnel espace arrière développé pour les éphémères Maybach 57 et 62. Les deux sièges s'inclinent à 45 degrés à la manière de la classe affaires des avions de ligne. Dans cette voiture de maître, les passagers tiennent les premiers rôles. Celui de droite est encore plus choyé. L'espace disponible – déjà appréciable – peut encore être augmenté avec le pack Chauffeur en dotation standard qui avance de 77 mm supplémentaires le siège avant droit. Dans le même temps, celui-ci se redresse afin d'éviter aux grands gabarits de buter dessus en étalant ses jambes. L'amélioration du quotidien nécessite de passer par le catalogue des options. La liste déjà copieuse de la Classe S s'enrichit de nouveaux équipements. C'est ainsi que contre un supplément de 5 200 €, vous aurez droit à une console centrale renfermant un mini-bar avec un réfrigérateur et un logement pour deux flûtes à champagne argentées. Le dos →

L'empattement s'allonge de 20 cm par rapport à celui de la plus longue des Mercedes Classe S. Le passager arrière droit en est le principal bénéficiaire.





→ des appuie-tête pourra aussi recevoir des écrans numériques permettant de visionner un film ou donnant accès à la télévision. Facturée 4 300 €, cette installation sophistiquée varie de position automatiquement en fonction de l'inclinaison des sièges. En roulant, la qualité de la réception n'est pourtant pas parfaite, des coupures apparaissent régulièrement. L'espace arrière peut donc se vivre comme un salon, un lieu de repos ou de travail, un boudoir ou une salle de spectacle. Les mélomanes se délecteront de l'excellent système de sonorisation d'origine Burmester comprenant pas moins de 24 haut-parleurs (6 250 €). Pour le reste, la Mercedes-Maybach ne diffère guère des autres modèles de la famille Classe S, à l'exception d'une touche de chrome sur l'échappement, la jupe arrière et la calandre à trois doubles lamelles. Seuls trois discrets badges Maybach, dont un à l'intérieur, signalent l'identité du modèle, ainsi qu'une horloge de bord badgée IWC (voir notre dossier *Horlogerie et Automobile* en p. 20). Comme souvent chez Mercedes, de nombreux caprices peuvent être satisfaits. À l'arrivée, le total des options peut finalement dépasser 40 000 €.

Le poste de conduite demeure inchangé par rapport à une Classe S « standard ». On y retrouve l'excellente ergonomie mais aussi, hélas, un décor en laque noire à l'aspect plastique.

Notre véhicule d'essai était doté du pack confort arrière (1 500 €) intégrant des sièges multicontour, ventilés et chauffants, des sièges arrière « First Class » (2 850 €), du téléphone à l'arrière (1 150 €), de la vision de nuit avec détection des piétons (2 450 €) et de la suspension active couplée au système Magic Body Control (5 100 €). Cet équipement participe au confort et donne vraiment l'impression d'évoluer sur un tapis volant. En cas de besoin, elle s'affermir par simple pression sur une touche. Il est regrettable que cette limousine de grand luxe s'accommode d'un plastique ordinaire pour le décor en laque noire.

Au volant, il ne faut pas s'étonner de retrouver les sensations de conduite de la Classe S. Il faut seulement prendre garde à l'empattement généreux. Cette limousine se déplace dans un silence de cathédrale, à peine contrarié par quelques dis-

MERCEDES-MAYBACH S 500 EN CHIFFRES

- Moteur : 8 cylindres en V turbocompressé
- 4 663 cm³ - 455 ch de 5 250 à 5 500 tr/min
- 700 Nm de 1 800 à 3 500 tr/min
- Boîte de vitesses : automatique à 9 rapports
- Dimensions : 5,45 x 1,90 x 1,49 m
- Poids à vide : 2 220 kg
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h : 5 s
- Émissions de CO₂ : 207 g/km
- Consommation (mixte UE) : 8,9 l/100 km
- Prix : 145 800 € (hors options)





crets bruits aérodynamiques. Le confort exceptionnel de la suspension est rehaussé par le moelleux des sièges et le rembourrage des appuie-tête qui relève du domaine de la literie des palaces. Admirablement servis par une boîte automatique qui égrène ses 9 rapports en souplesse, les 455 ch du V8 turbocompressé n'ont aucune difficulté à propulser ce vaisseau à une allure invouable. On ne tarde pas à oublier la corpulence de la machine pour découvrir qu'elle n'est pas dénuée d'agilité. Si le possesseur d'une Maybach peut avoir des vellétés de pilotage, celui de la version Pullman dévoilée au dernier Salon de Genève ne se commettra sans doute jamais aux places dévolues au personnel. Ce modèle, qui renoue avec l'esprit des 600 des années 1960, affiche une longueur de 6,50 m et un empattement de 4,42 m. La Mercedes-Maybach S 600, à moteur V12 et partageant le gabarit plus contenu de la S 500, s'intercale entre les deux offres. À la différence des Maybach du début du XXI^e siècle, Mercedes a, cette fois, visé juste. Même si elle n'a pas la noblesse des labels anglais, la lignée Mercedes-Maybach présente l'avantage d'un tarif attractif comparé aux Bentley et aux Rolls-Royce. Elle peut aussi faire valoir une plus grande sophistication technique.

PHILIP JONES

Pour améliorer le quotidien des passagers arrière, la Mercedes-Maybach S 500 peut s'enrichir d'un mini-bar réfrigéré intégrant deux flûtes à champagne. Prix de l'option : 5 200 €.



NOUVEAUTÉS GAMME D'ÉLITE

Désormais dérivée de la berline Classe S, l'offre Mercedes-Maybach repose aujourd'hui sur quatre modèles.

Lorsque les équipes de Gorden Wagener, le grand patron du design du groupe Mercedes, se lancent dans l'étude du renouvellement de la berline Classe S, elles voient arriver sur leurs bureaux un cahier des charges bien plus copieux que prévu. Car la dernière-née doit non seulement tenir son rang de meilleure berline de l'offre Mercedes, mais également endosser un costume inédit de limousine prestigieuse répondant au nom de Mercedes-Maybach. Ainsi, la Mercedes Classe S déboule sur le marché en 2013 avec deux silhouettes : une berline classique de 5,11 m et une limousine de 5,24 m. C'est sur la base de cette dernière que sont alors conçues les trois Mercedes-Maybach S 500 (moteur V8 biturbo), S 500 4Matic et S 600 (moteur V12 biturbo), avec une longueur portée à 5,45 m grâce à l'allongement de l'empattement. Enfin, la quatrième Mercedes-Maybach reprend l'appellation de S 600 Pullman et arrivera en 2016 avec une longueur de 6,51 m et un empattement de 4,41 m ! À ces différentes Mercedes Classe S et Mercedes-Maybach, il convient d'ajouter la version blindée de la Mercedes S 600, dénommée Guard, qui bénéficie à la demande d'équipements proches de ceux proposés sur les Mercedes-Maybach.

OPTIONS LE PRIX D'UNE BERLINE !

Après avoir signé le chèque vous permettant d'accéder à l'univers Mercedes-Maybach, il vous faudra piocher dans la liste des options et équipements pour multiplier les plaisirs d'un confort exclusif. Les tablettes rabattables à l'arrière (2 200 €), les suspensions actives (5 100 €, en série sur S 600), le volant cuir et bois (750 €, en série sur S 600), les sièges avec fonction massage à l'avant (1 550 €) et à l'arrière (1 500 €) ou encore les modèles « First Class » (2 850 €), le chauffage autonome programmable (1 700 €), les deux flûtes à champagne argentées (3 850 €), le mini-bar réfrigéré (1 350 €) ou le volant chauffant (650 €) y participeront largement. Mais selon les rapports que vous entretenez avec votre chauffeur, vous pourrez ajouter le double porte-gobelets à l'avant. Il vous sera alors facturé 100 €. Y compris sur la Mercedes-Maybach S 600.

TARIFS MOITIÉ MOINS CHÈRE QU'UNE ROLLS

Mercedes-Maybach S 500 : 145 800 € (tarif France)
Mercedes-Maybach S 500 4Matic : 149 800 € (tarif France)
Mercedes-Maybach S 600 : 206 500 € (tarif France)
Mercedes-Maybach S 600 Pullman : environ 500 000 € (tarif Allemagne)



La Mercedes Classe S en version Limousine bénéficie déjà d'un traitement somptueux des places arrière.



Les S 500 et S 600 seront les plus diffusées de la gamme Maybach. Une version à quatre roues motrices est disponible avec le seul moteur V8 biturbo.



La Mercedes-Maybach Pullman pousse à son paroxysme la notion de luxe et de confort, même si certains équipements restent optionnels.





La Seine-et-Marne
en Jaguar XJ 3.0 D Premium

AUX CONFINS DE L'ÎLE-DE-FRANCE

L'histoire et le patrimoine de la Seine-et-Marne sont riches et ses ressources naturelles abondantes. Mais forte d'un caractère rural bien trempé, elle fait preuve d'une grande discrétion aux portes de Paris. Partons à sa découverte dans le confort cossu de la Jaguar XJ Premium.

Qu'il s'agisse du village des peintres à Barbizon (en haut) ou de la cité médiévale de Provins, le département est riche d'un important patrimoine.

La météo est plutôt incertaine ce matin. La Jaguar, elle, se montre imperturbable sur les routes secondaires et trace son chemin en silence et avec majesté. Le moteur 3 litres fait montre d'une belle puissance, admirablement servie par la boîte de vitesses à huit rapports, rapide et d'une grande progressivité. Nous parvenons à Barbizon, en lisière de la forêt de Fontainebleau. Cette douce cité accueillit jadis une foule d'artistes de la période préimpressionniste, en quête d'une nature encore intacte, regroupés a posteriori dans le courant dit de l'école de Barbizon. Les visiteurs et autres curieux se pressaient dans ce qui n'était pourtant qu'un village en cette seconde moitié du XIX^e siècle, grâce au train qui le liait à Melun. La foule et la brillante société d'artistes et d'intellectuels transformèrent vite le brave hameau rural en une ville bourgeoise aux nombreuses villégiatures. Puis de jeunes impressionnistes →





→ comme Monet ou Sisley prirent la relève de leurs pairs, avant de rejoindre l'ouest parisien et de remonter la Seine jusqu'à la mer.

Quittant nous aussi Barbizon, nous partons en forêt de Fontainebleau. Désormais moins sauvage que lorsqu'elle inspira les artistes, cette dernière n'en conserve pas moins un attrait important. Ce véritable poumon de verdure reste une destination très prisée des promeneurs, joggers et autres amateurs d'escalade. Nous sortons bientôt de la forêt par le nord pour nous retrouver en vue de Melun. Nous franchissons l'île Saint-Etienne et, après avoir longé un court instant la Seine, nous tournons le dos au fleuve pour escalader le relief soudain plus marqué. À peine entrés dans Vaux-le-Pénil, nous voilà déjà à la Table Saint-Just, notre destination de ce midi.

Cuisine inventive

Nous parquons la Jaguar à l'arrière du corps de ferme briard. Résolument contemporaine, l'entrée vitrée en arc de cercle donne le ton. Accueillis par Isabelle Vitu, nous découvrons un intérieur fait de poutres et de vieilles pierres, rehaussé d'un mobilier en bois très design. La salle donne davantage



Salade de homard à l'orange (ci-contre) ou ris de veau au kumquat confit (en bas), tradition et inventivité sont de mise à la Table Saint-Just.





Fabrice Vitu préside aux destinées de la Table Saint-Just en compagnie d'Isabelle, son épouse. Un accueil très chaleureux et un grand moment culinaire.



dans la douceur, mais notre hôte n'a pourtant pas manqué de l'agrémenter de plusieurs éléments de décoration et d'œuvres d'art. Le chef Fabrice Vitu vient lui aussi nous saluer et nous met rapidement à l'aise. Sa décontraction ne rime toutefois pas avec amateurisme, nous allons bien vite le constater comme sa renommée le laissait présager. Nous découvrons une cuisine qui s'inscrit dans la grande tradition culinaire française et brillamment dans l'air du temps. L'interprétation est inventive, les saveurs sont subtiles et le dressage est de premier ordre. Allié à un service bienveillant et efficace, que pourrions-nous demander de plus ?! C'est probablement cette combinaison parfaite qui garantit à la maison une belle clientèle d'habitues, parfois depuis plus de 15 ans.

C'est donc à regret que nous quittons cette atmosphère chaleureuse pour mettre le cap plein est. Nous sommes à moins de 50 kilomètres du périphérique parisien, mais le paysage est résolument rural. Les cultures sont omniprésentes dans la Brie et la plaine est parsemée d'une multitude de petits bois. Arrivés à Provins, nous montons à l'assaut de l'enceinte médiévale. L'activité marchande de la ville, particulièrement importante au Moyen Âge, fit d'elle la troisième cité de France après Paris et Rouen. Son rôle économique la poussa même à frapper sa propre monnaie. →

GRAND TOURISME La Seine-et-Marne en Jaguar XJ 3.0 D Premium

→ Elle accueillait chaque année, à deux reprises, les foires de Champagne qui participèrent durablement à son rayonnement. Foires que perpétuent de nos jours les Médiévales de Provins, l'un des nombreux spectacles proposés par la ville. L'ancienne capitale des comtes de Champagne, aujourd'hui inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco, offre 1 200 mètres d'enceinte et 22 tours qui forment un ensemble incomparable. Quant à la tour César, elle constitue un cas unique puisque c'est le seul donjon octogonal à base carrée connu.

Après avoir déambulé dans ces rues moyenâgeuses, l'après-midi est bien avancée lorsque nous reprenons la Jaguar. La ligne très statutaire de la berline britannique ne passe pas inaperçue et fait volontiers tourner les têtes. Sur la route, nous constatons à nouveau combien l'agriculture est omniprésente, forte de la grande richesse de la terre. Quant aux forêts du département, elles forment à elles seules la moitié des surfaces boisées de la région parisienne. Nous cheminons ainsi entre les massifs domaniaux d'Armainvilliers et de Notre-Dame jusqu'à Pontault-Combault, où nous rendons visite au Centre pho-



Dès le milieu du XIX^e siècle, les artistes pré-impressionnistes furent nombreux à s'installer à Barbizon. Le hameau devint vite une cité plus bourgeoise.

tographique d'Île-de-France. Créé en 1989, ce lieu se consacre aux projets artistiques liés à la photographie contemporaine. Il en embrasse toutes les expressions, y compris celles issues des technologies numériques, et propose des ateliers pour adultes mais aussi pour le jeune public. Nous parcourons d'ailleurs les expositions en compagnie d'un groupe scolaire, tantôt un peu dissipé, tantôt fasciné par les images et très accaparé par les explications de leur guide.

Divertissement au programme

Il est temps pour nous de rallier notre halte de la nuit, nous franchissons les quelques kilomètres qui nous séparent de Ferrières-en-Brie. Nous parvenons bien vite au Paxton Resort & Spa, un superbe hôtel 4 étoiles à l'atmosphère contemporaine et tendance. L'établissement est grand et bien équipé. Nous allons ainsi passer une soirée très agréable, à commencer par une visite au spa-piscine pour une parenthèse détente bienvenue. L'endroit est design et chaleureux, le personnel aux petits soins, gage d'un moment délicieux. Après quoi nous rallions l'Origano, le restaurant traditionnel italien de l'hôtel, repaire d'Ezio, maître de gastronomie transalpine. Le rouge est de mise dans une salle où la cuisine occupe l'une des extrémités. Le four à feu de bois affiche fièrement ses tôles à gros rivets, dans un style flamboyant.



Détente et divertissement sont au programme pour cette soirée au Paxton Resort & Spa, comme ici avec les vingt pistes du superbe bowling.





La Jaguar XJ, le vaisseau idéal pour un voyage tout en prestance et en puissance, aux portes de Paris.

Un succulent repas aux accents de *dolce vita* nous est servi, puis nous prenons la direction du... bowling. L'établissement dispose d'un bel équipement doté de 20 pistes. Au passage, nous marquons une pause au Crystal Bar, à l'ambiance lounge, feutrée et cosy. Vient alors le moment de passer aux choses sérieuses car les pistes nous tendent les bras. Une fois les fameuses chaussures enfilées et la boule ad hoc choisie, nous voilà en ligne pour quelques parties endiablées. La précision n'est pas toujours au rendez-vous, mais nous passons néanmoins une soirée très plaisante, sur le mode enter-

tainement, comme disent les Américains. Des Américains qui nous proposent d'ailleurs un parc à thème bien connu à quelques kilomètres d'ici.

Quoi qu'il en soit, la nuit au Paxton sera douce et confortable. Gageons que la journée de demain sera tout aussi agréable, au volant de la fière et puissante Jaguar, les oreilles baignées par l'excellente stéréo de bord. Car sous ses airs tranquilles, voilà une berline de luxe qui, elle aussi, cache bien son jeu.

FRANK FIGULS

PHOTOS BERNARD CANONNE



LES BONNES ADRESSES

HALTE GOURMANDE

La Table Saint-Just

11, rue de la Libération
77000 Vaux-le-Pénil
Tél. 01 64 52 09 09
www.restaurant-latablestjust.com

ÉTAPE ÉLÉGANTE

Paxton Resort & Spa

Avenue Joseph Paxton
77164 Ferrières-en-Brie
Tél. 01 60 94 19 19
www.paxton-resortspa.com

SITES CULTURELS

OU VISITES

Cité médiévale de Provins - Office de Tourisme

Chemin de Villecran
BP 44 - 77482 Provins

Tél. 01 64 60 26 26

www.provins.net

Barbizon - Le village des peintres

www.barbizon.fr

Centre Photographique Île-de-France

107, avenue de la République
77340 Pontault-Combault
Tél. 01 70 05 49 80
www.cpiif.net

COMPAGNONS DE VOYAGE

Jaguar France

Service Relation Clientèle
Z.A. Kléber - Bâtiment Ellington
165, boulevard de Valmy
92706 Colombes cedex
Tél. 01 40 87 35 00
www.jaguar.fr

BOÎTE À GANTS

PAR YANNICK LE GOUËZ

BUCOLIQUE ET CHAMPÊTRE



AUTONOME

Cette tondeuse robotisée se configure à distance grâce à une application dédiée et exécute toutes les tâches qui lui sont assignées. E.zigreen EVO. E.zicom
Prix : à partir de 1 149 €
www.e-zicom.com



FORGER SON JARDIN

Façonnés à la main dans une forge familiale, ces outils de jardin en acier et carbone, une fois leur mission accomplie, s'exposent comme des sculptures. Lucane, Toucan, Taupes sont d'une solidité irréprochable. Design Godefroy de Virieu. Garden Fetish. Bacsac.
Prix : de 44 à 65 €
www.bacsac.com

SANS CRAINTE NI ÉPINES

Pour décorer ou à remplir de fleurs, ces vases cactus sont sans danger pour les doigts. Disponibles en 3 tailles.

Design Marie Michielssen. Vases Cactus. Home Autour du Monde. Prix : 20 €, 44 € et 60 €
www.bensimon.com



BONNE HUMEUR

Délicatement fleurie, cette chemise à manches longues en popeline de coton affiche une humeur joyeuse. Chemise Giacom collection Palm Spring. Napapijri. Prix : 129 €
Numéro lecteurs : 01 40 15 12 51

TOILE FLEURIE

Avec sa semelle en caoutchouc fin et son imprimé fleuri, ces tennis en toile trotteront joyeusement dans le gazon. Deck Hand. Reef. Prix : 60 €
www.reef.com



LE BEL HÊTRE

Ce banc en hêtre invite à la méditation, en solo ou en duo. Dim. 145 x 50 x 88 cm. Banc en hêtre. Home autour du Monde
Prix : 1 250 €
Numéro lecteurs : 01 42 77 06 08

FAUTEUIL PHARE

La structure en polycarbonate transparent de ce fauteuil joue avec la lumière. Comme une corolle géante aux formes enveloppantes, la surface extérieure est entièrement plissée comme un phare de voiture. Coussin en tissu.

Design Pierre Paulin.
Fauteuil Flower. Magis.
Prix : 684 €
www.magisdesign.com



LA TÊTE ET LES MAINS

Le chapeau d'été de référence. La réalisation de ce luxueux modèle, fait de paille tressée et tissée artisanalement à la main, peut prendre jusqu'à 5 mois. Panama Superfino.

Bates. Prix : 2 000 €

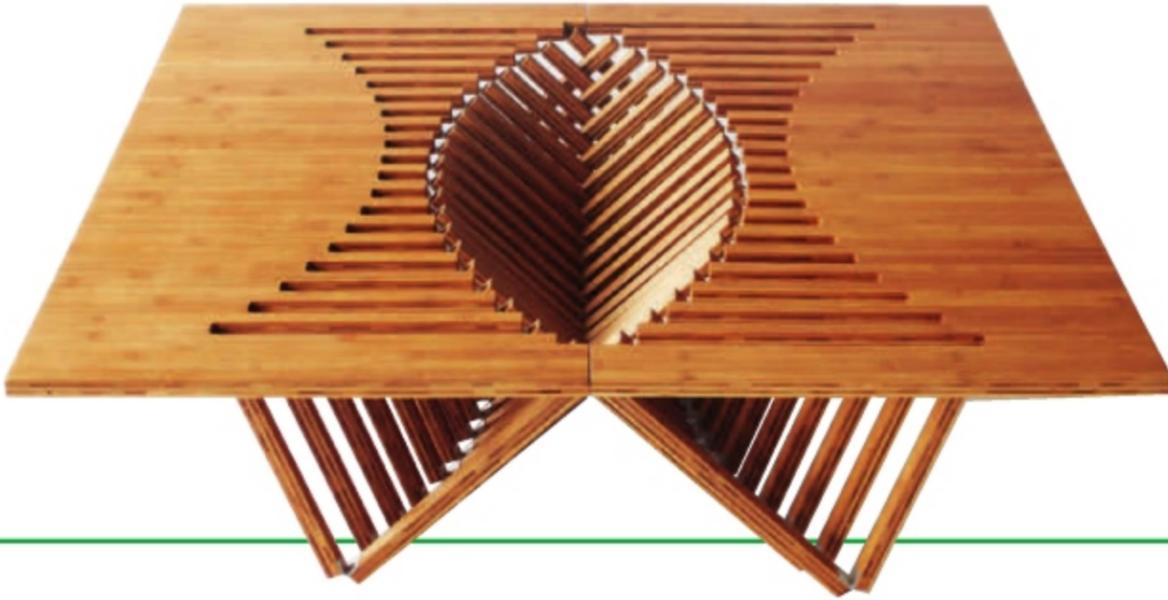
Numéro lecteurs : 01 42 60 36 09
www.bates-hats.com



TABLE ORIGAMI

Merveille d'ébénisterie, cette table en bambou compressé huilé se plie et se déplie à la façon d'un origami. Dim. 114 x 114 x 30 cm.

Rising Table par Robert Van Embricqs. Compagnie Française de l'Orient et de la Chine. Prix : 2 650 €
Numéro lecteurs : 01 53 53 40 80



POUR LE FARNIENTE

Habillé de tissus Missoni Home, Christian Lacroix et Designers Guild, ce canapé composable par éléments offre des dossiers à double profondeur avec mécanisme à balancier.

Farniente assuré. Design Sacha Lakic. Parcours. Roche Bobois.
Prix sur demande.
www.rocche-bobois.com



ASSISE LUMINEUSE

Les Meridiano servent de tabourets le jour et se transforment en luminaires la nuit. Disponibles en kaki, vert ou blanc. Diamètre 64 cm, H 46 cm. Meridiano de Vibia.

Prix : à partir de 1 548 €

Numéro lecteurs :
01 30 90 30 30
www.takis-design.com





Dany Chamfrault

PASSEUR DE MÉMOIRE

Le musée de l'aventure Matra, tout près des vestiges industriels de la marque à Romorantin, est dirigé par un ancien de la maison. Sans nostalgie, ce gardien du temple bleu préserve et anime un lieu riche en émotions.

Au cœur de la Sologne, sa capitale Romorantin n'est certes pas Maranello. Le coq de Matra a cessé d'y chanter alors qu'en Emilie Romagne, le son des moteurs Ferrari continue d'accompagner chaque jour la vie des habitants. Mais les deux villes ont encore en commun la présence forte d'un musée consacré aux exploits des marques qu'elles ont vu naître. Affaire de ténacité et de passion, la préservation d'un musée automobile est aujourd'hui plus que jamais une lutte permanente, surtout quand l'activité industrielle et sportive disparue n'en fait plus un lieu de culte au présent. Sur les terres de Modène, le *Cavallino* attire toujours autant les foules car l'actualité renvoie aux exploits du passé. On mesure ici le défi relevé par Dany Chamfrault qui a fait de l'Espace Automobiles Matra une destination prisée par un nombre considérable et croissant de visiteurs, alors que la glorieuse marque bleue pourrait n'être plus qu'un souvenir heureux pour ceux qui ont vibré au passage du V12 tricolore. Après la brutale et douloureuse fermeture des usines en 2003, ce cadre d'entreprise songe en effet sérieusement à quitter la région, quand la ville lui propose de prendre en main le site des anciens ateliers de fabrication des caméras Beaulieu qui accueillent alors la collection réunie par Jean-Luc Lagardère, en particulier les voitures de compétition de l'âge d'or de 1965 à 1974. « *Comme tous les Français, →*





Pour Dany Chamfrault, près du châssis MS 670, la saga Matra fait partie de l'histoire de France.



→ j'ai admiré les superbes victoires de nos héros de l'époque, les Beltoise, Stewart, Pescarolo ou Larousse. Mais étant avant tout un homme de l'industrie et tourné vers l'avenir, je ne pensais pas du tout un jour avoir la joie de les écouter me raconter, en tête à tête, des anecdotes de course tout en leur faisant visiter un musée ». Il est vrai qu'avec une simplicité désarmante et une sincérité profonde, Dany Chamfrault, avec son équipe de passionnés, a réussi à donner vie à la présentation d'un ensemble unique de collections. Elles retracent non seulement les exploits sportifs mais aussi toute la partie industrielle de la saga Matra, avec ses nombreuses innovations en matière de recherche avancée, de design et de concept cars. « Je suis toujours très fier de mettre en valeur cet aspect du travail de la firme. Par exemple, cet Espace bleu métallisé qui a été fabriqué dans cette ville est orné des milliers de signatures de tous les collaborateurs, y compris le grand patron et tous les pilotes. C'est un bel hommage à tous ceux qui ont participé à cette aventure ».



Ci-dessus, les anciens ateliers des caméras Beaulieu abritent le musée Matra. Ci-contre, la réplique (roulante) de la MS 640 détruite dans un accident en 1969. En bas, l'Espace II signé par tous les collaborateurs de la firme.

Une fabuleuse musique

Avec un même enthousiasme pour la pièce rare, le maître des lieux a eu l'occasion de recueillir en 2013 le don d'un collectionneur hollandais, le seul exemplaire d'une Matra 530 métamorphosée par sa carrosserie dessinée par Vignale, une belle étude de style présentée au Salon de Genève en 1968. La « voiture des copains » est ainsi devenue bien attirante avec ses airs de petite Maserati Indy croisée de Lamborghini Islero. Comme si l'Italie devait toujours être un peu présente à Romorantin. On se souvient du duel homérique entre Matra et Ferrari en 1973 pour le championnat du monde, avec son point d'orgue aux 24 Heures du Mans, aux notes de la fabuleuse musique du V12 français. « Alors que les deux marques se livraient une guerre franco-italienne, lors d'une épreuve avant Le Mans, les mécaniciens Ferrari avaient →





L'exposition des Ferrari vues au cinéma permet d'admirer, entre autres, cette 250 GT Lusso de 1964 qui figure à côté d'une Matra présente dans *Le Pacha*, avec Jean Gabin.

La « voiture des copains » est devenue très attirante avec ses airs de petite Maserati Indy croisée de Lamborghini Islero



Le concept car Matra P29 de 1987 était bourré d'innovations très en avance sur leur temps.





Dany Chamfrault devant une Dino 246 GT, la préférée d'un autre Danny, alias M. Wilde de la série télé *Amicalement Vôtre*.

→ fait un bras d'honneur aux "Matraciens" sur le podium. La réponse ne se fit pas attendre. Aux 24 Heures, l'équipe des bleus fit dessiner un cheval cabré monté par un coq lui plantant des banderilles. Roland Roy, responsable de l'atelier carrosserie, se fit un plaisir de le brandir comme un panneau de stand aux Ferrari qui luttèrent en tête contre la Matra ». C'était il y a plus de quarante ans. Aujourd'hui, la paix est revenue et l'on célèbre même avec plaisir les bolides rouges dans ce qui furent les ateliers Beaulieu, où l'on créait les caméras du même nom, autres bijoux de précision prisés des Godard, Lelouch ou Reichenbach. Cette année, le cinéma revient d'ailleurs à l'honneur avec l'exposition de nombreuses Ferrari apparaissant dans des longs-métrages plus ou moins connus, de *Grand Prix* à *Un Homme et une femme*, en passant par les séries télé *Amicalement Vôtre* ou *Magnum*. « L'idée est venue d'un livre écrit par le cinéophile Philippe Ramlot et qui recense, dans leurs moindres détails, mille quatre cents films où apparaissent des Ferrari ». Parmi les évocations de scènes d'anthologie, c'est dans *Le Pacha* de 1968, signé Georges Lautner, que le rapprochement entre Romorantin et Maranello se fait le plus évident. On y voit la forte carrure de Jean Gabin, occupant largement l'habitacle d'une Matra 530 en tant que passager avant, alors qu'une Ferrari 250 GT Lusso de 1964 joue les divas fatales.



Le mouvement des roues et celui des bobines de pellicule sont autant d'invitations à prendre la direction de la Sologne pour s'arrêter à l'Espace Matra, ancien haut lieu du cinéma pour revivre des heures de rêve, en rouge et bleu, de la piste au grand écran. Dans tous les cas, il suffit de prononcer le mot magique qui ouvre aussi bien les routes que les séquences : « moteur ! ».

La salle des moteurs Matra est un véritable auditorium, avec ici le V12 de la première version de la MS 11.

GÉRALD GUÉTAT - PHOTOS HENRI THIBAUT



La 312 B de Jacky Ickx (1970) apparaît dans plusieurs longs-métrages, dont *Weekend of a Champion*.

Aux 24 Heures du Mans, pour narguer Ferrari, l'équipe des bleus fit dessiner un cheval cabré monté par un coq qui lui plantait des banderilles



EXPO 2015
du 17/04 au 15/11

Ferrari à l'affiche
Romorantin (41)

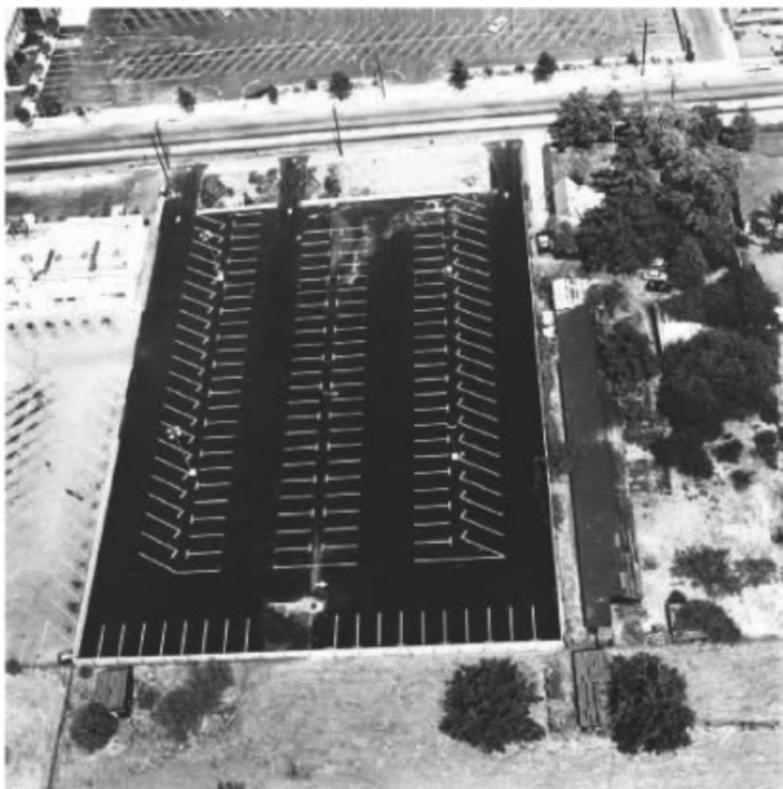
ESPACE AUTOMOBILES

Matra

Tel. : 02 54 94 55 55, www.museematra.com
Sur 3.500m², toute la saga Matra et 78 voitures.
OUVERT TOUTE L'ANNEE

EXPOSITION FERRARI À L'AFFICHE

L'exposition *Ferrari à l'affiche* se tient au musée de Romorantin jusqu'au 15 novembre. Renseignements et horaires d'ouverture sur le site officiel : museematra@romorantin.fr.
Entrée simple : 6 €



© Tate National Galleries of Scotland. Droits réservés

7133 Kester,
Van Nuys (1967).
Tirage argentique
réalisé en 1999.
Format
61 x 61 cm.
Collection Tate
National Galleries
of Scotland.



Ed Ruscha

DIGRESSIONS GRAPHIQUES

La galerie Gagosian, à Paris, présente les œuvres imprimées et les photographies de l'un des piliers de l'art contemporain, Ed Ruscha. Une bonne occasion de renouer avec cet initiateur d'une alternative plus noble et plus radicale du pop art, devenu ensuite un pionnier de l'art conceptuel.

Edward Ruscha est né à Omaha, dans le Nebraska, le 16 décembre 1937. Mais pour accompagner la mutation professionnelle de son père, agent d'assurance pour la compagnie Hartford, la famille s'installe quatre ans plus tard à Oklahoma City. De 1953 à 1956, à la High School locale, il étudie la peinture et le dessin en plus du cursus commun ; après avoir obtenu son diplôme de fin d'études, il s'inscrit en Arts appliqués au Chouinard Art Institute de Los Angeles (aujourd'hui rebaptisé California Institute of the Arts) où il découvre la gravure, la sérigraphie et la photographie. À partir de 1958, il collabore en tant que free-lance à l'agence de publicité de Jack Carson et Ralph Roberts, également editrice de nombreux magazines et de diverses parutions. C'est à cette

époque qu'il prend goût pour la chose imprimée et qu'il projette pour la première fois d'utiliser le livre dans le domaine de l'art, comme un simple médium.

En 1961, Edward Ruscha quitte les États-Unis pour un voyage initiatique en Europe. Durant sept mois, avec son frère et sa mère, ils parcourent dix-sept pays dont il rapporte quatre cent cinquante photographies en noir et blanc. Mais sur aucune ne figure les monuments classés que le touriste lambda, avec empressement, s'honore à saisir : le Colisée, l'Acropole, la porte de Brandebourg ou la tour Eiffel. Non, son objectif se promène sur des banalités, des motifs graphiques isolés, sans s'attacher à aucune règle donnée. « *Je ne réfléchissais pas, avoue-t-il, je voyais des choses qui semblaient irradier une vitalité* →

LIEU

Expositions
Ed Ruscha :
Prints and
Photographs
et Ed Ruscha :
Books & Co.
Gagosian
Gallery, 4 rue
de Ponthieu,
75008 Paris.
www.gagosian.com



Edward Ruscha
 photographié
 en 1964
 par l'acteur
 Dennis Hopper.
 Tirage argentique.

© Courtesy of the Estate of Dennis Hopper and Tony Shafrazi Gallery, New York. Droits réservés



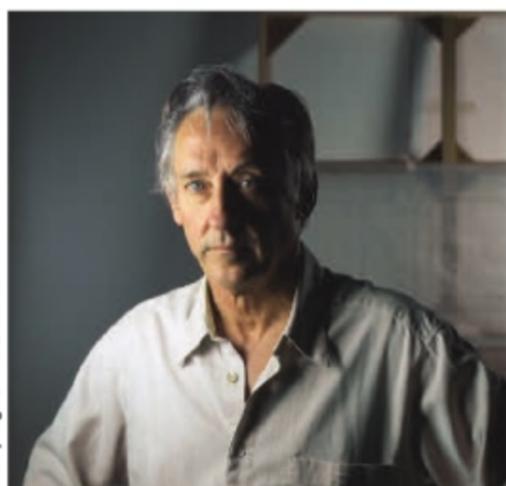
*Standard
 Study # 3* (1963).
 Tempera et encre
 sur papier. Format
 45,7 x 27,9 cm.
 Collection Tate
 National Galleries
 of Scotland.

© Tate National Galleries of Scotland. Droits réservés

*Standard Station,
Amarillo, Texas
(1962). Tirage
argentique. Format
12,4 x 10 cm.
By courtesy of
Gagosian Gallery.*



© Gagosian Gallery. Photo Robert McKee. Droits réservés



© Gary Regester. Droits réservés

Edward Ruscha dans son atelier à Venice (Californie). Photo de Gary Regester (2000).

→ *particulière, alors je les captuais* ». Il réalise également une vingtaine de peintures de petit format sur lesquelles figurent des mots et des signes abstraits volés à la rue. À son retour sur la côte Ouest, il change sa façon impulsive de prendre des clichés, anticipant prioritairement leur transcription en dessin pour répondre à une volonté de mise à plat et de stylisation de la réalité brute. Avec des toiles représentant une série de lettrages en perspective, il participe, en 1962, à l'exposition *Nouvelle peinture et objets quotidiens* au Pasadena Art Museum of California Art, en compagnie des vedettes émergentes de la scène pop art : Roy Lichtenstein, Jim Dine ou Andy Warhol.

Sur la Route 66

« *À cette époque, je faisais l'aller-retour Oklahoma City-Los Angeles cinq ou six fois par an pour retrouver ma famille. Je traversais des territoires en friche et je me suis dit qu'il fallait peut-être en témoigner* ». Ed Ruscha roule, s'arrête devant une station-service – unique havre dans ces contrées désertées –, prend toujours la même photo, puis repart.

Ces clichés adoptent une seule composition dictée par la fonction du bâtiment : garage, magasin, pompes et une enseigne surplombant l'ensemble. « *Au début, c'était juste une compilation pour rendre compte auprès d'une population urbaine et sédentaire d'une autre vie que celle qu'elle connaissait, [...] et puis c'est devenu un travail conceptuel* ». S'inspirant de livres achetés au cours de son périple européen, il publie en 1963 son premier recueil, *Twenty-six Gasoline Stations*, un volume mince, modeste, produit à compte d'auteur et vendu au prix de 3,50 \$. Le titre correspond exactement à ce qu'il suggère. Trente-six photos de stations-service avec pour seules légendes le label du pétrolier et la localisation du bâtiment. La sortie de l'ouvrage reçoit un accueil mitigé. Mais avec le temps, il finit par acquérir le statut d'objet culte et par galvaniser une descendance aussi enthousiaste que prolifique.

Le pop art californien

À New York, Andy Warhol sérigraphie son iconique *Marilyn*, tandis qu'à Los Angeles, Ed Ruscha peint sa *Standard Station*. Une image tutélaire vient de soudainement émerger du catalogue de ses pérégrinations : *Standard, Amarillo, Texas*, prise et répétée à l'envi devient, dans les années 1960, le motif incontournable et →



Standard/Shaded Stylo (1962).
Étude préliminaire
au stylo bille
et graphite sur
papier. Format
34,9 x 26 cm.
Collection privée.

© Droits réservés

Standard Study # 2 (1962).
Gouache sur papier.
Format 25,7 x 13,7 cm.
Don de la fondation Leonard
A. Lauder au Whitney Museum
of American Art, New York.



Cheese Mold Standard with Olive (1969).
Sérigraphie
sur papier velin.
Format
127 x 65,4 cm.
By courtesy
of Gagosian
Gallery.

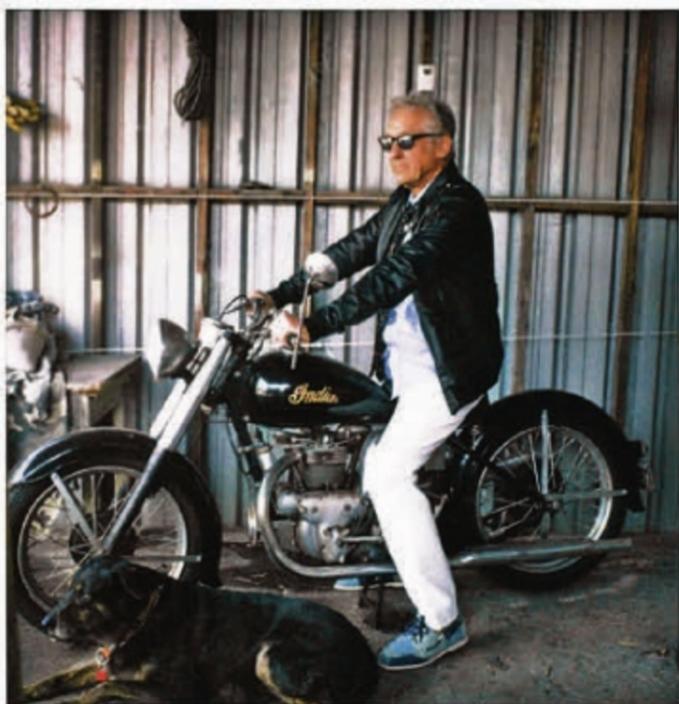
© Whitney Museum of American Art. Droits réservés

Standard Station (1969).
Sérigraphie sur papier velin.
Format 127 x 65,4 cm.
By courtesy of Gagosian
Gallery.



© Gagosian Gallery. Photo Robert McKeever. Droits réservés

© Gagosian Gallery. Photo Robert McKeever. Droits réservés



Edward Ruscha, polaroïd réalisé pour la marque américaine de prêt-à-porter Band of Outsiders, pour le catalogue de leur collection printemps/été 2012.

© Band of Outsiders. Droits réservés

→ l'identification pérenne de sa démarche. Pourtant, de la photographie originale, il ne reste rien. Pour ses esquisses et dessins, Ed Ruscha a retourné le cliché, tendu les perspectives pour donner à la nouvelle composition des proportions dignes du CinémaScope, simplifié les contours de l'architecture, effacé tous les détails et dépouillé l'enseigne de sa typographie, lui faisant perdre ainsi son ultime spécificité – la marque réapparaîtra plus tard sur les grandes peintures réalisées de 1964 à 1966. La station-service, graphiquement délimitée par rapport à son modèle, émerge isolée de son contexte panoramique. Elle est devenue une entité propre que le peintre peut maintenant déplacer sur quelques fonds peints où s'exprime *a minima* sa gestuelle. Les proportions, qui demeurent identiques dans les différentes versions, confortent l'idée de l'emploi d'un gabarit réutilisable, appliqué pour transférer le tracé du bâtiment d'une œuvre à l'autre.

Changement de programme

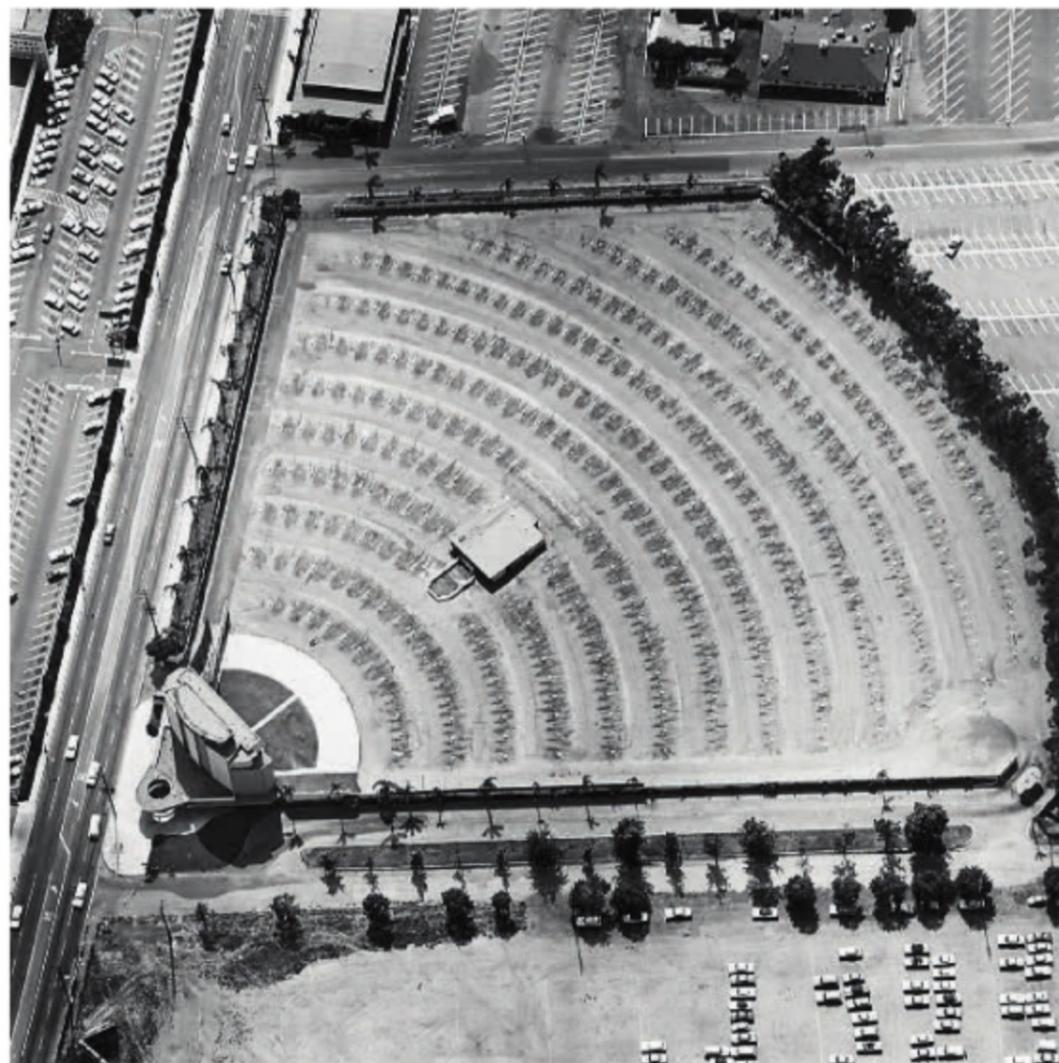
Alors que la peinture d'Ed Ruscha épouse tous les critères du pop art (iconographie du quotidien traitée « industriellement », simplification des formes tendant à l'abstraction, palette restreinte de couleurs vives travaillées sans effet sophistiqué de matière...) et que l'artiste intègre sans trop de difficulté la nouvelle vague artistique naissante, il se met en marge, à partir de 1965, pour assurer, sous le pseudonyme Eddie Russia, la direction artistique du mensuel américain *Artforum* spécialisé dans l'art contemporain. Il profite de ce statut pour affiner une fois encore

ses compétences en matière de production de livres, il s'intéresse tout autant aux incunables conservés dans les bibliothèques qu'aux fanzines étudiants ou aux catalogues publicitaires. Il renonce pourtant à ce poste en 1967 lorsque le magazine migre à New York, pour se frotter à la réalisation d'un nouvel ouvrage, *Thirtyfour Parking Lots*. Accompagné du photographe Art Alanis et d'un pilote d'hélicoptère, il survole les dimanches matins les aires de stationnement désertes des entreprises, des drive-in ou des magasins à la périphérie des villes et obtient des clichés en noir et blanc admirés pour leur qualité formelle et leur jeu de diagonales en épis. En seize ans, il publiera dix-sept ouvrages, chacun dédié à un thème précis. Ses livres matérialisent progressivement l'idée qui lui est chère de l'objectivité et du refus d'être détenteur d'une « patte », d'une manière propre de créer. Concept piège car cette recherche de dilution de sa personnalité finit par résonner comme un style et donner à ses photographies une signature exclusive immédiatement identifiable.

Une œuvre polymorphe

L'itinéraire artistique d'Ed Ruscha demeure une sorte de labyrinthe où s'enchaînent événements et évitements, détours et retours, où le déplacement successif et vacillant de ses centres d'intérêt profile une offre déroutante dont l'intention échappe parfois au spectateur le plus attentif.

Gilmore Drive-in Theatre, 6201 W. 3rd St. (1967). Tirage argentique réalisé en 1999. Format 61 x 61 cm. Collection Tate National Galleries of Scotland.



© Tate National Galleries of Scotland. Droits réservés

En 1970, il réalise une *Chocolate Room* pour la Biennale de Venise, recouvrant une salle de trois cent soixante feuilles de papier sérigraphiées avec du chocolat liquide. Il expérimente de dessiner avec de la poudre à canon, avec des matières organiques, végétales ou minérales, puis avec de simples jus de fruits ou du thé. En 1971, il exécute une série d'œuvres qui ont pour sujets des mots ou des expressions. La typographie occupe dès lors une place prépondérante dans ses tableaux, qu'elle repose sur l'horizon de cartes postales stéréotypiques ou qu'elle flotte sur un balayage brumeux de couleurs pastel.

Durant cette période, la peinture d'Ed Ruscha s'agace à l'égard des modèles sémiotiques et picturaux, s'interroge sur le rapport entre un sujet stylisé à l'extrême et l'intérêt du slogan qui le recouvre selon des modalités influencées par la publicité. Commenter sa production de clichés s'avère tout aussi hardi car, à l'en croire, la photographie n'a eu d'autre enjeu que la collecte de matériaux destinés à ses peintures ; l'idée du livre n'en a pas moins été, dans ce cas, le prétexte à mener une activité qui a trouvé sa finalité immédiate dans la matérialisation de l'objet imprimé.

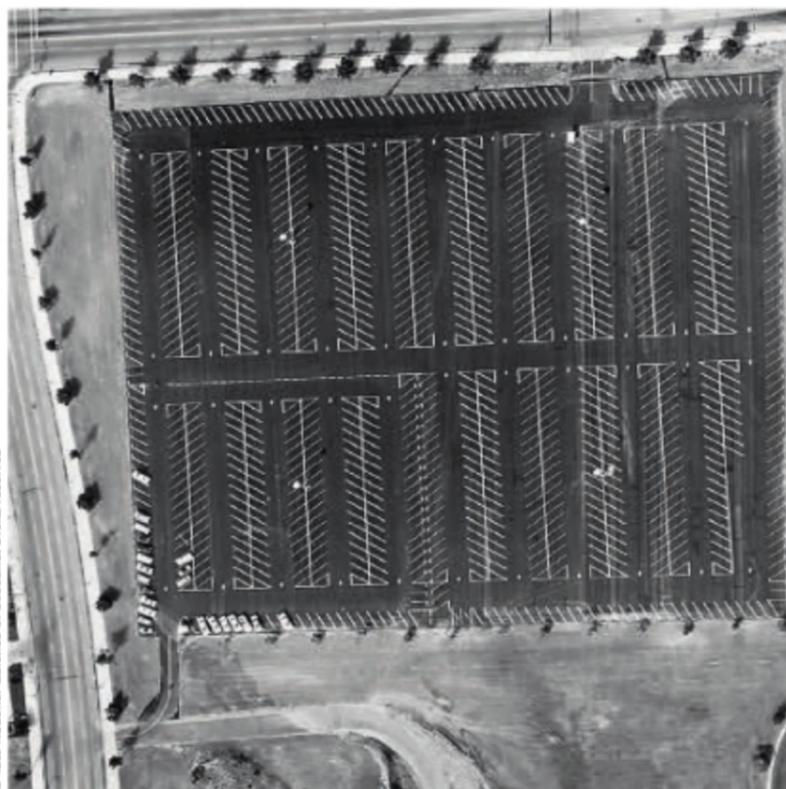


Climbing (1988). Gravure sur papier, épreuve d'artiste. Format 40,6 x 50,8 cm. Issue du livre intitulé *Flipping, Kicking, Howling, Rolling, Sitting, Standing, Climbing, Telling*. Collection Tate National Galleries of Scotland.

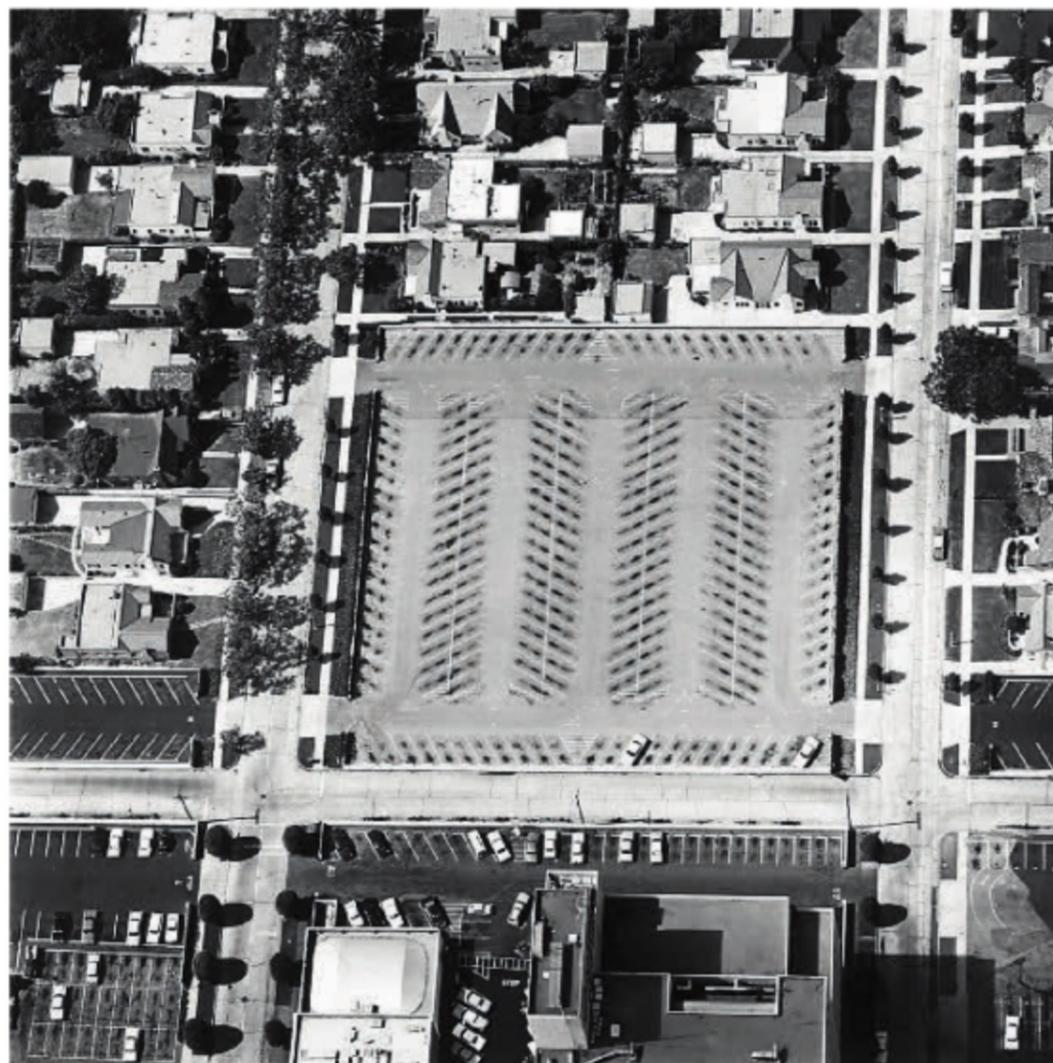
La mission qu'il s'était très tôt assigné et dont il n'a jamais dévié, quel que soit le médium adopté (peinture, édition, cinéma...) découle d'une réflexion intransigeante sur la place et le rôle de ses œuvres dans le déroulé de l'histoire de l'art : de l'expressionnisme abstrait, auquel le pop art s'est voulu une réponse, jusqu'à l'art conceptuel, dont Ed Ruscha s'est définitivement établi comme l'un des pairs.

YVES LE RAY

5000 W. Carling Way (1967). Tirage argentique réalisé en 1999. Format 61 x 61 cm. Collection Tate National Galleries of Scotland.



Century City, 1800 Avenue of the Stars (1967). Tirage argentique réalisé en 1999. Format 61 x 61 cm. Collection Tate National Galleries of Scotland.



© Tate National Galleries of Scotland. Droits réservés

Berry

Les vins du Grand Meaulnes

Longtemps aux mains des fées, la terre berrichonne vit aujourd'hui sous la coupe de Bacchus. C'est que ses vins connaissent un succès galopant. En blanc, rouge ou rosé, ils témoignent d'un caractère vif et nerveux, en parfait accord avec les beaux jours.

Du crottin de Chavignol au Grand Meaulnes et de la cathédrale de Bourges aux sonneurs de vielle, le Berry brouille les symboles comme le joueur secoue les dés. De Gien, au nord, à Saint-Amand-Montrond, au sud, cette terre à moutons, à genêts et à châteaux compte parmi les plus vieux terroirs agricoles de France. Plus que jamais, ses vins contribuent à son renom. Six d'entre eux sont des AOC : chateameillant, quincy, reuilly, menetou-salon, sancerre et valençay.

La voie royale

L'écrivain latin Pline le Jeune évoquait déjà le vignoble berrichon. Longue de 2 000 ans, son histoire est en montagnes russes. Jusqu'à la dernière guerre, les vins pro-

duits dans le Cher et l'Indre ne bénéficiaient que d'une réputation locale. La plupart du temps, on les réservait à la consommation courante, aux zincs et aux pique-niques. Ils tiennent à présent le haut de l'affiche. Durs à l'ouvrage, les vignerons locaux sont pour beaucoup dans cet engouement. Mais il faut aussi rendre hommage à une nouvelle génération de restaurateurs et de journalistes qui, à la fin des années 1960, embouchèrent pour eux les trompettes de la renommée. Ainsi leur ouvrirent-ils le chemin de Paris. Le chef de file de tous ces crus parfumés et joyeux, c'est le sancerre. Il s'inscrit aujourd'hui parmi les vins blancs les plus appréciés à travers le monde, même si la cote des rouges, qui dégagent souvent un très joli nez de cerise, est en constante



Les fromages de chèvre sont les parfaits compagnons des vins du Berry.

progression. Aux mains de 350 vignerons, son vignoble privilégie le cépage sauvignon. Il s'étend sur 2 800 hectares et quatorze communes du département du Cher. La plupart de ses meilleures vignes sont regroupées sur les coteaux les plus escarpés du mont de Sancerre qui, rompant avec la

plaine, naît de la Loire comme Vénus de la Méditerranée. Année après année, la popularité de ce vin d'une fraîcheur piquante a rejailli sur les cinq autres appellations régionales. Ainsi a-t-on pu apprécier, partout ou presque, la structure harmonieuse du valençay, les



Le vignoble de Reuilly (210 ha) était déjà connu au VII^e siècle.



Du haut de Sancerre, le regard porte jusqu'aux rives de la Loire et aux monts bleuissants du Morvan.

arômes de groseille à maquereau du Quincy, les fragrances florales du Reuilly, sans oublier les pâles et fruités rosés issus des 90 ha de vignes de Châteaumeillant. Les vins de Menetou-Salon méritent une mention particulière. Entre Bourges et Sancerre, leurs vignes s'épanouissent sur

465 ha de collines, les pieds dans des sédiments calcaires datant du Jurassique supérieur. Au cours de ces dernières décennies, ils ont connu une ascension fulgurante, jusqu'à triompher dans les plus grands restaurants de France et de Navarre. Il est vrai qu'ils ne manquent pas de

références. Dès le XV^e siècle, ils jouaient les vedettes sur la table de Jacques Cœur, grand argentier de Charles VII, le « petit roi de Bourges », et homme le plus riche du royaume.

JEAN-MARIE BOËLLE

www.berryprovince.com

DOMAINE PELLÉ LES FRUITS DE L'EXPÉRIENCE

Par excellence, les blancs, rouges et rosés du Berry sont des « vins de terroir ». À l'est de la vallée de la Loire, le domaine Pellé traduit bien la puissante osmose qui existe ici entre la vigne, la terre et l'homme. Quatre générations de vignerons ont façonné ces sols argilo-calcaires, à deux pas du village de Morogues, entre les appellations Sancerre et Menetou-Salon. « Sur chacune de nos

parcelles, nous observons, travaillons, caressons la nature pour en tirer le meilleur », commente Paul-Henry Pellé, aujourd'hui en charge de ces 41 ha de vigne. Il les cultive sans désherbant ni pesticide, et il en récolte les fruits à la main, à maturité optimale. Il a signé son premier millésime en 2007. Quelques années plus tard, il ne compte plus ses aficionados, dont Claude Guittard, directeur de

la brasserie Lipp, indissociable de la légende de Paris. À l'origine, le domaine Pellé réservait ses vins à un cercle d'amis. De nos jours, il produit 350 000 bouteilles par an. **Sancerre La Croix du Garde, blanc 13 €, rouge 13,50 €.** **Menetou-Salon cuvée Morogues, blanc 11 €, rouge 12 €.** **Domaine Pellé :** **tél. 02 48 64 42 48** **www.henry-pelle.com**

M. Pellé veille à ce que chaque parcelle de son domaine exprime ses caractéristiques propres.

GASTRONOMIE LE CERCLE VERTUEUX

Coq en barbouille et galette de pomme de terre, soupe à la citrouille et carpe farcie, œufs en meurette et pigeonneau au lard... Ancienne province du royaume de France, le Berry conserve une personnalité forte et authentique, à deux heures de route seulement de la capitale. Elle s'exprime notamment à travers une gastronomie fidèle aux produits et recettes du pays. Chez Jacques Cœur, les adresses gourmandes ne manquent pas. Ainsi, Le Cercle, tout proche de la cathédrale de Bourges (menu « Initiation » à 50 €, une étoile au guide Michelin). Christophe Lot et Pascal Chaupitre, ses animateurs, y pratiquent une cuisine qui conjugue innovation et tradition. Dans la même ville, ils viennent d'ouvrir une brasserie chic dans l'ancienne abbaye de Saint-Ambroix : Les Petits Plats du Bourbon. Elle est déjà très courue. Infatigables, nos deux complices donnent également des cours de cuisine, le 1^{er} mercredi de chaque mois. À table, le Berry se porte décidément de mieux en mieux ! **www.restaurant-lecercle.fr**

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

Techno Classica 2015

L'EXCEPTION À FOISON

Ce qui est exceptionnel est souvent rare, sauf au Techno Classica, le plus grand salon international dédié à la voiture ancienne. Voici notre sélection de quelques joyaux présents à Essen.



Rétromobile à Paris, Retro Classics à Stuttgart et Techno Classica à Essen. Voici le podium des salons internationaux les plus cotés dans l'univers de la voiture ancienne, avec chacun leur spécificité. Les deux expositions allemandes ont pour elle un gigantisme frisant la démesure ! Côté superficie, le Techno Classica est à comparer au Mondial de l'automobile de Paris. Sur une semaine (du 15 au 19 avril), pas moins de 1 200 exposants ont répondu présents et ont attiré en moyenne plus de 180 000 visiteurs. L'espace ne manquait pas pour admirer toutes les pépites exposées à Essen, avec 130 000 m² d'allées et de stands, copieusement garnis. Bien sûr, les constructeurs allemands, qui jouaient à domicile, se sont réservés la part du lion. Parmi eux, Mercedes, comme à son habitude, avait vu grand en se réservant un hall complet.

Pour cette édition 2015, en marge des incontournables 300 SL à vendre – comptez un million d'euros –, le constructeur présentait une rétrospective remarquable d'engins de compétition et expérimentaux qui mettaient tous en avant leur aérodynamique d'avant-garde. Outre la mythique 300 SLR « 722 » de Stirling Moss qui remporta les Mille Miglia voilà 60 ans, Mercedes a notamment sorti de ses réserves sa douze-cylindres Grand Prix de 1936 (372 km/h aux mains de Rudolph Caracciola), ou encore les concepts C111 de 1969 et 1978, deux prototypes répondant à la même appellation mais totalement différents. De son côté, BMW, qui exploite judicieusement le filon Mini, présentait des déclinaisons surprenantes de la petite anglaise. De la célèbre Moke aux variantes pick-up, en passant par une berline cosue signée Riley, pas une de ces icônes ne manquait à l'appel. →

Mercedes mettait en avant ses « streamliners » de compétition, à l'image de cette monstrueuse 540 K type W29 de 1938, à l'aérodynamique particulièrement soignée.



Voici un échantillon représentatif de ce que l'on pouvait voir (et acheter) au Techno Classica. Juste le meilleur !

ÉVÈNEMENT Techno Classica 2015

Porsche présentait pour la première fois ses trois supercars dans un ordre chronologique, de la 959 de 1983 à la 918 Spyder en passant par la Carrera GT de 2003.



BMW, partenaire du concours d'élégance de la Villa d'Este, mettait l'accent sur les sportives d'exception, à l'image de cette 507 au second plan.



Le pionnier des SUV de luxe a 45 ans ! Une voiture culte issue de Land Rover Heritage, devenue rare en bel état d'origine.

Rolls-Royce faisait le grand écart en présentant une Phantom II Continental Gurney de 1933 et la Phantom actuelle.



Ce concept car Lancia Gamma break de chasse, resté sans suite industrielle et signé Pininfarina, était à vendre.



→ BMW réservait également un espace pour sa marque de prestige Rolls-Royce et dévoilait la dernière déclinaison de sa Phantom exposée aux côtés d'une vénérable Phantom II Continental Gurney de 1933. Dans le hall investi par les multiples marques du groupe Volkswagen, Bentley faisait de même pour mettre à l'honneur une série spéciale Blue Train de sa Mulsanne, tandis que Bugatti exposait pour la dernière fois sa Veyron en compagnie d'une EB110. Des supercars, il en était également question chez Porsche, fier de rassembler une tripléte de rêve avec une 959, une Carrera GT et l'ultime 918 Spyder. Quant à Audi, c'est le plaisir de la conduite en plein air qui était célébré avec un stand de 700 m² occupé par une rétrospective de 80 ans de cabriolet.

Chaque année, le Techno Classica permet surtout de respirer l'air du temps avec une confirmation, la montée en puissance des *youngtimers*, ces « jeunes-anciennes » qui sortent progressivement du ghetto de l'occasion pour glisser vers le monde bien plus enviable de la collection. Ainsi, Land Rover - Jaguar Heritage était présent avec un coupé XJS qui célèbre cette année ses 40 ans, mais surtout avec le tout premier Range Rover, une présérie de 1969 qui servit aux photos des dossiers de presse de l'époque, juste avant sa commercialisation en 1970. Face à tant de modernisme, on a peine à croire que le pionnier des SUV de luxe, signé par un David Bache très inspiré, fête déjà ses 45 ans !

À Essen, les professionnels attirent des clients fortunés du monde entier en proposant de véritables raretés, produites

Audi Tradition célébrait « 80 ans de cabriolet » en présentant, sur les 700 m² de son stand, de très beaux exemplaires.

pour certaines d'entre elles à quelques exemplaires. C'est le cas de la sublime et moderne GT Speedback dont nous vous avons proposé l'essai en exclusivité (*voir Automobiles Classiques n° 244*), qui était exposée aux côtés de son inspiratrice, la mythique Aston Martin DB5. Une cohabitation qui n'avait rien de fortuit et qui permettait de mesurer tout ce qui rapproche ces deux autos et surtout, tout ce qui les oppose ! Bien plus exclusive encore était la présence, sur un même stand, de deux breaks de chasse restés malheureusement au stade de produits uniques. Une Bentley Flying Star signée par la *carrozzeria* Touring Superleggera et la Lancia Gamma habillée par Pininfarina en 1982. Mais au Techno Classica, l'exception ne se limitait pas forcément à un prestigieux blason. Ainsi, une modeste Coccinelle Split Window de 1951, sortie de grange, s'affichait sans sourciller à 70 000 €, tandis qu'un populaire – mais très rare – Combi 21 fenêtres, parfaitement restauré, était à vous à condition de déboursier 130 000 €. Sans doute pensez-vous qu'une plus récente Audi Sport quattro de 1985 était meilleur marché ? Avec un prix annoncé à 459 000 €, rien n'était moins sûr...

C'est un peu tout cela le Techno Classica, une merveilleuse fête de l'automobile ancienne qui ose le grand écart entre tous les genres et toutes les époques. Et tous les prix. Mais toujours pour le plaisir incommensurable du visiteur et passionné.

TEXTE ET PHOTOS
THOMAS RIAUD





Rolls-Royce
Phantom Serenity

UNIQUE EN SOIE

Tendu de soie tissée
et peinte selon le grand art
extrême-oriental, l'habitacle
éthéré de cet exemplaire
unique de Rolls-Royce
Phantom vous plonge
dans un sentiment de
sérénité absolue.



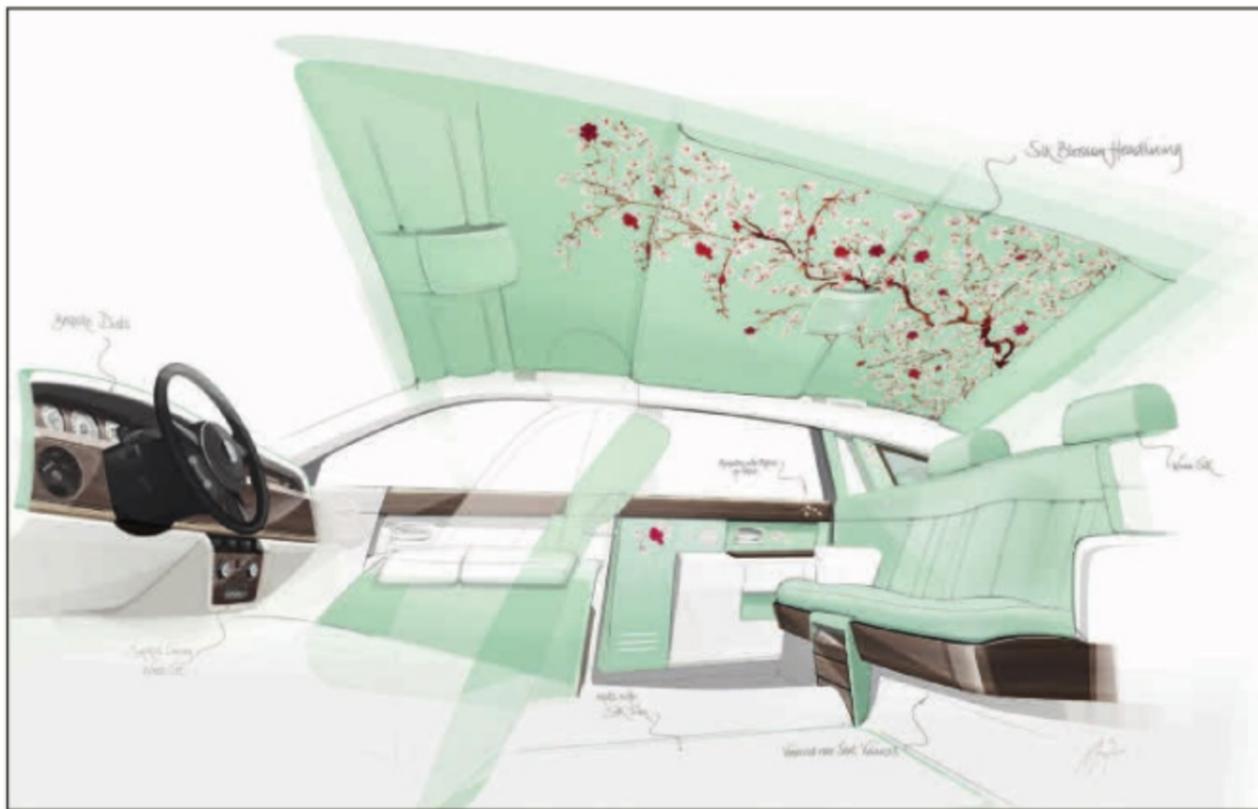
Comme vous et moi, Mark Court a le bonheur de posséder cinq doigts à sa main droite. Mais mieux que quiconque, cet artiste – expert chez Rolls-Royce – sait guider ses quatorze phalanges avec une virtuosité à nulle autre pareille. Délicatement soutenu par un guide de bois simplement scotché sur la carrosserie de la Rolls-Royce Phantom Serenity, il effleure de son fin pinceau la tôle recouverte de la plus coûteuse des peintures jamais exécutées par la grande maison pour donner vie, d'un mouvement spontané, à quelques pétales de fleurs, corolle subtilement accrochée à une tige légère et aérienne. Mark Court est un être d'humeur sereine, un esprit calme. Il emprunte sa technique à celle, vieille d'un siècle, connue des plus grands instructeurs japonais. Ces fugaces parures florales qui ornent les flancs de la Rolls-Royce – polis pendant plus de douze heures –, sont asymétriques. Côté gauche, l'une d'elles est positionnée vers l'avant de l'immense limousine (6,10 m), indiquant clairement où le chauffeur doit prendre place alors que, côté droit, l'ornementation emmène naturellement le maître vers la porte à ouverture antagoniste donnant accès à un compartiment qui dégage une atmosphère de bien-être total. À condition bien sûr de ne pas être réfractaire à la culture extrême-orientale ! La maxime de Sir Henry Royce est connue : « *Lorsque cela n'existe pas, créez-le* ». Aujourd'hui, Rolls-Royce offre à ses clients la possibilité de commander un modèle sur-mesure. « *Créez votre propre ambiance à bord de votre Rolls* » pourrait être la nouvelle devise de cette division *bespoke* qui a été développée pour cette approche totalement nouvelle du luxe, où pratiquement chaque exemplaire vendu ne ressemble à aucun autre. 85 % des Rolls-Royce vendues en 2014 sont passées à

des degrés divers entre les mains expertes de ce département. Pour démontrer l'excellence de ce sanctuaire très particulier, le constructeur britannique a réuni toutes les compétences de ses équipes dans l'unique version de la Phantom Serenity qui célèbre la soie en tant que symbole ultime de l'élégance. À bord, ce matériau noble reprend ses droits avec une interprétation nouvelle, inspirée notamment des motifs des traditionnels kimonos japonais. Choisir la Phantom dotée de l'empattement long semblait une évidence pour Gil Taylor, le directeur du design de la marque. Mais créer les motifs, les textiles et la sellerie aptes à matérialiser la nouvelle vision de cette délicieuse opulence a demandé de longues heures d'étude. Cherica Haye et Michelle Lusby, toutes deux issues du Royal College of Art de Plymouth – une ville située à moins de 400 km de Londres –, département « art textile », ont rejoint le service du sur-mesure chez Rolls-Royce pour esquisser le motif principal imprégné de la culture orientale. Elles se sont inspirées de cet univers où les robes des →



L'habitacle de la Rolls-Royce Phantom Serenity se pare d'une sellerie en soie à la fois peinte et brodée. Le cuir, de couleur blanc arctique, vous accompagne pour un voyage emprunt de sérénité.

MAKING OF



Le département *bespoke* (sur-mesure) fonctionne comme un véritable bureau de design avec, à la base de l'idée, un dessin. Mais l'objet qui sortira des ateliers n'existera qu'à un seul exemplaire.



Cherica Hays (ci-dessus) et Michelle Lusby ont dessiné, conçu et réalisé de façon artisanale les graphismes et la broderie de la soie et de la sellerie habillant l'habitacle unique de cette Phantom, qui l'est tout autant.

MAKING OF



Stressé et anxieux ?
Passez votre chemin, vous ne pourrez jamais remplacer Mark Court (en haut, à droite).
Délicatement appuyé sur un simple guide, il peint à main levée les différentes ornements de toutes les Rolls-Royce passant par le département *bespoke*.
Ses collègues ne sont pas moins doués, même si parfois la loupe est nécessaire.





→ familles impériales ou des courtisanes étaient façonnées dans les soies les plus délicates. C'est cette richesse et le bon goût de cet art que le département *bespoke* de Rolls-Royce a choisi comme base de travail. Cherica Hays voulait que les passagers éprouvent la même sensation de plénitude qu'un empereur déambulant dans son jardin privé. Le motif floral ainsi créé est directement issu de la culture extrême-orientale. Encore fallait-il pouvoir retranscrire ce sujet sur la soie, et pas n'importe laquelle. Vous êtes chez Rolls-Royce !

C'est en Chine, à Suzhou, ville renommée pour ses broderies impériales et située à une centaine de kilomètres de Shanghai, que le constructeur est allé quérir la meilleure soie tissée à la main. Par ailleurs appelée « la Venise de l'Est » en raison de ses nombreux canaux, Suzhou est jumelée à la ville portuaire italienne. La soie brute a été minutieusement tissée : 140 fils par centimètre, un processus qui a demandé deux jours de travail pour seulement dix mètres de tissu, une dimension néanmoins suffisante pour habiller l'habitacle de cette Phantom. Ainsi préparée, la matière a été soigneusement transférée à Londres pour recevoir le motif floral pensé par Cherica et Michelle. Chaque pétale a été peint à la main ou brodé sur la base soyeuse. C'est cette association de la peinture sur soie et de la broderie qui donne toute sa force à la sellerie de la Serenity. Les panneaux de tissu ainsi réalisés pour couvrir l'intérieur de cette Rolls-Royce ont demandé 600 heures de travail ! Pour peindre sur un tel matériau et à un tel degré d'exigence, le constructeur aime à rappeler que l'artiste doit être plongé dans une ambiance de sérénité totale, l'esprit libéré de toute contrainte pour que ses gestes soient parfaitement déliés et qu'ils donnent naissance à des dessins emprunts de spontanéité et de grâce. Les teintes claires résultants de cet ouvrage sont accompagnées d'une sellerie en cuir de

couleur blanc arctique qui enrichit également la totalité du compartiment à bagages. Le passager arrière pourra profiter d'une habitabilité de près de 1,40 m pour allonger ses jambes afin de savourer ce raffinement exclusif. La marqueterie est découpée au laser mais positionnée et peinte à la main. Quelques touches rappelant l'une ou l'autre des douces couleurs pastel de la sellerie sont parsemées sur la planche de bord ou l'instrumentation. Une instrumentation qui aura le bien mauvais goût de rappeler au chauffeur qu'il dispose, sous le capot, d'un vorace V12 de 6,7 litres et 460 ch, capable d'engloutir 23 litres en ville et autorisant ce joli bouquet fleuri à circuler à 240 km/h en vitesse de pointe malgré ses 2,7 tonnes. Qu'en pense l'empereur ?

CHRISTOPHE BONNAUD

Le chauffeur profite également de l'ambiance de plénitude à bord, grâce à de subtils rappels des teintes pastel.



PLACEMENT PLAISIR

Investir ailleurs qu'en bourse ou que dans l'immobilier, c'est possible. Voici 9 pages qui vous guident sur les chemins colorés de placements originaux.



112 ENCHÈRES
Dix-sept icônes à l'encan



116 LA COTE
BMW M1, l'enfant unique de Giugiaro

120 PATRIMOINE
Frank Woolton



**118 LE BAR
D'AUTOMOBILES
CLASSIQUES**
Le fauteuil club





Par Sylvain REISSER

Dix-sept icônes à l'encan

FERRARI ET LES AUTRES



Plus aucun modèle provenant de la célèbre firme de Maranello, installée au cœur de l'Émilie-Romagne, n'échappe à la flambée des prix. La preuve.

Ferrari : sept lettres magiques qui valent de l'or. Sept lettres devenues l'obsession des amateurs et collectionneurs comme des marchands et des maisons d'enchères. L'engouement que suscitent les machines de la firme de Maranello n'arrange pas les affaires de tous les acteurs du marché. La flambée des prix encourage la gourmandise des vendeurs et les marchands reconnaissent, à demi-mot, la complexité à trouver des

véhicules à un bon prix. Sous-entendu, il devient illusoire de dégager une marge confortable. Les maisons d'enchères sont face à un autre défi. La réussite d'une vente publique dépend de plus en plus de la présence d'une ou de plusieurs Ferrari de premier choix, qu'il s'agisse de modèles de compétition, de GT des années 1950-1960, de séries limitées ou de pièces uniques. C'est ainsi que sur la quarantaine de lots présentés par RM Sotheby's le 22 mai, en

marge du concours d'élégance de la Villa d'Este, figurent dix-sept Ferrari. Et pas des moindres. Le catalogue propose au moins deux machines parmi les plus convoitées par les « Ferraristes ». Le lot n° 124 est une 250 GT Passo Corto de 1960. Peinte en jaune, cette berlinette Competizione châssis n° 1953 GT présente la particularité de n'avoir jamais été engagée en compétition. Achetée neuve par un médecin de Florence, elle a ensuite pris le

FERRARI 250 GT SWB
Cette berlinette Competizione n'a jamais été engagée en compétition. Estimation de ce joyau : entre 14 et 18 millions d'euros.

chemin de la Californie au début des années 1970. Après un passage au Japon, elle est revenue en Europe où elle a participé à de nombreuses épreuves pour voitures historiques. Combien vaut cette SWB (Short WheelBase) ? L'estimation est bien entendu sur demande. Faute de passage récent de ces modèles dans les ventes publiques, le marché manque de repères mais le prix de ce châssis devrait être compris entre 14 et 18 millions d'euros. Un exemplaire muni d'un



FERRARI 250 GT CALIFORNIA

Ce rarissime spider, livré en 1961, est l'un des seize à disposer des phares droits. Sa mise à prix dépassant à peine les 11 millions d'euros semble plutôt basse dans le contexte actuel.

FERRARI 250 GT LUSSO

Cet exemplaire mis à l'encan par RM Auctions à la Villa Erba date de 1963. Son estimation fluctue entre 1,8 et 2 millions d'euros.

palmarès en or pourrait franchir la barre des 20 millions. Reste que la berlinette jaune devrait faire la course en tête lors de cette vacation qui comprend aussi une 250 GT Spider California. Livré en 1961, cet exemplaire n° 2505 GT, l'un des seize de la série à se signaler par des phares droits, a été piloté sur la piste de Valencia par Luca di Montezemolo lui-même, lors de la finale du Challenge Ferrari en 2010. L'estimation est comprise entre 11 et 13 millions d'euros.

Une fourchette plutôt basse si l'on considère que Artcurial a fait grimper les enchères de la California de la collection Baillon jusqu'à 16,3 millions d'euros. Selon nos sources, cette voiture acquise par un Européen serait actuellement aux États-Unis pour une remise en forme. Dans la famille des 250, le catalogue RM comprend aussi une rutilante Lusso de 1963 (1,8 à 2 millions d'euros).

Les amateurs de modèles plus récents peuvent quant à eux

compter sur la présence de supercars : 288 GTO, F40, F50, Enzo. À la lecture des estimations, la première de la lignée pointe en tête (1,6 à 2 millions d'euros). Un juste retour des choses pour cette berlinette longtemps snobée et pourtant la plus rare et la plus facile à exploiter. Les férus des premières heures de Maranello seront quant à eux plus sensibles à la 195 Inter à carrosserie Ghia (n° 0089/S), exposée au Salon de Bruxelles de 1951 et engagée au Liège-Rome-Liège de 1957. Mais les passionnés de la marque commencent à regarder d'un autre œil les GT des années 1970-1980. Conséquence directe de ce soudain intérêt, les prix suivent la même trajectoire que ceux de leurs aînées. Le département Motorcars de la maison Bonhams a intégré quelques Ferrari dans le catalogue de sa vente organisée à Spa-Francorchamps (24 mai), en marge du meeting Spa Classic. Une rare 308 GTB de 1976 à la robe en polyester est estimée entre 190 000 et 230 000 €, tandis qu'une 365 GT4 2 + 2 de 1973, affichant →



FERRARI 288 GTO Sans doute la plus exploitable des supercars de la marque, la 288 GTO reste rare et ses tarifs tutoient deux millions d'euros.

ENCHÈRES Dix-sept icônes à l'encan



FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA
Dessinée par Leonardo Fioravanti, la Daytona demeure aujourd'hui en deça du million d'euros.

FIAT 8V VIGNALE
Unique, ce cabriolet carrossé par Michelotti pour Vignale a été déniché par RM Auctions pour une mise à l'encan à la Villa Erba.

→ 83 000 km au compteur et pouvant se prévaloir de 50 000 € de factures récentes, annonce la couleur entre 100 000 et 140 000 €. Finalement, il n'y a que la 365 GTB/4 Daytona qui paraît peiner avec une valeur bloquée et comprise entre 600 000 et 800 000 €. Ferrari toujours et encore sera à l'honneur à Pebble Beach, dans le cadre du concours d'élégance. RM Sotheby's a déjà annoncé la présence d'une 275 GTB/Compétition à caisse en aluminium de 1966. Ce châssis n° 08517 avait été proposé à la vente fin 1999 pour la somme de 245 000 \$ (220 000 €). En outre, la maison de Maranello a animé la vente des 78 joyaux de la collection Andrews, le 2 mai

dernier. Attendue au tournant, la 400 Superamerica Cabriolet châssis court n° 3309 SA habitée par Pininfarina n'a pas fait mentir les prévisions. Elle a atteint l'enchère de 7 645 000 \$ (6 890 000 €). Quelques pièces ont battu des records, à l'image des 1 842 500 \$ (1 660 000 €) versés pour acquérir la magnifique Mercedes 300 SL Roadster. Dans les prochains mois, il faut s'attendre à d'autres surprises. Non seulement le marché entre dans la période la plus chargée, mais les prix atteints par certaines machines incitent leurs propriétaires à les céder. Bonhams va donc présenter à Spa une McLaren M6GT Coupé de 1969. Œuvre de Bruce McLaren, cette berlinette, qui a



inspiré de nombreuses voitures, mérite sans doute plus que l'estimation comprise entre 190 000 et 230 000 €. RM Sotheby's proposera, à la Villa Erba, l'unique cabriolet Fiat 8V réalisé par Michelotti pour le compte de Vignale. Débusquée dans l'État de l'Utah au milieu des années 1990, cette pièce importante de

l'histoire de la carrosserie italienne a été entièrement restaurée. À Pebble Beach, c'est un autre témoignage de la création transalpine qui sera mis à l'encan : l'Aston Martin DB9 Spyder réalisée par le carrossier milanais Zagato à l'occasion du centenaire de la marque anglaise, célébré en 2013.



ASTON MARTIN DB9 SPYDER ZAGATO
Quelques pièces rares peuvent contester la suprématie des Ferrari, comme ce concept car Zagato qui sera vendu à Pebble Beach.

LES VENTES À VENIR

- 22 mai** Bonhams, Villa Erba
- 24 mai** Bonhams, The Spa Classic
- 31 mai** Bonhams, Greenwich
- 22 juin** Artcurial, Paris
- 26 juin** Bonhams, Goodwood Festival of Speed
- 13-14 août** Bonhams, Carmel Quail Lodge
- 14-15 août** RM Sotheby's, Monterey
- 15-16 août** Gooding & Company, Monterey
- 9 septembre** Bonhams, Chantilly

Chantilly

CARS PRESTIGE

AEROPARK
AVENUE NUNGESSER ET COLI 95500 GONESSE
Tél. : 01 39 85 17 76



Laurent BROGLI
06 22 95 36 66

RECHERCHES PERSONNALISÉES
CONFIEZ-NOUS VOTRE VOITURE DE PRESTIGE À VENDRE



NISSAN GTR

03/2011 – Kilométrage 18450 – Châssis et suspension sport, audio Bose, origine France, 68.500 €



MERCEDES CL 500

07/2009 – Kilométrage 72900 – Intérieur cuir, Jantes alu 20 pouces, système vision de nuit 43.500 €



AUDI RS3

10/2011 – Kilométrage 40800 – pack alu extérieur, phares bi-xénons adaptatifs, jantes 19 pouces 44.500 €



MERCEDES CLASSE E COUPE 350 CDI

09/2010 74000 kms, toit ouvrant panoramique, jantes 18, Bluetooth, aide au parking. 33 900 €



ASTON MARTIN DB9 COUPE 5.9 V12 TOUCHTRONIC

01/2005, 49 800 km, noir, intérieur cuir noir, radar AR, sièges full électriques, GPS, 16/9. 56 000 €



LAMBORGHINI GALLARDO SPYDER LP 560-4

09/2011 22550 kms, GPS, sièges chauffants électriques, suspensions réglables, camera de recul. 136 000 €



DODGE CHALLENGER 5.7L

11/09 – Kilométrage 45600 – jantes alu chromés, toit ouvrant électrique, suspension spécifique 43.900 €



AUDI R8 SPIDER

11/2010 – Kilométrage 6000 – Boîte R-Tronic, sièges cuirs alcantara, audio Bang and Olufsen 108.000 €



MERCEDES SL 500

05/2008 – Kilométrage 48060 – Suspensions pneumatiques, boîte 7 vitesses, Boîte sport 46.900 €



MASERATI GRANTURISMO

04/2008 – Kilométrage 39720 – Intérieur cuir, Boîte automatique, Carnet d'entretien 52.900 €



ASTON MARTIN

01/2009 – Kilométrage : 29420 – Phares xénons, full cuir, série limitée 72.900 €



BENTLEY CONTINENTAL GT

12/2009 – Kilométrage : 51050 – Bi-xénons, ouverture porte sans clés, 4 roues motrices 79.900 €

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

Cinquante BMW les plus prisées

Il s'agit de BMW de route et de tarification officielle. Le roadster 507 demeure le plus recherché avec une cote à 800 000 €. Lors d'une vente aux enchères en 2014, un exemplaire a culminé à 1 443 750 €.

	Années	Euros
303 coach	1933-1934	18 000
M3 (E 30) Cabriolet	1989-1990	18 000
3.0 CS coupé	1971-1976	18 000
321 coach	1939-1941	19 000
M3 (E 30) Sport Evolution 238 ch	1990-1991	20 000
3.0 CSi coupé	1973-1976	20 000
840 Ci coupé V8 4.0 (286 ch)	1993-1999	20 000
Z3 2.8 roadster	1995-1999	20 000
326 limousine	1936-1941	22 000
501-6 berline	1955-1958	22 000
M 635 CSi coupé (286 ch)	1984-1989	22 000
501 berline 6 cylindres	1952-1955	23 000
501 berline 8 cylindres	1954-1963	24 000
2002 turbo (170 ch)	1974-1975	24 000
850 CSi coupé V12 5.6 (380 ch)	1992-1996	24 000
Z1 roadster	1990-1991	24 000
Z3 M Coupé	1998-1999	24 000
319 coach	1935-1937	25 000
502 2.6 berline V8	1954-1962	26 000
3/15 PS roadster	1929-1932	30 000
502 3.2 berline V8	1955-1962	30 000
315 coach	1934-1937	33 000
3.2 Super berline V8	1957-1964	33 000
319 coach découvrable	1935-1937	35 000
309 cabriolet (4 cylindres)	1934-1936	40 000

	Années	Euros
329 cabriolet (6 cylindres)	1936-1937	42 000
320 cabriolet	1937-1939	44 000
321 cabriolet	1939-1941	45 000
335 limousine (6 cylindres)	1939-1941	45 000
3200 CS coupé 2+2	1961-1965	45 000
303 cabriolet	1933-1934	48 000
315 cabriolet	1934-1937	55 000
326 cabriolet 2 portes	1936-1941	60 000
3.0 CSL coupé 2 985 cm ³ (allégé)	1971-1972	60 000
3.0 CSL coupé 3 003 cm ³ pack ville	1972-1973	65 000
326 cabriolet 4 portes	1936-1941	66 000
335 cabriolet 2 portes	1939-1941	80 000
335 cabriolet 4 portes	1939-1941	85 000
503 coupé	1956-1960	115 000
3.0 CSL coupé 3 153 cm ³	1973-1976	115 000
Z8 roadster	2000-2003	115 000
327 coupé (55 ch)	1938-1941	120 000
315/1 roadster (3 carburateurs)	1934-1937	135 000
327/28 coupé (80 ch)	1938-1939	140 000
319/1 roadster (55 ch)	1935-1937	145 000
M1 berlinette	1978-1981	150 000
503 cabriolet	1956-1960	165 000
327 cabriolet (80 ch)	1938-1939	170 000
328 roadster (80 ch)	1937-1939	380 000
507 roadster	1956-1960	800 000



La 507 roadster reste la plus coûteuse des BMW de route. Sa cote estimée à 800 000 € évolue aux enchères à plus d'un million.



Racé, le coupé BMW 3.0 CS est accessible à moins de 20 000 €, mais sa variante CSL de 1973, très recherchée, dépasse 100 000 € !



Ce coupé 503 de 1956, produit à un peu plus de 410 exemplaires, voit sa cote se maintenir au-dessus de 115 000 €.



Sacrée 2002 Turbo ! Produite pendant deux ans, elle cote moins de 25 000 € et part aux enchères à moins de 35 000 €.

Modèle d'exception BMW M1

L'enfant unique de Giugiaro

La BMW M1 est la seule automobile qu'Italdesign (Giugiaro) ait produite. Ce n'est pourtant pas l'unique raison qui explique la remontée de sa cote.



Au milieu des années 1970, BMW décide d'introduire dans son offre un coupé à hautes performances, capable de servir de base à un développement en compétition dans les catégories des Groupe IV et V. Dans un premier temps, l'étude de ce projet (code E26 en interne) est confié à deux partenaires italiens : Italdesign Giugiaro pour le dessin et Lamborghini pour la partie châssis et sa production à Sant'Agata Bolognese. Mais la conjoncture financière va rapidement écarter Lamborghini du programme, laissant finalement Italdesign assurer, seul, la fabrication du coupé devenu M1. Mettant à mal la philosophie de sa récente société

qui n'a jamais eu d'ambitions industrielles, Giorgetto Giugiaro se réjouit aujourd'hui de cette exception. Selon la firme italienne, 450 exemplaires sont sortis des ateliers de Moncalieri de 1978 à 1981, 455 selon BMW qui, à l'époque, fournissait les moteurs de la M1 venus tout droit du département

BMW Motorsport. Près de quarante ans après sa naissance, la BMW reste rare sur le marché. Sa cote officielle partie de très haut (plus de 250 000 € en 1990) retrouve aujourd'hui ces valeurs sur le marché des enchères, avec un exemplaire vendu 273 240 € aux États-Unis l'année dernière, alors que la

cote officielle place une M1 en bon état à 150 000 €. Il est vrai que lors des quatre dernières années, les mises à l'encan d'exemplaires parfaits ont fait grimper les prix sous le marteau des différents commissaires priseurs, à l'image d'un coupé M1 vendu par Artcurial 130 000 € en 2011, alors que sa mise à prix plafonnait à 110 000 €. Pour posséder cette rare BMW à moteur central, il fallait parcourir les différentes salles des enchères au milieu des années 2000, lorsqu'il était possible d'en acquérir une à des tarifs moins onéreux que la cote, à l'image de celle vendue en 2005 à Genève 45 500 € alors que la cote positionnait plutôt le curseur à 75 000 € !



Cote en euros de la BMW M1.



Par Claude FRANCK

Le fauteuil club L'ÉVEIL DES SENS

Derrière ses allures de gros costaud, le fauteuil club allie une esthétique sobre à la joie de se prélasser mollement dans un siège au confort inégalé, parfumé d'effluves de cuir nourrit à la cire. Un vrai éveil des sens.



Photos : J. Chamoux, mtainimages.com

À u début des années 1920, pour tourner le dos aux fauteuils traditionnels recouverts de tissu d'ameublement, apparaît une nouvelle tendance, les sièges garnis de cuir de mouton (basane), larges et profonds, répondant au nom de « fauteuils confortables ». Solides assises, accoudoirs interminables, édités dans des nuances de marron foncé, fauve, cognac et rouge, ils innovent. De nombreux ateliers en fabriquent sur une structure en hêtre assemblée par des tenons et des mortaises, reposant sur des pieds carrés avec un dossier clouté et un coussin en cuir ou en tissu. Une certaine continuité s'installe



Fauteuil de 1930. En cuir, dossier moustache.
Dim. 110 x 90 x 90 cm.

dans une production anonyme, seul le haut de gamme est signé Ruhlmann, Adnet ou Dupré-Lafont. Les pieds des modèles français sont toujours carrés et le haut des dossiers est tour à tour en forme de moustache, de chapeau de gendarme, droit ou plat. La fin des années 1950 marque un tournant. Les ressorts à spirale des sièges et la garniture en crin sont alors remplacés par la mousse synthétique et un réseau métallique sinusoïdal. Il en est ainsi jusqu'à la fin de la production dans les années 1960. Aujourd'hui, il est possible de trouver de tels articles auprès des professionnels antiquaires, brocanteurs, en boutique et sur le Net, ainsi que chez Emmaüs en dépôt vente ou dans le cadre de mises à l'encan.



Fauteuil des années 1930. Dos rond, pieds carrés, coussin garni cuir. Dim. 90 x 80 x 75 cm.

Modèle anglais, années 1950. Pieds chippendale, rouge Hermès, dossier à oreilles.



« LE PREMIER CRITÈRE DE SÉDUCTION, C'EST LE LOOK »

FRANCK DEVAUX, SPÉCIALISTE DU FAUTEUIL CLUB *

Automobiles Classiques : Comment choisir un fauteuil club ?

Franck Devaux : Le premier critère de séduction, c'est le look. Le style intervient même avant de tester le confort ! Il faut ensuite apprécier l'espace disponible chez soi, la possibilité ou non d'acquiescer une paire. Enfin, n'hésitez pas à choisir entre une silhouette, étroite ou massive, et une teinte ou une patine. Pas d'inquiétude si le cuir est sec, craquelé ou râpé par l'usure, il est possible de le restaurer, notamment avec de la résine qui bloque le dessèchement. En revanche, si la peau se dégrade jusqu'à produire une poussière rouge, c'est une attaque chimique provenant de l'absorption de dioxyde de soufre qui, combiné avec des moisissures, détruit les fibres. Il faut alors passer son chemin.

AC : Faut-il être particulièrement précautionneux ?

FD : Deux ou trois mauvais réflexes sont à éviter, comme s'asseoir sur les accoudoirs. Vu leur longue portée, le risque de les déformer et de provoquer un avachissement en leur centre est élevé. Se laisser lourdement tomber sur le siège défonce le coussin que l'on peut crever et écrase les ressorts qui peuvent perforer le cuir. Cela détend aussi les sangles placées sous l'assise. Pas de contrainte en revanche avec l'entretien : le cuir doit être nourri deux fois l'an avec de la cire incolore ou de la teinte du fauteuil en cas de griffures. Il faut éviter les produits contenant des silicones.

AC : Quel budget faut-il prévoir ?

FD : La fourchette de prix

d'un club est de 600 à 1 500 € pour un modèle rénové, à 80 % d'origine avec un coussin refait. Pour une paire de fauteuils similaires, il faut compter une surcote d'environ 20 à 30 %, soit de 1 500 à 3 500 € pour des jumeaux. Je fabrique des copies de modèles anciens, patinés, moyennant 1 100 à 1 750 €.

Je restaure aussi les coussins, éléments souvent le plus

fatigués, pour 200 €, ce qui comprend le cuir et la main d'œuvre.

* Marchand spécialisé, achat, vente, restauration, location. À fleur de Peau, 116 rue des Rosiers, 93400 St Ouen. a.fleurdepeau@free.fr www.fauteuils-club-chairs.com

Modèle anglais, années 1930. Pieds hauts, accoudoirs ouverts, cloutage cuivre, coussin garni cuir.





Par Elisabeth SANTACREU

Frank Wootton

AU SERVICE DE SA MAJESTÉ

Engagé dans la Royal Air Force pendant la Seconde Guerre mondiale, Frank Wootton peignait du sol les combats aériens. Membre de l'Ordre de l'Empire britannique, cet artiste aimait aussi croquer les voitures anglaises.



300 €
(estimation)

MONACO GRAND PRIX
Affiche Sport Cars
Prints New York, 1959.
Non entoillée.
Format 22 x 28 cm.
Vente du 23 avril 2015,
par Artprecium (Paris).

Peintre officiel de la Royal Air Force (RAF) dont il avait fait partie durant la Seconde Guerre mondiale, Frank Wootton reste « sans doute le meilleur peintre aéronautique de tous les temps » d'après les Britanniques. Ses œuvres figurent sur les cimaises du très estimé RAF Museum, à Londres. Né le 30 juillet 1914 (selon le dictionnaire des artistes Bénézit, tandis que d'autres sources indiquent 1911) à Milford on Sea, une coquette station balnéaire du Hampshire, Frank Anthony Albert Wootton fut élève de l'école d'art d'Eastbourne et

devint très jeune un peintre professionnel, intéressé par les avions dès les années 1930. En 1936, il fit paraître le premier d'une série de best-sellers, *How to Draw Aircraft*, suivi quelques années plus tard de *How to Draw Cars*. S'il aimait aussi croquer les bateaux, il n'était pas pour autant spécialisé dans le *mechanic art*. Excellent cavalier, il fut vice-président de la Société des artistes équestres britanniques. On trouve sur le marché des portraits de chevaux et de chiens, des animaux sauvages, des paysages. En 2013, une toile de format moyen

représentant une chasse à courre, *Moving Off*, s'est vendue 7 500 £ (8 800 €) chez Christie's, à Londres.

Fait membre de l'Ordre de l'Empire britannique en 1995 pour les services qu'il a rendus à la RAF, Frank Wootton s'est éteint le 21 avril 1998 à Alfriston, dans le Sussex.

300 € (estimation)

1957 FORD THUNDERBIRD 1958 CHEVROLET CORVETTE. Affiche Sport Cars Prints New York, 1958. Non entoillée. Format 22 x 28 cm. Vente du 23 avril 2015, par Artprecium (Paris).

300 €
(estimation)

ASTON MARTIN DB 2/4 MkIII
Affiche Sport Cars
Prints New York,
1958. Non entoillée.
Format 22 x 28 cm.
Vente du
23 avril 2015, par
Artprecium (Paris).



300 €
(estimation)

SEEBRING M.G.A.
Affiche Sport Cars
Prints New York,
1959. Non entoilée.
Format 22 x 28 cm.
Vente du 23 avril
2015, par
Artprecium (Paris).



300 € (estimation)

LOTUS AND VANWALL
Affiche Sport Cars Prints New York, 1958.
Non entoilée. Format 22 x 28 cm. Vente
du 23 avril 2015, par Artprecium (Paris).

Lors de ses obsèques, un Spitfire est venu exécuter un looping au-dessus de sa tombe. Comme la plupart des peintres professionnels anglo-saxons, l'artiste vivait de la vente de reproductions de bonne qualité de ses œuvres. Si les Anglais et les Américains recherchent avec ferveur ses spectaculaires témoignages de combats aériens, il est aussi célèbre dans les milieux anglo-saxons d'amateurs de voitures. Le Coventry Transport Museum présente ainsi sa toile *Sunbeam Alpine Racing*. La France compte quelques reproductions de ses œuvres automobiles. Mais peu habitués à acheter ces affiches non publicitaires, nos compatriotes les boudent. Elles ont pourtant été produites sous le contrôle du peintre, en quantité limitée, et sont l'équivalent de nos lithographies d'artistes. Pour un prix relativement modique, il est ainsi possible de s'offrir un peu du monde disparu de Frank Wootton.



300 €
(estimation)

1929 SUPER-CHARGED LE MANS BENTLEY AND 1926 3 LITRE BENTLEY
Affiche Sport Cars
Prints New York, 1958.
Non entoilée.
Format 22 x 28 cm.
Vente du 23 avril 2015,
par Artprecium (Paris).

2 000 £ - 2 700 €
(estimation)

A BUSY SCENE IN TRAFALGAR SQUARE
Aquarelle sur papier, vers 1960. Signée.
Format 50 x 63 cm. Vente du 29 avril 2015,
par Burstow & Hewett à Battle
(Grande-Bretagne).



CHASSAY

TOURS

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



Nouvelle Corvette Z06

« FROM THE TRACK TO THE ROAD »



659 ch. Disponible en Coupé et cabriolet. Quantité limitée.

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

*Du circuit à la route - R.C.S. Tours 343 449 419 - OREIAS N°07032369 - Visuel et données constructeur non contractuels
Consommations mixtes : de 12,7 à 12,9 l/100 km - Taux des émissions de CO₂ : de 291 à 295 g/km - 05/2015

IWC PORTUGIESE. LA LÉGENDE PARMIS LES ICÔNES.



— **Portugieser Calendrier Annuel. Réf. 5035:** cela prit des siècles pour que les héros du Portugal parcourant les mers deviennent des légendes; et à peine 75 ans pour les Portugieser d'IWC. Car c'est le temps qui nous sépare de la première Portugieser IWC avec mouvement de montre de poche, dont la création a marqué le début d'une nouvelle ère légendaire. Et ce pas en avant révolutionnaire se reflète aujourd'hui encore dans le calibre de manufacture IWC 52850. Le fait que la technologie novatrice n'ait plus besoin d'une éternité pour accéder au

statut de légende peut se voir dans le calendrier annuel, où un coup d'œil suffit pour lire le mois, la date et le jour. **IWC. CONÇUE POUR LES HOMMES.**

Mouvement de montre mécanique, Remontage automatique Pellaton, Calibre de manufacture 52850, 7 jours de réserve de marche, Affichage de la réserve de marche, Calendrier annuel avec affichage du mois, de la date et du jour de la semaine, Verre saphir, Fond transparent en verre saphir, Étanche 3 bar, Diamètre 44,2 mm

75
YEARS
PORTUGIESE
IWC SCHAFFHAUSEN

IWC Boutique Paris | 3-5, rue de la Paix 75002 Paris | Tél. +33 1 58 18 14 98 | www.iwc.com

IWC
SCHAFFHAUSEN