

Le Magazine Automobile Suisse

SuisseAutoMag
N° 8 - Août 2010



Cayenne Hybride

Ollon-Villars
Historique

Banco Rallye

Le 14ème
Jeep Heep Heep

Essais Spécial *Italie*

Alfa Romeo

Mito

Abarth Punto



Lancia Delta



DMAX.fr

groupe
STAR TERRE

Une équipe de professionnels

ISUZU

à votre service



Ain

JP AUTOLOISIRS
tel: 06 88 64 21 13
01600 REYRIEUX

Anais 4x4
tel: 04 79 87 24 82
01300 MURS-ET-GÉLIGNIEUX

SAS Serma Negoce
tel: 04 74 23 75 85
01000 BOURG EN BRESSE

Loire

Garage Lamanche
tel: 04 77 55 00 00
42170 SAINT-JUST-SAINT-RAMBERT

JFD Autos
tel: 04 77 20 99 99
42000 SAINT-ETIENNE

Barge et dumas auto
tel: 04 77 26 01 01
42110 FEURS

Rhône

Ouest Lyonnais Automobile
tel: 04 78 45 86 82
69670 VAUGNERAY

Brignais 4x4 carrosserie des Vallieres
tel: 04 72 31 82 80
69530 BRIGNAIS

Automobiles 2002
tel: 06 23 32 10 18
69560 SAINT-ROMAIN-EN-GAL

Garage Dupré Aurélien
tel: 04 74 70 79 88
69690 BIBOST

Ardèche

AUTOMOBILES LAURENT VIOLET
tel: 04 75 93 09 27
07200 AUBENAS

Haute Loire

Automobile Des Cimes
tel: 04 71 59 94 49
43290 SAINT BONNET LE FROID

Garage Mirandon
tel: 04.77.35.62.36
43240 SAINT-JUST-MALMONT

Savoie

Chambery Motors
tel: 04 79 54 30 12
73420 VOGLANS

Jugand 4x4
tel: 04 79 38 29 16
73730 CEVINS

Indre

GGE Marc FOURNIER
tel: 02 54 30 21 50
36160 POULIGNY NOTRE DAME

Saône & Loire

Automobile Digoinois
tel: 03 85 88 99 31
71160 DIGOIN

Vaucluse

ID Automobiles
tel: 04 90 34 56 16
84500 BOLLENE

JF Auto
tel: 04 90 70 32 68
84150 JONCQUERES



SAMEDI 16 ET DIMANCHE 17 OCTOBRE 2010 - Lac de Vénérieu 38000 Vénérieu

PLUS D'INFORMATIONS : info@presdulac.net | www.presdulac.net

Happy Birthday Range Rover 25 Jahre Wunderlich Freue geburtstag BMW - GS



Birthday on the beach
Cool animations



Vevey Retro, rendez-vous de toutes les anciennes sur les bords du Lac Léman

Samedi 11 septembre 2010 :

Dès 12h00 :

Ouverture de la cantine (boissons et petite restauration uniquement)

Dès 14h00 :

Accueil des participants, enregistrement des véhicules, retrait du cadeau souvenir

15h00 :

Accueil du rassemblement international « Alfa Romeo Montreal »

Première session du concours de démontage de roue

16h00 :

Balade (nouveau parcours) avec les véhicules et les visiteurs dans le vignoble du Lavaux, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Départ en haut de la place du Marché

17h30 :

Deuxième session du concours de démontage de roue

18h00 :

Remise des prix du concours de démontage de roue

Dès 19h00 :

Concert du groupe Equinox (www.equinoxmusic.ch); repas

Rappel

Le samedi, vers 15h00, les Alfa Roméo Montréal participent à la balade, environ 70 véhicules venues d'Europe seront présentes. A noter également la présence d'une De Lorean et d'une Aries.

Comme Vevey Retro se situe au bord du Léman, il est normal d'y voir participer une Amphicar.

Balades samedi et dimanche après-midi

Tous les participants sont priés de respecter les directives des organisateurs.

Veuillez rouler au pas dans l'enceinte du parc. Pas d'accélération, ni de Burn-out. Tout abus sera sanctionné par l'exclusion de la manifestation.

Déroulement de la balade :

La balade s'intègre au flux routier sans interruption volontaire de ce dernier. Les participants assurent individuellement leur responsabilité et ce, tel que tout conducteur ou véhicule engagé sur la voie publique. Le défilé se fait à vitesse réduite.

Veuillez également vous référer aux directives du personnel dirigeant et des personnes en gilet fluorescent le long du parcours. Comme dans le parc, aucun abus ne sera toléré. En cas de besoin une dépanneuse pourra être mise à votre disposition (contre émoluments).

IMPORTANT : N'oubliez pas de rapporter le bulletin d'inscription à l'entrée pour recevoir votre souvenir.

Dimanche 12 septembre 2010 :

Dès 9h00 :

Accueil des participants, enregistrement des véhicules, retrait des cadeaux souvenirs

10h30 :

Première session du concours de démontage de roue

Dès 11h00 :

Bienvenue des autorités, invités et sponsors, apéro officiel (sur invitation uniquement).

Animation musicale par le groupe Equinox

De 12h00 à 13h30 :

Repas officiel des participants

14h00 :

Balade (nouveau parcours) avec les véhicules et les visiteurs dans le vignoble du Lavaux, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Départ en haut de la place du Marché, sous les colonnes

16h00 :

Deuxième session du concours de démontage de roue

Dès 17h00 :

Clôture des divers concours, remise des prix et remerciements

Sommaire

Sommaire



Spécial Italiennes

39



Actualités Suisses

BANCO Rallye	6
500 des Alpes	10
Raid Suisse Paris	14



Sport Automobile

Présentation du Ollon Villars	16
-------------------------------	----



Le Monde de la Collection

Rencontre Moretti 2010	18
Rencontres Informelles	24
Thonon-les-Bains 2010	27
Vuisternens-dt-Romont	28
Les Vieux Tacots Payerne	32



4x4, Raid, Rallye

Porsche Cayenne Hybride	33
14ème Jeep Heep Heep	34
Présentation de la Wrangler	37



Découverte

Art Métal	43
-----------	----

SuisseAutoMag est une publication mensuelle sur Internet au format PDF, route du Bugnon 41, CH - 1752 Villars-sur-Glâne
Tél: +41 26 401 3002 - Fax: +41 26 401 3003 - Mail: jppasche@suisseautomag.ch
Copyright - Tous droits de reproduction interdits - Direction de la publication : Jean-Pierre Pasche
Graphisme de la couverture : www.d-graf.ch

BANCO Rallye prologue Lausanne à Bâle



*Texte et photos
Jean-Pierre Pasche*

Depuis 20 ans, le Raid Suisse Paris démarre de Bâle. Plusieurs prologues sont organisés. L'un d'entre eux, le BANCO Rallye, a choisi comme point de départ Le Golf au-dessus de Lausanne.

La chance sourit aux organisateurs. Après deux jours de pluie, le soleil inonde à nouveau l'arc lémanique. Plus de 25 véhicules se rassemblent dès 7h30 pour découvrir le parcours qui les emmènera de Lausanne à Bâle.

La première partie sillonne les cantons de Vaud, Fribourg et Neuchâtel pour une étape sur le circuit de Lignièrès. Rappelons que le BANCO Rallye est une course de régularité, au même titre que le Suisse Paris, aussi point de vitesse ou de prise de risque inutile.

D'autant que ce parcours s'appuie sur un tracé campagnard. Arrivés à Lignièrès, les participants se mesurent sur une épreuve sur le circuit, toujours en régularité. De la Cox cabrio à l'Alfa Zagato en passant par l'immense Lincoln, tous tentent de réaliser la meilleure performance.



La Giulietta d'Alain et Olivier à l'attaque devant la Felber 330 de Pascale, la seule concurrente roulant seule !





Pierre et Xavier ne musardent pas à bord de la Porsche Roadster de 1947

damment de leur volonté. L'arrivée sur St-Ursanne ne manque pas de piquant puisque le rallye passe sur une route fermée en raison de travaux forestiers.

Quel plaisir, non seulement de prendre une route interdite à la circulation, mais surtout de respirer cette odeur de bois fraîchement coupé en roulant sur un tapis de sciure.

Après le repas, les plus téméraires peuvent, avant de repartir, « se défouler » sur le circuit.

La seconde étape qui relie Lignières à Bâle offre un tracé passant par le Chasseral et Saint-Imier avant de faire étape à St-Ursanne. Le coup d'œil vaut la peine. D'autant que quelques représentantes de la race bovine, en liberté au Chasseral, s'intéressent de près aux bolides.

Résultat : les participants profitent du magnifique paysage offert par les trois lacs indépen-



Avant la course de régularité sur le circuit de Lignières, chacun est attentif aux recommandations de l'instructeur

La remontée vers Bâle est moins bucolique puisqu'elle s'insère dans la circulation courante. Tous arrivent à Bâle et se retrouvent dans l'enceinte du Suisse Paris pour la remise des trophées aux trois premiers de chaque prologue.

Demain est un autre jour : certains rentrent chez eux, d'autres continuent pour de nouvelles aventures vers Paris.



Après La course de régularité, les participants ont droit à une collation pantagruélique



Pendant la pause déjeuner, Selim Chanderli, l'organisateur, a procédé à une vente aux enchères d'anciennes actions. Ici celle de la General Motors



Le grand moment est enfin arrivé. Le circuit de Lignières où certains bolides vont dégourdir leurs gomme



Stéphane, Alfa Zagato 1962, devant Philippe, Porsche



Vincent et son Alfa Roméo 1750 de 1967



Thierry et Yves sur Fiat 124 de 1967



Roger & Roger sur Thunderbird de 1959



Bettina et Rainer sur Lincoln Continental de 1964



Henri Et Imgard sur Cox 1303 de 1974



Maxime et Pierre sur Porsche 911 Carrera de 1976



Pierre et Xavier sur Porsche 356 talonnés par Philippe sur Porsche 911 de 1975



Lorenz et Theo sur Triumph GT6 de 1972



Jean-Pierre et Juan et Porsche 911 de 1987



Michel et Pierre sur la Morgan de 1947



Dernière halte à St-Ursanne avant le repos à Bâle



Apéro-détente dans l'enceinte du Raid Suisse Paris



Yannick et Filip sur Fiat 124 de 1969 : Vainqueurs



Maxime et Pierre sur Porsche 911 de 1976, second



Alain et Olivier sur Giulietta sprint de 1962, troisième

Dès 12'990.-
avec 3 ans de Garantie

N'attendez pas venez réserver votre **Spark 1 ère Edition**

dés aujourd'hui....et économisez **888.-**

Offre valable jusqu'au 31 mars 2010



Votre distributeur en Valais et Riviera

Passion Auto SA

En Bovery

1868 Collombey www.passionauto.ch

024/472.83.33

CHEVROLET



6ème rencontre internationale

des Fiat 500



Texte et photos
Jean-Pierre Pasche

La Fiat 500 fait partie du patrimoine italien. Depuis 6 ans, une équipe de Crans Montana organise une réunion annuelle.

Entre le Casino et le Victoria, près d'une centaine de « Pucés » ont répondu présentes à cette invitation. Même pour les non connaisseurs, il est impressionnant de voir et d'admirer autant de versions différentes. De la 500 standard aux versions Abarth

ou Giannini, presque toutes les déclinaisons étaient représentées à Crans Montana. Sans oublier la toute nouvelle Abarth 500C venue de France voisine.

La balade du samedi permettait aux participants de rayonner autour de Crans Montana et découvrir de nombreux endroits pittoresques. Quant au dimanche, une épreuve de slalom attendait les concurrents. Outre les participants, un public nombreux a suivi le déroulement

de cette épreuve. Il est clair qu'en raison de la taille – et de la puissance – du véhicule, point n'est besoin d'un immense circuit, un parking fait l'affaire !

Après la pause déjeuner, le traditionnel défilé a eu lieu dans Crans Montana et les communes avoisinantes. La journée s'est terminée sur la remise des trophées en fonction des épreuves.



Le slalom, quel que soit le modèle ou l'année, un grand nombre de 500 ont tenté leur chance contre le chronomètre. Quelques spécimens comme une 500 Gianniini - Bleu et blanc capot ouvert - Ou une Abarth 500C dernière version, voire cette Giardinetta ont testé leur agilité entre les balises. Préparée ou prête pour le pique-nique, la 500 ne demande qu'un faible espace pour pouvoir s'exprimer pleinement.





En haut et à gauche, une 500 composée du seule équipage 100% féminin. A côté, détail du moteur de la Gianniini. En dessous les photos du défilé dans les rues de Crans Montana et des villages aux alentours





Venus de la région parisienne, Florence et Max-André assument, comme ils le disent, le "tout en rose". Plusieurs récompenses leur ont été attribués.



Une Abarth du sponsor principal, le garage du Petit-Lac et en dessous l'équipage féminin de la rencontre



Les vainqueurs du slalom et en dessous les membres du Comité d'Organisation de la rencontre



[Retour sommaire](#)



Images du Raid Suisse Paris lors du départ de Bâle





Outre, Opel et Alfa Roméo - page précédente, Peugeot, Citroën et Renault (Suisse bien entendu) avaient exposé anciennes et modernes. En 2CV Charleston, Philipp Zimmermann de Citroën Suisse a tenté le Raid Suisse Paris



A bord d'une XJ 6 de 73 prêtée par Jaguar Land Rover Suisse, notre confrère Philippe Clément et son épouse sont au départ pour une aventure de trois jours.

5th Historic Hillclimb Ollon-Villars 2010

Les médias au rendez-vous

Suisse: Le Matin, Le Nouvelliste, 24 heures, La Revue Automobile, Motorsport, Le Temps, Blick, La Liberté, l'Impartial, Le Régional, Auto Börse, etc...

France: Rétroviseur, Auto-Rétro, La Vie de l'Auto, Rétro-Hebdo, Moto d'Époque, La Vie de la Moto, Rétro-Course.

Angleterre: Autosport, Classic & Sport Cars, Motorsport, Classic Race, Historic Motor Racing News, etc...

Allemagne: Motor Klassik, Klassik Motorrad, Motorsport.

Italie: Auto d'Época, La Gazzetta d'Época, Ruoteclassiche, Motociclismo, Legend bike, Moto d'Época.



ORGANISATION:
SMO | CASE POSTALE 48 | CH - 1867 OLLON
Informations générales: +41 (0) 79 231 76 75
Informations véhicules: +41 (0) 79 746 99 72
Fax +41 24 439 27 19
www.ollon-villars.com



Pour confirmer la relation particulière de la région avec les élites du sport automobile, cette édition est parrainée par Natacha Gachnang et Sébastien Buemi, respectivement pilote F2 2009 / Le Mans Séries 2010 et pilote formule 1, 2009 et 2010 chez Toro Rosso.

Plus de 250 véhicules de course, dont 60 machines en provenance des USA, d'Angleterre, d'Italie, de France, Autriche, de Grèce, et d'Allemagne, un plateau exceptionnel en Suisse, avec des monoplaces F1/2/3, des voitures de Grand Prix, des sport-protos, motos et side-cars.

Série 1/Class /Saloon Car, Gr2, Gr4	1963-1971
Série 2/Class /Proto, Barquette	1950-1971
Série 3/Class /Formula 1-2-3 – junior	1958- 1971
Série 4/Class /Grand Prix Car	1930-1958
Série 5/Class /Supersport, Can-Am, Le Mans	1971-1999
Série 6/Class /Race Motorbike	1930-1971
Série 7/Class /Race Side-Car	1950-1971

Parmi les voitures, on peut annoncer des noms qui éveilleront de vibrants souvenirs: Alfa 8C, Bugatti 35, Abarth, Talbot Lago, Ferrari, Aston Martin, Porsche 904, 906 & 908, Mc-Laren, Lotus, March F2, Matra F3, Brabham, F2 & F3, Cooper F1. Du côté des side-cars: BMW, Norton, Triumph, Suzuki et Kawasaki. Pour les motos: Norton, BSA, Triumph, Ducati 250 & 350, Aermachi 350 & 400, Honda Racing.

Un petit week-end à la montagne ? Le plein air, les Dents du Midi ou le Mont Blanc en arrière plan. Au centre de l'Europe, à 1 heure de Genève aéroport : Ollon-Villars.

La dernière course de 1971 comptait pour le championnat d'Europe de la montagne. Depuis la naissance de l'épreuve en 1953, dix éditions ont permis au nombreux public, jusqu'à 40 000 personnes, de voir l'élite du sport automobile mondial, s'élancer à l'assaut de ce qui a été la plus grande, la plus belle et la plus prestigieuse course de côte Européenne, reliant le bourg viticole d'Ollon à la station de Villars, au cœur des alpes vaudoises avec pour décor les Dents du Midi.

On citera au passage des noms comme Toulo de Graffenried, Willy Daetwyler, Hans Ruesch, Heini Walter, Jo Siffert, Herbert Müller, Peter Schetty, Georges Gachnang, Sylvio Moser, avec pour la participation étrangère: Jean Behra, Maurice Trintignant, Von Hanstein, Louis Chiron, Maglioli, Gendebien, Hans Stück, Innes Ireland, W. Von

Trip, Hans Hermann, Jo Bonnier, Edgar Barth, Cabianna, Greger, Scarfioti, Lorenzo, Bandini, Vaccarella, Stommelen, Gerhard Mitter, Jack Brabham, Patsy Burt, le sensationnel Jim Clark ou encore François Cevert qui a été le dernier détenteur du record en 3'47"05.

Dès 1965, les motos et les side-cars s'élançèrent sur la fameuse route de Villars, de prestigieux pilotes, au guidon de machines privées et d'usines, comme Luidgi Taveri (triple champion du monde), Florian Camathias, Walter Rungg, Angelo Tenconi, Dieter Braun, H.G. Anscheidt, Max Deubel, et les frères Castella, les plus rapides en side-cars.

INTERNATIONAL MOTOR RACE OLLON-VILLARS

1953 - 1956 - 1958 - 1960 - 1962 - 1963 - 1965 - 1967 - 1969 - 1971

Historique Hillclimb Competition Cars 1927-1971

180 AUTOS Cooper, Lotus, Maserati, Tabat Lagi, Brabham, ERA, Ferrari, Alfa Romeo, Gilera, BMW, Norton, BSA, Aermachi, Matchless, ...

70 MOTOS

20 SIDE-CARS BMW, Triumph, Suzuki, ...

ARRIVÉE CHESIÈRES 1208 m

HUEMOZ

DÉPART OLLON 400 m

1953 OLLON-VILLARS CIRCUIT NATIONAL DE CÔTE

15 et 16 AOÛT

1953-1971 50 ANS D'HISTOIRE ET D'EXPLOITS

La course de côte Ollon-Villars, Grand Prix Suisse de la Montagne, fut une étape importante du sport automobile de notre pays. Les autorités fédérales s'étant opposées à des épreuves de vitesse en circuit, la section vaudoise de l'ACS et plus particulièrement sa commission sportive chercha le moyen d'organiser une course de grande envergure sur notre territoire. C'est ainsi que la route reliant la plaine du Rhône à la station de Villars fut choisie. Sa situation géographique (liaisons facilitées par ses axes routiers), sa configuration et son tracé se sont révélés extrêmement importants dans ce choix. Grâce à une organisation irréprochable et l'engouement extraordinaire du public, la réputation de la course Ollon-Villars dépassa largement les frontières suisses pour atteindre rapidement une notoriété internationale. De grands champions internationaux s'y donnèrent rendez-vous tout au long des dix éditions disputées entre 1953 et 1971. Il suffit pour s'en convaincre de consulter les listes des participants et de se rappeler que cette épreuve compta pour trois championnats : national, européen et mondial.

Chez les pilotes suisses, nous pouvons admirer Toulou de Grafenried, Willy Daetwyler, Heinz Walter, Jo Siffert, Herbert Müller, Peter Schetty, Silvio Mosca, ainsi que des champions étrangers et combien prestigieux tels que Jean Behra, Maurice Trintignant, Hans Stuck, Jo Bonnier, Stommelen, Jack Brabham, Jim Clark, François Cevert et bien d'autres encore. Ce ne fut pas seulement une course de voitures, puisque dès 1965, elle s'ouvrit également aux motos et aux side-cars. Sa renommée atteignit une telle ampleur, qu'aujourd'hui encore nous en parlons avec nostalgie.

1^{er} Motor Race - 1998
28 pilotes étrangers

2^e Motor Race - 2001
70 pilotes étrangers

3^e Motor Race - 2003
90 pilotes étrangers

4^e Motor Race - 2007
270 véhicules de course

5^e INTERNATIONAL MOTOR RACE OLLON-VILLARS

18 et 19 septembre 2010 à Ollon

Programme de la Manifestation

Vendredi 17 septembre : accueil des participants

Samedi 18 septembre : 1^{re} manche
2^e manche

Dimanche 19 septembre : 3^e manche
4^e manche





Giovanni Moretti, à gauche avec son épouse et Silvio Cibien, organisateur de cette rencontre



***Moretti, la passion de
quelques uns ravive
les souvenirs du passé***

Texte et photos Jean-Pierre Pasche

Rencontre extraordinaire avec M. Giovanni Moretti, ultime mémoire de la maison Moretti, fondée en 1926 par son père Giovanni Moretti à Modène. M. Moretti ne savait pas s'il allait ou non répondre à l'invitation de Silvio Cibien pour cette rencontre.

Cela le renvoyait 20 ans en arrière au moment de l'arrêt de la production des Moretti. Un souvenir douloureux. Mais Gianni Moretti surmonte ce retour en arrière et honore cette réunion de sa présence. Il est très ému de constater qu'un homme, Silvio Cibien, passionné de Moretti, a pu réunir 17 Moretti ici en Suisse. Même lors de rencontres multimarques italiennes, en Italie, jamais il n'a vu de Moretti.

Les Moretti réunies datent de la seconde période de l'histoire Moretti, soit de 1960 à 1990. Pendant ces années, les Moretti utilisent le châssis-moteur de Fiat : 500, 750, 850, 126, 127, 128. Lors de la première période de 1945 à 1960, les Moretti sont conçues par l'usine, de A à Z. Les modèles de cette période ont été, pour la plupart, exportés aux USA. Ceux de la seconde période sont en Europe.



Moretti 500 : la base provient de la Fiat 500. Moretti lui offre un look plus sympathique



Les modèles Midi Maxi ont fait fureur en bord de mer



Deux modèles sur base 850, au premier plan, les double phares ne sont pas d'origine



Tableau sport pour ces 850 Moretti. Selon les années le revêtement est façon bois ou comme celui-ci noir mat

La production, entre 1945 et 1960, s'établit à 1'000 unités par an et la seconde période table sur 1'000 unités par an. Pendant cette seconde période, Moretti s'attache au dessin de la carrosserie et à l'amélioration de la présentation de l'habitacle. Il est clair qu'une Moretti est plus chère qu'une Fiat, dont elle utilise le châssis et la mécanique. Toutefois l'acheteur possède alors une voiture hors du commun.

Le changement dans la fabrication de la Moretti tient au fait qu'en 1960 Fiat sort la 600. Celle-ci fera un tabac. Grâce à un accord qu'il a conclu avec Gianni Agnelli, Giovanni Moretti peut continuer son œuvre en tant que carrossier. Une version américaine sur base 128 a été envisagée pour reconquérir le marché US. La Moretti 128 Lusso fait partie des dernières versions Moretti. Seuls les doubles phares et un aménagement intérieur la différencient de la version originale Fiat.

Giovanni Moretti et son épouse ont pu retrouver l'espace d'une journée la mémoire de leur société disparue et rencontrer d'authentiques passionnés venus d'Allemagne, de France et bien sûr de Suisse sous l'impulsion de Silvio Cibien, inconditionnel de cette marque.



Intérieur et extérieur d'une Moretti sur base de Fiat 124. Le dessin est de Dany Brawand. Le volant n'est pas un original selon le propriétaire. Les ailes galbées et les doubles phares offrent une vision sportive du véhicule



Le dessin des Moretti est, au départ l'œuvre de Michelotti. Plus précisément celle de Dany Brawand, un Suisse expatrié en Italie dès l'âge de 18 ans.

Outre la présence de Giovanni Moretti, dernier rempart de la famille, les passionnés de Moretti ont rencontré l'homme qui les a dessinés, d'abord chez Michelotti pendant 15 ans, puis pendant 20 ans chez Moretti.

Ainsi tous les véhicules – 17 en tout – présents à cette rencontre et datant de la période 1960 – 1990 sont nés de la main de Dany Brawand. Le déclencheur pour Dany Brawand est sa visite en compagnie de son père au salon de Genève, en 1948, alors dressé sur la Plaine de Plainpalais à Genève. Toutefois un choix cornélien s'offre à cet adolescent. Outre le salon, manèges et forains ont aussi dressé chapiteaux à Plainpalais. L'un d'entre eux donne à Dany une poignée de billets pour les auto-tamponneuses. Dany hésite : salon ou auto-tamponneuses. Il se dit qu'il pourra toujours faire des auto-tamponneuses ailleurs et donc il accompagne son père au salon. Selon ses propres termes, il est foudroyé par les réalisations de Michelotti et décide de devenir dessinateur automobile en affirmant haut et fort : « Je veux aller à Turin ».

Après un passage décroche un engagement pour trois mois à jamais reparti de vit avec sa femme, Moretti, et ses engagements chez Michelotti où il les carrosseries 1945 – 1960 est donc moteurs Moretti car-



raison d'un changement d'orientation de Michelotti qui souhaite se lancer dans la conception de prototypes, Dany passe, presque naturellement, chez Moretti sous le regard quelque peu courroucé de Michelotti. L'entreprise Moretti est dirigée par Giovanni Moretti et ses deux frères. Giovanni est le « Commandatore ». Tout passe et se décide par lui. A cette époque, pas d'ordinateur.

chez Ghia à Aigle, il gement chez Michelotti Turin. Il a 18 ans. Il n'est Turin où il s'est marié et présente aux rencontres fans. Il reste 15 ans dessine, entre autres, pour Moretti – la période constituée de châssis-carrossés par Michelotti. En

La planche à dessin, les réalisations à l'échelle 1/1 sur le papier avant de passer à la réalisation du mannequin (échelle 1/1) qui servira à former les tôles pour le futur bolide. Après acceptation du mannequin 1/1, les angles de façonnage des tôles sont recouverts de ferrage afin de garantir la pérennité du squelette pour plusieurs modèles. Les tôliers façonnent à la main les diverses parties du modèle sur ce mannequin. Pour une production supérieure à 15 véhicules, Moretti recourt

à des moules. Comme dit précédemment, les Moretti sont plus chères que les bases Fiat dont elles sont issues. Toutefois, la précision des ajustages, la qualité de fabrication et de finition en font des voitures recherchées à cette époque.

Alors que Fiat sort une berline, Moretti, comme d'autres carrossiers, en décline les versions coupé et cabriolet. Les années passent. Fiat diversifie ses modèles, lentement la demande de véhicules carrossés spécifiquement diminue. Giovanni Moretti décède au début des années 80. Gianni et Sergio, les deux frères de Giovanni sentent le vent tourner en leur défaveur. Avant l'irréparable, ils décident de fermer les usines Moretti. Nous sommes en 1989.

Dany Brawand part pour de nouvelles aventures dans une autre société où il termine sa carrière de designer. Aujourd'hui, Dany est toujours aussi actif et plein d'enthousiasme pour ce qu'il a fait pendant sa carrière professionnelle. C'est aussi grâce à son concours que Silvio Cibien a pu réunir tout ce beau monde lors de la deuxième Rencontre Internationale des Moretti. Et la troisième est lancée officiellement pour le 20 août 2011.



Les Moretti vue arrière. On retrouve les feux ronds des Fiat voire des Ferrari



La Moretti de Jacky Gruz préparée par Abarth puis revue par Roch à Annemasse



Rencontre avec Jacky Gruz

Partir acheter une bibliothèque Louis Philippe et revenir, par la route, avec une Moretti 850 ss de 1968, tel est le début de l'histoire entre Jacky Gruz et Moretti. C'était il y a 29 ans.

Jacky Gruz est antiquaire. Avec l'un de ses amis, ils reçoivent l'appel d'un « chineur » concernant une ferme à débarrasser. Selon les indications du « chineur » Jacky Gruz s'arrête sur une bibliothèque et son collègue sur un meuble de sacristie. Arrivés sur place, ils jettent un œil sur les objets convoités et continuent de découvrir le reste de la liquidation. Derrière une double porte, c'est la surprise. Une Moretti !

Jacky a possédé des véhicules de 1930 et recherchait un modèle des années 60. A la question « La voiture fait-elle partie du lot ? » et à la réponse affirmative, il fait une offre pour la Moretti et la bibliothèque. Offre acceptée. La

Moretti est une première main, jamais accidentée, peu de kilomètres et a toujours dormi dans un garage. Tour de clé, le moteur tourne parfaitement et Jacky Gruz rentre par la route au volant de sa nouvelle acquisition.

Le modèle découvert possède un moteur Abarth de 1'050 cm³. Jacky Gruz le confie à Roch, à Annemasse, ancien préparateur F1 qui en tire 100 chevaux. Sachant que la caisse pèse 650 kg, le rapport poids/puissance est excellent. La Moretti participe occasionnellement à des courses de côtes historiques, toutefois Jacky Gruz lui préfère la Jowett 1954, caisse alu, châssis tubulaire.

Aussi, la deuxième Rencontre Internationale des Moretti, organisée par Silvio Cibien, est une occasion pour rouler avec ce bijou issu de la fabrication Moretti. La rencontre de Silvio Cibien et Jacky Gruz a été provoquée par un festival de voitures anciennes organisé à Thonon-les-Bains (F) auquel participait un ami de Silvio Cibien et qui a donné les coordonnées de ce dernier à Jacky Gruz à la vue de sa Moretti.

La prochaine sortie de Jacky Gruz sera au Ollon-Villars historique les 18 et 19 septembre 2010, mais au volant de sa Jowett anglaise !



Roue de Secours dans l'habitacle



De gauche à droite : Mme Moretti, M. Giovanni Moretti, Mlle Laure-Anne Cibien, M. Dany Brawand, M. Silvio Cibien, Mme Brawand, M. Claudio Mattioli

Le gâteau est confectionné par M. Roman Meier, président de l'Amicale Fiat Anciennes Suisse



Silvio Cibien est un incondicional de Moretti. Outre les 4 modèles présents sur la phot de gauche, Silvio a encore du pain sur la planche avec les deux versions sur la photo de droite. Toutefois le courage et l'envie ne manquent pas

Le mot de la fin à Silvio Cibien organisateur des Rencontres Moretti en Suisse

La présence de Gianni Moretti et de son épouse, incertaine jusqu'à la dernière minute, et celle de Dany Brawand sont une joie immense.

Outre les 17 Moretti, 20 sympathisants du Club Fiat Suisse se sont joints à nous pour cette journée riche en émotions. Heureux propriétaire de plusieurs Moretti, et au vu de la présence d'autres collectionneurs, je confirme la tenue de la troisième Rencontre Internationale des Moretti en 2011.

Rencontres Informelles Echallens



et les nouvelles, il lui a fallu jongler et user de toute sa diplomatie pour ne pas froisser ceux qui venaient boire le café en récente. De bien belles autos, telle cette Cougar ou encore une Méhari.

Il faut reconnaître que l'état de présentation de tous ces véhicules est exceptionnel. Et comme le bouche à oreille fonctionne à merveille, ce sont, non seulement les passionnés des anciennes qui viennent mais aussi ceux qui n'en n'ont pas et qui viennent seulement les admirer.

Nouvelles Rencontres, Nouvelles Anciennes.

A chaque mois qui passe, elles sont de plus en plus nombreuses à se réunir autour du Beauregard. Malgré les allées et venues, le parking peine à contenir toutes les belles.

Cette fois, une poignée d'américaines ont fait le déplacement. Et à 6 mètres et plus, cela prend vite de La place. Notre G.O. ne savait plus où donner de la tête. Entre les anciennes





Rencontres Informelles

Restaurant Motel

Beauregard

Echallens

De 9h00 à 14h00

En toute simplicité



Baptême en Darmon. Lors des Rencontres Informelles début août, M. Clavel, propriétaire de ce Darmon Spécial, m'a fait l'honneur de m'inviter pour un tour de découverte. Décoiffant dans tous les sens du terme. Moteur 1'100 cm³, 70 km/h en première et 140 en seconde. Le tout sur trois roues. Le moteur est un bi-cylindre - comme celui des Morgan - Arbre de transmission par chaîne, deux magnétos. Le frein est à main par levier - chaud les freinages - Et pour éviter de se retourner dans les virages, mieux vaut se pencher comme avec une moto. Il reste environ une trentaine de Darmon en Europe. Celui de M. Clavel est unique dans le canton de Vaud. A noter que M. Clavel a fait Ollon Villars historique avec ce Darmon.





Thonon-les-Bains

25 juillet 2010

Les Helvétètes sont au rendez-vous





*Texte et photos
Jean-Pierre Pasche*

Les Fêtes du 1er août ont lieu en même temps que le 50ème anniversaire du Football Club de Vuisternens Mézières. Quoi de plus naturel que d'organiser une grande journée.

Parmi les animations, la possibilité de faire un tour en ancienne moyonnant la

modique obole d'une "Tune" pour le club. Seulement voilà, le bouche à oreille fonctionnant à merveille ce sont plus de 190 véhicules qui se sont retrouvés à Vuisternens-dt-Romont.

De 1911 à 1978, d'une Ford T à une BMW 525, de Vaud, Fribourg, Berne, Neuchâtel

et de France voisine, ils ont répondu présents aux organisateurs.

Celle-ci se compose de Gilbert Dousse, Gabriel Gobet et Henri Oberson. Partis de 70 inscriptions, ils se retrouvent avec presque trois fois plus de voitures, tracteurs, camions et autocars.



La plus ancienne, Ford T Open Runabout de 2'800 cm³, boîte 2 vitesses, 80 km/h



La plus récente, BMW 525, 6 cylindres en ligne, 2'494 cm³, 150 chevaux, carbu double corps, boîte 4 rapports



La Lloyd est à gauche sur la photo. Bi-cylindre de 592 cm3 développant 19 chevaux pour une vitesse de 100 km/h

Parmi les véhicules présents, on remarque une Lloyd de 1959 équipée d'un moteur 2 cylindres développant la puissance phénoménale de 19 chevaux.

Lloyd appartient aujourd'hui à Audi et précédemment à Borgward. Elle fait partie de la catégorie des micro-voitures. Construite de 1957 à 1961, elle abrite un moteur de 592 cm3 de 19 chevaux. La boîte à vitesses est à 4 rapports et sa vitesse maxi est de 100 km/h. Très rare en Suisse, il subsiste quelques exemplaires en Allemagne, son pays d'origine.



La Lloyd Alexander TS fait partie de la catégorie des micro-voitures. Les feux arrière ressemblent étrangement à ceux des Borgward



Le strict nécessaire pour le conducteur. Noter sur la portière la poignée "souple" pour la refermer

Parmi les autres spécimens peu courants, on pouvait admirer une Fiat Type 501 de 1922, une Opel Olympia de 1951 ou une Aston Martin Le Mans de 1933 dans son jus. Plusieurs tracteurs ont également fait le déplacement tout comme les Jeep de la Grande Guerre.

La journée a permis à de nombreux visiteurs de profiter de toutes ces magnifiques voitures. Elles sont parties en cortège pour une promenade d'une heure environ. La balade est passée par les communes autour de Vuisternens. Puis pilotes et passagers ont pu revenir déguster grillades et boissons - modérément pour les boissons - en attendant les festivités de la soirée.



Non, Tintin n'est pas revenu spécialement du Congo pour la manifestation. C'est la soeur jumelle de sa voiture



Hormis les anciennes, les visiteurs pouvaient mesurer leur dextérité avec ces deux engins de chantier



Quelques vues de l'emplacement réservé aux 200 véhicules anciens réunis à la fois pour les 50 ans du Football Club Vuisternens Mézières et les Fêtes du 1er août 2010



Photo du haut, le coeur mixte de Vuisternens. Photo du bas, le bus Romont - Le Châtelard

Le moteur et la plaque d'identification de la Vauxhall d'Alain Curchod. Elle a été fabriquée à Bienne





Photo du haut, de gauche à droite, Gabriel Gobet, Henri Oberson et Gilbert Dousse, heureux organisateurs

Photo du bas, M. et Mme Gavillet récompensés pour leur véhicule : une Le Zèbre de 1914



Les Vieux Tacots 2010

Payerne



*Texte et photos
Jean-Pierre Pasche*

Après un week-end à La Ferté, en France, Jean-Yves Marcuard et Pierre-André Thuner se sont dit : « Chiche, on fait le même en Suisse ! ». Et ainsi naquit, en 1998, la première édition des Vieux Tacots. Douze ans plus tard, on retrouve Pierre-André et Jean-Yves, assistés d'Alain Chabloz, Patrice De Dompierre, Michel Savary, Christophe Burri, Guy-Alain et Marie-Madeleine Marcuard, non plus à Grandcour où ont eu lieu les trois précédentes éditions, mais à Payerne.

Le manège de Payerne a accueilli plus de 5'000 visiteurs et quelque 450 véhicules sur le week-end. Le but de la rencontre des Vieux Tacots est de réunir tout véhicule à 2, 3, 4 roues, voire plus si affinités, ainsi que tout ce qui est susceptible de se déplacer sur chenilles. Tous ces engins doivent être en état de marche, sauf les moteurs fixes bien sûr ! Un parterre de plus de 200 tracteurs datant de 1932 à nos jours, ainsi que nous avons pu le constater, cotoyaient des camions, des engins de chantier, des motos, des véhicules militaires, des camions de pompiers et des véhicules de collection.



Pour les amoureux des travaux des champs, la manifestation réunissait une collection impressionnante de tracteurs de 1932 à nos jours



Parmi les nombreuses attractions et démonstrations, celles de la batteuse à l'ancienne a attiré, à chaque reprise, une foule nombreuse. Un peu plus loin, un maréchal-ferrant expliquait en détail tout le processus du ferrage d'un cheval avec démonstration à l'appui. Si les plus jeunes regardaient cela avec étonnement et se bouchaient le nez au moment de l'ajustement du fer sur le sabot en raison de l'odeur de corne brûlée, les anciens revivaient leur jeunesse et se remémoraient avoir assisté maintes fois au ferrage d'un cheval.



La Présence du maréchal-ferrant a attiré beaucoup de curieux. Un Land Truck à six roues de Suisse Romande

Parmi les visites surprises, on peut noter celle de l'Amicale Land Rover de Suisse romande venue avec un étrange équipage composé d'un Land transformé en tracteur de caravane et paré de 6 roues. Dans la catégorie véhicules de collection, se trouvaient un Phänomen de 1931 et un rare Austin Gipsy de 1967 et dans la catégorie sportive, une Alfa Romeo Giulietta Spirit Veloce de 1962.



Passer de 100 véhicules – tous types confondus – à plus de 450 à ce jour a demandé aux organisateurs un important engagement personnel et financier. Aujourd'hui, les Vieux



Belles collections de motos dont une Royal Enfield. En dessous une rare Austin Gipsy de 1967



Tacots ont réussi à s'autofinancer. Au départ, il a fallu mettre la main à la poche pour lancer le projet. Après 4 éditions, ça roule. Outre les six membres de l'organisation (voir encadré), le week-end des 21 et 22 août 2010 a requis l'aide de 60 bénévoles. Alors à quand la prochaine édition ? Et de répondre en chœur : « Ça c'est quand on a envie ! ».

Mais Jean-Yves et Pierre-André d'ajouter qu'une telle infrastructure ne peut se réaliser chaque année. Alors peut-être qu'après 1998, 2000, 2004 et 2010, la cinquième édition sera en 2014 ou 2015. D'ici là, le site des Vieux Tacots, nourri par Christian Burri, vous permettra de revivre à loisir – pour ceux qui ont Internet – les moments forts des différentes éditions au travers de photos.

ORGANISATION

Présidence conjointe :

Jean-Yves Marcuard et Pierre-André Thuner

Cuisine et subsistance :

Alain Chabloz et Patrice De Dompierre

Parking : Michel Savary

Secrétariat, accueil exposants : Christophe Burri

Boissons et Bar : Guy-Alain Marcuard

Caisse : Marie-Madeleine Marcuard

7 Places

6 airbags

4X4
Climatisation

Jantes Alu

Diesel
Tempomat
avec filtre à particules

Dés 38'990.-

Automatique +2100.-

Chevrolet Captiva Cool

Profitez de votre avantage client de 7250.- avec les versions Cool

Offre valable jusqu'au 30 juin 2010



Captiva 2400 LS 2WD Cool dès CHF 27'990.- (5 portes, 2405 ccm, 100 kW/136 ch)
Photo: Captiva 2000 VCDI LT Exec. 4WD Cool, CHF 43'290.- (1991 ccm, 110 kW/150 ch)

Votre distributeur en Valais et Riviera

Passion Auto SA
En Boverly

024/472.83.33

1868 Collombey www.passionauto.ch

CHEVROLET



Porsche Cayenne Hybride, adieu la boîte de réduction

Nous avons pu prendre en main la nouvelle Cayenne Hybride sur les routes du Canton de Nidwald. Hormis les badges, ce modèle ne diffère en rien des autres. Son moteur est le V6 de 333 chevaux épaulé par un moteur électrique de 47 chevaux. Ainsi en mode mixte, le Cayenne peut compter sur ses 380 chevaux.

Pied au plancher, ils sont présents. Toutefois, même avec ce véhicule vous pouvez n'utiliser que la technologie électrique pour vous déplacer. Cela demande un temps d'adaptation car le mode thermique s'enclenche très rapidement à la moindre sollicitation de l'accélérateur.

Sur la console centrale, un diagramme en couleur vous montre sous quel type de propulsion vous fonctionnez. Quand celui-ci affiche du bleu, c'est le mode électrique qui est privilégié. En orange, vous êtes sur le thermique. Une combinaison des deux vous indique que l'électrique supplée au thermique pour vous donner la puissance maximum.

Inutile de parler consommation à ce stade car la prise en main ne nous a pas permis de faire un réel test de consommation. Surprise de taille sur notre hybride : plus de boîte de réduction. D'ailleurs, tous les Cayenne version 2010 ne possèdent plus ce dispositif. Donc de 4x4, le Cayenne devient un SUV classique muni, comme beaucoup d'entre eux, d'un contrôle électronique de descente. Ce dispositif fonctionne aussi en marche arrière.

Porsche a laissé le système 4x4 avec réduction à son cousin le VW Touareg.



Mode électrique en haut, mode thermique en bas



14ème Jeep Heep Heep de Crans Montana



Les 25 et 26 septembre 2010 aura lieu le 14ème Jeep Heep Heep de Crans Montana. C'est la première concentration de Jeep en Europe. Près de 450 Jeep s'y sont croisées en 2009. A ce jour, plus de 220 participants ont envoyé leur inscription. Le rendez-vous unique en Suisse pour les amoureux de celle qui est à l'origine de tous les autres 4x4 de part le Monde.

Les organisateurs vous attendent le samedi matin de bonne heure pour le départ du Jeeping. Cette épreuve longue d'environ 20 kilomètres sur les hauteurs de Crans Montana est accessible à tous les types de Jeep. Certains zones appelées "spéciale" offrent de plus ou moins grande difficulté à qui veut s'y mesurer. A chaque poste, des commissaires notent les points récoltés par le concurrent. En fin de parcours, une épreuve d'adresse sur la place de Cran Cry d'Er permet d'exercer son habileté.

La fin de journée voit les récompenses remises pour les premiers du Jeeping ainsi que pour le concours d'élégance. Les plus jeunes ne sont pas en reste. Un concours de dessin est prévu à



Vue de la place de Cran Cry d'Er côté restauration



Epreuve d'agilité à Cran Cry d'Er après le Jeeping

leur intention et les plus beaux sont également récompensés.

Mais la Fête n'est pas terminée. Le dimanche matin a lieu la grande parade. Celle-ci démarre de Cran Cry d'Er et s'en va rendre visite aux villages voisins. Cette année, une halte est prévue à Mollens pour écouter le Choeur de St-Maurice-de-Lacques qui fête le 100ème de la Société et le 25ème du Choeur Mixte.

Après une rapide collation autour d'une bière de la Marmotte, nouvelle entité sur le plateau de Crans Montana. La Marmotte est un nouveau sponsor pour le Jeep Heep Heep en remplacement de Corona qui a décliné l'offre cette année.

Qu'elle soit Blonde, Blanche ou Brunette, le 14ème Jeep Heep Heep sera pour vous l'occasion de découvrir et déguster cette fabrication artisanale. Pur produit du plateau, elle se décline aussi en bière au miel ou sous le nom de bière des 4 amis. A ce propos, je vous recommande le site de la Marmotte, sous la rubrique "Bières Spéciales", il y a un magnifique diagramme sur le processus entre un cerveau d'homme et de femme en réponse à la phrase : "Sortons boire un verre !"

<http://www.brasserie-la-marmotte.ch>

Pour l'inscription et les informations quant à la 14ème édition du Jeep Heep Heep

<http://www.jeep-heep-heep.ch>



Les "Mamies" font de la résistance, elles ont la forme !



Tous les modèles sont représentés : ici une CJ V8



Les italiens viennent en nombre au Jeep Heep Heep



La remontée du Canyon donne lieu à de beau déhanchement



Le Canyon est le lieu de prédilection des Jeepers

Jeep®: la nouvelle version du modèle culte



Le Groupe Chrysler LLC a publié les premières photos des nouveaux modèles Jeep® Wrangler et Wrangler Unlimited frappés du millésime 2011. Jeep ne cesse de perfectionner la formule Wrangler et associe les légendaires aptitudes de ce modèle avec un habitacle entièrement nouveau. Un style luxueux, des surfaces clairement valorisées, un confort accru et davantage de modularité ainsi qu'un nouveau toit amovible (hardtop) traité dans la même teinte que la carrosserie pour les très appréciés modèles Sahara distinguent le millésime 2011.

Les points forts du nouvel habitacle de la Jeep Wrangler sont constitués par une disposition revue du tableau de bord, de même que des nouveaux rangements avec une ergonomie optimisée et une meilleure qualité perçue. Une nouvelle console pourvue d'un verrouillage et des accoudoirs plus accueillants contribuent à un bien-être de plus haut niveau. La nouvelle console centrale est à la fois mieux accessible et plus facile à utiliser. Des rétroviseurs extérieurs à commande électrique avec dégivrage intégré sont désormais disponibles au même titre que des vitres arrière plus grandes qui assurent une visibilité améliorée vers l'extérieur.



Le dessin intérieur de la Wrangler évolue vers le haut de gamme avec des finitions plus "ville" que "terrain"

La nouvelle Jeep Wrangler millésime 2011 reçoit un nouveau volant qui, dans sa forme de base, se re-trouve également dans la nouvelle Jeep Grand Cherokee. Les commandes pour l'installation audio, le régulateur de vitesse, la téléphonie et d'autres fonctions peuvent être actionnées sans devoir quitter le volant des mains.

Une nouvelle interface USB permet de connecter des supports de données ou la plu-part des lecteurs MP3 avec le centre média du véhicule



qui, par ailleurs, dispose dès à présent aussi d'une installation Bluetooth.

Se situant parfaitement dans le style traditionnel de Jeep, désormais des vis inbus sont appliquées dans l'ensemble de l'habitacle. Deux d'entre elles servent à fixer un insert dans la poignée de soutien du passager avant ; elles comportent l'inscription « Jeep, since 1941 » et rappellent ainsi que l'année pro-chaine la



marque célébrera son 70e anniversaire.

Les ingénieurs de Jeep ont aussi pris des mesures d'isolation phonique afin de réduire sensiblement le niveau sonore dans l'habitacle des modèles Wrangler et Wrangler Unlimited millésime 2011. Dans le but de valoriser davantage encore leur look, les versions Sahara des Jeep Wrangler et Wrangler Unlimited reçoivent



un nouveau toit amovible (hardtop) de la même couleur que la carrosserie.

Par ailleurs, la Jeep Wrangler millésime 2011 est disponible avec des nouveaux coloris, notamment Detonator Yellow, Deep Cherry Red, Sahara Tan, Cosmos Blue et Bright White. La production des nouvelle Jeep Wrangler et Wrangler Unlimited démarre cette semaine dans l'usine de Toledo (Ohio), aux Etats-Unis. En Suisse, les Jeep Wrangler millésime 2011 devraient être livrables au mois de décembre 2010.



CENTRE MANOR SIERRE





A chacun son italienne. Ultra sportive est la Punto, moitié-moitié est la Mito, embourgeoisée est la Delta. Trois concepts pour le même groupe. Avec des puissances de 135 - Alfa Mito - à 200 chevaux - Delta Turbo - et des finitions plus ou moins maîtrisées, l'amateur de belles italiennes à de quoi se poser la question.

Sportive jusqu'au bout des pneus, l'Abarth Grande Punto SuperSport affiche 180 chevaux pour un couple de 270 Nm dès 3'000 tr/mn et tout cela avec un moteur d'une cylindrée de 1.4 L 16 soupapes. Le kit "esseesse" offre des

ressorts courts et rigides et les jantes, au dessin spécifique mais salissantes, sont des 7.5 x 18 chaussées en 215/40 R 18. Le centre de gravité est abaissé de 20 mm et les freins adoptent des disques perforés à l'avant comme à l'arrière. Plus sage mais néanmoins sportive l'Alfa Roméo Mito dispose de 135 chevaux pour un couple de 180 Nm dès 1'750 tr/mn avec fonction Overboost le portant à 206 Nm, toujours avec une cylindrée de 1.4 L. En mode confort, c'est une citadine comme une autre. Sitôt enclenché le mode DNA, ce n'est plus la même voiture. On retrouve les "Chevaux de Feu" d'Alfa Roméo. De son côté, la Lancia Delta présente, sur le papier, la puissance la plus élevée : 200 chevaux à 5'000 tr/mn pour un couple de 320 Nm dès 1'400tr/mn accolé à une boîte Sportronic à 6 rapports, il se donne du mal pour embarquer les 1'430 kg de l'animal.

Avec des jantes blanches de 18 pouces et des pneus à profil bas, les passages de roue



sont bien remplis. Dans sa livrée grise (Griggio Campo Vello, la couleur du Scorpion en course) avec des parements rouges tout comme la peinture des rétroviseurs, l'Abarth Grande Punto ne manque pas d'élégance et ne passe pas inaperçue. Le double échappement n'offre pas un son des caractéristiques de la voiture. Dommage ! L'Alfa Mito s'offre à notre regard dans sa livrée

typique Rosso Alfa. Elle repose sur des jantes en alliage léger de 18 pouces sport, arbore un pare-chocs spécifiques arrière. Les entourages de phares et feux arrière sont chromés et les étriers de freins sont peints en rouge. Plus Alfa que cela, tu meurs ! Notre Delta passe bien inaperçue face à ses deux cousines. Couleur foncée, chromes élitistes, le D de Delta stylisé sur le montant de la

custode, mince éclairage de jour. Pas à dire, rouler Delta, même 1.8 L Turbojet de 200 chevaux, c'est se glisser dans le costume BCBG du parfait gentleman.

La Grande Punto "esseesse" reprend pour base le kit "assetto" soit des ressorts surbaissés, des freins à disques perforés avec étriers Brembo 4 pistons à l'avant et plaquettes à mélange haute performance et des jantes en alliage 7,5 x 18" chaussées de pneus Pirelli PZero taille basse en 215/40 ZR 18. Ce kit confère à la Grande Punto SuperSport une assiette plus sportive, avec un abaissement de 20 mm du centre de roulis du véhicule, directement bénéfique à la stabilité en courbe. Les



Plusieurs motorisations disponibles. La 135 chevaux Multi Air est à deux visages : docile ou sportive

Les 135 chevaux s'apprécient en mode DNA avec une direction directe qui permet de se faire plaisir en enchaînant les virages et à relancer à la moindre sortie de courbes, d'autant plus que le train arrière supporte plutôt bien la cadence et que le comportement marie efficacité et sécurité.

Face à nos deux trublions, la Delta est plus une "Grand Tourisme". Précise et impériale sur autoroute, sa suspension électronique est frustrante en conduite sportive. Sa conduite est en rapport avec sa ligne : fluide et élé-

gante. Le confort est excellent mis à part l'assise un peu courte et le maintien latéral inexistant - ce ne sont pas les Sabert de l'Abarth - Et elle est destinée à une clientèle haut de gamme dont les critères de choix sont plus en rapport avec l'image représentée par le véhicule que ses précédentes victoires en courses automobiles. La Delta Turbojet n'a rien de commun avec l'ancienne Integrale ou en core une 037 qui fit les gros titres de la presse sportive, il y a quelques années déjà.



Dans cette couleur, elle pourrait presque passer inaperçue. Mais pas pour longtemps sitôt l'accélérateur enfoncé

petites routes constituent un terrain d'essai intéressant pour les châssis sportifs. Toutefois, trop ferme et mal amorti, ce châssis manque d'homogénéité et d'efficacité dès que le revêtement se dégrade. La direction à assistance électrique n'est pas assez directe et de ce fait on manque de ressenti quant à la précision du placement des roues.

L'Alfa, comme mentionnée plus avant, n'est réellement vivante que lorsque le bouton DNS est enclenché. Ainsi, en mode confort, la MiTo se comporte comme une bonne citadine avec un comportement serein et assez prévisible. On regrettera un amortissement trop ferme.



La plus bourgeoise des trois et pourtant la plus puissante mais pas la plus sportive



De gauche à droite, l'Abarth Punto offre 275 litres, l'Alfa MiTo 270 litres et la Lancia Delta 385 litres



Gros reflets sur les combinés de l'Abarth, c'est parfois gênant



Bien lisible sur l'Alfa, le combiné a les mêmes reflets que l'Abarth



Meilleure visibilité sur la Lancia Delta. L'essentiel est sous les yeux



Le voyant sport allumé offre une meilleure réactivité de l'accélérateur



Devant le levier, le bouton magique de l'Alfa qui libère les chevaux de feu



La commande de la boîte Sportronic à 6 rapports



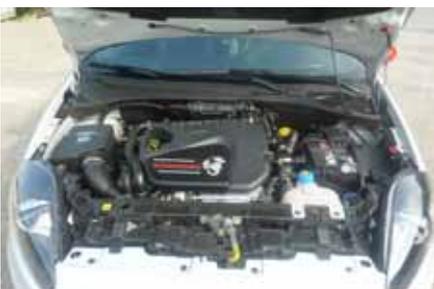
Les Sabelt donnent l'ambiance. Le reste n'est pas à la hauteur



Confort parfait à l'avant. C'est une 2+2



Gamme grand tourisme. Le maintien latéral est inexistant



Les 180 chevaux sont là. Le châssis est un peu à la peine



135 + DNA = plaisir retrouvé de conduire une Alfa



1.8 L + Turbo = 200 chevaux pour les longues distances

Abarth Punto / Alfa Roméo Mito / Lancia Delta

Cylindrée	1368 cm3 / 1368 cm3 / 1742 cm3
Nombre de cylindres	4 cylindres
Puissance chevaux	180 à 5750 / 135 à 5000 / 200 à 5000 tr/mn
Couple Nm	270 à 2750 / 190 à 4250 / 320 à 1400 tr/mn
Catalyseur	Oui
Filtre a particules	Non
co2	159 g/km / 129 g/km / 185 g/km
Rendement énergétique	C / A / D
Transmission	Traction avant
Boîte de vitesses	6 rapports man. / 5 rapports man. / 6 rapports auto
Boîte de réduction	Non
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques ventilés
Poids à vide	1260 kg / 1210 kg / 1450 kg
Charge remorquable freinée	500 kg / N.C. / 1300 kg
Volume du réservoir	45 litres / 45 litres / 58 litres
Volume du coffre	275 litres / 270 litres / 380 litres
Vitesse maxi	215 km/h / 207 km/H / 230 km/h
0 à 100 km/h	7.5 s / 8.4 S / 7.4 s
Consommation constructeur	6.7 L/100 / 5.6 L/100 / 7.8 L/100
Consommation essai	8.2 L/100 / 7.6 L/100 / 9.1 L/100
Pneumatiques	215/40 ZR 18 / 215/40 R 18 / 225/45 R 17
Longueur	4041 mm / 4063 mm / 4520 mm
Largeur	1726 mm / 1720 mm / 1800 mm
Hauteur	1490 mm / 1446 mm / 1500 mm
Empattement mm	2510 mm / 2511 mm / 2700 mm
Voie avant / arrière	1481 / 1475 - 1483 / 1475 -
Prix véhicule essai	CHF 37'580.- / 33'350.- / 49'610.-

Quand le métal inerte prend forme animale

Dominique, il donne vie et émotion à du métal inerte ou à de vieilles machines agricoles. De l'aigle au serpent (voir photo) en fer à béton à la girafe de 16 mètres, il imagine et réalise sur commande l'animal qu'il vous plairait d'avoir chez vous.

Ancien agriculteur, la maladie l'a obligé à changer de vie mais l'amour de la faune lui a ouvert de nouveaux horizons par le travail artistique du métal.

En partant de barres de fer à béton de différents diamètres, il coupe, lime, soude et donne vie à une chouette, un aigle ou un coq. Issus de vieilles machines agricoles naissent taureau, autruche et autres animaux singuliers.

En passant par Chesalles-sur-Moudon, difficile de louper la girafe de 16 mètres ou l'éléphant de plusieurs tonnes. Envie d'un objet décoratif qui sort de l'ordinaire ?

Le site de Dominique vous donne quelques exemples de ce qu'il crée. Vous pouvez aussi lui rendre visite en prenant rendez-vous au +41 79 206 7636.

www.art-metal.ch



Vevey Retro

Samedi 11
Dimanche 12
Septembre 2010



7ème rencontre internationale de véhicules anciens
100 ans Alfa Romeo – 200 ans Peugeot

Entrée libre
Restauration & Animations
Samedi dès 14h – Place du Marché – Vevey