

SuisseAutoMag

Spécial Avignon Motor Festival
Les 40 ans des Citroën SM et GS
L'épopée Gordini
Le Club Ligier JS 2

Dernière minute !



Festi'Alp 2010



Série Ford RS 500

Criterion Jurassien



Charles Deutsch

Vittorio Jano



Balade dans les Gorges de la Loire

Table des Matières

Actualités Suisses

- Le Tuning en Suisse 3
Les nouvelles des Importateurs 4
Emil Frey Marly, Actions 9

Sport Automobile

- Critérium Jurassien 12
Les nouvelles sportives 14
Spécial Jantes 15

Le Monde de la Collection

- Dossier Avignon Motor Festival 16
Les 40 ans de la Citroën SM 23
Rencontre Club SM Suisse 28

4x4, Voyage, Raid, Rallye

- Festi'Alp 2010 35
Infiniti FX 50 Limited Edition 38
Derniers souvenirs des Gazelles 41



Les Nouvelles du Monde

- Kia Optima 44
Audi A8 L 47
Hamann et Piecha 49

Les Essais

- Traction Intégrale 51
Toyota Urban Cruiser
Suisse Auto Mag 55
Peugeot 308 CC

Tourisme et Voyage

- Découverte 59
Les gorges de la Loire
Le Château et le Barrage de Grangent

Dernière Minute

- Le GPL gagne du terrain 62
EyeSight by Subaru 64
Transval Quad 65

Swiss Tuning Show 2010 : Le Freestyle motocross y fait son entrée

Le Swiss Tuning Show prépare sa 4ème édition qui a lieu le weekend du **22 et 23 mai 2010 à Palexpo**. Cette année, le Freestyle motocross fait son entrée dans le programme des animations. L'équipe des Knight Rider tiendra en haleine le public par leurs sauts périlleux. Les jeunes pilotes ont déjà séduit le public lors du Supercross international de Genève en décembre dernier.

Pour la première fois, la manifestation accueillera le Knight Rider FMX Team pour une démonstration de Freestyle motocross. Trois pilotes sont attendus pour des spectacles de sauts sur l'esplanade durant tout le weekend. Thamer Engeli, un habitué du Supercross et des grandes manifestations de Freestyle, Julien Ray, un jeune pilote très prometteur, et William Van den Putte, un pilote belge reconnu pour ses back-flip, feront découvrir au public l'art des figures à des dizaines de mètres de hauteur.



Le **Knight Rider FMX Team** a été officiellement créée il y a 8 mois et a séduit son public, dont les responsables du Swiss Tuning Show, lors du Supercross international de Genève en décembre dernier. Le team utilise une remorque de camion comme réception ce qui facilite leurs déplacements et évite l'aménagement d'une rampe nécessitant des tonnes de terre pour amortir leurs sauts. Le comité d'organisation STS n'a donc pas hésité à faire appel à ces pilotes pour compléter un programme déjà riche en émotions.

Le Swiss Tuning Show aura lieu sur les 36'000 m2 des halles 5 et 6 ainsi que sur l'esplanade de la halle 6 de Palexpo. Le concept de la manifestation prévoit, identique aux shows précédents, une exposition de professionnels de la branche en parallèle avec un meeting indoor de clubs et de particuliers. D'ores et déjà une trentaine de stands ont été réservés par des exposants spécialisés et des clubs venant des quatre coins de l'Europe. Le Swiss Tuning Show ouvrira ses portes le 22 mai prochain pour un weekend qui décoiffe. De plus amples informations sur www.swisstuningshow.ch. Ce site officiel est actualisé en permanence.



De gauche à droite : exemple de drift, un des nombreuses réalisations sur base de Subaru Impreza et le Show «Chaud» des Fuel Girls au Swiss Tuning Show à Geneva Palexpo

Tuning Contest Fribourg les 29 et 30 mai 2010

Avec plus de 8'000 visiteurs et 350 véhicules, le Tuning Contest Fribourg rassemble aussi bien les passionnés que les professionnels. Les festivités démarrent le samedi dès 14H et le Warm Up Party commence dès 20H jusqu'au bout de la nuit. Au cours de la première journée se tient la présélection de Miss et Mister Tuning Contest.

N'oubliez pas qu'à 22H les **Coyote Girl** remettent le prix «Top Ten Saturday». Pour vous rafraîchir pendant cette chaude soirée, trois bars à thème sont à votre disposition. Attention de ne pas en abuser. Le retour peut s'avérer difficile. Et pour le dimanche, remise des différentes coupes «Top Ten» (national, international, oldtimer, club le plus loin, etc.). La fête se termine à 17H. Entrée pour le public : CHF 10.-, entrée pour les exposants : CHF 20.-. Tous les renseignements complémentaires se trouvent sur le site www.tuningcontestfribourg.ch

Les Nouvelles des Importateurs

Edition spéciale, Ford Knie Edition

Le Ford S-MAX KNIE-Edition s'articule autour du niveau de finition Carving et dispose du pack d'équipement qui comporte notamment le Ford FoldFlatSystem (FFS). Système de sièges astucieux et d'une grande flexibilité, il se compose d'un maximum de sept fauteuils individuels que l'on peut adapter en fonction des besoins respectifs des occupants grâce à 32 configurations différentes. Le Ford S-MAX KNIE-Edition est disponible au prix de 39 990 francs, soit un avantage de plus de 6000 francs pour le client.



Par rapport au S-MAX Carving, la version KNIE-Edition intègre le pack d'équipement Traveller 2 avec stores pare-soleil, vide-poches supplémentaires, tablettes aviation rabattables et boîte à gants réfrigérée. Également du voyage : l'éclairage diurne à DEL, le pare-brise dégivrant, les capteurs de distance de stationnement à l'avant et à l'arrière, la troisième rangée de sièges et un train de roues d'hiver complètes de 16 pouces. Cerise sur le gâteau, chaque acheteur d'une KNIE-Edition neuve se voit offrir par son concessionnaire contractuel cinq billets pour une représentation du Cirque national.

Tous avantages dont bénéficient naturellement aussi les acheteuses et acheteurs du Ford Galaxy KNIE-Edition disponible au prix de 41 990 francs et qui leur garantit ainsi un avantage de prix client de 5796 francs. Cette Grand Tourisme de première classe à sept sièges du programme de modèles de Ford possède toutefois en plus, outre son équipement supplémentaire identique, un cache bagages et un filet de retenue pour le coffre. Lui aussi, comme son jumeau le S-MAX KNIE-Edition, est propulsé par le deux litres à essence de 145 chevaux.

Naturellement, Ford Suisse ne laisse pas partir seul en tournée son nouveau partenaire de coopération, KNIE, mais l'accompagne sous la forme d'une forte délégation lors des représentations respectives. Ainsi, dans chaque ville étape, un Galaxy KNIE-Edition spécial et à la décoration qui attire immédiatement le regard est garé devant la tente d'entrée alors que Ford Suisse met en évidence cette coopération avec le Cirque national suisse aussi bien sur les affiches que sur les parois du cirque.

Ford Suisse tire au sort chaque mois, à l'occasion d'un concours en ligne, des billets d'entrée gratuits pour les différentes représentations. Ce tirage donne même la chance de gagner, en tant que prix principal, le compagnon de route officiel de la tournée, le Galaxy KNIE-Edition. Renseignement sur www.ford.ch.

Lexus Suisse

Les clients de la marque n'ont pas à assumer de frais additionnels après l'échéance de la garantie et de la durée des services d'entretien gratuits. Le choix de packs individuels proposé permet de prolonger la garantie d'usine jusqu'à 7 ans et englobe aussi l'extension des services gratuits et de l'assurance mobilité Lexus Assistance. La garantie totale d'usine peut ainsi être prorogée d'un an à la fois, jusqu'à 7 ans ou 160 000 km au maximum.



Les ventes de Chevrolet Suisse ont augmenté de 50% par rapport à la même période de l'année précédente. Le volume atteint 640 véhicules tous modèles confondus. La Spark forte de 150 livraisons depuis février 2010, espère se vendre à plus de 1'000 exemplaires en 2010.

Les Nouvelles des Importateurs

Renouveau chez Skoda Fabia et Roomster

Tout comme la Fabia, la Fabia Combi et le MPV Roomster arborent un nouveau visage et bénéficient de nombreuses modifications techniques à l'intérieur et sous le capot moteur. Les vertus des deux polyvalents sont inchangées. La Fabia Combi, de par son volume de coffre s'étalant de 505 à 1 485 litres, propose un espace de rangement nettement supérieur à l'offre habituelle dans ce segment. Le Škoda Roomster, doté de son système de sièges variables VarioFlex à l'arrière, répond toujours aux exigences de tout un chacun en termes de mobilité. Son volume de coffre, extensible de 480 à 1 810 litres, en fait un véritable prodige de l'espace.

La Fabia et le Roomster peuvent être équipés du système de navigation « Amundsen » de nouvelle génération possédant un grand écran de cinq pouces à commande tactile, un lecteur de carte SD et une connexion pour les appareils externes. En outre, sur demande, une autre interface, dite Mobile Device Interface (MDFI), autorisant l'utilisation d'appareils iPod, Aux-In, USB et Mini-USB, est implantée sous le tiroir du siège passager. L'éventail de puissances des moteurs essences, au moment du lancement sur le marché en Suisse, s'étale de 86 à 105 chevaux, tant pour la Fabia que pour le Roomster. Quant aux moteurs Diesel, les performances des deux modèles se situent entre 90 et 105 chevaux. Tous les propulseurs livrés dans les pays européens répondent à la norme d'échappement EU 5, présentent une excellente efficacité et donc des émissions CO2 particulièrement faibles. Bien entendu, les moteurs Diesel sont dotés de série d'un filtre à particules. Hormis la RS (Cat. B), tous les modèles Fabia affichent l'étiquette énergétique A. A partir de juin 2010 chez les 56 concessionnaires Škoda de Suisse



50 exemplaires de la RS 500 pour la Suisse

Un modèle unique fort de 350 chevaux dans une livrée noire mate pour les passionnés de la marque Ford.

Les inscriptions se font par Internet et un tirage est effectué pour connaître les 50 heureux propriétaires qui prendront livraison de leur bolide dès le mois de juin.

Tous les renseignements sur

www.focusrs500.com

Les Nouvelles des Importateurs



Alfa Roméo Giulietta, retour aux sources

Le Salon de Genève 2010 a accueilli la Giulietta. la marque entre dans une nouvelle ère. Elle renoue avec son passé sportif. Tous les éléments sont présents pour que la Giulietta face honneur à ses devancières.

Plusieurs motorisations sont disponibles dont le 1750 TBI forts de ses 235 chevaux. Il présente des solutions techniques modernes comme l'injection directe d'essence,

le double variateur de phase continu, le turbo compresseur et le «scavenging» qui élimine le temps de réponse du turbo.

Les autres motorisations sont les 1.4 L de 120 et 170 chevaux et le 2.0 JTDM de 170 chevaux. A noter que les rejets de CO2 varient de 124 à 177 g/km.

La Giulietta offre un dispositif qui permet de régler le comportement de son véhicule en fonction de son style de conduite, de la route, du confort recherché et de son



style de conduite. Appelé Alfa D.N.A. (Dynamic, Normal, All Weather), il est de série sur toute la gamme. Il permet de modifier les paramètres du fonctionnement du moteur, de la boîte, de la direction assistée, du différentiel électronique Q2 et du système de contrôle de la stabilité.

Les différentes versions de la Giulietta sont disponibles à partir du mois de juin 2010 chez les concessionnaires Alfa Roméo suisses.

www.alfaromeo.ch



Dès 12'990.-
avec 3 ans de Garantie

Vous avez ratez la **Spark 1 ère Edition** dommage...



Mais votre spark vous attends maintenant

avec un leasing 3.9% ou Cash Bonus 500.-

Offre valable jusqu'au 30 juin 2010

Votre distributeur en Valais et Riviera

Passion Auto SA

En Bovery

1868 Collombey www.passionauto.ch

024/472.83.33

CHEVROLET



Les Nouvelles des Importateurs

Série spéciale Subaru: Subaru Legacy 2.0i Swiss Family 4x4

Depuis son lancement en 1989, le modèle Legacy compte parmi les plus populaires de la gamme Subaru. Plus de 60'000 clients de Suisse ont choisi une Subaru Legacy AWD. Et voici que Subaru joue avec la Legacy 2.0i Swiss Family 4x4 un nouvel atout avec lequel les clients ne peuvent que gagner.

La Subaru Legacy 2.0i Swiss Family 4x4 coûte CHF 35'500.- avec l'équipement supplémentaire suivant:

- 4 roues d'hiver complètes
- Appareil de navigation TomTom
- Vitres teintées
- Tapis de sol à l'avant et à l'arrière
- Tapis de coffre
- Filet à bagages
- Feuille de protection des pare-chocs
- Déflexeur d'échappement chrome
- Décor Swiss-Family

La Subaru Legacy 2.0i AWD est également livrable avec la nouvelle boîte automatique CVT au prix de CHF 38'000.-.



Volkswagen TEAM



En qualité de Presenting Sponsor, Volkswagen saisit l'opportunité du début de la dernière manche de la Coupe suisse pour lancer les modèles spéciaux Golf et Golf Plus TEAM. Le client profite ainsi d'un avantage prix allant jusqu'à CHF 6 310.-. Les modèles spéciaux, se fondant sur la finition Comfortline, sont dotés en Suisse d'un pack d'équipements supplémentaires exclusifs. Selon les versions, on trouve par exemple à bord: l'assistant de stationnement avec la caméra de recul et le Parkpilot avant et arrière, le système de radio navigation RNS 510, le pack hiver, la climatisation Climatronic, les phares au xénon ainsi que les antibrouillards et le pack miroirs. Les modèles spéciaux sont indentifiables au logo « TEAM » inscrit à l'arrière des véhicules. Les fans de football peuvent dès aujourd'hui commander leur véhicule, au prix de CHF 30 250.- pour la Golf Team (avantage: CHF 5 810.-) et dès CHF 32 800.- pour la Golf Plus (avantage: CHF 5 680.-).

Emil Frey Marly, les actions du Printemps 2010

Sous les premiers rayons chauds du soleil d'avril, les nouveautés ont décidé de sortir de leur torpeur hivernale. A partir du 17 avril 2010, il y a des affaires à faire au garage Emil Frey de Marly. Lors de notre rencontre avec le directeur, Christian Perritaz, il a pu nous guider vers les dernières versions disponibles.

En premier lieu, la Jaguar XJ, dont la première mondiale a eu lieu à Genève, qui relance Jaguar dans la course aux véhicules de haut de gamme. Chez Mitsubishi, c'est l'Outlander qui retient l'attention des visiteurs. Devant la vitrine, la Kizashi de Suzuki s'offre son premier bain de foule. Pour les amateurs de terrain, allez jeter un coup d'œil au Discovery, 4ème du nom, et sa motorisation TDV6.



Le Sorento de Kia est proposé à l'essai tout comme la Mini One au prix attractif de CHF 19'990.-. Du côté de BMW, vous pourrez découvrir les nouveaux moteurs ultra propres du constructeur bavarois ainsi que la dernière série 5 et le crossover X1.

Tout au long du week-end des 17 et 18 avril dernier, de nombreuses animations autour de la concession Emil Frey Marly, avec Pif le Clown pour les plus petits et une «Roue de la Fortune» pour les plus grands, ont été organisés.

Emil Frey Marly s'est refait une beauté avec une vitrine de 100 mètres de long et une surface au sol de 1'500 m2 pour accueillir les clients des différentes marques représentée par la concession. Il y a toujours quelque chose qui se passe chez Emil Frey Marly, alors même après ce week-end de printemps, il y a sûrement encore de bonnes affaires qui vous y attendent.



Christian Perritaz, directeur d'Emil Frey Marly nous a expliqué les diverses offres de printemps en fonction des marques et des modèles



Votre publicité sur

SuisseAutoMag

Citroën Metropolis et DS High Rider



Votre publicité sur

Suisse

Auto

Mag

Citroën Métropolis, l'avant-gardisme de Citroën comme hommage au développement de la Chine. L'équipe, basée à Shangai, a dévoilé la Métropolis qui sera exposée au pavillon français de l'exposition universelle de Shangai du 1er mai au 31 octobre 2010. Elle se veut une représentation de la «Ville sensuelle» tout en favorisant l'exigence créative et l'ingéniosité technologique comme ses suspensions hydractives et sa chaîne de traction hybride plug-in. La Chine représente le second marché pour Citroën. La Métropolis possède plusieurs modes de propulsion. Soit tout électrique grâce à un moteur de 55 chevaux, soit tout thermique grâce à un V6 2.0L de 272 chevaux, soit combiné. Lors d'un besoin de puissance, elle offre 460 chevaux pour un couple de 430 Nm ou en 4 roues motrices, lors de perte d'adhérence du train avant. Sa consommation est de 2.6 L/100 et son CO2 ne dépasse pas les 70g/km. Du côté de la DS High Rider, la Full Hybrid Diesel, dévoile son intérieur gainé de cuir pleine fleur aniline alliant des couleurs dégradées et des chromes étincillants. Le contraste entre le pare-brise panoramique et le ciel de toit sombre donne une impression de lumière tamisée et rend l'intérieur de la DS High Rider encore plus «cosy». La verrons-nous un jour en concession ou n'est-ce qu'un rêve ?



Les Nouvelles de «Bouchon Diesel»

«Bouchon Diesel» primé au Salon International des Inventions de Genève

La véritable aventure du « Bouchon Diesel »

L'erreur est humaine. C'est ce que l'on raconte. Toutefois une erreur à plusieurs milliers de francs chez plusieurs utilisateurs de véhicules à moteur Diesel peut laisser augurer d'un manquement dans le concept de remplissage à la pompe. Après plusieurs réparations (coûteuses pour certaines d'entre elles) sur les modèles de la marque du garage des Îles à Saint-Maurice. Deux frères, Fabrice et Patrice de Gol, se sont penchés sur ce problème. Que peut-il bien exister de par le monde pour empêcher les distraits de mettre du sans-plomb dans un réservoir Diesel ou vice-versa ? Stupeur après les recherches : rien. Nous sommes en 2007. Aucun système (en dehors éventuellement des constructeurs) ne stoppe les distraits à la pompe. Constat à la foi amer et motivant. Comme il n'existe rien, il faut l'inventer. Trente mois plus tard, après des heures de travail, des tests sur les différents modèles et CHF 150'000 d'investissement, les deux frères présentent sur le marché le « Bouchon Diesel » et son dérivé le « Bouchon SP95 ».

La réalisation d'un tel bouchon n'est pas sans écueils. Tout d'abord l'espace réservé à une adaptation est réduit. Ensuite il faut, pour sa simplicité de mise en place, que le système adapté soit entièrement mécanique. Enfin, il faut imaginer un système quasi universel qui puisse s'adapter à toutes les goulottes de remplissage de réservoirs. Sur les 30 mois de tests, 19 prototypes ont vu le jour. Le 19ème est devenu le BD de série. Aujourd'hui, plus de 2'000 pièces ont été vendues et l'importateur Honda Suisse est le premier à le distribuer officiellement dans son réseau. Deux autres importateurs sont en discussion pour faire de même. De plus, deux distributeurs et plus de 50 garages proposent cet équipement, gage d'une tranquillité d'esprit lors

Fabrice et Patrice de Gol recevant leur prix



DIPLÔME

Inventions
Geneva

**SALON
INTERNATIONAL
DES INVENTIONS
GENÈVE**

Après examen, le Jury International a décidé

de remettre à: **FP DISTRIBUTION Sàrl**

pour l'invention: **Bouchon de sécurité pour véhicules à carburant diesel**



MÉDAILLE D'OR
GOLD MEDAL
GOLDMEDAILLE

Genève, le 23 avril 2010

Avec les félicitations du jury
With the congratulations of the jury
Mit höchsten Empfehlungen des Preisgerichtes

Le Président du Jury: David Taj

Le Président du Salon: Jean-Luc Vincent



d'un passage à la pompe, aux professionnel et aux particuliers. Ainsi muni du précieux BD, le conduit de remplissage de votre réservoir ne pourra accepter que le pistolet dévolu au Diesel. Vous pourrez tout essayer, rien n'y fera ! Alors que pensez-vous du rapport Achat (CHF 99) / Réparation (CHF quelques milliers). Comme le dit un comique français : « C'est vous qui voyez ». Plus de 10'000 pièces sont en fabrication pour répondre non seulement à la demande suisse mais également européenne.

Vous allez imaginer qu'il faut avoir « fait Polytechnique » pour

Les Nouvelles de «Bouchon Diesel»

installer le BD ! Encore un tour de force de nos deux inventeurs. Chacun peut installer son BC sans aucune connaissance technique, et cela en moins de 5 minutes. La notice incuse explique pas à pas la marche à suivre :

1. Enlever le bouchon
2. Visser ou cliper votre adaptateur (cela dépend du véhicule)
3. Présenter le clapet à soupape de sécurité (jaune = Diesel, vert = SP95) de telle sorte qu'il corresponde à l'angle de courbure du conduit de remplissage
4. Viller les 4 vis et c'est fini
5. Refermer la trappe du réservoir

Le BD (ou BS95) possède une soupape de sécurité qui évite tout refoulement du Diesel ou de l'essence. Ainsi l'orifice de remplissage est parfaitement étanche. Aucune fuite possible. Les risques sont donc réduits, par exemple pour les 4x4 pratiquant le tout-terrain ou pour les véhicules traditionnels qui peuvent se retrouver dans des situations périlleuses.

Certains modèles de véhicules sont équipés d'une soupape « anti-retour ». Avant d'installer le BD, il convient d'enlever cette soupape. L'information détaillée se trouve sur le site www.bouchondiesel.ch.

Si les constructeurs des modèles 2009-2010 proposent d'origine ce type de protection, des millions de véhicules encore en circulation n'en sont pas équipés. Le marché est ouvert pour la distribution de ce produit. Sa fabrication est européenne : l'adaptateur est fait en France et le clapet en Suisse, par la Manufacture d'Aigle et de Leysin (atelier protégé).

Le BD évolue constamment afin de répondre à



la demande en fonction de la marque du véhicule. Il s'agit d'un produit qui peut sauver votre porte-monnaie, sachant que personne n'est à l'abri d'une inattention à la pompe. Un investissement de CHF 99.- peut éviter de lourdes conséquences, tant pécuniaires que l'immobilisation du véhicule.

Coordonnées :

www.bouchondiesel.ch

Votre publicité sur

SuisseAutoMag

Critérium Jurassien

TEXTE ET PHOTOS JEAN-PIERRE PASCHE

Magnifique week end pour aller se dégourdir les jambes et assister à la seconde épreuve du Championnat Suisse qui se déroule autour de Delémont. Le plateau regroupe plusieurs catégories et les spectateurs ont eu droit à de nombreux duels dans ces différentes catégories.

Si les premiers du classement sont plébiscités dans de nombreux articles, il ne faut pas oublier ceux qui se trouvent dans le tiers «d'en bas» et qui méritent toute l'attention des spectateurs en regard des moyens à disposition pour courir les 6 manches du Championnat.

Si Grégoire Hotz et Nicolas Althaus ont dominé l'épreuve en signant des temps à chaque spéciale, il faut indiquer que la même course regroupe plusieurs types de championnat. On va trouver des classements par «Classe», par «Groupe», pour la «Coupe Suisse», le Trophée Clio R3, le «Citroën Racing Trophy» et le Trophée IS. Ainsi chaque épreuve permet de réunir des plateaux de plus de septante équipages qui font le spectacle tout au long des deux jours de course. La prochaine manche est le Rallye du Chablais les 28 et 29 mai 2010.



Critérium Jurassien



Volvo STCC 30 dévoilée

Volvo Car Corporation et Polestar débiteront cette année la saison du Championnat Suédois de Voitures de Tourisme (STCC) le 24 avril à Jyllandsringen, au Danemark.

Leur ambition : défendre à la fois les titres de champions en équipe et en individuel. La nouvelle voiture de course est au coeur de cet objectif.



Volkswagen Scirocco GT24 au biogaz dans « l'enfer vert »



Descente en « enfer vert » avec une technologie écologique: Volkswagen prend le départ des 24 h du Nürburgring avec trois Scirocco GT24 CHG propulsées au biogaz. Du 12 au 16 mai, l'usine Volkswagen soumet les coupés sport qu'elle a préparés à plusieurs tests d'endurance. Elle met au départ de la célèbre boucle nord un véhicule propulsé au biogaz et doté d'une technologie de différentiel originale.

L'équipage Scirocco est composé de Peter Terting (D), Florian Gruber (D), Jimmy Johansson (S) et Nicki Thiim (DK).

Votre publicité sur

SuisseAutoMag

Spécial Jantes

Présenté par notre partenaire Frakaxessoires, un choix de jantes pour vos belles sportives

Autec Galactic

Design en forme d'étoile, composé de 5 branches de couleur anthracite avec le centre poli.
diponible en dimension du 6.5x15 au 8x18
dés 239.- la pièce



Enkei PF01

Dans la serie "Racing" de Enkei, la nouvelle PF-01 est directement influencé par le design Formule1.



Disponible dès 469.- en 7x17 jusqu'au 8x18



Lobos Canto

La nouvelle Lobos Canto Bronze couleur bronze exclusif peut recevoir un bord de couleur (bleu, rouge, vert, jaune CHF 69.- en supplément).

Disponible dès 7x17 à 359.- et jusqu'au 9.5x19



Breyton Spirit II Sibler

Nouvelle édition 2010 de la Breyton Spirit.
Disponible dès 8,5x19 jusqu'à 11x23
dès 809.- **uniquement pour BMW**

En Boverly
CH - 1868 Collombey-Le-Grand
+41 79 219 34 89

<http://www.frakaxessoires.ch>



Avignon Motor Festival pour le plaisir des yeux

Texte Jean-Pierre Pasche - Photos Pierre Verhoven et Jean-Pierre Pasche

Pour cette 8ème édition, qui s'est tenue du 26 au 28 mars 2010, un plateau de choix attendait les visiteurs. Même si les noms sont connus, il faut s'attendre à des surprises de la part des organisateurs d'Avignon Motor Festival. Gordini, Voisin, Alfa Roméo, Citroën, Deutsch, qui ne connaît pas au moins un de ces patronymes ?

Sans doute, Charles Deutsch est-il un peu moins connu du grand public, mais si je vous parle d'une DB, cela vous dit quelque chose, n'est-ce pas ? Toutes ces marques représentent ce que des hommes ont eu le génie de concevoir et qui font aujourd'hui le plaisir des collectionneurs et des amateurs de belles mécaniques.

Le parterre était magnifique et il était ainsi possible de voir des véhicules exceptionnels, que l'on ne retrouve pas dans

tous les magazines ni sur toutes les chaînes de télévision. C'est cela la force d'Avignon Motor Festival, montrer des objets rares cachés du grand public.

Il faut toujours distinguer la personne qui a conçu un véhicule de celle qui le conduit. C'est la vraie différence entre essayer un véhicule et parler avec celui qui a ouvert pour sa conception ou sa victoire en grand prix. Avignon Motor Festival permet de découvrir

des trésors et de rencontrer des passionnés. Dans le monde de la collection, il y a l'investisseur et le collectionneur. C'est le second qui nous intéresse.

Celui qui collectionne par passion, par amour des belles mécaniques et qui connaît l'histoire de la ou des voitures qu'il possède. Souvent ces collectionneurs ne roulent pas sur l'or, ils roulent en ancienne. C'est cela l'esprit d'Avignon Motor Festival.



Dans le cadre du Salon, il y a eu quelques entorses aux anciennes avec la présence d'engins du XXI^{ème} siècle comme des quads, des motos ou des buggies.

Qu'importe. La fête était principalement pour les anciennes avec des incursions dans le domaine du sport automobile. Une halle était réservée aux différents véhicules de compétition et une autre pour les utilitaires et les tracteurs. Si, comme à l'accoutumée, la halle A regroupait les thèmes de l'année, le spectacle se trouvait aussi sur les parkings avec les véhicules des collectionneurs venus de partout. Ça et là, des merveilles des années cinquante ou septante, soigneusement restaurées par leurs propriétaires.

Difficile de tout voir et de rencontrer les quelque 5'000 amateurs privés qui se retrou-

vent l'espace d'une journée ou deux dans l'enceinte du salon. L'air était saturé du parfum des anciennes. La devise était : «peu importe l'état pourvu qu'elle roule».

Et puis il y avait les halles avec les pièces détachées et les documentations, là où l'on trouve de tout. Du cerclage de phare d'un Léon Bollée de 1904 en passant par un échappement de Renault Dauphine ou un enjoliveur de Lancia Flaminia, les passionnés avaient de quoi trouver la pièce qui manque à la restauration finale de leur ancienne.

La 8^{ème} édition d'Avignon Motor Festival a ouvert ses portes en présence de Mme Françoise Rozenblit, adjointe au maire représentant Mme Marie-José Rois maire d'Avignon. De nombreuses autres personnalités étaient là, dont

Christian Huet, expert automobile international et auteur d'un livre sur Amédée Gordini dont dix bolides étaient exposés à Avignon.

L'exposition était vaste, 50'000 m² dont 27'500 couverts répartis en 12 halles, 360 exposants et plus de 2'400 véhicules exposés par des clubs et organisations œuvrant dans le véhicule de collection. Le temps a manqué pour tout voir.

Le public ne s'y trompe pas. AMF est en passe de devenir l'une des expositions incontournables de la locomotion ancienne. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : près de 37'000 visiteurs payants se sont donnés rendez-vous pendant les trois jours de la manifestation soit presque 8% de plus qu'en 2009.



De gauche à droite: Christian Huet, expert automobile international, Robert Teyssier, président d'honneur des Amis Circuit Avignon, Camille Bourges, commissaire général d'Avignon Motor festival, Gérard Lecomte, président directeur général d'Avignon Motor Festival, Françoise Rozenblit, adjointe au maire représentant Marie-José Rois Maire d'Avignon, Jean-Patrick Garcin, président Amis Circuit Avignon, Aimé Gallo, adjoint au maire membre d'Avignon Organisation, Dominique Méjean, directrice des événements d'Avignon Organisation

Amédée Gordini, un sorcier aux multiples talents

La halle A a offert aux yeux du visiteur qui s'y est rendu un parterre de Gordini représentant la production au fil des années du motoriste français. Les premiers modèles sont basés sur des Simca 5 et 8. La provenance de ces bolides est variée : Musée Malartre Château de Rochetaillée, Cité de l'Automobile Mulhouse et propriétaires privés. Tous les véhicules sont en état de marche et de conservation extraordinaire.

Il n'y a jamais eu de série Formule 2 et les mécaniciens montaient et démontraient inlassablement, ce qui a peut-être pesé sur la fiabilité des véhicules. Ainsi, en 1952, pour la première manche du Championnat du monde qui se déroule en Suisse, le camion bleu arrive sur le circuit pour la première séance d'essais avec une seule voiture. Pendant ce temps, les mécaniciens, à Paris, s'affairent sur la seconde voiture.

Le seul moyen d'arriver à temps pour se qualifier sera de rejoindre le circuit par la route. Qu'à cela ne tienne ! Quand la voiture est prête, on lui appose une plaque d'immatriculation, et Jean Behra prend le volant de la monoplace. Il descend à Berne par les routes de Bourgogne et du Jura, et la voiture arrive à temps pour prendre le départ du Grand Prix de Suisse. Jean Behra se classera troisième !

Cette anecdote reflète l'époque Gordini. Les monoplaces Gordini ont participé à de nombreux grands prix comme celui de Pau, de Caen, le Bol d'Or ou encore les 24H du Mans, le rêve d'Amédée Gordini. Jean Behra gagne en 1954 à Pau et au 13ème Grand Prix de la Marne devant les Ferrari 500 F2 de Farina et Ascari. En 1951, Maurice Trintignant avait remporté le Grand Prix d'Albi, malheureusement hors Championnat du Monde. Ces voitures étaient présentes à Avignon Motor Festival. Une T16, deux litres de l'époque 1952 – 1953, une barquette T 15 qui fut exposée à New York dans les années 1950. Les motorisations font appel à des 4 cylindres de 1500 cm³, des 6 cylindres de 2 litres et des 8 cylindres de 3 litres.

Les caisses sont en alu et les carters en aluminium. Gordini, le sorcier qui commença par améliorer les moteurs des Simca 5 et 8 et qui passa à la construction de ses propres monoplaces, termina chez Renault où il conçut la Dauphine Gordini puis la mythique R8 (1964 – 1970). Celle-ci fit les beaux jours de nombreux rallyes et glana de nombreuses victoires. Dans une moindre mesure, il y eut après la 12 Gordini et la 17, mais elles ne laissèrent pas d'impérissables souvenirs comme leurs aînées.



Votre publicité sur

SuisseAutoMag

Georges Burggraf, pilote Gordini dans les années 50

Dans cette euphorie de la dynastie automobile Gordini, nous avons eu la chance insolente de rencontrer Georges Burggraf, un adolescent de 80 ans. Le 27 avril 1995, Georges Burggraf bat le record du Monde à moto sur 100 kilomètres à la vitesse de 272.398 km/h. Plus récemment, en octobre 2009, il a relié Meylan – à côté de Grenoble – à l'Alpe d'Huez en vélo en 1h 50 mn 27 secondes. Soit septante trois kilomètres, ce qui en voiture prend une heure et quart. Bon, quel rapport avec Gordini ? Patience, on va tout vous dire.

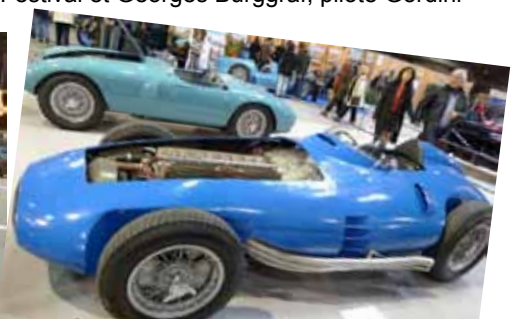
Georges, né en 1929, possède un palmarès sportif impressionnant. Membre de l'équipe olympique de Bobsleigh aux Jeux de 1968, il fut moniteur de ski alpin et de fond, moniteur national de plongée sous-marine et le premier à franchir la barre des 120 mètres de profondeur en 1970. Toutefois, sa carrière sportive commence avec les deux roues. Champion de France en 52, 53 et 54, 9 sélections aux Championnats du Monde et 68 victoires.

En 1956, il troque le deux pour le quatre roues. Et c'est à ce moment qu'il court sur les monoplaces Gordini en Formule 1. Il participe à plusieurs épreuves en 56 et 57. Il est 4ème au Grand Prix de Caen le 26 août 1956 sur une T 16 – «16-0031». Et à Avignon Motor Festival, il a retrouvé la voiture sur laquelle il a couru. C'était sa «Gordini». Le modèle est un 8 cylindres de 3 litres développant 250 chevaux. Imaginez l'émotion de se retrouver 54 ans plus tard au volant de «sa» voiture. La position typique de l'époque de conduire les bras tendus, les souvenirs remontent à la surface, Georges est heureux et ému.



On se souvient de Behra et de Trintignant sur les Gordini mais moins de Burggraf et pourtant il a fait partie de ces pionniers qui ont fait l'histoire du «Sorcier». Après Gordini, Georges passe chez Porsche puis chez Alfa Roméo. Il affiche un palmarès de 21 victoires en Grand Prix. Merci Georges Burggraf de nous faire revivre ces moments de l'épopée Gordini avec votre témoignage. Amédée Gordini est décédé en 1979 à 79 ans.

De gauche à droite, Pierre-Yves Schneider, directeur de la Cité de l'Automobile Collection Schlumpf, Camille Bourges, commissaire général d'Avignon Motor Festival et Georges Burggraf, pilote Gordini



Espace Amédée Gordini

Sur le stand de l'espace Amédée Gordini est exposée une Fiat 508 S datant des années 1935/1936 qui a participé à de nombreux Bol d'Or dans la catégorie des moins de 1500 cm³. Le moteur a subi de nombreuses améliorations. Elle fut transformée en 45/46 par Pierre Flahault en barquette monoplace puis récupérée par Sud Aviation en 1949. Elle reçut une nouvelle caisse que nous avons face à nous à Avignon Motor Festival



Alfa Roméo Type 6C de 1933, 6 cylindres à compresseur, 85 chevaux, carrosserie Castagna



Alfa Roméo Type 6C GTC de 1932, 6 cylindres, 80 chevaux, carrosserie Castagna



Alfa Roméo 1929, double arbre, 60 chevaux, carrosserie Gangloff

Le destin de Vittorio Jano

Autre pays, autre destin. Vittorio Jano est un ingénieur motoriste qui travailla pour Fiat, Alfa Roméo, Lancia et Ferrari. C'est à lui que l'on doit le révolutionnaire 6 cylindres en ligne à un puis deux arbres à came en tête qui équipèrent les Alfa 6C 1500 puis 6C 1750, ces dernières faisant l'objet de l'exposition à Avignon Motor Festival. La version 1500 date de 1925. Le nom provient de la cylindrée unitaire – 250 cm³ – multiplié par le nombre de cylindres. Dès 1929, la cylindrée passe à 1752 cm³ d'où le nom de 6C 1750.

Les versions présentées sont soit avec, soit sans compresseur et les carrosseries portent les noms de Sport Milan, Zagato, Gangloff ou Castagna. La puissance pouvait atteindre les 100 chevaux. En 1929, Ascari et Campari ont gagné les Mille Miglia au volant d'une de ces machines. Le modèle carrossé Zagato se distingue par son arrière plongeant.

Parmi les diverses 6C se trouve une 8C appelée «Monza» en raison de la victoire en 1931 sur ce circuit. Elle dispose d'un 8 cylindres de 2336 cm³, deux arbres à came en tête, deux compresseurs. Elle développe 170 chevaux et affiche une vitesse de pointe de 220 km/h.

Des pilotes comme Nuvolari, Etancelin, Caracciola ou Sommer ont permis aux 8C de remporter plus de 50 victoires. Le modèle présenté appartient à une collection privée.

Parmi les modèles exposés, un des derniers datant de 1933 à compresseur. Il fut la propriété d'un militaire canadien qui parcourut l'Europe avec ce modèle. Anecdote amusante : la portière droite fut traversée par un obus. Aujourd'hui, entièrement restaurée, elle ne porte aucun stigmate de cette agression.

Gabriel Voisin, l'avionneur devenu constructeur automobile

De l'Italie, revenons en France chez un pionnier de l'aéronautique reconverti en 1918 dans la construction automobile. Cinq modèles de Gabriel Voisin étaient exposés à Avignon Motor Festival. De la C1, dite «Torpédo Scaphandrier» à la C24 surbaissée de Gabriel Voisin, tous ces modèles ont comme point commun leur appartenance à des personnes privées.

Ainsi la C1 de 1922 possède un moteur 4 cylindres en ligne sans soupapes d'une cylindrée de 3969 cm³. Elle fut produite de 1919 à 1923. Ce torpédo à double pare-brise est habillé par Spimmewyn de Tourcoing. A ses côtés, un Type C14 dont la particularité était de pouvoir recevoir d'usine 6 carrosseries différentes du coupé à la familiale. Le modèle qui nous intéresse est une carrosserie Chartreuse, berline de 1930 à 5 places. Elle se trouve dans son état d'origine et n'a jamais été restaurée. Elle roule régulièrement. Seconde C14 exposée, un cabriolet 4 places qui a reçu une restauration mécanique et une nouvelle peinture. Elle date de 1929. Elle est carrossée par Mannesius qui réalisa également les berlines Aquitaine et les conduites intérieures Champagne. La suivante est une C23 de 1931 qui possède un 6 cylindres en ligne sans soupapes de 2994 cm³. Après un long séjour en Hollande, elle a regagné la France et a été entièrement restaurée.

Dernière de notre exposition, une C24 de 1932, double carburateur et surbaissée, carrossée Charquatre et qui fut la dernière voiture personnelle de Gabriel Voisin. Son propriétaire actuel, Patrick Tap, l'a achetée en 1995 au neveu de Gabriel Voisin, Bernard Voisin. Ce qui est peu banal est qu'il n'y a à la base aucune relation familiale entre Gabriel et Bernard. Gabriel avait un frère Charles avec qui il créa la compagnie «Voisin Frères». Or Charles avec un très bon ami qui s'appelait aussi Voisin, sans qu'il soit de la même famille. Le fils de ce monsieur, Bernard, a épousé la nièce de Gabriel, donc M. Voisin a marié Mlle Voisin. Et c'est ainsi que la voiture de Gabriel est revenue à sa mort à Bernard Voisin, neveu par alliance. Elle est «dans son jus» depuis sa sortie en 1932. Outre cette histoire singulière, la voiture ne possède pas de marchepieds comme les autres modèles. Gabriel Voisin les a enlevés pour pouvoir y installer ses cannes à pêche.



Voisin C1 de 1922, quatre cylindres de 3969 cm³



Voisin C14, carrosserie Chartreuse de 1930 à 5 places



Voisin C14 cabriolet 4 places de 1929 carrosserie Mannesius



Voisin C23 de 1931, 6 cylindres en ligne de 2994 cm³



Voisin C24 de 1932, double carburateur et surbaissée. Dernière voiture personnelle de Gabriel Voisin. Rachetée à son neveu par Patrick Tap



Patrick Tap en compagnie de sa voiture, ex-voiture personnelle de Gabriel Voisin

Ligier JS2, la période GT de Guy Ligier

Nous faisons un bond dans l'histoire pour nous retrouver aux côtés de Michel Tétu, président du Club Ligier JS2. Gestation difficile que la naissance de ce club qui finit par voir le jour en 2006. Retour sur un parcours ponctué de sublimes réalisations et une passion pour les JS2. Nous sommes en 1969, Michel Tétu entre chez Ligier. Guy Ligier a un projet de GT. Michel Tétu doit en concevoir le châssis qui recevra un V6 d'au moins 150 chevaux. Telle était la volonté du «Boss». Pietro Frua se chargea de la carrosserie et ainsi naquit la JS1 qui fut présentée au Salon de 1969. Les initiales JS sont en hommage à Jo Schlesser décédé en 1968 au Grand Prix de France à Rouen et grand ami de Guy Ligier.

Elle est équipée d'un 1800 cm3 Cosworth. Un seul exemplaire sera construit. Une seule participation au Rallye des Cévennes en novembre 1969. Elle est remplacée par la JS2 dévoilée au Salon de Paris 1970. Le moteur retenu est un V6 Ford (celui des Capri RS 2600) et Michel Tétu doit trouver le meilleur duo entre ce moteur et la boîte. Après plusieurs essais, c'est celle de la Citroën SM qui est retenue. La voiture participe au Tour Auto avec Andruet et Vinatier mais ils abandonnent, moteur cassé. Mauvaise nouvelle : Ford décide de stopper la livraison de ses V6 ayant dans ses cartons le projet de la GT 70. Guy Ligier trouve un accord avec Raymond Ravanel, PDG de Citroën, pour la fourniture du moteur V6 Maserati qui équipe les SM. En raison de la différence d'ouverture entre le V6 Ford – 60° - et le V6 Maserati – 90° - il faut reprendre le châssis de zéro. Tâche à laquelle s'attelle Michel Tétu. La JS2 reçoit donc un tout nouveau châssis pour accueillir le V6 Maserati. Elle est présentée, aux côtés de la Barquette JS3, au Salon de Paris en octobre 1971.

Détail de construction, le V6 Maserati se trouve en position inversée pour recevoir la boîte à vitesses. Celle-ci reçoit donc un ... Inverseur. Parallèlement, ce V6 équipe la Merak, et Maserati a adapté une boîte pour ses voitures, qui sera reprise pour la JS2. Dès 1973, les JS2 reçoivent cette boîte. De 1971 à 1973 ce sont 86 véhicules qui sortent des usines de Guy Ligier. 1974 ne verra la production que de 21 Citroën SM. Michel Tétu quitte Ligier pour Alfa Romeo puis Matra. Pendant ce temps, Guy Ligier quitte le Grand Tourisme pour se consacrer à la Formule, mais cela est une autre histoire.



Au premier plan, la Ligier JS 2 en compagnie de Michel Tétu, Francis Bourges, chargé des relations avec les collectionneurs et Alain Dunoyer, trésorier du Club Ligier JS2

Plusieurs passionnés de Ligier souhaitaient la création d'un club mais le «Boss» refusait catégoriquement d'entrer en matière. De nombreuses Ligier ont mal fini au fond d'un garage ou d'une grange, oubliées volontairement par leurs propriétaires. Le prétexte invoqué est son entretien délicat et sa rareté sur le marché. Et pourtant les vraies GT françaises sont rares. Aussi lorsque Michel Tétu rencontre Guy Ligier pour lui reparler du club, il finit par accepter cette idée. Sa création remonte à 2006 et à Rétromobile 2007, grâce à l'accord et l'aide de Guy Ligier, le stand Club Ligier JS2 expose deux JS2 et une JS 49.

La passion d'une voiture et la ténacité à payer. Aujourd'hui, le club recense 40 membres dont 30 actifs et 21 véhicules, plus une vingtaine connue. Une entraide avec le club SM permet de trouver les pièces moteur et boîte. Peu d'éléments sont vraiment introuvables si ce n'est le vitrage pour lequel il faut faire appel à un artisan pour le refabriquer. L'aventure JS2 continue grâce à Michel Tétu, Alain Dunoyer, Pierre Leroy et Francis Bourges.

Si vous êtes l'heureux possesseur d'une JS2, vous pouvez prendre contact avec le club. Son adresse : Club Ligier JS2, 2 rue du Vieux Bourg, F – 71240 Sennecy le Grand.

Elles fêtent leurs 40 balais et sont toujours fringantes



Une version de 1971 à carburateur



Une des 2 SM de la Présidence de la République française



Une Mylord et une Opera de Chapron, puis une Heuliez



La SM du Spa Francorchamps de Chasseuil et Migault



La Chapron Opera. Il n'existe que 7 exemplaires de ce modèle. La Mylord - cabriolet - a été construit à 8 exemplaires mais il n'en reste que 7



Jean-Charles Dufeu, vice-président du SM Club de France, en compagnie de la 3 PR. Un grand merci pour son aide et ses précieuses informations sur la Citroën SM.

Si l'une est une symphonie inachevée, la seconde est une partition méconnue. Elles furent présentées en 1970 au Salon de Genève. La populaire s'est vendue à près de 2.5 millions d'exemplaires entre 1970 et 1986 alors que la Grand Tourisme n'a connu que 12'920 exemplaires entre 1970 et 1975. Alors que les fées s'étaient penchées sur son berceau, l'aveuglement directorial a eu raison de son destin. Avant de réciter le «De Profundis» de circonstance, retour sur une naissance et une jeunesse tumultueuse pour finir par une mort suite à non assistance à voiture prometteuse. Si, en 1975, tous les constructeurs avaient pris une décision similaire à celle de la direction de Peugeot de l'époque, qu'aurions-nous pour rêver encore aujourd'hui ? Mais le passé ne se refait pas. On ne peut que constater. Alors attachons-nous au présent et à la joie de découvrir ou redécouvrir un véhicule d'exception conçu pour de longs trajets à vitesse soutenue dans un confort remarquable.

L'idée de départ des ingénieurs Citroën était de concevoir une Super DS. Démarré en 1955, et après plusieurs études d'un coupé sport basé sur la DS, le projet abouti en 1968 sur tous les éléments nécessaires à la réalisation de celle que l'on appelle la SM. Le soubassement et les éléments mécaniques sont développés au bureau d'étude sous la responsabilité de Jacques Né (qui travaille sur ce projet coupé sport depuis 1955), la motorisation est conçue par Giulio Alfieri de chez Maserati sous la forme d'un V6 à 90° et la robe est confiée au bureau de style sous la direction de Robert Opron. A la base, le projet du coupé sport reprenait le bon vieux moteur à arbre à came latéral issu de la Traction 11 BL. Mais le rachat de Maserati par Citroën fit pencher la balance pour un beau V6. Les protos se succédèrent et les premières caisses de SM furent livrées par Chausson en 1969 afin de réaliser les différents essais (performance, endurance, crash test, etc.).

Il convient de faire deux remarques à ce stade. Premièrement, le V6 Maserati n'est pas un V8 auquel on aurait enlevé deux cylindres. C'est faux. Alfieri a construit un V6 pour la SM. Colporter cette information est une hérésie. Quand on ne sait pas, on se renseigne. Il est vrai que l'ouverture de 90° est rare, un V6 est plutôt ouvert à 60°. Toutefois, pour Robert Opron pas question d'affubler le capot de la SM d'une bosse disgracieuse en

raison de l'angle du V6. Et c'est tant mieux. La ligne n'en reste que plus belle. Deuxièmement, les premiers V6 furent livrés en 1968 et installés dans cinq prototypes de DS raccourcis, jamais sur un châssis de Traction. Ceci étant posé, reprenons le cours de notre SM. Ainsi la SM profite d'un moteur noble pour une carrosserie et un châssis qui ne le sont pas moins. Le trio infernal – Né, Alfieri, Opron – ont réalisé un chef d'œuvre, une symphonie automobile qui laisse un goût d'inachevé. Si certains l'ont surnommé «Sa Majesté», nous préférons «Symphonie Macabre» puisqu'elle commence comme un conte de fée et se termine comme un drame shakespearien.

La Citroën fut présentée en 1970 à Genève. Son moteur de 2670 cm³ développe 170 chevaux à 5'500 tr/mn, deux arbres à came en tête et 3 carburateurs double corps (1970 – 1972, carburateurs type SB et 01SB) puis 178 chevaux à 6'250 tr/mn (1972 – 1975 injection électronique Bosch type SC). Dans les deux cas, avec une boîte à 5 rapports et un embrayage monodisque à sec. Les modèles équipés de boîte automatique à 3 rapports sont soit en 2670 cm³ soit en 2965 cm³ et développent 180 chevaux à 6'500 tr/mn. La SM est à 4 roues indépendantes. La direction est à crémaillère assistée à rappel asservi (DIRAVI). Il s'agit d'une direction hydraulique à assistance variable en fonction de la vitesse et à rappel asservi en ligne droite. En Angleterre, le système s'appelle «VariPower» et aux Etats-Unis «SpeedFeel». Il complète la suspension hydropneumatique, livrée de série, et le freinage est confié à des freins inboard (montés en sortie de boîte à vitesse) à l'avant et disques à l'arrière. La vitesse oscille entre 220 et 228 km/h selon la motorisation et la transmission.

La production de 12'920 véhicules se répartit comme suit : 1970 : 868, 1971 : 4988, 1972 : 4036, 1973 : 2619, 1974 : 294 (dont 21 chez Ligier), 1975 : 115 (entièrement chez Ligier). Les chiffres parlent d'eux-mêmes. 71 et 72 sont les grandes années de la SM. En outre, 50% de la production est partie à l'étranger. Aux Etats-Unis, Jerry Hathaway est un inconditionnel de la marque au double chevron. Il a réalisé un pick-up sur base SM et une seconde pour battre les records de vitesse. Outre le coupé que nous connaissons, la SM a reçu quelques carrosseries spécifiques. La plus emblématique est la version pour la Présidence de la République française. Commandée par Georges Pompidou – grand amateur de voitures – elle est réalisée par Henri Chapron. Celle présente à Avignon Motor Festival est la 3 PR 75. Il s'agit d'un modèle à 4 portes découvrable. Sa longueur est de 5600 mm pour un poids de 1'780 kg (1'450 kg de base). La capote est électrique.





Vue intérieure de la 3 PR. Le strapontin fait face aux personnalités



Les deux places arrière et l'arceau pour se maintenir debout



Poste de pilotage identique à la série.

Le moteur de 2'670 cm³ est équipé d'une boîte spéciale permettant de rouler à vitesse réduite. L'empattement est allongé de 520 mm, le porte-à-faux arrière de 190 mm et l'arrière s'élargit de 100 mm. Cet élargissement a permis d'implanter un strapontin pour l'interprète faisant face aux personnalités. Les deux SM sont toujours propriété de la Présidence française. En parallèle, Chapron réalise un cabriolet SM, la SM Mylord. Il ne reste plus que 7 des 8 fabriqués. Attention de nombreuses copies circulent plus ou moins conformes à l'originale. Le second modèle Chapron est l'Opéra. Une SM à quatre portes. Seuls 7 modèles existent. Enfin, Heuliez a présenté une étude lors du Salon de Paris en 1971 : la SM Espace. Il s'agit d'un système, breveté par Heuliez, de toit en deux parties appelé «T-Roof». Il n'existe que deux modèles de cette variante.

Citroën s'est, de tout temps, frotté à la compétition. Ainsi sur le stand du SM Club de France trône celle qui a couru à Spa-Francorchamps avec Guy Chasseuil et François Migault. Ce véhicule, engagé par Guy Ligier, courrait en Gr 1. Les seules modifications sont des pneus Michelin Racing TB 5. Alors qu'ils se trouvaient en 5ème position, le pneu arrière droit éclata, la voiture sortit de la route. Le train avant fut endommagé et l'équipage abandonna. Guy Ligier ne voulut pas en rester là. Mais les décisions directoriales de Citroën stoppèrent net Guy Ligier dans son élan. Les autres participations sont le Rallye du Maroc en 1971 et la Ronde Hivernale de Chamonix en 1972 et 73. Un proto raccourci tenta sa chance sur le Rallye du Bandama en 1973. Mais les prémisses d'un arrêt de la production flottaient déjà dans l'air et aucun développement sportif ne fut entrepris.

On a pu voir la SM dans plusieurs réalisations cinématographiques (César et Rosalie, Columbo, Zoolander, Folle à tuer, etc.) et quelques personnalités ont roulé en Citroën SM (Burt Reynolds, Lee Majors, John Williams, Johan Cruyff, Leonid Brejnev, Fernand Raynaud, etc.).

La Citroën SM n'aurait pas du mourir

Cette belle GT française n'a pas eu la carrière qu'elle méritait. Mais qui a tué la Citroën SM ? La réponse officielle est la crise pétrolière et l'instauration des limitations de vitesse. On peut oublier cette explication rapide. La crise n'a jamais empêché les autres constructeurs de produire des GT et des berlines haut de gamme pendant et après cette période.

Comme exemple, la De Tomaso Pantera fut présentée en avril 1970 au Salon de New York, sa production s'arrêta en 1995. La Lamborghini Countach fut dévoilée en 1972 à Genève. Elle termina sa carrière en 1989. Et que dire du Range Rover, dévoilé en 1970 et toujours de ce monde. Dans le domaine sportif, et en pleine crise pétrolière, BMW présenta à Francfort en 1973 sa 2002 Turbo. Prévue à 1000 exemplaires, ils durent en fabriquer 1672 pour satisfaire les passionnés. Et la Mercedes 450 SEL 6.9 apparue juste après la crise.

Donc oublions la crise et les limitations comme raisons de la mort de la SM. Cherchons plutôt du côté de la direction de l'époque. Peugeot vient de racheter Citroën en faillite. En outre, Peugeot, en collaboration avec Renault et Volvo, a mis au point le V6 PRV. Donc deux V6 dans la même maison, cela fait désordre. En plus, le V6 Maserati est reparti en Italie chez De Tomaso. Et puis, il va y avoir la 604, puis la 504 coupé et cabriolet



Les compteurs ovoïdes de la Citroën SM qui rappellent son volant mono-branché



La SM reçoit un carénage - ici à l'arrière - pour améliorer l'écoulement de l'air sous la voiture



Les commodos version 1970 de la Citroën SM font désuets en 2010. Et pourtant ils fonctionnent à merveille



La batterie se trouve derrière les feux avant droit. L'emplacement est réduit pour y accéder

en motorisation V6. Cela semble une des raisons plausibles de l'abandon de la SM. La seconde raison vient du réseau Citroën lui-même. La SM sort des standards de la fabrication de Citroën. Aussi l'équipe dirigeante de Citroën, avant le lancement officielle, aurait peut-être dû former des équipes spéciales pour les réglages du véhicule et du moteur. C'est délicat de faire un entretien sur un véhicule de ce type.

Les moteurs italiens demandent un entretien différent de ce que l'on connaît avec les marques françaises de l'époque. Le moteur d'une DS dérive de celui de la Traction, pas celui de la SM. A cela, on peut encore ajouter que la France n'est plus le pays des voitures de luxe. Avant les années 30, les carrossiers français attiraient les clients étrangers par leurs savoir-faires et leurs luxueuses réalisations.

Depuis, la France préfère la voiture populaire comme si le luxe automobile n'avait plus le droit de cité. Alors qu'il reste la mode et la joaillerie, l'automobile doit s'expatrier ou mourir dans l'hexagone. De nombreuses GT ont connu le même sort que la SM. Les Facel Vega, L'Alpine Renault, La Venturi et j'en passe. Heureusement que les constructeurs étrangers continuent de fabriquer des voitures de rêve pour le bien de tous.

Le véhicule de luxe est une niche et la SM aurait pu s'y faire une belle place au soleil. Heureusement qu'il reste des collectionneurs amoureux de cette fabuleuse GT pour retrouver en 2010 les sensations de 1970.

Si la SM se meurt, la GS est un des modèles phares des années septante



Alors que la SM se meurt après moins de cinq ans de vie, sa sœur cadette présentée en même temps au Salon de Genève 1970 est l'un des modèles phares des années septante. Comme Peugeot et Renault, Citroën joue dans la cour des véhicules populaires.

La GS a, et continue d'avoir, ses adeptes. Plusieurs motorisations : à plat, rotatif ou diesel. Ses suspensions faisaient appel soit à l'hydropneumatique soit aux barres de torsion. Et elle se décline en berline et en break. De quoi faire de l'ombre aux concurrentes du moment : la Peugeot 204, la Simca 1100 et la Renault 12. Sa motorisation de base est un 4 cylindres à plat refroidi par air de 1015 cm³ développant 55 chevaux. Il s'avère



Vue du moteur de la Birotor. Equivalent à un 2 litres, il développe 107 chevaux



Deux vues du tableau de bord de la GS Birotor. Les compteurs ronds sont repris sur les GS X et X2



un peu faible pour déplacer les 880 kg de la machine. En 1973, il est épaulé par le 1220 cm³ qui, malgré 4 chevaux de plus, transforme la voiture. La raison vient du couple qui démarre à moins de 1000 tr/mn. Les avantages, outre sa suspension hydropneumatique, sont les 4 freins à disque, son aérodynamisme et son train avant à parallélogramme déformable. La Citroën GS possède sur ses rivales une tenue de route impériale. Et encore aujourd'hui, nombre de récentes ont du mal à suivre une GS sur route sinueuse tant la tenue de route n'a pas pris une ride.

En 1977, la GS Spécial reçoit un nouveau moteur de 1129 cm³ développant 56 chevaux à 5750 tr/mn. Ainsi pendant 16 ans (si l'on compte les versions fabriquées en Espagne jusqu'au début 86, l'usine de Rennes ayant stoppé la production en 1983) les modèles GS puis GSA représentent presque 2.5 millions d'unités vendues.

Dans ce nombre, il faut inclure la confidentielle et non moins intéressante GS Birotor. Seules 847 GS Birotor ont été fabriquées. Elle est animée par un moteur rotatif Wankel de 2 x 497.5 cm³, soit l'équivalent d'une cylindrée de 1990 cm³ pour un moteur conventionnel, développant 107 chevaux. Précédemment Citroën avait testé ce moteur sur une série spéciale de l'Ami 8 : la M35. Ce moteur est également monté sur la NSU RO80. Sa production démarre à l'automne 1973 pour s'arrêter en 1975. Elle se reconnaît à ses ailes avant renflées – pneus en 165 x 14 en place des 145 x 15 – son train avant différent (il préfigure celui de la CX) et à l'intérieur son tableau de bord avec compteurs ronds (qui seront repris sur les GS X et X2). La GS a reçu le Trophée de la voiture de l'année en 1971.



Rouler en Citroën SM aujourd'hui



Merci à Christian Theler, du garage Theler de Sion, pour la mise à disposition de cette Citroën SM qui est à vendre. Si celle-ci vous intéresse, contacter Christian par courriel à l'adresse garage@garagetheler.ch qui se fera un plaisir de vous donner de plus amples informations sur cette voiture dont il est le second propriétaire depuis 20 ans.

Il n'est pas rare de trouver quelques SM dans les colonnes des véhicules de collection. Nous en avons déniché une à Sion en Valais. Nous avons pu prendre le volant de cette magnifique GT pendant quelques temps.

Il s'agit d'un modèle mis en circulation le 23.05.1972, donc à carburateur – Châssis N° 00 SB 0236 – affichant 86650 km au compteur. Elle est de couleur brun métal (selon le permis de circulation) et son toit est en vinyle marron.

L'effet magique opère toujours lorsque l'on s'assied à son volant. Le volant et les compteurs ovoïdes face à vous. Le levier de vitesse dans la livrée chromé. L'œil rouge qui vous surveille dès la mise en route du moteur. La pédale de frein «champignon». Elle monte sur ses suspensions.

Tirer vers le haut le levier de vitesse pour enclencher la marche arrière. Même après 40 ans, la magie est toujours là. Le V6 ronronne. Les cliquetis typiques de l'hydraulique. Les sièges cuir maintiennent peu mais sont toujours

confortables. La visibilité est bonne mais un seul rétroviseur sur la portière gauche perturbe tant nous avons l'habitude de deux sur nos récentes. La ligne est magnifique et intemporelle. Qui peut croire que cette GT fête ses quarante ans ?



Le levier de vitesses et son entourage chromée



La pédale de frein «champignon» typique des Citroën DS et SM



Cette Citroën SM possède un toit en vinyl marron. Rare sur ce modèle

Rencontre avec le Club SM de Suisse lors de la sortie de printemps dans la région fribourgeoise

C'est à Granges Paccot, impasse des Ecureuils que se sont retrouvés les membres du Citroën Maserati Club Schweiz. Une dizaine de SM se sont garées sur le parking des Chemins de Fer du Kaeserberg, un réseau suisse de trains miniatures. Ils sont venus d'Allemagne, d'Autriche et de Suisse pour partager cette première sortie printanière sous un franc soleil.

La visite commence par une annonce ferroviaire : les passagers de la visite de 10h35 sont priés de composer leurs billets. Attention à la fermeture des portes. Les participants suivent une projection présentant l'histoire du fondateur et concepteur des Chemins de Fer du Kaeserberg, Marc Antiglio. Cette réalisation a pris 17 ans pour arriver à construire un réseau de 2 km de voies nécessitant 75'000 clous, 5'400 arbres de toutes essences, 300 locomotives, 1'850 wagons, 52'000 mètre de câble, 5 ordinateurs et 100 transformateurs pour ne citer que quelques-uns des éléments composant ce réseau ferroviaire en miniature.



Le nom imaginaire du Kaeserberg vient en réalité d'un ami de Marc Antiglio, Willy Kaeser, décédé trop tôt pour voir le travail d'orfèvre réalisé par Marc Antiglio et son équipe. Il faut prendre le temps de détailler cette maquette avec de nombreux détails. Une concentration de véhicules anciens, une casse automobile, un chantier de construction, etc. Il y a 120 trains qui circulent en permanence sur le réseau. On y trouve la plupart des compagnies suisses y compris la Compagnie Ferroviaire Rétique qui circule dans les Grisons.

La visite terminée, nos anciennes prennent la direction de Fräschels pour le repas au restaurant Sternen. Ils suivent la route depuis Granges Paccot via Pensier, Courlevon puis arrivent en vue de Morat (Murten) puis continuent vers Kerzers pour arriver à Fräschels.

Quelques images de nos SM sur la route entre Granges Paccot et Fräschels



Quelques images de la halte pour le dîner au restaurant Sternen à Fräschels



Cette rencontre a permis aux membres du Citroën Maserati Club Schweiz de parler de leur passion pour ce véhicule si particulier qu'est la SM et d'échanger les dernières informations sur les prochaines rencontres internationales de la SM pour son 40ème anniversaire

Quelques particularités des SM présentes à cette rencontre

La Citroën SM de Urs Morach est un modèle de 1971. Sa particularité est de se promener avec une collection de SM et de DS en miniature sur la plage arrière.



Celle de Moussa Matüell semble à priori ne rien avoir de particulier. Mis à part un état extérieur / intérieur top, elle fait partie des 115 SM fabriquées dans les ateliers de Guy Ligier en 1975



Pour terminer, celle de Heidi et Otto Klaas. Interprétation personnelle d'Otto sur le principe de la SM Espace d'Heuliez. Otto a réalisé seul cette transformation. Un interrupteur par toit retractable



Le Saab Club Suisse fête ses 25 ans par une rencontre internationale

A l'occasion de son 25ème anniversaire, le Saab Club Suisse invite les Saab Clubs du monde entier à une rencontre internationale, du 13 au 15 août 2010 sur l'ancien aéroport militaire d'Interlaken.

Au programme du vendredi, le départ vers Interlaken et la découverte de ses paysages uniques de montagnes et de lacs. La soirée sera réservée à l'accueil officiel autour d'une grillade, dans une atmosphère très plaisante.

Des itinéraires en suivant la carte, des ballades en bateau et en funiculaire, la visite du village reconstitué de Ballenberg et un concours de beauté composeront un programme du samedi très riche, qui trouvera son apothéose le soir autour d'un apéritif et d'un repas-spectacle.

Un moment exceptionnel sera réservé aux inconditionnels de Saab le dimanche matin, avec un marché des pièces des anciens modèles de la marque. En début d'après-midi, il sera l'heure de quitter cette magnifique ambiance et la communauté des fans de Saab.

Pour les foules d'amoureux de tous âges de Saab, la Sonette I vert-acide et la seule Facett au monde, toutes deux présentées par les ateliers du spécialiste de Saab de Saint-Gall, René Hirsch, devraient revêtir un accent particulier. Au total, ce sont près de 500 amoureux de Saab venus de Suisse et de l'étranger qui devraient se retrouver. Cette manifestation sera ouverte au public.

Les informations sur cette rencontre seront tenues régulièrement à jour et pourront être consultées à l'adresse www.intsaab2010.ch



Duo de Sonett - la verte - et de Facett - la blanche.

11ème Rallye des Princesses du 30 mai au 4 juin 2010 de Paris à Monaco

Le parcours est totalement inédit et traversera le Val de Loire, puis l'Auvergne, comptera pas moins de trois nouvelles étapes, notamment en Ardèche et en Provence avec une étape sportive sur l'illustre Circuit du Castellet, un passage au Domaine de Saint-Martin à Taradeau, berceau du rallye Paris Saint-Raphaël féminin, avant de rallier les bords de la Côte d'Azur et Monaco pour le podium final.

Une épreuve sur soit 5 étapes de 300 à 350 km par jour essentiellement sur les petites routes de France. Les voitures éligibles : 2 catégories permettent de s'inscrire : Historic : Véhicules d'avant-guerre à 1989 et Prestige : Véhicules de 1990 à nos jours



Dimanche 30 mai : Place Vendôme – Parc Fermé – Vérifications, Lundi 31 mai : Départ du rallye depuis la Place Vendôme – Senonches – Saint-Aignan, Mardi 1er juin : Saint-Aignan – Circuit au Domaine de Mornay à Bonnat – Vichy, Mercredi 2 juin : Vichy – Usson en Forez – Le Rouret en Ardèche, Jeudi 3 juin : Le Rouret – Saint-Christol en Provence Circuit du Castellet, Vendredi 4 juin : Le Castellet – Domaine de Saint-Martin à Taradeau – Monaco – Podium Final. Toutes les informations et visuels sur : www.zaniroli.com

Challenge Inter-marques, rendez-vous à Suippes

Suippes, vous connaissez ? Pas vraiment. Et pourtant le weekend de Pâques a eu lieu le premier Challenge inter-marques organisés conjointement par Le French Jeep Pirate Club et le Jeeper's Day. Autant vous le dire de suite, SUV et luxueux 4x4, passez votre chemin. Non que vous n'y êtes pas conviés mais qu'il serait plus prudent de regarder. Ce challenge s'adresse aux 4x4 préparés. Deux jours sur un terrain suffisamment gras pour ne plus reconnaître son propre véhicule après quelques heures seulement.

Cette petite réunion familiale a donc été organisée par les deux présidents des clubs précédemment cités, Pierre-Michel Ott et Lionel Vaison. Nos deux organisateurs et leur équipe de bénévoles ont fait les choses en ordre. Pour ne point s'ennuyer tout au long de ce weekend, ils avaient concoctés plusieurs divertissements à la hauteur des espérances des inscrits.

Au menu du samedi, un roadbook permettant de découvrir cette région de la Marne que peut de gens fréquentent sous prétexte que le soleil n'y brille pas autant que sur la Côte d'Azur.

Chacun a le droit de faire le choix qu'il veut mais la Marne réserve des coins sympathiques et des terrains, un tantinet grassouillets, pour mettre à l'épreuve les plus téméraires des quatre-quatreux. Bref, en complément du roadbook se déroulait une épreuve de trial pour des véhicules taillés pour le franchissement. Belles parties de glissement et de bains de boue en perspective. Mais comme le 4x4 ne veut pas dire forcément inculte, nos GO avaient prévu un questionnaire de culture général destiné à départager les ex-aequos.



Pour ceux qui n'en avaient pas assez, ils ont remis le couvert le dimanche avec un second trial dans une zone moins accueillante que celle de la veille. Plutôt dans le style : «Sors pas sans ton treuil, tu pourrais le regretter !».

Encore que même les pros ont galéré pendant un moment avant de pouvoir se sortir de situations plus que délicates. Toutes les catégories furent donc présentes à ce second rendez-vous, de l'amateur au téméraire ancien du Berlin Breslau.

Pour les repas, barbecue pour tout le monde. Les organisateurs avaient réservé une piscicul-

ture et malgré un temps humide tous ont mangé au sec. Comme d'habitude, les quatre-quatreux ont mis une super ambiance.

Et pour récompenser les meilleurs, Euro4x4part, Freeway Latitude et 4x4 Extrême ont été «extrêmement généreux».

Le Road-Book a été gagné par Joris et Mathieu Segura.

Et le dimanche, 1er Luciano Farne sur YJ, 2ème Joris Segura sur YJ et 3ème Laurent Debetencourt sur YJ.



Il est passé par ici, il repassera par là !



M'enfin !

Vive la Famille !



Qui c'est ?



Tu te les roules ?



Jeep YJ croisé avec un cabri !



Dans quoi ai-je donc roulé ?

Quand la météo s'en mêle, le 4x4 n'est plus à la fête

La fête aurait dû être belle. Dame Météo en a décidé autrement. Et pourtant, l'organisation a concocté un programme d'enfer : piste pour les quads, piste pour les 4x4 préparés et piste pour les SUV. Sans oublier les balades autour du Lac de Vénérieu. Pour les novices, European Pilotage a tracé une piste «tranquille» pour apprendre à conduire en tout terrain en toute sécurité. De plus, Daniel et Jean-Michel présentaient régulièrement des ateliers de treuillage. Sans oublier les nombreux exposants dans les domaines du quad, de l'accessoire 4x4 et de la vente de 4x4 neufs et d'occasion. Les seuls à ne pas se plaindre de la météo pourrie : le Team Dauphi-boue. Rien que le nom vous donne une idée de leur activité.



L'objectif de cette compétition – venue des US – est de traverser une tranchée longue d'environ 80 mètres en un minimum de temps et à bord de véhicules pas vraiment homologués sur route. A Vénérieu, il y avait plus d'eau que de boue. Qu'importe, le spectacle était beau pour autant que vous ne restiez pas trop près de la tranchée. Quelques moments croustillants comme la traversée – complète – de Clément, 10 ans, sur son quad ou la plantée du GMC et le bain qui en a suivi pour le sortir de là.



Les véhicules ressemblent de loin à quelque chose de connu. Ainsi nous avons reconnu une fourgonnette R4 équipée de deux V12 totalisant 600 chevaux (il paraît même, selon les indiscretions, que Carlos Ghosn envisage une production de cette fourgonnette pour livraison rapide des pièces détachées des Logan directement depuis la Roumanie), une autre fourgonnette type Express spéciale Pompiers est quant à elle équipée d'un V8 se nourrissant à la nitro. Explosif pour un véhicule d'incendie. Pour faire ses courses en ville, rien ne vaut une petite citadine. Elle peut aussi servir pour la traversée sachant qu'elle est équipée d'un V8 d'origine Cadillac et repose sur des ponts d'Unimog. Si quelqu'un te

cherche des noises au supermarché, tu peux monter sur sa voiture, aucun problème. On y découvre aussi un drôle d'engin surnommé «Blattmobil» avec un V8 d'origine Range Rover et des jantes de sulky à l'avant, tout un programme.

Pour ceux qui ne connaissent pas encore, la prochaine manche aura lieu les 7 et 8 août 2010 dans les Vosges à Granges sur Vologne sous la direction de Granges Auto Boue. Ce défi se dispute sur 4 courses dans l'année et réunit 150 autos et motos. Il paraît que les bains de boue sont bons pour les rhumatismes.



Pendant



Après

Abenteuer Allrad, Salon européen du 4x4 à Bad Kissingen



Pendant toute la durée du Salon, le visiteur découvre tous les modèles existants de véhicules 4x4 et Off-Road. Les constructeurs nationaux et internationaux sont présents à Bad Kissingen. Plusieurs premières européennes sont exposées. Le visiteur a la possibilité de prendre le volant aussi bien des 4x4 que des camions proposés à l'essai. Quelques surprises attendent le visiteur. Un Salon comme Bad Kissingen se doit d'accueillir les quads et ATV car ils font partie des véhicules pour le plaisir Off-Road. Utilisés pour la promenade, la compétition ou le voyage. De nombreuses nouveautés sont présentes au Salon «ABENTEUER & ALLRAD».

En complément, des démonstrations de deux roues sont aussi au programme. Un des thèmes du Salon «ABENTEUER & ALLRAD» est le voyage. A ce titre, de nombreuses sociétés de voyages proposent leurs services: pour un week-end, une semaine ou plus, chaque visiteur trouve la destination de son choix. Un 4x4 non préparé pour le raid et l'aventure est une affaire qui se termine mal. Le visiteur trouve tout ce qui est nécessaire pour équiper son véhicule avant de partir. Une navette gratuite transporte votre acquisition du lieu du salon à votre véhicule. Plusieurs constructeurs de véhicules aménagés sont présents à Bad Kissingen. De simples randonnées en Europe aux traversées des déserts à travers le Monde.



Le visiteur peut trouver le véhicule partiellement ou complètement aménagé en fonction de ses besoins. Des démonstrations d'activités de plein air (mur d'escalade...) feront partie intégrante du salon. Le visiteur pourra également trouver tout ce qui concerne les activités de plein air, du simple accessoire aux vêtements. Enfin, il pourra également profiter de notre excellent service de restauration.

L'«ABENTEUER & ALLRAD» est le plus grand et le plus important salon Off-Road en Europe et nous en sommes fiers. Du 3 au 6 juin 2010, la plus populaire des manifestations Off-Road de l'année va célébrer son 11ème anniversaire.

De 80 exposants il y a dix ans, nous accueillons près de 250 exposants du monde entier, installés sur un terrain en plein air de 110'000 m², qui présenteront la vaste gamme du monde off-road aux 50'000 visiteurs attendus.

Les visiteurs auront l'occasion de découvrir les dernières nouveautés présentées par les exposants. Du 4x4 traditionnel aux véhicules préparés pour le tout terrain et l'aventure en passant par les équipements et organisation de raids jusqu'aux pièces détachées, le visiteur aura un choix unique en Europe pour satisfaire ses besoins et sa curiosité.

Le salon «ABENTEUER & ALLRAD» propose de nombreuses possibilités dans les domaines de l'Off-Road, de l'Outdoor et de l'aventure. La diversité de l'offre, en ce qui concerne les véhicules tout-terrain, va du véhicule de série 4x4, aux quads et ATV via les nombreuses offres de Pick Up jusqu'aux véhicules d'expédition et de désert. L'offre est abondante sur les gammes



d'accessoires supplémentaires ainsi que sur les camions partiellement ou totalement préparés.

Un terrain de camping comptant plus de 4'000 places prévu spécialement pour le salon est disponible ainsi qu'un parking gratuit pour les visiteurs. Du parking au salon, une navette gratuite est mise à disposition des visiteurs. Pour que la fête du 4x4 et de l'aventure soit totale, les organisateurs ont prévu la traditionnelle loterie pourvue de nombreux lots: équipements, pneus spéciaux, tentes, etc. Depuis des années, le salon «ABENTEUER & ALLRAD» est une date incontournable du monde Off-Road. Aucun autre événement n'approche d'aussi près le coeur de l'Off-Road. C'est pourquoi le salon «ABENTEUER & ALLRAD» reste pour les connaisseurs du domaine...



...Une Institution. Une Légende. Un Culte.

«ABENTEUER & ALLRAD» – Aventure et Tout Terrain – l'institution incontournable dans le monde du hors piste. Une organisation tournée vers les grandes aventures au sein de tous les déserts de la planète, pro-log est présent à vos côtés. Plus d'informations sur www.abenteuerallrad.de

Nom de l'événement :	«ABENTEUER & ALLRAD 2010»	
	11ème édition du plus grand salon européen Off-Road, en plein air Plus de 250 exposants sur 110'000 mètres carrés environ 3'500 places de parking gratuites sur un terrain de camping pouvant accueillir les camping-cars et les caravanes. Service de navette gratuite pour le salon.	
Date :	Du 3 au 6 juin 2010	
Lieu de la manifestation :	Bad Kissingen – Bavière	
Heures d'ouverture :	Jeudi – Samedi Dimanche	de 10:00 à 18:00 de 10:00 à 17:00
Prix des billets :	Adultes Enfants (8 – 16 ans) Tarif réduit Abonnement (4 jours)	Eur 10.- Eur 5.- Eur 5.- Eur 18.-
Nbre de visiteurs attendus :	45 à 50'000 personnes	
Organisateur :	Pro-log GmbH – Professionnelle Rallye Logistik Kapellenstraße 11 D – 97688 Bad Kissingen	
	Tél. Fax Mail	+49 (0)971 – 785 544 60 +49 (0)971 – 785 544 61 presse@pro-log.cc
Internet	www.abenteuerallrad.de www.pro-log.cc	
Contacts	Gottfried Krassa Thomas Schmitt	gk@pro-log.cc ts@pro-log.cc



INFINITI FX LIMITED EDITION

Le FX Limited Edition est une rareté, c'est certain. Sa production est strictement limitée à 100 unités réparties à travers l'Europe occidentale, dont dix unités pour la Suisse et le Liechtenstein.

Basé sur les FX37S (V6 de 3.7 L de 320 chevaux) et FX50S (V8 de 5.0 L de 390 chevaux), le FX Limited Edition est caractérisé par sa peinture noire anti-rayures de série « Black Obsidian - Scratch Shield », il est dispo-

nible en option en couleur blanche perlée « Moonlight White » en option. De magnifiques jantes « Turbine » de 21 pouces sont peintes en Gris Graphite, auxquelles la calandre, les prises d'air latérales et les rails de toit sont assortis.

L'ouverture des portières dévoile de très beaux seuils « Infiniti » éclairés puis un habitacle où ont été soigneusement coordonnés les matériaux naturels les plus fins. Les sièges, le haut des contreportes et le tableau de bord sont garnis d'un cuir graphite souple à surpiqûres contrastées tandis que le ciel de toit est revêtu d'un luxueux Alcantara®.

De l'authentique fibre de carbone tapisse généreusement le tableau de bord, la console centrale et les panneaux de porte, remplaçant les inserts en bois d'érable standard.

L'équipement exceptionnel du FX Limited Edition est complété par le fameux pack multimédia Infiniti Connectiviti+ rassemblant navigation, communication et loisirs embarqués et comprenant entre autres un système audio Bose® Premium Sound à 11 enceintes, le Guide Michelin, la connectivité iPod et un disque dur « Music Box » de 10 GB avec base de données « Gracenotes ».

En option sur le FX37S, le FX Limited Edition, tant en V6 qu'en



V8, reçoit d'office le fameux Infiniti Around View Monitor, caméra à vue panoramique.

Pour réserver le FX Limited Edition, il suffit de se rendre dès maintenant dans les Centres Infiniti de Zürich et Genève.

10 FX Limited Edition, basés sur le FX50S, sont disponibles au prix de CHF 119'460, dont 5 de couleur blanche.

La peinture blanche perlée « Moonlight White » est en option à CHF 1'370.-

www.infiniti.ch

TEXTE ET PHOTOS
JEAN-PIERRE PASCHE



INFINITI FX LIMITED EDITION. Les détails



Jantes Turbine en 21 pouces peintes en Gris Graphite chaussées de pneus en 245 / 65 R 21. Photo de droite, une prise d'air latérale peinte en Gris Graphite comme les jantes et les rails de toit



Les aérateurs et la console centrale sont recouverts de fibre de carbone authentique. Les sièges, le tableau de bord et le haut des portières sont recouverts de cuir gris. Le ciel de toit est en Alcantara



L'ouverture des portes dévoile les seuils «Infiniti» éclairés. Sur la photo de droite, le FX 50S dans sa livrée blanche perlée «Moonlight White» en option à CHF 1'350.-. La seconde teinte est «Black Obsidian - Scratch Shield»

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

1868 Collombey www.passionauto.ch

024/472.83.33

CHEVROLET



Volkswagen Amarok, prix d'attaque pour séduire

Lancé avec succès en Amérique du Sud, le premier pick-up tout terrain de Volkswagen arrive en Suisse. Son prix démarre dès CHF 38 540.- avec début de livraison cet automne. La première version disponible est le Cabine double, le Single Cab vient plus tard. D'une longueur de 5200 mm, il repose sur un châssis-cadre. Le 2.0 L TDI de 163 chevaux est doté d'une injection Common-Rail et dispose d'une suralimentation à deux étages via double turbocompresseur développant un couple de 400 mètres Newton dès 1500 t/mn.

Pour la Suisse, la puissance motrice est assurée par trois concepts différents : traction intégrale permanente, traction intégrale activable ou traction arrière. L'Amarok à traction intégrale activable dispose de l'embrayage à crabots. Après son passage par simple pression sur touche, il assure une transmission rigide entre les essieux. Et lorsque la tâche devient ardue, un réducteur l'assiste pour les passages off road.

Avec la traction intégrale permanente, le différentiel Torsen répartit les forces propulsives selon un rapport 40:60 sur les essieux avant et arrière et garantit ainsi une excellente dynamique allée à une traction supérieure. De plus, des freinages ciblés sur terrains difficiles veillent à ce que la majorité de la puissance moteur soit transmise à la roue à traction optimale. Les deux variantes traction intégrale sont disponibles à partir de CHF 41 120.-.



L'Amarok quatre portes est disponible en version de base ainsi que dans deux variantes d'équipement: Trendline et Highline. Les caractéristiques purement mécaniques, reflétant la robustesse de la version basique, sont agrémentées d'éléments plus luxueux sur l'Amarok Trendline. Lève-vitre électrique, verrouillage des portes, réglage de rétroviseur, radio avec lecteur CD, climatisation (Climatic), affichage multifonctions, régulateur de vitesse et phares antibrouillard sont de série.

L'Amarok Highline comprend des coques de rétroviseur partiellement chromées, de grandes roues 17 pouces en métal léger, d'une climatisation automatique (Climatronic), d'éléments en partie en cuir, d'une installation audio de haute qualité.

Avec ISUZU on va jusqu'au bout, c'est l'hymne de nos gazelles ISUZU répété à tue tête

TEXTE ET PHOTOS - SANDRINE TRUPIANO - ISUZU FRANCE - MAÏENGA

La 20ème édition du Rallye Aïcha des Gazelles vient de se clôturer. Durant 14 jours, nos gazelles se sont données corps et âme dans le désert Marocain. Au programme: des larmes de joie, d'an-goisse, de stress mais au final une très belle ex-périence pour les gazelles accompagné d'un beau résultat.

Dans les coulisses: Nos distributeurs Stéphane ALBOR (CDV 4X4 -département 56) et Denis LE CONTE (EURL LE CONTE -département 61) ont as-les arrières de nos gazelles en passant les nuits à pour le Rallye. L'équipe performante de JUGAND et faisait partie de cette assistance. ISUZU D-MAX oui, mais ISUZU Q TRACTION aussi! 2 Réseaux, 1 seul et même but: ALLER JUSQU'AU BOUT. Isuzu était présent au Rallye Aïcha des Gazelles non seulement grâce aux équipages mais aussi grâce au Q TRACTION pré-paré spécialement pour l'occasion.

Les résultats de nos gazelles
ISUZU au classement général :
3ème : équipage 105
10ème : équipage 194 (1ère au relais constructeurs médias)
27ème : équipage 144 (3ème au classement 1ère participation)
36ème : équipage 182
44ème: équipage 190 (13ème au classement 1ère participation)
55ème : équipage 193 (18ème au classement 1ère participation)
78ème : équipage 172 (39ème au classement 1ère participation)

Tonnerre d'applaudissement aux gazelles qui peu-vent toutes être fières de leur performance

RELAIS CONSTRUCTEURS MEDIAS, équipage 194: Les Folles du Désert, Marie Ménager et Pénélope Richard pas peu fières d'avoir remporté le Relais Constructeur Médias. Nos deux gazelles sponsorisées par ISUZU MIDI FRANCE et M6 et qui défendent les couleurs de l'association « Les Enfants du Soleil», ont remporté le Relais Constructeurs Médias lors de cette 20ème édition : 15 000 euros ont été ainsi versés à l'association des Enfants du Soleil.



suré faire l'assistance 4X4 était également présente



24H Off Road Maroc, les pneus s'impatientent

A moins de 30 jours du départ de la première manche des 24H Off Road Maroc - les 6H de Marrakech - l'organisation publie enfin sa liste des engagés 2010. 51 pilotes/copilotes en relais dans le paddock, 19 voitures de course sur la piste, 40 assistants et accompagnateurs, 40 membres de l'organisation et officiels. C'est donc plus de 130 personnes qui formeront la caravane du rallye reliant Marrakech, Erfoud, Zagora et Ouarzazate, avec à chaque étape «une course dans la course», une nouvelle manche de 6 heures d'endurance non-stop dans ces régions.

La grande nouveauté de cette première inédite est constituée déjà d'une certaine expérience, à l'instar (double champion France TT) ou de fois vainqueur des pour ne citer nombreux habitués «classiques» Charbonnier Atlas, Pharaons et monde d'enduro Bernard Anquetil (plus Skilton (pilote Robby Gordon).

Entre ceux qui de nouveauté en tout terrain et nouvelle épreuve pour leur première ces 24H Off Road plateau des moins dans un contexte naissent ces 24H nouvelle ère dans nombreux sont les devenus méfiants sement financier à épreuves. Preuve de concurrents leur impatience du mière édition pour sur la prochaine. de participer pour bien ils le seront !» conclue Jean-Louis Dronne l'organisateur.



La majorité du plateau de édition au concept tuée de pilotes ayant expérience de l'ende Bernard Boulet de France d'Endu-Georges Lansac (3 24H TT de France) qu'eux. Aussi, de des rallyes-raids comme Thierry (nombreux Dakar, double champion du moto 87/88), Berde 15 Dakar), Darren américain, ex team

Il y a ceux qui sont à la recherche matière de rallyes ceux qui voient cette comme un tremplin course africaine, Maroc réunissent un timides. Car c'est plutôt délicat que : «Nous vivons une notre discipline, concurrents qui sont quant à leur investis-l'arrivée de nouvelles en est le nombre qui m'ont manifesté retour de cette pre-préserver leur place Ils veulent voir avant être convaincus. Et

Si l'ambiance sur la piste risque d'être très «compét'», elle sera assurément plus conviviale dans les paddocks des 4 manches où plus de 80 personnes vivront la course en live chaque jour... Cette ambiance devrait même devenir encore plus festive une fois tout ce petit monde (130 personnes) aura rejoint l'hôtel quotidien sélectionné avec soin par l'organisation (hôtels 4 et 5 étoiles), pour que toutes et tous puisse se détendre dans les meilleures conditions avant l'étape du lendemain. Suivi de la course : entre vidéo, photo, et tracking

Pour celles et ceux qui n'auront pas la chance de participer à cette première édition, la société PixnProd en charge de la production d'images réalisera un sujet vidéo qui sera publié le soir de chaque manche, véritable résumé de l'étape du jour relatant en images et interviews les principaux faits de course de la journée. A cela s'ajoutera une sélection de photos et communiqués. Enfin, le système de tracking (géo-localisation) installé à bord de chaque véhicule de course, permettra de suivre précisément l'évolution des concurrents, depuis un portail ludique, «MyGeoLive». Tout cela sera disponible dès le 24 mai prochain, depuis le site www.TT24.fr.

D-MAX STOCK LIMITÉ
 2,5 L ABS Blanc 4WD



17 900 € HT
 21 408,40 € TTC

24H OFF ROAD MAROC * LISTE DES ENGAGES

Tère édition - 23/29 mai 2010 (mise à jour : 15/04/2010)



N°	PILOTES	COPILOTES	TEAM	VOITURE	GR/CL
2	Bernard ANQUETIL Bernard BOULLET Philippe GUYOT		SIFA 4X4	PROTRUCK	T1A 6
3	Georges LANSAC Jean-Marie DAVOY Darren SKILTON	Jean-Robert JACQUEMARD	SIFA 4X4	PROTRUCK	T1A 6
4	Jean-Paul REPARAT André BORDAS	David GERARD Fabrice REPARAT	RMA RACING	BUGGY BMW	T1A 3
5	Jean-Marc SCHMIDT Serge FINKELSTEIN		SPORTS SF	207 TT PEUGEOT	T1A 1
6	Jean-Claude REBOUX Emmanuel REBOUX		EQUIP RAID	BUGGY BMW	T1A
7	Hugues LACAM Mickaël CAZE	Christian HOAN	RETRO SPEED	CAZE COMPETITION TOMAWAK	T1A 5
8	Thierry CHARBONNIER Nicolas CLERGET	Sébastien EPIARD	PREDATOR RACING	PREDATOR X18	T1A
9	Ireneë ADAM Hervé PUIGRENIER	François FLICK	PREDATOR RACING	PREDATOR X18	T1A
10	Philippe PINCHEDEZ Jean-Antoine SABATIER	Denis ROZAND	PINCHEDZ	PREDATOR X18	T1A
11	Yorrick VERGEAU	Sylvain BIERNE	DEFI 4X4 COMPETITION	TOMCAT V8	
12	Jean-Pierre ARNAL Marc ASCOLA		EVASION VERTE	MITSUBISHI PAJERO	T2
21	Sylvain DOMALAIN Stéphane CHAIZE	Benjamin BAUDUIN Nathan CHANTEMESLE	CAROM TT	BUGGY	T1A
22	Jean-Luc LETU Olivier BEARZATTO Marc MAZOT		LETU SPORT EVENT	MITSUBISHI PAJERO	
23	Patrick CAPELA Loïc LOUCHARD		NEXT RACE	NISSAN	T1B
29	Christophe FAY Robert LORMAIL Mathieu LORMAIL		RSMP	TOYOTA KZ/90	T1B 2
43	Roger LEVINE Patrick BANCE		LMT	TOYOTA HDJ80	
49	Jean CLEMENT Stéphane CONCHON		CIBA	TOYOTA BU71	
69	Béatrice FRATTINI Sandrine LAFUENTE		JEEPER STORE	CHEROKÉE	T1B
73	Christian JUGAND Christian ROULET		JUGAND 4X4	ISUZU DMAX	

Rappel : les équipages peuvent être composés de 1 à 3 pilotes et de 1 à 3 copilotes. Lors des relais, un copilote peut devenir pilote et réciproquement, les licences fédérales exigées étant les mêmes pour les pilotes et les copilotes qui participent à cette épreuve.



24H OFF ROAD MAROC 2010 COMMUNIQUE DE PRESSE 24H OFF ROAD MAROC 2010 COMMUNIQUE DE PRESSE



Ford Motor Company signe l'accord qui cède Volvo Car Corporation à Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd



Berline du segment D aux lignes audacieuses. Elle est dotée d'un équipement haut de gamme et embarque les systèmes de sécurité de pointe. En Europe, elle reçoit deux nouvelles motorisations essence (2.0 L) et Diesel (1.7 L). Elle sera commercialisée en Europe au second semestre 2011. Selon les marchés, elle s'appelle Optima ou Magentis.

5^{ème} édition

BURGUNDY JEEP TROPHY

29 ET 30 MAI 2010

CIRCUIT DES COMBES GRONDÉES
ST SYMPHORIEN DE MARMAGNE (71)

DEMONSTRATION

ROAD BOOK

EPREUVES 4X4 MASCULIN ET FEMININ

EPREUVES DE ROCK CRAWLING

BAPTEMES



NOUVEAU
Demonstration de Canyoning
Radio commodes

SOIREE US
ROCK . COUNTRY



Renseignements : 06.09.91.58.45
<http://jeep-bourgogne.ingoo.us>

Nouvelle venue dans la galaxie des Hybrides, Hyundai dévoile, au Salon de New York, la Sonata Hybrid

Dévoilée à New York, la Hyundai Sonata Hybrid est une luxueuse berline de classe moyenne efficace non seulement dans la circulation urbaine, mais également à des vitesses plus élevées. L'innovation technologique réside dans le système hybride Blue Drive de Hyundai, qui a recours, selon les situations, à un moteur à essence (2.4 Theta II), à un moteur électrique de 30 kW ou à une combinaison des deux. De plus, Hyundai est le premier constructeur auto-mobilité à miser sur les très performantes batteries lithium polymère. La Hyundai Sonata Hybrid sera commercialisée aux États-Unis dès l'automne 2010.



Le système hybride de Hyundai est composé d'un moteur à essence Theta II de 169 ch et d'un moteur électrique de 30 kW. L'innovation réside dans la manière de coupler ces deux sources d'énergie. Les moteurs fonctionnant en parallèle ne transmettent pas leur puissance aux roues motrices via un convertisseur de couple et une boîte CVT, mais directement par des pompes hydrauliques et d'une boîte automatique à six rapports développée par Hyundai. Selon la situation et les besoins, la motricité est assurée par l'un des deux moteurs ou une combinaison des deux.

Ce système innovant présente l'avantage d'un rendement énergétique non seulement dans la circulation urbaine, mais également aux vitesses plus élevées. Contrairement aux autres véhicules hybrides, la Sonata Hybrid offre la possibilité de rouler en mode 100 % électrique jusqu'à des vitesses de l'ordre de 100 km/h. De ce fait, la berline hybride bénéficie d'une consommation et d'émissions réduites non seulement en ville, mais également sur autoroute.

ŠkodaAuto motorise le Tour de France jusqu'en 2013

ŠkodaAuto a prolongé jusqu'en 2013 son contrat de partenaire principal du Tour de France avec l'Amaury Sport Organisation (A.S.O.), l'agence organisatrice du Tour. Depuis 2004, les véhicules frappés de la flèche ailée sont les accompagnateurs officiels de la plus célèbre compétition cycliste du monde. Škoda sponsorise le maillot blanc du meilleur coureur de moins de 25 ans.



L'engagement de l'entreprise pour la manifestation majeure des courses internationales de cyclisme représente un élément essentiel de la stratégie de sponsoring qui se déploie dans de nombreux pays. L'importateur italien assiste, par exemple, le Giro d'Italia. Škoda est partenaire de « Bike for Life » en Tchéquie ; elle soutient, en collaboration avec Europcar, le Tour de Suisse, le Tour de Romandie ainsi que de nombreuses autres manifestations cyclistes régionales.

ŠkodaAuto assiste huit équipes professionnelles cette année (Cofidis, Cervelo Test Team, Française des Jeux, Euskaltel-Euskadi, Milram, Rabobank, Saxo Bank, Silence-Lotto) et le service technique de Shimano et de Mavic. Le départ du 97ème Tour de France aura lieu à Rotterdam le 3 juillet 2010. A l'issue des 20 étapes, 3 596 kilomètres à travers les Pays-Bas, la Belgique et la France, le peloton défilera le 25 juillet 2010 aux Champs-Élysées à Paris.

La course à la puissance continue malgré la crise. Mais de quelle crise parle-t-on ? Pas chez les riches, Audi leur propose une compagne de voyage forte agréable, ma foi !

Est-ce bien raisonnable en ces temps qui courent que de venir sur le marché avec une berline surpuissante de 500 chevaux équipée d'un W12 de 6.3 L ? Bien sûr que non répondent les bien-pensants écologiques et intégristes verdâtres. C'est une honte que de proposer sur le marché un véhicule aussi peu écologique qu'une A8 L (L pour Longue). Et alors ? Êtes-vous coincé à ce point que le rêve n'a plus de sa raison de vivre au fond de chacun d'entre nous. Le nombre de Audi A8 L W12 qui sera vendu aura un bilan écologique nettement meilleur que toutes les voitures électrique d'une grande ville.



Ce concentré de haute technologie est fait pour être dégusté comme un grand cru millésimé ou un cigare de la Havane. L'Audi A8 L est pour les épicuriens, ceux qui aiment la vie et aiment la vivre. Il faut de tout pour faire un monde. Et nous faisons partie de ces épicuriens qui apprécient autant la bonne chair que les bons vins et les véhicules hors du commun. On ne se refait pas. Alors partons ensemble dans cette débauche de luxe et de puissance qui repousse les frontières de ce que le cœur peut espérer en matière automobile.

La taille n'est pas gigantesque puisque l'A8 L affiche 5260 mm (c'est la taille d'un pickup européen) tout en design et en finesse. Elle est comme le vin, elle se bonifie en vieillissant. Tous les standards de la gamme sont présents sur le vaisseau amiral. Comme la carrosserie en aluminium, ses phares LED et autres éléments dignes d'une voiture de luxe. Le morceau de choix n'est autre que la version W12 Quattro. La calandre Singleframe à grille intégrée, peinte en noir brillant, présente des traverses horizontales chromées, qui trouvent leur écho dans les prises d'air et des rétroviseurs extérieurs. Le système d'échappement débouche dans deux sorties trapézoïdales intégrées au pare-chocs.

Être au volant est un privilège. Être à l'arrière est une félicité. Deux profonds fauteuils se découvrent dès l'ouverture de la porte arrière. Chauffants et ventilés, ils offrent de nombreux réglages : longueur, profondeur, inclinaison du dossier, inclinaison de l'appuie-tête et soutien lombaire. Le siège du passager avant est réglable à partir de l'arrière.

Entre les sièges individuels de série de l'Audi A8 L W12 Quattro trône une console optionnelle s'étendant d'un seul tenant du tunnel central à la lunette arrière. Elle peut contenir des composants tels qu'une tablette escamotable ou un réfrigérateur ; la commande séparée pour le climatiseur arrière est de série. Le climatiseur automatique sophistiqué à quatre zones ne gère pas moins de 25 moteurs de réglage.

La solution high-end de l'Audi A8 à empattement long réside dans le siège de relaxation situé derrière le siège du passager avant : dix coussins d'air massent le dos de son occupant, qui peut choisir sur une télécommande entre quatre programmes de massage et incliner l'assise à sa guise, alors que ses pieds profitent d'un repose-pieds électrique intégré au dossier du passager avant. Le siège de relaxation est toujours chauffant, ventilé et doté d'un appuie-tête confort. N'au-



riez-vous pas copié sur une certaine Lexus LS 600h ?

La pièce maitresse de l'Audi A8 L est le W12 de 6.3 L développant 500 chevaux pour un couple de 625 Nm dès 3'250 tr/mn. Le 0 à 100 demande 4.9 secondes et la vitesse de pointe est bloquée à 250 km/h. Je propose un tour chez Abt Sportsline pour décoincer tout ça et monter tranquillement jusqu'à 300. Quand on a les moyens de s'offrir une A8 W12, ce n'est pas le supplément demandé chez Abt qui va changer grand chose. En outre, selon les données constructeur, elle devrait consommer 1.6 L de moins que sa devancière qui ne développait que 450 chevaux. Une misère.

Votre publicité sur

SuisseAutoMag

BMW Z4 revue et corrigée par Hamann



Si votre BMW Z4 sDrive35i peine un peu dans les montées, vous pouvez vous rendre chez Hamann, il semble qu'il est quelque chose pour vous. Après une légère modification de la carrosserie extérieure – c'est vrai elle est banale la Z4 – les ingénieurs se penchent sur le 6 cylindres afin de lui donner un peu de «pêche» dans les reprises et la vitesse de pointe.

Donc les 306 purs-sangs se voient complétés par une écurie de 54 autres purs-sangs et le couple passé de 400 à 540 Nm toujours entre 1500 et 5000 tr/mn. Bon déjà là ça pousse mieux. On fait sauter le rupteur et adieu les 250 km/h bonjour les 285 km/h. Le voisin qui a la même va nous faire la g..., tant pis pour lui. Pour améliorer encore le look, on lui pose de magnifiques Edition Race Matt Black en 8.5 x 20 avec des 235/30 ZR 20 à l'avant et en 10 x 20 avec des 295/25 ZR 20 à l'arrière et là le voisin, il meurt de jalousie. Le porte-monnaie, lui, meurt de suffocation : compter Presque 8'000 euros (12'000 de nos francs pour ces quatre merveilles). Alors heureux dans ta Z4 ?



Votre publicité sur

SuisseAutoMag

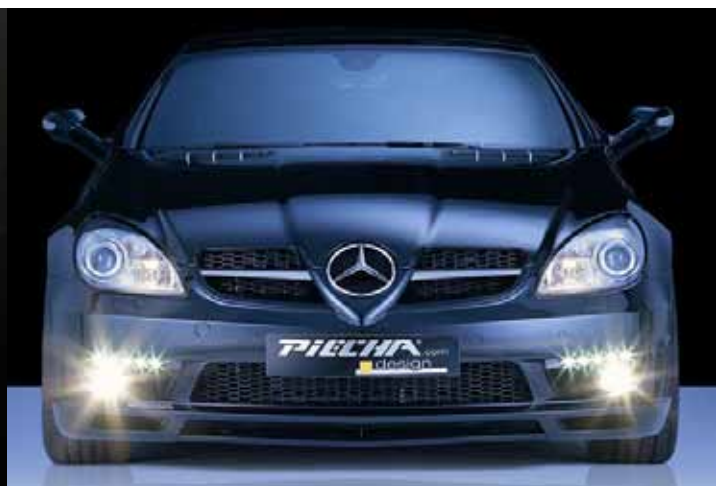
Mercedes SLK Piecha, faire la différence

Le style du programme aérodynamique de Piecha Design est aussi sportif qu'élégant. Il s'inscrit de façon transparente dans le langage de conception de Mercedes-Benz. Pour la partie avant du roadster, Piecha Design a développé un pare-chocs complet, incluant les lampes LED de jour. Le pare-choc intègre des entrées d'air avant et latérales, ainsi que les antibrouillards sous les LED.

La calandre conserve son étoile Mercedes. Elle reçoit des lamelles en acier poli. Sous les jupes latérales peuvent être installées en option d'autres LED. Du plus bel effet de nuit lorsque l'on ouvre la porte. La fixation des rétroviseurs, électriques et chauffants, est modifiée par deux bras articulés dans un look sportif parfait. Ainsi modifiés, ils se replient à la main. Ils sont peints à la couleur de la voiture.

La partie arrière reçoit une grille ainsi que des diffuseurs. Si vous choisissez l'échappement Piecha Quadro, une découpe complémentaire est réalisée dans cette partie afin de permettre son adaptation. Ce système d'échappement existe aussi bien pour les 4 que les 6 cylindres. Ce kit s'adapte à toutes les SLK y compris la 55.

Seules indications à fournir, est-elle avant ou après 2008 et a-t-elle le système Parktronic. Les jantes sont en 19 pouces ou combinaison 19/20 pouces. Ce sont des DP2 Phantom. Soit vous optez pour des 8.5 x 19 avec des 225/35 ZR 19 à l'avant



et des 9.5 x 19 avec des 255/30 ZR 19 à l'arrière, soit des 8.5 x 19 avec des 225/35 ZR 19 à l'avant et des 9.5 x 20 avec des 265/25 ZR 20 à l'arrière. Pour recevoir ses montes, le véhicule est abaissé de 30 mm.

Votre SLK peut recevoir d'autres options comme le déflecteur arrière en glace du plus bel effet esthétique et qui ne gêne pas la visibilité arrière. Le toit ouvrant qui s'ouvre et se ferme jusqu'à 60 km/h ou encore les décorations de poignées de portes en aluminium.



SUR LE TERRAIN AU VOLANT DU

TOYOTA URBAN CRUISER 1.4 L D-4D 4WD



Toyota Urban Cruiser 1.4 L D-4D

TEXTE ET PHOTOS JEAN-PIERRE PASCHE

Toyota Urban Cruiser : Voiture compacte, très maniable, facile à conduire. Silencieuse même sur autoroute. La boîte 6 vitesses est bien adaptée. Les espaces de rangements sont bien répartis dans la voiture et sont utiles et pratiques. Le design intérieur est simple mais efficace, la console centrale est facile d'utilisation, très accessible. Joli design extérieur. Bonne tenue de route. Consommation normale vu la taille et la cylindrée de la voiture. Sièges avant comme arrière, assez dur mais avec un bon maintien du dos. Visibilité assez réduite sur la vitre arrière. Suspensions dures et donc effet un peu «tape-cul»

sur les dos-d'ânes et autres. Voiture satisfaisante, si ce n'est qu'il manque un peu d'espace dans le coffre vu que c'est une 5 places. Je conseille cette voiture plutôt à des gens sans enfant, l'espace pour ces derniers est limité.

Dans le segment de l'Urban Cruiser, on trouve le Kia Soul ou le C3 Picasso mais ce ne sont que des 2 roues motrices. Avantage Urban Cruiser pour la montagne. A peine plus grand qu'une Yaris, (3,93 m), l'Urban Cruiser offre un espace intérieur généreux à ses occupants. Notamment aux places arrière avec ces sièges coulissants. Le volume de coffre de

314 litres peut être porté à 749 litres une fois les sièges arrière rabattus, ce qui le situe dans la bonne moyenne du segment, compte tenu de ses dimensions réduites.

Notre version d'essai est équipée du D-4D de 90 chevaux dont le couple permet des reprises honorables. Autant urbain (par sa taille) que montagnard (par sa traction intégrale), l'Urban Cruiser est relative économe puisqu'il nous a gratifié d'une consommation globale de 6.0 L/100 en usage mixte. La transmission intégrale apporte, certes, un excédent de poids à l'Urban Cruiser, mais lui confère une motricité



Traction Intégrale

SUR LE TERRAIN AU VOLANT DU

TOYOTA URBAN CRUISER 1.4 L D-4D 4WD

plus aboutie. Cette transmission n'a pas pour vocation le tout terrain, puisque pour limiter la consommation, la répartition du couple peut atteindre 100% à l'avant. Il est toujours possible de bloquer cette répartition à 50/50 (jusqu'à 40 km/h) si vous souhaitez grimper des montagnes. Mais à vos risques et périls, puisque sa garde au sol ne le transforme pas en tous chemins.

Compte tenu de son format réduit, l'Urban Cruiser se faufile en ville avec autant

d'aisance qu'une Smart. La tenue de route saine et sécuritaire. Le confort aurait pu être encore plus pointu si l'assise des sièges n'était pas aussi ferme. Son look craquant séduit largement ! Son petit regard souriant et son côté baroudeur associé à des dimensions compactes, charment rapidement. En moins de 4 m, tout est dit !

Le design intérieur est pour le moins curieux, notamment dans la présentation de l'ins-



L'Urban Cruiser est plus haut qu'une berline de cette taille ce qui permet une meilleure visibilité



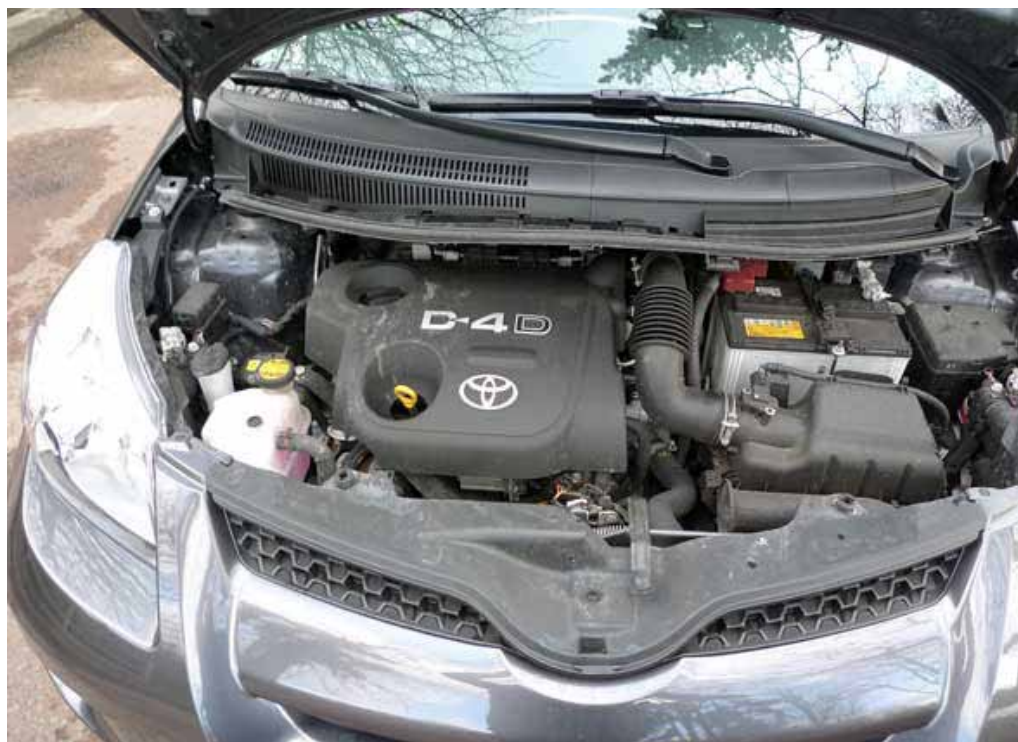
L'accès à bord est facile. Les sièges sont fermes comme la suspension. L'espace est généreux pour une petite voiture



Etonnamment la place pour les passagers arrière est correcte. Comme à l'avant la banquette est ferme



L'Urban Cruiser n'est pas généreux pour les bagages. Pour 4 personnes, prière de prévoir le minimum



trumentation. La console centrale en forme de vague étonne également. Ceci dit, niveau fonctionnalité et habitabilité, rien à redire : 4 personnes pourront s'y installer n'auront aucun mal à voyager aux places arrière. Quant aux amateurs de « Drive-in », n'ayez crainte, nous avons compté jusqu'à 6 porte-gobelet.

En conclusion, mis à part sa facture salée (plus de CHF 37'000.-) et sa dureté de confort, l'Urban Cruiser est un BCBG attachant et sa bouille est craquante.

Quand on aime, on ne compte pas.



Traction Intégrale

SUR LE TERRAIN AU VOLANT DU

TOYOTA URBAN CRUISER
1.4 L D-4D 4WD

Toyota Urban Cruiser : les détails



La position de conduite est bonne. L'espace est important et on ne se sent pas à l'étroit dans l'Urban Cruiser



Un seul et unique compteur qui regroupe tachymètre et compte-tour. Les autres indicateurs sont reportés de part et d'autre



Le modèle testé possède une climatisation automatique facile à régler. Il faut quitter les yeux de la route pour en modifier le réglage



Double boîte à gants pour ranger différents accessoires de petites tailles. Le bas de la console permet aussi de ranger de petits objets



Les rétroviseurs extérieurs sont électriques et dégivrants. Pour les rabattre, il faut appuyer sur le bouton à côté de l'inverseur



Les commandes au volant ne sont éclairées de nuit. A gauche, réglage du volume, recherche des stations ou morceaux de musique



Le véhicule de test est équipé de l'option Pack Sound avec commandes du téléphone au volant



Système de navigation Toyota TNS510
Kit intégré iPod, iPhone et USB
Système audio JBL Premium
Système mains-libres Bluetooth



Côté passager, il y a un emplacement pour une bouteille en plus des deux situés en bas de la console devant le levier de vitesse



Traction Intégrale

SUR LE TERRAIN AU VOLANT DU

TOYOTA URBAN CRUISER 1.4 L D-4D 4WD

Cylindrée	1364 cm ³
Nombre de cylindres	4 cylindres / 8 soupapes
Puissance	90 chevaux à 3800 tr/mn
Couple	205 Nm 1800 - 2800 tr/mn
Catalyseur	Non
Filtre a particules	Oui
co2	130 g/km
Rendement énergétique	A
Transmission	intégrale active - blocage
Boîte de vitesses	6 rapports manuels
Boîte de réduction	Non
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques
Poids à vide	1315 kg
Charge remorquable freinée	800 kg
Volume du réservoir	42 litres
Volume du coffre	305 / 673 litres
Vitesse maxi	175 km/h
0 à 100 km/h	12.5 secondes
Consommation constructeur	4.9 l / 100
Consommation essai	6.0 l / 100
Pneumatiques	235 / 65 R 17
Longueur	3930 mm
Largeur	1725 mm
Hauteur	1540 mm
Empattement	2460 mm
Voie avant / arrière	1485 / 1490
Diamètre de braquage	11.8 m

Options

Pack Sound avec
Système de navigation Toyota TNS510
Kit intégré iPod, iPhone et USB
Système audio JBL Premium
Système mains-libres Bluetooth 1'400.-
Peinture métallisée 560.-



Equipement de série

1.4 L Linea Sol

Prix de base CHF 35'400.-

Prix Total CHF 37'360.-

<http://www.toyota.ch>



Peugeot 308 CC, vivement le soleil

TEXTE ET PHOTOS JEAN-PIERRE PASCHE

La Peugeot 308 CC affiche une plastique plus suggestive que la 307 CC qui l'a précédée. Regard menaçant, bouclier arrière présentant un diffuseur et sièges enveloppants, la 308 CC possède les ingrédients pour «cruiser» sous le soleil. Si la ligne est un peu tourmentée, elle est homogène et plaît au public. Elle a fort à faire face une concurrence nombreuse : VW Eos, Ford Focus CC, Opel Astra TwinTop et Renault Mégane CC. Leur seul point commun est le toit rétractable en dur. Il semble qu'actuellement ce type de carrosserie est à la mode et a le vent en poupe. L'inso-

norisation est de meilleure qualité qu'avec une capote en toile et on ne risque pas le vandalisme par coup de couteau. Le mieux est l'ennemi du bien : le poids augmente.

Après avoir ouvert la porte, on descend car les sièges sont relativement bas. Ils sont bien enveloppants et tendus de cuir. Le modèle de test présente l'option Airwave dans les appuie-têtes intégrés. Cuir et chrome sont les apanages de la 308 CC. Un volant redessiné avec un méplat dans sa partie inférieure pour faciliter l'accès à bord. Le pédalier ainsi que le repose-pied sont en métal.

L'inscription du monogramme Peugeot sur le seuil des portières est gravée sur du chrome. Ceci nous conduit à dire qu'en matière de finition, Peugeot a fait fort, en avec des matériaux nobles et des ajustements soignés.

Sous le capot nous trouvons le 1.6 L de 140 chevaux accouplé à une boîte automatique à quatre rapports. En raison de son poids élevé, environ 1500 kg, le moteur peine un peu pour des relances vraiment sportives. Mais est-ce bien l'objectif de la 308 CC automatique ? A notre avis, point du tout. La 308 CC est une voiture plaisir

SUR LE TERRAIN AU VOLANT

DE LA PEUGEOT 308 CC 1.6 L 140 CHEVAUX

qui ne se mène pas à la cravache mais par une conduite souple et coulée. Le 0 à 100 est abattu en 9.8 secondes. Honnête. Ce qui est contradictoire est que bien que son poids soit élevé, elle ne rechigne pas à enchaîner les virages sur les petites routes. La boîte automatique à 4 rapports fait son office sans plus.

La 308 CC présente un train avant vif et tranchant. Peugeot a réussi à garder un châssis dynamique et vif. Il faut saluer la bonne rigidité

de la caisse, qui permet de préserver confort et précision de conduite, même sur revêtement inégal. L'ESP, livré de série, n'est déconnectable que sous 50 km/h. Sur la route, le châssis filtre les inégalités, doublé d'une excellente insonorisation et isolation aux remous. Pour ceux qui le désirent, on peut rouler par temps frais décapoté grâce au système Airwave qui fonctionne parfaitement et maintient une



La ligne arrière de la 308 CC est moins lourde que celle de la 307 CC



La Peugeot 308 CC arbore un dessin très fluide malgré les «hanches» arrière un peu large



C'est dans cette configuration que la 308 CC est la plus belle. Comme la majorité des coupés cabriolets actuels



Les sièges tendus de cuir sont confortables et réglables pour toutes les tailles. En outre, ils sont chauffants



chaleur constante sur la nuque.

L'habitabilité est honorable aux quatre places. Pour l'avant pas de problème mais l'arrière, toit en place, relève des contorsionnistes. Attention aux grandes portes dans les parkings. Cette 308 CC étonne par son look, mais ravit à l'usage. Les performances ne sont pas spectaculaires mais ce n'est pas le but.

Equipement complet, confort de haut niveau et consommation maîtrisée, elle a tout pour donner des envies de grandes échappées dès le premier rayon de soleil

SUR LE TERRAIN AU VOLANT

DE LA
PEUGEOT 308 CC
1.6 L 140 CHEVAUX

Peugeot 308 CC : les détails



La capacité du coffre est convenable en position coupé pour les bagages d'un couple sans enfant



Après la mise en place du tendelet permettant de la transformer en cabriolet, la place disponible et son accès ne sont pas top



Sous le plancher du coffre sont rangés les accessoires techniques de la 308 CC dont le coupe-vent qui s'installe en arrière des sièges avant



L'option Air Wave peut paraître un gadget. On se rend compte qu'il n'en est rien à l'utilisation et que le disgracieux coupe-vent devient inutile en position cabriolet



Les compteurs ronds fond blanc sont du plus bel effet. Ils sont parfaitement lisibles de jour comme de nuit



Les rétroviseurs extérieurs profilés intègrent le répétiteur de clignotant



Après avoir mis en place le tendelet dans le coffre, découvrir ou couvrir la 308 CC se fait électriquement



Malgré l'avance du pare-brise, il est aisé de se glisser dans les sièges bacquet de la 308 CC



Les places arrière sont symboliques pour de très court trajets. Il y est plus facile d'y accéder toit ouvert que fermé

SUR LE TERRAIN AU VOLANT

DE LA PEUGEOT 308 CC 1.6 L 140 CHEVAUX

Cylindrée	1598 cm3
Nombre de cylindres	4 cylindres / 16 soupapes Turbo
Puissance	140 chevaux à 6000 tr/mn
Couple	240 Nm 1400 tr/mn
Catalyseur	Oui
Filtre a particules	Non
co2	192 g/km
Rendement énergétique	A
Transmission	Traction avant
Boîte de vitesses	4 rapports auto
Boîte de réduction	Non
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques
Poids à vide	1523 kg
Charge remorquable freinée	1270 kg
Volume du réservoir	60 litres
Volume du coffre	226 / 403 litres
Vitesse maxi	215 km/h
0 à 100 km/h	9.8 secondes
Consommation constructeur	8.1 l / 100
Consommation essai	7.5 l / 100
Pneumatiques	225 / 45 R 17
Longueur	4440 mm
Largeur	1870 mm
Hauteur	1430 mm
Empattement	2605 mm
Voie avant / arrière	N.C.
Diamètre de braquage	N.C.



La console de la 308 CC avec les rhéostats pour les Airwave et l'entourage de la boîte automatique chromée



En arrière de la console, les commandes des 4 vitres et du toit escamotable

Les Gorges de La Loire

Ile et Lac de Grangent

Retenue d'eau créée artificiellement sur la Loire par le barrage de Grangent (Loire), le lac de Grangent baigne le port de plaisance de Saint-Victor-sur-Loire, et s'étend sur 21 km de Aurec-sur-Loire (Haute-Loire) en amont au barrage en aval. Deux châteaux se situent dans ses environs, tous deux proches du barrage: le château de Grangent se trouve sur une île du lac, et le château d'Essalois surplombe le lac depuis une colline. Il se situe au sud du territoire de la commune de Saint-Just-Saint-Rambert (Loire). La rive droite du lac est protégée par la Réserve naturelle régionale Saint-Étienne - Gorges de la Loire.

Lorsqu'il fut construit, vers l'an 800, l'île était en fait un promontoire qui s'élevait à une cinquantaine de mètres au-dessus du fleuve, une situation radicalement bouleversée par la construction du barrage de Grangent. Pendant le Moyen-Âge et plus tard, il subit la destruction, la reconstruction, et plusieurs restaurations. Le château est aujourd'hui une propriété privée.



Le barrage de Grangent

Le barrage de Grangent est un ouvrage d'art construit sur la Loire entre 1955 et 1957, en aval de Aurec-sur-Loire (Haute-Loire) et en amont de Saint-Just-Saint-Rambert (Loire). Il s'agit d'un barrage voûte en béton et aux fondations en granite, dont la fonction est tout d'abord hydroélectrique



mais permet aussi une régulation du fleuve et un franchissement routier. La retenue artificielle qu'il crée, le lac de Grangent, a permis la création d'activités de plaisance (port et plage de sable) en aval de Saint-Victor-sur-Loire.

Hauteur sur fondation: 55 m
Longueur en crête: 206 m
Epaisseur: 8,50 m
Volume du barrage: 66 000 m³
Surface du bassin versant: 3 850 km²
Surface de la retenue: 3,65 km²
Volume de la retenue: 57 hm³
Débit de prise: 86 m³/s
Débit d'évacuation des crues: 6 000 m³/s
Débit de vidange: 126 m³/s
Evacuation des crues: 4 passes en crête munies de vannes segment + 1 clapet automatique en rive droite
Vidange: 2 conduites parallèles, l'une équipée d'une vanne à jet creux, l'autre d'une vanne wagon suivie d'une vanne segment



Le Château d'Essalois

Le Château d'Essalois à Chambles surplombe le lac de Grangent, dans le département de la Loire en France. Il se dresse sur un lieu qui constitue un point stratégique naturellement fortifié et habité par des hommes depuis des temps immémoriaux. L'oppidum gaulois (occupé par les Ségusiaves de -170 à -25) très important s'étendait à 500 mètres en arrière du château au lieu dit «le palais». Il en subsiste des murailles noyées par les genêts. La mise au jour d'amphores et de pièces

de monnaie au cours des fouilles archéologiques menées par M. Preynat ont révélé l'existence d'échanges commerciaux importants (vin) avec l'Italie, antérieurs à l'occupation romaine.

Les documents les plus anciens faisant mention du château sont du XIV^{ème} siècle. Le puy d'Essalois (Podium deysaluym, Mons deysaluym, puis Suc du Pré) est cité dans les chartes à partir de 1337. En 1378, Arthaud de Villedieu rend hommage au Comte du Forez pour la maison et la tour d'Essalois qui surveillait la Loire. En 1464 la tour d'Essalois appartenait à Beraud de la Bâtie.

Jusqu'à ce jour, les vestiges de cette construction primitive n'ont pu être identifiés. Le château tel qu'il paraît actuellement fut construit en grande partie en 1580 par Léonard de Bertrand, Seigneur d'Essalois et maître des eaux et forêts à Montbrison. En 1590, le château a été pillé par une troupe de ligueurs commandés par Honoré d'Urfé. La seigneurie qui s'étendait sur Chambles, Périgneux, Saint-Marcellin et Saint-Rambert passa au XVII^{ème} siècle aux seigneurs de Sury-le-Comtal, les De la Veuhe puis par eux aux Sourdis.

En 1671, Catherine d'Entraigues, veuve de Pierre de Sourdis vendit la seigneurie aux moines Camaldules du Val Jésus. Les Camaldules vendirent Essalois à Thomas Gonyn de Lurieu qui le conserva de 1690 à 1703. Cette année là, les Camaldules en firent reprise et le conservèrent jusqu'en 1798. (Emile Salomon Les Châteaux historiques du Forez tome 2)

Au XVIII^{ème} siècle, vendu comme bien national à Pierre Thiollière de la Réardière, il passe ensuite successivement à plusieurs propriétaires. Il se compose alors d'un vieux château fort, consistant en deux tours et corps de bâtiment abritant le granger, les bâtiments d'exploitation, les écuries et tout autour des bois, forêts, prés, rochers, bruyères, d'environ 718 métairies. Cet inventaire de 1791 et la lecture des plans du relevé permettent de distinguer du moins dans les superstructures deux parties dont la plus ancienne est manifestement la moitié sud qui comporte les deux tours rondes.



Le château est en ruine quand il est acheté vers la fin du XIX^{ème} siècle par Hippolyte Sauzée, marchand à Saint-Étienne qui le restaure et le lègue aux Hospices de Saint-Étienne. Les façades Est et Ouest portent des signes évidents (joint verticaux, reprise de maçonnerie) qui permettent de délimiter les deux campagnes de restauration. Les ouvrages en brique, corniche en génoise, arcatures et piédroits de créneaux sont les marques du XIX^{ème} siècle. Sur la façade Ouest le blason d'Hippolyte Sauzée.

En 1976, le Syndicat Mixte d'Aménagement des gorges de la Loire (sept communes riveraines du lac de Grangent) et

le département de la Loire acquiert le château d'Essalois. La restauration se poursuit depuis 1983 sous la direction de M. Gilles Michelou.

Votre publicité sur

SuisseAutoMag

Nouvelles des carburants alternatifs : Etat des lieux du GPL

Le carburant GPL est plus avantageux plus écologique que l'essence ou le diesel. Malgré tout, en Suisse, il n'y a que 37 stations-service de carburant GPL pour automobiles, alors qu'à l'étranger, les affaires avec le mélange butane-propane connaît un vrai boom. Il est temps que cela change: Vitogaz AG et ses partenaires aménagent en Suisse un important réseau de stations-service de carburant GPL. Jusqu'en 2011, bien 110 stations-service devraient être réalisées.

Le carburant GPL (gaz de pétrole liquéfié) est utilisé depuis des décennies et occupe donc la première place des carburants alternatifs. Alors que le gaz liquide n'est le plus souvent utilisé chez nous que comme combustible de chauffage, pour les grillades ou le camping, dans d'autres pays, il est employé depuis des années comme carburant écologique et avantageux, dont le bilan de CO2 est meilleur que celui de l'essence et du diesel. En ce moment, 2'000 véhicules sont alimentés avec le gaz liquide en Suisse. Malgré cela, comparée à l'étranger, la Suisse fait encore figure de débutant. D'après l'Association européenne des GPL (AEGPL), 9 millions de véhicules GPL circulent en Europe. En Allemagne, Italie, France, Belgique, Hollande, Pologne et bientôt également en Autriche, le carburant GPL a déjà supplanté le gaz naturel comme énergie motrice.



La réduction de l'impôt sur les huiles minérales appliqué au carburant GPL ainsi que l'adaptation simple de nombreux véhicules à essence sont de bons arguments en faveur du carburant GPL aussi en Suisse. Pour le moment, le nombre de stations-service GPL est de 37. Une petite comparaison: en Allemagne, les pompes GPL sont déjà de 5'000. Vitogaz et d'autres partenaires s'efforcent de développer également en Suisse un réseau étendu de pompes à gaz liquide. L'objectif stratégique de l'entreprise est de construire 110 stations-service GPL jusqu'en 2011.

Les équipements répondent aux exigences de la norme ECE-R115. L'installation sur le véhicule coûte entre 3'500 et 4'000 francs selon le type. Le réservoir à gaz est un réservoir supplémentaire qui est placé dans le logement de la roue de secours du véhicule. L'accès au réservoir GPL est placé d'habitude sur le pare-choc. Un boîtier de commande est placé dans le compartiment moteur pour gérer le passage de l'alimentation essence au carburant GPL.

Les prix de l'essence et du diesel sont en hausse et pourraient bientôt atteindre encore une fois les records de l'été 2008. Le carburant GPL est une alternative très séduisante. Un litre de GPL coûte en ce moment CHF 0.99. Il est vrai que la consommation est plus élevée que celle de l'essence. Le prix plus avantageux permet de se déplacer à moindres frais avec le carburant GPL en dépit de la consommation plus élevée. Avec un plein de GPL, l'automobiliste parcourt une fois et demi la distance qu'il aurait parcourue avec la même dépense en essence. La combustion exempte de résidus permet d'avoir des valeurs d'émission de bien 80 pour-cent inférieures à celles des moteurs essence ou diesel.

Source : Autogas by Vitogaz

Lorinser offre quelques chevaux de plus à votre Mercedes Classe S



Prendre une Classe S - essence ou Diesel - et passer chez Lorinser. A sa sortie, outre les modifications de la carrosserie, le moteur subit une cure de puissance. La S 350 reçoit 30 chevaux de plus et la V12 environ 110 chevaux. Cette cavalerie complémentaire lui permet d'atteindre les 330 km/h. Ajouter un jeu de jantes 10x22 ET35 avec des 275/25ZR22 à l'avant et 10x22 ET40 avec des 295/25ZR22 à l'arrière, votre Mercedes Classe S ne sera plus tout fait la même.

Bentley exclusives pour la Chine



Bentley propose pour le marché chinois des Continental Flying Spur Speed China et des GT Series China. Deux nouveaux coloris s'ajoutent à la palette : Orange Flame et Magenta Metallic.



VW et le Milano Taxi

Une étude qui reprend le concept des taxis londoniens : l'espace du passager avant est dévolu aux bagages. Il ajoute une propulsion électrique équivalente à 115 chevaux. La recherche est portée sur le maximum de place pour les passagers arrière tout en conservant des dimensions extérieures comme celle d'un monospace compact.

«New EyeSight» de Subaru un système unique d'aide à la conduite muni de fonctions de sécurités avancées

Fuji Heavy Industries Ltd. (FHI), le fabricant des automobiles Subaru, a annoncé aujourd'hui qu'il a terminé avec succès le développement du «New EyeSight», un système unique d'aide à la conduite pour Subaru utilisant la technologie des caméras stéréo. Basé sur le système actuel EyeSight, le dispositif de sécurité a été amélioré avec de nouvelles fonctions pour améliorer l'aide à la conduite, le système de gestion automatique de freinage et la convivialité pour l'utilisateur.

L'EyeSight a été le premier dispositif à avoir jamais utilisé la technologie de caméra stéréo pour détecter la présence de piétons et de cyclistes. Depuis sa première introduction en mai 2008, les fonctions du système ont été hautement louées, elles incluaient le contrôle de freinage de pré collision et la fonction qui permet d'adapter la vitesse



Stereo Camera



Image of object detection

du cruise control à celle du véhicule qui précède. Le New EyeSight est muni d'un système de contrôle de freinage de pré-collision plus performant et plus sûr qui arrête le véhicule s'il détecte un risque de collision frontale, évitant ainsi la collision ou réduisant les dégâts d'une collision.

La fonction qui permet d'adapter la vitesse du cruise control a aussi été améliorée. Elle peut maintenant arrêter le véhicule si celui qui le précède freine ou s'arrête de manière intempestive. Les nouvelles fonctions, non seulement accroissent le nombre d'aides à la conduite offertes au conducteur mais réduisent également, dans certaines circonstances et particulièrement en cas de trafic lent ou dense, les risques inhérents à la conduite.

Les Nouvelles fonctions du New EyeSight

- Contrôle de freinage de pré-collision

Quand le véhicule se rapproche de près ou très près d'une voiture ou d'un objet devant lui, une alarme avertit le conducteur d'un danger de collision potentielle. Si le conducteur ne freine pas de lui-même et que les deux véhicules roulent à moins de 30km/h de différence, le système ralentit ou stoppe automatiquement le véhicule de manière à éviter une collision ou en réduire les dommages. Si les deux véhicules roulent à plus de 30km/h, le système réduit la vitesse de lui-même pour éviter des risques de collision et des dommages.

- Système d'aide au freinage de pré collision

En cas de risque de collision frontale, le système va identifier le freinage brutal du conducteur. Il va de ce fait activer automatiquement la fonction d'aide au freinage et éviter la collision ou les dommages.

- Fonction qui permet d'adapter la vitesse du cruise control à celle du véhicule qui précède

Elle permet au véhicule d'adopter une vitesse de croisière sur autoroute en gardant constamment une distance de sécurité d'avec le véhicule qui le précède. En cas de trafic ralenti ou saturé, la fonction automatique de freinage d'urgence – qui stoppe le véhicule jusqu'à ce que celui de devant avance de nouveau – a été véritablement améliorée par rapport au système actuel.

18^{ème} ÉDITION • DU 25 AU 27 JUIN 2010



➤ PRÉSENTATION

- PRÉSENTATION
- SPONSORS
- GALERIE PHOTOS
- ACTUALITÉS
- CONTACT
- INSCRIPTION

Le plus important événement Quad en Europe ouvrira ses portes pour la 18^{ème} année.

Cette 18^{ème} Transvalquad va accueillir tous les plus importants représentants du Marché Quad. Importateurs, constructeurs Quads, SSV et Buggys seront présents et accompagnés des multiples stands du milieu Quad : accessoiristes, équipementiers, voyagistes, loueurs, organisateurs de Raid ou course Quads ...etc.

Cet événement unique et incontournable se déroulera sur 3 jours à Valloire avec un nouveau concept.

UN SALON :

➤ **Salon Mondial** << Cliquer ici pour voir le plan

Devenant de plus en plus professionnel, il accède encore plus au rendez vous mondial du Quad. Sur une superficie de plus de 6000m², les 110 plus grands exposants du Monde du Quad seront présents.

Pros, Quadeurs, médias arpenteront cette exposition aux multiples facettes avec pour chacun la recherche de leurs envies.



➤ **Salon moto** << Cliquer ici pour + d'informations

En raison d'une forte demande, nous organisons le 1er Salon de la Moto Outdoor et du Trike aux cotés du Quad et du SSV.

Un salon dans un salon qui apportera une multiplication d'affaires et de rencontres dans un milieu qui demande qu'à reprendre la bonne route.



LES RANDO:

➤ **Les balades** << Cliquer ici pour voir le plan

De nombreuses balades seront organisées au départ du Salon. Soit libres ou encadrées elles vous feront découvrir des routes et des chemins culminant à plus de 2 700m d'altitude. Pique nique, restauration, découverte, essais, visite de ferme d'alpage seront au programme.

Une nouvelle manière de faire du Quad dans ce beau paysage des Alpes. Et de bénéficier des cotés de ce salon unique avec ses animations spéciales Quadeurs.



News 2010
Agrandissement des randonnées

Votre publicité sur

SuisseAutoMag

BARRACUDA RACING WHEELS "GIRLZ-STYLE"



www.barracuda-wheels.com

www.girlz-style.com.

La LOCOMOTION 5 & 6 juin EN FÊTE 2010

Aérodrome
Cerny
La Ferté-Alais
91 Essonne

18^e Rassemblement européen de 1 500 véhicules anciens

Et chaque jour
la grande
parade



Les 60 ans
de la Colonale

Bourses, stands,
reconstitutions,
concours d'élégance
piste à chars

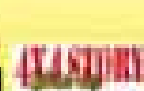
Restauration sur place



Les tracteurs
du plan Marshall



Credit Photos / ACP/NT



Renseignements et réservations: Tél. 06 03 18 07 25 (numéro portable) • Fax 01 60 85 10 53

Billets à tarif réduit sur www.locomotion-en-fete.fr • acph@aliceadsl.fr

Entrée 15 € par jour et par personne - Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans - Parking gratuit