

SuisseAutoMag

**Dernière minute !
Prise en main de
La Toyota Auris HSD**



**Essai Range Rover
Supercharged**



Miss Tuning



Peugeot Hoggar



Swiss Tuning Show



Balade en Tunisie des Oldtimers

Sommaire

Actualités Suisses

- Les nouvelles des Importateurs 3
- Les concessionnaires bougent 6
- Dernières nouvelles de Fiat 9
- Fuel Girls au Swiss Tuning Show 13

Sport Automobile

- Fredy Barth et sa Seat 17
- Présentation Rallye du Chablais 19
- Peugeot RCZ au Nürburgring 20

Le Monde de la Collection

- Bourse à la Tour de Peilz 22
- Présentation Coupe des Alpes 24
- L'Aventure Peugeot 25

4x4, Voyage, Raid, Rallye

- Chevrolet Tahoe by Geiger 28
- Présentation Grand Cherokee 29
- Découverte Off Road 30
- Daihatsu 34



Les Nouvelles du Monde

- Tuning World Bodensee 35
- La Peugeot Hoggar au Brésil 37
- Nouvelles de la Commission Européenne 38
- Ras le Bol des Français 38

Les Essais

- Traction Intégrale au volant du Range Rover Supercharged 39
- Suisse Auto Mag au volant de la Toyota iQ 43

Tourisme et Voyage

- Découverte
- Oldtimers sous le soleil
- De la Tunisie 47

Dernière Minute

- Smart habillé par Carium 51
- Prior Design 52
- Présentation de la Toyota Auris HSD 53

VW Passat CC 5 places pour CHF 190.-



La VW Passat CC est disponible dès maintenant en option pack 5 places. Cette variante de la CC est parfaitement adaptée au marché suisse. Son prix débute à CHF 49 340.-.

La ligne, semblable à un coupé, et l'aspect sportif de la Passat CC ajoutent une note d'élégance à nos routes. La Passat CC, jusqu'ici une quatre places, peut maintenant être commandée en option cinq places, grâce à une nouvelle banquette arrière.

Avec cette place supplémen-

taire, la CC répond encore mieux aux besoins des clients. Le troisième appuie-tête et la ceinture du milieu à trois points d'ancrage donnent à la nouvelle banquette toute la sécurité nécessaire. Le dossier peut être rabattu asymétriquement, permettant de transporter des bagages volumineux sans problème. La banquette arrière à trois places est disponible avec un supplément de prix de CHF 190.-.

Volkswagen propose pour

la Passat CC, entre autres, les organes mécaniques particulièrement efficaces Common Rail avec BlueTDI Technologie, qui répondent déjà à la sévère norme antipollution Euro 6 et qui traitent les gaz d'échappement avec un système à plusieurs niveaux permettant de réduire les émissions d'oxydes d'azote de 90 pour cent. Les options de systèmes d'assistance comme celui du maintien de la trajectoire Lane Assist ou celui du réglage de châssis DCC ajoutent un maximum de sécurité.

Nissan Cube by Onitsuka Tiger



[Retour sommaire](#)

Coopération entre une automobile et des chaussures tendance

Lors de l'achat d'une Nissan Cube, vous recevrez des chaussures de sport Onitsuka Tiger d'une valeur de CHF 160.-. De plus, un modèle Cube décoré dans le style Onitsuka Tiger est en tournée promotionnelle.

Peut-on imaginer un plaisir plus cool que de rouler en ville au volant de sa CUBE en portant des chaussures de tennis Onitsuka Tiger?

De monospace à multispaces, le Kia Carnival 2010



L'évolution du langage automobile est rapide. Lancé dans les années 80, le monospace est devenu en 20 ans un multispaces. Kia s'engouffre dans cette brèche avec la remise à jour de son Carnival en 2010. Vu de l'extérieur, il est dans l'ADN de la marque avec le style de calandre qui

se retrouve sur le Sorento ou la cee'd.

L'intérieur est conçu pour accueillir sept passagers. L'aménagement comprend des sièges individuels sur les rangées 2 et 3. Il offre une bonne modularité grâce à la possibilité de démonter tous les sièges arrière. Nous

testerons cette modularité dans notre prochain essai du Carnival que vous pourrez lire sur Suisse Auto Mag début juillet 2010. Les sièges sont réglables sur axe longitudinal et inclinaison.

En position 7 places, le coffre offre un volume de 214



Dès 12'990.-
avec 3 ans de Garantie

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

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

Offre valable jusqu'au 31 mars 2010



Votre distributeur en Valais et Riviera

Passion Auto SA

En Boverly

1868 Collombey www.passionauto.ch

024/472.83.33

CHEVROLET



litres. Il passe à 1'000 litres, 3ème rangée rabattue, et à 1'666 litres, 3ème rangée démontée, pour atteindre 3'423 litres, 2ème et 3ème rangées démontées. La longueur disponible atteint 2 mètres. L'accès aux places arrière se fait via des portes coulissantes, soit en actionnant la poignée, soit par télécommande – selon la finition – et interrupteurs sur portière et console de toit.

La sécurité comprend des airbags frontaux et latéraux aux places avant, des airbags rideaux protégeant la tête des occupants des trois rangées de sièges, des ceintures à prétensionneur et limiteur d'effort ainsi que des appuie-tête actifs réglables en hauteur aux places avant, des ceintures de sécurité à trois points à toutes les places et des points d'ancrage ISOFIX pour sièges enfants en 2ème rangée. Grâce au concept de sièges individuels, il est très facile de monter trois sièges enfants en 2ème rangée.

La sécurité active est garantie par des suspensions à roues indépendantes. Le freinage est assuré par 4 disques avec ABS à 4 canaux, répartiteur électronique (EDB) et aide au freinage d'urgence. De plus, tous les Carnival

bénéficient, de série, du programme électronique de stabilité (ESP).

Pour déplacer ce véhicule de 4'810 mm, le 4 cylindres de 2.2 L Turbodiesel dispose de 195 chevaux pour un couple de 421 Nm. Il est accouplé à une boîte à 6 rapports manuelle ou automatique. Ce diesel en alliage léger comprend de nombreux composants en plastique et dispose d'un système common rail de troisième génération, d'injecteurs piézo-électriques, d'un turbocompresseur à géométrie variable (VGT), d'une gestion moteur moderne (ECU) comprenant un microprocesseur à 32 bits et d'un système de recyclage des gaz d'échappement (EGR) très efficace, avec refroidisseur et canal by-pass. La consommation moyenne de la version à boîte manuelle n'excède pas 6,7 l/100 km (CO2: 179 g/km). Ainsi motorisé, le Carnival est crédité de l'étiquette énergie A.

Disponible à partir de CHF 40'950.-, le Carnival propose un équipement complet dont on retiendra les jantes en alliage léger, la climatisation à deux zones (réglable séparément par le conducteur et le passager avant, ainsi qu'à l'arrière), les lève-vitres électriques à

toutes les portes ou les glaces entrouvrables électriques à l'arrière. La version supérieure propose la régulation automatique de la climatisation, les sièges avant chauffants, la caméra de recul avec image dans le rétroviseur intérieur, le réglage électrique du siège conducteur, les rétroviseurs extérieurs rabattables et un régulateur de vitesse avec commande au volant. Quant à la version haut de gamme, elle ajoute la commande électrique des portes latérales coulissantes et du hayon, l'aide au parking arrière, les vitres arrière plus fortement teintées (vitrage Privacy), le capteur de pluie, et l'intérieur cuir et les sièges avant à réglage électrique. Cette version est disponible à partir de CHF 48'950.-

Depuis le 1er janvier 2010, Kia accorde une garantie d'usine de 7 ans ou 150'000 kilomètres sur tous les véhicules de la marque nouvellement immatriculés dans toute l'Europe. Cette garantie couvre l'ensemble du véhicule, y compris le moteur et la transmission. Elle est liée au véhicule et reste donc valable en cas de changement de propriétaire, pour autant que les conditions de garantie aient été respectées.

Suisse romande, les concessionnaires bougent Le Garage R. Nicoli double la mise

Concessionnaire Volvo depuis 1995, il accueille aujourd'hui, 30 mars 2010, la concession Hyundai pour le canton de Fribourg. Cela fait trois ans que le canton n'a plus de concession. Aussi, l'importateur Hyundai Suisse recherchait activement une entité susceptible de diffuser ses produits.

Le constructeur Hyundai est N° 4 sur le marché mondial et sa rentabilité actuelle lui ouvre les portes du podium mondial. Ainsi poursuit-il avec assiduité sa progression sur tous les continents et en particulier sur le territoire suisse.

Le choix de Robert Nicoli pour Hyundai n'est pas le fruit du hasard. Avec Volvo, il navigue dans une gamme de véhicules « Premium » dont la réputation n'est plus à faire. Avec un garage situé à Villars-sur-Glâne, proche de Fribourg, la clientèle de Robert Nicoli est avant tout citadine. Il lui fallait donc trouver des véhicules jusqu'à milieu de gamme qui complèteraient idéalement l'offre de Volvo.

Son choix s'est ainsi porté sur Hyundai. Depuis la série i10, i20 et i30 pour les citadines et les familiales jusqu'à la série iX avec les 35 et 55, sans oublier le Santa Fe, dernièrement restylisé, Hyundai couvre donc la zone « Economique ». Le modèle iX35, présent à Genève 2010, est l'objet d'une forte demande de la part de la clientèle. Le canton de Fribourg est loin d'être plat et



De gauche à droite : Nicholas Blattner, PR Manager Hyundai Suisse Jean-Pierre Fankhauser, Zone Manager Hyundai Suisse, Robert Nicoli, directeur du garage R. Nicoli et Jürgen Leibin, Sales Manager Hyundai Suisse



De gauche à droite : inauguration et discours de Robert Nicoli, prise de parole par Jürgen Leibin, Sales Manager de Hyundai Suisse, Jürgen Leibin remet à Robert Nicoli un cadeau personnel pour fêter cet événement

le 4x4 est un élément sécuritaire important pour les déplacements quotidiens. Il fait face aux VW Tiguan et Nissan Qasqhai ou Ford Kuga, pour ne citer que quelques modèles.

Pour Robert Nicoli il présente en outre un rapport Qualité/Prix parmi les meilleurs sur le marché puisque ses tarifs démarrent à CHF 29'000.00 pour culminer à CHF 50'000.00 en haut de gamme avec un équipement pléthorique, sur base 2.0 L Diesel 184 chevaux, boîte vitesses automatique 6 rapports. Robert Nicoli le sait, la clientèle fait face à une réduction de budget. Pour vivre, il faut répondre à une attente concrète et offrir une gamme de véhicules meilleur marché. Toutefois, ajoute Robert Nicoli, pas question de « rogner » sur la qualité.

Hyundai choisit de construire des véhicules où la qualité est présente dès le départ. Il faut noter que les modèles i30 et iX35 offrent 5 ans de garantie. Les autres modèles suivront. Robert Nicoli veut répondre à l'attente du consommateur et lui fournir un service de qualité lors de son investissement et, dit-il, il faut que la chaîne entre Client – Concession – Importation soit solide et que

la relation entre les partenaires soit conviviale et « gagnant-gagnant ». L'objectif de la concession Hyundai de Villars-sur-Glâne est de distribuer quelque 200 véhicules pour le canton. Les installations de la concession sont en cours



de réalisation avec un show-room spécifique à la marque Hyundai, une réorganisation de la section atelier et parc de véhicules neufs et occasions. La concession Hyundai de Villars-sur-Glâne est à votre disposition pour un essai routier des modèles de la gamme, dont le fer de lance iX35. Merci à Robert Nicoli pour les moments qu'il nous a consacrés. Vous trouverez la concession Hyundai à l'adresse suivante : Garage R. Nicoli, Route de la Glâne 124, 1752 Villars-sur-Glâne, Tél. 026 409 77 66, Fax 026 409 77 67, Courriel office@garage-nicoli.ch.



Peinture et Musique, les choix de Robert Nicoli



Interprétation du Tango Éternel

On entend souvent parler d'Art Automobile. Simultanément à l'ouverture officielle de la concession Hyundai de Villars-sur-Glâne, un vernissage avait lieu dans les locaux du Garage R. Nicoli. L'artiste peintre, **Eliana Dos Santos**, offre aux yeux des visiteurs son interprétation du Tango. Cette danse que nous connaissons tous n'était, à la base, dansée que par les hommes.

Originaire d'Espagne et d'Afrique, avant d'émigrer en Amérique du Sud, le Tango était interdit aux femmes. Les hommes l'ont appris aux femmes des maisons closes au début des années 1900. C'est Paris qui a fait du Tango une danse à la mode. C'est une danse sensuelle et complice. La lé-

gende veut que ceux qui ne se connaissent pas et dansent le Tango deviennent amants. L'expression de la peinture d'Eliana Dos Santos est de faire ressentir cette sensualité et cette complicité qui sont les caractéristiques du Tango. C'est pourquoi, sur certaines de ses toiles, le couple est remplacé par le cheval, symbolique pour Eliana de la fougue et du tempérament si particuliers au Tango.

Eliana Dos Santos peint depuis l'âge de 7 ans. Elle est l'auteur de nombreuses fresques en Suisse et participe régulièrement à des restaurations. Sa peinture est vivante, on ressent les mouvements des danseurs ou du cheval, selon les tableaux exposés. Elle mélange avec bonheur la simplicité des mouvements avec la fougue liée à la danse. Cette simplicité qu'elle exprime dans ses œuvres est sa propre simplicité.

D'ailleurs, elle préfère – et c'est ce qu'elle fait – présenter ses œuvres dans le cadre d'une soirée telle que la présentation de la nouvelle concession Hyundai du Garage R. Nicoli où elle peut toucher toutes sortes de personnes, plutôt que dans une galerie d'art, où ces mêmes personnes n'oseraient peut être pas en pousser la porte. Aux galerie d'art, elle préfère les « expos locales ».

Elle a un projet d'exposition prochainement à Montreux. Ses œuvres sont pour le moment exposées au Garage R. Nicoli. Pour en savoir plus, vous pouvez également la contacter par courriel à l'adresse artena@arte-natura.com.



Jo Le Saxo, la musique adoucit les mœurs



Une soirée comme celle organisée par le Garage R. Nicoli ne pouvait se dérouler sans fond musical. Plusieurs alternatives sont possibles mais R. Nicoli choisit d'offrir à ses invités les notes envoûtantes d'un saxophone.

Et voici Jo Le Saxo. Jo est un passionné de musique et de saxo. Il se produit le plus souvent seul, quelques fois en duo avec un pianiste. Il joue du saxo depuis l'âge de 13 ans, par passion et amour de cet instrument. Montreusien, il est bercé par le festival de jazz, d'où sa prédilection pour le jazz, le blues et la soul.

Comme il le dit si bien, ce n'est pas un métier. Je le fais parce que j'aime le faire et avoir autour de moi des gens qui vibrent aux notes qui s'envolent de mon instrument. Je ne joue pas pour vivre, j'ai un autre métier. Le plaisir que je donne aux gens me revient décuplé lorsque je capte un regard ou un signe sur un visage qui montrent que ma musique touche et émeut.

L'activité musicale de Jo est sporadique. Toutefois, vous risquez de le rencontrer « Au Deck », terrasse du Baron de Tavernier à Chexbres ou dans le parc de l'Hôtel Victoria à Glion, où les notes de son saxo résonnent de temps en temps. Et si vous souhaitez une ambiance saxo feutrée pour l'une de vos soirées, Jo répond aux 079 413 44 44.



Le Roi Scorpion de retour sur les routes et les circuits



Présentation des différentes gammes du Groupe Fiat Suisse sur l'aérodrome d'Interlaken

Une première suisse pour le groupe Fiat. La présentation simultanée de tous les membres du Groupe Fiat Alfa-Roméo Abarth Lancia et Fiat Professionnel. Un univers en rouge dans un bunker du terrain d'aviation d'Interlaken.

Et la présentation commence. Interventions de Virginia Bertschinger, Public Relations Manager, et d'Alexander Bleuel, Directeur du Groupe Suisse pour la partie « technique », c'est-à-dire les chiffres réalisés et les projections par marque pour 2010.

Pas grand-chose de nouveau pour le moment. Et soudain, les présentations par marque commencent.

Première oratrice, Caroline,



du haut de ses ... - non, on ne donne pas l'âge d'une demoiselle -, présente la marque Fiat. Alternance des aspects écologiques et automobiles, rafraîchissant par rapport aux traditionnelles conférences constructeur.

Puis, Luisa, styliste, revient sur les « Chevaux de Feu », ces voitures qui furent Stars des circuits et icônes de la sportive italienne. Après une période peu glorieuse, Alfa Roméo foule ses anciennes terres sportives.

Francisca, Manager de Farnair, revient sur des aspects terre-à-terre de satisfaction et de rentabilité. La flotte Farnair comprend vingt avions et quinze véhicules Fiat.



Et le Roi Scorpion fait son entrée. Le cœur est la cible tant du venin de l'animal que de l'adrénaline au volant d'une Abarth. Attention, à terme les deux piqûres peuvent être mortelles. Le défi reste de ne pas se faire piquer.

Et pour terminer, la voix « Off » qui, entre légende et réalité, raconte l'histoire de la marque dont l'épilogue est la création de la marque Lancia.



Une présentation tout en métaphores pour illustrer les propos d'Alexander Bleuel qui, dans son introduction, présentait le dénominateur commun des marques du groupe : l'émotion. Un clin d'œil vers Seat ? Pas vraiment.

Le groupe a connu une traversée du désert avant de proposer, à nouveau, des gammes agui-cheuses et « sexy ». De la BCBG Lancia à la sportive Abarth en passant par la populaire Fiat et l'envoûtante Alfa, le groupe doit redonner le goût de la belle italienne sensuelle et émotionnelle.

Le pari est en passe d'être gagné avec des résultats encourageants pour chacune des marques. A première vue, les progrès sont palpables. La qualité semble au rendez-vous. Les moteurs piaffent d'impatience. Les couleurs tendance virent au rouge. Et tout cela avec un grand respect pour l'écologie, même pour les plus sportives.

Revenir sur les terres des Alfa Roméo RL Targa Florio de 1923, tel est sans doute l'objectif des marques du groupe. Le travail de résurrection ne fait que commencer. Espérons qu'il tiendra ses promesses et la distance. Pour illustrer cette « résurrection », prenons le cas Abarth. Illustre préparateur depuis 1949, Carlo Abarth a choisi son signe du zodiaque (Scorpion) comme emblème pour la marque. Indépendante jusqu'en 1971, la marque fait partie du groupe Fiat.



Version route ou compétition, les Abarth ont pour base la Fiat 600, les 124 et 131 Rally ou l'Autobianchi A 112 et la Ritmo TC 125, sans oublier la Lancia Rally 037. Aujourd'hui, ce sont les modèles 500 et Grande Punto qui servent de base aux appellations Abarth.

Bientôt quatre versions seront disponibles avec l'arrivée en juin 2010 de la 500 C et de la Grande Punto Evo.



Sur ces deux modèles de base, on peut y adjoindre tant des kits carrosserie que mécanique. De plus, un développement est en cours pour tous les modèles de la gamme Fiat (non badgés Abarth).

Parallèlement, toute une série de produits dérivés sont en préparation incluant le nom d'Abarth sur des moteurs de hors-bord ou des ordinateurs. Et, cerise sur le gâteau, le grand retour d'Abarth dans la compétition.

D'abord, le rallye avec la créa-

tion de l'Abarth Trofeo Rally. Le modèle est la 500 Abarth R3T. Ces voitures sont dépouillées pour des raisons de sécurité et de poids. Elles disposent d'une cage de sécurité afin de protéger pilote et navigateur en cas d'accident.

Elles sont équipées d'un réservoir de sécurité, d'un système de freinage puissant, de suspensions de rallye réglables, d'une boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports avec différentiel autobloquant. Le moteur développe une puissance d'environ 180 chevaux.

L'Abarth 500 R3T est une voiture idéale pour les débutants, car elle offre de bonnes performances avec de faibles coûts de gestion. Les voitures, prêtes pour les cou

rses, peuvent être achetées au prix très compétitif de 48'000.- Euros (CHF 69'000.-) directement chez Abarth à Turin.



Portrait de l'Abarth 500 R3T de Beat Wyssen et Res Werren

Basée sur la Fiat 500, la R3T possède un moteur qui développe 180 chevaux pour un couple de 300 Nm. Sa boîte à vitesse est une SADEV séquentielle à 6 rapports. Le freinage est confié à Brembo et le frein à main est hydraulique. Son châssis est réglable, ses arbres de transmission renforcés et ses jantes sont en 17 pouces. Son poids ne doit pas dépasser 1'080 kg. Elle se commande directement chez Abarth à Turin pour moins de CHF 70'000.-. Pour son entretien, trois possibilités sont offertes : entretien autonome, maintenance par une équipe ou location de la voiture.



Coup de projecteur sur la future Abarth 500 C disponible en juin 2010



Autre prestation sportive, l'Abarth Trophée Slalom qui s'articule sur trois différentes catégories de course. En catégorie « Super Sport » s'affrontent des Abarth, quelle que soit leur année de fabrication, toutes de série. Dans cette catégorie sont préconisés des pneus de route classiques. Un peu plus déchaînée est la catégorie « Corsa », où sont admises des modifications sur la voiture et des pneus de course. Les propriétaires de voitures Abarth classiques des années 50, 60 et 70 courent dans la catégorie « Storico ». Dès son introduction, l'Abarth Trophée Slalom a joui d'une grande popularité. Pour la saison 2010, plus de 40 participants sont déjà inscrits, ce qui fait de l'Abarth Trophée Slalom le tournoi de coupe d'une marque remportant le plus grand succès dans le monde des compétitions en Suisse.

Et pour terminer, la Formule Abarth utilise des voitures identiques, équipées d'un moteur de série d'une Abarth Grande Punto essence. Le moteur développe 180 chevaux pour un couple d'environ 300 Nm. La série créée depuis peu est très demandée. Pour la première saison, plus de 40 voitures ont déjà été vendues. Fin avril, 35 voitures de course ont participé à la première course, à Misano Adriatico.

Une des plus importantes écuries de la Formule Abarth est l'écurie suisse Jenzer Motorsport, qui présente cinq voitures dans la nouvelle série : deux avec les pilotes suisses Zoel Amberg et Patric Niederhauser, une avec le fils de l'ex-pilote de Formule 1 Eddie Cheever et deux avec les jeunes talents Mans Grenhagen de Suède et Maxim Zimin de Russie.



Jenzer Motorsport est parti avec succès dans cette nouvelle série. Lors du premier week-end de course, Zoel Amberg, 18 ans, a remporté la seconde course et quatre des cinq voitures se sont placées dans les sept premières places. Également dans la première course, un pilote de Jenzer est monté sur le podium à la troisième place et les quatre autres se classaient dans les 10 premiers. Au classement général de la saison, le pilote de Jenzer - Maxim Zimin - occupe la seconde place et Zoel Amweg, la troisième.

JOURNEY THROUGH PASSION



Swiss Tuning Show 2010



Les Fuel Girls mettent encore une fois le feu à Palexpo

Le Tuning, une dévorante et coûteuse passion pour une jeunesse à la recherche de la perfection automobile. De l'art au « jacky », le Tuning est un monde à part où les valeurs automobiles changent de registre.

Il s'agit de partir d'une caisse en tôle pour la transformer en oeuvre d'art unique. Cela réussit à la plupart des membres exposant leurs réalisations mais le résultat final est à la hauteur de la dimension

du porte-monnaie. Pour cette 4ème édition du Swiss Tuning Show, plus de 20 exposants et 950 véhicules ont répondu présents et quelque 15'700 visiteurs ont transité par les halles 5 et 6 pendant tout le weekend très ensoleillé.

Quelle est l'origine du mot « Tuning » ? C'est un verbe anglais « to tune » qui signifie accorder. A l'origine, il est utilisé pour les instruments de musique mais aussi pour le réglage des moteurs. Sur ce point, le terme « accorder

» possède un sens proche de « mettre au point » ou « d'optimiser ». Donc, le but premier était d'améliorer mécaniquement le véhicule d'origine. La personnalisation ne vient que plus tard. Cela couvre l'installation d'accessoires extérieurs et intérieurs comme les éléments de carrosserie, le moteur, les freins et les suspensions ou encore les systèmes électroniques embarqués.

Né au Etats-Unis et au Japon, le « Tuning » est arrivé en Europe via l'Allemagne. Petite anecdote, le terme « Tuning » a été francisé



Parmi les exposants, plusieurs professionnels dont Premio Pneus



Tous les beaux châssis n'ont pas forcément quatre roues



Golf VR 6, Ibiza El Diablo, le coup de coeur de la rédaction

lors d'un concours et le terme retenu par le jury est «Bolidage» face à son concurrent «Revoiturage». C'est à en perdre son latin !

Genève fait partie des salons de «Bolidage» connus et reconnus aux côtés du Sema Show aux US, de l'Essen Motor Show ou du Bodensee Tuning Show. Les organisateurs sont conscients des difficultés à pouvoir réunir tous les amoureux de cette discipline qui comporte plusieurs catégories, dont le SPL.

Le but visé est d'obtenir la pression acoustique la plus forte possible dans un véhicule hermétiquement fermé et dont la fréquence maximale se situe à 80 Hertz (plusieurs catégories existent dans ce type de concours en fonction du budget du concurrent comme du type de véhicule ou de choix technique du concurrent lui-même). Un appareil de mesure électronique est utilisé pour mesurer la valeur de pression acoustique « SPL ». On y trouve également l'élection de la plus belle voiture ou encore la zone de « Drift » et le « Run ».

Le drift est un sport automobile

dans lequel le pilote contrôle le véhicule pendant qu'il glisse d'un côté vers l'autre sur une piste de course. Il se déroule sur l'asphalte et est jugé selon la vitesse, l'angle d'attaque, la méthode et le style plutôt que sur la rapidité. Les voitures de drift sont généralement des propulsions compactes et coupés sport de moyen gabarit, mais on trouve maintenant des berlines à quatre roues motrices.

Le but est d'envoyer le plus de puissance possible aux roues arrières pour littéralement leur enlever toute traction à la piste et ainsi glisser en faisant accélérer la voiture. Le "drift" doit être maintenu tout le long du virage en utilisant presque toute la puissance du véhicule, un freinage bien calibré et un survirage très précis.

Pour assister au Drift au Swiss Tuning Show, les organisateurs avaient préparé une tribune "VIP" alias présidentielle en bois exotique sans doute pour compenser le CO2 émis par nos valeureux pilotes de Drift et autres démonstrations durant les journées du samedi

22 et dimanche 23 mai 2010. Bon, redevenons sérieux, nous avons remarqué lors de notre passage au travers du salon et de l'exposition des véhicules que de nombreux "tuners" restent dans leur véhicule et ne font que peu de cas de ce qui les entoure. Dommage, car certains intérieurs contiennent des objets qui dévalorisent la qualité du travail fourni. Par exemple, des canettes ou des briques de boisson dont la valeur artistique n'a que peu de rapport avec celle de la préparation.

Lors de notre passage à Genève, nous avons découvert toutes sortes de Tuning. Si certaines réalisations étaient à vous couper le souffle, d'autres, en revanche, confortent les détracteurs de ce type de personnalisation de par le mauvais goût ou les extravagances. Comme pour chaque spécialité automobile on trouve détracteurs et passionnés. Ici pas de procès, on regarde les photos et on apprécie ou pas. Sans doute nos remarques et nos commentaires plairont à certains et déplairont à d'autres. Vivement 2011 pour la 5ème édition.

Le point de vue de l'assureur

Lors du Swiss Tuning Show, nous avons rencontré Miguel Cabanelas de Neo Insurance dont le marché couvre toute la Suisse romande. Comme nous le présente Miguel Cabanelas, Neo Insurance fait office de courtier auprès de sa clientèle. Le but est de trouver pour un client donné dans un contexte donné le meilleur rapport couverture / qualité / prix. Dans le cadre du Tuning, l'assureur ne peut entrer en matière que sur les éléments homologués. Lors de la demande du client, le véhicule modifié ne doit pas présenter d'éléments non homologués en Suisse. Ainsi le Kit NOS (protoxyde d'azote) qui permet d'augmenter la puissance du véhicule n'est pas homologué en Suisse et donc ne pourra être pris en compte lors de la conclusion du contrat d'assurance. Neo Insurance possède cent conseillers clientèle qui pourront vous renseigner sur les couvertures possibles pour vos réalisations personnelles en matière de Tuning.



Sensations Fortes

Swiss Tuning Show

Geneva Palexpo les 22 et 23 mai 2010



Stéphane Riesen, instructeur au TCS dans ses oeuvres



Pour contrôler le dessous, c'est efficace mais pas pratique



Toute l'équipe de Philippe Camandona pour les Drifts en 4x4



Moins facile avec une 4 roues motrices qu'une deux roues



Ici Alain May dans ses oeuvres. La maîtrise est totale



Jeu de Drift entre Philippe et Alain sur base Lancer Evolution



Philippe Camandona salue son public venu le soutenir



Julien Camandona et Dany Amweg, Lancer Evo 340 chevaux



Alain Stéphane May prend l'air avec quelques grosses chaleurs



Coup de Coeur de la rédaction

Le Salon en images

Swiss Tuning Show

Geneva Palexpo les 22 et 23 mai 2010



Seat Ibiza 1.8 20V Turbo Cupra 2 de Botty Tuning



Bientôt Collector, un Dodge Nitro du Club Nitro de Genève



Capot ouvert comme les vraies, mais où est le Tuning ?



Cox de Barbie qui, pendant les photos, dessine assise au volant



Caddy venu de Haute Savoie. Attention les gendarmes couchés



Réalisation GP, Garage Populaire à Crissier. Voir leur site Internet



Venu du Var, ancien modèle de Peugeot. Le Style est ancien



A votre gauche, les héros de l'Age de Glace



A votre Droite, les héros de Cars



Vue des modèles du Club Tuning 4 Honor



Vue du stand Club Tuning Road on Fire



Très belle réalisation. Sobre pour cette Corvette Haut Savoyarde



Parmi les Accessoiristes présents, Barracuda et ses Girlz Style



Pour ceux qui ne savent pas que Genève est en Suisse



Transformation d'une Viper en imitation carbone



Changement de look pour la Seat WTCC de Fredy Barth

Au cours de la 11ème journée de courses ACS, à Frauenfeld, la Seat Leon TDI WTCC de Fredy Barth a connu son premier bain de foule. Lancé en février, le concours de design sur le thème Swissness, associant créativité et valeur de reconnaissance, a couronné Rolf Kukuk. Après Monza, le weekend dernier, Fredy et sa Seat seront à Zolder en Belgique les 19 et 20 juin 2010. Fredy Barth est en 8ème position au classement conducteur WTCC.





CITROËN

PRESENTE

SPONSORS PRINCIPAUX



CHAMPIONNAT SUISSE DES RALLYES
EPREUVE DU CALENDRIER INTERNATIONAL FIA

Rallye du Chablais

Parrainage de Sébastien Loeb - Champion du Monde des Rallyes



7^{ème} édition

28 et 29 mai 2010

Centre du Rallye : Lavey-Village - infos sur www.rdch.ch

SPONSORS



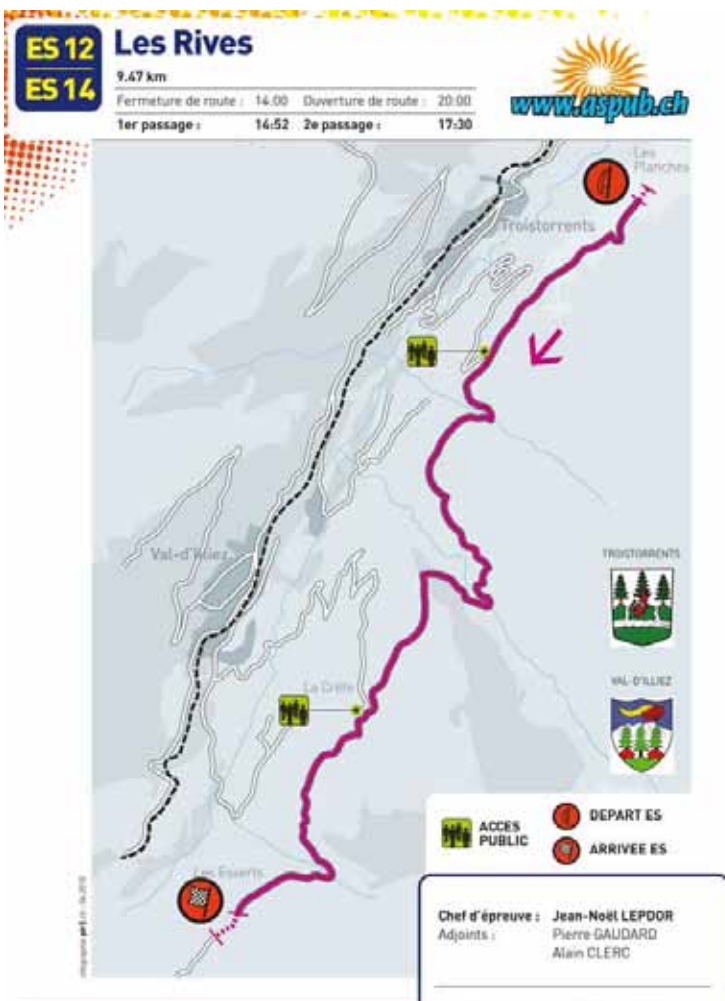
PARTENAIRES & FOURNISSEURS



MEDIAS

Rallye du Chablais, passe de trois pour Holtz et Ravasi

La pression monte. Les recos de ce weekend peuvent-elle mettre la pression sur Grégoire Holtz et Pietro Ravasi en vue de la 3ème manche du Championnat de Suisse qui se déroulera le weekend des 28 et 29 mai 2010 ? Plusieurs prétendants sont en embuscade. Les organisateurs ont présenté le vendredi 21 mai les différentes spéciales du vendredi et du samedi. Plus de nonante inscrits entre les différents groupes et 6 équipages en VHC. Il faut signaler la présence du Abarth 500 Trophée avec 4 véhicules en compétition pour la première fois aux côtés des Clio R3 Trophy et C2 R2 Trophy. Encore de belles bagarres en perspective sachant que les écarts lors du Critérium Jurassien se comptaient en poignées de secondes.



Le démarrage se fait sur les chapeaux de roue avec une spéciale aux Avants – au-dessus de Montreux – de 14.5 km avec des passages spectaculaires. Le premier passage se fait à 14h17 et le second à 17h24. La seconde spéciale se déroule autour d'Evionnaz – Collonges. Pour le samedi, cela devient plus chargé. Trois spéciales : la Tour d'Ai, entre Luan et La Lécherette, puis Col de la Croix et pour terminer Bex – Lavey. Et ce, à deux reprises pour la matinée.

Le programme de l'après-midi n'est pas orienté "sieste crapuleuse" avec le circuit sur le plateau de Vérossaz et comme dernière spéciale Les Rives entre les Planches et les Esserts. Sur ces trois demi-journées, la distance totale est de 160 km.

La sécurité mise en place permet aux spectateurs de se rendre à de nombreux points de passage des concurrents. A noter que sur certaines spéciales, les accès publics sont impossibles. Les organisateurs ont mis en place une signalétique à respecter par les piétons afin qu'aucun accident ne survienne pendant l'épreuve.

Il est bon de rappeler que de telles manifestations sportives ne peuvent être autorisées qu'en raison d'une sécurité exemplaire. Et par conséquent, il est de bon aloi que le public respecte les consignes. La sécurité mise en place par l'organisation, sous la férule d'Eric Jordan, correspond à celle mise en place pour le championnat WRC. Un gage supplémentaire de sécurité.

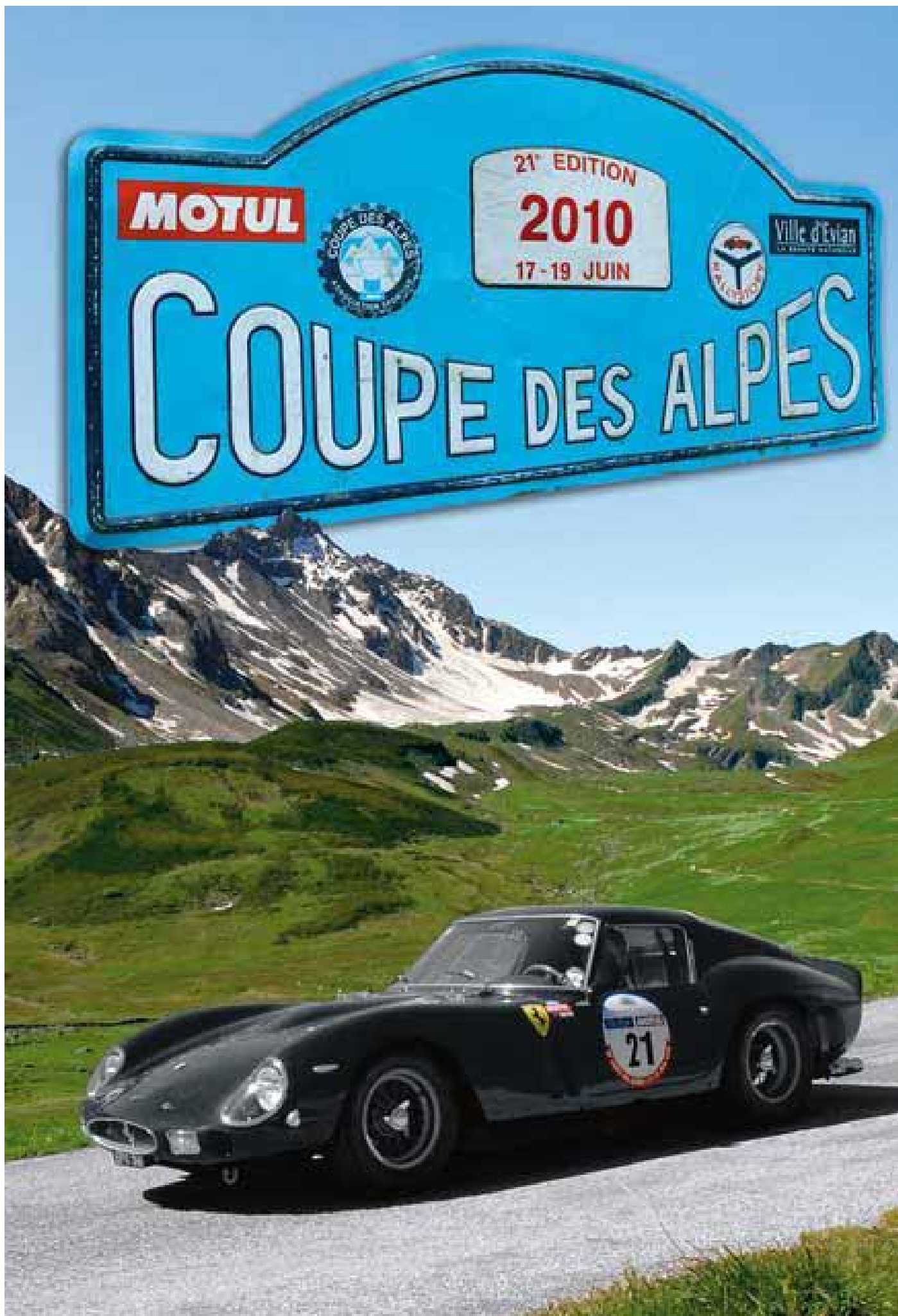
Victoire de la Peugeot RCZ 200 ans aux 24 heures du Nürburgring



Dans la catégorie Diesel des moins de 2 L, la Peugeot RCZ 200 ans du team Peugeot Allemagne remporte la 38ème édition des 24 heures du Nürburgring. Deux voitures sont engagées. La N° 201 avec Jürgen Nett - Joey Kelly - Michael Bohrer - Henning Klipp et la N° 200 avec Jean-Philippe Peugeot - Stéphane Caillet - Cyrus Ayari - Olivier Perez.

Le moteur HDI FAP développe 200 chevaux et grâce à la qualité de ses trains roulants et de son châssis, le surplus de puissance est facilement supporté. Cette réalisation montre que Peugeot reste dans la course depuis de nombreuses années comme l'attestent ses victoires en 1913, 1916 et 1919 aux 500 miles d'Indianapolis.





La Tour-de-Peilz, bourse auto-moto en Suisse romande

Après les chaleurs caniculaires de fin avril, le mois de mai 2010 démarre humidement. Ce caprice de la météo ne décourage cependant pas les passionnés et les habitués de la Bourse Auto Moto de La Tour-de-Peilz, organisée pour la 11ème année consécutive par Christofer Ansermet et François Nicollier.

La Suisse romande est pauvre dans ce type de manifestations. C'est de ce constat que sont partis nos deux organisateurs pour donner vie à cette bourse. François est moto et Christofer est auto. Ainsi, les deux passionnés réunissent un parterre de

deux et quatre roues. La fidélité des exposants (1/4 de professionnels) permet d'avoir entre 40 et 50 échoppes chaque année. De temps en temps, l'un d'entre eux ne vient pas et est remplacé par un nouveau. La fréquentation tourne autour des 1'200 – 1'300 visiteurs chaque année. La variété des stands leur permet de trouver la pièce, le manuel, le magazine ou la miniature tant recherchés. Les organisateurs n'ont choisi qu'une journée, c'est plus simple à organiser. Pour permettre aux collectionneurs de venir avec leurs merveilles, un parking leur est réservé devant la salle des Remparts. Ainsi les visiteurs ont tout loisir d'admirer quelques belles anciennes, comme, cette année, une Fiat 124 Rallye, une 2CV Azelle, une Bugatti ou une Celtaquatre.

Ce qui caractérise cette bourse, c'est l'ambiance qui y règne, le style forum et la simplicité. En circulant parmi les stands, les discussions entre les personnes ont plus un aspect « forum public » qu'un face à face visiteur-exposant. Comme nous l'a confirmé Christofer Ansermet, les visiteurs



comme les exposants sont des habitués. Des personnes qui viennent pour leur ancienne et qui en connaissent la vraie valeur sentimentale. D'une Acadienne à une Bugatti, ce n'est pas la valeur financière qui réunit les passionnés, mais bien la valeur affective de l'automobile. Le concept de la Bourse de La Tour-de-Peilz se veut informel. La structure est simplifiée et l'ambiance est conviviale et familiale.

Parmi les exposants 2010, nous avons croisé Mario Occhiuzzi. Mario vient de Liestal. Il vient chaque année avec une pièce rare. Pour 2010, il propose à la vente une moto Benelli 250 cm³ de 1939 exclusivement destinée à la course. Cinq modèles ont été fabriqués et il n'en reste que deux. Ce modèle possède 1 arbre à came en tête et une fourche parallélogramme (elle est vendue avec la moto qui aujourd'hui est équipée d'une fourche télescopique avant). Le châssis et le moteur sont frappés du N° 5, la dernière à avoir été construite. Mario Occhiuzzi aime venir à La Tour-de-Peilz. Ce sont des vacances ! Il adore son ambiance et les rencontres qu'il fait tout au long de



la journée. A l'année prochaine pour une nouvelle exclusivité !

Les anciennes réclament souvent de la documentation. Pour cela, parmi les différents exposants, nous avons rencontré José Mayor. Comme il le dit lui-même : « Je suis tombé dans l'automobile depuis tout petit ». Les souvenirs automobiles de José sont incroyables et nombreux. Il aime venir à La Tour-de-Peilz car, pour lui, cette bourse est le lien qui manquait en Suisse romande entre Genève et Sion. Il milite pour l'acceptation des « Youngtimers » (en revanche, il déteste le terme !) qui sont quelque peu rejetés par certains collectionneurs. Selon lui, les jeunes (- de 30 ans) qui se lancent dans l'ancienne achètent des véhicules des années 70 à 80. Pour eux, ce sont des anciennes abordables. Impossible d'acquérir des autos à plus de 30 ou 50'000 francs. Ils ont la fibre « Ancienne », alors laissons-les rejoindre les groupes des passion-



nés et partager ensemble ce plaisir.

Pour illustrer les propos de José Mayor, il est important de citer « Les rencontres informelles » d'Echallens. Un lieu où chacun peut venir avec son ancienne, le premier samedi de chaque mois et partager ses expériences et ses galères. Pas de réservation, pas de contrainte. On vient, on ne vient pas. On passe dire bonjour. On boit un verre et on repart. Pas de discrimination automobile. La prochaine rencontre a lieu de 5 juin 2010.

Toutes les informations sur www.rencontresinformelles.jimdo.com.



21e COUPE DES ALPES

Retour sur image, Nostalgie : 27 au 30 juin 1960 – Épreuve française du Championnat d'Europe

Parcours : Marseille / Chamonix : 1 714 km - Chamonix / Cannes : 1 250 km. Victoire de l'équipage Delageneste / Greder sur Alfa Romeo Giulietta Coupé. 66 équipages au départ, 42 à l'arrivée - 6 remportent la Coupe des Alpes pour avoir accompli la totalité du parcours sans pénalisation routière.



Depuis 1988 et plus de vingt éditions, la COUPE DES ALPES est désormais le rendez-vous incontournable des grands événements automobiles historiques. La qualité du plateau, la beauté des paysages, l'enthousiasme de l'équipe d'organisation en font en plus un des rallyes les plus réputés d'Europe avec près de 200 participants au départ, une quinzaine de nationalités représentées, 30 marques et une centaine de modèles d'automobiles différents.

Ces trois jours de pur plaisir automobile sont l'occasion unique offerte à des propriétaires de véhicules de sport de collection, de traverser les paysages grandioses du massif alpin jusqu'à la méditerranée, à ce moment magique qu'est l'ouverture des cols de la grande route des Alpes.

Au programme de la COUPE DES ALPES 2010 : 1 000 km parmi les murs de neige et les marmottes, avec la volonté de vous faire découvrir des routes incontournables ou méconnues, voir jamais empruntées par le rallye, en privilégiant l'agrément de pilotage et la qualité des revêtements routiers. 18 cols à franchir, dont les deux plus hauts, tous à plus de 2500 m : l'Iseran (2770 m) et la Bonette (2715 m).



Comme toujours au départ d'Evian sur les bords du lac Léman, la Coupe des Alpes cette année fait étape dans le traditionnel village savoyard de Méribel au cœur du plus grand domaine skiable du monde: les 3 Vallées, puis à la croisée de deux géants des Alpes : l'Iseran et le Mont-Cenis, et enfin les pieds dans l'eau sur la Croisette à Cannes où la vie de palace

récompensera les équipages.

Professionalisme de l'organisation et disponibilité des équipes d'encadrement, qualité de l'hébergement et des repas, service bagages, assistance mécanique, assistance remorquage sont une exigence permanente pour RALLYSTORY depuis plus de 20 ans maintenant. La 21e édition de la COUPE DES ALPES n'échappera pas cette règle avec toujours le même souci de vous offrir un grand moment de convivialité et de passion automobile. Renseignements sur le site de Rally Story.





Bienvenue au Musée de l'Aventure Peugeot

Peugeot A 200 ans, et le Lion, son emblème date de 1858



Entrée principale du Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux



La 50'000'000ème Peugeot



403 Berline et 404 cabriolet, le duel des générations

Balade en images au sein du Musée et des réserves



Prototype de la Peugeot 505 cabriolet



Effet Garanti avec carrosserie en tapisserie et plancher en parquet



Vues de la 604 Heuliez de Philippe Bouvard offerte au Musée



Retour sommaire

Balade en images au sein du Musée



De nombreux "ancêtres" mis à disposition pour un essai routier



Photo du haut : Les Ateliers de restauration - Bas - Le Musée



3'000 m2 sont ouverts en plus au Musée de l'Aventure Peugeot



Prise en main de la Peugeot 504 V6 coupé TI



Le coupé 504 est un 2 + 2. Les sièges arrière sont confortables



La Peugeot 504 Coupé pose devant le Lion de Belfort



Les fauteuils sont confortables et la position est bonne mais basse



Dernière version avec le V6 à injection de 144 chevaux



La double sortie d'échappement "Spaghettis" caractéristique Peugeot

Reprenre la route au volant d'une 504 coupé V6

Texte et photos Jean-Pierre Pasche

L'assise est basse. Le volant immense et sa jante est relativement fine. Gros compteurs, basculeurs au tableau de bord. La manette des clignotants à droite et le combiné essuie-glaces / phares pour le moins déroutant. L'ambiance des seventies est de retour. Autre point qui surprend, l'unique rétroviseur extérieur de petite dimension. Contact, le V6 s'ébroue dans la discrétion. Le véhicule est un des derniers construits et n'affiche que 300 kilomètres au compteur.

L'embrayage est souple mais la boîte est d'un autre âge. Elle manque cruellement de précision (par rapport au modèle actuel) mais les vitesses (5) passent sans problème. Les 144 chevaux sont bien présents. Le confort est parfait. Les bruits de roulement sont quasi inexistantes. Surprise dans un rond point : L'arrière souhaite passer devant. Pas d'ESP ou autre artifice électronique pour contrôler la trajectoire de la belle. Oh tout doux, le Lion n'est pas mort ce soir ! Les routes, qui nous emmènent de Sochaux à Belfort, permettent de constater que le coupé a encore de beaux restes. Attention sur route humide, le train arrière décroche de temps en temps. Mais quel plaisir de se retrouver à bord de l'un des plus beaux coupés de la marque et de retrouver quelques sensations des années 70 et 80.

5^{ème} ÉDITION

BURGUNDY JEEP TROPHY

29 ET 30 MAI 2010

CIRCUIT DES COMBES GRONDÉES
ST SYMPHORIEN DE MARMAGNE (71)

DEMONSTRATION

ROAD BOOK

ÉPREUVES 4X4 MASCULIN ET FÉMININ

ÉPREUVES DE ROCK CRAWLING

BAPTEMES



NOUVEAU
Démonstration de Crawling
Radio communales

SOIREE US
ROCK . COUNTRY



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

332 chevaux



Chevrolet Tahoe Hybrid by Geiger

General Motors offre maintenant la synergie parfaite de l'espace, de la puissance des huit cylindres et de l'économie. Mais pourquoi se satisfaire de cela si nous pouvons être plus économiques et écologiques ? GeigerCars.de offre maintenant le Tahoe hybride même avec un système LPG.

Avec sa fonction « dual mode », le Tahoe fait économiser de l'argent, même au départ usine. D'une part, the SUV est équipé d'un V8 de 6,0 litres pour une puissance de 332 chevaux à 5'100 t/mn pour un couple de 498 Nm à

4'100 t/mn. D'autre part, le moteur a un système automatique de désactivation de cylindre pour couper temporairement une rangée. Les ingénieurs de GM ont combiné cette technologie avec une conduite électrique comprenant un système de freinage rétroactif et un redémarrage sans aucune combustion après un arrêt. Avec ce genre de moteur, l'hybride permet une consommation de carburant de 11L/100, ce qui est remarquable pour un véhicule de cette taille.

GeigerCars.de va plus loin maintenant en termes d'économie. Le spécialiste des voitures

américaine de Munich offre maintenant aussi le Tahoe hybride avec un système LPG, transformant le Chevy d'un véhicule « Dual Mode » en véhicule « Tri Mode », combinant le carburant traditionnel, la conduite électrique et le LPG dans une seule voiture. Son réservoir à gaz peut contenir 109 litres. Avec cet équipement, GeigerCars.de parvient même à réduire de moitié les coûts du carburant au prix actuel du LPG. Ceci est un argument supplémentaire pour acheter le Tahoe hybride 56'000 euros plus 4'000 euros pour le système LPG.



Jeep Grand Cherokee, le Grand Indien est de retour

Malgré les tracasseries entre les groupes Chrysler et Fiat, la marque Jeep survit au milieu des restructurations. Si Chrysler sera badgé Lancia en Europe - Sauf la Grande Bretagne - Et Dodge disparaît sauf pour certains modèles sous le badge Fiat, Jeep maintient son nom et reste autonome dans la nouvelle galaxie Fiat.

Le Grand Cherokee est de retour en Suisse au 4ème trimestre 2010. Il arbore une nouvelle motorisation V6 de 3.6 L développant 290 chevaux à 6'250 tr/mn. Une version Diesel complétera l'offre ultérieurement. Son dessin est en harmonie avec les standards actuels et s'éloigne de plus en plus de ce qui fit la spécificité de la Jeep depuis 60 ans. Il présente une suspension à quatre roues indépendantes et de nouveaux systèmes de traction intégrale. La présentation officielle a eu lieu le vendredi 21 mai 2010 à l'usine Jefferson en présence de Sergio Marchionne, directeur général du groupe Chrysler.



Découverte Off-Road, *ce qui vous attend pour les prochains mois*



Les sorties de mai 2010

La Trans Ardéchoise - du 22 au 24 mai 2010

Départ le samedi 22 mai 2010 pour les 4X4 des environs d'Aubenas pour trois jours de pistes et chemins forestiers dans les monts Ardéchois avec passage de divers cols avec peut être encore de la neige à cette période de l'année. L'Ardèche est une région qui fait partie de ces régions mythiques, qui a toujours fait rêver.

Les chemins sont splendides et sauvages entre les plateaux boisés qui culminent à plus de 1500 mètres. Une partie de cette Ardèche qui est restée encore sauvage.

Descente sur la Lozère toujours par des itinéraires exceptionnels que les amoureux de la nature apprécieront avec des panoramas à 360° sur la montagne Cévenole. Petite intrusion dans les Cévennes du côté de Génolhac et nous voilà enfin dans le Gard pour terminer notre périple non loin d'Alès

Le dimanche 23 est axé sur le 4X4 plus technique par endroit pour les aficionados du franchissement (les passages peuvent être contournés)

TARIFS: 4X4 +pilote + copilote, 390€ personne supplémentaire, 60€
2 nuitées avec petit déjeuner et dîner typique (cévenol et ardéchois)
Groupe de 5 véhicules 4x4 minimum à 15 maxi

Les sorties de juin 2010

Corsica Offroad - du 2 au 7 juin 2010

Découverte de l'île de beauté au volant de votre 4x4 par les pistes et chemins forestiers

Ce périple commence à Toulon par une mini croisière dans une ambiance bon enfant entre les restaurants et le piano bar, pour une découverte de la Corse et de ses pistes sinueuses en forêt, et des plus hauts sommets de l'île avec des points de vue féeriques sur le golfe de Porto Vecchio, le Monté Cinto (2706 mètres d'altitude) le lac de Calacuccia, les pistes du Cap, le désert des Agriates et bien d'autres sites qui associent la mer et la montagne que les amoureux de la nature apprécieront.

Cette année nouvelle formule une arrivée sur Bastia, des nuitées en montagne (avec peut être la neige en altitude) et en bord de mer.

Tarifs: 4x4 + pilote, 950 € (comprenant traversée maritime aller-retour couchage en cabine avec sanitaires complets, petit déjeuner complet sur le port de plaisance de Bastia).

Hébergement en hôtel avec 3 demi-pensions, dîners inclus à bord du bateau au retour ainsi que le petit déjeuner.

Passager supplémentaire
Adulte, 355 € (même véhicule, même chambre, même cabine).
Enfant -12 ans, 325 € (même véhicule, même chambre, même cabine).
Supplément chambre individuelle, 80 €

Groupe de 10 véhicules 4x4 minimum à 15 maxi
Randonnée de Sestrières (France / Italie) – les 12 et 13 juin 2010
(Niveau 3, 4x4 équipé d'une boîte de transfert et des pneus type mixte)

Une escapade au volant de votre 4x4 en Italie par des pistes et chemins tous plus merveilleux les uns que les autres, passages de plus de 4 cols à 2600 Mètres d'altitude avec des vues sur le massifs Alpains. Le départ se fait du côté de Briançon, ensuite direction Mont Genève où le Offroad est roi passage entre station française et Italienne. Montée sur la station de Clavière, Del Lago Néro et la superbe vallée de Argentera. Le lendemain boucle sur Sestrières et direction Susa par la piste des Gallérias

Hébergement en Hôtel demie pension en Italie. Apéritif et café offert aux pique-niques

Tarif : 4x4 pilote + copilote : 245€ personne supplémentaire, 65€

Groupe de 5 véhicules 4x4 minimum à 15 maxi



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

CLIM. offerte

17 900 € HT
 21 408,40 € TTC

Les sorties de juin 2010

RANDO des FORTS (alpes italiennes) - les 26 et 27 juin 2010

(Niveau 3 4x4 équipé d'une boîte de transfert et des pneus type mixte)

Départ avec votre 4x4 du côté de l'Escarène (au dessus de Nice) où nous rejoindrons notre Hôtel du côté de Castérino par les chemins de la vallée de la Maglia et les abords de la Vallée des merveilles et le parc national du Mercantour, le col de la baisse de Peyrefique au dessus de Tende.

Le dimanche, après un bon petit déjeuner direction les pistes des crêtes (frontière italienne) pour la découverte toujours en Offroad des forts qui faisaient la défense d'une partie de la ligne Maginot. Descente sur la vallée de la Nervia ou par Notre Dame des Fontaines avec les passages de multiples cols entre 2000 et 2400 mètres (France et Italie) avec des points de vue inoubliables que les amoureux de la nature apprécieront

Prévoir vos pique-niques pour les deux jours (apéritif et café offert)
 Hébergement en hôtel demi-pension
 Tarifs: 4x4 + pilote + copilote, 245€ - personne supplémentaire 65€

Groupe de 5 véhicules 4x4 minimum à 15 maxi

Renseignements et inscriptions : Découverte Offroad – Mike Molimard
 Téléphone : +33 609 080 531
 Site www.decouverte-offroad.com - Adresse courriel contact@decouverte-offroad.com

Suisse Auto Mag n'est pas responsable des erreurs de publication ainsi que des éventuelles annulations de la part de l'organisation. Prière de se renseigner avant le départ auprès de Découverte Offroad

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 Bovery

1868 Collombey www.passionauto.ch

024/472.83.33

CHEVROLET



Les sorties de juillet et août 2010

La Trans Ardéchoise - les 17 et 18 juillet 2010

Une découverte au volant de votre 4X4 de l'Ardèche, les Cévennes, la Lozère et pour finir le Gard. Départ des environs d'Aubenas pour un périple de deux jours de pistes et chemins forestiers dans les monts Ardéchois avec passage de divers cols avec des paysages typiques. Descente sur la Lozère toujours par des itinéraires exceptionnels que les amoureux de la nature apprécieront avec des panoramas à 360° sur la montagne Cévenole. Petite intrusion dans les Cévennes du côté de Génolhac et nous voilà enfin dans le Gard pour terminer notre périple non loin d'Alès. Le dimanche est axé sur le 4X4 plus technique par endroit pour les aficionados du franchissement sur les traces du Cévenol (les passages peuvent être contournés)

Tarifs: 4 X4 +pilote + copilote, 220€ - personne supplémentaire 55€ - Nuitées avec petit déjeuner et dîner typique (cévenol et ardéchois)

Groupe de 5 véhicules 4x4 minimum à 15 maxi

Hannibal Raid - la traversée des Alpes franco-italiennes - du 9 au 14 août 2010

Départ au volant de votre 4x4 du côté de l'Escarène 20 km de Nice le 9 Août pour un périple de six jours entre les Alpes italiennes la Maurienne via la Savoie.

Vallée de la Maglia et les abords de la Vallée des merveilles et le parc national du Mercantour, le col de la baisse de Peyrefique au dessus de Tende.

Direction les pistes des crêtes (frontière italienne) pour la découverte toujours en Offroad des forts qui faisaient la défense d'une partie de la ligne Maginot. Descente sur la vallée de la Nervia ou par Notre Dame des fontaines avec les passages de multiples cols entre 2000 et 2400 mètres (France et Italie) avec des points de vue inoubliables que les amoureux de la nature apprécieront.

Passage du côté de Sestrières avec ces cols à plus de 2600Mt avec des vues sur les massifs alpins. Rando entre stations françaises et italiennes, la vallée de l'Argentiera, la région Del Lago Néro les superbes pistes de crêtes qui nous mènent de Sestrières à Susa par la piste des Gallé-riars moment magique et inattendue. Ensuite les incontournables pistes du Mt Cenis et arrivée sur val d'Isère le 14 au soir.

Le 14 août: Rando découverte ou musclé pour les aficionados de sensations (espace haute montagne Val d'Isère Tignes)

Tarifs : 4x4 pilote et copilote 510€ - personne supplémentaire, 60€

5 Bivouacs organisés en terrain de camping France / Italie

1 Bivouac nature dans la vallée de l'Argentiera

Groupe de 5 véhicules 4x4 minimum à 15 maxi

Les véhicules compacts 4x4 de Daihatsu ont le vent en poupe

Les véhicules compacts 4x4 sont plus demandés que jamais et ainsi Daihatsu a réalisé l'année dernière des résultats extrêmement bons. En 2008 la part des véhicules 4x4 vendus de Daihatsu Suisse se situait encore à 49,62 %, et en 2009 à 62,05 %, ce qui est une progression extraordinaire.

Depuis des décennies, Daihatsu est un spécialiste dans la traction intégrale et profite de façon conséquente de cet avantage. Pour Daihatsu, la sécurité active et l'excellente tenue de route n'est pas une



question de budget, et moins encore une question de taille.

Le système de traction intégrale eco-4WD de la Daihatsu Materia et de la Sirion combine conscience écologique avec besoin d'avancer en sécurité. Dès que les roues de traction – c'est-à-dire les roues avant – commencent à patiner, le système eco-4WD transmet automatiquement, en quelques fractions de secondes, la force motrice en plus aux roues arrière. Sans l'intervention du conducteur, la traction est ainsi augmentée et la stabilité de

conduite améliorée. Etant donné que le système eco-4WD n'entre en jeu qu'en cas de nécessité, la consommation de carburant reste elle aussi «dans la zone verte». La Daihatsu Sirion 1.3 l eco-4WD est la seule de sa classe à pouvoir être commandée également avec boîte automatique, 4x4 avec un confort classe.

La force motrice du Daihatsu Terios est tout simplement répartie sur toutes les 4 roues. Ainsi on garantit une traction et une stabilité de conduite optimales. Sur neige ou sur glace, une sécurité de démarrage inédite – également en pente – maintient le véhicule dans sa trajectoire. La contrôlabilité est améliorée et, lors de descentes fortes, le frein-moteur freine toutes les quatre roues en même temps.

Daihatsu Sirion 1.3 L eco-4WD,
Daihatsu Terios 4x4
Daihatsu Materia 1.5 L eco-4WD

dès CHF 20'990.-
dès CHF 25'990.-
dès CHF 25'990.-

Source Daihatsu Suisse

Succès pour le Bodensee Tuning World 2010

Les amateurs de Tuning se sont retrouvés du 13 au 16 mai 2010 à Friedrichshafen sur les bords du Lac de Constance. Près de 105'000 visiteurs ont parcouru les différentes halles à la recherche de la meilleure customisation. Plus de 150 clubs, venus de toute l'Europe, ont répondu présent. Le Bodensee Tuning World a offert aux fans 27 premières mondiales. Toute l'industrie automobile et pneumatique s'est donné rendez-vous pendant ces 4 jours à Friedrichshafen.



Le Tuning touche de nombreuses marques. BMW est venu présenter la ligne d'accessoires développés par le constructeur. L'intérêt des visiteurs a été très important. D'autres constructeurs comme Fiat / Abarth, Chrysler – Dodge – Jeep, Nissan et Skoda étaient également présents. Globalement, les acteurs de l'industrie du Tuning sont contents des contacts pris lors de l'édition 2010 du Bodensee Tuning World.

Rendez-vous, désormais, incontournable du Tuning européen, le Bodensee Tuning World devient le Salon de référence pour les professionnels du Tuning et de l'accessoire automobile de loisir. En effet, selon un sondage réalisé pendant les 4 jours, cette 8ème édition a comblé plus d'un visiteur. De plus, la provenance des visiteurs s'élargit de plus en plus. La prochaine édition aura lieu du 6 au 8 mai 2011, toujours à Friedrichshafen.





Kristin Zippel est Miss Tuning 2010 à Friedrichshafen

La finale des Miss Tuning a permis à Kristin Zippel de Mering de remporter la victoire devant Jennifer Zegener de Kleinmachnow et Irena Then de Düsseldorf.

La jeune femme, âgée de 26 ans, est esthéticienne. Pour son couronnement, Miss Tuning a reçu les clés d'une Nissan Micra. Cet été, Kristin s'envolera pour la région des Grands Lacs aux Etats-Unis afin de réaliser des photos pour le calendrier 2011 de Miss Tuning.

Votre publicité sur

SuisseAutoMag

HOGGAR, premier pickup compact de Peugeot Brésil



Peugeot 207 au goût d'aventurier des grands espaces brésiliens

Développé au Brésil, le pickup a été conçu pour répondre aux besoins de la clientèle locale. Basé sur la 207 brésilienne et le Partner, le Hoggar se décline en plusieurs versions. Sa charge utile est de 742 kg pour la version X-Line,



La version Escapade est la plus fun des versions

660 pour la version XR et 650 pour l'Escapade, version fun du Hoggar. Motorisé par des versions FlexFuel de 1.4 et 1.6 L, il est le 4ème membre de la gamme 207 au Brésil. Conçu avec des passages de roues peu saillants, le Hoggar autorise ainsi l'utilisation de toute la surface.

La partie arrière offre des feux elliptiques enchâssés dans une glace rouge de forme triangulaire. Le pare-choc arrière comporte deux saillies servant d'appui aux pieds et supportant jusqu'à 140 kilos. L'intérieur est traité avec soin. La cabine est dotée de vitres latérales pour une meilleure vision périphérique. La vitre arrière est munie d'une fenêtre coulissante. En tant qu'utilitaire, les suspensions sont renforcées.

Le moteur 1.4 FlexFuel de 1360 cm³ développe une puissance maximale de 82 chevaux (alcool) et de 80 chevaux (essence) à 5250 tr/mn pour un couple 129 Nm à 3250 tr/mn. Il est associé à une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports. Les rapports 1 et 2 sont réduits pour améliorer le démarrage en charge.



Bac de benne dans le plus pur style pickup

Le 1.6 L FlexFuel de 1587 cm³ développe une puissance maximale de 113 chevaux (alcool) et de 110 chevaux (essence) à 5600 tr/mn pour un couple 155 Nm à 4000 tr/mn.



L'intérieur correspond à celui de la berline 207

Stratégie des véhicules "verts" de la Commission Européenne

Le Parlement, Le Conseil et le Comité Economique et Social Européen ont reçu copie des mesures prises par la Commission Européenne sur le délicat sujet des véhicules propres et économes en énergie. Toutes les technologies seront soutenues et pas seulement l'électrique comme le sous-entendaient certains. Suivez mon regard !

La promotion doit se faire tant vers les véhicules propres des moteurs à combustion classique que vers ceux à très faible intensité carbonique. Propositions et mesures sont donc à prendre et à faire dans ces deux domaines. Parmi les actions à prendre par la Commission Européenne, il y a celle visant à réduire les impacts de la climatisation mobile. Une autre piste est celle des transports routiers. La Commission Européenne sera attentive à tous les efforts réalisés vers les carburants à faible intensité carbonique ainsi que ceux améliorant les moteurs classiques.

Pour les consommateurs, une batterie d'avantages sera mise en place afin d'inciter à l'achat de véhicules "verts". De plus, la Commission Européenne souhaite une révision sur la taxation de l'énergie toujours pour favoriser l'énergie "verte" et prépare des prescriptions en matière de sécurité pour les véhicules électriques. Elle prévoit aussi le développement d'une interface commune à tous les acteurs du marché. Cerise sur le gâteau, elle se penche, enfin, sur l'épineux problème du recyclage et de la réutilisation des batteries. La Commission Européenne se fixe un parc au taux moyen de 95 g/km d'ici à 2020.

Le ras le bol des Français en matière de répression

En avril dernier, les instituts Ipsos et CSA ont réalisé 2 études sur Les Français et la sécurité routière pour le compte de la FFM (Fédération Française de Motocyclisme) et la FFMC (Fédération Française des Motards en Colère). Parce que les politiques sont toujours très attentifs aux sondages, en publiant les résultats des 2 études, Jacques Bolle, Président de la FFM en partenariat avec la FFMC, a souhaité attirer l'attention des pouvoirs publics, notamment Jean-Louis Borloo, Dominique Bussereau et Michèle Merli sur le ras le bol des Français en termes de répression, afin de leur proposer des solutions alternatives.

72% des Français considèrent que la répression routière a atteint son seuil d'intolérance et s'opposent à un durcissement de celle-ci, 86% des Français affirment qu'une infraction routière, aussi grave soit elle en dehors d'un accident, ne doit pas conduire en garde à vue. (En 2009, 250 000 gardes à vues concerneraient des infractions routières), 72% des Français sont favorables à ce que les petits excès de vitesse ne soient pas sanctionnés par un retrait de point, 57% des Français jugent que le gouvernement n'agit pas suffisamment pour améliorer la sécurité des deux roues motorisés sur les routes françaises en termes d'infrastructures routières, Pour 2 Français sur 3 (69%), les deux roues motorisés sont une solution pour désengorger les agglomérations.

Votre publicité

sur

Suisse
AutoMag



Le Range Rover fête ses 40 ans. En pleine possession de ses moyens, il revient avec un moteur V8 à compresseur dont la poussée est impressionnante. Le V8 5.0 L de 510 chevaux, développé par une équipe d'ingénieurs de Land Rover et Jaguar, reçoit un compresseur doté d'un rotor à grande hélice. L'architecture du moteur est identique chez les deux constructeurs. Toutefois les particularités "Terrain" du Range Rover ont demandé quelques modifications. Le carter d'huile est plus profond en raison des prises d'angles possibles en terrain et aussi par la présence du différentiel avant fixé dessus. Les courroies d'entraînement, l'alternateur, le compresseur de clima-

tisation, la pompe de direction assistée et le démarreur sont étanches.

Par rapport à la version précédente du Supercharged, le moteur en aluminium rigide à injection directe à haute pression fournit un couple à bas régime plus important et des réponses dynamiques supérieures. Le système de calage variable de la distribution est une première dans le secteur automobile. Comparé au moteur 4.2 L V8 en service jusqu'en 2009, ce moteur suralimenté affiche une augmentation de la puissance de 29% et du couple de 12%. Les émissions de CO2 affichent 348 g/km. Sa consommation peut atteindre plus de 25 litres en ville mais s'établit autour de 11 litres sur autoroute à une vi-

tesse constante de 130 km/h. Considérant que le véhicule frise les 3 tonnes avec 4 personnes à bord, ceci explique cela. Les accélérations sont dignes d'une berline sportive et le "dos collé au siège" est de rigueur. Le 0 à 100 est abattu en 6 secondes. Pas de soucis, les freins sont dimensionnés en conséquence, même si l'attaque de la pédale ne semble pas ferme au départ.

Extérieurement, les phares, la calandre et le pare-chocs offrent une petite pincée contemporaine en regard du classicisme du Range Rover. Le museau est imposant. Quand il se trouve derrière vous, on se sent fragile. Nous sommes dans une autre

dimension. Et cela fait 40 ans que cela dure. Pourquoi changer une équipe qui gagne et qui trouve toujours des amateurs ? C'est le charme du Range Rover. On est sous le charme ou on déteste. Pas de milieu. Tout est affaire de goût. Mais il faut remarquer que les finitions sont raffinées et l'ambiance feutrée. Et pour maintenir sa suprématie, le RR propose en première automobile la technologie Dual View. C'est carrément bluffant. Sur le même écran – tactile – si tu es conducteur, tu vois le GPS et si tu es passager tu vois le film vidéo. Et ça marche. Il faut se trouver à l'arrière pour surprendre une surimpression des deux informations. Là ils ont fait fort les techniciens de chez Jaguar Land Rover !



Tout est à la disposition du pilote ou presque. L'espace est énorme et les sièges sont des fauteuils

les inégalités de la route sont quasi absorbées. Et puis côté sécurité, entre le régulateur de vitesse adaptatif, les feux automatiques, l'assistance au freinage, le contrôleur d'angle mort dans les rétroviseurs extérieurs, il y a en plus les caméras 360° qui donnent le tournis. Elles proposent des options qui permettent de sélectionner et d'agrandir certains angles pour aider le conducteur lors d'un stationnement difficile ou d'un passage délicat en tout terrain. Il ne manque presque rien au Range Rover Supercharged.

Alors pourquoi ne roulons-nous pas tous en Range Rover ? D'abord, la production. Il n'y en a pas assez. Ensuite, l'encombrement est un tantinet au-dessus d'une Fiat 500. Donc en ville, même avec ses assistances, il fait un peu pataud. Il n'est pas à proprement parler économique en essence. Même s'il sait se montrer raisonnable, la ville n'est pas son terrain de jeu. Et, bon c'est peut-être un détail, mais il faut le mentionner : son prix. En version de base à CHF 165'000.-



Ligne plus carrée que le modèle Sport. Le Range Rover est imposant depuis derrière comme depuis devant

Avant que les passagers n'intègrent le véhicule, leurs critiques fusent. Du style : "à quoi ça sert ?", "t'as vu le mastodonte !", etc. j'en passe et des meilleures. Les remarques diminuent une fois à l'intérieur et sur la route. Dans le style "Salon roulant" avec vue panoramique à 360°, les commentaires négatifs disparaissent. D'accord tout est contrôlé électroniquement. C'est la voiture qui fait tout. D'ailleurs, la meilleure place dans un Range Rover sur les routes suisses est à l'arrière. On profite de tout. Manque juste le bar avec l'hôtesse qui passe de temps en temps pour remettre un glaçon. Le confort est royal. Toutes



La banquette arrière accueille trois personnes mais celui du milieu n'est pas à l'aise pour regarder un DVD

Options

Climatisation quadrigone	2'400.-
Ecran tactile Dual View	900.-
Pack visibilité	2'040.-



La technologie Dual View est bluffante

Peinture métallisée	1'640.-
Digital Radio DAB	680.-
Régulateur adaptatif	3'140.-
Surround Camera System	1'400.-



Il y a des commandes un peu partout y compris à gauche du volant

Système multimédia AR	5'400.-
Volant chauffant	1'340.-
Vitres AR foncées	1'040.-



Le rhéostat pour le Terrain Response et le bouton du frein à main



La grosse cavalerie toujours prêt à faire décoller le monstre



Caméras à 360°. Ici celle du coffre arrière



Optiques dernière génération avec LED. Y compris à l'arrière



Les possesseurs d'iPod sont chouchoutés par Land Rover



Commandes pour portail et garage intégrées dans le rétroviseur



On peut vraiment parler d'un volant multi-fonctions, presque trop



Le multimédia embarqué trouve son stockage dans le coffre arrière



Casques infrarouges, télécommande, privilège des passagers



De 535 à 2099 litres. L'accès reste difficile vers la banquette arrière



Quand on a son museau dans le rétro, on laisse passer la fusée



Sûr de lui et un peu hautain, le Supercharged est un aristocrate



Eclairage LED pour une partie des feux arrière

Cylindrée	4999 cm ³
Nombre de cylindres	8 cylindres / 32 soupapes
Puissance	510 chevaux à 6000 tr/mn
Couple	625 Nm 2500 - 5500 tr/mn
Catalyseur	Oui
Filtre a particules	Non
CO2	348 g/km
Rendement énergétique	G
Transmission	intégrale permanente
Boîte de vitesses	6 rapports auto
Boîte de réduction	Oui - Terrain Response
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques ventilés
Poids à vide	2710 kg
Charge remorquable freinée	3500 kg
Volume du réservoir	104.5 litres
Volume du coffre	535 / 2099 litres
Vitesse maxi	225 km/h
0 à 100 km/h	6.2 secondes
Consommation constructeur	14.9 l / 100
Consommation essai	18.2 l / 100
Pneumatiques	255 / 50 R 20
Longueur	4972 mm
Largeur	2216 mm
Hauteur	1877 mm
Empattement	2880 mm
Voie avant / arrière	1625 / 1629
Diamètre de braquage	11.8 m



Console centrale bien remplie, presque un avion

et quelques, notre version d'essai approchait les CHF 185'000.-, donc pas franchement abordable. Alors plus personne n'en veut ? Il est né Range Rover. Il a 40 ans. Il a toujours ses adeptes. Il sait presque tout faire. Même dans le terrain. Pour l'avoir testé, même bourré d'électronique dont je ne suis pas friant en terrain, il est impérial. Il passe partout. Il répond à une demande élitiste pour qui le Range Rover est le véhicule absolu. Vous ne pourrez ni les en dissuader ni les choquer par vos remarques désobligeantes. Il est et reste le 4x4 BCBG né en 1970 et répondant à des critères qui n'ont rien à voir avec le raisonnable. Et c'est tant mieux pour les amateurs de belles mécaniques. En conclusion, le Range Rover Supercharged est un dinosaure dont la technologie nous rapproche du 22ème Siècle. Laissons-le à ceux qui peuvent, encore, se l'offrir. Quant à nous, continuons de rêver à l'inaccessible !

Equipement de série 5.0 L Supercharged
 Prix de base CHF 164'400.-
 Prix Total CHF 184'380.-
<http://www.landrover.ch>



Faire tenir quatre personnes dans un véhicule de 3 mètres relève d'un pari singulier. Toyota a osé avec son iQ. Quoique pour les 4 personnes, faut encore choisir la taille et la corpulence. Mais passons ce détail pour en revenir au sujet. Pari osé, pari réussi.

Et ce qui ne gâche rien, elle est craquante. Bon, elle ressemble de loin au casque de Dark Vador (surtout en noir), mais elle possède un charme que lui envie la Smart, reléguée à des années-lumière, voire dans une autre galaxie. J'ai cherché en vain le pistolet laser mais c'est une Toyota pas un vaisseau spatial.

D'ailleurs son espace-temps se situe en ville. Elle y fait merveille. Pas de capot, pas de coffre et une position de conduite haute nous permet de la glisser dans la circulation sans difficulté. Quoique sa visibilité 360° n'est pas top. Elle est large (1'680 mm) et donc les changements de file doivent être anticipés.

Notre version était équipée du 1.4 L D-4D de 90 chevaux (que nous avons testé précédemment sur l'Urban Cruiser) qui en fait plus une routière qu'une citadine. Le moteur essence devrait être plus cohérent pour une utilisation 100% ville. Son jeu préféré : le demi-tour sur place.

Quand on aborde la route, elle absorbe mal les défauts de la chaussée. Trop souvent le cas des micro-citadines en raison de leur faible empattement. Néanmoins, grâce à son turbodiesel, elle possède de bonnes reprises et tient le cap sur autoroute. Vigilance tout de même. Toujours son problème d'absorption des défauts.

Le bruit du moteur est assez bien filtré mais la dureté des sièges et des suspensions font qu'elle devient fatigante sur de longs trajets, ce pour quoi elle n'a pas été faite. Alors pourquoi un "gros" Diesel dans une citadine. Pour le marché suisse, même s'il n'est pas avantageux, le

moteur Diesel se montre coupleux. Et comme notre pays n'est pas plat, c'est mieux qu'un moteur essence anémique. Donc le choix peut se tenir. Toutefois, pour une utilisation à plus de 90% ville, je conseille l'essence.

Toutirikiki maousse immense. Eh oui, l'intérieur paraît énorme. On a vraiment une sensation d'espace, en tout cas aux places avant. La – grande – porte refermée (attention dans les parkings) sur un son mat, on se surprend à laisser le regard errer sur les éléments un tantinet futuriste du tableau de bord.

Sauf que les aiguilles de l'instrumentation paraissent d'un autre âge. Beaucoup de



Les meilleures places sont à l'avant. Normal derrière c'est pour les tous-petits du jardin d'enfants

dossiers rabattus vous passez à 292 litres.

Voyons côté porte-monnaie. Toyota ne donne pas ses voitures, cela se saurait. Mais là on est carrément dans le luxe, avec un prix de CHF 30'000.-. Cela fait grincer les dents pour un second, voire troisième véhicule. Il a beau être craquant, il y a des limites au porte-monnaie.

Bien que relativement sobre, moins de 5.5 L en moyenne et écologique (104 g/km), cette

version Diesel tente de transformer l'iQ en citadine routière. C'est pas gagné. Il faudra encore quelques efforts pour s'attirer, dans cette version je précise, les grâces des acheteuses et acheteurs. Motorisation essence, oui pour la cité. Motorisation Diesel pour le mixte, non. Mieux vaut passer à une Yaris ou un Urban Cruiser.



La Toyota iQ, deux grandes portes et le reste autour. Porte-à-faux avant et arrière nuls. Une citadine craquante

rangement dont une pochette amovible, une climatisation automatique et un GPS – téléphone – radio – CD en option, tout est prêt pour un voyage dans le monde de la Guerre des Etoiles. Prévue pour 4 personnes, la Toyota iQ ne peut en prendre que 3. Derrière le conducteur, même de taille moyenne, difficile de faire voyager quelqu'un. Par contre, à 2, c'est parfait.

Vous rabattez les sièges arrière et pouvez emmener plusieurs sacs pour un weekend très prolongé. Moins de 40 litres pour le coffre, banquette en place, vous y glissez un mouchoir plié en 16 et une paire de tongues. Les



Moins de 3 mètres, et une sensation intérieure immense avec un design futuriste



Une ligne futuriste pour une citadine bourrée de charme



Grand pare-brise, gros yeux qui vous regardent et nez ultra-court



La capacité passe de 32 à 292 litres. Mouchoir et tongues



Sous le plancher, l'outillage de la demoiselle



Le moteur de 1.4 L D-4D de 90 chevaux est suffisant mais non sportif



Les appuie-têtes arrière n'améliorent pas la visibilité



Le hayon s'ouvre très largement sur un coffre de 32 litres



De couleur noire, elle peut se prendre pour le casque de Dark Vador



Position des sièges lorsque vous faites vos achats du weekend



L'éclairage intérieur est stylisé par une lampe des plus design



Le volant tombe bien en main. GPS en option sur notre modèle



La boîte à gants est amovible. Originalité de l'iQ



Jantes alu en 15 pouces avec pneus en 175/65 R 15



Shift en vert s'allume quand il faut passer la vitesse supérieure



Sièges chauffants pour cette citadine marrante

Cylindrée	1364 cm3
Number de cylindres	4 cylindres / injection directe Turbo
Puissance	90 chevaux à 3400 tr/mn
Couple	190 Nm 1800 - 3200 tr/mn
Catalyseur	Non
Filtre a particules	Oui
co2	104 g/km
Rendement énergétique	A
Transmission	Traction avant
Boîte de vitesses	5 rapports
Boîte de réduction	Non
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques
Poids à vide	1020 kg
Charge remorquable freinée	N.C.
Volume du réservoir	32 litres
Volume du coffre	32 / 242 litres
Vitesse maxi	170 km/h
0 à 100 km/h	10.7 secondes
Consommation constructeur	4.0 l / 100
Consommation essai	4.5 l / 100
Pneumatiques	175 / 65 R 15
Longueur	2985 mm
Largeur	1680 mm
Hauteur	1500 mm
Empattement	2000 mm
Voie avant / arrière	1480 / 1460 mm
Diamètre de braquage	7.8 m



La console ressemble au poste de pilotage d'un vaisseau spatial



Pas de clef, un bouton Start / Stop



Puit de lumière pour les places arrière



La remise à zéro du partiel est caché par le commodo des phares

Toyota iQ 1.4 D-4D FAP

Base 27'100.-
Options

Peinture Métal 500.-
Système GPS 1'700.-

Total véhicule de test
CHF 29'300.-

Retrouvez tous les modèles sur www.toyota.ch



Vétérans Car Club Romand - Rallye 2010 -

Texte et photos Helio Marques

Alors que le commun des mortels passait Pâques en famille, à chercher des œufs dans les jardins, le Vétérans Car Club Romand a trouvé plus intéressant d'organiser un « rallye découverte » autour de la Tunisie, avec des moments exceptionnels à la clé.



Prenez une vingtaine d'équipages, tous férus de belles voitures anciennes et emmenez-les faire le tour de la Tunisie, avec ses paysages variés, ses hôtels réputés pour la Thalasso et une gastronomie fort agréable et vous aurez réuni tous les éléments pour réussir un « rallye découverte » digne de ce nom. C'est le pari relevé, pour la première fois, par l'équipe d'organisation du Vétérans Car Club Romand (VCCR) : faire découvrir une partie de l'Afrique du Nord à une vingtaine d'équipages, au volant de leurs propres oldtimers.

Il faut dire que le pari était osé : faire traverser, de bout en bout et de long en large, la Tunisie à plus de 22 voitures datant de 1947 à 1975 avec pour seul support deux mécaniciens et un véhicule d'assistance. Pourtant toutes les voitures présentes sur l'épopée s'en sont sorties haut la main, chacune à son rythme ! Le but principal d'un tel rallye n'est pas de réussir des temps record, mais bel et bien de rallier des étapes grâce à un roadbook préétabli et de découvrir de magnifiques paysages et des routes que nous n'avons pas forcément l'habitude de côtoyer dans nos contrées.



Parmi les équipages présents, la plupart venaient des quatre coins de Suisse romande. Un équipage de Berne était également présent et c'est à lui que revient la palme de la voiture la plus ancienne du plateau, une Ford Super De Luxe de 1947, équipée d'un V8 de 4.0 litres et d'une transmission à 3 vitesses. Son propriétaire nous a confié que la voiture se prêtait plutôt bien à ce genre d'expédition et ce, même sur les petites routes sinueuses qui nous ont menés de Djerba à Tozeur, à travers le désert. Les autres équipages

conduisaient des Jaguar XK 140, XK 150, MKII et Type E, des MG, des Mercedes, des Tractions et encore d'autres voitures que nous avons croisées plus facilement dans des musées que sur des routes balayées par les tempêtes de sable.

Notre voyage nous a donc portés du nord au sud et de l'est à l'ouest de la Tunisie, presque toujours sur des routes goudronnées, le but de l'expédition n'étant pas de finir ensablés ou perdus au beau milieu du Sahara. Certaines étapes longues de 440 km, effectuées sur une journée, ont mis les mécaniques à rude épreuve. Cependant, toutes les voitures ont pu terminer le rallye et ce malgré quelques incidents mécaniques mineurs, rapidement réparés entre deux étapes.

Les points forts de ce périple furent notamment la traversée du lac salé de Chott el Djerid, sur une belle route droite et entourée d'un lac asséché, qui n'est pas sans rappeler les lacs salés américains sur lesquels se réalisent de nombreuses tentatives de records de vitesse. Les concurrents ont également apprécié la route menant de Tozeur à Tabarka, qui leur a permis de découvrir deux côtés complètement différents de la Tunisie, la première partie aride du désert et la seconde partie plus verte et parsemée de collines, et qui nous a conduits jusqu'à la Mer Méditerranée, par l'intérieur du pays.



Tout au long du parcours, les participants ont ainsi pu découvrir la Tunisie sous un nouveau regard, des paysages enchanteurs, une gastronomie très colorée et l'utilisation de l'huile d'olive sous de nombreuses formes. Il faut encore relever que la Tunisie est le quatrième pays exportateur d'huile d'olive dans le monde ! Le dernier point qu'il nous semble important de relever était la présence à chaque carrefour de la police, voire même à certaines étapes où le convoi de voitures a été escorté pour faciliter la traversée d'une ville. Nous n'avions jamais vu un tel dispositif pour

un rallye de cette envergure et le sentiment de sécurité en découlant a rassuré plus d'un concurrent. A vrai dire, pour se perdre durant une étape, il fallait vraiment le vouloir ! Au final, les participants ont été véritablement conquis par cette expérience haute en couleurs et ils devraient rapidement retourner en Afrique du Nord pour un nouveau rallye.

Remerciements :

Organisation Vétéran Car Club Romand
Jasmin Auto Retro – Hachemi Ben Amor
National Automobile Club de Tunisie
Office de Tourisme de Tunisie





Carium, jusqu'au bout de l'amour du cuir

Le cuir, matière noble qui habille de nombreux sièges dont ceux des automobiles. Carium, fondée en 2008 par Yann Mazé, propose de transformer votre véhicule en pièce unique. Quelque soit son âge ou sa forme, il y a une solution sur-mesure pour restaurer ou transformer l'intérieur de votre voiture. Carium pousse le plus loin possible la personnalisation de votre intérieur. C'est

l'osmose entre vous et votre cuir. Un intérieur qui vous ressemble.

Dernière réalisation de Carium, la Smart Fortwo City coupé en cuir nappa blanc impression « Autruche » et hydrofuge. Toute la carrosserie est recouverte de cuir. Il résiste autant à la pluie et aux projections qu'à une exposition au soleil.

Les lignes d'origine du véhicule sont rappelées par des coutures ouvertes lie-de-vin.

Le coffre est orné d'une broderie « Lèvres », signature du plumeux Maxime Leroy.



Great Wall Motor, croissance en Europe

Le constructeur automobile chinois Great Wall Motor, qui vend déjà son véhicule de loisirs Hover en Italie, veut lancer une offensive commerciale dans d'autres pays européens d'ici deux à trois ans. Lors d'un crash-test récemment mené par l'ANCAP, l'équivalent australien d'EuroNCAP, l'organisme européen qui mène des tests de collision sur des véhicules neufs pour évaluer leur sécurité passive, le Hover X240 de Great Wall a obtenu quatre étoiles, soit la plus haute note jamais obtenue par un modèle fabriqué en Chine.



Après l'Italie, Great Wall Motor vise l'Allemagne, l'Espagne, la France et le Royaume Uni.

D'autres, comme Landwind, se sont cassé les dents face au protectionnisme européen. Les crash-tests ont rejeté quasi tous les véhicules à ce jour.

En Australie, où le constructeur a commencé à vendre des véhicules il y a près d'un an, Great Wall veut doubler ses ventes en 2010 pour les porter entre 7'000 et 8'000 unités. En Italie, celles-ci devraient passer de 2'700 unités en 2009 à environ 6'000 en 2010.

Great Wall, l'un des tout premiers fabricants chinois de SUV (sport utility vehicle) et de pick-up, fait partie des constructeurs basés en Chine affichant de grandes ambitions à l'international. SAIC Motor, numéro un chinois de l'automobile, va commencer à assembler ses premières berlines MG dans son usine britannique, la commercialisation à travers l'Europe étant prévue d'ici la fin de l'année.

Les différents groupes chinois ont de grandes ambitions pour conquérir les marchés occidentaux. Le temps n'est pas un problème pour eux. Ils acquièrent lentement mais sûrement la technologie occidentale. Et les refus successifs des européens de valider leurs véhicules seront vains à long terme. Brilliance Auto, partenaire de BMW en Chine, arrête ses exportations en Europe en raison du faible accueil de ses voitures. Pourtant présent régulièrement au Salon de Genève, il semble qu'il rencontre des oppositions à la commercialisation de ses véhicules. A suivre car Brilliance et les autres constructeurs chinois n'ont pas dit leur dernier mot.

Prior Design et la Mercedes Classe E

En dépit de ces périodes difficiles, Mercedes réalise un chiffre d'affaires remarquable avec sa nouvelle Classe-E. Le modèle précédent, du nom interne W211, n'est pas encore dépassé, comme l'équipe de PRIOR Design le prouve de façon impressionnante avec ses accessoires de haute qualité.

Depuis la W211, on voit rarement la Classe-E dans le monde du Tuning, les professionnels n'ont pas beaucoup d'accessoires à proposer, sauf les combinaisons traditionnelles roue pneu et plusieurs options de rabaisse de châssis. PRIOR Design a su voir le succès de la W211 assez tôt et propose maintenant un kit complet pour cette berline.



Le kit châssis spécialement développé consiste en un pare-choc avec grille en plastique, des feux antibrouillard et des ouvertures d'aérations latérales sur le devant. Un jeu de jupes latérales lui donne une silhouette sportive. En outre, PRIOR Design a équipé l'arrière de la voiture d'un nouveau pare-choc incluant un diffuseur, d'un hayon et de spoilers de toit. Avec ces nouveaux accessoires, la Classe-E a une belle allure sportive tout en restant discrète. Toutes les parties sont faites en duraflex, mais à la demande du client, elles peuvent être réalisées en carbone ou carbone plaqué.



Le jeu de jantes PDW utilisé par PRIOR Design est une adéquation parfaite pour l'apparence sportive de la W211. Ce sont des 8.5x20 à l'avant et des 10.5x20 à l'arrière et, combiné à la baisse discrète, donnent un plaisir visuel supplémentaire.

Prior Design offre un échappement sportif à 4 sorties en acier inoxydable pour 899.00 euros. Vous aurez non seulement l'apparence mais aussi le son.

Nouveauté : prise en main de la Toyota Auris HSD



Retrouvez la prise en main complète de la Toyota Auris Hybrid Synergy Drive dans les colonnes de Suisse Auto Mag le 1er juin 2010.

Votre publicité sur

SuisseAutoMag