



SuisseAutoMag - Mensuel suisse de l'automobile

N° 10 octobre 2010



**La Farandole des Ancêtres  
au pays du Mistral**



**Fribourg  
les Grottes de la Madeleine**



## EDITO













Octobre, les derniers rayons du soleil inondent les quais de Morges où se tient la traditionnelle rencontre des Anglaises. Pendant ce temps, une équipe de passionnés se préparent pour fêter les 40 ans du Range Rover, encore une Anglaise. Et de notre côté, nous mettons tout en oeuvre pour vous présenter, dans les prochaines semaines, la prochaine version de SuisseAutoMag.

Nous vous remercions de la fidélité que vous nous avez témoigné depuis le début de cette année en téléchargeant le SuisseAutoMag chaque mois à raison de 10'000 exemplaires en moyenne. L'évolution de SuisseAutoMag se fera sur trois axes : le site Internet, la lettre d'information et le journal imprimé mensuel.

Je tiens à vous exprimer ma gratitude pour votre fidélité et souhaite continuer à partager avec vous les informations automobiles suisses au travers de SuisseAutoMag

Jean-Pierre Pasche  
Directeur de la publication

## SOMMAIRE

	Auto Zürich	p 3
	Actualités Suisses	p 6
	Formule Lista	p 11
	Vevey Retro 2ème partie	p 16
	Farandole des Ancêtres	p 21
	Swiss Classic British Car	p 25
	Rallye Aïcha des Gazelles	p 23
	Kia Venga	p 36
	Les DS3 en Champagne	p 29
	Les Grottes de la Madeleine	p 32

## PUB

Pub 200/92

# Les actualités en Suisse



## Auto Zürich du 11 au 14 novembre 2010

Cinquante cinq nouveaux véhicules vont être présentés lors du prochain Salon Automobile de Zürich du 11 au 14 novembre 2010.

En première mondiale et seulement pour le marché suisse la Fiat 500 Twin Air au gaz naturel dotée du moteur 85 chevaux et disponible en cabriolet.

Un revenant aussi en première mondiale le SsangYong Korando motorisé par un Diesel de 175 chevaux. Et chez TechArt, la GrandGT sur base Panamera et la Magnum sur base Cayenne.

Outre ces premières mondiales de nombreuses premières suisses dont on citera pour l'exemple l'Audi A7 Sportback, la Cadillac CTS-V, le Chevrolet Orlando, la Citroën C4, la nouvelle Hyundai ix20 (cousine de la Kia Venga).

Pour les inconditionnels de la marque, le Jeep Grand Cherokee aux motorisations de 218 à 427 chevaux. On notera aussi la Lexus 200h CT, la Maserati MC GT Stradale, l'Opel Astra GTC et le successeur de la Peugeot 407 en la personne de la 508. Le dernier Range Rover Evoque sera de la partie tout comme la Renault Latitude et pour terminer l'alphabet la Volvo V60.



# Annoncez votre manifestation



**SuisseAutoMag** mentionnera gratuitement dans son calendrier les renseignements sur la manifestation que vous organisez, quelle que soit son importance. Pour ce faire, utilisez ce bulletin-réponse et envoyez-le par fax ou courrier.. **Par fax** : +41 26 401 3003. **Par courrier** : **SuisseAutoMag** – Rubrique Calendrier – Route du Bugnon 41, CH – 1752 – Villars-sur-Glâne

Date de votre manifestation :

Canton / Département :

Ville :

Nom de la manifestation :

Organisateur :

Téléphone ;

Adresse :

Code postal :

Ville :

Pays :

E-mail :

Site Internet

Description



PUB

Pub 200 / 144

## Auto Zürich du 11 au 14 novembre 2010



Après le Yeti, Skoda propose la boîte à double embrayage (DSG) à la traction intégrale sur les modèles Octavia et Superb. Cette configuration est dotée du moteur Diesel 2,0 TDI de 140 chevaux.



Dans la catégorie des Minispaces voici le Toyota Verso-S. il est en 1ère Suisse à Auto Zürich. Seconde vedette, vue à Genève 2010 en concept car, la Lexus CT 200h, la 1ère compacte hybride compacte haut de gamme.



Subaru lance un modèle spécial du populaire Forester AWD Swiss. S'ajoute le paquet Swiss spécial : des roues d'hiver 16 pouces en alliage léger, un jeu de tapis de sol (avant/arrière), un tapis de protection pour le compartiment de chargement, logos Swiss Special à gauche et à droite du véhicule. L'avantage pour le client est de CHF 2'200.-.

Ce modèle spécial est disponible aussi bien avec moteur à essence 2.0 litres qu'avec BOXER DIESEL 2.0 litres. Pour le modèle à essence 2.0 litres, le client peut commander une boîte Dual-Range (2x5 vitesses) ou une boîte automatique à quatre rapports avec mode manuel.

Le modèle BOXER DIESEL est disponible exclusivement avec boîte manuelle à six rapports. Le modèle Swiss Special n'est disponible qu'en série limitée.





# Les actualités en Suisse

## Nouvelle génération de Volkswagen Passat

Présentée en Première mondiale fin octobre à Paris, la Passat peut être commandée en Suisse. La septième génération de la nouvelle Passat au design original propose des moteurs extrêmement sobres, de nombreux éléments de sécurité et un nombre inégalé de systèmes d'assistance.

Le design de la septième génération se distingue par des lignes droites, des surfaces clairement structurées et des proportions dynamiques. La silhouette est accentuée par des lignes supérieures et inférieures franches. La Passat se singularise à l'avant par une grille à quatre barreaux.

L'intérieur de la nouvelle Passat a été perfectionné. Les sièges, aux repose-têtes réglables horizontalement, et l'habillage des



portes sont de conception entièrement nouvelle.

Tous les moteurs, de 105 chevaux à 210 chevaux, ont des consommations basses comme le 1.6 L Turbo Diesel qui se contente de 4.3 L et ne rejette que 114 g/km (données constructeur).

Enfin les Diesel font appel à la technologie BlueMotion avec système Start/Stop et récupération de l'énergie au freinage. Côté sécurité, on trouve la régulation de la distance ACC,

le système «Front Assist» et le freinage d'urgence City.

Sur certains niveaux de finition, on trouve le système d'identification de fatigue. Lancement commercial en Suisse dès le 26 novembre 2010.

Prix à partir de CHF 35'750.- pour la berline et CHF 37'600.- pour le break.



# Les actualités en Suisse



## Véhicule électrique pour la Confédération

Nissan proposera son véhicule électrique LEAF à partir de CHF 49'950.- sur le marché suisse. Ce prix inclut la batterie dont Nissan offre une garantie la performance pendant cinq ans, à concurrence de 100 000 km.

Le constructeur japonais poursuit donc le lancement commercial du premier véhicule électrique abordable au monde. La Suisse est le cinquième marché en Europe pour lequel les prix de la LEAF ont été fixés



## Emil Frey et ses garages désormais sur iPhone

Grâce à l'application gratuite d'Emil Frey pour l'iPhone on est maintenant toujours connecté au monde de l'automobile. Pour une recherche efficace du modèle souhaité, du garage dans votre région et les nouveautés les plus importantes sur les voitures directement du spécialiste.

Pour les personnes intéressées aux véhicules dans toute la Suisse, il y a maintenant un nouvel outil de recherche simple. Avec l'application Emil Frey, elles peuvent accéder à des véhicules neufs de 28 marques différentes, actualisés quotidiennement et disponibles tout de suite, et à 2000 Frey Occasions! Un High light spécial est l'abonnement gratuit pour la recherche de véhicules: sur demande, on est régulièrement informé sur les véhicules neufs et d'occasion qui viennent d'arriver et qui correspondent aux critères de recherche. En outre, il est également possible d'actualiser les Emil Frey News et les offres spéciales.

### Recherche

Le choix de critères comme p.ex. marque, modèle, année modèle, kilométrage et prix vous permet de réaliser une recherche efficace du

véhicule neuf ou d'occasion souhaité. En un clin d'œil, on obtient une liste de véhicules correspondant aux critères de recherche avec photo. Un clic sur un modèle, et on a toutes les informations détaillées, on peut visualiser une galerie de photos et enregistrer le modèle. En outre, on peut contacter le fournisseur par e-mail ou par téléphone, recommander le modèle (via Facebook, Twitter ou e-mail) ou fixer un essai sur route. Les favoris de recherche (critères) peuvent également être enregistrés pour la prochaine visite.

### Favoris

Sert à la gestion de vos véhicules sélectionnés ou vos recherches enregistrées. Une fonction spécialement utile qui permet d'économiser du temps et de l'énergie!

### Véhicules neufs

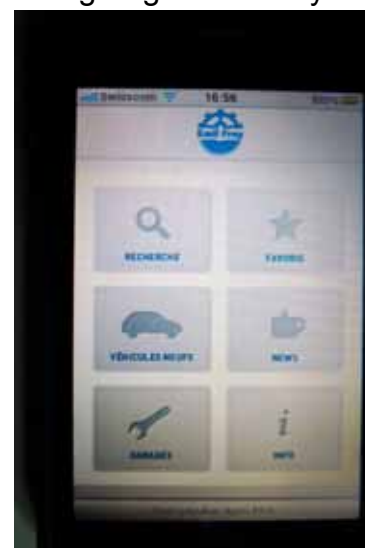
Dans cette rubrique on trouve tous les véhicules neufs des garages Emil Frey, ainsi que les offres spéciales actuelles. En cliquant sur une marque, on peut aller à la recherche de véhicules neufs, à la commande de prospectus, à la fixation d'essais sur route ou à la page Internet officielle.

### News

Ici on peut s'informer sur les nouveautés les plus importantes du Groupe Emil Frey, comme events, nouveautés produit, nouvelles prestations de service ou activités de sponsoring.

### Garages

Grâce à l'introduction de NPA/Lieu/Nom d'un garage ou la sélection via la liste des garages, on obtient un plan de l'emplacement du centre automobile souhaité, y compris indication de sa position actuelle. Dans cette rubrique on a également les agences des marques et les heures d'ouverture du garage Emil Frey cherché.



Action Spéciale  
Lancement

**SuisseAutoMag**

**4 pour 3\***  
trois parutions consécutives,  
la 4ème est offerte

**8 pour 6\***  
six parutions consécutives,  
2 mois offerts en plus

**13 pour 10\***  
dix parutions  
consécutives,  
3 mois offerts en plus

Réservez votre emplacement

Nouveau journal automobile  
Votre publicité  
dans la version imprimée de  
**SuisseAutoMag**

renseignements à :  
publicite@suisseautomag.ch



# Stage officiel F. Lista Junior: Jonas Rodrigues victorieux



Nouveau stage et nouvelle performance du jeune Suisse **Jonas Rodrigues**, sur le circuit de Bresse (France). Figurant parmi les 19 pilotes engagés à la journée de formation de la Formule Lista Junior, le pilote de Renens a remporté le stage officiel de recherche de jeunes talents qui s'est déroulé hier sur le circuit situé dans la région de Bourgogne.



Au volant d'une des monoplaces BMW de la structure Daltec Racing - équipe avec laquelle il poursuit son apprentissage - Rodrigues a démontré sa montée en puissance en établissant des chronos prometteurs à chacune de ses sorties. Très régulier et détenteur du meilleur temps de la journée (1'28"5), Rodrigues a pu compter sur l'agressivité de son compatriote et plus direct rival Kris Richard (1'29"8) pour repousser d'avantage ses limites sur le sinueux circuit français.



«Ce stage a été très important pour ma prochaine saison et surtout déterminant pour mon futur. Je savais que je devais rester concentré pour ne pas commettre d'erreurs, car le jury a été très attentif à tous les virages. Il fallait conduire très 'propre' pour espérer être en haut du classement», a commencé par affirmer Jonas.

«Etre considéré, par le Président de la Fédération Suisse de l'Automobile et par l'organisateur du championnat, comme le meilleur jeune talent de l'année en Formule Lista Junior, c'est le plus grand honneur que j'aurais pu avoir», a encore commenté le pilote Suisse.

Avec le premier prix en poche, Rodrigues est aussi reparti de Bresse avec la satisfaction d'avoir battu son record personnel (avec une seconde et demie de mieux) sur ce tracé, long de 3000 mètres.

En collaboration avec la Fédération Suisse, l'organisateur du championnat a brillamment mis sur pied cette journée de recherche de futures talents dans le but de préparer, avec rigueur, une nouvelle vague de pilotes pour la saison 2011, qui devrait prévoir un beau calendrier international.



Texte Pedro Netto - Photos D.R.



# Vevey Retro, 2ème partie

Une des particularités de Vevey Retro est la remise des coupes en fin de week-end. Pourquoi particularité ? Parmi les récompenses, il y en a une qui se présume : Fair Play.

Pas courant comme coupe. N'est-ce pas ? Les deux premières distribuées revenaient à ceux que l'on fêtait en 2010 : Alfa et Peugeot. Il y a aussi la coupe «Coup de Coeur». et celle de «J'y étais». Ainsi s'est achevé ce weekend sur les bords du Léman, place du marché à Vevey.

Et pour que la Fête continue, les organisateurs nous ont annoncé **les dates pour 2011 : les 10 et 11 septembre**. Réservez votre weekend, il y aura du beau monde !

Un constructeur originaire de Suisse va fêter un anniversaire particulier et un grand nombre de ses créations seront présentes à Vevey Retro



Coupe 100 ans Alfa Roméo  
M. Zorn et sa 6C de 1940



Coupe 200 ans Peugeot  
M. Mérinat et sa 203 pickup de 1956



Coupe Première Oldtimer  
M. Currat et son Amilcar CGS3 de 1926



Coupe Seconde Oldtimer  
M. Muller et sa Plymouth Q de 1928



Coupe Troisième Oldtimer  
M. Girardet et sa Berliet 6 de 1926



Coupe Coup de Coeur  
M. Galiegue et sa DeLorean 1981



Coupe Best in Show  
M. Bollomey et sa Ford A de 1930



Coupe J'y étais  
M. Pieren et sa Giulia 1300 TI de 1966



La coupe «Fair Play» a été remise en 2010 à la Gendarmerie Vaudoise pour sa participation avec la «voiture-tonneau» qui a permis à quelques 700 personnes de découvrir les effets réels lorsqu'il arrive à un automobiliste de partir en tonneaux, et dans ce cas sans aucun dommage ni pour le véhicule ni pour le conducteur et les passagers. A noter que le véhicule est resté propre intérieurement.

## Avant de quitter l'édition 2010 de Vevey Retro, un dernier tour en images de quelques belles



MM. Marcel Jatou, Ruedi Salzmann et Claude Jatou devant leur Fiat 614 de 1930 restaurée de A à Z par les trois



Volkswagen coccinelle



Une rare Volkswagen 411 break. Les youngtimers font progressivement leur apparition dans les concentrations



Simca P 60



# Souvenirs 2010



# Le mystère de l'Amphicar



L'Amphicar 770 de Pascal fait sensation sur la place du marché. Pourquoi 770 ? Cette appellation vient des vitesses maxi du véhicule, 7 nœuds sur l'eau (1 nœud = 1 mille nautique = 1,852 km/h) et 70 milles sur terre (1 mille terrestre = 1 609 m). Avant tout, il faut préciser que pour conduire une Amphicar, il faut de permis de conduire (un pour la route et l'autre pour la navigation) ainsi que deux immatriculations (l'une pour la route et la seconde pour naviguer). Ce véhicule a été fabriqué de 1961 à 1968 à 3'770 exemplaires. 3'000 sont partis pour les Etats-Unis.



Sur terre, l'Amphicar est une voiture icône des années 60. Quatre places, un grand volant et son moteur arrière reste discret. Le grand moment est l'entrée dans l'eau. Vous roulez et tout à coup vous flottez. Un levier permet d'enclencher les hélices et vous voici fendant l'onde bleue du Léman. Pas de gouvernail mais le fait de tourner les roues avant permette à l'Amphicar de changer de direction. A noter qu'il n'y pas de fuites dans l'auto.

L'étanchéité des roues est réalisée de la façon suivante : Les roues baignent intégralement dans l'eau, ainsi que l'ensemble

des bras de la suspension, des ressorts, des amortisseurs et des mécanismes de frein. Les cardans ou arbres de transmission sont eux aussi dans l'eau jusqu'au moment où ils entrent dans la boîte de vitesses. L'eau ne pénètre pas dans celle-ci grâce à un joint similaire à celui qui empêche l'huile de la boîte de sortir au niveau de l'arbre de transmission. Ce dernier est enfermé dans un tunnel de tôle jusqu'à proximité de la boîte de vitesses. A la fin de ce tunnel se trouve un joint souple en forme de manchon qui prolonge le tunnel et se raccorde sur la boîte de vitesses. Les vibrations, inévi-

tables entre la boîte et la coque, sont encaissées par ce manchon, et l'eau qui entoure l'arbre de transmission reste enfermée dans ce tube et ne rentre pas à l'intérieur de la voiture.

Il y a foule pour aller faire un tour avec Pascal. Sa gentillesse et sa disponibilité ont fait plus d'un heureux lors de la journée de dimanche. Nous aurons l'occasion de revenir plus en détails sur l'Amphicar de Pascal dans un prochain numéro de SuisseAutoMag.

Texte et photos Jean-Pierre Pasche



Pascal et son Amphicar à deux immatriculations. A droite, le moteur Triumph Herald de 1147 cm<sup>3</sup> de 43 chevaux à 4500 tr/mn, i carburateur, boîte à 4 rapports



Passage de l'eau à la terre ferme. 12 km/h sur l'eau et 112 km/h sur route



# La Farandole des Ancêtres

## LES ANCETRES AU PAYS DU MISTRAL

Trente cinq véhicules de 1899 à 1918 se sont retrouvés à Tarascon en Provence pour la 5ème édition de la désormais «classique» Farandole des Ancêtres.

Samedi matin, un plateau exceptionnel se présente sur le cours Aristide Briand. Exceptionnel ? On ne peut pas dire le contraire vu la qualité et la rareté des véhicules exposés, représentant trente marques différentes !

A 9h précise le convoi dévale dans le cœur historique de la cité au son si caractéristique de leur précieuse mécanique. Les «petites» monocylindres ouvrent la marche, emmenées par la Gladiator 1899 d'Eric Gosme et la Lion de Eric De Turckheim.

Sur les petites routes étroites au milieu «de la garrigue», les Delage monocylindre de Prat et Rinero font le spectacle et enchainent les virages jusqu'à ce que le premier nommé veuille couper par un chemin de traverse semant le trouble parmi les autres équipages



Decauville, Renault, Delage, Lion... un plateau exceptionnel



Eric de Turckheim teste avec succès sa Lion 1902 avant le prochain Londres Brighton



La Darracq sport 1901 en pleine vitesse

Heureusement notre ami Pierre Chapuis va prendre les reines et conduire tout ce beau monde aux «Jardins Aquatiques» à Graveson.

Après une courte visite, certains participants se demandent s'ils ne vont pas repartir en tracteur en voyant la belle brochette de ces anciens véhicules agricoles exposés en extérieur. Maintenant, direction Saint Rémy de Provence en traversant notamment les Baux de Provence qu'au-

# La Farandole des Ancêtres



un équipage ne voudra éviter ! A Saint-Rémy, Monsieur le Maire tient personnellement à remercier les participants de leur visite. Après la présentation des véhicules, la course de cote des Alpilles !

La Brun-Brillet et la Berliet font parler leur puissance, mais le subtile Alexis Couturier leur tient la dragée haute au volant d'une rarissime Sigma de 1913. Les Alpilles au décor si grandiose se prolongent jusqu'au Domaine de la Plaine Margueritte où une dégustation d'huile d'olive attend la «Farandole». C'est aussi le moment de «mécaniquer» notamment pour la Vermorel LC Course qui connaît quelques petits soucis, bien vite résolus ! Le retour s'effectue par les villages pittoresques de Maussane et Paradou où de nombreux curieux observent la rare Luxior Coupé Docteur de 1912 en lutte avec le mistral !

Dimanche matin, le clairon du «maestro» Giordano averti d'un départ imminent ! Les participants traversent le Rhône et filent au Pays de la Vannerie à Vallabrègues. Après le pont du Gardon, un groupe de Renault AX et EK se laisse décrocher par la Vinot-Deguingand de Gréco et la Darracq de Chave.

Un peu plus loin, la Darracq 1901 de Grondel et la DFP de Mouttet éprouvent quelques difficultés à franchir les petites collines gardoises. A Rochefort, Bernadette et sa fidèle Alba passe devant l'enceinte du Castelas en compagnie de la Buick, la Rochet-Schneider et la Grégoire. Le retour s'effectue par la «Fontaine du Buis» un cadre idyllique pour les équipages de ces Zedel et autre Panhard.



La Decauville 1902 de Pierre Chapuis surplombe le Chateau des Baux de Provence



La Gladiator de 1899, doyenne du plateau, franchit le sommet des Alpilles avec panache

A l'arrivée à Rognonas, le public venu en masse pour la fête des collections semble inquiet en voyant une voiture «généreusement» entourée de fumée ! Qu'il se rassure c'est juste la White model 0 à vapeur de De Backer qui arrive dans son nuage si caractéristique. A Rognonas «la Farandole» est accueillie par le club l'Ancêtre-mobile et son président Yoan Conraux, également participant au rallye avec sa DFP. Après une paella bien agrémentée, il est

l'heure de rentrer sur Tarascon via l'Abbaye de St Michel de Frigolet.

Le rallye se termine par une présentation des équipages au sein de la cité de Tartarin de Tarascon !

Texte Florent Bourges  
Photos Pierre Borhoven

Organisation : Artmobile Création  
+33 615 478 812  
artmobile@free.fr



# La Farandole des Ancêtres



Il est l'heure de démarrer ! (en Brasier 1906)



# La Farandole des Ancêtres



## La Farandole vue par Alexis

«C'est hallucinant l'accent que proposent les gens du midi ! Tenez, lorsque Camille donne l'ordre impératif et non négociable de mettre nos chignoles en marche on a de la peine à le comprendre. Bon, bien sûr nous en tant que «bon suisse» on fait semblant et de toute façon il est déjà parti, alors à quoi ça sert de dire quelque chose que personne ne comprend et de filer après comme si la garrigue avait pris feu !

Et tout le monde là-bas il parle comme ça et disparaît immédiatement. C'est fou !! Ce qui est plus fou c'est qu'on finit par suivre ! Bien sûr l'odeur de la charcuterie, de la tapenade et des olives nous attirent, mais quand même !! Et les traversées de villages se succèdent accrochés sur le calcaire blanc qui distille une lumière féérique. Ah, bon sang, se régaler en auto ancienne, voir et revoir des amis, des vrais, dans une ambiance telle qu'on trouve à la Farandole des Ancêtres, c'est le rêve parfait qui conduit à la béatitude. Nous avons été maternés, conduits, révévés et aimés : debleu, c'était fabuleux !»

Alexis Couturier à l'attaque



Alexis Couturier

PUB

Pub 200/92



# Swiss Classic British Car Morges



Keith Wynn, organisateur du Swiss Classic British Car de Morges au volant d'une Riley

**Le charme de la voiture anglaise reste entier. Chacun peut toujours les critiquer sur tel ou tel aspect. Toutefois, rouler en « anglaise » est un état d'esprit. Je ne contredirai pas les quelques 1'600 propriétaires qui se sont rassemblés en ce 2 octobre 2010 sur les bords du lac à Morges.**

A cette occasion, les Rileys ont élu domicile dans la cour du château alors que les Triumph ont envahi les allées et les pelouses du parc et que les Lotus ont trouvé refuge sur la place de l'église. Une remarque concernant ces anglaises. Une grande partie de la

production se fait en cabriolet, et lorsque l'on connaît le taux d'ensoleillement en Angleterre, surprenant, isn't it ? Le Swiss Classic British Car de Morges n'est pas contraignant. Vous venez avec votre véhicule, anglais naturellement, quelque soit son âge, entre 9h00 et 17h00. L'entrée est gratuite. Votre seul souci : trouver une place pour y garer votre belle.

Bien que l'organisateur, Keith Wynn, ait fait réserver tout le bord du lac, les places deviennent chères au fil des heures. Pêle-mêle, quelques fois ensemble, on retrouve les Austin Healey, les Aston Martin, les Bentley, MG, Jaguar, et tant d'autres qu'il est possible de regarder dans la galerie de photos mise en place sur le site [\[seautomag.ch\]\(http://seautomag.ch\). Une conséquence de l'attraction des anglaises est le nombre de promeneurs qui ont déambulé pendant cette journée ensoleillée sur les bords du lac. Outre les voitures, de nombreux exposants ont fait le déplacement à Morges, qu'ils soient marchands de pièces, vendeurs de produits d'entretien ou d'huiles et de lubrifiants, voire concessionnaires comme Autobritt avec les Morgan.](http://www.suis-</a></p></div><div data-bbox=)

Nous avons rencontré John McNally Product Manager Morgan chez Autobritt, qui nous a présenté les modèles exposés. Les clients Morgan, comme TVR, sont des clients exigeants sur le plan du pi-

# Swiss Classic British Car Morges



lotage. Ce sont des passionnés, des élitistes en matière automobile. Ils veulent se faire plaisir. Au moment de notre passage chez Autobritt, nous avons croisé trois générations de Thunner : Jean-Jacques, le grand-père, Bernard, le père, et Fabien, le fils, tous pilotes Triumph.

## Quel secret se cache derrière cette manifestation unique en Europe ?

En une journée, réunir plus de 1'600 amateurs de voitures anglaises

ressemble à un prodige. Keith Wynn, l'organisateur depuis 19 ans, ne le pense pas. C'est simplement l'engouement créé autour de la voiture anglaise qui permet de réunir des passionnés suisses, français, allemands, italiens, belges et bien sûr anglais.

Une journée pas comme les autres tant pour les propriétaires que pour les visiteurs. De plus, ajoute Keith Wynn, chacun arrive et repart quand il veut. Il n'y a pas de contrainte. Tiens, cela me rappelle les Rencontres

Informelles d'Echallens. Comme quoi, trop de structure tue la spontanéité des participants.

Enfin, conclut Keith Wynn, le temps superbe a permis d'obtenir un tel résultat. Nous sommes très heureux de cette 19e Edition et nous remercions nos sponsors (liste) pour leur soutien dans la réalisation de cette manifestation.

Côté propriétaires, c'est aussi la satisfaction même si certains ont « un peu galéré » dans l'après-midi pour trouver une place. Ils

sont là en raison de cette ambiance unique qui s'est créée au fil des années. Rouler en anglaise, avec tout ce que cela comporte, est et reste un plaisir. Nous avons retrouvé M. Gallois, que nous avons eu le plaisir de rencontrer lors de la concentration des anciennes à Bois-d'Amont, et sa TR3 attelée à une caravane et qui parcourt avec son équipage plusieurs milliers de kilomètres.

Il rentre juste de ses vacances qu'il est allé passer en Bretagne. Il nous confirme que non seulement l'équipage intrigue mais que le fait de rouler en TR3 lui permet de rencontrer des gens désireux d'en savoir plus.

Obligatoire de rouler en anglaise ? Pas forcément, mais quand on contemple le bois des tableaux de bord et les cuirs de certains de ces véhicules, il y a de quoi craquer par rapport à la froideur germanique ou à l'exubérance italienne.

La fière Albion se-rait-elle **LE** pays de la

Rendez-vous en 2011 sur les bords du Lac Léman à Morges pour fêter les vingt ans du Swiss Classic British Car, et qui sait pourquoi pas 2000 participants pour les 20 ans ?



Keith Wynn et son épouse avec le staff des hôtes pour l'accueil des participants

voiture de charme ?

Loupe d'orme et cuir Connolly, Rolls Royce, Bentley, Aston Martin et Lagonda, aujourd'hui en mains étrangères, ont

conquis un public dans le luxe, Mini, Triumph, Rover, plus populaires mais plus sportives, ont drainé des générations de passionnés.

L'Angleterre, même si ses fleurons ont changé de mains, demeure le pays où construire une voiture, si si, et l'homologuer est possible. Mais pour combien de temps encore ?



# Swiss Classic British Car Morges



Alvis



MG et Triumph en train de bronzer



Jensen Interceptor



Le Clan des Triumph Stag



Choix d'Aston Martin



Riley, une des invitées de 2010



Modèle spécial MG



Plus de personnes que de voitures



L'indispensable panier pique-nique



Une rescapée : Rover Vitesse 193 CV



Une TVR peu courante



Rolls Royce



Même un Land Rover est cabriolet



Minissipi



MG, au premier plan et Healey

# Swiss Classic British Car Morges



Le charme de la loupe d'orme



Carshield Léman, la protection idéale



Animations pour les enfants



Huiles et lubrifiants Penrite



Le staff des hôtesse à l'accueil



Stand Morgan de chez Autobritt



TR3 et caravane de M. Gallois



Accueil princier chez Riley



Austin Seven d'un vigneron encaveur



Austin Cambridge



Rover d'assistance



Place de l'Eglise pour les Lotus



Austin A90 Atlantic 1949



L'équipe de Aide-en-Raid



TVR Sagaris



# Swiss Classic British Car Morges



Austin A35 1952



MG Magnet 1957



Impossible de les voir toutes



Rolls Royce ou Bentley ?



Une autre vision des Riley



Une très rare Jowett



Emblème britannique : la Mini



Triumph Herald cabriolet



Les anglais savent aussi faire des motos



Ford Escort RS 2000



Austin



Le Clan Thuner : Jean-Jacques, Bernard et Fabien



Ford Anglia



Range Rover 1972, 3.5 L carbu, 132 chevaux, boîte 4 manuelle



Alain a délaissé sa Spit pour une TR4 IRS

# Rallye Aïcha des Gazelles du Maroc du 19 au 11 avril 2011



Photo ©Francois Marquet

«J'aurais aimé être une femme pour pouvoir faire ce rallye, mais comme ce n'est pas possible, alors je tacherai d'être l'homme de la situation»

C'est avec enthousiasme et amitié que le médiatique André Manoukian rejoint l'aventure Aïcha des Gazelles du Maroc. Pour sa 21ème Saison, qui se déroulera du 19 mars au 2 avril 2011, le célèbre jazzman devient l'Ambassadeur de la Référence Féminine des Rallyes. André Manoukian, en tant que nouveau porte-parole, nous livre son ressenti : «C'est un vrai engagement que d'être Ambassadeur du Rallye Aïcha des Gazelles du Maroc, un rallye 100% féminin. Je suis véritablement admiratif de toutes ces femmes qui ont un autre regard sur le monde et sur elle même lorsqu'elles ont fait cette épreuve. La qualité unique de ce rallye tient à une valeur purement féminine : la solidarité au milieu de la compétition.

Nulle part ailleurs on voit éclater des manifestations de joie quand un équipage en perdition retrouve le bivouac, nulle part ailleurs une voiture en difficulté est secourue par la suivante qui s'arrête au lieu de foncer vers le chrono. D'ailleurs ce n'est pas le chrono qui est le roi de cette épreuve mais l'espace. Le poncif macho qui dénie le sens de l'orientation aux femmes au prétexte que du temps des cavernes, l'homme chasseur maniait la géographie pendant que la femme gardienne de la grotte maniait le temps, ce poncif vole en éclats au regard de ces valeureuses concurrentes sans GPS maniant l'azimut dans le désert avec le savoir faire d'un amiral Nelson.

Et puis elles ont cette pudeur, après les difficultés qu'elles rencontrent pendant le rallye, qui les rend très glamours et mystérieuses. J'adore !

C'est mon côté féminin qui est séduit par le concept, pas de vitesse et une navigation à l'ancienne et uniquement en hors pistes. Que des bonnes raisons.

Cet événement puise son énergie et sa force dans la nature tout en la respectant, grâce notamment à l'obtention de la norme environnementale ISO 14001 : 2004. C'est le seul raid de ce type à être certifié. Ce rallye est une figure moderne d'un nouveau genre de sport automobile».



André Manoukian



## UNE ANNÉE AU RYTHME DES GAZELLES

### Un calendrier et un agenda Gazelles 2011 au profit de l'association Coeur de Gazelles

28 Gazelles du Rallye Aïcha des Gazelles du Maroc ont posé bénévolement au profit du calendrier et de l'agenda Gazelles de l'association Coeur de Gazelles. Parrainée par André Manoukian, cette édition, publiée par les Editions du Chêne – Hachette est disponible depuis septembre, au prix de 19,90 €, dans toutes les librairies. Un projet qui réunit des femmes uniques, fortes, et généreuses. Un éventail de Gazelles, qui témoigne d'une réelle aventure humaine et 100% féminine. Ces dames de coeur se sont prêtées au jeu des photographies artistiques de Thierry Cron



PUB

Pub 200 / 144



## Au volant du Kia Venga 1.6 L CVVT Style

**KIA MOTORS**  
The Power to Surprise™ 



Grand pare-brise incliné presque en continuité du capot. Phares en extérieur des ailes avant, tout comme les anti brouillards. Petit monospace des villes, la Venga est souple mais manque un peu de couple sur route et autoroute

Le monde du minispace n'en peut plus d'évoluer. Au milieu de l'Opel Meriva, du Citroën C3 Picasso ou encore de la Honda Jazz, Kia débarque avec son Venga. Après l'époque «*fashion victim*» du Kia Soul, voici l'époque «*service famille*» du Venga.

Issu du bouillonnant esprit du designer maison, Peter Schreyer, le Venga possède des lignes dynamiques, des surfaces vitrées généreuses sans oublier la fameuse calandre «*Tiger Nose*», signature de la marque coréenne. Ce minispace propose de l'espace. Garde au toit importante, espace pour les jambes à l'arrière, position de conduite surélevée et pare-brise plongeant typé monospace.

Le Venga joue dans la cour du compact fait pour séduire. Pas de grands effets visuels mais plus sur un look général sympathique, voire «*passé-partout*», pour séduire le plus grand nombre. Le Venga est séduisant, il a du charme sans être beau. Plutôt tristounet, l'habitacle n'en demeure pas moins accueillant. Les assemblages sont de qualité. Les surfaces vitrées importantes et les réglages permettent de trouver une position de conduite agréable.

Des rangements sont situés tant au niveau de la console centrale que dans les portières. Le coffre est vaste et son volume passe de 420 à plus de 1'300 dm<sup>3</sup>. La banquette arrière coulisse sur 130 mm, sa manipulation est facile et

le plancher est plat. Dommage que le seuil du coffre soit un peu haut.

### Vite un moteur brillant

Notre version d'essai est équipée du moteur 1.6 L atmosphérique de 125 chevaux à 6'300 tr/mn pour un couple de 156 Nm à 4'200tr/mn. Il est accouplé à une boîte manuelle à 5 rapports. Très souple, il est honnête mais sans plus. Ce n'est pas un foudre de guerre. Il manque un peu de souffle et il faut avoir recours au levier pour relancer la mécanique. En vitesse constante, il est discret. Sa consommation moyenne pendant l'essai est de 7.1 L. Son comportement routier est sain. Sa maniabilité est excellente grâce à un rayon de braquage



**KIA MOTORS**  
The Power to Surprise™

## Au volant du Kia Venga 1.6 L CVVT Style

faible (10.4). Vous ajoutez des commandes souples, une direction précise et un freinage efficace. En résumé, vous obtenez une voiture agréable à conduire malgré un moteur un peu mou. En cas de conduite sportive, vous atteindrez rapidement ses limites. Toutefois ce n'est pas la philosophie de ce véhicule.

### Equipement complet

Le Venga 1.6 CVVT Style manuel est tarifé à CHF 30'660.-. Ceci vous offre les 6 airbags, la climatisation automatique, les antibrouillards,



La vue de trois quart arrière permet de visualiser une ligne qui descend vers l'avant et montre un seuil de coffre assez haut. Les lignes conventionnelles sont passe partout



Sièges confortables et luminosité importante avec le toit panoramique



L'accès à bord est facilité par l'ouverture suffisante des portes avant et arrière. Les sièges assurent un bon confort. La 3ème personne à l'arrière est la plus défavorisée.



le tempomat, les commandes au volant, siège conducteur réglable en hauteur, sièges avant chauffants, et j'en passe. En option, nous avons eu droit à la peinture métallisée (CHF 550.-), au toit ouvrant électrique et panoramique (CHF 1'750.-) et au système de navigation plein écran avec caméra de recul (CHF 2'450.-) ce qui porte la facture à CHF 35'410.-.

avec boîte manuelle à 5 rapports décroît face à une déclivité. Dommage car le Venga est attachant et agréable à conduire de par ses commandes souples et son excellent comportement. Quelques efforts pour une présentation moins austère seraient les bienvenus. La place arrière centrale est inconfortable en raison des accroches de ceintures de sécurité arrière.



Le Kia Venga vient bousculer la hiérarchie des minispaces. Ajoutons qu'il est le seul en Europe à proposer une garantie de 7 ans ou 150'000 km. Globalement, le Venga est séduisant. Sauf que sa motorisation essence

Messieurs les ingénieurs penchez-vous rapidement sur ce problème. Le Venga est très sympathique en 4 places mais en 5, le passager du milieu devient vite grincheux !

# Au volant du Kia Venga 1.6 L CVVT Style

**KIA MOTORS**   
The Power to Surprise™



Moteur 1.6 L de 125 chevaux à 6'300 tr/mn pour un couple de 156 Nm à 4'200 tr/mn



Phares profilés qui remontent haut sur l'aile avant



Volume du coffre de 422 à 1341 dm<sup>3</sup>. Les sièges se rabattent 2/3 - 1/3



Vue de profil, la Kia Venga appartient au segment des minispaces



La calandre traditionnelle de chez Kia qui l'identifie



Sous le plancher du coffre, les éléments de premier secours et le triangle de panne



La version Style est le haut de gamme chez Kia. Son prix débute à CHF 30'600.-



Fonctionnel mais tristounet, l'intérieur de la Venga mérite quelques touches de couleur



Trois cadrans et un display. La lisibilité est bonne malgré quelques reflets



Notre version est pourvue du téléphone mains libres



Toit panoramique ouvrant, un plus dans cette catégorie car très agréable

## PRIX DE BASE

Kia Venga Style 1.6 CVVT CHF 30'600.-

## OPTIONS

Peinture métallisée	CHF 550.-
Toit panoramique ouvrant	CHF 1'750.-
Navigation et caméra de recul	CHF 2'450.-

**FICHE TECHNIQUE**

Cylindrée	1591 cm <sup>3</sup>
Nombre de cylindres	4 cylindres / 16 S
Puissance - chevaux	125 à 6'300 tr/mn
Couple - Nm	156 à 4'200 tr/mn
Catalyseur	OUI
Filtre à particules	NON
CO <sub>2</sub> - g/km	144
Rendement énergétique	B
Transmission	Traction
Boîte à vitesses	5 rapports manuel
Boîte de réduction	NON
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques
Poids à vide	1255 kg
Charge remorquable freinée	n.c.
Volume du réservoir	48 L
Volume du Coffre	422 à 1341 dm <sup>3</sup>
Vitesse maxi	182 km/h
0 à 100 km/h	10.9 s
Consommation constructeur	6.2 L
Consommation essai	6.7 L
Pneumatiques	205/55 HR 16
Longueur mm	4068
Largeur mm	1765
Hauteur mm	1600
Empattement mm	2615
Voie avant / arrière	1553 / 1557
Diamètre de braquage	10.42



# Les DS3 en Champagne



Le week-end des 16 et 17 octobre 2010, le forum [www.DS3Spirit.com](http://www.DS3Spirit.com) a organisé un rassemblement de Citroën DS3, en Champagne. Après les rassemblements de juillet au Château de Breteuil en Yvelines, de septembre en Alsace, ce troisième évènement s'est déroulé sur 2 jours et fut un franc succès, avec la présence de 18 DS3 le Samedi et 16 DS3 le dimanche.

Ce week-end a été l'occasion pour les membres du forum de se rencontrer, afin de mettre un visage sur un pseudo et l'associer à un nom et un prénom. Il a permis à chacun de donner un avis sur ce phénomène de mode. En effet, le groupe PSA avait misé sur environ 15'000 unités et ce sont pas moins de 30'000 qui ont quitté l'usine de

Poissy. Aux dires de certains passionnés, il faut prendre patience pour la livraison de son véhicule. La DS3 est victime de son succès.

## Déroulement du Week-End

Le point de rassemblement fixé samedi matin au pied de la tour Castellane à Epernay, a permis à chacun de découvrir les différentes configurations présentes, à noter une grande majorité de DS3 Blanches, et la présence de 2 DS3 jaunes toit noir et d'une Bleu Botticelli, ainsi qu'une DS 23 des années 60, clin d'œil facétieux de l'honorable grand-mère à ses petites filles.

La matinée a continué par la visite des caves de Castellane et par une balade dans les environs d'Epernay, laquelle a permis aux participants de décou-

vrir la région champenoise et ses paysages magnifiques.

Après une pause déjeuner, les DS3 sont reparties à la découverte de la région. Plus arrêts photos pour immortaliser les moments forts de ce week-end. En raison d'un orage soudain et violent, la visite au Faux de Verzy a été écourtée. En fin d'après midi, l'ensemble des participants était convié à la concession Citroën Grand Garage Sparnacien à Dizy, et, pour ceux qui le souhaitent de tester la nouvelle C4. M. Verron, directeur de la concession, et son personnel nous ont reçu avec beaucoup de sympathie. Nous avons profité de l'instant pour parler «boutique» autour d'une flute de champagne agrémentée de quelques amuse-bouches. Avant de partir, chaque personne présente a reçu de la part de M.



## Les DS3 en Champagne



Verron deux miniatures, l'une était une DS3 et la seconde une C4 WRC. Après les remerciements pour ce superbe accueil, la cohorte de DS3 est repartie pour terminer la journée autour d'un bon repas et, pour les plus sportifs, pour s'affronter sur la piste de bowling.

Une surprise attendait les participants le dimanche matin avec la venue des créateurs / administrateurs du forum, Julien et Cédric. L'heure du départ a sonné en direction de Reims, en traversant Hautvillers et Chouilly.



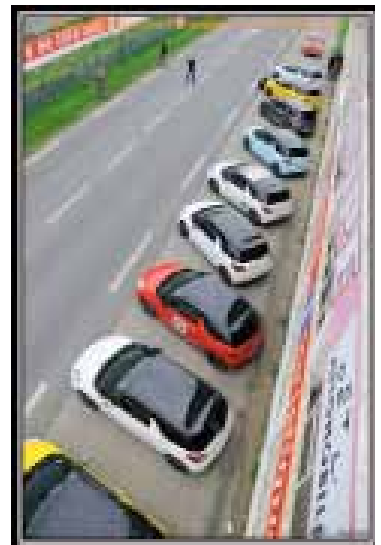
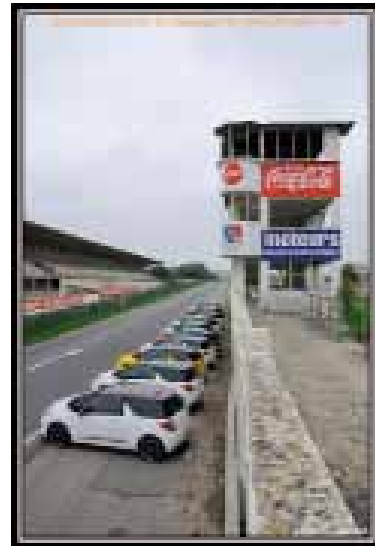
Les DS3 ont joué les starlettes en se faisant photographier à tout moment du parcours. Et pour terminer ce week-end, nous nous sommes arrêtés sur l'ancien circuit de Gueux. Après un second passage à la concession Citroën de Dizy, chacun est reparti dans l'espoir de se retrouver à la prochaine concentration.

Deux rendez-vous sont programmés. Le premier se déroulera le 7 novembre 2010, dans le Nord de la France et le second, agendé les 19 et 20 mars 2010, fêtera le 1er anniversaire de la DS3 en région parisienne.

Texte et photos l'équipe de [www.DS3Spirit.com](http://www.DS3Spirit.com)



# Les DS3 en Champagne



Rassemblement de DS3 en Champagne avec un arrêt sur le mythique circuit de Gueux (Reims). Carrousel de couleur pour les DS3 participantes. Réception sympathique à la concession Citroën de Dizy en la part de M. Verron et de son équipe



# Fribourg, les Grottes de la Madeleine



Départ de Fribourg, par la porte de Morat, chemin de Grandfey. L'ermitage de la Madeleine est à deux petites lieues au nord de la ville de fribourg, sur votre droite de la Sarine dans la Commune de Düdingen et non loin des bains de Garmiswil.

L'ermitage était jusqu'au 19ème siècle considéré comme l'une des grandes attractions de fribourg. Il n'a pas son pareil en Suisse. Un ermite est mentionné pour la première fois en 1609. Deux ermites, Jean Dupré et Jean Liecht, ont taillé de 1860 à 1708 les multiples pièces dans le rocher.

## Description de l'ermitage

Un escalier de pierre (5) conduit depuis le jardin (30) directement à la

chapelle qui fut consacrée le 8 juillet 1961. Derrière l'autel principal (6) un clocher haut de 20 m et large de 2 m s'élanche dans la falaise. A côté, une porte conduit à la sacristie (3). Un souterrain (34), où se trouve une source, s'étire sur une vingtaine de mètres dans la falaise.

Ce souterrain aurait vraisemblablement dû être relié à un autre (32/33), sis en contrebas de l'actuelle entrée de l'ermitage. Dans ce souterrain semi-circulaire se trouve une source qui, par le passé, alimentait un plan d'eau (31). Cinq marches conduisent de la chapelle à l'antichambre (12) qui est éclairée par deux fenêtres. Une porte donne accès à une terrasse (13) et un escalier à un couloir (14) qui débouche devant l'ermitage. Ce couloir servait, au

début, d'entrée à l'ermitage. Depuis l'antichambre une ouverture mène à la petite salle (15) qui a 7 m de côtés. La cuisine (19), qui mesure également 7 m sur 7 m, avait encore un deuxième étage.

Les trous à gauche et à droite permettent de voir l'emplacement des poutres sur lesquelles reposait le plancher. A droite se trouve la chaufferie (16) qui donnait de la chaleur au fourneau (17) de la petite salle. La fumée retournait du fourneau à la chaufferie, passait ensuite par une ouverture au fumoir pour enfin s'échapper par une cheminée (18) haute de 30 m, taillée dans la falaise. Derrière la cuisine, un escalier (22) mène à une source (23) et à la cave



# Fribourg, les Grottes de la Madeleine



(29). Depuis celle-ci on a accès au jardin (30). A côté se trouve l'ancienne entrée (11) conduisant à la chapelle; l'actuel escalier (5) n'a été construit qu'ultérieurement.

La grande salle (24) longue de 25 m et est éclairée par quatre grandes baies. Depuis la grande salle on a accès à l'atelier (25) et à la cellule de l'ermite (26), derrière laquelle se trouve encore un petit local. Les grottes de la Madeleine

## Temps de la marche

Environ 2 heures aller-retour, depuis la porte de Morat

## Heures d'ouverture

Mai à septembre de 9h00 à 20h00  
– Avril et octobre de 9h00 à 18h00  
– fermé de novembre à mars

## Parcours

Route de Grandfey – Hameau de Raesch – Einsiedelei

Texte et photos Jean-Pierre Pasche



Entrée des Grottes de la Madeleine. A gauche, vue sur le jardin, en dessous, la Chapelle. Vue sur les corridors creusés dans la roche



A gauche, une vue de la petite salle située entre l'anti-chambre et la cuisine. A droite, la chaufferie

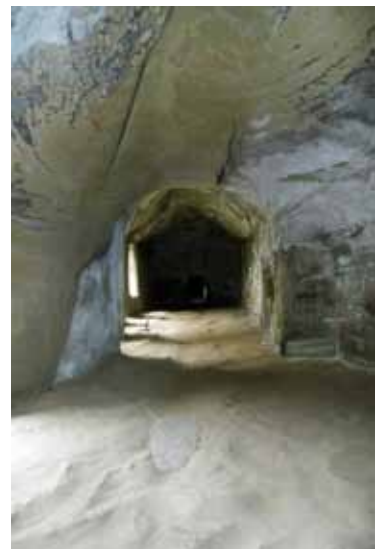




# Fribourg, les Grottes de la Madeleine



Phot du haut, la cuisine et en dessous une vue de la grande salle en continuité de la cuisine et qui se prolonge par l'atelier



Plusieurs vues, en haut et à droite un vitrail non répertorié, en dessous, une grille de protection pour ne pas tomber dans la Sarine, puis la Grande Salle en direction de l'atelier, du fourneau et de la cellule. A gauche, en bas, vue imprenable sur la Sarine

# Fribourg, les Grottes de la Madeleine



# Prochainement en Suisse Romande

## SuisseAutoMag

### Nouveau journal automobile

## Bulletin d'abonnement à SuisseAutoMag

Oui, je m'abonne à **SuisseAutoMag** pour 1 an – 10 numéros et 3 hors-séries pour CHF 50.- / € 38.-

Nom	Prénom
Adresse	
Code postal	Ville
Pays	
Téléphone	Date de naissance
E-mail	

Signature obligatoire

Règlement par virement bancaire  
Coordonnées envoyées par E-mail à réception

Envoyez dès à présent votre demande  
d'abonnement pour recevoir le N° 1 en mars 2011

A compléter et à retourner à : **SuisseAutoMag**, Route du Bugnon 41, CH – 1752 – Villars-sur-Glâne  
abonnement@suisseautomag.ch

Pub 200/92