

SuisseAutoMag

Le Magazine Automobile Suisse
N° 9 - Septembre 2010



Diablotin à 4 roues



Un circuit de F1 à Bulle

Les anciennes de septembre

Rebellion joue placé

Découverte de la Peugeot ION

100 ans Alfa Roméo



Vevey Retro

200 ans Peugeot

Les Essais

Peugeot RCZ



Citroën DS3

Emotions fortes



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

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

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



*Birthday on the beach
Cool animations*



DELTA SAVOIE



DMAX.fr
groupe
STAR TERRE

Une équipe de professionnels **ISUZU** à votre service



Ain

JP AUTOLOISIRS
tel: 06 88 64 21 13
01600 REYRIEUX

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

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

Loire

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

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

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

Rhône

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

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

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

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

Ardèche

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

Haute Loire

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

Garage Mirandon
tel: 04.77.35.62.36
43240 SAINT-JUST-MALMONT

Savoie

Chambery Motors
tel: 04 79 54 30 12
73420 VOGLANS

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

Indre

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

Saône & Loire

Automobile Digoinois
tel: 03 85 88 99 31
71160 DIGOIN

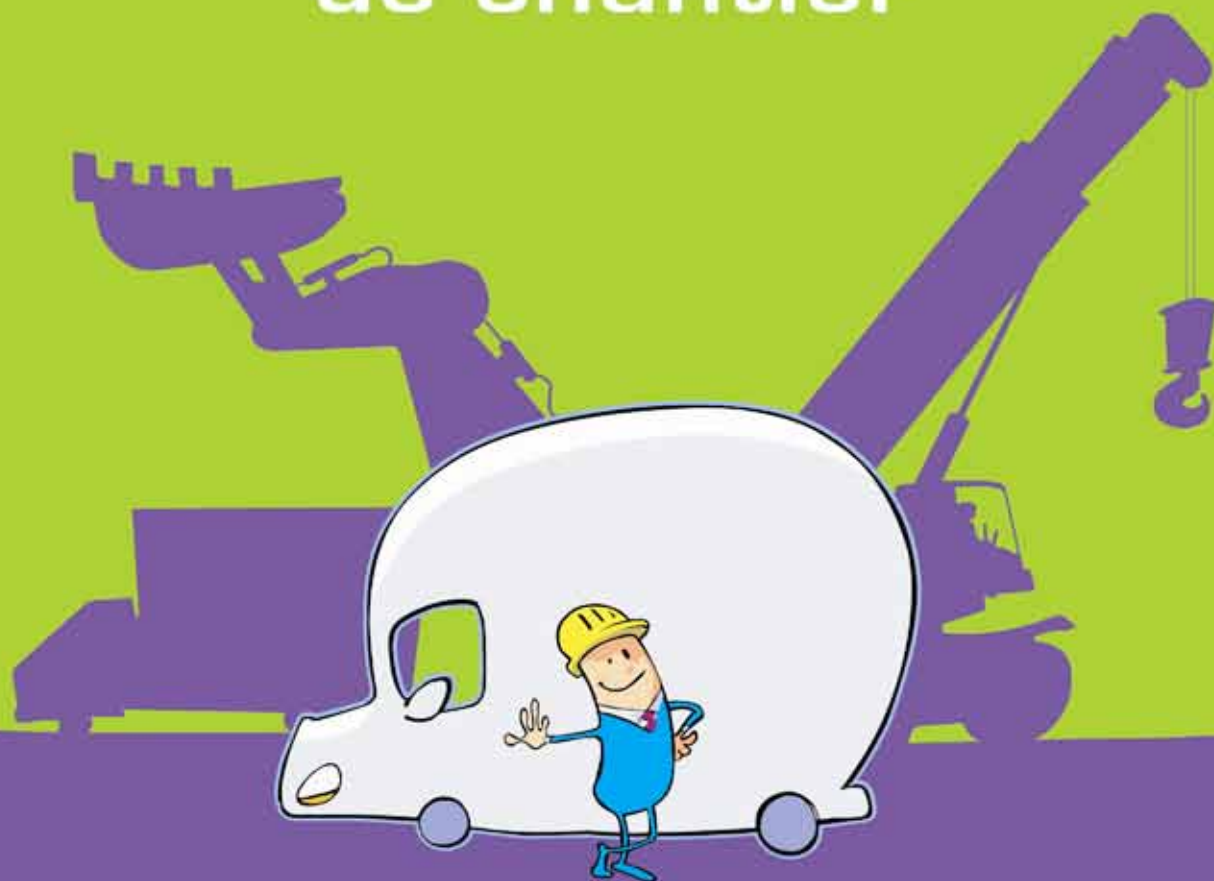
Vaucluse

ID Automobiles
tel: 04 90 34 56 16
84500 BOLLENE

JF Auto
tel: 04 90 70 32 68
84150 JONCQUERES



3^e Salon
des
véhicules utilitaires
et
des machines
de chantier



UTILEXPO

7-9 OCTOBRE 2010

PALEXPO - HALLE 5

www.utilexpo.ch

GENEVA PALEXPO



SOMMAIRE

sommaire

Actualités Suisses

Sport Automobile

| | |
|----------------------------|----|
| Volvo S60 | 4 |
| Formule 1 à Bulle | 6 |
| Centre Porsche Lausanne | 11 |
| En bref | 13 |

Emotions fortes
Les Essais
Peugeot RCZ
Citroën DS3



38

| | |
|-----------------------------------|----|
| Le Mans Serie | 14 |
| Championnat Suisse des Rallyes | 16 |
| Lamborghini Blancpain | 18 |
| FIA GT1 | 24 |
| Championnat Montagne | 25 |

Le Monde de la Collection

Découverte

| | |
|----------------------------|----|
| Vevey Retro 1ère partie | 26 |
| Châtel St Denis | 32 |
| Rencontres Informelles | 36 |

| | |
|------------------------------|----|
| Corvette Day | 42 |
| Prise en main Peugeot ION | 46 |



SuisseAutoMag est une publication mensuelle sur Internet au format PDF, route du Bugnon 41, CH - 1752 Villars-sur-Glâne
Tél. +41 26 401 3002 - Fax. +41 26 401 3003 - Mail. jppasche@suisseautomag.ch

Copyright - Tous droits de reproduction interdits - Direction de la publication : Jean-Pierre Pasche
Graphisme de la couverture : www-d-graf.ch

Le prochain SuisseAutoMag sera en ligne dès le 1er novembre 2010 sur www.suisseautomag.ch

Garage Nicoli, Villars-sur-Glâne, présentation de la Volvo S60

Texte et photos -Jean-Pierre Pasche



Robert Nicoli, devant la Volvo S60, qui selon la publicité est la Volvo la plus infernale

S60 D5 enfant de l'Enfer en attendant la T6 diablesse suprême. Grâce au garage R. Nicoli de Villars-sur-Glâne, nous avons pu prendre le volant de la nouvelle S60 D5 sur les routes fribourgeoises. La ligne reprend celle de la S80. Toutefois, de nombreux détails esthétiques la rendent provocante. Intérieur paré de quelques touches de modernité, comme la console centrale revisitée ou l'écran GPS plus arrondi. Moteur 2,5 T Diesel 205 ch, même génération que la S80 Executive. Boîte à vitesse 6 rapports auto et manuelle.

A noter que le mode manuel se situe en décalage à droite alors que pour la plupart des voitures, elle est à gauche. Les montées en tours sont puissantes. Le moteur laisse entendre un grondement digne d'une sportive même s'il est seulement V6 ou V8. La position de conduite se règle dans tous les sens électriquement. L'enchaînement de virages est impressionnant. Le châssis de la S60 2RM Diesel encaisse le poids du moteur.

La précision est au rendez-vous. On se surprend à des vitesses inavouables, consigne **VIGILANCE**. Après ce court essai, une remarque concernant les sièges – confortables et enveloppants, ils pêchent cependant en maintien latéral dès que l'on attaque. Alors, on se cramponne au volant pour éviter de glisser de gauche à droite ! De ce fait, il est difficile d'utiliser la position manuelle du levier. Et, consé-



Vue de l'avant, la S60 est en adéquation avec le reste de la gamme Volvo



La vue de trois quart arrière dévoile la nouvelle signalétique des feux arrière qui adoucissent la ligne générale de la S60 par rapport à une S80



La combinaison des cuirs clairs avec l'intérieur sombre est du plus bel effet. Mais la tenue en virage est délicate sur le cuir



quence, les relances en virage sont moins bonnes qu'elles devraient l'être en cas de maintien correct. La faute au cuir qui recouvre les sièges, de bonne qualité mais glissant. Espérons qu'une option Alcantara sera mise au catalogue. Surtout sur la T6 de plus de 300 ch.

Nos remerciements à M. Robert Nicoli, de la concession Volvo de Villars-sur-Glâne pour le prêt de la S60 D5.



Le dessin du tableau de bord est plus moderne et moins austère que sur les autres versions. La console centrale regroupe l'essentiel



L'espace pour les passagers arrière est suffisant. Toutefois, le passager central est le moins bien loti comme sur toutes les voitures actuelles





Les deux simulateurs peuvent être mis en parallèle pour faire une course entre vous.

automatique. Pour ma part, lors de l'essai, j'ai choisi le mode automatique sur le circuit de Monza. Après quelques tours d'entraînement et de nombreuses sorties de route virtuelles, heureusement, je me suis essayé en mode course. Je passe sur les détails. Il me reste des progrès à faire.

Il faut constater que le virtuel se rapproche à grands pas de la réalité. Le ressenti est excellent. Retour au volant, secousses assurées quand on passe sur les bordures, freinage délicat et j'en passe.

Un temps d'adaptation est nécessaire pour bien comprendre toutes les réactions du simulateur et en tirer le meilleur. Le travail effectué par Armaroli est impressionnant. De plus, grâce aux deux simulateurs installés au Fun Planet de Bulle, vous pouvez organiser une course entre les deux.

La position couché, le bruit du moteur directe dans les oreilles, le circuit qui défile devant vous, tout est en place pour vous faire croire que vous serez



Pierre Blanchet, Armaroli Suisse, au volant d'un des deux simulateurs installés à Fun Planet Bulle

De la Formule 1 à Bulle

Vous ne rêvez pas. Il y a plusieurs circuits de F1 à Bulle. Plus précisément dans l'enceinte de Fun Planet. Pierre Blanchet - Armaroli Suisse - Et Patrick Perroud - Fun Planet - l'ont réalisé pour vous.

A bord d'une demi-coque de F1 en fibre de verre, venez faire exploser les chronos sur les circuits de Barcelone, Monza, Monaco, Spa Francorchamps, Interlagos ou Abu Dhabi. Marcello Armaroli, lui-même pilote chevronné, a développé ce concept au Brésil sur la base du logiciel Air Factor - simulateur avion - pour la F1.

Glissez-vous dans le siège baquet, face à vous quatre écrans simulent votre environnement de course. Après avoir choisi votre circuit, vous avez encore la possibilité de rouler en manuel ou tout



Demi-coque de F1 en fibre de verre, quatre écrans face à vous, prêt pour la pole position sur l'un des circuits

le prochain champion du monde de Formule 1 en 2011.

D'ailleurs, Fun Planet a mis en place un championnat sur simulateur Armaroli à partir du 15 octobre 2010. Plusieurs manches sont programmées et la finale aura lieu les 15 et 16 janvier 2011 à Fun Planet Bulle.

Sachez qu'outre Bulle, Fun Planet Brigue, puis Renaz, recevrons chacun deux simulateurs Armaroli. De quoi passer de nombreuses journées entre amis dans l'un ou l'autre des Fun Planet à se mesurer sur les différents circuits proposés.

Fun Planet offre également d'autres animations en dehors des simulateurs pour les petits et les grands.

Informations sur www.funplanet.ch



Pierre Blanchet en route vers de nombreuses installations des simulateurs Armaroli sur le territoire suisse et même en dehors

L'avenir pour Pierre Blanchet et Armaroli

Après avoir passé 5 ans au Brésil et rencontré Marcello Armaroli, ancien pilote de kart et de stock-car, il est revenu en Suisse avec dans ses bagages le simulateur de F1 développé par la société familiale Armaroli. Basé sur le logiciel Air Factor, Armaroli l'a adapté à la F1. Pierre Blanchet a trouvé un accord avec Fun Planet pour installer les deux premiers simulateurs sur le site de Fun Planet Bulle.

Très proche de la réalité, ces simulateurs disposent de 4 écrans de 26 pouces. L'installation est rapide puisqu'elle ne nécessite qu'une prise électrique. On branche, on allume et cela fonctionne. Afin de répondre à une nouvelle demande, Pierre Blanchet prépare une version «transportable» avec écrans 19 pouces. Proposée à la location, elle pourra animer des soirées d'entreprises ou privées. Le coût d'un simulateur varie de CHF 25 à 60'000.- Selon les options choisies. Renseignements sur www.armaroli.com et pierre@armaroli.com

Ce qu'en pense Patrick Perroud

Nous cherchons constamment de nouvelles animations pour Fun Planet. La proposition de Pierre Blanchet nous a plu et ainsi deux simulateurs se trouvent désormais à Bulle. Nous pouvons attirer une nouvelle clientèle avec ces simulateurs. C'est pourquoi nous organisons le championnat sur simulateur Armaroli avec la finale les 15 et 16 janvier 2011, ici sur le site de Bulle. 4 autres Armaroli sont prévus à Brigue et Rennaz, quand celui-ci sera terminé

Ce qu'en pense Sébastien Ciavardini

Après une carrière de pilote puis comme organisateur de course et enfin comme vérificateur technique. Sébastien oeuvre pour le Citroën Trophy C2. Responsable de toute la partie technique chez Fun Planet, il a désormais la charge des simulateurs Armaroli. Très attentif au bon déroulement des essais effectués par les personnes venues découvrir ces nouveautés technologiques, il est conscient du temps d'adaptation et des réglages à réaliser pendant la phase de démarrage.

Du côté de chez Porsche

L'actualité Porsche en ce mois de septembre passe par l'incontournable Porsche Road Show qui permet, à tout propriétaire de la marque, de venir tester les différents modèles sur l'aérodrome de Buochs.

Plusieurs ateliers sont prévus pour les participants. Slalom, Handling et Moose Test sans oublier le Off-Road avec la dernière version du Porsche Cayenne.

Le slalom s'effectue à bord d'un Spyder alors que le Moose Test, qui consiste, sur piste mouillée, à éviter un obstacle symbolisé par des cônes, au volant d'une Carrera deux roues motrices.

Le Handling quant à lui, permet de tester les autres modèles sur un petit circuit dessiné sur une autre partie de la piste de l'aérodrome de Buochs.

Et, pour terminer cette journée, une balade sur les hauteurs de Buochs au volant du Cayenne, y compris la version hybride, qui se termine sur un terrain de Off-Road. Mauvaise surprise pour les amateurs de 4x4 : En changeant de millésime, le Cayenne a perdu sa boîte de réduction au profit d'un contrôle de descente électronique. Cela fonctionne mais détourne le Cayenne des zones de franchissement.

D'ailleurs, combien de propriétaires de Cayenne ont-ils effectué du franchissement avec ce véhicule ? Ainsi, le Cayenne se rapproche désormais d'un X5 ou d'un ML.

La journée est encadrée par une équipe d'instructeurs spécialisés sur les différents modèles de Porsche. Il suffit d'écouter et d'assimiler les conseils qu'il vous prodigue. L'objectif est de mieux comprendre les réactions de votre véhicule lorsque vous serez confronté à une difficulté sur la route.



Centre Porsche Lausanne



Texte - Jean-Pierre Pasche
Photos -Porsche - Jean-Pierre Pasche

Le Centre Porsche Lausanne a ouvert il y a tout juste un an. Une aventure extraordinaire entre le premier coup de pioche de juillet 2010 et son inauguration le 17 septembre 2010. La halle d'exposition représente 900m² alors que 1'956 m² sont attribués aux ateliers, stocks et dépôts.

Un parking intérieur de 2'000 m² accueille les véhicules des 30 collaborateurs, le stock de véhicules neufs en attente de livraison et une vingtaine de places sont disponibles pour le gardiennage longue durée en faveur des propriétaires de la marque.

Le Centre Porsche Lausanne est le plus important en Suisse. Il est dirigé par Marco Feser qui s'appuie sur Gianni Falconi, chef des ventes et Luciano Summo, chef d'exploitation. L'objectif des ventes est de 200 unités par année.



Une vue de la halle d'exposition de 900m²



Une vue de l'atelier où sont entretenues tous les types de Porsche



En exposition, la 911 Turbo RS «Von Karajan», plus de 400 CV et moins de 1'000 kg. Exemple unique, collection privée



Une Porsche 356 issue d'une collection privée débute la lignée de l'épopée de la 911.

Après Lausanne, première pierre pour le Centre Porsche Genève



De gauche à droite : Patrick Losch, Jean-Claude Péguet, Guy Meyohas, Stephan Altrichter, Mike Lewkowitz

Le 25 juin 2010, la première pierre a été posée pour le Centre Porsche Genève. En présence de M. Stephan Altrichter, Directeur Général de Porsche Suisse S.A, et de MM. Guy Meyohas, Mike Lewkowitz et Patrick Losch, actionnaires de Orchid Sports Cars S.A.

Avec plus de 6'000 m² de surface bâtie sur trois niveaux, le centre offrira un service personnalisé à la clientèle. Le centre a été conçu par le bureau d'architectes genevois Favre et Guth conformément aux standards Porsche. Les travaux de terrassement sont confiés à la société HTP. Le bâtiment sera construit par la société Entreprise Générale Implenia S.A. A la mi-automne est prévu le bouquet final pour l'achèvement du gros œuvre et les portes s'ouvriront pour le public au printemps 2011.

En Bref

Peugeot 508 Berline Station-Wagon

Peugeot 508 Berline disponible à partir de CHF 34'500.-



Peugeot 508 SW sera disponible à partir de CHF 35'900.-



(incl. 8% TVA)

Ce prix comprend également une garantie de 3 ans ou 100'000 kilomètres.

14ème Jeep Heep Heep

Malgré un temps maussade, les Jeepers sont venus en nombre. Le Jeeping du samedi, bien que raccourci, a comblé de bonheur les participants. La boue n'arrête par un Jeoper et sa monture.



La parade du dimanche a permis aux participants de traverser les villages autour de Crans Montana. Quant à la remontée du Canyon, l'épreuve-phare du Jeep Heep Heep, elle a donné du fil à retordre à ceux qu'ils l'ont tenté.

Prochainement sur SuisseAutoMag, le compte-rendu complet de cette 14ème édition.

Contrôle de vitesse moyenne par tronçon: lancement de la phase test dans le tunnel d'Arisdorf

Cet automne, l'Office fédéral des routes (OFROU) entame la phase test des installations de contrôle de vitesse par tronçon (CVT) sur les routes nationales. Dans le tunnel d'Arisdorf, sur l'A2 dans le canton de Bâle-Campagne, les travaux de préparation sont achevés, et, depuis mi-septembre, les installations sont réglées et testées.

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

024/472.83.33

www.passionauto.ch

CHEVROLET



Le Mans Series Peugeot s'impose, Rebellion joue placé

Texte et photos
François Lamarche



Neel Jani, au volant de sa N° 12, et son compère Nicolas Prost ont figuré deux fois sur le podium final

Comme lors des 24 heures, la série Le Mans fait la part belle aux motorisations diesel.

«Lorsque les Peugeot et les Audi sont là, nous ne pouvons que viser les places d'honneur.» Le constat du pilote suisse Neel Jani est on ne peut plus clair. En présence des bolides à moteurs diesel, sa Rebellion – Lola, comme les autres voitures à essence, ne peut qu'attendre une erreur ou un problème des adversaires pour s'emparer des premiers rangs. Le malheur, en cette saison 2010, est que même lorsque les 'épouvantails' étaient absents, les pilotes Rebellion n'ont pas pu concrétiser. La faute à une gestion pour le moins discutable tant aux niveaux technique et mécanique, que stratégique.



Neel Jani

«Sur le papier, les capacités réelles de nos voitures devaient nous permettre de briguer la victoire...», lancent en chœur les deux pilotes de la numéro 12, le Seelandais Jani et son complice français Nicolas Prost, domicilié en Suisse.

Il n'empêche, malgré une impressionnante liste de soucis, d'abandons, de retour à la case départ et autres déclassements l'écurie helvétique boucle son pensum de manière relativement satisfaisante. Après les cinq épreuves inscrites à l'agenda, des courses de 1'000 kilomètres environ six heures, sur les circuits du Castellet, de SPA, de Portimao, du Hungaroring et de Silverstone, Rebellion figure deux fois sur le podium final.

Avec la médaille d'argent chez les constructeurs, les deux voitures sont prises en compte, et celle de bronze par équipe avec le bolide de Jani et Prost. Les deux copains se partageant par ailleurs le cinquième rang de la hiérarchie des pilotes. L'autre voiture, la numéro 13 de l'Italien Bellichi et du Français Bouillon est 5ème des équipes, le duo figurant au 7ème rang des pilotes.



Voilà pour la catégorie reine des LMP1. Dans le deuxième ligue, celle des LMP2, l'écurie bernoise Race performance qui fait notamment rouler Ralph Meichtry et Michel Frey termine à l'ultime marche du top dix.

En Formule Le Mans, une autre équipe à croix blanche sur fond rouge s'est distinguée en prenant le deuxième rang par équipe, il s'agit de Hope Polevision, avec entre autres Christophe Pillon et Steve Zacchia au volant.

Photo de gauche, Nicolas Prost, pilote avec Neel Jani sur la N° 12, se retrouve au 5ème rang de la hiérarchie des pilotes.



La Meute des Audi



La Meute des Peugeot



Neel Jani

Championnat suisse des rallyes Sixième couronne pour Grégoire Hotz

Texte et photos
François Lamarche

En remportant de fort belle manière la manche italienne inscrite au championnat suisse, le Neuchâtelois s'assure le titre et devient le plus capé des helvètes

Au terme du Rallye Ticino, il affirmait ne pas vouloir se rendre en Italie. Ensuite, il a beaucoup hésité. Et finalement, il a fait le voyage pour tenter d'engranger les points lui garantissant le sacre 2010. Opération réussie avec maîtrise et panache!



L'affaire sera officialisée en décembre lors de la remise officielle des prix des championnats nationaux. Mais plus rien ne peut empêcher Grégoire Hotz de devenir le seul pilote suisse à collectionner six couronnes dont la première date de 1999.

S'il n'a pas «usé» les navigateurs, (Etienne Calame a partagé les titres de 1999, 2000 et 2001. Pietro Ravasi ceux de 2007, 2008 et 2010), le garagiste-pilote du Val de Travers a été moins nuancé avec ses voitures. Renault Mégane pour les deux premiers, Citroën Saxo pour le troisième, puis Renault encore, mais Clio cette fois, et finalement Peugeot 207 pour les deux derniers.

Sur les tabelles Hotz précède désormais Christian Jaquillard titré à cinq reprises. Suivent Olivier Burri et Eric Ferreux avec quatre couronnes.

En Italie, lors du «Valli Cuneesi» la concurrence nationale n'était certes pas de la meilleure veine. Cela n'a pas empêché le futur champion de faire très fort en se mesurant aux Italiens présents avec des bolides identiques au sien. Rien à faire par contre face aux puissantes WRC. Au final, seules quatre voitures

transalpines de calibre mondial ont terminé devant Greg Hotz, qui s'est imposé en patron sur le reste du peloton. Bonjour le panache. Champagne!

Parmi les autres suisses en déplacement de l'autre côté des Alpes, Daniel Sieber et Ruedi Schmidlin jouaient des cartes importantes pour les marches d'honneur du podium national final. Respectivement deuxième et troisième du classement réservé aux helvètes, ils ont comptabilisé de précieuses unités. Mais derrière Hotz, rien n'est joué. Ils sont encore quatre, les deux précités, Michael Burri et Nicolas Althaus à pouvoir prétendre aux médailles d'argent et de bronze. Le dénouement est programmé pour le rallye du Valais, fin octobre.

En Coupe suisse, deuxième en Italie, Bertrand Nicolier a pris le pouvoir, mais devra lui aussi en découdre sur les routes valaisannes pour récolter les fruits de son engagement saisonnier.

Prochaine et ultime manche du championnat suisse: Rallye international du Valais, 28, 29 et 30 octobre.



Pietro Ravasi, au premier plan, et le pilote Grégoire Hotz



Sixième couronne pour le duo Hotz - Ravasi sur Peugeot 207



Pietro Ravasi a partagé le titre avec Grégoire Hotz en 2007, 2008 et 2010

*Suisse*AutoMag

vous réserve

une surprise

restez connecté sur

www.suisseautomag.ch



Version super allégée de la déjà «super légère» Gallardo avec quelques touches horlogères signées Blancpain.

Esthétique, luxe et signature sur les intérieurs de porte et sur le tableau de bord. Finition aussi avec la patte de l'horloger de haut de gamme.

La Gallardo LP 570-4 Blancpain Edition est juste splendide.

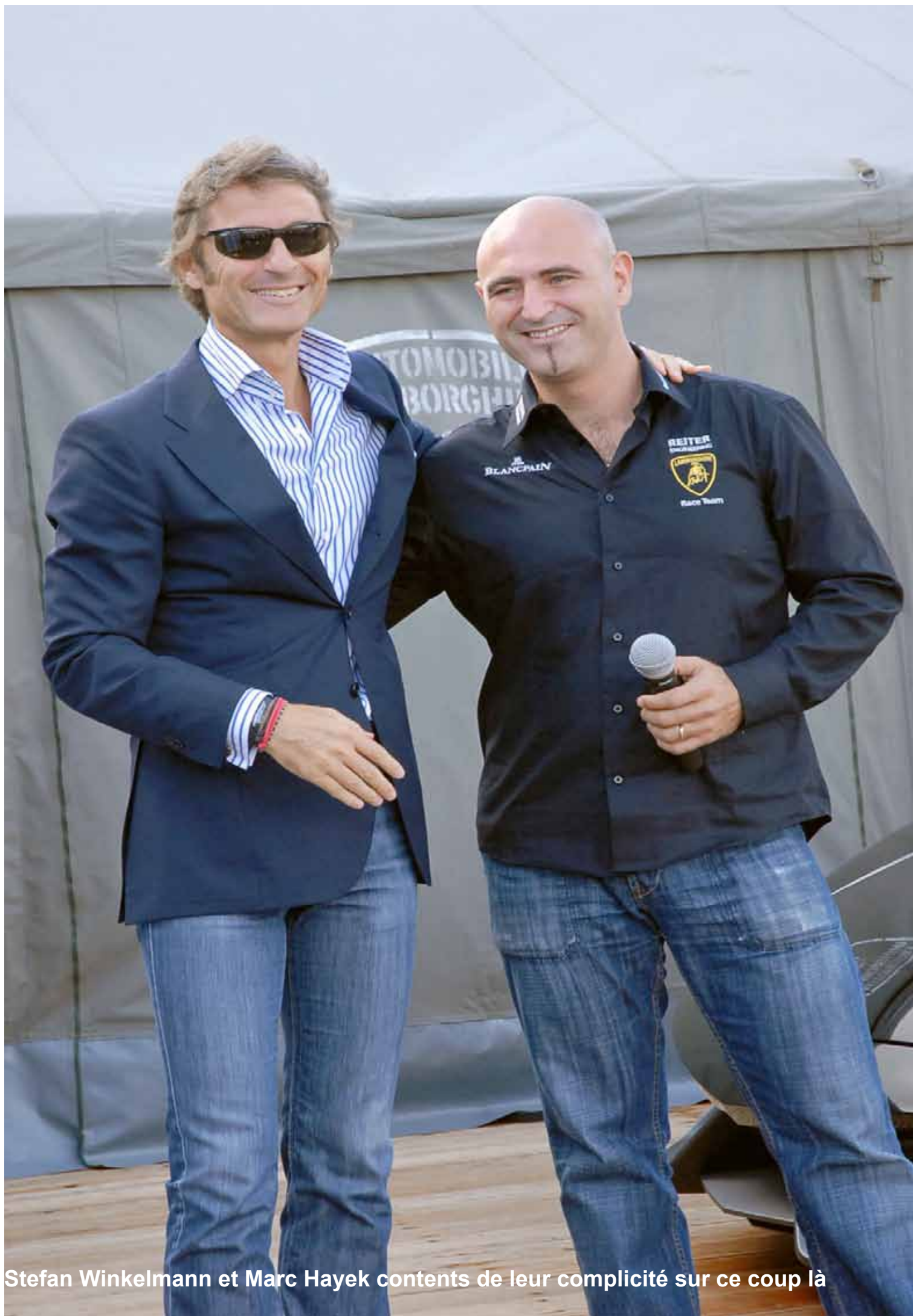


Texte et photos - François Lamarche



Photo du haut : Marc Hayek, président de Blancpain (de face) et Stefan Winkelmann, CEO de Lamborghini (de dos) lèvent le voile. - Photo du bas : Ouah! Juste Ouah!





Stefan Winkelmann et Marc Hayek contents de leur complicité sur ce coup là



Photo du haut : C'est ce que l'on appelle un joli popotin
Photo du bas : Intérieur de luxe





Photo du haut : Pas mal non plus depuis devant
Photo du bas : Une belle bête, non?



FIA GT1 - Matech à la peine

Texte et photos
François Lamarche

Après un début de saison en fanfare, l'écurie suisse peine à retrouver ses marques.

Le championnat FIA GT1 est l'un des quatre estampillés « mondial » par la Fédération Internationale de l'Automobile aux côtés de la F1, le WRC (rallyes) et le WTCC (voitures de tourisme). Chapitre suisse, un constructeur, des écuries et plusieurs pilotes sont engagés dans ces courses de niveau planétaire. A savoir Matech qui produit ses propres Ford GT, le Swiss Racing Team (SRT) qui fait rouler des Nissan GT-R et Neel Jani, encore lui, Jonathan Hirschi et Henri Moser.



Matech No 5 à la lutte avec l'Aston Martin de Jonathan Hirschi

Le premier roule pour Matech, le second pour Aston Martin dans l'équipe Hexis et le troisième chez SRT. Les formats de courses sont d'une heure le premier jour (qualification race), d'une autre le second (championship race). Les équipages sont composés de deux pilotes et un changement est obligatoire à la mi-course. Le championnat se compose de dix rendez-vous, les sept premiers sont bouclés.

Chez Matech, le début de saison a été pour le moins satisfaisant avec deux victoires en trois week-ends pour le duo Romain Grosjean-Thomas Mutsch. Puis les choses se sont gâtées. Quelques mésententes ont éclatées. Les deux compères ont été séparés,

Grosjean a quitté Matech. Depuis la mi-saison en juillet à SPA, Neel Jani se retrouve au volant de la numéro 6 qu'il partage désormais avec Nicolas Prost. Quant à l'Allemand Thomas Mutsch qui peut encore rêver du podium final des pilotes, il est désormais associé à l'Anglais Richard Westbrook, sur la 5. Au Nürburgring (D), fin août, la moisson n'a pas été bonne et c'est un doux euphémisme. Prost débarquait et devait se mettre dans le bain. Jani n'avait fait qu'une course. Les expérimentés Mutsch et Westbrook ont connus divers ennuis.

Du coup, c'est le Neuchâtelois Jonathan Hirschi qui a brillé sur le mythique circuit allemand, terminant les deux courses dans le top cinq. Complice du Monégasque Clivio Piccione, il bouclait le premier round au 5ème rang et faisait encore mieux lors du second puisque dégustant la médaille en chocolat avec une pointe de regrets. « J'aurais dû faire mieux, passer encore un concurrent et monter sur le podium. Finalement c'est l'objectif principal que nous nous sommes fixé. »

Henri Moser qui a le fantastique bonheur de partager le baquet de la Nissan avec l'immense, tant en taille qu'en réputation, Karl Wendlinger (A), termine régulièrement à la limite ou à la porte du top dix. A noter que lors de la récente manche disputée sur le circuit portugais de Portimao, les pilotes suisses n'ont pas réellement brillé. Problèmes mécaniques, touchettes et autres petits ennuis sont venus ruiner les espoirs de bien figurer. Seul la Matech No5 tirait finalement son épingle du jeu, terminant 5ème le samedi et troisième le dimanche.



La Nissan GT-R d'Henri Moser

Il reste trois rendez-vous (Espagne, Brésil et Argentine), soit six courses, au calendrier 2010. Pour l'instant Bartels et Bertolini mène le bal des pilotes avec 122 points, Mutsch (Matech) est 3ème avec 95, Hirschi 16ème et Moser 32ème. Neel Jani n'a pas encore comptabilisé. Côté équipes, Vitaphone (Maserati) occupe la tête avec 152 points, Matech est 5ème avec 95.

Steiner titré

**Six fois victorieux en neuf sorties,
Steiner empêche Lachat de récidiver.**

Et pourtant le Jurassien aurait bien voulu accrocher une deuxième couronne de rang à son palmarès. Mais... «Steiner a changé de voiture en pleine saison et je n'ai pas pu continuer de le mettre sous pression comme lors des premières courses.» Encore champion en titre pour quelques semaines, Florian Lachat est particulièrement écoeuré. Auteur d'un excellent début de saison, il avait étonné son monde en plaçant plus souvent qu'à son tour sa «petite» Formule Tatuus Honda de deux litres de cylindrée au sommet de la hiérarchie. Puis Steiner, adepte des barquettes, a changé de bolide et a aligné les victoires. Même si le bonhomme possède incontestablement un joli coup de volant, la manière est discutable. Mais pas illégale au vu du règlement. Revenu en Suisse après quelques saisons à l'étranger, en Allemagne notamment, Marcel Steiner a donc réussi son pari et décroché la timbale.



Marcel Steiner

Titré l'an dernier devant les grosse Formule 3000, Lachat doit finalement se contenter du rang de dauphin. Ce qui, compte tenu des spécificités technique des bolides en compétition, peut déjà être considéré comme un exploit. Ce d'autant plus qu'avec leur «avions», les Jean-Jacques Dufaux, Alain Beutler et autres Tiziano Riva, tous en F3000, n'ont pas vraiment amusé le bitume. Sans parler de l'alémanique Christian Balmer, lui aussi avec une Tatuus Renault qui, bien que fort sympathique, n'est pas du genre à faire des cadeaux.

Dans l'autre catégorie primée au niveau national, celle des voitures de tourisme, le flou, qui n'a rien d'artistique, règne. La faute à Toni Büeler, potentiellement vainqueur mais dont le couronnement dépend désormais d'une décision de la commission sportive nationale.



Florian Lachat

Selon nos informations, le pilote se serait conduit de vilaine manière lors de la dernière manche disputée entre Châtel Saint-Denis et Les Paccots. Version courte: la voiture n'aurait pas répondu au règlement en matière de poids. Elle aurait été sortie du parc fermé sans autorisation et le pilote s'en serait finalement pris aux commissaires techniques. Si les faits sont avérés Büeler devrait être puni, reste à savoir qu'elle sera l'ampleur de la dite punition et

si elle pourrait le priver du titre suprême. Pour le reste, et le sport, le premier Romand classé dans cette division est 5ème, il s'agit de Jean-Romain Cretegy sur Ford Sierra Cosworth.

Classement final officieux du championnat suisse

Voitures de compétition

1. Steiner, 120 points. 2. Lachat, 109. 3. Riva, 97. 4. Balmer, 92. 5. Dufaux, 88. 6. Beutler, 73. 7. Joël Voluz, 51.5, puis 10. Didier Planchamp, 25.5.

Voitures de tourisme

1. Büeler, (Mitsubishi) 117 points (???). 2. Schnellmann (Mitsubishi), 113.5. 3. Schori (Mitsubishi), 107. 4. Mächler (BMW), 107. 5. Cretegy (Ford), 99. puis 7. Alain Pfefferlé (Porsche), 94.5. 9. Sylvain Droxler (BMW), 90.5. 10. Valère Houlmann (Mazda), 84.5.

Carton plein pour Vevey Retro 2010 avec 678 véhicules 1ère partie



Texte et photos - Jean-Pierre Pasche

ur le 010 ules



Tour Du Vevey Retro et arrêt sur quelques images

11 et 12 septembre 2010, Place du Marché de Vevey, 678 véhicules (507 en 2009). Ce sont donc près de 1'300 personnes sans compter les visiteurs qui ont pu profiter d'une météo estivale pour venir y admirer les old et young timers exposées.

L'intérêt de cette rencontre est de pouvoir vivre ou revivre des émotions fortes face à l'histoire automobile bien vivante. Si l'automobile actuelle est synonyme de sécurité, d'économie et d'écologie, elle ne contient



Alfa Roméo Sportiva 1954. Carrosserie aluminium. 1997 cm³. 138 CV. 915 kg. 220 km/h. 2 exemplaires en coupé



Fourgon Roméo 2 1947. Traction avant. 1290 cm³. 80 CV. Carrosserie Colli. Plus de 21'000 exemplaires



Heureusement, la matinée est plus fraîche. En effet, il est amendable de laisser un animal dans une voiture au soleil



Vevey Retro accueille de nombreuses américaines. Il faut un peu plus de place pour ces Cadillac



Connaissez-vous Spartan ? En fait, il s'agit d'un modèle de Triumph conçu par Jim McIntyre. La base est une Herald ou une Vitesse. Le kit est commercialisé à partir de 1973



Alliant les joies de la route et de la navigation : l'Amphicar. A découvrir dans la seconde partie du Vevey Retro en novembre



Venues de Finlande, Allemagne, Angleterre, France, Hollande, Suisse, elles ont participé à la balade au dessus de Vevey dans les vignes du Lavaux. Une rare Montreal avec le volant à droite. Non, vous ne rêvez pas. Ce n'est pas pris dans un miroir



Les Alfa Roméo Montreal se sont données rendez-vous sur la Place du Marché de Vevey. Plus de 70 véhicules



Il N'y a pas que les voitures. Quelques engins à deux voire trois roues comme ce side-car avait fait le déplacement



Panel de divers modèles et d'années différentes. Une des attractions de Vevey Retro



Peugeot 203 de couleur rarissime. Elle a été entièrement restauré par son propriétaire. Elle coule des jours heureux

aucune des émotions qui émanent de chaque ancienne.

Alors que la manifestation ne commençait qu'à 14h00 le samedi 11, de nombreux véhicules attendaient déjà en « piaffant » devant les barrières encore closes. Telle une déferlante les voitures sont arrivées l'une derrière l'autre, et ce ne sont pas moins de 350 véhicules qui ont agrémentés tout l'après-midi du samedi. Le moment fort de cette journée fut l'arrivée de plus de 70 Alfa Romeo Montréal venues de 12 pays différents. Un grand travail d'organisation a été accompli par le Registre Suisse Alfa Romeo pour cette manifestation car, outre les Montréal, il a réussi à présenter un 6C 2500 et une Sportiva, dont il ne

reste que deux exemplaires au monde. Un cortège impressionnant s'est formé vers 15h30 pour la traditionnelle balade au-dessus de Vevey et à travers les vignobles du Lavaux.

Le dimanche fut tout aussi animé car à peine les neufs coups du carillon avaient retenti que les anciennes arrivaient sur la place. En tout 678 véhicules ont transité sur la Place du Marché entre le samedi 11 à 14h00 et le dimanche 12 à 17h00, heure à laquelle furent remises les récompenses. 9 coupes selon différents thèmes et des récompenses pour les gagnants de l'épreuve chronométrée de démontage/remontage d'une roue. Une coupe du fair play a été remise à l'équipe de la prévention routière, qui a enregistré 700 personnes volontaires pour tester sa voiture-tonneau, dont le but était de sensibiliser les usagers de la route au port de la ceinture de sécurité. Malgré tous les tonneaux effectués, aucun blessé n'a été à déplorer et la voiture est repartie, en parfait état, pour continuer son travail de prévention.

Fin de la première partie, retrouvez la suite du Vevey Retro 2010 dans le N° 10 de SuisseAutoMag qui paraîtra dès le 1er novembre 2010.



Vevey Retro, ce sont aussi les stands des professionnels pour les passionnés



Matteo Auto Accessoires, de Fribourg, présentait les dernières tendances en matière d'habillage de plaques auto et moto



Exposition de lunettes de soleil pour ceux qui les auraient oublié en ce week end merveilleusement ensoleillé



La collection passe aussi par les miniatures. Chez auto-couture.ch, le passionné trouve les nouveautés en la matière ainsi que grands classiques



Chez Penrite, vous trouverez des huiles et des lubrifiants pour moteurs et transmissions



La gamme X-Force au grand complet aussi bien pour les anciennes que les modernes



Chez SFA, batteries, échappements, cache-poussière pour rotules ainsi que tous les types de filtres air et huile



Une Peugeot 301, mise à disposition gracieusement par Peugeot Suisse sur notre stand en compagnie d'un Fiat 614 de 1930. Les deux véhicules superbement restaurés



Et comme dans tout rassemblement, celui qui a la pièce d'occasion qui vous manque ou l'objet de décoration insolite

Les Anciennes se différencient par leur mascotte.

Elle est loin l'époque des superbes mascottes qui ornaient le bouchon du réservoir de refroidissement d'un véhicule. Des spécialistes réalisaient de véritables oeuvres d'art pour permettre aux passants de reconnaître telle ou telle marque. Ces mascottes ressemblent à des sculptures. Chacune d'entre elles à une histoire. A Vevey Retro, nous avons pris le temps de repérer quelques unes d'entre elles pour vous les faire découvrir ou redécouvrir l'espace d'un instant.



Le Bélier, pas celui du Jura, mais celui de la marque Dodge, ici sur un modèle D 14 de 1940



Une des interprétation du Lion de Peugeot sur une 402 Légère. Il y a quelques 30 lions différents depuis 1860.

Châtel Saint Denis, 4 et 5 septembre 2010



Texte et photos - Jean-Pierre Pasche

Shérif, fais-moi peur en direct de Châtel-St-Denis

David «Rosco» Weisser est tombé amoureux de la Plymouth de la série télévisée à l'âge de 7 ans. Lorsqu'il l'a vue, il s'est écrié : »Quand je serai grand, j'aurai la même«. Vingt ans plus tard, en 2009, la Plymouth est arrivée en provenance des Etats-Unis.

L'affaire ne s'est pas faite toute seule. David a écumé toutes les possibilités d'Internet à la recherche de sa promesse. Pas facile à dénicher. Les mois passent. Toujours aucune Plymouth en vue. Il finit par laisser tomber devant un tel fiasco. Au cours d'une discussion avec l'un de ses amis, les américaines viennent sur le tapis et par voie de conséquence, ils parlent de la Plymouth. Le désir de trouver ce véhicule refait surface. David retourne sur Internet consulter les annonces aux Etats-Unis. Hasard du temps, une Plymouth conforme à celle de la série est à vendre. Elle appartient à un particulier et les photos semblent correspondre. Renseignements pris, une de ses connaissances aux US va voir la belle. Tout est en ordre. David achète la Plymouth et la fait rapatrier par container.



Et c'est à partir de là que les tracasseries commencent. La Plymouth est un modèle du 01.04.1976 – cela ne s'invente pas – propulsée par un V8 Carbu. Pourtant catalysée à l'origine, les autorités vaudoises ne veulent pas la recevoir. Les normes suisses ne sont pas les mêmes qu'aux Etats-Unis. Seule solution : présenter la voiture à l'Ecole d'Ingénieurs de Bienne pour effectuer les mesures, faire les réglages nécessaires et obtenir LE sésame reconnu par le Service des Automobiles. Quelques milliers de francs plus tard, la Plymouth est dûment déclarée apte à recevoir son immatriculation vaudoise en catégorie Vétéran. Voiture de Shérif ou pas, impossible de contourner la loi. C'est la même pour tous.



Par rapport à une Plymouth officielle de la Police américaine, celle de David n'en possède que les cache-moyeux brillants. Elle ne reçoit ni les suspensions renforcées ni le verrou de levier de boîte automatique qui empêche d'enclencher par mégarde la position «Neutre». Délicat lors de poursuites de suspects. Quant à la tenue vestimentaire de David, elle est aussi conforme à l'originale et trouvée via un commerçant en Allemagne. La Plymouth de David a déjà reçu une distinction lors de concentrations dédiées aux américaines. A l'occasion de la

balade du dimanche après-midi, la Plymouth a joué des lumières et de la sirène pour montrer qu'elle a tout d'une vraie.

20 ans de vie commune entre Blaise et sa Buick Spécial de 1962

Elle a 29 ans, il en a 16. Et pourtant, c'est le coup de foudre. Aujourd'hui, ils sont toujours ensemble. Que se passe-t-il dans la tête de Blaise, âgé de 16 ans, lorsqu'il découvre cette Buick dans un état plus que moyen ? Nul ne le saura sans doute jamais. Il suit une formation de mécanicien. Alors il décide d'acheter cette voiture et de la retaper. Il a à sa disposition un simple box dans lequel tout y sera réalisé. Y compris la peinture rouge et blanche. Un travail impressionnant. Blaise est fier de sa Buick.

Elle connaît le succès avec plusieurs articles dans la presse quotidienne. Son métier le conduit à se spécialiser dans la réparation de boîtes à vitesse automatique. Mais un jour, l'accrochage. La Buick se retrouve amputée d'une aile et d'un phare. Entre-temps, Blaise a rejoint les rangs de la gendarmerie vaudoise. La Buick est entreposée et s'endort tranquillement pour une dizaine d'années.

Il y a trois ans, comme ça sans crier gare, Blaise se décide à tout reprendre depuis zéro. Il ressort la voiture et la démonte intégralement. Il veut que tout soit refait comme il le souhaite. Et comme c'est un perfectionniste, je vous passe un certain nombre de détails pour vous éviter d'être encore avec nous dans une semaine. Blaise s'appuie sur la carrosserie C&C pour la préparation et la mise en peinture des éléments de carrosserie.





Pour le reste, il fait tout lui-même pendant ses heures de loisir. Rien n'est laissé au hasard. Le moindre boulon visible est chromé, mais mat pour que cela ne jure pas avec le reste du moteur. Toutes les pièces mécaniques sont contrôlées. Elles sont soit changées soit restaurées. Un travail d'orfèvre. Des heures qui ne se comptent plus. L'intérieur est entièrement refait aux couleurs noire et blanche. C'est la maman du carrossier qui s'y colle pour la couture. Sur la portière, la séparation entre le noir et le blanc laisse apparaître une couture.

On retrouve ce procédé au niveau des sièges. Tout est sur-mesure et fait à la main. La finition est irréprochable. C'est sobre et la qualité est impres-

sionnante. Blaise pousse la perfection jusqu'à repeindre les écussons sur le coffre arrière à la main avec un pinceau pour maquette. De même les décorations des ailes avant sont refaites et les interstices sont repeints à la main. Blaise s'est aussi penché sur le cas de trois autres Buick Spécial : 2 berlines et un cabriolet. Mais cela pour rendre service pas pour réaliser des restaurations complètes.

Il y a un mystère entre Blaise et le modèle Buick Spécial. Mystère qu'il ne peut expliquer. Cette Buick dégage une forte émotion. Cela en est presque incroyable. D'ailleurs, sur l'un des articles de presse que nous a montrés Blaise, notre confrère emploie le prénom «Christine» tiré du film du même nom où le héros du film acquiert une Plymouth Fury de



1958 douée d'un pouvoir un tantinet maléfique. Ce qui n'est absolument pas le cas de la Buick Spécial de Blaise.

Lors de l'accrochage, Blaise a dû acheter une aile et un phare pour la refaire. La Buick ne s'étant pas auto-réparée comme Christine. Il faut également noter que le moteur est un V8 tout alu (bloc et culasse) de 3.5 L - il a été installé dans les premières séries de Range Rover – qui a connu un démontage complet puis un remontage dans les règles de l'art.

A entendre les commentaires lors des rencontres de Châtel-St-Denis, la Buick a séduit plus d'un visiteur par la qualité de sa présentation et de sa finition. D'autant que celle-ci n'est pas ostentatoire.

Ainsi, lors de vos prochains déplacements, peut-être allez-vous croiser la Buick Spécial de Blaise ? Il faudrait être aveugle pour ne pas la remarquer !



Une Ford sinon rien

Tel est le mot d'ordre de Mario Santos. Outre une Anglia et une Cosworth, Mario a déniché dans le canton de Berne cette surprenante Escort de 1958. Acheté selon la formule «sortie de grange»,

Mario Santos a entrepris une restauration complète de ce véhicule dont il ne reste, apparemment, que 10 exemplaires. La voiture était complète avec le manuel détaillé d'entretien. Un avantage non négligeable : toutes les pièces se trouvent en Angleterre. Cette Escort a été fabriquée de 1955 à 1958 et celle de Mario est une 58.

Elle est équipée d'un 4 cylindres de 1178 cm³ accouplé à une boîte à 3 rapports plus marche arrière. Ce modèle a ensuite été remplacé dans la gamme par la Ford Anglia. La voiture est en phase de finition. En effet, il manque encore quelques détails à terminer comme la pose des vitres latérales sur les parties arrière gauche et droite. Les vitres existent mais il manque les caoutchoucs pour les poser. Elle roule encore en plaques de garage en attendant d'être terminée et de passer à l'expertise. C'est la seule et unique version en Suisse.



L'intérieur de la Ford Escort de Mario Santos avec au dessus du moyeu du volant l'indicateur de changement de direction. On remarque la simplicité du tableau de bord : Tachymètre à droite, eau et essence à gauche.

Photo du dessous : Vue prise depuis l'arrière du véhicule avec une banquette en une seule partie. Les fenêtres, aveugles en ce moment, attendent leurs vitres respectives en raison des caoutchoucs indisponibles à ce moment.



L'ami Jean-Pierre Descosterd et sa Tractor 15/6 découvrable a reçu un prix lors de la manifestation de Châtel-Saint-Denis. Il faut dire que le véhicule est proche du neuf tant JP tient à ce que son entretien soit réalisé minutieusement. Une récompense méritée. A bientôt JP pour de nouvelles aventures

Rencontres Informelles - Echallens 4 septembre 2010



Texte et photos - Jean-Pierre Pasche

Pour la dernière «Rencontres Informelles» à Echallens, le plateau fut des plus variés. Outre une Fiat 502 de 1928 dont la restauration a pris huit ans à son propriétaire, les participants et les visiteurs ont pu admirer une Hispano Suiza, une Fiat Barilla ou encore une Peugeot 202 bicolor.



Au fil des mois, un doux mélange OLD et YOUNGTIMER se dessine progressivement. Telle cette Renault 6, dans son jus comme l'on dit, acquise directement de France voisine ou encore cette Opel GT, dont l'intérêt en collection prend peu à peu forme.

Ce qui est plus rare est cette Ami 8 dans un parfait





état de conservation et dont la carrosserie - Style fastback - est signée Robert Opron (père des SM, GS et CX). Elle sera abandonnée en 1978.

Autre Citroën présente à cette édition, une C4 dont la restauration a occasionné quelques prises de tête à son propriétaire qui a tout refait lui-même, y compris les boiseries. Parmi les drôles de machine, notons cette Messerschmitt KR cabriolet. Deux modèles : 175 (pour 175 cm³) ou 200 pour (191 cm³). Elle fut construite de 1953 à 1964. Son créateur est Fritz Fend. KR signifie **KabineRoller** soit Scooter à cabine.



L'Opel GT fait partie des youngtimers. Elle prend peu à peu une place dans le coeur des collectionneurs. Construite De 1968 À 1973, 103 463 exemplaires, elle doit sa ligne à Clare McKichan et Chcuk Jordan (père des Camara 1960 et Corvette Stingray). Blague à son encontre : La manette des phares est tellement dure que l'on reconnaît un propriétaire de GT à son bras droit musclé.

Et pour terminer, une des trois MG de notre ami Gérald, la plus aboutie avec son hardtop couleur carrosserie et les deux bandes blanches qui courent de la poupe à la proue. Vivement le 2 avril 2011.



Peugeot et Citroën sortent simultanément leur voiture-émotion, êtes-vous plus cosy, comme la DS3 ou plus sport, comme la RCZ ? C'est rare de l'avouer mais je craque autant pour l'une que pour l'autre. Ce qui est bien, c'est qu'aucune des deux n'est comparable à une autre marque. Et c'est tant mieux.

D'abord, il faut noter les lignes émotionnelles que dégagent ces deux françaises. La RCZ transpire de charme. La DS3 est plus réservée. Au volant,

les positions de conduite sont bonnes. Un peu plus haut dans la DS3. Même moteur - excellent - même boîte - un peu lente - elles collent toutes les deux à la route et le freinage est efficace.

Le rétroviseur intérieur de la RCZ est un peu envahissant. On s'y fait. Les sièges sont bien enveloppants et même en conduite rapide, le conducteur ne doit pas se cramponner au volant. Je fais fi des consommations sur ces deux modèles, elles sont faites pour s'amuser tout en respectant les





consignes de sécurité et les limitations de vitesse. La DS3 offre une personnalisation à outrance. Harmonie de couleur extérieur - intérieur. A chacun son mélange. De son côté, la RCZ semble plus classique sur cet aspect.

Les finitions sont de bonne facture. Les cuirs clairs de nos modèles d'essai illuminent l'habitacle surtout celui de la DS3 relativement sombre. Les cuirs gris sur la tableau de bord et les portières (option RCZ) la rendent moins tristounette que la DS3 où



les matériaux sombres dominant. Les réglages sont manuels sur la DS3 et électriques sur la RCZ. Point de bouton Start / Stop mais de bonnes vieilles clés de contact. Nous sommes en 2011. Surprenant.

Tarifée à CHF 39'600.- hors options (51'000.- version d'essai) pour la RCZ contre CHF 30'100.- Hors options 36'000.- version d'essai) pour la DS3. La RCZ creuse l'écart mais pas en sa faveur. La DS3 joue placé avec un budget serré. La RCZ fait payer son look sportif.



Le volume permet de voyager à deux sans se priver. Filet bienvenu



Plus haut que celui de la RCZ, la DS* à l'avantage des sièges rabattables



Non, notre DS3 n'est pas malade. Elle a reçu la personnalisation Perle



Inutile de se voiler la face, DS3 et RCZ : même combat, ce sont des 2+2. Le confort arrière est spartiate. Léger avantage à la DS3 moins typée sport



Aileron électrique asservi à la vitesse. Petite touche agressive sur la RCZ



Remplissage vertical pour la RCZ. Mais où est donc le bouchon style F1



Habitacle clair et spacieux à l'avant pour La Citroën DS3



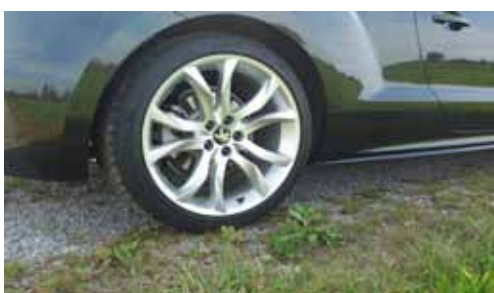
On retrouve les motifs de personnalisation Perle sur les sur-tapis de la DS3



Moteur et boîte identiques, même puissance, même couple. Toutefois la présentation diffère entre RCZ et DS3. Pourquoi une est en catégorie C et la seconde en D ?



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



Jante de 19 pouces et pneus en 235 / 40 R 19 pour la RCZ



Jante de 17 pouces et pneus en 205 / 45 R 17 pour la ds3



Le logo de la DS3 est tout simplement sublime

| FICHE TECHNIQUE | | |
|----------------------------|-----------------------|----------------------|
| | Citroën DS3 | Peugeot RCZ |
| Cylindrée | 1'598 cm ³ | 1598 cm ³ |
| Nombre de cylindres | 4 | 4 |
| Puissance - chevaux | 156 à 6'000 tr/mn | 156 à 6'000 tr/mn |
| Couple - Nm | 240 à 1'400 tr/mn | 240 à 1'400 tr/mn |
| Catalyseur | OUI | OUI |
| Filtre à particules | NON | NON |
| CO ₂ - g/km | 155 | 155 |
| Rendement énergétique | D | C |
| Transmission | Traction avant | Traction avant |
| Boîte à vitesses | 6 rapports manuel | 6 rapports manuel |
| Boîte de réduction | NON | NON |
| Freins avant | Disques ventilés | Disques ventilés |
| Freins arrière | Disques | Disques |
| Poids à vide | 1'240 kg | 1'350 kg |
| Charge remorquable freinée | - | 500kg |
| Volume du réservoir | 48 L | 55 L |
| Volume du Coffre | 285 dm ³ | 321 dm ³ |
| Vitesse maxi | 214 km/h | 217 km/h |
| 0 à 100 km/h | 7.3 s | 8.0 s |
| Consommation constructeur | 6.7 L | 6.7 L/100 |
| Consommation essai | 8.0 L | 8.2 L |
| Pneumatiques | 205/45 R 17 | 235/40 R 19 |
| Longueur mm | 3'948 | 4'287 |
| Largeur mm | 1'715 | 1'845 |
| Hauteur mm | 1'458 | 1'359 |
| Empattement mm | 2'464 | 2'612 |
| Voie avant / arrière | 1'468 / 1'471 | 1'580 / 1'593 |
| Diamètre de braquage | N. C. | 10.5 |



Corve

Texte et photos - Patrick Goess

tte Day





Jean-Claude Schmitt, président du Corvette Club de l'Est devant sa Corvette C6 Z06 de 2008



Corvette ZR1 noire venue de la Suisse voisine, forte de ces 647 chevaux



Corvette C3 devant le trompe l'oeil

Il avait de quoi se réjouir le Président du Corvette Club France Est, Jean Claude Schmitt, en ce dimanche 5 septembre 2010. Pas moins de 40 Corvette ont répondu «présent» pour le 14ème Corvette Day de Riedisheim près de Mulhouse.

De 10h à midi, le parking du centre culturel Place Munderkingen a accueilli en statique les «40 rugissants» dont certains ont plus de 40 ans. Des V8 de 300 à 647 CV, comme cette ZR1 noire venue de la Suisse voisine. Tous les modèles de la C3 à la C6 étaient représentés. Il y avait même une demi douzaine de Z06 de 513 CV.



René Rumelhart (74 ans) de Baldersheim (68) devant sa C4 LT1 coupé 1985 (ancien concepteur et exploitant de manèges)



Yvan 74 ans de Oswald en train de décapoter sa C4

Le « Corvette Day » est en effet devenu le rendez-vous annuel et incontournable des propriétaires alsaciens de Corvette. Pour preuve, le club ne cesse de prendre de l'ampleur et compte à ce jour 50 membres. Dont 80 % de Haut Rhinois et 20 % de Bas Rhinois. Tous des passionnés, des grands enfants, qui bichonnent et astiquent leur monture mythique, la plupart du temps pour des balades dominicales, rarement pour un usage quotidien.

La CORVETTE et son look inimitable, ses feux arrière ronds, son gros moteur, la musique de l'échappement... Le rêve américain, la musique country, la Route 66, les grands espaces, le Highway et son shé-



Corvette C3 Pace Car 1978 de Michel Mendez

rif....avec ses nombreux radars entre Saverne et Mulhouse...(oups...là je m'égare...). Aucune autre voiture n'est en mesure de dispenser autant de passion, d'engouement, d'euphorie en même temps. La Corvette s'apprécie de 17 à 77 ans.

A midi 30 la joyeuse troupe a rejoint en un long cortège multicolore et un peu bruyant, un fameux restaurant non loin de là. Le reste de l'après midi étant consacré à un petit cruising tranquille sur les routes allemandes.



Corvette C6 Z06 sous le trompe l'oeil



Le trappeur Loup Gris



C5 orange primée N° 1 au Fun Car Show 2010 de Mulhouse et appartenant à Manuel



En pleine balade dans la campagne alsacienne



Texte et photos - Jean-Pierre Pasche

La Peugeot ION, une citadine pour les administrations et les flottes. Son autonomie de 75 kilomètres réels la destinent à la ville et son prix de CHF 45'990.- TTC n'est pas à la portée de toutes les bourses. Ci-dessous, la section électrique à l'arrière





Photo de gauche, la Peugeot ION vue de trois quart arrière, ses roues sont rejetées aux quatre coins de la voiture. La ligne est banale mais non dénuée de charme. A droite, sous le capot avant, batterie traditionnelle, lave-glace, et autres indispensables à une automobile même électrique

Rapide prise en main de la Peugeot ION en grande banlieue parisienne. Originale et discrète, la ION surprend par son accélération linéaire et son freinage performant. Aucun bruit ne vient perturber le roulement à faible vitesse. Les pneus «vert» ne supportent pas d'être maltraités et avouent rapidement leur limite de confort et de tenue de route. Réellement citadine, elle n'atteint les 150 kilomètres d'autonomie que dans des conditions idéales : pas de chauffage, pas de clim, etc. et une route parfaitement plane. Lors de notre prise en main, 38 kilomètres ont suffi pour vider les trois quart de la batterie. Ce qui correspond à une consommation normale. Elle est disponible en Suisse début 2011.

De Chaque côté du véhicule, un clapet cache les systèmes de connexion pour recharger votre Peugeot ION. Photo de gauche, la connexion pour la recharge rapide 380V et à droite la connexion pour la recharge sur 220V en six heures



81^e SALON
INTERNATIONAL
DE L'AUTO
ET ACCESSOIRES
GENEVE
3-13 MARS 2011



www.salon-auto.ch avec



 SBB CFF FFS
Billet combiné train + entrée, confort compris.

