

Essais



Discovery

Fiat 500 C



Rallye du Chablais



«L'escapade» des Oldtimers

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





Actualités Suisses

<u>Range Rover TDV8 4.4 L</u>	4
<u>Subaru Forester</u>	5
<u>Les Brèves en Suisse</u>	6

Sport Automobile

<u>Rallye du Chablais</u>	10
<u>Rallye du Tessin</u>	13
<u>Accessoires</u>	19

SOMMAIRE

Le Monde de la Collection

<u>Swiss Lakes Classic</u>	22
<u>L'Escapade</u>	26
<u>Rencontres Informelles</u>	30
<u>Oldtimer Valais</u>	32
<u>Coupe des Alpes</u>	41

Les Essais

<u>Land Rover Discovery</u>	51
<u>Fiat 500 C Multijet</u>	55

SuisseAutoMag



Tourisme et Voyage

<u>Randonnée pédestre</u>	59
---------------------------	----

Les Nouvelles du Monde

<u>Citroën Wifi on Board</u>	62
------------------------------	----

Dernière Minute

<u>Aveo by Carium</u>	63
-----------------------	----

4x4, Voyage, Raid, Rallye

Toyota BJ en Alsace

46

Annonce "Spécial Vevey Retro"

43

SuisseAutoMag est une publication mensuelle sur Internet au format PDF. d'Integral-Com, route du Bugnon 41, CH - 1752 Villars-sur-Glâne

Tél: +41 26 401 3002 - Fax: +41 26 401 3003 - Mail: marketing@integral-com.ch

Copyright - Tous droits de reproduction interdits - Direction de la publication : Jean-Pierre Pasche

Graphisme de la couverture : www.d-graf.ch

Rédacteurs : François Lamarche, Pascal Fracheboud, Pierre-Michel Ott, Robert Jacques

Le prochain SuisseAutoMag sera en ligne à partir du 30 juillet 2010

www.suisseautomag.ch

Moteur TDV8 de 4.4 L Boîte automatique à 8 rapports



Range Rover présente le millésime 2011 caractérisé par un nouveau et puissant moteur turbodiesel TDV8 de 4,4 litres à haut rendement et de nombreux perfectionnements concernant la technique, l'équipement et le style. La génération 2011 de modèles sera commercialisée en Suisse à partir du mois d'octobre.

Le moteur V8 diesel de 4,4 litres avec suralimentation par double turbo parallèle séquentiel remplace le TDV8 de 3,6 litres. Réservé en exclusivité à la Range Rover, ce groupe propulseur développe 313 chevaux pour un couple de 700 Nm.

Effort au niveau de la consommation et des émissions CO2. Une boîte automatique à 8 rapports d'origine ZF. Gérée par un module électronique, cette boîte de vitesses se distingue par une réaction très rapide à la moindre sollicitation, des passages d'un rapport à l'autre d'une grande douceur, ce qui ne manque pas de contribuer de manière décisive à une économie d'usage de haut niveau.

Le couple moteur boîte offre le 0 à 100 en 7.8 secondes. La Range Rover millésime 2011 intègre une commande du ralenti appelée «Transmission Idle Control». Le freinage est confié à Brembo et le système «Terrain Response™» est complété par un dispositif d'assistance en descente ainsi qu'une gestion de l'accélérateur en pente.

L'habitacle adopte un éclairage des seuils aux places avant, un nouveau levier de changement de vitesse sur les versions diesel, ainsi qu'un système audio perfectionné. Il dispose de palettes au volant et le sélecteur «CommandShift» est remplacé par un contacteur rotatif aux positions «P», «R», «N», «D» ou «Sport».

Dans ce dernier mode, la boîte optimise le temps de réaction pour obtenir une accélération plus franche et des changements de rapport à un régime plus élevé, ce qui permet d'effectuer des manœuvres de dépassement plus brèves.

Cette génération de Range

Rover arbore une calandre redessinée et de prises d'air latérales différentes du modèle actuel. De nouvelles teintes et de nouvelles jantes en alliage léger caractérisent ce nouveau modèle.

La palette des prix de vente nets recommandés commence à CHF 132'300 francs pour la version diesel 4,4 litres TDV8, tandis que la Range Rover Supercharged animée par le V8 essence de 5.0 litres avec compresseur mécanique est proposée à partir de CHF 164'900.-

EN BREF

En raison de la nécessité de garantir la praticabilité de la route nationale dans la région de Lucerne, le Conseil fédéral a intégré le projet de contournement de cette ville dans le module 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales. C'est dans ce contexte que l'Office fédéral des routes (OFROU) lance maintenant le projet général de contournement de Lucerne.

Subaru Forester 2.5XS Special Edition 4x4 à moteur Boxer atmosphérique de 2.5 litres

Robert Jacques

En juillet 2010, Subaru lance un modèle spécial du Forester. Le Forester 2.5XS Special Edition 4x4 est doté du même moteur boxer atmosphérique 2,5 litres que la Subaru Outback, déployant 172 ch et d'une boîte automatique avec mode manuel. Ce modèle spécial ne sera disponible qu'en quantité limitée et coûtera CHF 43'300.- en couleur de carrosserie Satin White Pearl. Cinq autres couleurs métallisées et Pearl seront disponibles contre supplément de prix de CHF 700.-.

Le modèle spécial Forester est équipé d'un intérieur cuir noir, des phares au xénon,

d'un toit coulissant panoramique électrique en verre et de roues de 17 pouces en alliage léger.

Sa garde au sol est de 215 millimètres. Tous les Forester sont dotés en série du réglage électronique de dynamique de route Vehicle Dynamics Control et d'un réglage automatique de niveau à l'arrière.

La hauteur sous plafond du Forester est de 1'290 millimètres, la largeur intérieure de 1'520 millimètres. En outre, le Forester offre 965 millimètres de place pour les jambes à l'arrière, ce qui est le record de la catégorie.

Tous les Forester ont en série des airbags de tête à l'avant et à l'arrière ainsi que des airbags de conducteur, de passager et latéraux à l'avant.

Ces éléments de sécurité sont complétés de prétensionneurs de ceinture avec limiteurs de tension à l'avant et d'appuie-tête actifs à l'avant.

En cas de collision depuis l'arrière, cela évite ce qu'on appelle le "coup du lapin". Tous ces systèmes de sécurité ont valu au Forester le IIHS Top Safety Pick Award 2010 de l'American Insurance Institute for Highway Safety (IIHS).



Dès 12'990.-
avec 3 ans de Garantie

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

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

Offre valable jusqu'au 31 mars 2010



Votre distributeur en Valais et Riviera

Passion Auto SA

En Boverly

1868 Collombey

024/472.83.33

www.passionauto.ch

CHEVROLET



EN BREF

Robert Jacques



Volkswagen Polo Cross

De "Série Spéciale" à modèle de série, la présentation extérieure de la Cross est accrocheuse. L'intérieur n'est pas en reste avec des sièges Sport en tissu bicolore.

Des bandes aux couleurs "fun" peuvent agrémenter la couleur extérieure des sièges. Motorisation essence et Diesel de 75 à 105 chevaux, la version 85 chevaux peut recevoir une boîte DSG 7 en option.

Elle est disponible à partir de CHF 24'400.-

Couple infernal : Abarth 500C et Punto Evo

Elles arrivent en concession. Le Scorpion a encore piqué. Visant une clientèle 18 - 30 ans, la Punto Evo offre un moteur MultiAir de 1.4 L Turbo essence de 165 chevaux pour un couple de 250 Nm à 2'250 tr/mn. Cette technologie offre plus de puissance et de couple tout en réduisant la consommation et les émissions de CO2 (142 g/km). La 500C n'offre que 140 chevaux pour un couple de 206 Nm à 2'000 tr/



mn. Les deux "Belles" sont équipées du Torque Transfer Control qui permet de maîtriser le passage de la puissance aux roues avant. Sur la 500C, plus BCBG de part sa livrée exclusive bicolore, la boîte à vitesse est une "Abarth Competizione" à 5 rapports dont la particularité est d'être à commande électro-hydraulique via des palettes au volant. Le levier disparaît de la console centrale et fait place à des boutons-poussoirs "auto", "manuel" et même "sport" en option. A prendre en main rapidement pour se faire un maximum de plaisir.



Honda et le Montreux Jazz Festival

En tant que partenaire officiel du Festival de jazz de Montreux, Honda met à nouveau à disposition les véhicules assurant le transport des illustres musiciens et des hôtes de l'organisation.

Le parc de véhicules Honda comprend notamment trois modèles hybrides.



Nominations chez Opel Suisse



De gauche à droite, Thomas Rücker est le nouveau directeur des ventes Opel, Peter Schmid est directeur Marketing Opel et Christoph Ernst reprend le poste de Director Aftersales



L'Alfa Giulietta est disponible chez les concessionnaires suisses à partir de CHF 28'900. Ils ont reçu plus de 400 commandes. Avec ses cinq étoiles Euro NCAP, la Giulietta est, dans l'absolu, la voiture compacte la plus sûre.

EN BREF



La gamme de motorisations de l'Astra Sports Tourer comprend neuf moteurs, essence et Diesel, dont les puissances s'échelonnent de 95 à 180 chevaux



Volkswagen Polo GTI

Lancement sur Internet : Volkswagen choisit une nouvelle voie pour le lancement commercial de ses produits. La Polo GTI est la première voiture présentée au client européen par le seul biais du réseau social. L'attention des utilisateurs Facebook est attirée sur la nouvelle sportive de Volkswagen par le slogan «Fast Lane – Driven by Fun».

«Nous voulons plaire aux jeunes avec nos produits de la marque Volkswagen au niveau international», affirme Luca de Meo, Chef Marketing du groupe Volkswagen et de la marque Volkswagen VT.



Volvo C 30 Electrique

Le producteur suédois d'énergie Göteborg Energi reçoit en automne, de Volvo, les dix premiers véhicules d'essai Volvo C30 Electric pour les tester sur le terrain, dans des conditions de circulation quotidiennes. Les deux entreprises ont signé une lettre d'intention à Göteborg.

La collaboration qui y est définie englobe les domaines de la recherche sur les véhicules électriques, le chargement des batteries et le développement de l'infrastructure.



Lexus swingue à St. Moritz

Dans le cadre de son 20e anniversaire, Lexus Suisse accorde son soutien au «Festival de Jazz» de St. Moritz qui se déroule du 15 juillet au 15 août 2010. Les concerts de très haute tenue sont organisés dans le légendaire Dracula.

Lexus est un des partenaires du festival depuis l'année dernière déjà, s'engageant ainsi auprès d'une manifestation culturelle d'une qualité rare. Depuis cette année, Lexus Suisse assume en outre la fonction de «Presenting Partner» de ce festival de jazz de création récente. Ce partenariat a été conçu pour plusieurs années et illustre, conformément à la devise choisie «Jazz meets Hybrid», que le jazz et la marque Lexus s'accordent parfaitement.

Philipp Rhomberg (à droite), directeur général de Toyota Suisse, et Christian Jott Jenny, fondateur et directeur artistique du festival



Edition anniversaire pour la série BMW X5 produite à plus d'un million d'exemplaires dans les usines américaines de Spartanburg/South.



Renault présente sa nouvelle berline familiale statutaire pour les grands marchés mondiaux. Proportions équilibrées, dimensions extérieures généreuses, coffre arrière volumineux .



Série Limitée 400 exemplaires, Renault Laguna Coupé Monaco GP est arrivée en Suisse. disponible à partir de 59'900.- CHF dans le réseau Renault



Seat Ibiza ST

Esthétisme associé à de nombreux avantages: Break sportif, troisième modèle de la série Ibiza, design expressif et coffre à bagages généreux de 430 à 1'164 litres, 7 motorisations, nouveau 1.2 TSI CR rejetant seulement 99 grammes de CO₂, 1.2 TDI Ecomotive rejetant seulement 89 grammes de CO₂, boîte DSG 7 rapports et système Start-Stop disponibles, conduite dynamique avec le blocage électronique XDS. Dès CHF 18'950.-

Rallye du Chablais 2010



*Texte et photos
Jean-Pierre Pasche*

Rallye du Chablais, un vainqueur bien seul !

Nouveaux tracés mais des zones sans public ou difficilement accessibles. Priorité aux pilotes. Mais un rallye sans public risque de perdre de son intérêt. A la décharge de l'organisation – presque parfaite – il ne faut pas toujours critiquer et ne pas dire que c'est top parce qu'ils ne feront plus d'effort. Les spéciales ont donné du fil à retordre à nombre de participants et la casse a été importante, due à quelques sorties de route spectaculaires pour le public, mais sans gravité pour les concurrents.



La première journée a vu en ouverture une spéciale sur les hauts de Montreux aux Avants. Tracé de 14.5 km avec deux ou trois passages techniques. Puis descente vers Evionnaz - Collonges sur un tracé de 11.2 km. A l'issue des quatre passages, le classement provisoire donne Grégoire Hotz – Pietro Ravasi devant Florian Gonon – Sandra Arlettaz et Daniel Sieber – Christian Weber. Dans les

coupes, Antonio Galli – Marco Vozzo pointent en tête du Citroën C2 R2 Trophy et Michaël Burri – Stéphane Rey pour le Clio R3 Swiss Trophy.

La nuit de vendredi à samedi a laissé une importante humidité sur les premières spéciales du samedi. La Tour d'Aï – 22.3 km – et le col de la Croix – 11.9 km – ont eu leurs lots respectifs de sorties de route et d'abandons.

Même les favoris se sont fait quelques grosses frayeurs. Avec le soleil, le parcours Bey-Lavey – 8.410 km – n'a quand même pas épargné nombre de concurrents. Enfin les spéciales de l'après-midi, la boucle de Verossaz – 6.42 km – et les Rives – 9.47 km – qui se sont terminées sous la pluie, ont vu une nouvelle victoire pour le tandem Hotz-Ravasi sur Peugeot 207 S 2000 devant Gonon-Arlettaz



sur Subaru Impreza STI et Burri-Rey sur Clio R3 Swiss Trophy.

Magnifique week-end pour le duo Hotz-Ravasi qui accroche une nouvelle victoire à son palmarès mais qu'en est-il réellement de la concurrence? Son seul adversaire dans la catégorie, l'équipage Rywalski-Denicol, aussi sur Peugeot 207 S 2000, termine au général à la 46e place. Cela n'en-

lève rien aux qualités de pilote de Grégoire Hotz qui aimerait sans doute un peu plus de concurrence au sein des S 2000.

Les Citroën C2 R2 et Clio R3 Trophy offrent un parterre fourni de concurrents et les premiers de la classe Galli-Vozzo pour le Citroën C2 R2 Trophy et Burri-Rey pour la Renault Clio R3 Trophy n'ont pas le droit à l'erreur s'ils

veulent conserver la tête du classement à chaque épreuve du Championnat suisse.

Déception du côté du Fiat 500 Abarth Trofeo Rally, sur les quatre véhicules engagés, un seul parvient au terme du Rallye du Chablais avec le tandem Finger-Schweizer qui pointe à la 31e position sur 52 classés.

Championnat VHC, l'oublié !

Le Championnat suisse comporte une série oubliée ou mal aimée : le VHC. Il est clair que le plateau n'est pas fourni, entre six et huit véhicules selon les épreuves, mais ces pilotes empruntent le même tracé que les autres et leurs temps, loin d'être ridicules, les placent au milieu du classement global de l'épreuve (si les VHC étaient classés avec les autres séries).



Le Rallye du Chablais a vu partir 92 équipages lors de la première épreuve du 28 mai. Au cours des spéciales, ce sont 40 abandons qui ont été enregistrés. Mention spéciale pour l'équipage Michele Piatti – Christian Camani sur Peugeot 106 S16 en catégorie N2 qui se sont classés 52e à 30 minutes des premiers Hotz-Ravasi. Ils ont fait le même parcours avec une voiture moins affûtée et ils ont terminé. Bravo et bonne chance.

Prochaine épreuve : Rallye du Tessin 25 et 26 juin 2010.

Au Chablais, la victoire est revenue à l'équipage Toedtli-Guex sur Ford Escort RS 1600 devant Berard-Gaillard sur Opel Ascona 400 et Servais-Crausaz sur Porsche 911 Carrera RS.

Puis on trouve Rizzi-Santonocito sur Ford RS 2000, Palma-Palma sur Fiat 128 Rally et Naegeli-Zimmermann sur Fiat Abarth 124 Rally. A noter que l'équipage Stoffel-Hardy sur Porsche 914 n'a pas pris le départ. L'ouverture du VHC était assurée par l'équipage Philippe Ebener – Pascal Fracheboud sur Porsche 911.



Championnat suisse des rallyes



Rallye - Ronde du Tessin

Mirco Virag-Domenico Pozzi

Battu au général, Hotz s'impose chez les Helvètes

Déjà champion national à cinq reprises, le Neuchâtelois Grégoire Hotz roule vers une sixième couronne.

Texte et photos François Lamarche

Pour la bonne compréhension des enjeux une explication liminaire est nécessaire. Empêchés de rouler en rond par les autorités politiques, les organisateurs du rallye du Tessin



Grégoire Hotz-Pietro Ravasi

ont transformé leur épreuve en ronde. En clair, la manifestation se déroule sur trois épreuves spéciales qui se répètent au fil des deux jours de course. Le kilométrage chronométré est inférieur à nonante bornes, la distribution des points est réduite.

Le règlement porte sur un rallye de catégorie 2. Para-

doxe, si l'épreuve n'est pas d'une attractivité exceptionnelle, le plateau est l'un des plus étoffés de la saison.

De nombreux Italiens viennent « s'amuser » avec des voitures de type WRC, en français dans le texte championnat du monde, sur les places d'armes d'Isone et du Monte Ceneri.

Corollaire : spectacle garanti ! A ce petit jeu, c'est finalement Mirco Virag et sa Citroën Xsara qui ont tenu la dragée haute à Grégoire Hotz et finalement privé le multiple champion helvétique d'une victoire générale. En terminant deuxième, le pilote de la Peugeot 207 S2000 n'en surclasse pas moins la concurrence suisse emme-



Nicolas Althaus-Alain Loset

née de main de maître par Nicolas Althaus (Moutier) sur une voiture identique à celle de Hotz.

Si l'on ne considère pas les coupes de marques, c'est l'un des régionaux de l'étape Ivan Ballinari (Skoda Fabia S2000) qui complète le podium.

En fait, avec sa Renault

Clio R3, inscrite au trophée de la marque au losange, c'est le Jurassien Samuel Ritter qui termine troisième des Helvètes et de fait domine la hiérarchie du trophée.

L'Alémanique Daniel Sieber et le Prévôtois Michael Burri composent le podium spécifique. Autre coupe de marque que celle des

Citroën C2 R2 dont le classement tessinois est enlevé par le Valaisan Joël Rappaz, devant un autre régional d'Outre Gothard, Devis Cremona et Antonio Galli, encore un Tessinois.

Classement du championnat suisse après 4 manches

1. Hotz 130 points / 4 résultats.
2. Burri, 85 / 4.
3. Althaus, 79 / 3.
4. Schmidlin 66 / 3.
5. Sieber, 54 / 3.



Grégoire Hotz



Nicolas Althaus



Samuel Ritter



Joël Rappaz



Antonio Galli et Marco Vozzo, premier du Trophée Citroën C2 R2 avec 28 points



Joël Rappaz et Gael Delasoie, deuxième du Trophée Citroën C2 R2 avec 18 points



Michael Burri et Stéphane Rey, premier du Trophée Renault Clio R3 avec 212 points



Daniel Sieber et Christian Weber, deuxième du Trophée Renault Clio R3 avec 204 points



Devis Cremona-Lorenzo Dainese, quatrième du Trophée Citroën C2 R2 avec 15 points

Classement trophée Renault Clio R3

1. Burri, 212 points.
2. Sieber, 204.
3. Ritter, 182.

Classement trophée Citroën C2 R2

1. Galli, 28 points.
2. Rappaz, 18.
3. Taverney, 17.
4. Vagli et Cremona 15.

Votre publicité sur

SuisseAutoMag

Les Nouvelles des Accessoires



Volant Sparco Silverstone Orange

pour mettre un peu de couleur dans votre habitacle

tulipage 63mm et diamètre 350mm en cuir!

En action CHF 179.-

Tetrax, la coque pour votre iPhone

black ou white : 29.-, black soft touch : 36.-

Support pour natel, MP3, GPS portable

Fix 22.-, Geo : 38.-, Xway 57.-



Unifix - Systèmes pour plaques interchangeables



Le paquet comprend 4 plaques métal et 2 supports plastique plus toute la visserie et la notice de montage. En cas de perte de celle-ci rendez-vous sur www.unifix.ch

Avec à peine 9mm d'épaisseur, il s'agit ici du système interchangeable le plus étroit sur le marché (important pour l'éclairage de la plaque !).

En plus, la vitesse du changement est étonnante, même dans l'obscurité. Grâce à sa plaque de changement en polyamide anti-chocs, ce système est sans aucun entretien. Il est compatible avec tous les cadres sur le marché. Son montage est un jeu d'enfant.

Plaque de base inox rallongée pour support interchangeable

Facilité de montage grâce aux rallonges horizontales. Plus de perçages supplémentaires ! Elle correspond aux distances des trous des nouvelles normes européennes. Une économie de temps énorme ! Visser et c'est terminé !





Photo du haut, le système Unifix qui vient sur votre support de plaque existant, photo Ci dessous le système qui vient se fixer sur votre voiture. Prix CHF 69.-



Frakaxessoires

En Boverly

CH - 1868 Collombey-Le-Grand

+41 79 219 34 89

<http://www.frakaxessoires.ch>

J. Matteo Auto Accessoires

Boulevard de Pérolles 79

CH - 1700 Fribourg

+41 26 424 23 25

<http://matteofribourg.ch>

Swiss Lakes Classic

un concept unique en Europe

Texte Jean-Pierre Pasche, Photos François Haas





Rares sont les événements de cette ampleur se déroulant uniquement sur sol helvétique et sur une période de cinq ans. Un pari osé, voire un peu fou. Une cascade de concours de circonstances qui ont permis de réunir toutes les pièces de ce puzzle pour aboutir à la première manche du Swiss Lakes Classic.

La société organisatrice Original Concept SA n'est pas une inconnue dans le domaine de l'événementiel, mais convaincre sur du long terme n'est pas forcément chose aisée. Ce projet a pu voir le jour grâce à une totale harmonie

entre la structure organisatrice et l'assistance technique.

Donc pendant 5 ans, chaque année les concurrents devront sillonner la Suisse, allant d'un lac important à un autre. Ce seront environ 40'000 km qui auront été parcourus au total, avec pour but final d'arriver à Genève en 2015, chez Vacheron Constantin pour ses 260 ans.

45 véhicules se retrouvent sous le couvert du marché de Montreux ce vendredi 26 mai 2010 après une nuit de repos à l'hôtel Suisse Majes-



tic à Montreux. Le départ est donné direction Grindelwald. Les concurrents s'appuient sur un road book pour parcourir cette distance. Il faut noter que pour l'événement, les organisateurs, outre l'assistance réalisée pendant la course par l'Amicale des Vieilles Bielles, a réservé un garage à Interlaken au cas où il y aurait quelques réparations importantes à réaliser.

Belle précaution car plusieurs véhicules ont pu profiter de cette aubaine, dont une Ferrari à la suite d'une rupture de conduite de frein. D'ailleurs, l'équipage a pu continuer le périple



à bord d'une Alpine de l'organisation (avant de retrouver sa voiture) et profiter pleinement des endroits idylliques que le rallye a traversés.

Il faut s'imaginer parcourir ces routes suisses à la recherche d'un nouveau lac en prenant des voies souvent ignorées de la plupart des personnes. Des concurrents étrangers ont même été surpris de passer au milieu des vaches. Comment peut-on ainsi laisser des vaches en quasi liberté ?



Ce sont des souvenirs comme ceux-là qui ne seront pas prêts de s'effacer. C'est cela l'ambiance du Swiss Lakes Classic, emprunter des routes inhabituelles et découvrir des sites magnifiques.



De virage en lacet, le ligne droite en contour, les participants ont goûté aux joies du pilotage pendant trois jours pour arriver, fait exceptionnel, devant le Beau-Rivage Palace à Lausanne, où l'organisation avait placé des bâches pour garer les voitures.

Telles des abeilles en manque d'essaim, les promeneurs se sont rapidement retrouvés près de 300 autour de ces bolides d'antan (1950 – 1975) pour partager avec leurs propriétaires respectifs quelques anecdotes sur ce rallye unique en son genre.

Une seule phrase est à retenir de la part de tous les participants : « Que du bonheur ! ». Ils n'en reviennent toujours pas d'avoir découvert quelques endroits sauvages à portée de pneus. Quelle récompense pour les organisateurs que de tels éloges pour un rallye parti d'une idée un peu folle et qui, aujourd'hui, attend sa seconde édition en 2011. 45 équipages au départ, 45 équipages à l'arrivée. Aucune voiture sur le bord de la route.

Déjà 2011 pointe son nez avec un nouveau parcours démarrant comme 2010 à Montreux, aux inscriptions limitées à 80 véhicules. Nous reviendrons dans un prochain numéro de Swiss Auto Mag sur l'édition 2011.



Contact organisation - G. Lavanchy

www.swisslakesclassic.ch

Une première dans l'assistance technique

Dans notre puzzle qui représente le Swiss Lakes Classic une pièce a aussi fait l'objet de louanges de la part de tous les participants : l'assistance technique.

Imaginez huit véhicules de collection et 16 mécanos qui surveillent et dépannent à la mi-



nute les concurrents. Seize bénévoles qui accompagnent pour leur plaisir un rallye en Suisse. Une organisation dont le mot d'ordre est « ne laisser personne au bord de la route ».

Ils sont partis sur le goudron, ils arriveront sur le goudron. Ainsi, l'Amicale des Vieilles Bielles, présidée par Ivan Decarli, a réussi le tour de force de permettre à tous les participants victimes d'une panne, d'une crevaison ou d'une rupture mécanique, de ne jamais rester en rade au bord de

la route et de pouvoir rallier l'étape sans encombre.

Les nuits ont quelques fois été courtes pour ces 16 St-Bernard du Swiss Lakes Classic, mais leur plaisir d'être là au bon moment pour satisfaire le bonheur des concurrents a largement compensé ce déficit de sommeil.

D'ailleurs, suite à l'expérience 2010, Ivan et son équipe ont d'ores et déjà pensé à des améliorations pour 2011 pour que « personne ne reste au bord de la route ».

Contact Amicale des Vieilles Bielles

Ivan Decarli

<http://vieilles-bielles.ch>



A stone archway frames a view of a Swiss landscape. A red Swiss flag flies on a pole in the background. In the foreground, several vintage cars are parked on a paved area. The scene is set against a backdrop of lush green trees and a clear sky.

*17ème Esco
entre deux*

Lac de Neuchâtel

Lac de la Grande



mpade
lacs

châtel

uyères

*Texte et photos
Jean-Pierre Pasche*

Par tous les temps, les participants à «L'Escapade» répondent présents. Les uns adaptent la voiture à la météo, les autres sortent les combinaisons étanches et affrontent les frimas de ce 30 mai 2010.

Au menu, une délicieuse balade entre deux lacs, pour finir autour d'un diner convivial dans la bonne humeur. Samlson, Alvis, Amilcar, Traction ou Bugatti, elles sont au rendez-vous à la «Table de Marie» à Noréaz.

Le tracé conduit les participants par les petites routes jusqu'à Chêne-Pâquier où ils découvrent une originale église ovale. Puis direction Font par Murist et Bollion, où une autre église les attend. C'est l'église de Saint Sulpice de la paroisse de Font – Châbles dont les origines devraient remonter à 1228.

La première grande étape se situe au Château de Delley, propriété de la Fédération Suisse des Sélectionneurs depuis 1975 pour la partie agricole et 1983 pour le château et son parc de 25'000 m2 où les participants peuvent partager une première collation entre deux ondées. Heureusement, le domaine est pourvu de grands frênes pleureurs qui protègent la collation et évitent au vin d'être complètement dilué.

L'ultime étape conduit les voitures de Delley à Pont-la-Ville en passant par Oleyres, Corjolens, Farvagny sous une timide apparition du soleil qui permet à mon pilote de découvrir sa Bugatti 1929. La journée se termine autour d'une grande tablée au restaurant l'Unique au bord du lac de Gruyère.

En attendant 2011 pour une nouvelle «Escapade», sinon rien !





Rencontres Informelles d'Echallens



*Texte et photos
Jean-Pierre Pasche*

Et le premier samedi de chaque mois, que faites-vous ? Que vous possédiez une ancienne ou non, venez faire un tour du côté d'Echallens, précisément sur le parking du Beauregard.

C'est là que se retrouvent les passionnés de ces anciennes qui firent le bonheur de nos parents et grands-parents. Pas besoin de vous mettre en frais, c'est « à la bonne franquette ».



Pas de stress, pas de mise en scène. On vient. On dit bonjour, on discute, on regarde, on s'extasie. Nul besoin de connaissances particulières en matière d'anciennes. Les passionnés auront plaisir à parler avec vous.

Lors de cette rencontre informelle, c'est un échange d'informations sur le microcosme de la voiture de collection. Ne croyez pas non plus que les pilotes



ont tous l'âge de leur monture ! Toutes les classes d'âge sont représentées. L'ancienne attire aussi les plus jeunes.

Entre 9h00 et 14h00, c'est un incessant va et vient de voitures de toutes marques et de tous types de carrosserie. Certaines ont connu la gloire lors de concours et d'autres n'ont jamais fait plus de 20 km autour de leur lieu de résidence ! C'est la force des rencontres informelles.



Pas de lutte de classes, la passion seule fait vibrer le cœur de ces merveilleux fous roulant sur leurs drôles de mécaniques. Alors, samedi 3 juillet 2010, venez leur dire bonjour !



[Retour sommaire](#)

Rencontres Informelles

Restaurant Motel Beauregard
Echallens
De 9h00 à 14h00
En toute simplicité

Que l'Oldtimer Valais soit béni !



*Texte et photos
Jean-Pierre Pasche*



Pour la 5e année consécutive, Oldtimer Valais réunit, l'espace d'une journée, les amoureux des mécaniques anciennes. Changement de décor pour 2010, exit l'univers des casernes à Sion pour le Domaine des Iles, esthétiquement plus conforme au style de ces automobiles.

La clémence de Dame Nature a permis de réunir des véhicules de tous les cantons romands, et même de quelques alémaniques. Diversité de marques, de modèles et d'années ne pouvaient que plaire aux nombreux visiteurs et aux collectionneurs venus en ce samedi 12

juin 2010. Européenne ou américaine, rare ou très connue, le monde de la collection invite le visiteur à découvrir ou redécouvrir des véhicules dont on a oublié l'existence. Et pourtant, ces engins, quelle que soit leur puissance, procurent un plaisir de conduite qui n'a rien à voir avec les réalisations actuelles qui ne servent qu'à se déplacer sans que l'on éprouve trop de sensations.

Quelques unes ont retenu notre attention, non que nous n'aimions pas les autres, mais il fallait faire un choix. Tout d'abord, une Peugeot



402B. Celle-ci fut produite en 1935 et 1942. Elle arbore les courbes fluides du Streamline. Son châssis est de type bloctube, très rigide. Les freins à tambours à câbles et les amortisseurs sont à levier et double effet.

Elle possède des roues indépendantes et ses suspensions sont à ressorts à lames transversales. Sa cylindrée est de 1'991 cm³ – 55 chevaux de 1035 à 1939. Elle passe à 2'142 cm³ et 63 chevaux à partir de 1939. Plus de 75'000 exemplaires seront fabriqués mais il s'agit d'un véhicule rare car beaucoup ont été



détruites pendant la guerre. Elle a été présentée au Salon de Paris en 1935 et proposait 3 empattements : 2'880 mm sous l'appellation « 402 légère », 3'150 mm « 402 normale » et 3'300 mm « 402 longue ».

Ses moteurs sont des 4 cylindres soupapes en tête et elle recevait soit une BVM à 3 rapports, soit une Cotal à 4 rapports.

Huit modèles (châssis 609-983 à 989 et 609-993) ont reçu une boîte de vitesse automatique Fleischel.





Un second modèle a aussi attiré notre attention – en fait il y avait deux exemplaires 1949 et 1950 présents à Sion – il s’agit de la Morris Minor. Ce véhicule a été dessiné par Alec Issigonis. Produite entre 1948 et 1971 à 1’368’291 exemplaires, elle ne doit pas être confondue avec la Minor de 1928.

Plusieurs carrosseries étaient proposées : 2 portes, cabriolet, 4 portes (3 en 1950), break et pickup (1952). La MM – 1948-1953 a été produite à plus de 250’000 exemplaires. Son moteur de 918 cm³ développe 27,5 chevaux. Les modèles présents à Sion possèdent les optiques intégrés à la calandre. Ils seront déportés sur les ailes pour les versions US afin de satisfaire aux règles de sécurité et sur toutes les versions européennes dès 1951.



De la belle Albion, passons outre atlantique à la Bel-Air. Cette Chevrolet de 1959 est une 4e génération (1958-1960). Plusieurs carrosseries : 2 portes coupé, 2 portes hardtop, 4 portes sedan et 4 portes hardtop. Elles pouvaient recevoir 3 motorisations : 3.9 L, 4.6 L et 5.7 L. Les deux dernières en V8. Pour la transmission, on trouve soit une boîte mécanique à 3 ou 4 rapports, soit une boîte automatique Powerglide à 3 rapports. Ce qui distingue cette génération de Bel-Air des autres est sans conteste les feux arrière « Yeux de chat ».

Pour la petite histoire, l’origine du nom « Vauxhall » vient du nom du soldat du roi et chevalier : Faulk Brandt. Il hérita d’une demeure qu’il appela Faulk’s Hall.

Ce nom fut transformé en Vauxhall car c’est à proximité de ce lieu que fut construite l’entreprise de machines à vapeur qui deviendra l’entreprise automobile Vauxhall, filiale anglaise d’Opel.

La Vauxhall Six Velox (1948-1957) reçut deux motorisations : 1’442 cm³ et 2’275 cm³. Le modèle présent à Sion possède cette cylindrée. Il s’agit d’un 6 cylindres en ligne développant 55 chevaux accouplé à une boîte à 3 rapports dont le levier se situe sur la colonne de direction. Ce



modèle a été fabriqué à Bienne en Suisse.

Nouvelle rareté aux détours des allées du Domaine des Iles, une Riley Elf Mk II. La marque Riley a été achetée par Austin-Morris en 1938.

Cette marque avait, à l'époque, une connotation sportive et était mieux équipée que sa cousine Wolseley Hornet.

Les deux utilisent la colonne centrale de la mini, allongée de 216 mm puis affublée d'un coffre. Sa calandre chromée est un clin d'œil aux années 1930 et aux nombreuses têtes qui se sont cognées sur elles lors des contrôles moteur.

L'intérieur se pare de cuir et de bois. Sa motorisation fait appel soit au 848 cm³, soit au 998



Bien avant de rouler sur 4 roues, les Morgan ne roulaient que sur 3. La Morgan Motor Company fut fondée en 1909. Entre 1911 et 1939, elle produisit plusieurs modèles à 3 roues à moteur V-Twin.

Le modèle exposé est une version SS-Super Sport – de 1932. Il possède un arrière arrondi, appelé beetelback, et son moteur JAP de 2 cylindres en V développe 40 chevaux.

Il est associé à une boîte à 3 vitesses avec marche arrière et sa vitesse de pointe culmine à 120 km/h.



cm³ selon l'année de fabrication. Ses feux arrière sont empruntés à l'Austin 1100. Le modèle exposé est unique en Suisse.



Dernier véhicule unique : une Panhard Dyna X84 Barchetta de 1948. Il s'agit d'une carrosserie réalisée par Ghia Aigle en Suisse, à un seul exemplaire.

Son moteur est un 610 cm³ bicylindre refroidi par air et développant 22 chevaux. La boîte est un 4 vitesses, les 4 roues sont indépendantes et le freinage est confié à 4 tambours.



Belle réalisation par et pour les amoureux de la marque Opel lors de l'édition 2010 d'Oldtimer Valais



Connue pour son rassemblement aux Casernes à Sion, Oldtimer Valais a déménagé aux Iles pour l'édition 2010. Le cadre est plus en rapport avec le style de la manifestation. Cadre qui appartient à la Bourgeoisie de Sion, laquelle a donné son accord pour permettre à Laurent Delaloye et son équipe de réunir plus de 250 véhicules sur la journée du 12 juin 2010. Nous avons rencontré Laurent Delaloye qui nous a donné quelques précisions.

Suisse Auto Mag (SAM) : Comment est venue cette idée d'un rassemblement d'anciennes en Valais ?

Laurent Delaloye (LD) : Nous étions allés au Meeting de Morges où il n'y a que des anglaises. Comme il n'y avait rien en Valais et que nous souhaitions y faire quelque chose, pour toutes les marques, nous avons créé cette rencontre.

SAM : Quel est l'objectif de cette rencontre ?

LD : En tout premier lieu, c'est une réunion « à la bonne franquette ». Il faut que cela soit convivial, que les participants ne se prennent pas la tête avec une organisation et une structure trop rigide.

SAM : Comment s'organise le positionnement des véhicules ?

LD : Pour cette année, nous avons seulement fait une allée pour les italiennes et une pour les américaines (en raison de leur taille). Les autres se placent comme ils veulent. C'est pour le plaisir que les collectionneurs viennent à Sion, pas pour se retrouver « parkés » dans des zones. Ainsi, le visiteur déambule au milieu de toutes les marques.

SAM : Combien de temps cela prend-il et combien de personnes sont-elles mobilisées pour organiser ce rassemblement ?

LD : Il faut trouver le lieu. Pendant 4 ans nous étions aux Casernes. Mais ce n'était plus possible. Alors, il nous a fallu écrire pour trouver un nouveau lieu. La Bourgeoisie de Sion a trouvé notre projet intéressant et a donné son accord. Le temps se répartit presque sur une année et ce sont environ une dizaine de personnes qui participent à l'organisation.

SAM : Pour l'édition 2010, quelles sont les nouveautés que vous avez apportées ?

LD : Nous avons créé le concours de la voiture-mystère afin de donner plus de « piment » aux visiteurs. Comme déjà mentionné, il y a « l'allée des italiennes » et puis de nouveaux



Allemande, Française ou Italienne ?



Quelle année ? 50 - 59, 60 - 69, 70 - 79



Combien d'unités ? < 50, 50 - 500, > 500



Quelle Marque ? Quel modèle ?



Sœur Clothilde, de son vrai nom Marie-Lorraine, est venue apporter la divine parole automobile. Son style de conduite s'est adouci avec les années. Par contre, et heureusement, aucune trace du gendarme Cruchot ni de sa fine équipe. Ici en compagnie de Bertil Lagnel

exposants ainsi qu'un stand « Opel » avec 3 véhicules et divers objets rappelant la marque. Sans oublier nos sponsors comme la Vaudoise Assurances ou le Garage Haut-Cry. J'ai également remarqué un renouveau parmi les voitures participantes, ce qui est de bon augure pour les prochaines éditions.

En conclusion et avec nos remerciements à Laurent Delaloye, nous espérons effectivement que Oldtimer Valais continuera son rassemblement en 2011 et au même endroit avec en prime quelques nouvelles animations.

www.oldtimer-valais.ch

Vous trouverez la réponse du véhicule mystère sur le site d'Oldtimer Valais



Bertil Lagnel d'Aigle habillé dans le ton de sa Fiat Simca Topolino de 1937, récompensé pour l'harmonie entre le véhicule et son contexte



Bertil Lagnel, Soeur Clothilde et la famille Marchon récompensés pour l'harmonie entre le véhicule et son contexte



La famille Marchon de Chamoson s'est vue récompensée pour avoir participé avec une VW Coccinelle de 1960, enfants et parents habillés d'époque avec la poussette d'époque



Poussette d'époque mais la jeune demoiselle est bien de ce Siècle !

Assurer votre ancienne

Rouler en ancienne, c'est bien. Bien l'assurer c'est mieux. Avenue Oldtimer – du groupe Vaudoise Assurances – offre tous les avantages pour une ancienne : flexibilité, nombreuses options et prestations d'assistance gratuites.

Cette assurance couvre les dommages accidentels subis par le véhicule assuré. Au gré du preneur et selon ses besoins, elle couvre les collisions, le vol, le bris de glace, l'incendie, les forces de la nature, etc. Les primes vont également dépendre de l'âge (entre 20 et 30 ans ou plus de 30 ans) ainsi que des kilomètres parcourus et de l'appartenance à un club.

Il est bon de savoir que le véhicule peut être assuré pendant sa restauration (avant immatriculation). Pour de plus amples informations, votre conseiller Vaudoise Assurances se fera un plaisir de vous renseigner.



De quand date cette publicité ?



Opel Kapitän



Paella géante pour visiteur affamé !



NSU Prinz 30 de 1960



Alfa Roméo SS 1900 de 1956



Rendez-vous Allée des Italiennes

Vevey Retro

Samedi 11
Dimanche 12
Septembre 2010



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

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



www.veveyretro.ch
+41 (0)79 724 14 91



Coupe des Alpes ou rassemblement Porsche



Texte et photos
Jean-Pierre Pasche

Evian, un jour avant l'appel du 18 juin, 200 équipages sont réunis devant et autour de l'Eglise pour prendre le départ de la 21^e édition de la Coupe des Alpes.

Au milieu d'une horde de Porsche (66 pour être précis), de Jaguar (22 en tout) et de Ferrari (24) nous avons découvert quelques modèles uniques (pas par leur rareté mais pour leur présence),

comme une Ascona 400, une Fiat 850 Sport de 1971, ou encore une Lancia Aurelia B 20 GT de 1955. Ce rallye de régularité puise sa légitimité dans l'histoire de cette route, imaginée dès 1904 par le Touring Club de France qui rêvait de la plus belle route de montagne du monde, allant du Lac Léman à la Mer méditerranéenne et farouchement défendue par le député de Savoie André Borrel.

D'Evian à Cannes, le tracé 2010 comprend une petite vingtaine de cols dont certains sont mythiques : l'Iseran ou la Bonette. Cette route des Grandes Alpes n'en finit pas de faire rêver toutes les personnes éprises de sensations fortes et de paysages à vous couper le souffle.

Le tracé de cette année part d'Evian pour rejoindre Méribel ou Courchevel via le Col du



Corbier, celui de la Colombière ou de l'Épine. Chaque concurrent reçoit son road-book incluant les zones à risque (radar par exemple).

L'attaque du Corbier se fait malheureusement sous la pluie. Ce qui n'empêche pas l'ardeur des concurrents et le stoïcisme pour rouler décapoté. La suite du parcours conduit les rescapés d'abord vers Megève via les cols de la Madeleine, de Tamié, du Marais, de la Croix Fry et des Aravis. Après une halte repas au Club House du Golf du Mont d'Arbois, les cavaliers et montures franchissent les Saisies, le Méraillet, le Cornet de Roselend et l'Iseran pour prendre quelque repos à Val Cenis.

La dernière étape de 335 kilomètres conduit les concurrents jusqu'à Cannes via le Mont Cenis, le Montgenèvre et le Col de Vars avec une halte au col de la Bonette pour un pique-nique.

L'arrivée est jugée sur la Croisette au pied des marches du Palais du Festival.



L'ancêtre de la Coupe des Alpes naquit en 1928. Les concurrents de l'époque parcouraient entre 3'000 et 4'000 kilomètres en six jours entre la France, l'Allemagne, l'Italie, la Suisse, la Yougoslavie et l'Autriche.

Son principe : épreuve de régularité entrecoupée d'épreuves spécifiques (course de vitesse ou course de côte). Le trophée – La Coupe des Alpes – couronnait les plus réguliers. Trois coupes non consécutives permettaient d'obtenir une « Coupe d'Argent », trois consécutives la « Coupe d'Or ». Seuls trois pilotes entre 1950 et 1971 ont obtenu une « Coupe d'Or » : Ian Appleyard (GB), Stirling Moss (GB) et Jean Vinatier (F).

La « Coupe des Alpes » perdit de sa superbe et devint le Rallye des Alpes Françaises qui se cantonna dans les dernières années entre Marseille et Evian. Le dernier vainqueur officiel est Bernard Darniche en 1971.

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

Samedi 11 septembre 2010 :

Dès 12h00 :

Ouverture de la cantine (boissons et petite restauration uniquement)

Dès 14h00 :

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

15h00 :

Accueil du rassemblement international « Alfa Romeo Montreal »

Première session du concours de démontage de roue

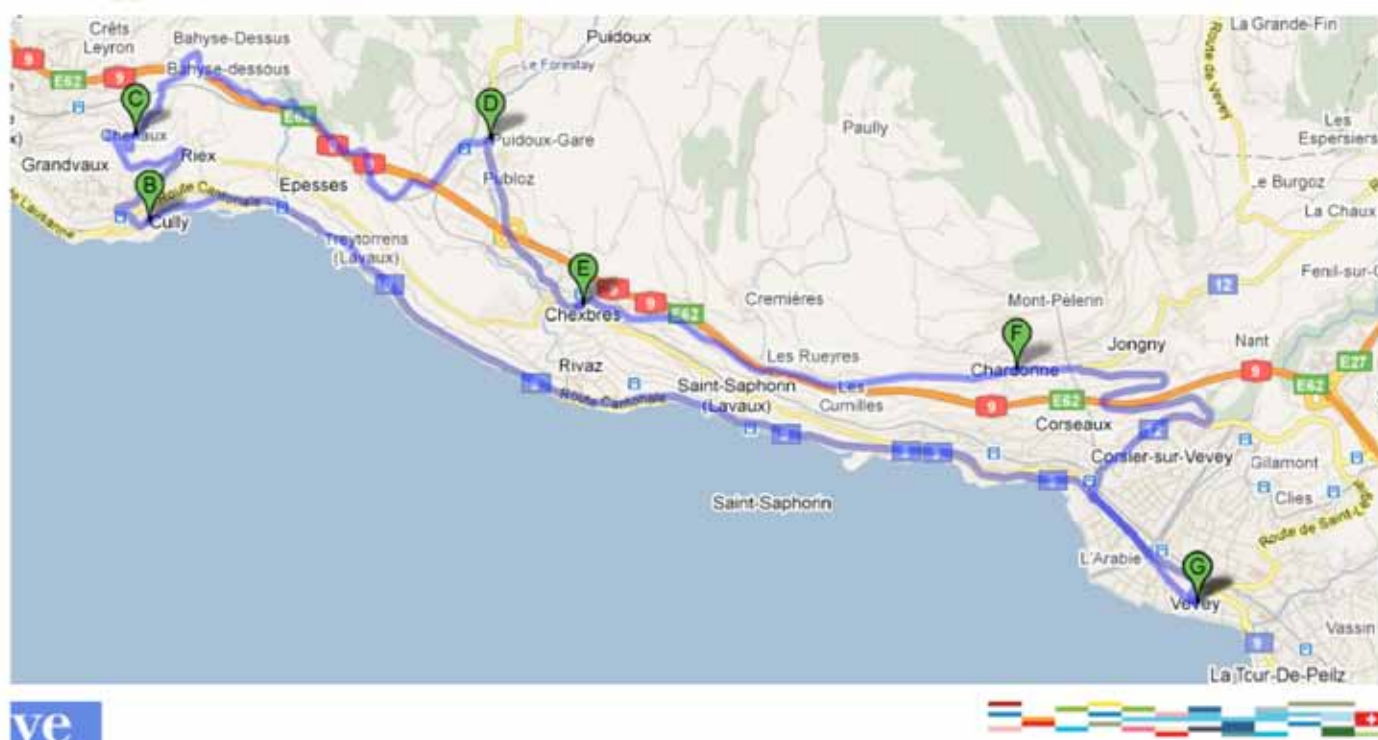
16h00 :

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

Départ en haut de la place du Marché



Vevey Retro 2010 – Itineraire balade



Votre publicité sur

SuisseAutoMag

17h30 :
Deuxième session du concours de démontage
de roue

18h00 :
Remise des prix du concours de démontage
de roue

Dès 19h00 :
Concert du groupe Equinox (www.equinoxmusic.ch); repas



Balades samedi et dimanche après-midi

Directives pour les participants du Vevey Retro :

Tous les participants sont priés de respecter les directives des organisateurs.
Veuillez rouler au pas dans l'enceinte du parc. Pas d'accélération, ni de Burn-out. Tout abus sera sanctionné par l'exclusion de la manifestation.



Déroulement de la balade :

La balade, au départ de Vevey via Cully, Grandvaux, Puidoux, Chexbres et Chardonne, débute à 16h le samedi et à 14h le dimanche. Le parcours est le suivant :

Départ Place du Marché – Av. Nestlé – Giratoire Bergères – Rte de Lavaux – Rte Cantonale – Cully – Rte de la Corniche – Chenaux – Rte de la Côte aux Vignes – Grandvaux – Rte du Signal – Puidoux – Rte de Puidoux – Rte du Flonzaley – Puidoux Gare – Rte Sous la Ville – Chexbres – Rte du Genevrex - Chexbres centre – Rte du Vignoble – Chardonne – Rte de Châtel St-Denis - Giratoire de Vilamont – descente rte de Châtel St-Denis – Giratoire Bergères – av. Général-Guisan – Place de la Gare – Rue du Simplon – Rue d'Italie – Giratoire d'Entre-deux--Villes – Quai Perdonnet – arrivée Place du Marché.

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

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

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

Dimanche 12 septembre :

Dès 9h00 :

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

10h30 :

Première session du concours de démontage de roue

Dès 11h00 :

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

Animation musicale par le groupe Equinox (www.equinoxmusique.ch)

De 12h00 à 13h30 :

Repas officiel des participants

14h00 :

Balade (nouveau parcours) avec les véhicules et les visiteurs dans le vignoble du Lavaux, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Départ en haut de la place du Marché, sous les colonnes

16h00 :

Deuxième session du concours de démontage de roue

Dès 17h00 :

Clôture des divers concours, remise des prix et remerciements



19^e
DEUX marques invitées en 2010...
Riley
Triumph

SWISS CLASSIC BRITISH CAR MEETING

1947 Riley MB (SLE 194)

- Samedi 2 octobre 2010 de 10h à 17h
- Sur les quais de Morges au bord du Lac Léman
- Concentration de plus de 1500 voitures et motos classiques anglaises, ouverte à tous les modèles.
- Entrée gratuite pour les participants et le public.
- Venez nous rejoindre avec votre "anglaise", sans inscription, dans le parking-exposition réservé.

Pour tous renseignements :
Swiss Classic British Car Meeting
www.british-cars.ch
tel (00 41) 21 825 4531
(00 41) 79 446 27 48
E-mail british-cars@prolink.ch

Avec tous nos remerciements à la police et à la municipalité de Morges pour leur autorisation d'utiliser les quais de la Ville de Morges.



1^{ER} AOÛT 2010
TANINGES
16^{ÈME} JACQUEMARDE
CONCENTRATION DE VEHICULES ANCIENS
4^{ÈME} BOURSE D'ECHANGES DE PIÈCES AUTOMOBILES
CIRCUIT TOURISTIQUE le matin
l'après-midi PRÉSENTATION STATIQUE
Informations 0.T. 04.50.34.25.05 ou sur prazdelys-sommand.com



Irréductibles BJ résistant encore et tou

Texte et photos Pierre-Michel Ott

Nous sommes en 2010.

La France est envahie par les nouvelles technologies.

Toute ? Non ! Une poignée d'irréductibles Bèjistes résistent encore et toujours à la modernité. Et pour montrer leur détermination face à l'envahisseur électronique, ils se retrouvent une fois l'an dans un lieu connu seul des initiés, quelque part dans l'hexagone. Ainsi, cette année, nous avons eu l'extrême privilège de partager, le temps d'un week-end, les trésors mécaniques de ces résistants. Cela s'est passé à Boofzheim, au camping de Ried et sur le terrain du Rhinau où certains d'entre eux ont pu exercer leur adresse dans certaines zones délicates.

Pour cette réunion annuelle, ils sont venus de Finlande, d'Allemagne, de Suisse, de Grèce, de Belgique et de France. En tout, 130 BJ 40 et leur équipage se sont retrouvés les 19 et 20 juin 2010 dans le Bas-Rhin pour leur réunion annuelle. Le druide des lieux, Dany, n'en croyait





toujours à la modernité



pas ses yeux devant tant de ferveur à venir ainsi braver les « Nouvelles Technologies ». De 60 en 2009, ils étaient 130 en 2010. Incroyable. BJ, FJ, standards, modifiés, restaurés, dans leur jus, tous étaient présents pour parler, échanger, et surtout maintenir la flamme de la résistance.



Mais comment diable peuvent-ils être aussi nombreux et que rien ne transpire ? Facile, répondent-ils à l'unisson et quelle que soit la langue, le bouche à oreilles. Pour qu'une résistance maintienne sa cohésion, il faut de la discrétion. D'ailleurs, les p'tits jeunots, avec leur Toy bourré d'électronique, ils peuvent toujours essayer de nous suivre dans nos repaires. Ils tomberont en panne bien avant de nous avoir trouvés. Ces réunions sont faites par des passionnés et pour des passionnés. Ici on vient pour échanger nos connaissances, pas pour se montrer. D'ailleurs, qu'ils me disent, regarde autour de toi. T'en as des « dans leur jus », d'autres « fraîchement sortis de restauration » et bien tout le monde se parle, pas de clan, pas de séparatiste, tous unis dans la résistance à l'électronique, grâce à nos BJ et FJ.

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



Allez camarade Toyiste, viens boire une cer-voise, tu le mérites. Ensuite, on cause de nos amours mécaniques.

Comment résister à cette ambiance familiale et bon enfant ? Un des participants a osé transformer son BJ en bigfoot. Il a profité de l'occasion pour faire une petite démonstration. Les photos parlent d'elles mêmes. Seule entorse au culte du BJ, le moteur est un AMC 360. Sans doute utile pour déplacer l'engin. Il y a 3 amortisseurs de direction pour le faire tourner. Après, on se retrouve autour d'une table remplie de spécialités alsaciennes. Et c'est là que, jusque tard dans la nuit, se tissent les amitiés et les projets pour la grande réunion de 2011.

Comme on le dit, une image vaut mille mots. Comment pouvoir décrire tous ces Toys, dont certains ont un kilométrage plus que respectable ? Des carrosseries style dentelle de Calais au FJ de voyage aménagé entièrement par son

Votre publicité sur

SuisseAutoMag

propriétaire, muni d'un palan à l'arrière pour monter le toit ou encore ce BJ double cabine pickup réalisé aussi par son propriétaire, sans oublier celui avec cellule intégrée pour les voyages au long cours.

Coup de chapeau à Dany et à ses bénévoles, au patron du camping, grand résistant BJ pour ce rassemblement annuel des irréductibles BJ et FJistes et que celui de 2011 soit aussi chaleureux. J'espère y être invité !



DMAX.FR
LOCATION EN LIGNE*
Nouveau

Forfait adapté

ISUZU 3.0 L Crew Cab

Places: 5
Portes: 4
Cylindrée: 2999 cm³
Carburant: Diesel
Puissance: 163 CV
Dimension: 4920 x 1800 x 1735
Dim benne: 1380 x 1460 x 480
Charge utile: 985 kg
Poids à vide: 1965 kg
PTAC: 2950 kg
Remorque avec frein: 3000 kg
Remorque sans frein: 750 kg

ISUZU 3.0 L Space Cab

Places: 4
Portes: 2
Cylindrée: 2999 cm³
Carburant: Diesel
Puissance: 163 CV
Dimension: 4920 x 1800 x 1735
Dim benne: 1380 x 1460 x 480
Charge utile: 1060 kg
Poids à vide: 1890 kg
PTAC: 2950 kg
Remorque avec frein: 3000 kg
Remorque sans frein: 750 kg

Equipements disponible sur demande:
Attelage, chappe mixte, hard top, porte échelle, ...

* UNIQUEMENT réservé aux professionnels



Le Toyota RAV 4 se permet d'aller marcher sur les pistes de ses grand frères

Les 4x4 deviennent-ils des SUV ou les SUV mutent-ils en 4x4 ? Darwin appliqué à l'automobile. Face à une déferlante anti-4x4 ces dernières années, les constructeurs biaisent en proposant des aides électroniques en tout terrain.

Avec la remise à jour du RAV 4 2010, nous avons essayé ce véhicule sur un terrain de motocross afin de constater les efforts en matière d'aides électroniques.

Il nous a bluffé. Attention, il n'ira jamais aussi loin qu'un véhicule muni d'une réduction. Toutefois en usage courant, il peut vous sortir de situations périlleuses. Il grimpe ou descend des pentes de 20%, possède une garde au sol suffisante. Seul obstacle : Ses pneus route qui s'engorgent sur les terrains boueux, d'où perte d'adhérence et danger en ligne de mire !



Pente de 20% au plus sans problème.



Sans réduction mais avec électronique



Garde au sol suffisante pour le tous chemins



La boue ne lui fait pas peur



Prochainement sur Traction Intégrale, l'essai du Toyota RAV 4 2010



*Texte et photos
Jean-Pierre Pasche*

Quatrième génération de Discovery. Lancé en 1989, le Discovery est venu s'intercaler entre le Range Rover – haut de gamme – et le Defender plus rustique. Quelle clientèle aujourd'hui pour celui qui se trouve toujours coincé entre le baroudeur et l'aristocrate ? Tout aussi massif qu'un Range Rover, il reprend peu à peu son dessin général tout en conservant quelques éléments personnels comme son option 7 places ou sa rehausse de toit arrière caractéristique de ce modèle. Carré de chez carré, il possède une ligne générale non dénuée d'intérêt et de charme. Il a remplacé le Range Rover chez les gentlemen farmers, lequel est parti vers la ville

et le bling bling. Souvent attelé à un van, il fait le bonheur des cavaliers qui se déplacent souvent.

Le Discovery évolue au fil des versions. Peu d'éléments communs entre les versions I et IV, si ce n'est le nom. La ligne s'est rapprochée de celle de son grand frère, son poids a augmenté et ses finitions tendent vers le haut de gamme. Les prix aussi. Il a perdu de sa spécificité entre les versions II et III au moment de la perte de sa porte arrière au profit d'un hayon en deux parties et du passage de sa roue de secours sous le châssis. Les canons de beauté évoluent et l'aspect mi-baroudeur mi-civilisé a définitivement disparu avec la 4ème version.

Or, il était un redoutable franchiseur, comme le Defender, avec le confort en plus. Bien sûr sa version actuelle est tout aussi impériale sur le terrain mais à grands renforts d'électronique.

Le dessin de sa calandre est proche d'un Range Rover, et même jusqu'au montant central, de profil les deux autos se ressemblent beaucoup. Après, le Discovery revient vers ses standards à lui avec, comme marque de fabrique, sa vitre arrière à décrochement. Les feux arrière donnent dans le cristal et le système d'attelage amovible est caché par le gros pare-chocs. Les jantes sont en 18 pouces et les pneus sont plus à l'aise

sur autoroute que dans le terrain.

Lorsque l'on monte dans le Discovery, l'univers cuir et finitions haut de gamme sautent immédiatement aux yeux. La position de conduite est Land Rover. Haute et dominante. Les sièges sont réglables dans tous les sens électriquement ainsi que le volant – chauffant sur notre modèle de test – en hauteur et en profondeur. On se retrouve plus dans un salon roulant que dans un vrai tout terrain. L'électronique a remplacé tous les composants mécaniques. Le véhicule se substitue au conducteur. Les sept places accueillent sept adultes sur des parcours de plus de cent kilomètres sans problème. Par contre la zone réservée



Evolution de ligne au cours des années. Le Discovery conserve une silhouette massive non dénuée de charme

aux bagages se réduit comme une peau de chagrin. Les emplacements de rangement sont nombreux. La luminosité ambiante est parfaite avec l'option du toit en verre, ouvrant sur la partie avant du véhicule. Le silence de fonctionnement est bon. Les bruits d'air et de roulement sont bien filtrés. Et ce malgré l'imposante masse du véhicule et son cx d'armoire.

Pour la série IV, Land Rover a remplacé le moteur 2.7 L par un 3.0 L que l'on retrouve dans d'autres modèles de la gamme Jaguar Land Rover. Les 245 chevaux enlèvent les 2.7 tonnes en douceur. On est loin des accé-



La vie à bord est loin de celle du Tout Terrain. Plus en rapport avec les lieux luxueux que spartiates

lérations du Supercharged. L'objectif du Discovery est autre que celui du Supercharged. D'ailleurs cette motorisation va bien au Discovery. Elle offre une souplesse et un confort d'utilisation qui se traduit par une consommation raisonnable en regard du poids de la bête. Durant l'essai notre moyenne s'est fixée à 10.75 L sur environ mille kilomètres tous types confondus.

L'équipement de la version HSE est déjà complet pour un prix de base de CHF 90'900.-



C'est un vrai 7 places. Même si l'accès au 3ème rang demande de la souplesse

Au chapitre des options relevons l'excellent système audio incluant la radio digitale ou encore le passage feux de croisement / feux de route automatique. Le système est parfois pris en défaut lors de l'arrivée de face d'un autre véhicule. Dans les autres cas, le passage est quasi instantané. En conclusion, le Discovery a toujours une place parmi les vrais tous terrains mais son prix risque de rebuter de nombreux fanatiques de la marque qui vont se replier vers les anciennes versions,



Massive et éclairée la nuit, la portière intègre les haut-parleurs



La commande du "Terrain Response" se trouve en avant du levier



Affichage digital pour la position du rhéostat "Terrain Response"



La cavalerie de 265 chevaux répond à la moindre sollicitation



Bac avec couvercle pour la 3ème rangée de sièges



Espace réfrigérant sous l'accouoir central



Boîte À gants à plusieurs niveaux y compris les disques compacts



Caméra de recul, caméra latérale, rien ne lui échappe



Volant Multi-fonctions d'un diamètre correct



On s'y Perd un peu avec toutes ces caméras



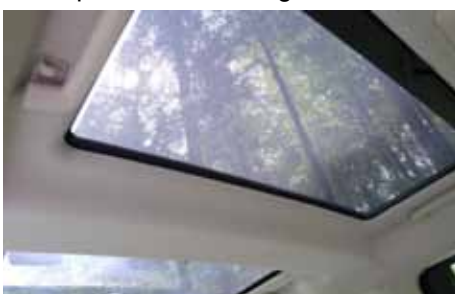
La place pour les jambes est suffisante pour la 3ème rangée



Hayon En deux parties. On est loin de la porte arrière



De la porte arrière, la roue de secours est sous le plancher



Double Toits panoramiques. Celui de l'avant est coulissant



Nouveau Look pour le Discovery 2010

Cylindrée	2993 cm3 bi-turbo
Nombre de cylindres	6 cylindres / 24 soupapes
Puissance	245 chevaux à 4000 tr/mn
Couple	600 Nm à 2'000 tr/mn
Catalyseur	Non
Filtre a particules	Oui
CO2	244 g/km
Rendement énergétique	D
Transmission	intégrale permanente
Boîte de vitesses	6 rapports auto
Boîte de réduction	Oui - Terrain Response
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques ventilés
Poids à vide	2580 kg
Charge remorquable freinée	3500 kg
Volume du réservoir	82 litres
Volume du coffre	1260 / 2500 litres
Vitesse maxi	180 km/h
0 à 100 km/h	9.6 secondes
Consommation constructeur	9.3 l / 100
Consommation essai	10.8 l / 100
Pneumatiques	255 / 55 R 19
Longueur	4820 mm
Largeur	2020 mm
Hauteur	1880 mm
Empattement	2885 mm
Voie avant / arrière	1605 / 1612
Diamètre de braquage	11.8 m

voire se tourner vers un Defender plus rustique en confort mais plus "baroudeur" dans sa présentation. Il permet une utilisation mixte – civile / terrain – et se positionne parmi les véhicules tracteurs de remorques ou de vans.



Chez Land, on aime bien les consoles imposantes et bien remplies



Ce n'est pas du cristal, mais les optiques arrière sont tendances

Equipement de série 5.0 L Supercharged
Prix de base CHF 90'900.-

<http://www.landrover.ch>



Texte et photos
Jean-Pierre Pasche

500C avec "C" pour cabriolet. Même si votre cœur chavire à chaque fois qu'elle passe, elle n'est en fait qu'une découvrable comme le fut son aïeule des années 50. Essence ou Diesel, elle séduit tant par son look que par sa personnalisation à outrance. Sans parler de la version Abarth qui vient d'arriver. En résumé, c'est copie conforme mais botoxée.

La structure de cette découvrable est renforcée. Elle pèse autant que sa sœur "normale". Si le système est entièrement électrique, il faut à la capote plus de 20 secondes pour venir se ranger entièrement dans son logement et en deux fois. La première étape s'ar-

rête à hauteur des passagers arrière. La seconde embarque la vitre en verre pour se découvrir complètement. A noter que dans la première étape, il faut éviter de rouler au dessus de 60 km/h car les remous sont extrêmement importants. Totalement ouverte, ce n'est que du plaisir sans ces remous fort désagréables. Par contre, la visibilité vers l'arrière s'en trouve réduite. La surveillance arrière se fait grâce aux rétros extérieurs.

L'habitabilité est bonne à l'avant et correcte à l'arrière. N'oublions pas que la voiture ne mesure que 3'550 mm. Le coffre, quant à lui, ne dépasse pas les 183 dm³. Nous sommes dans une catégorie "Plaisir" qui

relève plus du 2+2 que d'une mini-familiale. En effet, l'accès aux places arrière est très étroit. Coup d'œil au tableau. Le plastique rouge de notre modèle d'essai imite le métal sans en avoir la classe. C'est presque frustrant. Mais bon l'ensemble fait rétro au possible. La bakélite d'autrefois n'est pas loin.

On aime ou pas, mais l'ensemble est sympa. Et les matériaux retenus sont de belle qualité. Avec les commandes électriques des vitres sur la console centrale, encore du rétro, l'harmonie blanche et rouge de notre véhicule d'essai, on se croirait revenu aux belles années en plein Turin où résonnaient les klaxons de

tous ces "pots de yaourt".

Le confort est bon et on trouve rapidement sa position de conduite. Tour de clef et le Diesel de 1.3 L Multijet se fait entendre. Mais pas à l'arrière comme sur l'ancêtre. Les commandes sont douces. La voiture se faufile dans la circulation citadine sans problème. Sa maniabilité est excellente. Dès que l'on quitte la ville pour la route et surtout l'autoroute, le bruit ambiant augmente de manière sensible.

A l'inverse du moteur qui manque un peu de puissance et nous laisse sur notre faim. Il faut relancer régulièrement pour maintenir le véhicule en vitesse. Par contre, il sait res-



Les meilleures places sont à l'avant. On peut y loger 2 adultes mais pas pour de longs trajets

seconde voiture. On regrette l'absence de régulateur de vitesse ou encore celle du GPS. Reste que cette frimousse est inimitable et que l'on craque volontiers pour cette résurrection de la 500.

Elle vient chatouiller la Mini dans son terrain de jeu mais ne peut rivaliser avec la version cabriolet de celle-ci. Ni de son prix d'ailleurs.

En conclusion, si vous n'êtes pas raisonnable, laissez-vous tenter par cette diablesse surtout en rouge ou en blanc, elle distille un

côté démoniaque et séducteur qui va en faire craquer plus d'un. Ou alors, attendez la vraie version démoniaque : l'Abarth 500C bicolore.



Pas à dire, la 500C est plus que craquante. Sa bouille nous fait revenir 50 ans en arrière

ter sobre. Grâce au nouveau train arrière, le confort sur route est bon. La voiture est saine en virage mais peut, à la limite, perdre de son adhérence si on la maltraite. D'ailleurs ce n'est pas le but. Attendez la version Abarth pour la martyriser. La suspension à roues indépendantes sautille sur les routes dégradées mais est parfaitement stable dans tous les autres cas de figure.

Ce qui fâche, c'est son prix. Dans notre version d'essai, celle-ci dépasse allégrement les CHF 30'000.- ce qui, comme nous l'avions constaté avec la Toyota iQ, représente une somme conséquente quand il s'agit d'une



Poste de pilotage rétro. Plastique couleur carrosserie, imitation bakélite. L'ambiance des années 50



Gros compteur rond comme son aïeule mais avec compte-tours



Commandes de chauffage-climatisation



Radio CD MP3 avec look des postes transistor



Les sièges arrière se rabattent séparément



Le moteur de 1.3 L Multijet de 75 chevaux peine sur autoroute



Trousse de secours complète dans le coffre



Toit replié complètement n'améliore pas la visibilité



Les cheveux au vent mais remous au dessus de 60 km/h



Les commandes de la capote électrique



Ambiance Fifty avec ce mariage blanc et rouge



Les commodos sont dans le style de la voiture



Petits anti-brouillards incorporés sous le pare-choc chromé



Echappement original mais déjà rouillé

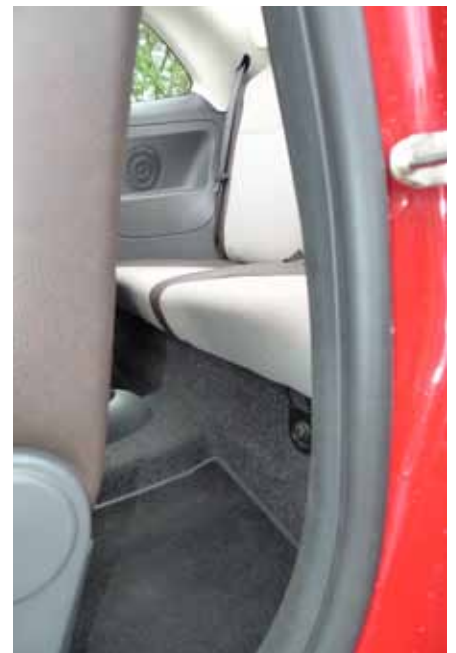


Pas d'erreur possible sur le type du modèle



Le levier de vitesse surplombe la console centrale

Cylindrée	1248 cm3
Number de cylindres	4 cylindres
Puissance	75 chevaux à 4000 tr/mn
Couple	145 Nm 1500 tr/mn
Catalyseur	Non
Filtre a particules	Oui
co2	110 g/km
Rendement énergétique	A
Transmission	Traction avant
Boîte de vitesses	5 rapports
Boîte de réduction	Non
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques
Poids à vide	1095 kg
Charge remorquable freinée	800
Volume du réservoir	35 litres
Volume du coffre	185 litres
Vitesse maxi	165 km/h
0 à 100 km/h	13 secondes
Consommation constructeur	4.2 l / 100
Consommation essai	5.9 l / 100
Pneumatiques	195 / 45 R 16 - option
Longueur	3546 mm
Largeur	1627 mm
Hauteur	1488 mm
Empattement	2300 mm
Voie avant / arrière	1407 / 1397 mm
Diamètre de braquage	9.28 m



Son meilleur profil



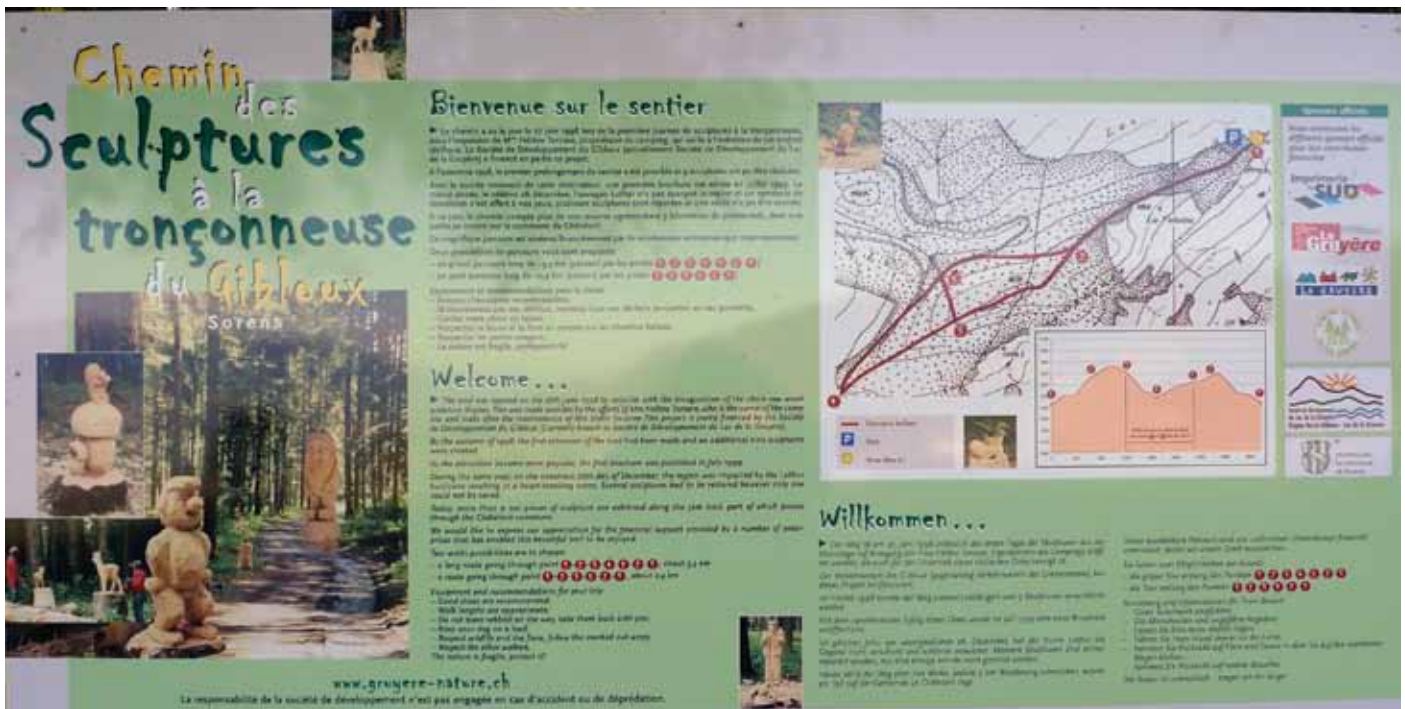
Appuie-têtes en forme de pastilles de menthe.

Fiat 500C 1.3 Multijet

Base	27'500.-
Options	
Peinture Perlé rouge	900.-
Jantes alliage pneus 195/45 16	700.-
Climatiseur auto	600.-
Rétros électriques	180.-
EPS	700.-
Pommeau cuir	70.-

Total véhicule de test
CHF 30'650.-

Retrouvez tous les modèles sur www.fiat.ch



Chaque canton recèle des trésors cachés. Dans le canton de Fribourg, la Forêt des Derbaly (Gibloux) vous fait découvrir, sur un parcours de 3 kilomètres, quelque 150 sculptures à la tronçonneuse.

Les sentiers vous mènent de sculpture en sculpture et pour vous reposer, voire pique-niquer, des bancs et des tables sont à la disposition des randonneurs. Une bonne paire de chaussures suffit pour ce périple.

Une évasion à travers la forêt à la rencontre de réalisations à base d'un matériau noble : le bois. Le lieu magique se trouve à Sorens. Les temps de parcours ne dépassent pas une heure trente. Alors, profitez du temps clément pour faire une visite à ces statues si particulières.





Viens boire un p'tit coup dans la forêt !



Le Monde est une grande chaîne, Salut les Maillons !



Monsieur Chat veille sur les trésors de la Forêt de Derbaly



La musique adoucit les moeurs et le Titeuf traîne ses guêtres dans les bois



Votre publicité
sur

Suisse
AutoMag

La Marque CITROËN propose un équipement offrant l'accès à internet en partage à bord d'un véhicule : le **CITROËN WiFi On Board**. Ce dispositif permet aux passagers de profiter pleinement d'internet pendant leurs voyages et de mettre ainsi à profit leurs temps de transport.

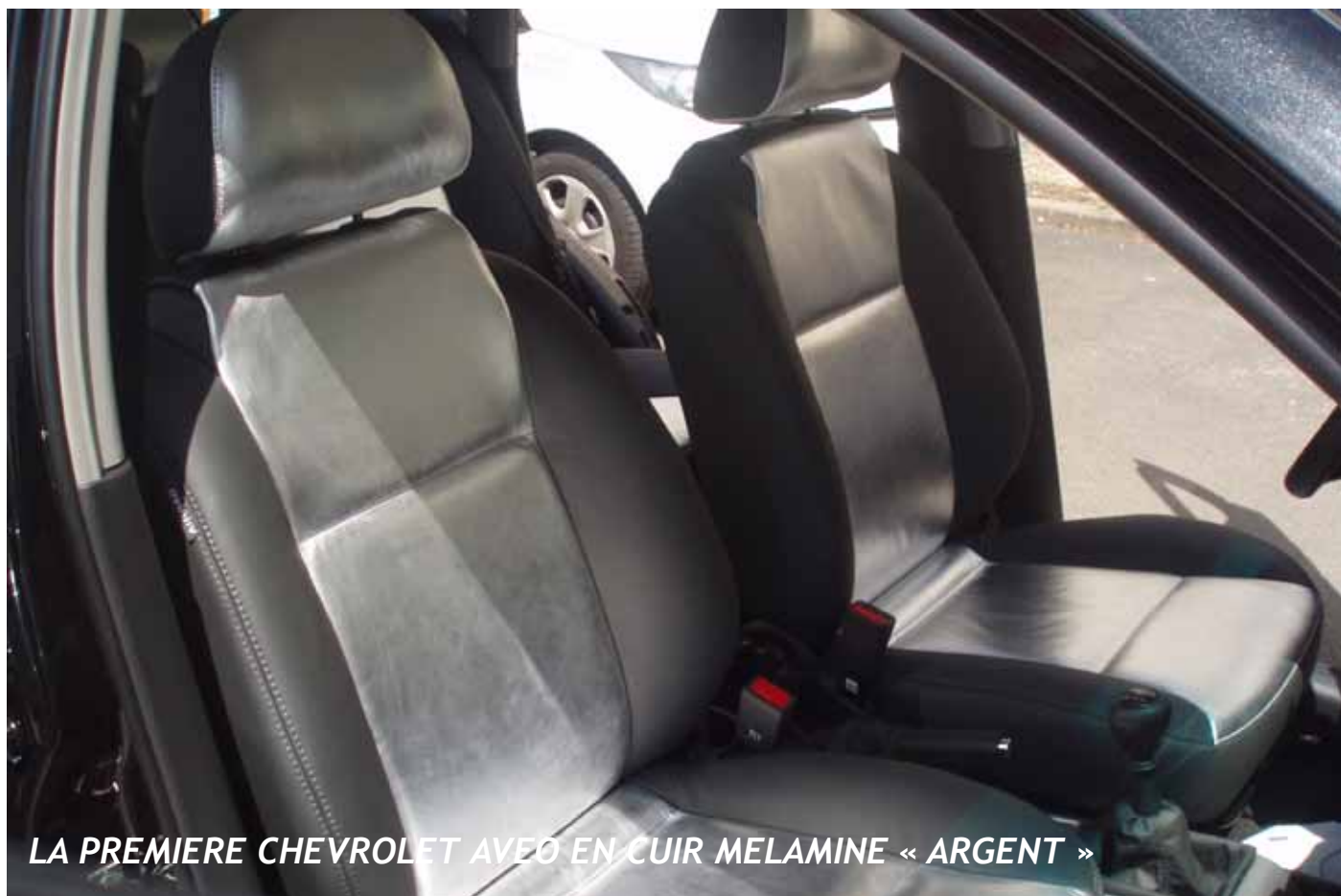
Simple d'utilisation, ce dispositif se compose d'un boîtier WiFi placé dans le véhicule. Il offre une connexion sans fil continue et fonctionne avec la carte SIM de la clef 3G/3G+ spécifique Internet souscrite par le client auprès de l'opérateur de son choix.

Le **CITROËN WiFi On Board** permet à tous les occupants d'accéder à leurs emails ou autres informations. Ces accès se font aussi bien à l'arrêt (moteur tournant) qu'en circulant. Par mesure de précaution, la connexion sur un réseau 3G à l'étranger est désactivée afin d'écartier le risque de facture incontrôlée.

Les monospaces CITROËN C3 et C4 Picasso, la C3 ainsi que la DS3 accueillent le **CITROËN WiFi On Board**. D'ici la fin de l'été 2010, c'est l'ensemble de la gamme CITROËN qui en bénéficiera, VUL compris.

Le **CITROËN WiFi On Board** est commercialisé en Europe, à un coût de 500 euros TTC environ selon les pays, pose comprise.

www.citroen.fr



LA PREMIERE CHEVROLET AVEO EN CUIR MELAMINE « ARGENT »



UNE PREMIERE POUR CARIUM ET SERENICAR

CARIUM, division «Exception» de SCS Sellerie Cuir Standing, vient de réaliser, en partenariat avec SERENICAR, l'habillage en cuir bi-ton mélaminé «Argent» et Charbon d'une Chevrolet Aveo. C'est le premier exemplaire de ce modèle à bénéficier d'une mise en valeur de ce type.

SERENICAR est une société de service automobile spécialisée dans la gestion et la réparation de sinistres.

L'expression futuriste du véhicule est soulignée par cette finition mélaminé «Argent» et le cuir Charbon qui rappellent respectivement les inserts et les plastiques de l'habitacle. Les parties centrales des sièges et les médaillons de contreporte ont ainsi été intégralement habillés de 7m² de cuir mélaminé «Argent».

Cette Chevrolet Aveo a également été équipée, par ALTECH AUTO, d'un système

de navigation CD Audio Pioneer avec écran amovible, Bluetooth et connexion USB. L'utilisation de ce cuir innovant est une première pour CARIUM, qui s'engage régulièrement, parallèlement à ses activités pour les particuliers et les constructeurs, dans des «chantiers d'exception» au carrefour du monde automobile et de l'univers de la mode.

Votre publicité sur

SuisseAutoMag