

REVUE AUTOMOBILE

N° 8 | 22 février 2024 | Fr. 6.50 | Euro 6.50

FONDÉE EN 1906



VÉHICULES DANS CE NUMÉRO

- Bugatti Type 35
- Citroën 11BL
- Dacia Spring
- Honda CR-V e:PHEV
- JAC e-JS1
- Lancia Ypsilon
- Seat Ibiza
- Toyota Yaris



Budget compressé

Pour 17 000 francs, l'électrique JAC e-JS1 présente un rapport qualité/prix très intéressant. **8**

DRIVE STYLE

La petite Seat Ibiza fête 40 ans de succès sur les routes d'ici et d'ailleurs **12**



SPORT

Passage en revue de la carrière de Sébastien Loeb, à l'aube de ses 50 ans **16**

PREMIER CONTACT

La Toyota Yaris se renouvelle, de l'intérieur seulement **7**



TEST

Le Honda CR-V devient rechargeable **10**

ACTU

Genève fait le tri entre véhicules «propres» et «sales» **2**



ACTU

Éditorial **2**
Restrictions de circulation à Genève **2**

NOUVEAUTES

Lancia revient et Mercedes fait briller un Classe G en édition limitée **4**

PRÉSENTATION

Dacia Spring, un rhabillage complet **6**

TESTS & PREMIERS CONTACTS

Toyota Yaris, une douce évolution **7**
JAC e-JS1, l'électrique bon marché **8**
Honda CR-V, la version rechargeable **10**

DRIVE STYLE

Seat Ibiza, une success story de 40 ans **12**

SPORT

Olivier Burri, accro au Monte-Carlo **14**
L'incroyable carrière de Sébastien Loeb **16**
F1: les bolides 2024 de Red Bull, Mercedes et McLaren **19**

LA DER

Question de la semaine: vous réjouissez-vous de la nouvelle saison de F1? **20**

CLASSICS

Citroën Traction Avant, une renaissance **21**
De Lucerne à Bâle, à l'ancienne **24**
Bugatti Type 35, alerte centenaire **26**
L'authenticité, il faut la prouver **29**
Cobi, des briques et des modèles réduits **30**
De la visibilité pour durer **32**

Abonnements: Tél. 0585108540
AZA 2540 Grenchen | www.revueautomobile.ch



9 770035 076004

Simon Tottoli
Rédacteur
en chef



Le temps des resquilleurs

Le voici donc à notre porte: le Geneva International Motor Show (GIMS). Ou, plus simplement, le Salon de l'Auto. On sait depuis longtemps que la plupart des grands constructeurs ne feront que briller par leur absence du 26 février au 3 mars. Seuls Renault, Dacia, BYD, Lucid et MG présenteront leurs modèles sur place. S'y ajoutent des spécialistes de véhicules utilitaires, comme Isuzu et Beeway, ainsi que quelques fabricants de petites séries. Et une marque suisse, Microlino, sera même présente à Genève.

C'est tout? Pas tout à fait! Car notre rédaction a également reçu des invitations de grandes marques qui ne sont pas présentes dans les halles de Palexpo, mais qui seront actives autour d'elles. Les importateurs, en particulier, veulent profiter de l'occasion pour faire parler de leurs produits, puisque des journalistes automobiles venus de toute la planète seront réunis en ville de Genève.

Bien sûr, les organisateurs du GIMS auraient davantage à gagner si ces réunions se tenaient directement au Salon. Mais cela ne fonctionne pas (encore) de cette manière. Comme son nom l'indique, il s'agit d'un Salon automobile international et non d'un show d'importateurs et de garagistes. Si les constructeurs ne veulent pas être présents à Genève, il est judicieux, du point de vue des importateurs, d'utiliser au moins le cadre du Salon. Ils sont les «bons» profiteurs, car s'ils ne sont pas utiles au Salon, ils ne lui nuisent pas non plus.

Alors, qui sont les «mauvais» resquilleurs? Les hôtels genevois, notamment. Ils aimaient bien faire le dos rond à l'époque où le Salon avait encore une certaine importance. Lorsque 700 000 visiteurs (parmi lesquels des milliers de journalistes) venus de tous les pays arrivaient à Genève, de nombreux hôtels augmentaient massivement leurs prix et ne permettaient parfois que des réservations d'au moins deux semaines. Cela n'avait plus grand-chose à voir avec le mécanisme connu de l'offre et de la demande; on était plus proche de l'usure, à la mode WEF de Davos. Le tout sous l'œil bienveillant du gouvernement de la ville, depuis longtemps majoritairement de gauche et vert. Celui-ci est extrêmement hostile à la voiture, mais il a toujours accepté avec plaisir l'argent que le Salon lui apportait pendant des années.

Mais jetons plutôt un coup d'œil sur des traditions plus agréables. L'une d'entre elles est le lien qui existe depuis des décennies entre la RA et le Salon de l'Auto. Cette année, nous n'avons pas notre propre stand, mais notre rédaction sera présente pour fournir des informations de première main. Peut-être rencontrerons-nous l'un ou l'autre lecteur en personne? Nous en serions ravis!

Une mobilité tr



TRAFIC Genève décrète des interdictions de circulation pour les (anciennes) voitures. Les premières amendes vont bientôt tomber.

Philipp Gut

Dans la Cité de Calvin, la circulation est strictement réglementée. Les voitures ou les motos qui «ne plaisent pas» aux autorités cantonales peuvent se voir interdire l'accès en ville et à plusieurs communes du canton. Cette mesure vise à lutter contre la pollution de l'air et le «smog», comme si Genève, qui subit comme les autres les aléas de la météo, était une mégapole du tiers-monde enfermée sous une cloche à fromage étouffante. Selon le canton, cette interdiction «protège la santé publique et les citoyens les plus vulnérables, à savoir les personnes âgées, les enfants, les personnes souffrant de problèmes respiratoires ou cardio-vasculaires.» Les responsables politiques et administratifs appellent ce nouveau système: «circulation différenciée». Pour mémoire, ce dernier s'inspire des zones et des macarons écologiques connus dans les villes de l'UE. Genève avait désigné ce système «Stick'Air». Les véhicules sont répartis en six catégories, avec des couleurs et des numéros différents, du moins polluant au plus polluant. Et ce, conformément à la norme Euro et aux codes d'émission.

Ce que les conducteurs doivent savoir

Comme la classification est compliquée, le canton de Genève met à disposition des tableaux que le conducteur doit apprendre à lire. Voici quelques exemples: les véhicules électriques et à hydrogène sont classés en tant qu'«élèves modèles», et profitent d'une gommette verte. C'est pour ainsi dire la catégorie zéro. Les deux, trois et quatre roues répondant à la norme Euro 4, les voitures à essence Euro 5 et 6, les véhicules utilitaires légers Euro 5 et 6 ainsi que les poids lourds et les autobus avec le chiffre romain VI qui leur est réservé reçoivent un autocollant violet avec le chiffre 1.

Les véhicules plus anciens et les véhicules Diesel sont moins bien qualifiés et marqués en conséquence par la couleur. Voici un autre exemple: les voitures Diesel répondant aux normes Euro 5 et 6 doivent être identifiées par la vignette jaune portant le numéro 2, tandis que pour les voitures à essence, les véhicules Euro 4 entrent dans la même

catégorie. En bas de l'échelle (autocollant gris, numéro 5) se trouvent les véhicules touristiques et utilitaires légers Euro 2 ainsi que les camions Euro III. En dehors de chaque catégorie, et donc les parias du système genevois de castes pour le trafic motorisé, se trouvent les motos mises en circulation avant le 1^{er} mai 2000, ainsi que les voitures de tourisme et les utilitaires légers Euro 1 et plus anciens. Il en va de même pour les poids lourds à partir de la norme Euro II.

Faire un exemple

Alors que les camions ne devraient guère être concernés en raison de l'absence de tels véhicules anciens, les voitures de collection sont impitoyablement touchées. Quant à savoir si les quelques véhicules de collection qui sortent de temps en temps par beau temps sont vraiment responsables de l'alerte au smog, c'est une question rhétorique dont les autorités ne se soucient guère. L'essentiel est qu'elles prononcent une interdiction et en fassent un exemple, même si c'est totalement inutile et que cela porte atteinte à la garantie de l'existence, et donc au droit à la propriété. L'esprit vert, fortement influencé par l'illusion climatique, a triomphé en même temps qu'une bureaucratie excessive.

Désormais, toute personne souhaitant se rendre à Genève doit non seulement acheter une étiquette pour chacun de ses véhicules, mais aussi se renseigner en permanence sur le niveau de qualité de l'air que le canton vient de déclarer. Le canton ne ménage pas ses efforts pour faire fonctionner le système et informer les usagers de la route. Ainsi, ceux qui souhaitent être informés en permanence de l'état d'activation de la «circulation différenciée» peuvent s'abonner «gratuitement», comme le soulignent les autorités, à une notification par e-mail. En outre, le canton de Genève a développé une application spécifique, appelée «Air2G2».

Un débat déconnecté de la réalité

En France voisine, un modèle presque similaire est entré en vigueur depuis longtemps. L'équivalent français, la vignette «Crit'Air», est également explicitement autorisé dans le canton de Genève. Le

inée sur le volet



Genève lutte contre la pollution de l'air. L'automobile est le bouc émissaire. La sculpture représentant «Le Chat» sur une voiture, exposée à Genève en 2022, est à l'image de la ville.

BRÈVES

Audi, la préférée des Suisses

La marque la plus populaire en Suisse est Audi: tel est le résultat de l'étude Brand Asset Valuator (BAV), réalisée chaque année depuis 1995 par des entreprises de publicité. Pour la présente étude, près de 10 000 Suisses et



La skieuse Vreni Schneider est une ambassadrice Audi.

Suisse ont été interrogés sur plus de 600 marques. La popularité d'Audi en Suisse est notamment due à sa collaboration avec la Fédération «Swiss Ski», estime le sondeur.

Motorex: nouveau chef des ventes

L'entreprise de lubrifiants Motorex, dont le siège est à Langenthal (BE), a fait ses adieux à Ottmar Bange (photo). Cet Allemand de 67 ans part à la retraite.



Il a été pendant plusieurs années directeur général de Motorex Allemagne et directeur des ventes pour la région Ouest. Son successeur pour la région Ouest est Steffen Treuner, un spécialiste de la branche depuis plus de 30 ans.

Le TCS renforce sa position

«TCS Swiss Ambulance Rescue», le service de sauvetage du Touring Club Suisse (TCS), reprend Intermedic à Berikon (AG). Intermedic emploie 40 collaborateurs, dispose d'une flotte de dix véhicules et effectue environ 2000 interventions d'urgence par an. Le TCS SAR renforce ainsi sa position de leader dans le domaine des transports d'urgence, avec 30 000 interventions par an.

Fisker à Lausanne

Le constructeur automobile américain Fisker continue d'étendre son réseau de concessionnaires en Europe. Après Toulouse (F), un deuxième site européen sera ouvert à Lausanne, a annoncé l'entreprise. Fisker dispose désormais de quatre concessionnaires partenaires, deux en Europe et deux aux Etats-Unis.



Les vignettes environnementales, appelées Stick'Air (à droite), distinguent les voitures en fonction de leur niveau de pollution.



débat sur le sens et le non-sens de telles interventions dans la libre mobilité s'est depuis longtemps déplacé vers une idéologie déconnectée de la réalité, comme le montre de manière exemplaire la Radio Télévision Suisse (RTS) qui, conformément à ses statuts, est tenue à une information équilibrée. Selon les termes employés par la RTS, Genève décrète donc des «interdictions de circuler pour les gros pollueurs». Le média de service public montre clairement, ne serait-ce que par le langage, que le problème n'est pas la mentalité d'interdiction galopante dans le sillage de l'écodirigisme rampant, mais que les véhicules prétendument «sales» sont au cœur de la cible. Que se passe-t-il ensuite? Les infractions à l'interdiction de circuler sont bien sûr sanctionnées par des amendes. Fixées au départ à

500 francs, elles ont été réduites grâce à un recours déposé en 2020 auprès de la Cour constitutionnelle genevoise par le Touring Club (TCS) de Genève et la section genevoise de l'Association suisse des transports routiers (Astag) contre le système d'interdiction. Cela n'a pas permis d'empêcher complètement son introduction, mais il y a tout de même eu certains ajustements.

Plus sévère que dans le reste du pays

Les requérants ont fait valoir que seule la Confédération pouvait prendre de telles mesures. Cet argument a été rejeté par la Cour constitutionnelle: le canton n'outrepasse pas ses compétences s'il s'agit de lutter contre une pollution à court terme. En revanche, la Cour a accepté l'objection selon laquelle les valeurs limites pour l'azote et les particules fines sont plus strictes à Genève que dans le reste de la Suisse et elle a demandé au canton d'augmenter les valeurs limites correspondantes. Enfin, seules des amendes administratives d'un montant maximal de 100 francs peuvent être infligées. Une période de transition est en vigueur pour le moment, et ce jusqu'à fin mars. Ensuite, les conducteurs qui passent par la ville de Genève, bien qu'ils paient leurs taxes sur la circulation et qu'ils conduisent des véhicules légaux et immatriculés, seront arrêtés par la police et devront passer à la caisse. ●



Lancia Ypsilon

Stellantis redonne vie à la marque Lancia, qui avait été déclarée morte. Cette renaissance commence par l'Ypsilon, qui arrivera également en Suisse en 2025, en tant que voiture purement électrique. La nouvelle Ypsilon est plus longue de 20 centimètres (4,04 mètres) et doit devenir le précurseur de toute une gamme Lancia, marque qui doit constituer, avec Alfa Romeo et DS, les branches premium du conglomérat américano-européen Stellantis: plus haut de gamme, plus de raffinement et prix plus élevés que les modèles similaires des nombreux rivaux. Il vaut la peine de jeter un coup d'œil à l'intérieur. Voiture électrique, l'Italienne dispose naturellement d'un cockpit numérique doté d'un diptyque d'écrans et d'un affichage tête haute. Le premier modèle sera l'Ypsilon Cassina, qui coûtera près de 40 000 euros et dont seuls 1906 exemplaires (1906 étant l'année de naissance de la marque Lancia) sont actuellement construits pour l'Italie et seront bientôt mis en vente. En Suisse, l'Ypsilon ne sera probablement pas disponible avant le milieu de l'année prochaine dans différentes versions, le modèle haut de gamme étant l'Ypsilon HF à caractère sportif. Les pays où l'électrification n'est pas encore parvenue à convaincre peuvent espérer une variante avec moteur à essence de 100 kW (136 ch) et la technologie mild hybrid. Indépendamment de l'équipement, toutes les Ypsilon partageront la même plateforme technique. Désignée CMP, elle est bien connue puisque d'autres modèles du groupe Stellantis, comme la Peugeot e-208, l'Opel Corsa Electric ou la Fiat 600e en sont déjà équipés. La marque, vieille de 118 ans, veut également emprunter des voies modernes en matière de vente et de distribution. Dans 100 salles d'exposition réparties dans 60 villes européennes, les clients pourront admirer non seulement l'Ypsilon, mais aussi les deux autres modèles prévus, dont la sortie est programmée par étapes de deux ans.



Vitrine riche et variée

SHOWROOM Les nouveautés que l'on voit dans ces pages auraient «normalement» dû être présentées au Salon de Genève. Mais voilà, ce n'est plus comme avant. C'est pourquoi nous nous faisons un plaisir de vous proposer les informations principales sur ces nouveaux modèles.



Arakis Sandstorm

Il n'y a pas encore beaucoup plus que des photos de l'hypercar britannique Arakis Sandstorm. Le constructeur, inconnu jusqu'à présent, indique que son véhicule électrique accélérera de 0 à 100 km/h en seulement 1,5 seconde et disposera d'une batterie de 115 kWh qui devrait permettre une autonomie de 500 km.

Vingt exemplaires devraient voir le jour, chacun d'entre eux sera personnalisé selon les souhaits de l'acheteur et coûtera au moins deux millions de francs... si la production démarre véritablement. D'un point de vue purement visuel, la tempête de sable devrait certainement pouvoir enrichir le paysage routier.



Nissan Juke

Le SUV Juke, dont la deuxième génération avait été lancée par Nissan en 2019, bénéficie d'une mise à jour. Les principales nouveautés concernent l'habitacle, qui se voit doté d'un nouveau tableau de bord de 12,3 pouces et d'un écran tactile du système d'infodivertissement plus orienté vers le conducteur, avec une diagonale d'écran également de 12,3 pouces. Les deux écrans se caractérisent par des affichages personnalisables. L'intégration de contenus de smartphones via Apple Carplay et Android Auto sera à l'avenir possible sans fil. En outre, la commande vocale devrait mieux réagir aux ordres, dans un langage plus naturel. La gamme de moteurs s'étend toujours de 86 kW (117 ch) à 105 kW (143 ch), les prix ne sont pas encore fixés.



Mercedes-Benz Classe G «Stronger than Diamonds»

Mercedes-Benz lance l'édition spéciale «Stronger than Diamonds» de son Classe G. Le modèle spécial, limité à 300 exemplaires, est peint en rose et les goupilles de verrouillage des portes sont serties de diamants (0,25 carat). La clé du véhicule est en outre ornée d'une plaquette en argent frappée de diamants. À l'intérieur, le tout-terrain aux pierres précieuses propose une sellerie en cuir noir avec des surpiqûres roses et des tapis à poils longs. La seule variante de propulsion disponible est la G 500 de 421 ch.



Photos: Stellantis, Arakis, Daimler, Audi, Maxus, Rezvani, Skoda



Audi S3

Audi améliore les performances de la S3. La version sportive de la compacte passe à 245 kW (333 ch) grâce au nouveau réglage du moteur essence turbo deux litres et gagne ainsi 23 ch, le couple augmentant de 20 Nm pour en atteindre 420. La S3 reprend du modèle haut de gamme RS3 le «Torque Splitter» pour la répartition variable du couple entre les roues arrière. À cela s'ajoutent des modifications du châssis, notamment sous la forme d'une direction réajustée et de freins plus puissants.

Maxus Euniq 6

Le constructeur chinois Maxus ajoute une deuxième voiture à son offre en Europe. L'Euniq 6 est un SUV électrique de classe moyenne de 130 kW (177 ch), avec une autonomie normalisée de 354 km. Pour la circulation urbaine, la filiale de Saic indique une distance de conduite possible allant même jusqu'à 452 km. Le Maxus de 4,74 mètres de long doit notamment marquer des points avec un volume de coffre de 754 litres. En Chine, le crossover sera également proposé en version essence et hybride rechargeable.



Rezvani Beast

La bête du constructeur américain Rezvani existe depuis 2014, mais elle est désormais entièrement nouvelle, basée sur la Corvette C8. Le fameux V8 de 6,2 litres est gonflé à 746 kW (1014 ch) par deux turbocompresseurs, le couple maximal atteignant 1190 Nm. Ainsi, la Rezvani Beast devrait passer de 0 à 60 miles par heure en 2,5 secondes. La carrosserie est entièrement en carbone et le poids à vide est de 1340 kg. Seules vingt de ces bêtes devraient être construites. L'échelle de prix commence à 485 000 dollars.



Mercedes-AMG A 45 S 4Matic+

Mercedes-AMG prépare la retraite de sa sportive A 45 S 4Matic+. Un modèle spécial suivra en mars. Cette édition limitée se caractérise par un film vert orné de bandes de rallye. S'y ajoutent des roues forgées de 19 pouces noires mat, avec des éléments décoratifs jaunes et des étriers de frein noirs brillants. Les sièges sport et le volant en cuir sont ornés de surpiquûres jaunes. Le moteur deux litres turbo essence de 421 ch et la transmission intégrale avec répartition sélective de la puissance restent inchangés.

Chrysler Halcyon Concept

Chrysler, profondément enraciné dans les véhicules à combustion, flirte désormais avec l'électricité. Ainsi, la berline-coupé Halcyon Concept vient d'être présentée. Toutefois, elle n'offre un aperçu proche de la production en série qu'en ce qui concerne la technique de transmission. En effet, sous la carrosserie futuriste se cache la plateforme STLA-Large, qui permet des architectures de 400 et 800 volts avec des batteries d'une capacité de 118 kWh, pour une autonomie allant jusqu'à 800 km.



Abarth 695 75° Anniversario

Pour célébrer le 75^e anniversaire d'Abarth, le Scorpion lance la nouvelle 695 75° Anniversario. Elle est disponible en 1368 exemplaires seulement, une référence symbolique à la cylindrée de son moteur: 1368 cm³. Le moteur fournit ainsi une puissance de 132 kW (180 ch) pour un couple de 250 Nm à 3000 tr/min. La série spéciale se caractérise par une peinture unique et voyante. Il n'y a pas encore de prix. 150 de ces dernières Abarth à moteur thermique sont réservées au marché helvétique.



Skoda Octavia

Skoda offre à la compacte Octavia un lifting qui, outre le design extérieur, concerne surtout le cockpit et le système d'infodivertissement. La nouveauté la plus frappante à l'extérieur est l'ajout d'éléments en verre de cristal dans le graphisme des nouveaux phares à LED, qui flanquent la calandre, également remodelée. Les feux arrière ont aussi été modifiés, tout comme les pare-chocs. Cette mesure permet d'augmenter légèrement la longueur, à 4,70 mètres. À l'intérieur, on trouve de nouveaux matériaux, dont certains qualifiés de particulièrement durables. Un grand système d'infodivertissement avec un écran de 13 pouces est disponible, une variante avec une diagonale de 10 pouces étant montée de série. Le robot de dialogue Chat GPT, ainsi qu'un nouvel assistant vocal devraient être intégrés. En ce qui concerne les motorisations, on trouve toutes sortes de Diesel et des moteurs essence allant jusqu'à 265 ch.



De réels changements

FACELIFT L'un des véhicules électriques les moins chers du marché fait sa mue; bien qu'il ne soit qu'un facelift, le Dacia Spring évolue profondément sur le plan esthétique.

Olivier Derard

Lancé en 2021, le Dacia Spring n'a jamais cessé d'évoluer depuis lors. En 2022, il profitait d'un léger restylage faisant apparaître le nouveau logo de l'enseigne roumaine et en 2023, il accueillait une motorisation plus puissante, de 65 ch. Grâce à ces mises à jour continues, le petit SUV est parvenu à s'imposer en 2022 et 2023, plus de 140 000 Dacia Spring ayant été immatriculés dans le monde depuis le lancement du SUV «low cost» il y a trois ans. Et Dacia semble avoir des ambitions encore plus grandes pour celui qui peut se targuer d'être l'un des véhicules électriques les moins chers du marché. C'est en tout cas ce que laisse à penser l'important lifting que la voiture vient de recevoir, et qui sera dévoilé officiellement au Salon de Genève.

En effet, exception faite du toit, le nouveau Spring modifie l'ensemble des éléments de sa carrosserie. En fait, il bénéficie du nouveau design Dacia, éterné par la dernière génération de Duster. Cette nouvelle identité apparaît clairement grâce aux deux bandeaux noirs, l'un situé à l'avant, l'autre à l'arrière. Soutenus par des stickers au graphisme contemporain qui habillent les boucliers avant et arrière (sur la finition Extreme), ces deux moulures sombres sont encadrées par la nouvelle signature lumineuse en «Y», à LED. Situées en bas des portières, les protections latérales sont légères, économiques et faciles à poser ou à remplacer. Sur le toit, les barres de toit disparaissent au profit du poids, du coût de production, de l'aérodynamisme



La planche de bord accueille deux écrans. Le nouveau sélecteur permet d'augmenter le freinage régénératif. Le système «YouClip» offre un dispositif «3 en 1». Sous le capot avant, non loin de la prise, un bac permet de loger les câbles de rechargement.



Photos: Dacia



Le Dacia Spring sera dévoilé en avant-première au Salon de l'Auto de Genève.

et donc de l'autonomie. Laquelle est inchangée puisqu'elle avoisine les 220 km (homologation en cours). Merci à la batterie de 26,8 kWh! Une valeur suffisante pour répondre aux demandes de la clientèle qui ne parcourt en moyenne que 37 km par jour, selon les données remontées par la connectivité du véhicule. À noter que le nouveau Spring profite d'un profil «B» sur son nouveau sélecteur de marche permettant d'augmenter la puissance du freinage régénératif.

Inédits crochets «YouClip»

À l'intérieur, la planche de bord a elle aussi été totalement repensée. Dotée d'un volant désormais réglable en hauteur (mais toujours pas en profondeur, malheureusement), elle profite d'un design beaucoup plus horizontal et d'une nouvelle paire d'écrans: le combiné d'instrumentation digital fait désormais 7 pouces sur toutes les versions et il existe un système d'infodivertissement de 10 pouces pour les versions haut de gamme. Ce dernier jouit d'une navigation connectée, indiquant les conditions de circulation en temps réel et permettant de piloter les fonctionnalités Apple CarPlay et Android Auto sans fil. Le nouveau Spring est équipé de 3 points de fixations «YouClip», un sur la planche de bord et deux sur la console centrale. Ceux-ci peuvent recevoir une pochette de range-

ment, un support smartphone avec ou sans chargeur à induction, ou un dispositif «3 en 1» combinant un porte-gobelet, un crochet et une lampe. Avec un volume de 308 litres (+6 % par rapport au modèle précédent), le coffre est accueillant. En accessoire, Dacia propose un bac de rangement. Situé sous le capot avant, au dessus de moteur de 65 ou 45 ch, il permet d'ajouter 35 litres de volume utile. Voilà qui sera pratique pour loger les câbles de rechargement, la prise étant située à l'avant, derrière le logo. Si la RA n'a pas encore été autorisée à rouler dans le SUV, elle a en revanche pu s'y installer. À bord, la position de conduite est bonne et les plastiques sont durs mais néanmoins robustes.

Malgré la réelle volonté du groupe Renault de rapatrier ses lignes de production en France (ou du moins en Europe), le Spring est toujours construit en Chine, et plus exactement à Shiyang. C'est la coentreprise «eGT New Energy Automotive» appartenant pour moitié au constructeur chinois Dongfeng, et pour un quart chacun par Renault et Nissan qui se charge de son assemblage. Ce site de production permet en partie d'expliquer le prix contenu de l'engin: moins de 20 000 francs. Et moins de 15 000 si l'on tient compte des réductions que Dacia Suisse offre pour le moment! Reste à savoir si celles-ci perdureront avec le lancement de ce nouveau facelift. ●



Le nouveau Spring bénéficie des derniers codes stylistiques de l'enseigne roumaine: bandeaux noirs situés à l'avant et à l'arrière, stickers au graphisme urbain et nouvelle signature lumineuse en «Y», à LED. Malheureusement, sur le toit, les barres de toit disparaissent.





Difficile de détecter les changements opérés sur la Yaris millésime 2024. Normal, il n'y en a pas à l'extérieur.

Tout en douceur

FACELIFT INTÉRIEUR Toyota met à jour sa Yaris. L'auto n'évolue pas à l'extérieur. En revanche, sous le capot et dans l'habitacle, il y a du changement.

Olivier Derard

Elle a beau être d'origine japonaise, la Yaris a avant tout été pensée pour les clients exigeants du Vieux-Continent. Et pour les convaincre, Toyota n'a jamais lésiné sur les moyens, déléguant le développement de la citadine au siège européen de l'enseigne nipponne situé à Bruxelles et confiant son assemblage à l'usine française de Valenciennes. Force est de constater que cette distribution des tâches a plutôt bien réussi à la citadine dans la mesure où elle peut se targuer d'avoir rencontré un joli succès au cours de son histoire; le 30 mars 2023, il y a un peu moins d'un an, alors qu'elle entrait dans sa 25^e année de production, elle a franchi le cap des 10 millions d'exemplaires écoulés à travers le monde. Et il n'y a pas qu'ailleurs qu'elle fonctionne; la Yaris est également un best-seller en Suisse, où elle n'incarne rien de moins que le modèle le plus vendu du constructeur (avec 2752 exemplaires livrés en 2023)... devant la version rehaussée de la petite citadine: le Yaris Cross (2364 unités écoulées sur le sol helvétique en 2023). Ce qui s'appelle une histoire à succès.

Pour rester au top et remplir les objectifs d'augmentation de vente de 16% souhaités par Emil Frey, la petite s'offre un très léger facelift. Si léger que même les connaisseurs ne sauront la distinguer du modèle dévoilé en 2020. Et pour cause, de l'extérieur, rien ne permet de les différencier visuellement, le bouclier ou les optiques restant par exemple inchangés. Cependant, cela ne choque absolument pas, la Yaris profitant toujours d'une esthétique rafraîchissante. En revanche, sous le capot, il y a du changement. Aux 1.5 essence de 92 kW (125 ch) et 1.5 hybride de 58 kW (116 ch), Toyota ajoute un 1.5 hybride de 97 kW (130 ch). Techniquement très proche de la version 116 ch, «le moteur thermique reste identique, à l'instar de la batterie. En revanche, la transmission transaxle a été revue et la machine électrique principale, celle qui assure la propulsion, profite d'un surplus de puissance», explique Yann Ngueveu, Project Leader des Yaris et Yaris Cross.

Plus performante

Au volant, le dimensionnement plus important de la machine améliore sensiblement les performances de la citadine, «plus particulièrement en ce qui concerne les valeurs d'accélération», rajoute Yann Ngueveu. En effet, selon les performances officielles communiquées par l'enseigne, l'exercice du

0 à 100 km/h est désormais réalisé en 0,5 seconde de moins, à 9,2 secondes. Et les relances entre 80 et 120 km/h se font elles aussi 0,5 seconde plus rapidement, à 7,5 secondes. Dans les faits, ce sont surtout les dépassements qui sont facilités. En outre, la nouvelle chaîne cinématique permet de limiter l'emballement du moteur à forte charge; l'effet «moulin à café» (emballement continu du moteur) est ainsi absent dans la plupart des situations, et ce y compris sur les autoroutes et dans les faux plats. Du point de vue du comportement, rien n'a changé et c'est tant mieux car la petite citadine était déjà très amusante à prendre en main. Grâce à son poids léger avoisinant les 1200 kg, elle se manie avec plaisir. Et lorsque l'on approche un véhicule plus lent ou un virage, la machine électrique augmente le freinage régénératif. C'est bien vu.

Le facelift apporte également des nouveautés au rayon des aides à la conduite: grâce à une caméra et un nouveau radar, la portée de la détection des risques d'accident est augmentée. L'auto se dote d'un avertisseur de franchissement de vitesse, mais heureusement, celui-ci dissémine un bruit tout à fait contenu lorsque ladite vitesse est dépassée. De son côté, le régulateur de vitesse adaptatif fonctionne de manière plus naturelle, autrement dit, il est plus doux, avec notamment des décélérations moins marquées lorsqu'un véhicule s'intercale devant la Yaris.

Jusqu' alors en retrait sur le plan numérique, la Yaris rattrape son retard avec un combiné d'instrumentation personnalisable et un système d'infodivertissement ergonomique, profitant de menus clairs et détaillés, atteignables via des raccourcis. De base, il faut compter 23 400 francs pour la Yaris thermique et 25 900 pour la version hybride de 116 ch. Malheureusement, la version de 130 ch coûte plus cher, puisque 32 900 francs sont nécessaires! ●



À l'intérieur, la connectivité a fait l'objet de grosses améliorations. Dans le coffre, l'auto profite d'un plancher.

FICHE TECHNIQUE			
Toyota Yaris		1.5 Hybrid 116 ch	1.5 Hybrid 130 ch
Moteur thermique	Cylindres / cylindrée cm ³	L3 / 1490	
	Moteur (construction)	4 soup./cyl., 2 ACT (chaîne), injection directe	
	Compression	14,0:1	
	Alésage x course mm	80,5 x 97,6	
	Puissance kW (ch) à tr/min	67 (91) à N.C.	
	Couple Nm à tr/min	120 à N.C.	
Partie électrique	Carburant / réservoir l	essence / 36	
	Moteur (construction)	machine synchrone à aimant permanent, DC	
	Puissance kW (ch)	59 (80) à N.C.	
	Couple Nm	141 à N.C.	
	Capacité de la batterie/technologie kWh	N.C./Lithium-ions, 177,6 V	
	Temps de recharge	-	
Système	Consommation kWh/100 km	-	
	Autonomie (WLTP) km	-	
	Puissance kW (ch)	85 (116) à N.C.	
	Couple Nm	141 à N.C.	
	Transmission	FWD, eCVT	
	Vitesse de pointe km/h	175	
En général	0-100 km/h s	9,7	
	Consommation mixte (WLTP) l	3,8	
	Emission de CO ₂ (WLTP) g/km	87	
	L x l x h / empattement mm	3940 x 1745 x 1503 / 2560	
	Poids à vide / poids total kg	1210 / 1615	
	Coffre / sièges rabattus l	286 / N.C.	
Prix dès Fr.	25 900.-		
Disponible en Suisse dès	Dès à présent		

FICHE TECHNIQUE	
Toyota Yaris	1.5 Essence 125 ch
Cylindres / cylindrée cm ³	L3 / 1490
Moteur (construction)	4 soup./cyl., 2 ACT (chaîne), injection directe
Taux de compression	14,0:1
Alésage x course mm	80,5 x 97,6
Hybridation / batterie	-
Puissance kW (ch) à tr/min	92 (125) à 6600
Couple Nm à tr/min	153 à 4800-5000
Transmission	MT5, FWD
L x l x h / empattement mm	3940 x 1745 x 1503 / 2560
Poids à vide / total kg	1156 / 1555
Coffre/avec sièges rabattus l	286 / N.C.
0-100 km/h s	9,0
Vitesse de pointe km/h	180
Carburant / réservoir l	essence / 42
Consommation (mixte) WLTP l/100 km	5,0
Emissions de CO ₂ g/km	118
Prix dès Fr.	23 400.-
Disponibilité en Suisse	Dès à présent

Petite et bon marché

MINI Certains usagers n'ont pas besoin de grand-chose, sauf d'un peu de mobilité, sans fioritures. C'est ce qu'offre la JAC e-JS1.

Test Team RA

La question mérite d'être posée: de quelle taille de voiture ai-je réellement besoin? Pour couvrir les besoins de base en matière de mobilité, elle n'a bien souvent pas besoin d'être si grande que cela. Le Suisse moyen parcourt environ 30 km par jour et une voiture suisse est occupée par 1,6 personne. Etant donné qu'il apprécie être bien équipé, le Suisse moyen aime acheter une grosse voiture à combustion puissante, pourvue d'une transmission intégrale, «au cas où» il faudrait par exemple aller à la montagne l'hiver prochain. En Suisse, les voitures neuves disposent en moyenne de 211 ch et coûtent un peu plus de 50 000 francs, sans compter les équipements supplémentaires.

Qui dit moyenne dit que beaucoup de gens se contentent de moins, qu'ils sont prêts à conduire une petite voiture électrique économique, peut-être même qu'ils le souhaitent. Et c'est là que le bât blesse, car il n'existe que peu d'électriques bon marché en Suisse, si ce n'est le petit SUV Dacia Spring (lire en page 6). Auto Kunz s'est donc engouffré dans la brèche avec la JAC e-JS1; l'importateur argovien a adapté et homologué la petite chinoise pour le marché suisse, comme il l'avait déjà fait pour les SUV e-S2 et e-JS4.





L'intérieur de la JAC e-JS1 est simple. Le plastique dur noir est égayé par des éléments décoratifs clairs. Le régulateur de vitesse est de série. Pour la navigation, prière de connecter son smartphone.

Pour les trajets courts

Ce qui est beaucoup trop petit pour certains peut être de la bonne taille pour d'autres. Avec une longueur de 3,65 mètres, l'e-JS1 est l'une des plus petites voitures du marché. En fait, elle fait la même taille qu'une Toyota Aygo mais elle offre de la place pour cinq personnes. L'habitabilité aux places avant est suffisante pour que même les utilisateurs mesurant 1,85 mètre puissent s'asseoir sans se contorsionner. Sur la banquette arrière, on est bien sûr à l'étroit, mais en cas de besoin, deux, voire trois enfants, peuvent y prendre place. Ceux qui utilisent la banquette arrière principalement pour y déposer leur sac et leur manteau n'ont donc aucun souci à se faire.

Le coffre, petit, a une capacité de 140 litres sous la plage arrière. La banquette arrière peut être rabattue, ce qui porte le volume à 400 litres. La JAC e-JS1 n'est naturellement pas une championne de l'habitabilité, mais elle suffit sans problème pour embarquer les courses de la semaine. Ou pour les déplacements dans les rues étroites des grands centres urbains, dans le cadre d'un service d'aide et de soins à domicile par exemple. C'est clair, l'e-JS1 est avant tout adapté aux personnes habitant en ville, où la propulsion électrique est bienvenue. Il faut en revanche que le trajet soit court.

Autonomie réduite

Et pour cause, l'autonomie réelle n'est pas très importante. Selon les normes WLTP, elle est de 330 km en mode éco et de 280 km en mode normal. Etant donné que la capacité de la batterie est de 31,4 kWh, la consommation est donc donnée sous les 10 kWh/100 km. Sans surprise, cette valeur théorique est trop optimiste: lors de notre test, la consommation d'électricité a plutôt atteint les 14,8 kWh/100 km sur le parcours standard, ce qui confère une autonomie de 212 km. En clair, les vitesses plus élevées ont vite fait d'épuiser la batterie mais celui qui ne roule qu'en ville ne restera pas trop souvent branché à la prise.

L'e-JS1 est équipée de série d'une prise de courant alternatif et d'un chargeur embarqué d'une puissance de charge de 4,5 kW. Une charge complète dure alors environ cinq heures. Pour les conducteurs occasionnels, c'est presque suffisant. En option, le constructeur propose également un raccordement en courant continu, qui permet de charger jusqu'à 25 kW. Il faut alors 40 minutes pour recharger la batterie jusqu'à 80%. Le supplément pour cette option s'élève à 1000 francs, un montant modéré donc. Celui qui ne veut pas prendre le risque d'être bloqué pendant des heures à une station de recharge va donc passer immédiatement commande.

Quoi qu'il en soit, avec un prix de 16 989 francs, l'e-JS1 fait partie des voitures neuves les moins chères du marché. D'autant plus si on limite le

choix aux voitures électriques. Reste un problème de disponibilité: actuellement, Auto Kunz n'a pratiquement pas de véhicules en stock. Les e-JS1 peuvent certes être commandées, mais le rose extravagant de notre voiture d'essai n'est pas disponible, on ne trouve que des versions en noir, blanc et gris. Et celles-ci sont un peu plus chères (17 689 francs). Pas d'options coûteuses, seule la connexion en courant continu est facturée en plus.

Tout ce qu'il faut à l'intérieur

L'intérieur est agréablement conçu. Bien sûr, à ce prix, il y a beaucoup de plastique dur et des sièges en similicuir qui ont toutefois un certain charme visuel grâce à des inserts en tissu clair dans les joues des sièges et le dossier. L'intérieur noir est égayé par des éléments clairs, que l'on pourrait qualifier, de manière certes un peu extravagante, d'or rose. Vous l'aurez compris: la plus petite JAC est le modèle le plus haut de gamme du catalogue e-JS1.

Il n'y a pas de système de navigation intégré, JAC étant persuadé que ses clients se satisferont de leur téléphone portable. Celui-ci peut être connecté par câble et le système dispose également d'Android Auto et Apple Car Play. Est-ce une solution bon marché? Peut-être, mais il faut rappeler que même une Ferrari de 400 000 francs (Purosangue) est livrée sans son propre système de navigation, s'appuyant exclusivement sur la connectivité des smartphones. Et si une voiture de sport de luxe ultramoderne peut se le permettre, on peut aussi le pardonner à une petite auto bon marché, comme cette Chinoise. Il est même possible de charger le smartphone sans fil et une caméra de recul est proposée de série.

La seule chose que l'on ne connaît pas, en Chine, c'est la DAB. Auto Kunz a installé les récepteurs correspondants, comme sur toutes les JAC. L'activation par différentes combinaisons de touches est toutefois un peu compliquée. Lors de notre test, le système d'infodivertissement s'est parfois bloqué, mais après un redémarrage, tout fonctionnait à nouveau comme avant. Reste que c'est néanmoins ennuyeux, surtout parce que la plupart des fonctions sont commandées par l'écran. C'est le cas de la climatisation ou de l'activation du mode «Eco». En ce qui concerne les assistants, JAC est discret: à part le régulateur de vitesse, il n'y a rien. Ce qui signifie aussi que rien ne sonne. La responsabilité est ainsi laissée au conducteur, ce qui n'est pas plus mal.

Forte de 45 kW (61 ch), la petite voiture est sous-motorisée. En ville, elle fonctionne très bien, l'accélération à 50 km/h se fait en 4,3 secondes; à 80 km/h en 10,1 secondes. La Chinoise s'essouffle ensuite et, à 102 km/h, elle atteint déjà sa vitesse maximale. Mais voilà: en raison de la multiplication des embouteillages et des zones 30, la vitesse moyenne sur les routes suisses est désormais de 37,1 km/h. L'e-JS1 peut ainsi tout à coup se retrouver... au-dessus de la moyenne! ●

Verdict

Pour beaucoup, une voiture ne doit être ni grande, ni puissante, ni noble. Elle doit simplement transporter le conducteur et ses passagers de A à B. C'est ce que fait la JAC e-JS1 électrique, et elle le fait plutôt bien. Tout le nécessaire est à bord, l'espace est suffisant et l'autonomie est généreuse dans le trafic urbain. Et tout cela à un prix attractif de moins de 18 000 francs.

RÉSULTATS

69/100

Véhicule évalué au sein du segment	A/B
MOTEUR-BOÎTE Avec 45 kW (61 ch), la JAC e-JS1 est quelque peu sous-motorisée, mais c'est suffisant pour rouler en ville. En dehors des agglomérations et sur l'autoroute, elle est plutôt un obstacle à la circulation.	12/20
TRAINS ROULANTS La direction est souple, comme il se doit pour les manœuvres en ville. Le châssis n'est pas inconfortable.	12/15
HABITACLE L'intérieur de la e-JS1 est simple, conformément au prix, avec beaucoup de plastique dur; des éléments décoratifs embellissent le tout. L'espace est suffisant, même pour quatre personnes en cas de nécessité.	16/25
SÉCURITÉ À part le régulateur de vitesse, il n'y a pas de systèmes d'assistance et de sécurité. Les zones de déformation sont rares, la distance de freinage à grande vitesse plutôt longue.	8/15
BUDGET La JAC e-JS1 marque des points avec son bon prix: pour 17 989 francs, il y a tout ce qu'il faut. Ce n'est certes pas beaucoup, mais c'est suffisant pour une petite voiture de ville et les adeptes de trajets courts.	21/25

FICHE TECHNIQUE

Test RA | 15 | 2024

JAC e-JS1

PRIX JAC e-JS1 (BEV, 31,4 kWh, 61 ch, FWD) dès Fr. 16 989.-, JAC e-JS1 avec système CCS de recharge rapide dès Fr. 17 989.-, modèle d'essai Fr. 17 989.-.	4 disques de freins; direction à crémaillère avec assistance électrique; roues AV/AR 165/60 R14.
MACHINE ÉLECTRIQUE Lieu de montage: Essieu avant Type: PSM Puissance: 45 kW (61 ch) Couple: 150 Nm	SEGMENT, TYPE DE PROPULSION ET CARROSSERIE Compacte de segment A, électrique, 5 portes, 5 places.
BATTERIE Technologie: Lithium-ions Capacité brute: 31,4 kWh Type de connecteur: CCS, Type 2 Puissance de recharge CA: 4,5 kW 0-100% après: 6h00 Puissance de recharge CC: 25 kW 30-80% nach: 40'	DIMENSIONS ET POIDS LxIxh: 3650x1670x1495 mm Empattement: 2390 mm Coffre: 140-400 l Poids à vide (DIN): 1105 kg Poids total: 155 kg Garde au sol: 125 mm
TRANSMISSION FWD; transmission directe (démultiplication constante) à 1 vitesse.	PERFORMANCES ET CONSOMMATION (WLTP) Vitesse de pointe: 102 km/h 0-100 km/h: 5,0 s Conso. mixte: 11,0 kWh/100 km Autonomie (NEDC): 302 km Catégorie énergétique: A
CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS Carrosserie autoportante avec cadre auxiliaire; AV triangles transversaux, jambes élastiques, barre stabilisatrice; AR essieu semi-articulé; AV/AR ressorts hélicoïdaux;	GARANTIE Usine: 5 ans/100 000 km Batterie: 5 ans/100 000 km
	IMPORTATEUR Auto Kunz AG, données communiquées par le constructeur.

MESURES

REVUE AUTOMOBILE

ACCÉLÉRATIONS 0-100 km/h		(donnée usine 5,0 s)	
0 s	JAC e-JS1 16,3 s	20 s	
Moyenne du segment 11,0 s			
0-40 km/h	3,3 s	0-140 km/h	-
0-60 km/h	4,3 s	0-160 km/h	-
0-80 km/h	6,0 s	0-180 km/h	-
0-100 km/h	10,1 s	50-80 km/h (D)	5,2 s
0-120 km/h	16,3 s	80-120 km/h (D)	-
DISTANCES DE FREINAGE 100-0 km/h			
0 m	JAC e-JS1 (pneus hiver) 41,8 m	60 m	
Moyenne du segment (pneus été) 37,1 m			
Moyenne du segment (pneus hiver) 39,4 m			
120-0 km/h	-	50-0 km/h	10,3 m
100-0 km/h	41,8 m	40-0 km/h	6,6 m
80-0 km/h	27,0 m	30-0 km/h	3,8 m
60-0 km/h	14,9 m	20-0 km/h	1,8 m
CONSOMMATION Parcours std. RA		(usine 11,0 kWh/100 km)	
0 kWh	JAC e-JS1 14,8 kWh/100 km	30 kWh	
Moyenne du segment 12,5 kWh/100 km			
Consommation mixte (durant tout le test)		16,2 kWh/100 km	
Autoroute (fluide)		17,3 kWh/100 km	
Urbaine		13,3 kWh/100 km	
Autonomie (d'après le parcours std.)		212 km	

DÉLAI DE RÉCUPÉRATION	
Délai maximal	1,37 m/s ²

POIDS	
À vide, mesuré	1140 kg
Répartition AV/AR	54/46 %
Rapport poids/puissance	25,3 kg/kW (18,7 kg/ch)

DIAMÈTRE DE BRAQUAGE	
Tours de volant	3
Ø entre murs g./dr.	10,1/10,2 m

BRUIT À L'INTÉRIEUR	
Au ralenti / 50 km/h / 80 km/h / 120 km/h	37 / 60 / 64 / 69 dB (A)

CONDITIONS DES MESURES
Km initial / lors des mesures / dist. parcourue 1004 / 1300 / 797 km
T° de l'air / de l'asphalte / lors du parc. std. 4 / 1 / 8 °C
Conditions météo lors des mesures / parc. std. mouillé / mouillé
Mode de conduite lors des mesures / parc. std. Normal / Normal
Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant; température de 20 °C, pression atmosphérique de 1000 mbar (hauteur de la mer); les distances de freinage ne tiennent pas compte du temps de réaction et de la montée en puissance du système.
Pneus hiver AV/AR Barum Polar 5, 165/60 R11 (79T).
Attention: Les pneus hiver peuvent allonger les distances de freinage jusqu'à 30%.

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV / AR	
Garde au toit	94-97 / 89 cm
Longueur d'assise	46 / 48 cm
Hauteur d'assise	32-35 / 32 cm
Espace aux jambes	36-58 / 16-34 cm
Largeur intérieure	135 / 135 cm
Hauteur sol-assise	48-49 / 54 cm
COFFRE	
Profondeur / avec banquette rabattue	27-50 / 112-135 cm
Largeur / hauteur	99-107 / 26-89 cm
Surface d'ouverture l x h / seuil	85 x 77 / 70 cm
Hauteur de hayon	192 cm

Photos: Vesa Eskola, Texte: Ramon Egger



L'hybride convivial

PHEV Honda décline son SUV CR-V dans d'autres alternatives: après l'hybride normal, c'est au tour de l'hybride rechargeable. Le grand Japonais en vaut-il la peine avec une prise de chargement?

Test Team RA

Les PHEV, les véhicules hybrides rechargeables, ont le vent en poupe. Et pour cause, ils permettent d'effectuer des trajets quotidiens en mode purement électrique mais aussi de longs voyages sans le stress lié à l'autonomie. Reste que si on ne les branche pas assez fréquemment, ces véhicules, qui souffrent bien souvent d'une petite autonomie électrique, sont réputés plus énergivores. La quadrature du cercle? On pourrait en effet se demander s'il ne vaut mieux pas tout simplement opter pour un véhicule 100% électrique ou une voiture thermique.

Pas nécessairement, car le monde de l'hybridation a énormément évolué ces dernières années. Surtout en ce qui concerne le facteur le plus important: l'autonomie en mode purement électrique. Honda annonce pour sa technologie hybride plug-in, installée dans la sixième génération de CR-V,

une autonomie de 82 km, selon la norme WLTP. Mais on le sait, le cycle WLTP n'est presque jamais réaliste. Alors qu'en est-il réellement, donc dans la pratique, de cette autonomie?

Autonomie maxi

Pour répondre à cette question, la RA va, trois jours durant et sur trois trajets différents, démarrer avec une batterie pleine et essayer de ne pas consommer une seule goutte d'essence. Départs toujours le matin à la même heure, de sorte que les conditions restent comparables. C'est d'abord l'autonomie sur autoroute qui sera mesurée. Le fait que le CR-V n'accélère que modérément et que sa vitesse soit limitée à 130 km/h est acceptable, les autoroutes helvétiques ne permettant pas de rouler plus vite. Verdict sur autoroute: le moteur thermique démarre après 51 km. Pour que le véhicule roule de manière plus efficace, les palettes au volant permettent d'adapter la récupération sur

quatre niveaux, selon la situation. Ainsi, en anticipant un peu la conduite, la pédale de frein n'est presque pas affectée. Nouveau jour, nouvel itinéraire. Sur une route de campagne, la progression est confortable et la puissance suffisante pour se fondre dans le trafic. Le CR-V roule en montée et en descente, gagnant en même temps de l'autonomie supplémentaire grâce à la récupération d'énergie, jusqu'à ce que le déplacement tout électrique ne prenne fin, après 64 km hors agglomération. Le jour suivant, le CR-V PHEV a été emmené dans le trafic urbain. Dans la cohue, le SUV nippon se sentait au moins aussi grand qu'il ne le paraît de l'extérieur. Ainsi, dans le trafic, il s'est montré plus lent qu'agile. Néanmoins, il a fallu une demi-éternité pour vider la batterie – mais que ne fait-on pas pour le bien de la science? –, l'expérience ayant pris fin au bout de 76 km, soit une valeur quasi identique à celle que revendique Honda dans sa norme WLTP!

Les autonomies obtenues sont donc correctes et suffisantes pour la plupart des trajets quotidiens. La batterie de 17,7 kWh peut en outre être rechargée en environ deux heures et demie. Une chose frappe après ces différents tests: malgré que sa batterie soit vide, le véhicule éteint souvent son moteur thermique. Dès qu'elle dispose de suffisamment d'énergie, la transmission passe donc à nouveau à l'électricité. Dans cette discipline, le PHEV



La 6^e génération de Honda CR-V existe non seulement en version hybride mais aussi dans une variante hybride rechargeable. Selon les rumeurs, Honda expérimenterait également un CR-V à hydrogène à l'heure actuelle. A noter qu'un moteur Diesel conviendrait aussi à ce type de véhicule. Malheureusement, Honda n'est pas friand de ce type de carburant.



La chaîne cinématique reste agréablement discrète durant la conduite. A l'arrière, il y a beaucoup de place et la banquette est coulissante, ce qui représente un énorme avantage en matière de modularité. Le grand coffre fait du Honda CR-V un véhicule pratique et polyvalent au quotidien.

est au moins aussi performant que les modèles entièrement hybrides. Lors du parcours standardisé de la RA, le SUV Honda a consommé 2,6 litres et 16,2 kWh d'électricité.

Un véhicule polyvalent et confortable

Le CR-V remplit sa mission de transporteur familial avec brio, les occupants étant véhiculés de manière confortable. Les systèmes de sécurité et d'assistance, baptisés «Honda Sensing», sont également agréables. Un ensemble de caméras et de radars doit permettre de surveiller le véhicule sur 360 degrés, de sorte que le conducteur puisse se laisser conduire de manière semi-autonome. Dans la pratique, les assistants fonctionnent globalement assez bien même si, dans les embouteillages, l'assistant de conduite accélère de manière un peu brusque avant de freiner tout aussi brutalement. Alors que le regard du conducteur s'oriente sur l'entière de la colonne de véhicules, le système ne se base que sur les mouvements de la voiture qui le précède. Davantage de sérénité serait donc la bienvenue. Il est à noter que les assistants à la conduite peuvent tous être réduits au silence via le système d'infodivertissement de 9".

Les profils de conduite sont nombreux. Outre les modes «Sport», «Normal», «Econ» et «Snow», le PHEV dispose d'un mode spécial «Tow», qui facilite la conduite lorsqu'une remorque est attelée. Dans celui-ci, les vitesses sont passées avec des intervalles plus grands et un système de stabilité de la remorque est activé, ce qui l'empêche d'osciller ou de dérapier. En outre, les avertisseurs de distance arrière, ainsi que les assistants de freinage d'urgence et de maintien dans la voie sont désactivés.

Suspension optimisée

L'intérieur du véhicule ressemble à celui du CR-V e:HEV (voir test RA 4/2024). La réduction à l'essentiel, associée à une bonne finition, convient parfaitement au plus grand des SUV de la marque. Dans le cas du tout hybride, nous avons regretté les mouvements de caisse permanents du véhicule sur sol mauvais. Le PHEV s'en sort nettement mieux, de sorte que balancements et autres rebondissements n'ont pas été constatés. En effet, Honda n'a pas seulement doté l'hybride rechargeable d'amortisseurs nettement plus performants; la batterie, placée dans le plancher entre les essieux agit positivement sur le centre de gravité. Cela permet à la voiture de négocier les virages de manière plus sereine, en étant beaucoup moins agitée. La précision de la direction a été améliorée, bien qu'il ne soit toujours pas possible de tourner comme on l'entend, sans correction des aides à la conduite.

Toutes les chaînes cinématiques proposées par le CR-V ont une puissance combinée identique de 148 kW (184 ch). Malheureusement, le CR-V PHEV ne délivre cette puissance que via les roues avant, la transmission à quatre roues motrices ne

pouvant être commandée que pour le modèle entièrement hybride. Le bulletin de pesée indique un poids, conducteur compris, proche de la barre des deux tonnes (60% à l'avant, en raison même du concept). Ses performances ne sont pas sportives; il faut par exemple environ neuf secondes pour réaliser l'exercice du 0 à 100 km/h. Lors de l'accélération dans les virages, la machine électrique vient épauler le moteur à combustion, mais malheureusement toujours trop vivement, si bien que le véhicule perd immédiatement sa motricité. Il s'ensuit des roues avant qui grattent furieusement, voire des crissements de pneus embarrassants. Malgré tout, le CR-V peut aussi être amusant, lorsque les modes «Sport» et électrique sont enclenchés par exemple. Dans ce cas, les occupants ont droit à tout un éventail de sons de flûte de pan, lesquels varient en fonction de l'accélération! En revanche, le freinage est moins amusant puisque le gros vaisseau, lancé à 100 km/h, met 43,3 mètres pour s'arrêter.

Le CR-V débute à environ 53 000 francs. Pour l'hybride plug-in un peu mieux équipé, l'enseigne japonaise demande 9000 francs supplémentaires. Il s'agit là d'un écart important qui, d'un point de vue financier, ne pourra qu'être amorti avec un chargement conséquent... et surtout de l'électricité bon marché. ●

Verdict

Les machines électriques et le 4-cylindres essence 2.0 litres suffisent non seulement pour penduler mais sont également très efficaces pour les plus longs trajets. Le Honda CR-V PHEV est mieux suspendu que le modèle d'entrée de gamme mais ses performances de freinage laissent un peu à désirer. A l'intérieur, les dimensions de l'habitacle réjouissent. Chargé avec assiduité, il permettra de faire des économies, du moins à terme.

RÉSULTATS 71/100

Véhicule évalué au sein du segment	D SUV
MOTEUR-BOÎTE	16/20
La transmission silencieuse et presque imperceptible des modes de propulsion est excellente. Le SUV nippon est un compagnon confortable, profitant d'une consommation modérée. Sa batterie suffira à couvrir la plupart des besoins des pendulaires.	
TRAINS ROULANTS	11/17
Le châssis est nettement mieux réglé que le CR-V hybride classique. Il y a certes du roulis mais pas d'agitation permanente du châssis.	
HABITACLE	20/28
Superbe choix de matériaux, espace généreux, banquette arrière coulissante.	
SÉCURITÉ	11/15
Nombreux et présentant peu de faiblesses, les systèmes d'assistance font leur travail de manière tout à fait correcte. Mais les distances de freinage sont trop importantes.	
BUDGET	13/20
Honda fait payer le prix fort pour son PHEV. C'est d'autant plus flagrant lorsqu'on le compare au CR-V d'entrée de gamme, doté de la même chaîne cinématique hybride.	

FICHE TECHNIQUE Test RA | 16 | 2024

Honda CR-V e:PHEV 2WD Advance Tech

PRIX Honda CR-V e:HEV 2WD Elegance (2.0, essence, 184 ch, i-MMD, FWD) dès Fr. 52 990.-, Honda CR-V e:PHEV 2WD Advance (2.0, essence, 184 ch, i-MMD, FWD) dès Fr. 61 990.-, modèle d'essai Fr. 61 990.-.	versaux, jambes élastiques; AR essieu multibras; AV/AR ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice; 4 disques de freins; direction à crémaillère avec assistance électrique; roues AV/AR 235/60 R18; jantes 7.5 J.
PUISSANCE COMBINÉE Puissance 135 kW (184 ch) Couple 335 Nm	SEGMENT, TYPE DE PROPULSION ET CARROSSERIE SUV de segment D, PHEV, 5 portes, 5 places.
MOTEUR À COMBUSTION Désignation LFB16 Carburant Essence Cylindres/cylindrée L4/1993 cm³ Taux de compression 13.9:1 Puissance 109 kW (148 ch) à 6100 tr/min Couple 189 Nm à 4500 tr/min	DIMENSIONS ET POIDS LxI x h 4706x1866x1673 mm Empattement 2701 mm Voies AV/AR 1612/1638 mm Coffre 617-1710 l Poids à vide (DIN) 1916 kg Poids total 2430 kg Poids remorquable freiné 1500 kg Poids remor. non freiné 600 kg Charge sur le toit 82 kg Charge sur le timon 100 kg Garde au sol 159 mm
CONSTRUCTION DU MOTEUR Position transversale AV, allègement×course 81.0×96,7 mm, 2 ACT (chaîne), 4 soup./cyl., VTC, injection directe, échangeur d'air, stop-start.	PERFORMANCES ET CONSOMMATION (WLTP) Vitesse de pointe 195 km/h 0-100 km/h 9.4 s Consommation mixte 0.81 + 15.5 kWh/100 km Emissions de CO ₂ 139 g/km Autonomie électrique 82 km Catégorie énergétique B Réservoir 46 l
MACHINE ÉLECTRIQUE Lieu de montage Essieu avant Type PSM Puissance 135 kW (184 ch) Couple 335 Nm	GARANTIE Usine 3 ans/100 000 km Peinture/corrosion 3/12 ans Mobilité 3 ans Batterie 5 ans/100 000 km
BATTERIE Technologie Lithium-ions Tension 347.5 V Capacité brute 17.7 kWh Type de connecteur Type 2 Puissance de recharge CA 6.8 kW 0-100% après 2h30	IMPORTATEUR Honda (Suisse SA), données communiquées par le constructeur.
TRANSMISSION FWD; i-MMD, transmission directe.	
CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS Carrosserie autoporteuse avec cadre auxiliaire; AV triangles trans-	

MESURES REVUE AUTOMOBILE

ACCÉLÉRATIONS 0-100 km/h (donnée usine 9.4 s)			
0 s	Honda CR-V e:PHEV 9.2 s		20 s
Moyenne du segment 7.2 s			
0-40 km/h	2.7 s	0-140 km/h	17.5 s
0-60 km/h	4.4 s	0-160 km/h	20.5 s
0-80 km/h	6.5 s	0-180 km/h	-
0-100 km/h	9.2 s	50-80 km/h (D)	2.8 s
0-120 km/h	12.7 s	80-120 km/h (D)	6.0 s

DISTANCES DE FREINAGE 100-0 km/h			
0 m	Honda CR-V e:PHEV (pneus hiver) 43.3 m		60 m
Moyenne du segment (pneus été) 35.1 m			
Moyenne du segment (pneus hiver) 40.1 m			
120-0 km/h	61.9 m	50-0 km/h	10.5 m
100-0 km/h	43.3 m	40-0 km/h	6.7 m
80-0 km/h	27.5 m	30-0 km/h	3.7 m
60-0 km/h	15.5 m	20-0 km/h	1.7 m

CONSOMMATION Parcours std. RA (usine 0.81/100 km)			
0 l/100 km	Honda CR-V e:PHEV 2.6 l/100 km		20 l/100 km
Moyenne du segment 3.8 l/100 km			
Consommation mixte (d'après le parcours std) 2.6 l + 16.2 kWh/100 km			
Consommation mixte (durant tout le test) 5.2 l + 9.2 kWh/100 km			
Mode électrique 24.2 kWh/100 km			
Moteur thermique seul 7.0 l/100 km			
Autonomie (d'après le parcours std., électr. + thermique) 73 + 657 km			

DÉLAI DE RÉCUPÉRATION	
Délai maximal	0.83 m/s²

POIDS	
À vide, mesuré	1910 kg
Répartition AV/AR	60/40 %
Rapport poids/puissance	14.1 kg/kW (10.4 kg/ch)

DIAMÈTRE DE BRAQUAGE	
Tours de volant	2½
Ø entre murs g./dr.	11.4/11.4 m

BRUIT À L'INTÉRIEUR	
Au ralenti / 50 km/h / 80 km/h / 120 km/h	45 / 51 / 59 / 66 dB (A)

CONDITIONS DES MESURES	
Km initial / lors des mesures / dist. parcourue 8559 / 8845 / 1293 km	
T° de l'air / de l'asphalte / lors du parc. std.	12 / 4 / 14 °C
Conditions météo lors des mesures / parc. std.	mouillé / mouillé
Mode de conduite lors des mesures / parc. std.	Sport / Eco
Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant; température de 20 °C, pression atmosphérique de 1000 mbar (hauteur de la mer); les distances de freinage ne tiennent pas compte du temps de réaction et de la montée en puissance du système.	
Pneus hiver AV/AR Continental Winter Contact TS 870 P, 235/60 R18 (107H).	
Attention: Les pneus hiver peuvent allonger les distances de freinage jusqu'à 30%.	

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV / AR	
Garde au toit	86-98 / 92 cm
Longueur d'assise	50 / 50 cm
Hauteur d'assise	22-41 / 35 cm
Espace aux jambes	38-62 / 20-50 cm
Largeur intérieure	150 / 146 cm
Hauteur sol-assise	56-69 / 68 cm
COFFRE	
Profondeur / avec banquette rabattue	65-99 / 177-202 cm
Largeur / hauteur	99-136 / 59-94 cm
Surface d'ouverture l x h / seuil	103x94 / 69 cm
Hauteur de hayon	212 cm

Photos: Vesel Eskola, Texte: Tristano Galliano

Little Miss Sunshine

ICÔNE Il y a 40 ans, la première Seat Ibiza, réalisée avec l'aide de Porsche, sortait des chaînes de production. Récit d'une «sucess story».

Peter Ruch

Début des années 80, années un peu folles. Partenaire depuis les débuts de la «Sociedad Española de Automoviles de Turismo» (1950), Fiat connaît à nouveau des problèmes. Et n'a pas d'argent. Turin met alors fin à la collaboration avec les Espagnols et vend ses actions à l'État ibérique pour le prix symbolique d'une peseta. Ce qui met à son tour Seat dans l'embarras, car depuis 1953, les Italiens avaient gentiment mis leurs modèles à la disposition des Espagnols. D'abord la 1400 puis la 600, qui s'était rapidement imposée auprès des Ibères. Soudainement, la prise avait été débranchée.

Le système Porsche

Ce coup du sort fut aussi une sorte de coup de chance, puisque Seat pouvait (enfin) voler de ses propres ailes. Les Espagnols se sont d'abord assurés d'une commande de Volkswagen, en assemblant les Passat et autres Santana à Barcelone, ce qui leur a permis, dans un premier temps, de se maintenir à flot. Mais, surtout, ils se sont lancés dans le développement de leur propre petite voiture. Ce nouveau véhicule était basé sur la Seat Ronda... et la Ronda était clairement une Fiat Ritmo, même si un tribunal (espagnol) décida que la part de Seat dans son développement avait été suffisamment importante pour qu'elle puisse être qualifiée de

modèle entièrement nouveau. Joli coup de pouce juridique au démarrage pour le nouveau groupe public! À partir de 1982, les premiers pourparlers de reprise commencent avec le groupe Volkswagen. Porsche, qui ne dort pas non plus sur un lit de roses à cette époque, n'a pas de mal à convaincre les Espagnols de lui confier le développement d'une nouvelle famille de moteurs. Seule consigne donnée aux ingénieurs de Zuffenhausen: les deux motorisations commandées, d'une cylindrée de 1,2 et 1,5 litre, doivent avoir exactement la même distance entre leurs cylindres, afin de ne pas avoir à acheter de nouvelles machines. C'est ainsi que l'on peut lire en gros «Système Porsche» sur les moteurs, qui développent 60 ou 86 ch et sont donc plus puissants que ceux de la VW Polo comparable.

La première Seat Ibiza sortit des chaînes de production en 1984. Elle est conçue par le designer italien Giorgio Giugiaro et dotée d'un intérieur stylé pour l'époque, développé par l'entreprise allemande Karmann. Ainsi, les ingénieurs lui ont donné une sorte d'ilot de commande sur la gauche du volant, en lieu et place des habituels commodos de clignotants. Le clignotant est activé par un interrupteur à bascule allongé, derrière lequel se trouve un bouton pour l'avertisseur sonore. Il faut s'y habituer, mais c'est différent... et cool! Avec sa boîte de vitesses à cinq rapports (qui est loin d'être proposée de série dans cette catégorie de véhicules à l'époque) et ses lève-vitres électriques, l'Ibiza est

attrayante... également sur le plan financier: en 1985, elle ne coûtait que 10490 francs en Suisse, soit plus de 1000 francs de moins que la Polo, plus petite, moins puissante et dotée de quatre vitesses.

C'est la naissance d'un modèle à succès. Après le rachat de Seat par VW en 1986, l'Ibiza trouve rapidement sa place au sein du groupe, placée entre la VW Polo, plus petite, et la VW Golf. Elle est une voiture «made in Spain», mais forte d'une technologie allemande. Cette belle combinaison de connaissances en ingénierie et de talent d'improvisation donne naissance à plusieurs prototypes et petites séries. Par exemple, l'Ibiza Electrico de 1993, dont les batteries au plomb de 525 kg étaient suffisantes pour une autonomie d'environ 80 km. Ou encore ce cabriolet que les Espagnols présentent en 1987 à l'IAA de Francfort et qui ne sera jamais construit. L'Ibiza est une aubaine pour la marque. Plus de sept millions d'exemplaires ont été vendus dans le monde depuis 1984. C'est le modèle qui a fait que tant de gens considèrent Seat comme une marque jeune et cool, et c'est encore l'avis de Wayne Griffiths, l'actuel patron Seat.

Une robe intemporelle

Malgré tout, la cinquième génération, qui sort des chaînes de production depuis 2017, sera aussi la dernière; elle n'aura pas de successeur. Et, sur un plan plus général, l'avenir de la marque Seat est incertain, puisque Wolfsburg mise désormais entièrement sur Cupra, en Espagne. C'est un peu dommage, car la première génération de l'Ibiza est une voiture raffinée, comme la Revue Automobile a pu le (re)constater récemment. Elle est encore belle aujourd'hui, Giugiaro (qui avait aussi créé la Golf) lui a donné un look inimitable et intemporel, ce qui est très rare dans ce segment. Et le moteur Porsche, surtout dans sa version la plus puissante, est un exercice réussi de performance d'ingénierie, lui qui

Cinq générations de Seat Ibiza en un coup d'œil: au premier plan, on voit l'«Anniversary Limited Edition», dans son joli ton gris.





La première Ibiza a été dessinée par Giugiaro et elle reste d'une fraîcheur réjouissante. Les Espagnols avaient innové dans l'habitacle, avec l'aide de Karmann. La motorisation venait de chez Porsche.

monte en régime de manière agréablement calme et linéaire. Les 63 kW (86 ch) n'ont aucun mal à supporter les 925 kg du poids à vide. Aujourd'hui, un couple maximal de 116 Nm (à 3500 tr/min) semble plutôt ridicule, mais à l'époque, une Golf 1,6 litre n'en avait pas plus. L'Espagnole passe de 0 à 100 km/h en 12"2, alors que l'éternel best-seller allemand a besoin d'une bonne seconde supplémentaire. Et l'Ibiza est aussi en tête en ce qui concerne la vitesse maximale, avec un remarquable 175 km/h. La direction est assez lourde, mais suffisamment précise pour que l'on se sente vraiment à l'aise. Ce qui est aussi dû à son châssis relativement ferme.

Des occasions difficiles à dénicher

Aujourd'hui, on s'étonne de l'espace que peut contenir un véhicule de 3,64 mètres de long, 1,61 mètre de large et 1,40 mètre de haut, par exemple son coffre: 320 à 1200 litres. Mais on y est aussi bien assis; on a une vue d'ensemble et tout est aéré. Bien sûr, il y a aussi beaucoup de plastique dur, mais à l'époque, on croyait encore que c'était la solution, le nouveau matériau miracle. Et le tableau de bord semble déjà plus fragmenté que les modèles actuels. En revanche, il y a encore de vrais boutons et des interrupteurs, et leur utilisation est un jeu d'enfant. Il est dommage que ces Ibiza de

première génération (type 021, jusqu'en 1991, le facelift était horrible) soient devenues si rares. On n'en trouve presque plus d'occasion. Mais cela peut aussi s'expliquer par le fait que personne ne veuille céder son Ibiza originelle.

La deuxième génération d'Ibiza (série de modèles 6K, construite à partir de 1993) brillait certes toujours par son design Giugiaro, mais elle faisait bien plus «Volkswagen» que la première génération, qui illustrait à merveille la joie de vivre espagnole. Le moteur Porsche avait été remplacé par une motorisation VW et une version GTI de 129 ch permettait de dépasser largement les 200 km/h. C'était alors un engin vraiment cool: un peu plus de 1000 kg, une motorisation plus que suffisante et

une boîte de vitesses à 5 rapports très croustillante. Mais l'Espagnole s'était considérablement agrandie: elle mesurait 3,82 mètres et l'intérieur avait également été adapté aux exigences du grand groupe. Par conséquent, le prix augmenta pour atteindre le montant important de 14 750 francs (1994): l'Ibiza devenait ainsi plus chère que la Polo. Aujourd'hui, la situation est nettement plus favorable sur le marché de l'occasion, surtout en Suisse où Seat a toujours atteint une part de marché étonnamment élevée par rapport aux autres pays. Les troisième et quatrième générations se sont encore mieux vendues, même si l'autonomie espagnole avait diminué. Mais la confiance, elle, ne faisait qu'augmenter! ●



Giugiaro a également mis la main à la pâte pour la deuxième génération de l'Ibiza. La Seat avait grandi, mais n'avait étonnamment pas pris de poids. Elle existait également en version GTI, forte de 129 ch et capable de passer de 0 à 100 km/h en 9 s.

Une offre sympa pour son 40^e anniversaire

Cela fait du bien de conduire une voiture normale. L'Ibiza de cinquième génération (type 6F) a été la première à être lancée sur la plateforme MQB-A0. C'était en 2017 et elle a donc déjà un peu vieilli depuis lors. Mais on y trouve encore un «vrai» moteur (lors de notre essai, un 1,5-litre de 150 ch), de ceux qui font encore du bruit. Et le tableau de bord n'est pas seulement numérique; l'utilisation de cette voiture ne nécessitant pas une formation d'informaticien, on peut régler des choses à la main, via des boutons physiques. Le châssis est réglé pour être sportif (un peu plus dur que celui de ses nombreux frères au sein du groupe Volkswagen), la direction est précise et la boîte à double embrayage est certainement l'une des meilleures du marché. Les sièges sport sont certes étroits, mais ils offrent en contrepartie un bon maintien latéral et ne sont pas inconfortables, même sur de longs trajets. Une telle Seat Ibiza est et reste une automobile absolument valable et visuellement intéressante.

Avec l'«Anniversary Limited Edition», on peut même économiser de l'argent, 4600 francs pour être précis! Ce cadeau d'anniversaire comprend des jantes de 18 pouces, des sièges baquets sport avec leurs surpiqures rouges, le pack d'assistance à la conduite M, le système de fermeture et de démarrage sans clé, l'assistant de stationnement et une caméra de recul, ainsi que le pack de phares Full LED, un système d'alarme, une prolongation de la garantie et, actuellement, une prime sur le

pack hiver de 1000 francs. Cela signifie que l'Ibiza anniversaire est disponible à partir de 26 600 francs (moteur d'un litre, boîte manuelle 6 vitesses, 115 ch). Le modèle haut de gamme à injection directe de 1,5 litre, 150 ch et DSG 7 vitesses coûte pour sa part 30 450 francs.

Le modèle spécial peut d'ores et déjà être commandé et sera disponible chez les concessionnaires en mars. Dans d'autres pays, Seat renonce à l'ajout du terme «Limited»; on ne sait pas très bien pourquoi il figure en Suisse, car l'«Anniversary Limited Edition» n'est... pas du tout limitée.

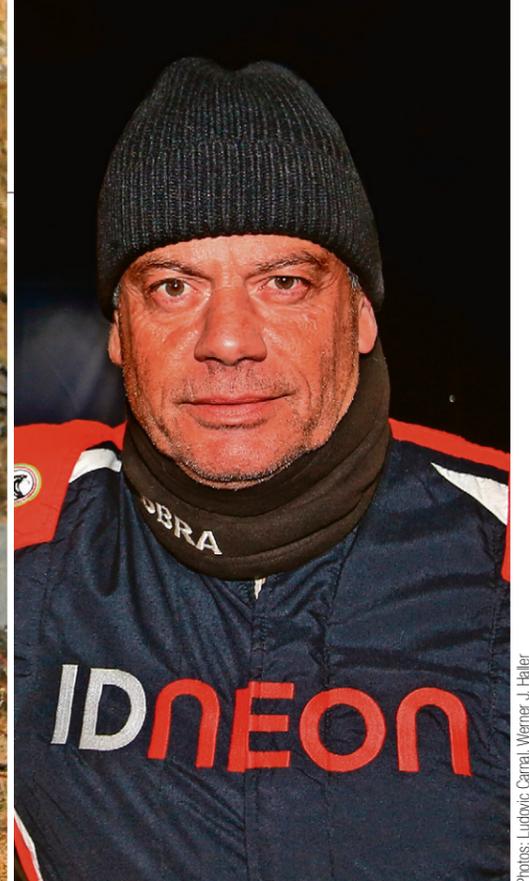
Un look contemporain

Le plus frappant sur cette série spéciale, c'est bien sûr la nouvelle couleur extérieure Graphene Grey (d'autres couleurs sont également disponibles sur demande). On trouve également divers insignes «Anniversary Limited Edition» un peu partout, les jantes 18 pouces en Cosmo Grey sont jolies et assorties. À l'intérieur, les applications en aluminium mat sont du plus bel effet. Tout cela donne à l'Espagnole un air très contemporain, du moins en ce qui concerne son apparence. L'Ibiza ne recevra plus d'autres adaptations logicielles (et comme écrit dans le texte principal ci-dessus, pas de successeur). Mais si vous êtes à la recherche d'une voiture raisonnable, avantageuse et jolie, vous trouverez certainement votre bonheur avec cette Seat Ibiza. Qui fera également un peu de bien à votre porte-monnaie. **PRU**



L'Ibiza «Anniversary Limited Edition» existe aussi dans d'autres couleurs que le gris. À l'intérieur, on sent qu'elle commence à dater.

Photos: Seat



Photos: Ludovic Carnat, Werner J. Heller

À 60 ans, Olivier Burri (Skoda Fabia Rally2 evo) a pris pour la 25^e fois le départ du Rallye Monte-Carlo. Et il y a brillé!

«Le Monte? C'est une addiction»

WRC À 60 ans, le garagiste de Belprahon Olivier Burri a encore brillé sur les routes du plus connu des rallyes automobiles. Il nous raconte sa passion pour cette épreuve mythique.

Jean-Claude Schertenleib

Il ne faut pas compter, quand on aime, chacun le sait. Mais il fallait bien, un jour, dresser le palmarès d'Olivier Burri au Rallye Monte-Carlo. On a donc cherché et on est arrivés à 25 participations: «Zut et moi qui n'ai pas arrêté de dire que c'était mon vingt-sixième», rigole Burri. Dans son garage de Belprahon (BE), un œil attentif sur ce qui se passe au même moment au Rallye de Suède, «Oli» est loquace, parce que ce Monte-Carlo, il l'a dans le cœur: «C'est devenu une addiction. Pour moi, chaque pilote, avant de boucler la boucle, devrait y participer au moins une fois. Le premier soir, dans Bayons-Bréziers, quand tu fends une mer rouge lumineuse, une foule munie de torches, tu ne fais plus qu'un avec les spectateurs. Si tu n'es pas concentré à fond, tu pleures d'émotion.»

«Avant? C'était différent!»

Ce rallye, «LE» rallye, Olivier Burri le découvre en 1991. Il est alors flanqué d'un Christophe Hofmann qui lui est toujours resté fidèle, même s'il occupe depuis plusieurs années un autre rôle – «tout aussi important, peut-être même plus» – dans l'organisation Burri: «C'était encore l'époque du parcours de concentration, on partait de Lausanne, on roulait près de 48 heures avant que les choses sérieuses ne commencent; à 3 heures du matin, dans chaque rond-point, il y avait la foule qui chantait et qui faisait la fête.»

Était-ce mieux avant? Non, juste différent. Désormais, parce qu'il faut penser aux images de la télévision, le rallye est beaucoup plus compact, avec son système de boucles autour des points d'assistance. Oubliés, les milliers de kilomètres couverts par les copains, deux roues de secours dans le coffre au cas où il se passerait quelque chose en Ardèche, avant de revenir sur le Vercors, puis de «descendre» vers le sud: «Cette année, on a retrouvé l'engouement d'antan, parce que le cœur de l'épreuve, c'était Gap. Et cette région est synonyme de rallye; j'y ai vu un papa qui a porté son fils dans ses bras sur près de 4 km, entre l'endroit où il avait pu parquer sa voiture et la spéciale. J'ai eu envie de m'arrêter et de les emmener.»

Le plaisir reste entier

25 participations, des hauts (nombreux) et quelques bas. Quid du plaisir, Olivier Burri? «Cela fait plus de 30 ans que j'ennuie (il a utilisé un autre terme...) ma famille et que je ne passe pas le Réveillon de fin

d'année bien au chaud, devant ma cheminée. Pour moi, décembre est un mois studieux: pas d'alcool, de la condition physique, de la course à pied, du vélo et au lit avant 22 heures: il n'y a pas de miracle si l'on veut rester compétitifs.» Et de rappeler que quelques jours avant le départ du Monte, un presque contemporain – l'Espagnol a une année de plus –, Carlos Sainz, a remporté le Dakar... «On a peut-être dénaturé le rallye originel, mais il faut vivre avec son temps. À l'époque, pour une équipe, il fallait compter une vingtaine de véhicules, plus de 40 personnes; lors de mes premières participations, nous étions quatre à travailler pendant plus de trois semaines pour planifier les assistances. Je me suis adapté à la nouvelle donne; ceux qui n'ont pas fait ce chemin sont devenus de vieux «ronchon-neux» qui racontent toujours les mêmes histoires aux mêmes copains.»

Bien sûr qu'avec les années, les ambitions changent. L'exercice 2024 – 16^e place au général – a été celui d'une certaine sérénité: «Je ne suis jamais sorti de ma zone de confort. Les essais avaient

été positifs et après une alerte technique (cartographie) au «shakedown», la course a été parfaite. J'ai plus attaqué dans les spéciales du Dévoluy et c'est là que j'ai creusé l'écart décisif avec l'Italien Mauro Miele, un adversaire de toujours.»

Prêt pour le vingt-sixième?

Vingt-cinq départs, un souvenir? «Difficile de n'en ressortir qu'un seul. En 1993, avec une équipe de copains, le préparateur GTO à la technique, nous avons terminé septièmes et premiers du classement «Promotion», réservé aux amateurs. En 2000 (également 7^e, avec une Toyota Corolla WRC), c'était la grosse attaque. Et puis, il y a eu 2004, l'édition la plus stressante: nous avons loué une Subaru Impreza en France, mais la voiture a été vendue... avant le rallye! Le loueur nous a trouvé une solution de repli, en nous garantissant qu'il avait fait suivre l'argent que nous avons déposé. Mais quand la voiture est arrivée, elle est restée bloquée dans le camion, parce que la garantie bancaire n'avait pas suivi! Le week-end arrivait, Christophe Hofmann a payé une seconde fois et l'Impreza a été libérée à quelques heures du départ!»

Et cette vingt-sixième, en 2025? «Il y a eu beaucoup de choses positives cette année. Mon rêve? Vivre une fois encore cette aventure en famille avec mon épouse et nos filles – mon fils, Michael officie comme ouvrier», sourit Olivier Burri. ●

25 fois le «Monte»

- 1991 23^e (7^e Groupe N Cup), avec Christophe Hofmann (Ford Sierra RS Cosworth 4x4).
- 1993 7^e (1^{er} du classement Promotion) avec Christophe Hofmann (Ford Sierra RS Cosworth 4x4).
- 1997 7^e, avec Christophe Hofmann (Subaru Impreza 555).
- 2000 8^e, avec Christophe Hofmann (Toyota Corolla WRC).



- 2001 Abandon (mécanique), avec Jean-Philippe Patthey (Toyota Corolla WRC).
- 2002 Abandon (mécanique), avec Christophe Hofmann (Peugeot 206 WRC).
- 2003 12^e, avec Christophe Hofmann (Toyota Corolla WRC).
- 2004 8^e, avec Jean-Philippe Patthey (Subaru Impreza S9 WRC '03).
- 2006 12^e, avec Christophe Hofmann (Peugeot 307 WRC).

- 2007 17^e (1^{er} Classe N4), avec Fabrice Gordon (Subaru Impreza STi N12).
- 2008 18^e (3^e Classe N4), avec Fabrice Gordon (Subaru Impreza STi N14).
- 2009 7^e, avec Fabrice Gordon (Fiat Abarth Grande Punto S2000).
- 2010 13^e, avec Stéphane Rey (Subaru Impreza STi N14).
- 2012 18^e (1^{er} Classe 3), avec Jean-Jacques Ferrero (Mitsubishi Lancer Evo X).
- 2013 9^e (2^e Classe 2), avec Guillaume Duval (Peugeot 207 S2000).
- 2014 Abandon (accident), avec Fabrice Gordon (Ford Fiesta S2000).
- 2015 Abandon (mécanique), avec Fabrice Gordon (Ford Fiesta R5).
- 2017 14^e (7^e RC2), avec Stéphane Rey (Ford Fiesta R5).
- 2018 12^e (3^e RC2), avec Anderson Levratti (Skoda Fabia R5).
- 2019 15^e (8^e RC2), avec Anderson Levratti (Skoda Fabia R5).
- 2020 18^e, avec Anderson Levratti (Volkswagen Polo GTI R5).
- 2021 18^e, avec Anderson Levratti (Volkswagen Polo GTI R5).
- 2022 20^e (2^e WRC2 Masters), avec Anderson Levratti (Volkswagen Polo GTI R5).
- 2023 59^e, avec Anderson Levratti (Hyundai i20 N Rally2).
- 2024 16^e (7^e WRC2, 5^e WRC2 Challenger), avec Anderson Levratti (Skoda Fabia Rally2 evo).



Powerfacts sur les principes de base de l'énergie, route et mobilité, progrès et innovation et sécurité de l'approvisionnement.

Pour un débat basé sur des faits concernant l'avenir de notre système énergétique.



La planète Loeb

ANNIVERSAIRE

Sébastien Loeb célèbre ses 50 ans ce lundi 26 février. Raison de plus pour évoquer la carrière de l'un des plus grands champions de l'histoire du sport automobile et de se pencher sur son parcours atypique.



Le nonuple Champion du Monde des Rallyes a 50 ans.

Reiner Kuhn

Les spectateurs étaient déjà installés depuis un bon bout de temps dans cette spéciale du Rallye Monte-Carlo lorsqu'un hélicoptère s'est posé dans les champs, quelques minutes avant que les concurrents de la 92^e édition de cette mythique épreuve ne surgissent sur la route verglacée. Quelle ne fut pas la surprise de ces spectateurs lorsqu'ils virent Sébastien Loeb en descendre avant de rejoindre la foule pour faire ce qu'il adore depuis son plus jeune âge : assister à son sport favori, le rallye. Exactement comme ses amis les plus proches. Et comme ses fans...

Peu de pilotes de haut niveau sont aussi à l'aise en public que cet Alsacien de 50 ans. Son attachement à sa terre natale est connu. Loeb voulait d'ailleurs suivre les traces de son père : «Il était professeur de gymnastique dans un club, puis coordinateur sportif régional, avant d'enseigner dans un lycée. Je ne trouvais pas cela si mal», se rappelle le fils. À cette époque, le sport automobile était tout au plus secondaire pour lui, même s'il avait déjà le désir «d'avoir un jour une voiture classe.» Il a donc commencé par chercher un job d'été, il a quitté l'école secondaire pour un apprentissage d'électricien. Il investit alors ses premiers salaires dans une petite voiture d'occasion. Et c'est à l'école de conduite et lors des virées suivantes que ses talents se révèlent pour la première fois. En 1995, alors âgé de 21 ans, il paie 100 francs français (environ 25 de nos francs) pour courir contre d'autres jeunes pilotes. Loeb parcourt le circuit bien plus vite que tous les autres participants, mais il se retrouve sans rien ; deux pylônes renversés l'obligent à se présenter une nouvelle fois à la finale, un an plus tard, dans le sud de la France. Et cette fois, il l'emporte. Lorsque Loeb dispute son premier rallye régional, il a déjà 23 ans, un âge auquel ses concurrents sont souvent déjà engagés en WRC. Il en a même 27 lorsqu'il remporte le Championnat du Monde Junior (2001) et se classe deuxième au classement général dès son premier départ en WRC, au volant d'une Citroën d'usine.

De records en records

Dès lors, il n'est plus possible d'arrêter Sébastien Loeb : il n'y a guère de statistiques que le nonuple Champion du Monde des Rallyes ne domine pas. 80 victoires en WRC sur 184 départs, soit un taux de succès de près de 50% ; 120 podiums (65,6%), trois victoires en Finlande contre des pilotes autochtones considérés comme presque imbattables dans leur pays, la première victoire d'un non-Scandinave en Suède. Au cours de la saison 2005, Loeb devient, en Corse, le seul pilote de rallye qui remporte toutes les épreuves spéciales d'une manche mondiale. La même année, il gagne dix manches du championnat, dont six d'affilée, avant de battre son propre record trois ans plus tard. Il entre une nouvelle fois dans l'histoire en remportant la première victoire de la nouvelle ère hybride au Rallye Monte-Carlo 2022, au volant de sa Ford Puma.

Travailleur de précision, Loeb fait également preuve d'un talent de conduite exceptionnel en dehors du rallye. En 2006, il se classe



Loeb a remporté ses neuf titres avec Citroën (en bas, 2007 ; en haut, 2012). En 2022 (à dr.), il est le premier vainqueur «hybride» au Monte-Carlo (Ford).

deuxième aux 24 Heures du Mans (F). Lors de la finale de la «Race of Champions», il bat son ami Michael Schumacher, avec lequel il se retrouve parfois pour des virées plus ou moins sauvages en moto : «Quand Michael a quitté la Formule 1 pour la première fois, il venait souvent faire un tour avec moi. Ce qui est dommage, c'est qu'en plus de ma famille, j'avais un travail de professionnel en rallye qui me prenait beaucoup plus de temps qu'un retraité des Grands Prix», se rappelle Loeb. Pilote polyvalent, il a également effectué quelques tours d'essai en Formule 1 et n'avait pas pu prendre le départ du dernier GP 2009, faute de super-licence. En 2012, il gagne en rallycross aux X-Games de Los Angeles (USA) ; un an plus tard, il se lance à l'assaut de Pikes Peak, à 4301 mètres d'altitude, dans les Rocheuses, record à la clef. En 2014 et 2015, il remporte six courses du Championnat du Monde de Tourisme et monte vingt fois sur le podium, alors qu'il a accumulé deux victoires et 17 podiums en rallycross.

Le rallye avant tout

Même si Loeb aime la course sous toutes ses facettes, son grand amour reste le rallye : «Dans toutes les autres disciplines, tu roules toujours au même endroit. Là, je dois faire beaucoup plus d'efforts et me concentrer pour obtenir la précision ultime. En rallye, tu travailles certes avec les notes, avec les réglages de la voiture, mais au volant, les gestes ne sont pas répétés. Et puis, il y a moins de système d'assistance et beaucoup plus de sensations», explique le Français.

Que réserve l'avenir de celui qui deviendra quinquagénaire lundi prochain ? «Bien sûr, je ne suis plus tout jeune, mais je ne me sens pas vieux pour autant.» Après huit départs, deux troisièmes places et trois deuxièmes places au Dakar, Loeb en a encore sous la pédale. À 50 ans, il est dans la force de l'âge pour cela, comme l'a prouvé son ancien coéquipier Carlos Sainz cette année. ●

Les plus grands succès de Loeb

WRC

- Neuf fois Champion du Monde (record, 2004-2012, Citroën).
- 80 fois vainqueur en WRC (record avec Citroën, Hyundai et Ford).
- Champion du Monde Junior (2001, avec Citroën).
- Champion de France (2001, avec Citroën).

Dakar

- Trois fois deuxième au classement général (2017, 2022, 2023, avec Peugeot et Prodrive).
- Deux fois troisième (2019, 2024 avec Peugeot et Prodrive).

- Six victoires d'affilée en épreuves spéciales (record, 2023, Prodrive).

WRX

- Deux victoires en Championnat du Monde (2016, 2018, Peugeot).

Tourisme/GT

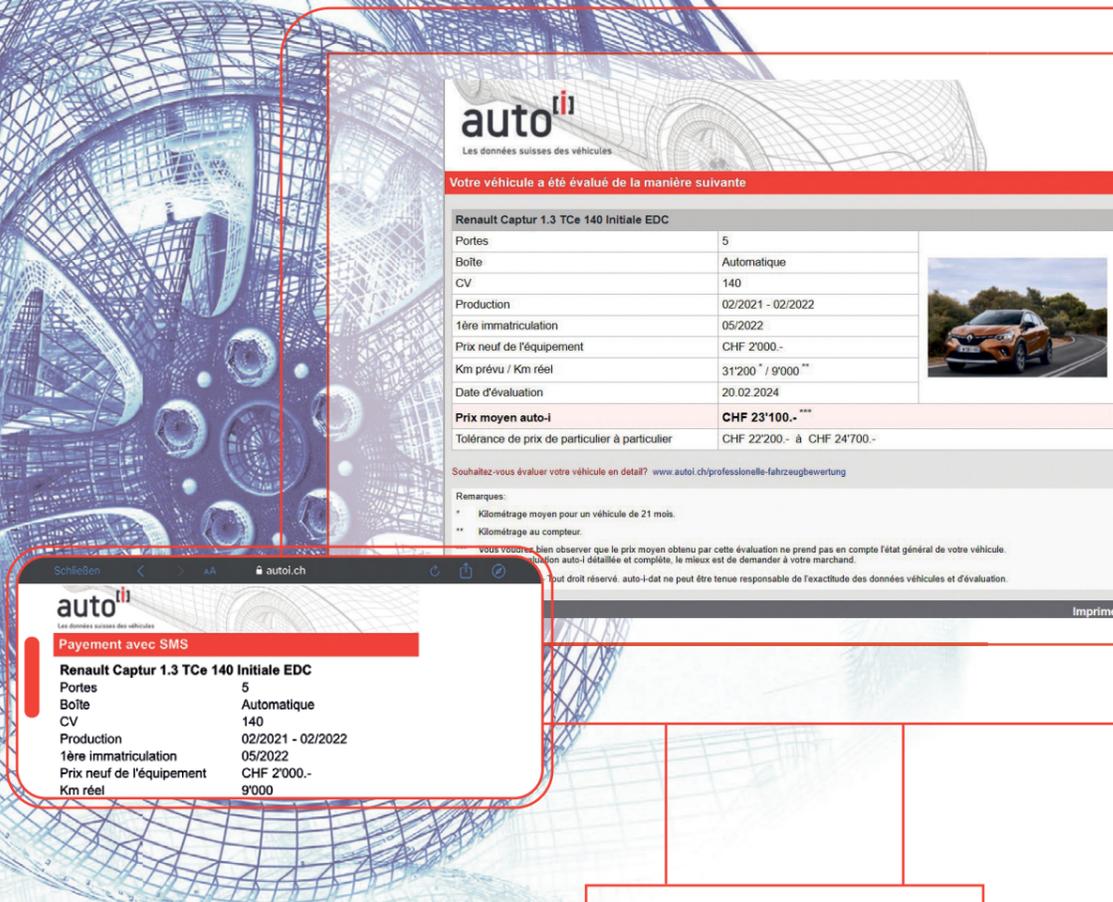
- Deux fois troisième au classement général du WTCC (2014/15, avec Citroën).
- Six fois vainqueur en WTCC (2014/15, avec Citroën).
- Quatre fois vainqueur de la série FIA-GT (2013, avec McLaren).

WEC

- Deux participations au Mans (2005/06, avec Pescarolo Sport).



En 2013, Loeb avait signé un temps record à Pikes Peak. En 2014/15, il avait remporté le Championnat du Monde des Voitures de Tourisme. Et il entend bien encore gagner le Dakar (de g. à dr.).



une
évaluation
seulement CHF
4.-

Une évaluation de voiture en toute simplicité

Le délai de dépôt de votre déclaration fiscale approche et vous devez indiquer la valeur de votre voiture? Aucun problème! Notre solution d'évaluation des voitures vous permet de déterminer la valeur de votre véhicule en toute simplicité.

Étape 1: ouvrez l'évaluation des voitures en scannant le code QR.

Étape 2: saisissez toutes les informations nécessaires. Le système vous guide pas à pas durant toute l'évaluation.

Étape 3: vous ne payez que quatre francs pour obtenir le résultat (via votre facture de téléphone portable).

Étape 4: inscrivez la valeur de votre véhicule dans votre déclaration d'impôt.



vers l'évaluation:
www.autoi.ch/einfache-autobewertung/?Sprache=F

auto-i-dat ag propose son service d'évaluation des voitures aussi bien **aux clients commerciaux qu'aux particuliers**. Cette estimation de valeur a également lieu d'être si vous souhaitez vendre votre voiture et avez besoin d'une proposition de prix honnête.

auto-i-dat ag est leader dans le domaine des données de véhicules en Suisse. Outre l'évaluation des véhicules pour les particuliers, la société propose également une évaluation professionnelle nettement plus complète. Ce système est utilisé par des milliers de garages dans toute la Suisse.



L'essentiel du sport automobile suisse

12 HEURES DE BATHURST

Marciello «que» cinquième

Pour ses débuts chez BMW, Raffaele Marciello s'est classé cinquième des 12 Heures de Bathurst, en compagnie de l'ex-champion moto italien Valentino Rossi et du Belge Maxime Martin.

12 Heures de Bathurst (AUS): 1. L. Vanthoor/A. Güven/M. Campbell (B/TR/AUS), Porsche 911 GT3 R, 275 tours en 12h01'22"097. 5. V. Rossi/M. Martin/Raffaele Marciello (I/B/CH), BMW M4 GT3, +5"869. 25. (abandon, mais classé) B. Schumacher/M. Winkelhock/Ricardo Feller (AUS/D/CH), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, +59 tours.

RALLYE

Hirschi: dure première

Double Champion de Suisse en titre, le Neuchâtelois Jonathan Hirschi était engagé ce week-end au Rallye National des Roches Brunes (Coupe de France). Avec sa nouvelle équipière Mélanie Tandille (Citroën C3 Rally 2), il a abandonné (accident) dimanche matin, alors qu'il pointait en troisième position. Malheureusement, l'épreuve a été endeuillée par la mort d'un navigateur français.

Rallye National des Roches Brunes, Coupe de France. Roquebrunne-sur-Agens (F). 11 ES (une

annulée), 106,25 km: 1. L. Constant/M. Martini (F), Skoda Fabia Rally2 Evo, 1h04'15"6. 26. **Sarah Lattion/Charlène Greppin** (CH), Peugeot 208 Rally4, +9'29"9. **Jonathan Hirschi/M. Tandille** (CH/F), Citroën C3 Rally2 (accident, ES 7). – 114 voitures au départ, 67 classées.

ULTIMATE CUP

Droux rejoint Kyburz

Le Lausannois David Droux pilotera cette année en Ultimate Cup Series. Il aura notamment comme partenaires Luis Sanjuan et le Neuchâtelois Loris Kyburz, au volant du nouveau prototype Nova NP02.

ARTM

ARTM-Vaud Michel Chardonnes, Président 1052 Le Mont-sur-Lausanne

Activité du 9 mars

Chers Membres, la commission technique vous invite à participer à sa prochaine activité, prévue le samedi 9 mars au départ de Sion. La journée débutera à 08h00 pour se terminer vers 17h00. Le matin sera consacré à une piqûre de rappel dans le domaine des connaissances techniques des véhicules, et l'après-midi sera consacré à un parcours routier. Un programme sera dévolu aux camions et un autre aux MB G300. Cette journée valide aussi le cursus CJC des jeunes chauffeurs 2023, qui participent comme aides chauffeurs.

Le délai d'inscriptions dans ARTM-Gest est fixé au 3 mars. Le nombre de participants est limité. Inscrivez-vous rapidement.

Informations auprès de Serge Cosandey, chef technique (cheftech@artm-vaud.ch).

Pour le Comité:
Serge Cosandey
Chef technique

ARTM Valais
Chemin de Praty 18
3975 Bluche
www.artm-vs.ch

Manifestations 2024

Chers camarades, quoi de mieux pour débiter l'année que de se retrouver pour notre première activité? Afin de vous préparer au mieux aux

activités à venir, l'ARTM-VS vous propose de parfaire vos connaissances techniques le samedi 16 mars prochain à Sion. Nous aurons l'occasion de revoir ensemble les particularités des véhicules que l'on retrouve lors de nos écoles de conduite, d'exercer les manoeuvres avec des remorques 1 et 2 essieux mais aussi de parcourir quelques kilomètres dans la région du Valais central. Nous nous réjouissons d'avance de vous retrouver à cette occasion. Inscrivez-vous avant le samedi 9 mars par mail: ct2@artm-vs.ch!

Toutes les manifestations 2024 de la section Valais:

1. Cours Technique	samedi 16 mars 2024
2. ECC 1	samedi 15 mai 2024
G300 Days	samedi 7 septembre 2024
ECC 2	samedi 19 octobre 2024

Par ailleurs, cette année, notre section apportera à nouveau son appui à l'ASSO Sion lors du BestSniper du 4 au 6 juillet, au CISOR du 18 au 21 juillet et à la Course Commando le 25 août.

Votre Comité

BUREAU CENTRAL

Cyrille ANCAV, Président
Rue de l'autoroute 76, 1907 Saxon
Contact: Cyrille.ancav@vsmmv.ch

Impressum

Maison d'édition

AUTOMOBIL REVUE AG, Mittelstrasse 32, 3012 Bern

AUTOMOBIL REVUE – REVUE AUTOMOBILE

Arnold Baumgartner-Strasse 9, 2540 Grenchen
Tél. 058 510 85 45, info@revueautomobile.ch

Parution

Hebdomadaire, le jeudi

Rédaction en chef Simon Tottoli (STO), rédacteur en chef; Werner J. Haller (WHJ), responsable d'édition AR; redaction@revueautomobile.ch

Rédaction Olivier Derard (OD); Ramon Egger (RE); Vesa Eskola, photographe; Tristano Gallace (GAT), essayeur; Catherine Hurschler, relecture RA; Klaus Justen (KJU); Jean-Claude Schertenleib (JCS); Martin Sigrist (MS), rédacteur en chef Classics; Martin Wyler (WY), ombudsman

Production et graphisme Martin Bazzell, responsable; Sabine Gardon, graphiste; Romain Helfer, retouches d'images; Daniel Kistler, relecture AR

Correspondants Elmar Brümmer, Peter Forrer, conducteur de test; Philipp Gut, Stephan Hauri, Jean-Marc Kohler, Reiner Kuhn, Mario Luini, Sabine Pirolet, Fanny Roulet, Martin Schatzmann, Dave Schneider, Raoul Studer

Advertising

Goldbach Publishing AG
Werdstrasse 21, 8021 Zürich

Yves Heutschi, (Director Client Sales)
Tél. 044 248 56 31, yves.heutschi@goldbach.com

Yulia Strotmann, (Director Partner Media)
Tél. 044 248 40 14, yulia.strotmann@goldbach.com

Abonnements

Tél. 058 510 85 40, abo@revueautomobile.ch

© 2023 AUTOMOBIL REVUE AG. Tous droits réservés. Le magazine et l'intégralité de ses parties sont protégés par des droits d'auteur. Toute utilisation ou reproduction autre que celle prévue par le cadre légal nécessite un consentement écrit préalable de l'éditeur.

Impression

Merkur Zeitungsdruck AG,
4900 Langenthal

Imprimé
en Suisse

119e année ISSN 0005-1314
www.revueautomobile.ch

Pour vos envois

Revue Automobile, Agenda
Arnold Baumgartner-Strasse 9
2540 Grenchen
redaction@revueautomobile.ch

Annonce

L'année de la Revue Automobile 2024

Dans le nouvel annuaire de la Revue Automobile, vous trouverez tous les rapports d'essai de l'année dernière indexés et présentés avec un nouveau schéma d'évaluation optimisé. Un gage de qualité en plus pour cette édition 2024.

Chaque année, la rédaction spécialisée de la Revue Automobile teste une centaine de nouveaux modèles de voitures. Chaque véhicule est soumis à une procédure de test complexe et évalué sur la base de résultats de mesures précises et d'impressions. Et bien sûr, pour chaque modèle, la rédaction rédige un rapport d'essai approfondi, reprenant la plupart des points forts et des points faibles. Dans l'annuaire 2024, vous trouverez tous les tests de l'année 2023 rassemblés et reliés. Dans cet ouvrage de référence, les rapports d'essai sont dotés d'un in-

dex qui permet, au choix, de feuilleter tranquillement tout l'ouvrage ou alors de trouver de manière ciblée un modèle spécifique. L'index répertorie les voitures testées par segments, par types de carrosserie, par types de propulsion, par types de transmission et enfin par catégories de prix. L'édition 2024 est encore mieux organisée, car nous avons calculé les résultats selon notre nouveau schéma d'évaluation dépendant du segment. C'est un avantage conséquent qui rend les évaluations plus précises. Les explications sur cette nouvelle procédure de test figurent également dans l'annuaire 2024.

Recevez-le avec un rabais de 20 %!

Le nouvel annuaire de la Revue Automobile est actuellement en production. Sa parution est prévue pour fin mars 2024 et les pré-commandes sont ouvertes, avec des avantages à la clé: vous ferez partie des premiers à le recevoir et vous bénéficiez d'un rabais de 20% sur le prix de vente de 49 francs pour les commandes anticipées (non cumulable avec d'autres remises et actions). Profitez de l'offre avec le talon, par téléphone au +41 58 510 85 45, ou en ligne sur revueautomobile.ch/shop.

OUI, je souhaite pré-commander le nouvel annuaire de la Revue Automobile!

Monsieur Madame Entreprise

Prénom/Nom

Rue/n°

CP/Lieu

E-mail

N° de téléphone

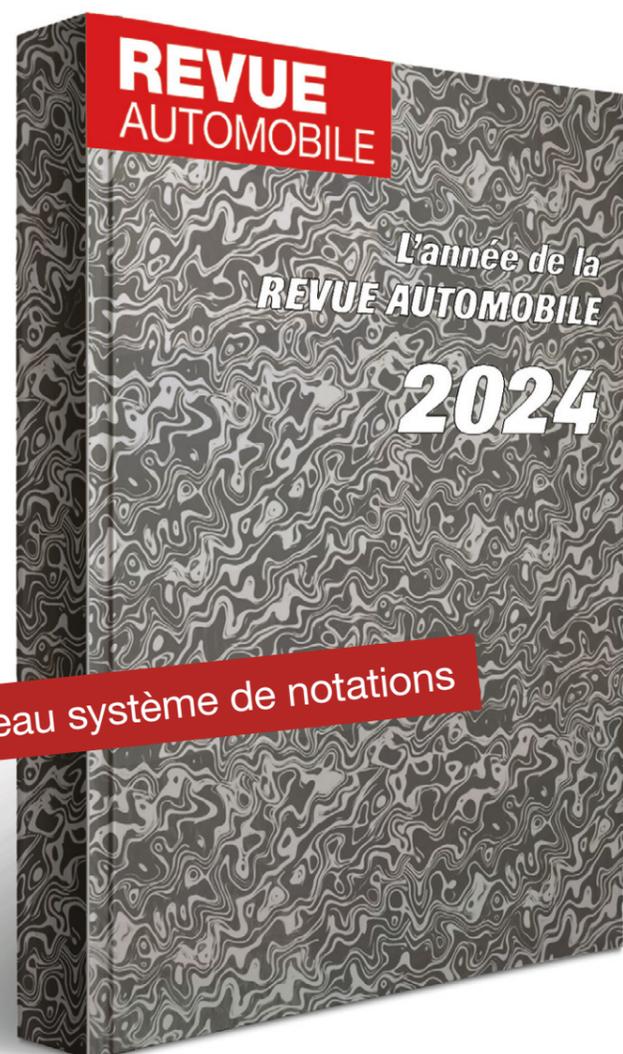
Date/signature

Coupon à retourner à: AUTOMOBIL REVUE AG, Arnold Baumgartner-Strasse 9, 2540 Grenchen



Scanner et commander

Nouveau système de notations



Red Bull et ses chasseurs

FORMULE 1 Les essais viennent à peine de commencer. Juste avant, Red Bull et ses challengers que sont Mercedes et McLaren ont présenté leurs nouvelles montures.



Red Bull RB20

L'année dernière, le team Red Bull n'a pas laissé grand-chose à ses concurrents: un seul des 22 GP n'a pas été remporté par l'écurie du Champion du Monde, le Néerlandais Max Verstappen; 45,5 %, soit près de la moitié des places sur les podiums, sont revenues au team autrichien. Il n'est donc pas surprenant que la RB19 victorieuse ait servi de source d'inspiration à la concurrence, en particulier au niveau des pontons latéraux. Dès lors, qu'a donc fait Adrian Newey, le génial concepteur de Red Bull? Il a également regardé autour de lui et s'est inspiré des modèles Mercedes des deux années précédentes, remarque ainsi le magazine allemand «Auto, Motor und Sport». Autres similitudes, outre ces fameux caissons: un nez plus long et un capot moteur plus plongeant. Reste qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que Newey révèle tous les détails de la RB20 lors de cette présentation. «Dès l'ouverture de la saison, à Bahreïn, la voiture sera différente», rapporte ainsi le média interne de Red Bull, «Speedweek». Verstappen, lui, semble prêt pour un quatrième titre d'affilée: «J'ai vu les premières ébauches de la RB20 lors de la manche finale du championnat 2023. À l'époque, je me suis dit: «Wow, c'est osé!»

Plus sûr de lui: le Champion du Monde Max Verstappen (en haut) examine, avec Sergio Pérez et Adrian Newey (à dr.), la Red Bull RB20.



Photos: Red Bull, Mercedes, McLaren



Mercedes-AMG W15

Mercedes n'a pas gagné une seule fois l'année passée. La dernière fois que cela s'était produit, c'était en 2011, alors que l'équipe venait de reprendre l'écurie championne du monde 2010, Brawn GP. Pour le recordman de titres et de victoires, Lewis Hamilton, 2023 a été sa deuxième saison d'affilée sans victoire. Est-ce pour cela que le Britannique va passer chez Ferrari l'année prochaine? Nous ne pouvons que faire ici des suppositions. «La dernière Mercedes de Lewis Hamilton, la W15 de la saison 2024, a été entièrement révisée», a déclaré le team manager Toto Wolff lors de la présentation. C'était nécessaire si l'on entend avoir une chance face à Red Bull. L'espoir est donc aussi de mise chez Mercedes: on espère faire partie des premiers poursuivants dès le début de la saison et ainsi se rapprocher de l'écurie dominante. Ce n'est pas encore une déclaration de guerre, mais... Toujours est-il que la Mercedes porte à nouveau une couleur grise, à l'avant du nez et derrière le cockpit, alors que l'équipe y avait renoncé, pour des questions de poids.



McLaren MLC38

Avec neuf podiums, McLaren a connu une saison 2023 très réussie, se classant en deuxième position (avec Ferrari) derrière Red Bull (30 podiums), mais devant Mercedes et Aston Martin (huit chacun). La dernière fois que McLaren a rencontré un tel succès, c'était en 2012, lorsque Lewis Hamilton et Jenson Button pilotaient la McLaren-Mercedes MP4-27 (treize podiums, dont sept victoires). Les «orange» semblent de nouveau avoir soif de succès. Les jeunes pilotes Lando Norris (24 ans) et Oscar Piastri (22 ans), qui a notamment remporté le sprint au Qatar en 2023 alors qu'il était rookie, sont également pour quelque chose dans cet optimisme. Cette écurie talentueuse est même considérée par les médias comme la surprise potentielle de la nouvelle saison. Son PDG, Zak Brown, s'est pourtant montré discret lors de la présentation de la MLC38. Le team manager Andrea Stella s'est quant à lui montré un peu plus explicite en parlant de «solutions plutôt intelligentes», imaginées lors de la construction de la nouvelle voiture. McLaren a également amélioré ses infrastructures, dans son usine de Woking (GB).





Ramon Egger

COMMENTAIRE

Le grand rêve vert

Il y a quelques semaines, une petite information faisait parler d'elle sur «la toile»: «L'Éthiopie est le premier pays au monde à interdire le moteur à combustion». Entre-temps, la nouvelle s'est également répandue partout ailleurs. Sans changement du discours: en Éthiopie, les véhicules thermiques seront interdits à partir de... maintenant, le ministre des transports en ayant décidé ainsi!

Un pays africain pauvre, dont le produit intérieur brut est quinze fois inférieur à celui de la Suisse qui devient soudainement un grand modèle vert? On aimerait bien croire à cette histoire. Mais creusons.

De gigantesques barrages alimentent en électricité propre cet immense État d'Afrique de l'Est. Ah, le grand rêve vert! Problème: l'Éthiopie s'attire de nombreux ennuis avec ses voisins du nord, car ses barrages assèchent le Nil; du coup, le Soudan et l'Égypte craignent que leur agriculture ne reçoive plus assez d'eau.

La révolution verte des transports en Éthiopie n'est pas seulement motivée par l'environnement, mais aussi par le fait que le pays ne peut plus se permettre d'importer du pétrole. Si l'on regarde d'un peu plus près ce qui a été annoncé, on constate rapidement que ce n'est pas le moteur à combustion qui est interdit; en fait, il est toujours possible de conduire des voitures avec une telle motorisation. Même la vente de voitures de ce type n'est pas interdite, rien ne change sur ce plan. Par contre, l'importation de voitures à moteur à combustion sera effectivement interdite, ce qui revient au même puisque l'Éthiopie n'est pas vraiment connue pour ses capacités d'assemblage automobile. Et pourtant – et cela nécessite quelques recherches – l'Éthiopie produit bel et bien une grande partie de ses voitures neuves à l'intérieur de ses frontières. Ou plutôt, elle fait produire des voitures (à combustion).

Aujourd'hui, demain et certainement encore après-demain, car la production nationale est exclue de l'interdiction. Le plus grand constructeur automobile d'Éthiopie est Lifan, mais l'usine locale du groupe chinois est confrontée à des difficultés financières. Sans la concurrence des importations, la production devrait très certainement être facilitée, on s'en doute. Qui soupçonnerait donc un lien intéressé derrière toute cette histoire?

Ramon Egger est journaliste, ancien rédacteur en chef de l'«Automobil Revue».

IMAGE DE LA SEMAINE

La Formule 1 arrive en avance sur les écrans



Le 3 mars, c'est le coup d'envoi de la nouvelle saison de Formule 1, avec le Grand Prix de Bahreïn. Mais avant, il y aura un échauffement pour les fans impatients: la chaîne de streaming Netflix diffusera, dès ce 23 février, la sixième saison de la série «Formula 1: Drive to survive». Si l'on regarde l'histoire de la Formule 1, 2023 a été l'une des années les plus ennuyeuses. Max Verstappen a remporté son troisième titre de Champion du Monde avec une domination qu'aucun autre n'avait démontrée avant lui. Le Néerlandais a rempor-

té 19 des 22 Grands Prix. Et pourtant, cette fois encore, Netflix devrait parvenir à présenter des histoires passionnantes autour de la saison écoulée et à tenir les fans en haleine devant leur écran pendant dix épisodes. On verra ainsi que le «vétérain» Fernando Alonso a fait quelques grandes courses. Que les garçons de McLaren, Lando Norris et la recrue Oscar Piastri ont également enthousiasmé. Reste à savoir si Alfa Romeo-Sauber, qui deviendra bientôt Audi, aura également droit à son épisode. **WHJ**

Photo: Netflix



QUESTION DE LA SEMAINE

Vous réjouissez-vous de la nouvelle saison de Formule 1?



Donnez-nous votre avis: revueautomobile.ch/question-de-la-semaine/

Le Peugeot E-3008/3008 est «votre» voiture de l'année 2024

La semaine dernière, nous vous demandions quelle était «votre» voiture de l'année 2024, parmi les sept finalistes. Tous les modèles ont été plébiscités par les lecteurs, mais avec des différences. La BYD Seal et la Kia EV9 se retrouvent en bas de l'échelle. La Toyota C-HR, la BMW Série 5/i5 et la Volvo EX30 ont eu le plus de votes. Match serré entre la Renault Scénic et la Peugeot E-3008/3008, avec un léger avantage pour le Lion. Nous saurons la semaine prochaine si elle remporte également le vote officiel.



Peugeot E-3008/3008	20.1%
Renault Scénic	19.7%
Volvo EX30	16.5%
BMW 5er/i5	15.4%
Toyota C-HR	12.9%
Kia EV9	9.4%
BYD Seal	6.0%

Photo: Red Bull, Peugeot

AGENDA

23 au 24 février 2024
THE ICE, St.Moritz
theicestmoritz.ch

26 février au 3 mars 2024
Salon de l'Auto de Genève, Palexpo
genevamotorshow.com/fr/geneva-2024

28 février au 3 mars 2024
Moto Festival, BernExpo
bernexpo.ch

26 au 28 avril 2024
Passion Auto Show, Martigny
passionautoshow.ch

27 au 28 avril 2024
Swiss Retromecanika, Genève
retromecanika.ch

27 avril 2024
Vente aux enchères à 17h, Swiss Retromecanika, Genève
retromecanika.ch

31 mai au 2 juin 2024
Swiss Classic World, Lucerne
swissclassicworld.ch

5 octobre 2024
Swiss Classic British Car Meeting, St-Prex
british-cars.ch

Pour vos envois:
E-Mail: redaction@revueautomobile.ch
14 jours avant la parution

Prochain numéro ►

N° 9 / 29 février 2024



Homepage www.revueautomobile.ch
Instagram [@revueautomobile](https://www.instagram.com/revueautomobile)
Facebook [@revueautomobile.ch](https://www.facebook.com/revueautomobile.ch)



«Luzern to
Basel» Le Jura
dans des autos
du 19^e siècle 24-25

CLASSICS

REVUE AUTOMOBILE N° 8 | 22 février 2024

Citroën 11BL

La légende
à 100 ans
**Bugatti
Type 35**
26-27

**Comme
des Lego**
Opel et Citroën
à construire
30-31



L'attraction

90 ANS DE **TRACTION AVANT**

Originale Une Onze légère qui revit: le propriétaire a remis la Citroën en état de marche à l'âge de 18 ans seulement.

Bien que la Citroën Traction Avant fête ses 90 ans, elle tient toujours aussi bien la route, au propre comme au figuré.

Martin Sigrist

Marc Reist est avant tout fêru de Jaguar. Amateur de la marque britannique depuis sa plus tendre enfance, il est l'un des spécialistes les plus prometteurs de Suisse. Etant donné qu'il est fasciné par tout ce que l'histoire automobile a pu mettre au point en matière de technologies, il s'est senti mal à l'aise lorsqu'il a vu cette vieille Citroën, une 11BL millésime 1948, se mor-

fondre sans amour dans le garage d'une veuve. C'était il y a tout juste six ans...

Lorsqu'il est devenu évident que la voiture allait devoir décamper, Reist, alors âgé de 18 ans, l'a achetée. Etant donné que l'auto n'avait plus été immatriculée depuis 1987, il l'a eue pour une somme relativement modique. Il l'a d'abord stockée dans le jardin de ses parents, car le moteur était bloqué, ce qui ne constituait pas une très grande surprise après une si longue période d'immobilisation. Marc Reist, en homme d'action ingénieux qu'il est,

ne s'est pas pour autant laissé décourager. Après avoir dévissé la culasse en fonte, il a jeté un coup d'œil dans les cylindres. Et c'est là que le désastre est apparu, sous la forme d'un joint de culasse pourri qui avait laissé le liquide de refroidissement s'infiltrer dans la chambre de combustion de l'un des cylindres. Sans grand respect, Reist s'est alors emparé d'une bûche et a tapoté sans relâche le piston coincé jusqu'au point mort bas: «La paroi du cylindre ne présentait que de petites traces de corrosion, rien de grave. Je me suis procuré un nouveau joint, j'ai fait tourner l'ensemble correctement, j'ai rectifié les soupapes et j'ai remonté le moteur. Depuis, il fonctionne sans consommation d'huile notable, mais de manière plutôt rugueuse.

Suite en page 22



Ressuscitée Marc Reist (à g.) travaille souvent sur des voitures anglaises, mais il ne pouvait pas laisser passer cette 11BL de 1948. Ressuscitée, la voiture porte les traces du temps et quelques détails intéressants de sa longue histoire, comme l'autocollant d'un contrôle des feux en 1976 ou le chauffage à bord.

Suite de la page 21

Cela dit, je me doutais bien qu'il ne tournerait jamais aussi bien que le moulin d'une Jaguar», rigole le Bernois, installé au volant de la voiture. La Traction Avant millésime 1948 date de la grande époque du modèle, juste après la Seconde Guerre mondiale. Les maladies de jeunesse propres aux millésimes 1934 et 1935 avaient été corrigées depuis longtemps et la Traction pouvait alors se targuer d'être un moyen de transport fiable, et ce pour quatre ou cinq occupants. Evidemment, à l'époque, la Citroën n'était pas très à la mode, elle qui ne pouvait être configurée qu'en une seule couleur: le noir. Mais même 14 ans après sa présentation (qui avait eu lieu au printemps 1934), on ne pouvait que constater la qualité exceptionnelle de son châssis moderne. Les doubles bras transversaux avant et les fusées d'essieu à axes sphériques, les amortisseurs hydrauliques et les ressorts à barres de tor-

sion, ainsi que l'essieu arrière également suspendu par des barres de torsion sur des bras longitudinaux tirés, constituaient une véritable prouesse technique, même plus d'une décennie plus tard. Avec sa traction avant, une voie large et une carrosserie autoporteuse résistante à la torsion, la Citroën n'avait pas de concurrente en 1948. En Suisse, elle était en outre l'une des voitures les moins chères dans la catégorie des cylindrées légèrement inférieures à deux litres.

Certes, il existait des moteurs plus puissants que le 4-cylindres OHV de 1911 cm³ et 56 ch. Mais la tenue de route exceptionnelle permettait de profiter pleinement de cette puissance. D'ailleurs, dans la période d'après-Guerre, les «Citroënistes» avaient la réputation d'être des automobilistes assez agressifs, toujours prêts à prendre les virages le plus rapidement possible afin d'en profiter ensuite en ligne droite. L'auteur de ces lignes, qui est lui aussi né dans une famille d'amateurs de Citroën,

se souvient ainsi très bien que son grand-père se plaignait qu'au volant de sa Traction de 1947, les Opel Rekord lui faisaient souvent perdre son élan au Brünig, de sorte qu'il ne pouvait pas conduire «à grande vitesse» de Giswil jusqu'au sommet du col.

A propos de conduite sur les chapeaux de roue, le passage des vitesses a toujours constitué une particularité de la Citroën Traction Avant. D'une part, le moteur est très coupleux, ce qui incite à une conduite sans changement de rapports. D'autre part, le schéma de la boîte demande un certain temps d'adaptation: la première se trouve en bas à droite, la deuxième en haut à gauche, la troisième à nouveau en bas, mais à gauche. Marc Reist, lui, manie avec une aisance nonchalante le levier coulé qui dépasse du tableau de bord, parfois appelé «cuillère à moutarde» ou «queue de vache». Les rapports s'enchaînent à la vitesse de l'éclair. Il faut dire que le mécanicien a fini par déposer complè-



Tempo Aucune autre voiture de son époque ne se déplace comme une Traction Avant, sauf une sportive. L'embout final de l'échappement Robri souligne le son du moteur.



Stylée La plupart des Traction Avant étaient noires. En 1948, la 11BL était alors la plus petite (et la moins chère) de la gamme.

tement la boîte avant de la démonter, «car il est important que la mécanique fonctionne parfaitement». Pour lui, elle est nettement plus importante que l'apparence. A ce propos, il faut noter que la Citroën est «dans son jus».

Le but initial

Sur le chemin pour rendre visite à l'un de amis de Reist, habitant dans une ferme isolée de l'Emmental, la Traction traverse une forêt sur une route non goudronnée. La voiture relève le défi sans trop d'efforts. Seules les manœuvres devant la grange révèlent le rayon de braquage assez important de la Française, toujours équipée de cardans d'origine. Pour assurer leur étanchéité, Marc Reist utilise de simples guêtres en similicuir. Lacées, elles permettent de préserver la graisse de la transmission. Le chauffage Bosch, installé ultérieurement, diffuse une chaleur agréable en ce dimanche d'hiver. Comme il est d'usage aujourd'hui, il fonctionne via le circuit de refroidissement du moteur et distribue l'air chaud dans l'habitacle au moyen d'un ventilateur. Le chauffage d'origine de Citroën, pour sa part, n'était guère plus qu'un tuyau qui conduisait un peu de chaleur perdue de l'échappement dans l'habitacle.

A l'intérieur, les sièges avant de ce modèle de 1948 se terminent par des tubes de préhension

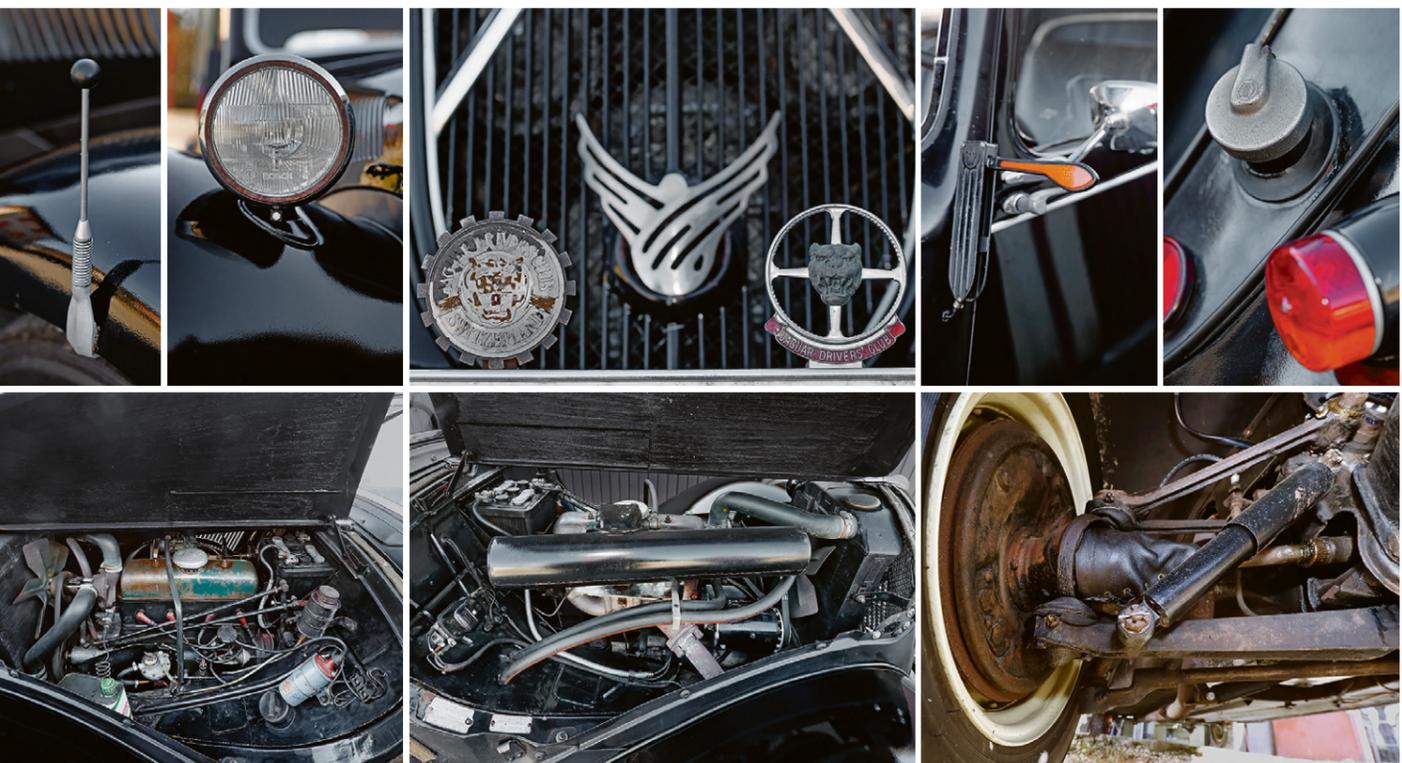
chromés au niveau de leur partie supérieure. Véritables poignées pour les passagers arrière, elles leur permettaient de se maintenir correctement en cas de conduite plus sportive. Malheureusement, elles seront supprimées sur les voitures ultérieures, après que des parents se soient plaints que leur progéniture se soit cassée les dents lorsque la voiture passait sur une bosse! Il en sera de même pour le hayon de coffre plat, avec sa roue de secours rapportée, les essuie-glaces montés sur le dessus ou les pare-chocs pliés, plutôt que droits, comme ceux qui ont suivi. «Tout autre modèle que celui-ci n'était pas envisageable pour moi, le grand couvercle de coffre ne me plaît pas du tout», précise Marc Reist. Qui a démonté la radio et l'a mise de côté, même si l'antenne est restée. Équipé uniquement d'un récepteur d'ondes moyennes, l'appareil n'apporte de toute façon plus grand-chose. Et la voiture ne sert pas non plus de discothèque roulante, elle est avant tout destinée à la conduite: «Oui, Je l'utilise souvent pour me rendre jusqu'au village», précise le propriétaire.

Une classique rapide

Sur cette route de campagne, la Traction est anachronique par rapport au reste du trafic. Cependant, elle ne représente jamais un obstacle pour les autres automobilistes, bien au contraire. Même

dans les montées, cette voiture se heurte régulièrement aux automobilistes qui la précèdent. Eh oui, la Traction Avant était un ancêtre dédié aux chauffards! Quoiqu'il en soit, ce que Marc Reist s'est procuré pour moins de 5000 francs est un merveilleux témoin de la technologie automobile d'autrefois.

Marc Reist étant un amateur invétéré de Jaguar – comme cela a déjà été mentionné –, sa Citroën est ornée des plaques du Jaguar Drivers' Club britannique et suisse! Malgré cet amour pour l'enseigne anglaise, il n'est pas question pour lui de se séparer de sa Traction Avant: «Je vais continuer à la conduire encore un bon moment, du moins si j'ai le temps, car il y a plein d'autres véhicules sur lesquels j'aimerais bien me pencher», explique Marc Reist. Ces «autres voitures» sont toutes situées à l'endroit où se trouvait la Citroën, abandonnées il y a des années par leurs propriétaires généralement âgés suite à des pannes ou de nombreux dommages à cause de l'usure. Le jeune Bernois les a achetées à bas prix, remises en marche et immatriculées. Il prouve ainsi qu'il est possible de s'offrir un ancêtre, même à bas coût, surtout si l'on est prêt à mettre la main à la pâte. C'est définitivement le cas de Marc Reist, que l'on retrouve régulièrement après son travail dans son petit atelier bien aménagé. ●



Mécanique Qu'il s'agisse de jauges, de phares Bosch, de badges Jaguar, de clignotants Scintilla ou d'un deuxième feu arrière (en haut), la Citroën se montre sans fard. La mécanique, révisée jusqu'aux joints de cardan, fonctionne parfaitement.

Fiche technique

Citroën 11BL Traction Avant 1948

Moteur Quatre-cylindres en ligne, monté longitudinalement à l'avant, derrière la boîte de vitesses. OHV, 1911 cm³, bloc et culasse en fonte, carburateur Solex, 56 ch.

Transmission Traction, boîte 3 rapports.

Châssis AV: doubles bras transversaux, ressorts à barres de torsion; AR: bras longitudinaux tirés avec essieu rigide, amortisseurs télescopiques hydrauliques AV/AR. Freins à tambours.

Carrosserie Tôle d'acier autoportante, 5 places.

Performances Vitesse maximale 120 km/h, 0 à 100 km/h en environ 30 secondes.

Nombre d'exemplaires Environ 760 000 (tous modèles: 7CV, 11CV et 15CV).

Prix Citroën 11BL, 1948 en Suisse, environ 8500 francs.

Photos: Vesca Eskola

Qui pour relever le défi d

ANCÊTRES EN ACTION

La «London to Brighton» sert de modèle, mais le parcours sera beaucoup plus exigeant: la «Luzern to Basel Run» sera réservée aux voitures, motos et vélos des tout débuts du siècle passé.

Martin Sigrist

Stephan Musfeld, initiateur et exploitant du «Pantheon Basel», à Muttenz (BL), songeait depuis longtemps à organiser une variante de la «London to Brighton Veteran Car Run» sous une forme plus... suisse. De l'autre côté de la Manche, la plus ancienne manifestation automobile régulière célèbre, chaque année, début novembre, l'abrogation du «Red Flag Act» au Royaume-Uni, en 1896. Cet acte obligeait jusqu'alors chaque véhicule à moteur d'être précédé d'un homme à pied agitant un drapeau rouge! Strictement réservé aux voitures de la toute première phase de l'automobilisme, la «London to Brighton» est le plus grand rassemblement de voitures à moteur, nées en 1904 et auparavant. Or, Stephan Musfeld est un grand passionné de ces pionniers et a participé à plusieurs reprises à la manifestation; il sait donc parfaitement ce que cela signifie de parcourir une distance de près de 100 km avec une voiture dénuée de chevaux.

Sa variante suisse s'appelle «Luzern to Basel Run» et prendra son envol le 23 juin. Le Musée des transports, dont Daniel Geissmann est le responsable, jouera le rôle de partenaire. Comme on le sait, le Jura se trouve entre les deux villes, la course devrait donc exiger beaucoup plus de la technique antique que le trajet entre Hyde Park, à Londres, et la célèbre jetée de Brighton.

Également pour motos et vélos

Lors de la «Luzern to Basel Run», les motos et les vélos construits respectivement avant 1924 et 1914 seront également autorisés. Ils devront tous traverser le Jura en passant par le Hauenstein. Avec des automobiles datant d'une époque à laquelle les constructeurs étaient contents que leurs véhicules soient déjà capables de se déplacer sur sol plat, alors de là à grimper un col... Voilà qui relèvera de la prouesse. La pente maximale de la Route Principale 2 est de 6,3% à l'endroit le plus pentu, entre Trimbach (SO) direction nord, via l'Unteren Hauenstein. Sur une distance de 7,7 km, 295 mètres de dénivelé sont ainsi franchis, l'altitude au sommet étant de 691 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Daniel Geissmann et Stephan Musfeld envisagent néanmoins la manifestation avec optimisme: «Nous partirons tôt le dimanche matin, nous ne risquerons donc pas d'être gênés par le trafic», assure Musfeld, organisateur d'innombrables expositions du «Pantheon». Pour Daniel Geissmann, le co-organisateur, c'est une chance de pouvoir montrer en mouvement des techniques qu'il n'est que rarement possible de voir en action. Les participants sont attendus dès le samedi 22 juin à la Lidostrasse, à Lucerne, et se prépareront sur le site du plus grand musée de Suisse.

Avec les chevaux

Sur certaines parties du parcours, des attelages de chevaux seront même de la partie. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, ils étaient omniprésents en Suisse, malgré un taux de motorisation croissant. C'est d'ailleurs en 1946 que l'on dénombre le plus de chevaux sur les routes, soit 152 000 équidés! Les attelages permettront aux spectateurs de faire une comparaison directe et peut-être de leur faire comprendre pourquoi les automobilistes sur leurs véhicules pétaradants apportaient une touche très exotique sur les routes poussiéreuses gravillonnées du début du 20^e siècle. À cette époque, ceux qui



Pas nouveau
Charles-Edouard
Henriod et Charles
Baehni lors du Pa-
ris-Bordeaux 1899 (en
h.). Rallye des véhi-
cules pionniers 1976
(m., à g.). Les frères
biennois Henriod vers
1893 (milieu, à dr.).
Lors du Neuchâtel-Ju-
ra en 1967, le chemin
traversait déjà la mon-
tagne: il fallait donc
savoir pousser!

u «Luzern to Basel»?



Véhicules pionniers De Dion-Bouton Quadricycle 1899 (à g.). Le tricycle à vapeur de De Dion-Bouton et Trépardoux de 1885 (au m.) a lancé l'engouement de la France pour l'automobile. Darracq de 1901 (à dr.). Une Egg & Egli de 1899, prospectus des pionniers zurichois de l'automobile (en bas).

voulaient vraiment arriver au but se demandaient encore s'il valait la peine de miser sur une technique capricieuse ou plutôt sur ce bon vieux cheval qui avait fait ses preuves.

Comme nous l'avons mentionné, les calèches ne circuleront que sur des tronçons partiels. Et pour cause, pareil voyage à cheval durerait deux à trois jours. Avant l'arrivée du chemin de fer, qui a permis d'atteindre Lucerne depuis Bâle avec l'ouverture de la gare centrale, en 1856, une diligence avec attelage et changement de chevaux parvenait à traverser le Jura en une journée. Les chevaux préférèrent d'ailleurs les montées courtes et cassantes aux longs passages en montée, comme nous l'a assuré Franz Knüsel. Ce vétérinaire à la retraite et collectionneur de calèches à Rothenburg (LU), sera responsable des voitures hippomobiles de la «Luzern to Basel Run».

Parmi les usagers de la route très matinaux, les plus rapides devraient être les cyclistes. C'est en effet grâce au vélo que s'est développée, dans la deuxième moitié du 19^e siècle, une forme de loisirs qui comprenait la découverte de la campagne, mais aussi d'autres villes et villages. Au début du 20^e siècle, le vélo a en outre acquis une composante politique, lorsque les dames se sont mises en pantalon et ont commencé à pédaler avec les garçons. Mais c'est là une autre histoire...

Si les cyclistes ne sont pas suffisamment sportifs pour arriver au sommet des montées, ils pourront descendre de leur vélo et le pousser si nécessaire, comme l'assurent les organisateurs. Un service de remorquage avec des tracteurs anciens est toutefois prévu pour les automobiles qui capituleront dans la montée à partir de Trimbach. Les voitures les plus anciennes, nées autour de 1898 et d'une puissance de deux à trois chevaux, pourraient bien en avoir besoin.

Plusieurs arrêts intermédiaires

Les organisateurs prévoient une première halte à Dagmersellen (LU) et une pause à Trimbach, afin que les hommes et les machines puissent reprendre

des forces avant le passage clé, à travers le Jura. Tout au long de l'itinéraire, de Lucerne à Olten (SO), où l'Aar sera franchie, en passant par Emmenbrücke (LU), Sempach (LU), Sursee (LU) et Zofingue (AG), il faut s'attendre à un spectacle de choix pour spectateurs et spectatrices, surtout de Trimbach jusqu'au Panthéon à Muttenz, en passant par le Hauenstein, Läufelfingen (BL), Sissach (BL), Liestal et Pratteln (BL). Chaque montée devrait être une source de suspense et il est certain que l'illustre convoi ne se contentera pas de passer à côté du pays et de ses habitants, mais offrira une

excellente occasion d'avoir un aperçu passionnant du monde d'autrefois, ce qui est exactement l'objectif d'une telle manifestation. Une réception solennelle attend les héros au Panthéon, où les spectateurs auront tout le loisir d'observer les véhicules.

La fenêtre d'inscription virtuelle (informations ci-dessous) est déjà ouverte: seules les automobiles et les tricycles à moteur nés en 1904 ou avant seront acceptés. Un document justificatif est nécessaire pour attester de l'année de naissance et les véhicules devront disposer d'une autorisation valable de circuler sur la voie publique pendant la durée de la manifestation. Pour les motos et les attelages, les véhicules jusqu'au millésime 1924 sont autorisés, à condition de eux aussi pouvoir circuler sur la voie publique. Pour les vélos, l'année de naissance limite est fixée à 1914. La participation se fait aux risques et périls de chacun et il faut savoir qu'il n'y aura pas de classement; ce n'est pas une course. Celui qui parviendra à prendre le départ à Lucerne sera déjà vainqueur. ●



«Luzern to Basel Run», 22 & 23 juin 2024. Informations et inscriptions sur www.verkehrshaus.ch/besuchen/museum/mobilitaet/strassenverkehr/luzern-to-basel-run.html ou via le code QR.

87 km, dix chevaux et deux pneus plats



Stephan Musfeld (à g., avec Daniel Geissmann) a déjà participé quatorze fois à la «London to Brighton Veteran Car Run». Chaque premier dimanche de novembre, quelque 400 véhicules se mettent en route depuis Hyde Park, à Londres, vers la station balnéaire de Brighton: «Cela fait vingt ans que je m'occupe de voitures en laiton; en 2009, j'ai participé pour la première fois au «L-to-B» avec une De Dietrich de 1901 et j'ai remporté le prix du vétérinaire non restauré le mieux conservé. En 2023, avec Daniel Geissmann, nous avons pris le départ avec une Georges Richard de 1902, dont le bicylindre de 1418 cm³ développe 10 ch. Le mois de novembre est souvent humide et froid, mais nous sommes arrivés par un temps idéal. Seul un pneu, que l'on peut voir sur la photo, nous a causés des soucis à l'arrivée; il s'est dégonflé à deux reprises sur le parcours, long de près de 90 km. L'idée d'une édition suisse du «London to Brighton Run» me trottait dans la tête depuis longtemps. Et «Luzern to Basel», cela fait également «L-to-B», une occasion formidable de voir des voitures pionnières en action, ce qui est plutôt rare en Suisse.» **MSI**

Photos: RA Archives, Stephan Musfeld



Un original rare Les Bugatti 35 authentiques et intactes sont très rares. Moteur à compresseur de la T35C de 1928, avec sa patine.

Légende pur-sang

Bugatti Type 35

100 ANS ANNIVERSAIRE

La Bugatti Type 35 a remporté plus de 2500 victoires. Utilisée pour la première fois en 1924, l'Alsacienne a marqué toute une époque du sport automobile.

Martin Sigrist

Le 3 août 1924, pas moins de six voitures de course bleues, relativement petites, se présentent au Grand Prix de France, à Lyon. Cinq sont inscrites pour la course, la sixième sert de voiture de réserve. Elles sont arrivées par la route, emmenées par le patron lui-même, Ettore Bugatti, fabricant et constructeur de voitures de course, de sport et de tourisme exceptionnelles à Molsheim, en Alsace. Les Bugatti sont fines. Certains observateurs sont persuadés qu'elles vont concourir dans la catégorie des voiturettes légères, non dans celle des voitures de Grand Prix. Avec leurs huit larges rayons, les jantes en aluminium de la nouvelle Bugatti Type 35 sont particulièrement remarquables. Dès 1910, soit au

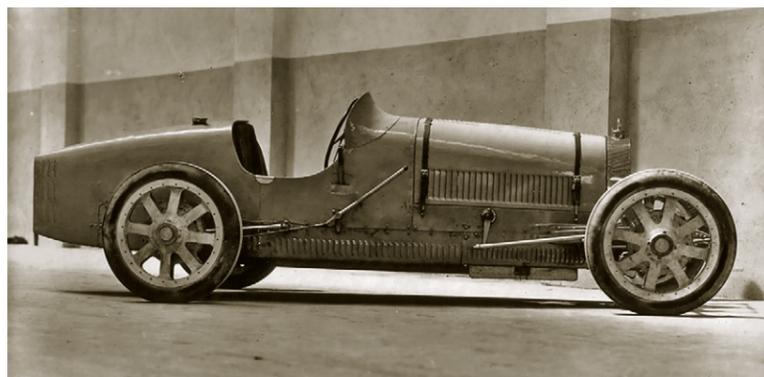
début de ses activités «indépendantes», Bugatti déclarait dans une lettre à ses clients qu'il allait travailler sur le poids des voitures. Et pour cela, il ne suffit pas de supprimer des éléments, il faut également utiliser les meilleurs matériaux, équilibrer les différents composants. Si l'on considère une Type 35, cet équilibre s'applique également à sa forme. On raconte que le radiateur a contribué à définir l'ensemble du corps de la voiture; le capot moteur sort dudit radiateur et forme la carrosserie jusqu'au cockpit. Elle entoure tout le corps de la Bugatti, seuls les bras longitudinaux arrière et l'essieu avant caractéristique restant libres.

Voiture de course de série

Ettore Bugatti s'est rendu à Lyon par ses propres moyens pour plusieurs raisons. Tout d'abord, ses nouvelles voitures de course seront ainsi correctement rodées; ensuite, il veut prouver que la nouvelle Bugatti peut participer à une course, la gagner et ensuite ramener son pilote sain et sauf à la maison. Elle doit donc être aussi facile à conduire en ville qu'en compétition.

En fait, la 35 a un plan plus ambitieux que les précédentes voitures de course de Molsheim: l'aspect le plus important, c'est qu'elle doit être construite en série. Les voitures de course contemporaines sont alors généralement produites en petit nombre spécialement pour la compétition à laquelle elles vont participer. Elles sont ensuite peaufinées jusqu'à ce qu'elles puissent remplir leur mission. Ce n'est pas le cas de la Bugatti 35. Le nouveau modèle suit une idée absolue, selon laquelle une voiture de course doit être construite pour plusieurs usages. Tout d'abord, la compacité, déjà mentionnée. De plus, la Bugatti 35 présente des éléments qui deviendront plus tard des caractéristiques de la marque. L'essieu avant, par exemple, est une véritable œuvre d'art en acier au

nickel-chrome. Forgés en creux, les ressorts à lames traversent l'essieu, l'architecture devant, comme les roues en aluminium, maintenir la masse non suspendue à un faible niveau. La construction complexe de l'essieu illustre la volonté de simplification, par l'attribution de différentes fonctions à une seule pièce. Au cours de l'histoire, Bugatti s'en tiendra, avec une conviction presque aveugle, à cette conception néanmoins considérée comme dépassée dès le milieu des années trente même lorsqu'il



Photos: RA Archives et Bugatti Automobiles S.A.S.

Modèle de base En 1924, la première Type 35 (en haut) a ouvert la voie à toutes les autres constructions d'Ettore Bugatti, ici en 1924 avec son fils Jean, avant la première au Grand Prix de France à Lyon.



devint évident qu'une suspension avant indépendante était plus avantageuse que l'essieu rigide, qui demandait beaucoup de travail. Mais en 1924, elle est l'expression de l'originalité de Molsheim et de la précision de chaque composant de la nouvelle voiture. La première Type 35 est propulsée par un moteur huit-cylindres en ligne de deux-litres qui, dans un premier temps, n'est pas équipé d'un compresseur, contrairement à la tendance des années vingt. Ettore Bugatti souligne alors qu'il a construit un moteur tout à fait normal, lui qui considérait encore la suralimentation comme une fraude et une mesure destinée à pallier les inconvénients d'une construction de base insuffisante! Avec un alésage de 60 mm pour une course de 88 mm, le moteur OHC avec trois soupapes par cylindre développait environ 95 ch. Le vilebrequin à cinq paliers tournait dans des roulements à rouleaux. Le régime limite était de 5500 tr/m, ce qui était énorme à l'époque. Avec un poids d'environ 750 kg, l'auto était capable d'atteindre 175 à 190 km/h. Comme il était alors d'usage, la voiture était freinée par des tambours à commande mécanique, qui étaient intégrés aux roues en aluminium, une particularité. La force de la pédale de frein était transmise par une chaîne, puis par des câbles grâce à un système de renvoi très ingénieux.

Flop au départ

Contrairement à l'entrée en ville très remarquée du cortège Bugatti, le Grand Prix de Lyon ne s'est pas transformé en triomphe. Et pas à cause des voitures, mais bien de leurs pneumatiques. Les bandes de roulement Dunlop se détachaient, ce qui a entraîné de nombreux arrêts tout au long des 800 km de la course. Le vainqueur fut l'Alfa Romeo P2, tout aussi récente, une voiture équipée d'un compresseur et pilotée par Alberto Campari. Sur les cinq Bugatti Type 35 qui s'étaient alignées au départ, deux se classèrent aux deux dernières places (huit voitures à l'arrivée). Mais l'année suivante, la 35 remportait ses premières victoires, la plus importante étant celle de la Targa Florio. Jusqu'en 1929, une Bugatti s'est retrouvée en tête de la célèbre course sicilienne à cinq reprises.

Malgré l'opposition du «patron», Ettore Bugatti, il devint clair au cours de la saison 1925 que la 35, qui était souvent très bien placée, ne manquait que d'une chose sur certains parcours: de la puissance, donc d'un compresseur. La réponse fut la Bugatti 35C (pour compresseur), pourvue d'un deux-litres suralimenté conforme aux GP et la 35T (pour Targa Florio) avec une cylindrée augmentée à 2,3 litres, sans compresseur. La puissance se situait désormais entre 120 et 130 ch. Mais Bugatti n'affina pas la 35T uniquement pour les circuits; dès 1925, une version allégée était disponible pour les privés ayant des ambitions sportives: la 35A, dotée de paliers lisses (au lieu des roulement à rouleaux) et forte d'une puissance d'environ 75 ch.

Appelées «Técla», en référence à un bijoutier parisien bon marché de l'époque, ces autos étaient conduites de manière victorieuse lors de courses de clubs. Particularité de chaque Type 35, même les



Targa Florio
Avec un moteur agrandi à 2,3-litres, la Bugatti 35T a donné le coup d'envoi d'une série de victoires de Molsheim dans la célèbre course routière de Sicile. Une série qui durera jusqu'en 1929.



Domination Jules Goux franchit la ligne d'arrivée de la Targa 1926 derrière ses collègues Costantini et Minoia.



Toujours la Sicile Emilio Materassi lors d'un arrêt au stand avec sa Bugatti 35C à compresseur en 1927.



Pouvoir féminin
Les femmes aussi ont fait le succès de la Bugatti 35. En premier lieu, la Tchèque Eliska Junková, cinquième lors de la Targa Florio 1928 - ici à l'arrivée, assise sur la ridelle de sa 35B.

voitures de GP: elles étaient équipées d'un éclairage et de garde-boue. Bugatti a également ajouté le Type 37 à quatre cylindres à la 35. Celle-ci avait le même châssis, mais des roues à rayons en fil de fer au lieu de jantes en aluminium. Le 1.5-litre développait 60 ch en version atmosphérique et 90 ch en version suralimentée. La Bugatti 35B se situait à l'autre extrémité de l'échelle. Elle combinait un moteur de 2,3-litres et un compresseur. Elle atteignait jusqu'à 215 km/h et passait de 0 à 100 km/h en environ sept secondes.

Omniprésence

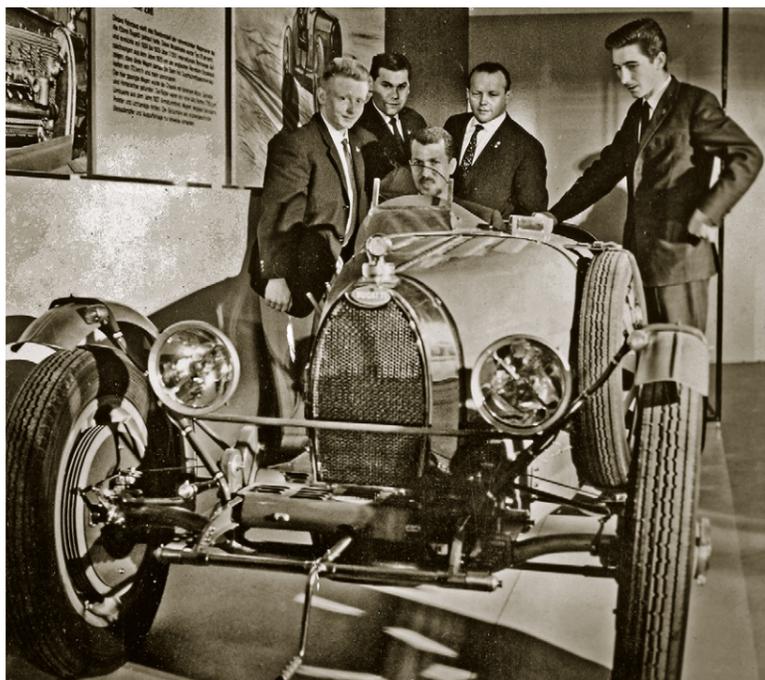
Les victoires de Philippe Étancelin au GP de France ou de René Dreyfus à Monaco en 1930 démontrèrent encore les qualités de cette construction, plus de six ans après son lancement. Cependant, la concurrence gagnait du terrain. Alfa Romeo, en particulier, ne cessait de prendre le dessus sur les bolides bleus de Molsheim. Mais des Bugatti étaient engagées dans tellement de courses autour du globe - de l'Argentine à l'Australie - que l'affirmation selon laquelle la marque alsacienne remportait parfois jusqu'à 14 victoires par semaine semble tout à fait crédible! Avec la Bugatti 51, Ettore Bugatti a poursuivi, en 1931, les idées de base de la 35: le châssis était presque identique, mais un moteur à deux arbres à cames en tête permettait d'obtenir encore plus de puissance.

Ce n'est qu'avec l'entrée en scène de l'Allemagne fasciste, à partir de 1933, et la réaction de

l'Italie, deux pays où les courses automobiles étaient perçues comme un événement d'importance nationale et où des sommes colossales étaient investies dans le développement de nouvelles voitures de course, que Bugatti se retrouva à la traîne. Du moins était-ce le cas lors des «Grandes Épreuves», les manifestations internationales de première importance. Mais dans les manifestations nationales et régionales, les Bugatti sont restées pendant des années un excellent choix puisqu'elles offraient de bonnes chances de victoires. Sa polyvalence lui permettait aussi de rouler jusque sur les circuits.

Répliques sur le marché

Environ 340 Bugatti 35 de tous types auraient été construites, les spécialistes n'étant pas tout à fait d'accord sur ce point. Il est d'ailleurs toujours possible d'en acheter un exemplaire, construit par le spécialiste argentin «Pur Sang», à Paraná Entre Ríos. C'est là que sont fabriquées des répliques parfaites, jusqu'à la dernière vis, de l'icône de la voiture de sport. Ces répliques présentent toutefois un inconvénient: contrairement aux années 1920, où même les vainqueurs de Grand Prix se transféraient tout à fait légalement sur la route, comme l'avaient fait Ettore Bugatti et son équipe lors de leur première en août 1924, les nouvelles 35 ne sont pas homologuées, du moins pas dans notre pays et par des moyens légaux. C'est le privilège de l'original. Et c'est très bien ainsi! ●



Pilotes Herbert Müller (à g.), Jo Bonnier (dans la voiture) et Jo Siffert (à dr.) ne restaient pas indifférents devant une vieille Bugatti 35 T.

DÖNNI CLASSIC CAR AG
Pièces de rechange Jaguar, entretien et restauration

Commandez vos pièces Jaguar aujourd'hui et montez-les demain!

PENRITE Old Mill, Dorfstrasse 36, CH-6265 Roggliswil (LU)
fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80
www.jaguarclassic.ch, info@jaguarclassic.ch

BELMOT® SWISS
...l'assurance casco taillée sur mesure pour les oldtimers

La première assurance casco complète pour votre oldtimer... au prix le plus avantageux.
Demandez une offre à

BELMOT® Swiss
ch.old+youngtimerversicherungen,
Im Langacker 5, CH-4144 Arlesheim
Telefon 061 706 77 77, Telefax 061 706 77 78
http://www.belmot.ch, info@belmot.ch

Votre annonce pourrait aussi se trouver ici. Appelez-nous!
Téléphone 021 349 50 50

REVUE AUTOMOBILE



AUTOMOBIL REVUE **REVUE AUTOMOBILE**

**SOYEZ INFORMÉ
COMME LES PROS**

OUI je veux m'abonner!

Madame Monsieur Entreprise

Prénom _____ Nom _____

Rue/n° _____ CP/Lieu _____

E-Mail _____ Téléphone _____

Date _____ Signature _____

La formule de votre choix Abonnement standard

- Abo-découverte, 10 Éditions CHF 19.-
- ½ an, 24 Éditions CHF 133.-
- 1 an, 48 Éditions CHF 279.-

Pour accéder aux abonnements numériques, scannez ce code QR :



Scannez le code QR et inscrivez-vous en ligne ou remplissez le formulaire de commande en lettres capitales et envoyez-le par la poste :

REVUE AUTOMOBILE SA
Arnold Baumgartner Strasse 9
CH-2540 Grenchen
ou par E-Mail à abo@revueautomobile.ch

L'apparence trompeuse de certaines classiques

SCR-ACADEMY

La 25^e soirée d'info du Swiss Car Register a abordé le sujet des voitures de collection contrefaites. Comment reconnaître les copies? Cette pratique a-t-elle du bon? Tels étaient les thèmes.

Martin Sigrist

Depuis l'affaire Kienle et ses fausses Mercedes 300 SL (lire RA 27/2023), le sujet de la falsification de voitures classiques n'a de cesse de revenir sur le devant de la scène. C'est sur ce thème que le Swiss Car Register (SCR) a organisé, le 1^{er} février dernier, une nouvelle soirée d'information au Emil Frey Classic Center de Safenwil (AG). Le grand nombre de participants (environ 200) montre que les organisateurs ont mis dans le mille. Les quatre conférences étaient consacrées à la question de l'authenticité des véhicules ainsi qu'aux questions à poser lors d'un contrôle technique ou d'une immatriculation.

Des placements intéressants

Comme certaines automobiles sont aussi des placements de valeur, la question de savoir s'il s'agit d'une contrefaçon ou d'une pièce authentique est aussi importante que dans le domaine de l'art, où l'on a toutefois affaire dans la plupart des cas à des pièces uniques. Dans l'automobile, en revanche, il est plus difficile de copier une pièce unique. Les contrefaçons sont plus souvent des modèles connus, construits en plusieurs exemplaires. C'est l'avis de l'expert allemand Sebastian Hoffmann, qui va jusqu'à utiliser des méthodes de criminologie pour déterminer l'origine d'un véhicule.

L'éventail de la qualité des contrefaçons va de la maladresse immédiatement visible à l'imitation parfaite, comme l'a montré l'exposé très intéressant du fondateur de «FSP Schaden- und Wertgutachten GmbH». S'il existe un doute légitime sur le fait qu'un numéro de châssis a été déplacé, l'expert a recours au spectromètre, aux rayons X ou à l'acide pour détecter d'éventuelles altérations du matériau. Même la teneur en carbone d'un métal est examinée lorsqu'il s'agit de déterminer si un châssis date réellement des années 1930 ou s'il s'agit d'une tôle d'acier sortie d'un laminoir cinquante ans plus tard.

Obtenir une preuve

Le spécialiste a toutefois été forcé d'admettre qu'il n'est pas toujours possible de déterminer avec certitude lequel est l'original de la contrefaçon. Christian Jenny, collectionneur de Jaguar à Thalwil et co-fondateur de la SCR-Academy, a eu affaire dans sa carrière à pas moins de trois Jaguar Type C portant le même numéro de châssis (0023). Ces trois autos avaient toutes une bonne raison de revendiquer le qualificatif d'authentique, l'une ayant utilisé le châssis d'origine après qu'elle avait été accidentée, la deuxième s'étant servie d'une partie de la carrosserie et la troisième ayant repris la culasse d'origine. Pour clore le sujet, Jenny a acheté deux des trois voitures avant de rétablir leur identité de manière immuable, à l'aide de faits avérés.

Les copies sont certes le plus souvent l'œuvre de personnes mal intentionnées, mais les usines peuvent aussi s'y mettre, comme le prouvent les voitures de course Auto-Union qui ont été reproduites à partir d'anciens plans en Angleterre dans les années 1990. Le maître argentin de cet art, «Pur Sang», reproduit lui aussi des modèles historiques jusqu'au dernier boulon, comme l'a expliqué aux spectateurs Roberto Bernasconi, membre du conseil d'administration de SCR. Certains événements historiques du sport automobile seraient bien moins intéressants sans ces répliques identiques en matière d'apparence, de fabrication, de maniabilité et de sonorité du moteur. René Gauch, de la Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF), a décrypté la notion de réplique et l'évaluation des différents types de «copies».

Les plaques, un thème compliqué

Pour Christoph Betschart, chef du Service des automobiles du canton de Schwyz, toutes ces répliques ne peuvent pas être immatriculées du point de vue des autorités, et le fait que certaines d'entre elles disposent de papiers ne change pas grand-chose. Toutefois, les chances d'obtenir l'homologation dépendent fortement de la compétence et de la volonté de l'inspecteur d'aller au fond des choses, comme Betschart l'a lui-même reconnu. En revanche, la discussion qui a suivi a montré qu'il peut y avoir de bonnes raisons d'autoriser une réplique à circuler sur la route.

La conclusion de toutes les conférences s'étant tenues lors de la soirée organisée par SCR-Academy est qu'un véhicule possédant toute sa documentation et ayant une histoire plausible facilite grandement la réponse à la question de son authenticité. En effet, un passé attesté est difficilement falsifiable. C'est d'ailleurs ce qui a permis de résoudre le problème de la fausse Mercedes 300 SL apparue chez Kienle dont il était fait mention au début de l'article. Dans ce cas, le propriétaire de l'original a pu prouver de manière irréfutable ce qu'il avait traversé durant les 40 années précédentes. ●



Table ronde Les participants ont apprécié cette soirée de discussions autour du sujet de la contrefaçon automobile dans le milieu des véhicules de collection.

Photo: Peter Ruchi

Tout aussi jolies que mythiques

ALTERNATIVE AUX LEGOS

Le brevet protégeant les briques Lego n'étant plus d'actualité, d'autres fabricants se sont lancés sur le marché, à l'instar de Cobi, une entreprise polonaise qui produit localement et qui a fait des modèles moins tape-à-l'œil son business.

Martin Sigrist

De 1949 à 2010, le fabricant de jouets danois Lego a fait son beurre grâce à ses petites briques en plastique, permettant ainsi à ses clients (qui ne sont pas toujours que des enfants) de laisser libre cours à leur imagination en leur permettant d'imaginer tous types d'objets. Aujourd'hui, Lego est le plus grand fabricant de jouets au monde avec des usines en Europe, en Asie et en Amérique. Mais le 14 septembre 2010, l'entreprise a perdu en dernière instance, devant la Cour de justice européenne, face à des concurrents qui avaient porté plainte en affirmant que la forme de la brique Lego ne pouvait pas être unique, puisque les raisons n'étaient que techniques. Ainsi, après expiration du brevet, une protection durable de la forme n'était plus possible, le principe de la brique à assembler devenant librement accessible à toutes les entreprises intéressées. Malgré cela, Lego n'a pas été évincé par cette nouvelle concurrence. Au contraire, l'enseigne mythique n'a pas hésité à pousser plus loin ses développements et ses collaborations. Voilà qui en dit long sur les bienfaits qu'une concurrence peut avoir sur le marché.

L'entreprise polonaise Cobi, fondée en 1987 et basée à Varsovie, a certainement contribué à cette stimulation. Composée de véhicules et d'avions historiques des deux guerres mondiales, sa gamme s'adresse davantage aux adultes qu'aux enfants et

comble un créneau que Lego n'occupe pas en raison des problèmes éthiques qui pourraient naître autour des miniatures de guerre. Cobi souligne toutefois que ses modèles conservent toujours une touche de fiction et ne sont jamais une représentation exacte et fidèle de l'équipement militaire. Mais Cobi fournit aussi des sets beaucoup plus pacifiques, en particulier des miniatures à l'échelle imposante de 1:12. Certes, les fabricants comme Lego sont nombreux à proposer des véhicules semblables comme des supercars mais Cobi, lui, s'en tient habilement à des modèles moins tape-à-l'œil.

Un importateur avec un passé

L'entreprise bâloise Waldmeier, fondée en 1955 par Othmar E. Waldmeier et Ruinell K. Sigg, est l'un

des grands importateurs de jouets indépendants de Suisse. Othmar Waldmeier était passionné de modélisme et a débuté ses activités avec un contrat d'importation de modèles réduits d'avions du fabricant américain Berkeley. Dès 1956, la société anonyme est devenue trop grosse pour le quartier de St. Alban et a déménagé dans la zone industrielle à l'extérieur de la ville. Aujourd'hui, le siège est parfaitement situé sur l'axe principal du pays, l'A1, plus précisément à Neuendorf (SO). Pendant des décennies, Waldmeier a été indissociable de l'une des grandes marques de jouets automobiles: Matchbox. Aujourd'hui, cette marque appartient à son ancien concurrent (Mattel et ses voitures Hot-Wheels) et est importée en Suisse par une organisation spécifique. Outre les sets de Cobi et les jouets de toutes sortes, les passionnés de voitures seront également intéressés par les circuits de course électriques allemands «Carrera», que Waldmeier importe même si, en tant que grossiste, l'entreprise distribue ses circuits exclusivement par le biais du commerce spécialisé, où l'on trouve également les fameux sets de briques Cobi.

Des classiques

Plus d'un fabricant s'est déjà cassé les dents sur la reproduction et la miniaturisation d'une icône comme la DS de Citroën. Le fait qu'en Pologne, on ait osé s'attaquer aux formes fluides et arrondies de la déesse française est une preuve de courage. Après tout, ce n'est pas une mince affaire que de transformer un bloc cubique en une voiture que certains surnomment parfois «requin».

La DS de Cobi est plutôt bien réussie, à l'exception de la lunette arrière, trop incurvée. En revanche, des détails tels que les grands catadioptres arrière ou l'impression des petits feux de position sur le montant B sont si minutieusement reproduits que l'exemplaire vert peut être interprété sans aucun doute comme la reproduction de l'une des toutes premières DS, telle qu'elle fut présentée au public à Paris en octobre 1955. Et ce n'est pas tout. Connaissant la passion de tous ceux qui placent la DS en tête de liste de leurs voitures préférées, Cobi a lancé deux autres variantes: en plus de la version originale, il y a aussi un cabriolet rouge et une DS bleue avec des doubles phares – suggérés – derrière le verre, telle qu'elle est sortie des chaînes de production en tant que «facelift» à partir de 1967. Modèle statique, le kit Cobi renonce à des caractéristiques techniques comme une suspension ou un moteur fonctionnels, comme le proposent certains modèles de la concurrence – Lego pour ne pas le citer. En revanche, les versions Cobi ne présentent que peu de points faibles, par exemple sous le pare-brise et au niveau de l'ajustement du capot avant. En outre, les roues peuvent être orientées et toutes les portes et capots peuvent être ouverts.

Sous le signe de l'éclair

Cobi propose également trois modèles de base différents de la marque Opel, tous trois datant de l'époque glorieuse de Rüsselsheim, soit la fin des années 1960 et le début des années 1970. L'un des trois modèles est une vraie voiture exotique qui a



Un modèle délicat Reproduire la Citroën DS n'est pas chose aisée. Les tentatives avec des briques carrées ont généralement échoué. Le modèle Cobi montre que c'est possible.



PRODUCT UNDER
LICENSE



24333

SCALE 1:12

2078



OPEL REKORD C - SCHWARZE WITWE



WARNING: CHOKING HAZARD
Small parts. Not for children under 3 years.

Photos: Waldmeier

Noire et méchante L'Opel Rekord C version course n'a eu le droit qu'à une brève existence. Même en modèle réduit, cette voiture légendaire est unique en son genre.

fait beaucoup parler de lui lors de son apparition, mais qui a par la suite mené une vie dans l'ombre. Il s'agit de la «Veuve Noire», une version de compétition de l'Opel Rekord C. Elle était une voiture du groupe 5 développée quasiment en secret par des collaborateurs d'Opel, autour du designer de l'époque, Anatole Lapine. Radicalement allégée et dotée d'un essieu arrière, la voiture, qui n'était pas habillée de couleurs vives mais d'un noir menaçant, devait troubler la tranquillité de la concurrence, du type BMW 2002 ou Porsche 911. Mais comme le sport automobile n'était pas du tout dans l'esprit de la maison-mère (General Motors), la «Veuve Noire» a disparu sans laisser de traces, comme elle était apparue. Jusqu'à ce qu'en 2012, quelques collaborateurs du département Opel Classics se mettent à reconstruire cette légendaire Opel de course, au mieux de leurs connaissances et de leurs compétences. Cela comprenait le moteur, dont on dit qu'il parvenait, grâce à un arbre à cames affûté et une alimentation par deux carburateurs Weber, à tirer environ le double de puissance du 1,9-litre d'origine, soit 180 ch. Le moteur, ainsi que l'habitacle spartiate, avec son arceau de sécurité,

sont représentés avec justesse dans le modèle Cobi. Les roues bicolores caractéristiques, avec un enjoliveur noir et une jante jaune, sont également particulièrement réussies. Sur ce modèle également, toutes les portes et les capots peuvent être ouverts.

Hayon fluide et best-seller

Une Opel bourgeoise avec l'un des plus beaux «culs» de l'histoire de l'automobile: telle était souvent décrite la variante coupé à hayon de la Rekord C, produite dès 1968. Pour les fans de briques, il existe également cette version à construire soi-



même. Dans un souci d'autolimitation, cette voiture à l'allure un peu baroque repose, même dans sa version modulaire, sur des roues étroites et largement sous-dotées. Mais la forme ventrue du modèle n'en est que mieux mise en valeur.

La dernière de cette série est l'Opel Manta, qui, comme le révèle Waldmeier, est actuellement un best-seller absolu du programme. Cela n'est guère étonnant, car dans sa couleur noire et jaune typique de l'époque – elle existe aussi en orange, tout aussi typique des années 1970 – la raie d'Opel est particulièrement attrayante. Les jantes sport en acier bien reproduites, comme sur l'original, participent à ce succès. Comme tous les kits présentés ici, la Manta coûte entre 100 et 160 francs dans le commerce spécialisé. Ceux qui cherchent leur voiture préférée à construire eux-mêmes, mais qui ne sont pas très à l'aise avec la colle et les pinceaux, ceux qui souhaitent pouvoir démonter et ranger le tout en cas de besoin, devraient également se tourner vers une marque alternative à Lego. Ce qui nous plaît particulièrement chez Cobi, outre l'exécution générale, c'est le fait que tous les sets sont exclusivement produits en Europe. ●



Chic La variante traditionnelle de l'Opel Rekord C est immédiatement reconnaissable. La représentation de l'arrière rétracté du coupé à hayon est remarquable.

Modèle à succès L'Opel Manta A est actuellement le best-seller parmi les modèles Opel à l'échelle 1:12 du fabricant polonais de briques Cobi.

Une visibilité essentielle

Diversité Les Swiss Historic Vehicle Days servent à faire de la promotion, comme ici en 2023, à Lucerne.

Photo: Martin Sigrist

HISTORIC VEHICLE DAYS

Selon une étude, les voitures anciennes ne roulent en moyenne que 900 kilomètres par an. Leur visibilité est pourtant cruciale.

Martin Sigrist

Encore un mois et l'hiver sera définitivement terminé, les véhicules de collection pourront alors réinvestir les routes. D'ici là, il y a de quoi réfléchir sur le statut du véhicule historique en Suisse. Certes, poser ses plaques d'immatriculation en hiver peut valoir la peine. Mais après tout, il existe aussi en Suisse des rassemblements hivernaux de véhicules historiques, comme des rallyes et d'autres manifestations similaires. Et pour cause, dans les régions de basse altitude puisque l'hiver y est moins redoutable en matière de neige et les nombreuses pluies ont vite fait de nettoyer le sel présent sur les routes. L'hiver dernier, les conducteurs d'anciennes se sont souvent retrouvés sur les mêmes itinéraires, allant chercher le beau temps sur le Plateau suisse. Il n'en

reste pas moins que la plupart des automobilistes préfère attendre la fin du mois de mars pour préparer leur véhicule.

Premières sorties attendues

Avec l'arrivée des beaux jours, les premières sorties au bord d'un lac sont toujours des moments appréciés au volant d'une voiture ancienne toute requinquée. Le plaisir est aussi important pour les personnes à bord que pour celles qui les regardent passer, et c'est également une belle manière de faire connaître ce secteur bien particulier de l'automobile. C'est en tout cas l'avis de la Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF), l'association faîtière qui défend les intérêts de tous les propriétaires de véhicules historiques en Suisse.

Cette dernière travaille pour que ces véhicules gardent leur place, tant dans la circulation actuelle que dans les manuels. Elle fait connaître au grand public l'histoire de la mobilité automobile et toute la technique qui se trouve dans ces véhicules anciens, non seulement de manière statique, mais aussi en mouvement et si possible sans restriction ni chicane (principalement administrative).

Véhicules à préserver

Ce devoir de mémoire peut bien évidemment prendre des allures festives, car tous les passionnés et propriétaires de véhicules historiques sont bien conscients qu'ils doivent déployer une image agréable et conviviale pour être vus et entendus.

Dans la société actuelle, ils savent aussi que les véhicules anciens et leur préservation ne sont pas une priorité, ni publique et encore moins politique. Les autorités ne s'en préoccupent que très peu, sachant que ces anciennes ont le volume d'une goutte d'eau dans l'océan de la circulation. Mais cela ne doit rien freiner, surtout pas le fait de se mêler à la foule avec un véhicule classique.

Être visible

La SHVF apporte une contribution importante dans l'entretien des contacts avec les autorités et autres responsables. Mais chaque conducteur, chaque membre d'un club de voitures anciennes ou de marque, fait aussi cet important travail de contact avec le public en général, ses amis, ses voisins et tous ceux qu'il croise dès qu'il sort lors des rencontres et des manifestations du club. «Être visible»: telle est donc la devise des Historic Vehicle Days, qui ont traditionnellement lieu le dernier week-end d'avril, cette année les 27 et 28. La liste des manifestations est régulièrement complétée et peut être consultée sur le site Internet de la FSVL.

Si vous organisez vous-même un événement de voitures anciennes, nous vous invitons à le faire figurer sur cette liste! ●



www.shvf.ch/fr/historic-vehicle-days

Annonce

BELMOT® SWISS

CLIQUEZ ICI www.belmot.ch

BELMOT® SWISS Centre compétent
ch.old+youngtimerversicherungen

Im Langacker 5, Postfach, 4144 Arlesheim
Tel 061/706 77 77, Fax 061/706 77 78
info@belmot.ch, www.belmot.ch

L'assurance casco sur mesure pour votre oldtimer

Profitez de l'assurance casco pour oldtimers

- l'assurance couvre tous les véhicules à partir de 20 ans d'âge (véhicules plus jeunes sur demande).
- kilométrage illimité
- les rallyes d'oldtimers, les courses d'adresse et de régularité sont assurés
- assure également le transport sur remorque
- peuvent être assurés les véhicules non immatriculés à l'étranger
- pas de système de bonus ou de malus, mais des primes annuelles nettes