

encore!

LE MAGAZINE STYLE | LE MATIN DIMANCHE

VOITURES
PETITES
BICOLORES
SPORTIVES

ÉCHAPPÉE
10 ascenseurs
pour le 7^e ciel

INTERVIEW
Alain Prost
toujours
à fond

Vitesse
Grande allure pour
décollage immédiat

Le Matin
Dimanche



PRESLEY'S
CHOICE



RAILMASTER
MASTER CHRONOMETER

Ω
OMEGA

Boutiques OMEGA:

Genève • Zürich • Luzern • Interlaken
Bern • Crans-Montana • Zermatt
Bürgenstock

Donnez
du ressort
à votre peau!

Nouveau
Extra-Firming
Jour et Nuit

Raffermit, lifte, réduit les rides.

À 40 ans, donnez du ressort à votre peau. Innovation des Laboratoires Clarins, les nouveaux soins Extra-Firming réactivent la fermeté à sa source grâce à l'extrait de fleur kangourou. Votre peau trouve en elle-même le ressort de sa jeunesse!

Extra-Firming: plus de 8 extraits de plantes pour rendre votre peau

- plus lisse
- plus ferme
- plus radieuse

89% DES FEMMES
TROUVENT LEUR PEAU
PLUS FERME.*

*Test de satisfaction - Crèmes Jour et Nuit,
toutes peaux - 107 femmes - 14 jours

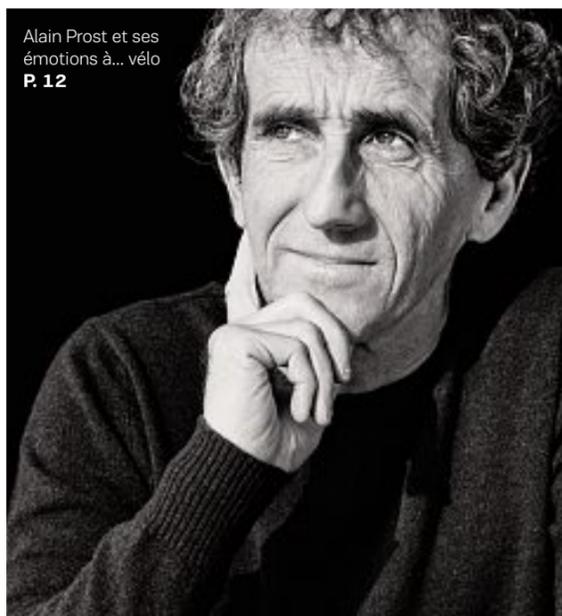
Boutique en ligne : www.clarins.ch



Extrait de fleur kangourou
d'Australie

Vous, avant tout.

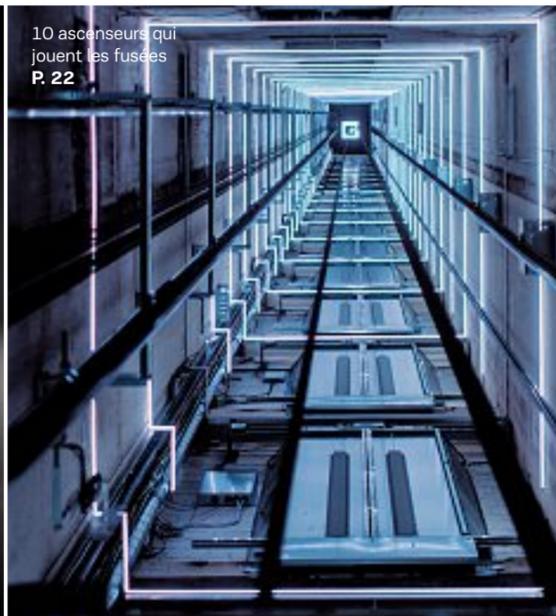
CLARINS



Alain Prost et ses émotions à... vélo
P. 12



Des voitures grisées par la couleur P. 28



10 ascenseurs qui jouent les fusées
P. 22

Vitesse | Mars 2018

SUJETS

10 Swiss made

Quand la fabrication de snowboards devient un art de vivre

20 Montres

Des modèles qui rendent hommage à des mythes automobile

26 Cyclisme

Quatre vélos de course sortis d'ateliers suisses

30 Beauté

Déclinaisons de boosters et sérums qui réveillent nos crèmes de soin

RUBRIQUES

6 Merveilles: un parfum pour le matin, des patins qui foncent, un hôtel comme un sapin, une casquette lunette, bref, beaucoup de nouveautés!
21 Vins: gloire à l'amertume des blancs vieillis en cave **31 Les goûts du très catholique chef anglais Gordon Ramsay**



Des accessoires pour une escapade éclair P. 16



UNE

De gauche à droite et de bas en haut

Foulard d'été rayé, **Boss**. Carnet A 6, Notebook 849, rouge, **Caran d'Ache**. Porte-clé en cuir jaune, **Hermès**. Lunettes Niagara couleur écaille de tortue, **Louis Vuitton**. Montre Chronoliner, 46 mm, boîtier acier avec lunette céramique or rouge 18 cts, chronographe, 2^e fuseau horaire sur 24 h, bracelet cuir, **Breitling**.

PHOTO
Sébastien Agnetti

STYLISME
Léonore Noz

Si vite, si lentement...

DANS NOTRE MONDE SPEEDÉ, le discours ambiant fait pourtant l'éloge de la lenteur. Oh, que nous aimons les plats qui mijotent longuement, les balades contemplatives, les postures de méditation, les déplacements à vélo... Certes, certes! Comme les gourous du développement personnel nous incitent à baisser le rythme et jouir de l'instant, nous nous y sommes convertis. N'empêche que l'on peut aimer savourer une blanquette à l'ancienne, qui a parfumé la maison durant ses cinq heures de cuisson, tout en aspirant, parfois, à quelques montées d'adrénaline. Cette pulsion ne s'assouvit plus guère au volant d'un bolide tonitruant: trop cliché, trop dangereux, trop clinquant. Mais



Renata Libal,
rédactrice en chef

combien sommes-nous à prendre plaisir à faire grimper nos pulsations cardiaques, à vélo, en course à pied ou à skis? Ou sur les montagnes russes d'une fête foraine, tant qu'à faire! Juste pour cette sensation d'intensité, où, l'espace d'un instant, rien d'autre ne compte, sinon le corps et la tête mobilisés ensemble dans la concentration extrême... Regardez Alain Prost (en page 12): l'ancien champion automobile s'aligne aujourd'hui sur vélo de course. C'est moins rapide? Et alors? L'important est ce sentiment d'exister au carré, quand on dépasse ses propres limites. Dans un registre plus ludique, mais vertigineux aussi, nous avons recensé pour vous 10 ascenseurs qui mènent jusqu'au 7^e ciel (page 22). On retient son souffle! Ensuite, dans le calme revenu, que la lenteur est à nouveau douce.



Magazine imprimé en Suisse sur du papier issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.



Poster porté en robe, collection printemps-été 2009 de Martin Margiela: satin de soie imprimé, motif d'une veste issue de la première collection.

BONNE BOUCHE

La finesse avant l'épice



PAR PIERRE THOMAS

La Mémoire des Vins suisses est une association qui a pour objectif de tester le potentiel de garde des vins suisses. Dans ce qu'on appelle son «trésor», elle conserve plusieurs millésimes d'une cinquantaine de vins renommés de tout le pays. Ceux-ci sont régulièrement dégustés. Mais les membres de la prestigieuse association regrettent parfois que ces vins passent inaperçus dans le concert des crus helvétiques, dont ils sont de brillants solistes. Pourtant un seul a eu l'idée d'inscrire le logo du cercle vertueux juste sous l'étiquette, en petites lettres: le producteur du Traminer du Cru de l'Hôpital, à Môtier (FR). Cet hiver, j'ai rédigé, à la tête d'une commission, les commentaires des vins pour le site www.mdvs.ch. Sans trahir le secret des délibérations, j'ai donné à ce blanc la note de 19/20 dans les millésimes les plus récents, 2016 et 2013, et de 18/20 pour 2010 et 2007. C'est dire que ce vin se tient fort bien dans le temps et figure parmi les meilleurs blancs du pays. Pour le 2016, j'ai noté «une attaque fraîche, une belle tension en milieu de bouche; du gras, de la puissance et de l'élégance, avec une longue persistance: un très joli vin aromatique!» Parfait, par exemple, sur des plats thaïs finement épicés. Le vigneron-encaveur Christian Vessaz pratique la biodynamie, certifiée Demeter, sur ses 13 hectares de vignes, dont un de traminer. Le moût a fermenté

grâce à ses propres levures et n'a pas accompli de seconde fermentation (malolactique). Il est, comme dit l'œnologue, «le moins variétal possible». Dans le Vully, le gewurztraminer a, du reste, perdu son préfixe épicé (gewürz). Et tous les producteurs de ce cépage venu d'Alsace dans les années 1950 adhèrent à une charte. A cheval entre la Suisse romande et alémanique, partagé entre Vaud et Fribourg, le Vully et ses 150 hectares de vignes explose de dynamisme. La troisième génération d'encaveurs montre son nez, au point que Christian Vessaz, 40 ans, paraît déjà un vieux sage.



L'étiquette
Traminer du Vully 2016
Le prix 28 fr. les 75 cl
L'adresse www.cru-hopital.ch

EXPO

L'homme invisible

S'il ne fallait retenir qu'une couleur, ce serait le blanc. Blanc comme les idées qui vont encore germer. S'il fallait ne retenir qu'une taille, ce serait le surdimensionné. Comme ces vêtements qui magnifient la coupe, exposent les coutures, empiècements et autres fils de bâti qui constituent l'architecture d'une pièce. Ce printemps, le Musée de la mode de Paris propose la première rétrospective française du créateur belge Martin Margiela, cet homme mystère qui s'est toujours effacé derrière son travail, évitant photos ou interviews. Depuis 2009, le styliste de 61 ans vit retiré de la mode et c'est John Galliano qui assure aujourd'hui les collections de Maison



Margiela, 1989-2009, Palais Galliera, Paris, jusqu'au 15 juillet 2018.

Margiela. L'exposition retrace donc les vingt ans de création à la tête de la marque à son nom. En 130 silhouettes et moult documents et vidéos de défilé, on suit la remise en question fondamentale que proposait déjà Margiela, préfigurant le mouvement actuel qui s'oppose aux caprices saisonniers au profit de tenues inspirées, d'excellente facture et prêtes à défier le passage des ans. C'est lui qui, le premier, a revalorisé les vêtements de seconde main, les retravaillant en pièces uniques dans sa ligne Replica. Classé «créateur cérébral», le Belge a initié un recentrage sur la beauté des volumes et la recherche d'une certaine pureté. *Renata Libal*



MONTRE

Petit cheval chevronné

Traditionnellement, l'horlogerie Hermès propose chaque année quelques modèles exclusifs, aux cadrans figuratifs, réalisés avec toute la virtuosité (impayable...) des métiers d'art. Cette année, voici une montre grand public qui fait allusion à cette lignée prestigieuse: elle représente une tête de cheval inspirée de la figurine du jeu d'échecs. Les techniques sont celles du cloisonné, de la laque et de la décalque, alors que des motifs de chevron viennent animer chaque alvéole, rappelant aussi la tradition équestre de la vénérable maison, puisque ce tissage est celui des tapis de selle. Le temps galope joyeusement. *R.L.*

Modèle Arceau Casaque, Hermès, boîtier acier, mouvement quartz, existe en jaune, rouge, bleu ou vert, 3300 fr.



La Terrasse offre l'un des plus beaux points de vue de Crans-Montana.

HÔTEL

Au centre, juste en dessus

Le meilleur endroit pour s'immerger dans les violets du soleil couchant, à Crans-Montana, est sans aucun doute la terrasse de l'Hôtel Crans-Ambassador, qui fait face aux plus prestigieux sommets, tout en surplombant la station qui s'illumine, avec ses patineurs et ses passants minuscules, comme une ville-jouet. Un brasero et des plaids pour profiter au chaud du grand air et trois fines de claire avec un verre de chasselas Les Bernunes de Nicolas Zufferey, de Sierre, au fond de la vallée. C'est que le mythique hôtel – rénové, redécoré – est en train de renaître de ses cendres. Après les fastueuses années jet-set qui ont suivi sa construction audacieuse, de forme triangulaire, en 1972, les affaires ont été pour le moins chaotiques, jusqu'à la faillite en 2016. Cette saison, l'établissement rejoint la chaîne raffinée des hôtels Victoria-Jungfrau Collection (avec



L'hôtel emblématique de Crans-Montana, bâti en forme de sommet ou de sapin, reprend vie.

Interlaken, Zurich, Lucerne et Berne) et mise sur le luxe décontracté qui sied si bien aux altitudes. Didier Bru, le nouveau directeur, n'a qu'une ambition: «Faire les choses vraiment bien, avec une attention personnalisée.» Pour que les habitués de la station viennent se mêler aux hôtes, l'équipe pousse volontiers les tables et augmente le volume de la musique dans le lounge panoramique, si l'ambiance s'y prête. Et quel atout que le restaurant: le jeune chef William Weiss (longue barbe rousse de dandy) y prépare une cuisine gastronomique joyeuse, inspirée de ses voyages. Les amuse-bouche se présentent sur une pierre valaisanne, tandis que le tartare de daurade bénéficie de copeaux de feuille de caviar de Frutigen. *Renata Libal*

Crans-Ambassador, bar-lounge, spa et restaurant La Table (120 fr. le menu dégustation). Dès 320 fr.

COSMÉTIQUES

Reconnecter la peau



Quand 800 000 récepteurs sensoriels envoient des infos au cerveau, cela intéresse la cosmétique. Shiseido ouvre ainsi un nouveau chapitre de soins avec le soutien de la neuroscience. Chaque stimulus – thermique, chimique, mécanique ou émotionnel – engendre une réaction épidermique, et ce faisant, instaure, grâce au système nerveux, une sorte de conversation entre le cerveau et la peau. Ce dialogue n'a qu'un but: protéger la peau face aux agressions. Les années qui passent ou le célèbre stress oxydatif perturbent cette discussion au point que la peau ne réagit plus correctement. Pour sa ligne Essential Energy, Shiseido a donc mis au point la ReNeura Technology, à la croisée entre dermatologie et neuroscience. Cette technologie améliore la communication perturbée entre le cerveau et la peau. Les cellules nerveuses retrouvent de l'énergie. Combinés à la ReNeura Technology, on trouve du zeste de *Citrus Unshiu*, de l'acide hyaluronique – ingrédient star de l'hydratation –, du thé Assam et des extraits de perles pour l'éclat. Et comme au Japon les détails comptent, les petits pots déclinent 64 esthétiques, soit huit fonds et huit couvercles différents. Ils évoquent le raku, technique ancestrale de poterie, afin de susciter une émotion plaisante, avant même de tremper son doigt dans le pot. *Sarah Jollien-Fardel*

Essential Energy, pour les peaux dès 30 ans, en crème et gel hydratants, ou crème de jour SPF 20, 90 fr.



ACCESSOIRE

Gare aux yeux!

Casquette ou lunettes? Les deux! La styliste Maria Grazia Chiuri, chez Dior, a imaginé des solaires inspirées des protections que l'artiste Nikki de Saint Phalle portait en réalisant les tableaux où la peinture était projetée à la carabine. *R.L.*

Visière Diorclub1 en jaune, bleu, gris ou orange, 345 fr.



Un mélange frais et fruité griffé LV.

PARFUM

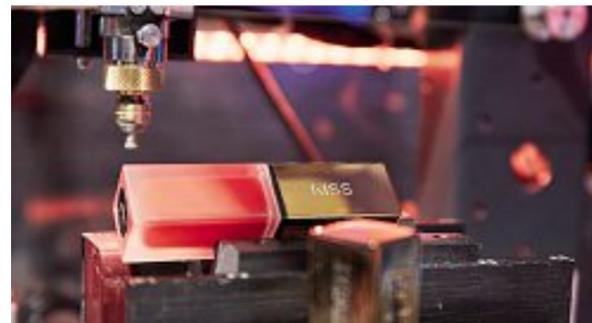
Bonne humeur

Le tout dernier parfum Louis Vuitton s'appelle Le Jour Se Lève. Une promesse. Jacques Cavallier-Belletrud, célèbre maître parfumeur qui concocte les senteurs de la maison, là-bas, à Grasse, dans le domaine des Fontaines Parfumées, a choisi d'insuffler la joie au saut du lit. «J'ai voulu un parfum frais et fruité, raconte-t-il, qui diffuse un souffle optimiste, qui soit aérien et solaire et reste sur la peau tout au long de la journée.» Il choisit donc la mandarine de Sicile, généreuse et gorgée de soleil qu'il allie au cassis pour une note de tête plus florale, tandis que le jasmin sambac issu de Chine (un ingrédient «signature» Louis Vuitton),



Le Jour de lève, Louis Vuitton, en vente exclusivement dans les boutiques de la marque, dès 260 fr.

est associé au magnolia et à l'osmanthus pour relever la sensualité du musc. Ce jus vient compléter la collection initiée en 2016. Lorsque Louis Vuitton, propriété du numéro 1 mondial du luxe, le groupe LVMH, a peaufiné ses premiers sept parfums, l'enjeu était de taille, dans un marché où maintes senteurs disparaissent à peine lancées. La maison dispose certes d'un historique créateur de parfums, mais la dernière création remontait à... 1946. Il s'agissait donc de frapper fort. Chaque senteur s'envisage comme un sac à main appelé à traverser le temps, rempli de joie de vivre. *Tanja Ursileo*



BEAUTÉ

Ambiance Tatoo

Pour lancer sa nouvelle ligne de rouge à lèvres Tatouage Couture, basée sur la célébration des encres mates, la marque Yves Saint Laurent s'essaie à un nouveau type d'expérience beauté: le club animé et éphémère, au sein d'un grand magasin. Les curieuses peuvent s'y faire maquiller (classique!) ou (plus pro) participer à des «masterclasses», par volée de huit personnes. Surtout, le tatouage est en vedette, sur la peau, pour de vrai (dès 50 fr.) ou en gravure pour personnaliser ses produits de beauté. En plus? Photobooth et DJ. En piste! *L.V. Pop Up Beauty Club, YSL, Manor Lausanne jusqu'au 17 mars.*



ACCESSOIRE

Pas de course, pas de danse

La sportive Puma s'envole en entrechats, avec une collection En Pointe en rose dragée, élaborée avec les danseurs du New York City Ballet. Des sneakers techniques qui ne permettent peut-être pas de danser *Le lac des cygnes*, mais courent le pied léger, avec force rubans de satin. Parfaites aussi sur tapis rouge. *R.L. Phenom satin, Puma, aussi en noir, 130 fr.*

Des patins fusée aux pieds

TOYS FOR BOYS



PAR CHARLES-ANDRÉ AYMON

Imaginez un croisement entre Iron Man et l'inspecteur Gadget... C'est toute l'idée des RocketSkates de l'américain Acton, qui donne ainsi leurs lettres de noblesse aux patins à roulettes électriques, restés jusqu'ici au ciel des inventions loufoques. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si Gaston Lagaffe et le professeur Tournesol ont chacun produit leur version de ces petits suppléments de mobilité. Leur fonction, justement, est de parcourir avec style les derniers kilomètres entre la maison (ou les transports publics) et votre destination. Vous me direz que les



A partir de 460 fr. (version light dès 200 fr. env.) sur le site du fabricant www.actonglobal.com.

trottinettes électriques, les gyroroues et autres gyropodes du style Segway font déjà le job. Si on veut. Mais les RocketSkates possèdent l'avantage – en plus d'attirer les regards – de vous garder en forme. Car pour démarrer ces fusées à roulettes, une impulsion du pied directeur doit être donnée. Impulsion que l'on renouvellera en se déhanchant élégamment sur l'entier du parcours pour tutoyer les 20 km/h. Les moins sportifs peuvent se tranquilliser, puisque les engins, munis de gyroscopes, s'arrêtent dès que le bout du pied touche terre, réflexe typique de tout utilisateur en détresse. Deux configurations sont disponibles suivant leur autonomie (de 13 à 16 km). Pour rassurer les plus timides, chaque modèle possède trois modes d'accélération, du plus doux au plus sportif. Comme il se doit, une app pour smartphone est incluse. Elle permet de régler la vitesse, de consulter les statistiques et la charge de la batterie, et d'interagir avec d'éventuels autres utilisateurs à proximité.



Forget the rules

**TATOUAGE COUTURE
MATTE STAIN**

HIGH PIGMENTATION MATTE COLOUR
TATTOOED ON YOUR LIPS.
18 COLOURS. 18 CONVICTIONS.

YVES SAINT LAURENT

#HERE TO STAY





ARTISANAT

À GAUCHE

Le modèle de surf standard de Zensnow.

CI-CONTRE À DROITE

Aiguillage des carres.

CI-DESSOUS

Les carres du snowboard sont maintenus par des pinces jusqu'à ce que la colle soit sèche.

TOUT EN BAS À GAUCHE

Une planche attendant d'être assemblée, semelle à gauche et couche de bois à droite.

TOUT EN BAS À DROITE

Le logo de Zensnow est apposé sur la semelle.



Perfection calibrée

DANS L'OBERLAND BERNOIS, LE LABEL ZENSNOW FABRIQUE DES SNOWBOARDS SUR MESURE. LES CLIENTS ONT AUSSI CARTE BLANCHE POUR APPORTER UNE TOUCHE PERSO À LEUR PLANCHE.

TEXTE ILARIA LONGO PHOTOS LEA MEIENBERG

P ARMI LES snowboarders attachés à la qualité et à l'originalité de leurs planches, Zensnow passe pour une valeur sûre. Depuis 2011, Reto Neiger fabrique des surfs sur mesure dans son petit atelier de Matten bei Interlaken. De l'extérieur, rien ou presque ne laisse soupçonner l'existence de cette petite entreprise tenue par deux artisans. Seuls quelques snowboards posés devant le numéro 8 de la Alte Unterdorfstrasse trahissent qu'ici, au sous-sol d'une imposante maison familiale, on travaille les planches avec une âme de bijoutier.

C'est parce qu'il ne trouve pas le surf de ses rêves parmi les grandes marques du marché que Reto Neiger, snowboarder professionnel de longue date, décide un jour de se lancer dans la fabrication de planches. Pour lui, la durabilité est tout sauf un vain mot. Sa conviction: un surf doit tenir plus longtemps qu'une saison. «Au départ, je voulais surtout fabriquer le snowboard qui correspondrait exactement à mes besoins. Avec le temps, j'ai recueilli tellement d'informations sur la construction des snowboards qu'il m'est venu l'idée d'en créer d'autres», raconte le passionné, qui, parallèlement, travaille comme éducateur social à temps partiel.

Aujourd'hui, avec son collaborateur Nils Roth, Reto Neiger façonne près de quatre planches par semaine en période hivernale. Divers aspects entrent en ligne de compte

dans la fabrication d'une planche sur mesure, sans compter le poids et la taille de la surfeuse ou du surfeur. Avant de s'entretenir personnellement avec Reto Neiger, le client remplit un questionnaire en ligne sur le site de l'entreprise où il livre des informations sur son style de glisse et sur les types de piste qu'il fréquentera sur sa planche. Cet exercice permet aux clients de réfléchir en amont, pour trouver ensuite la planche parfaite avec l'aide du spécialiste.

Comme à la maison

Zensnow décline trois modèles, à partir de 1300 francs, disponibles dans sept tailles: la planche d'origine au design standard, la version personnalisée sur le dessus, et la troisième avec une semelle customisable. Libre cours est laissé à l'imagination: le plus souvent, il s'agit d'apposer un logo, une citation favorite ou tout simplement un nom. «Si la personne est à court d'idées pour le design, nous l'élaborons ensemble», explique Reto Neiger.

Chez Zensnow, les clients se sentent très vite comme à la maison, et s'ils le désirent, ils peuvent aussi participer à la fabrication de leur planche. Des ateliers ont lieu – principalement – en été et ils sont si fréquentés qu'ils vont être amenés à se multiplier prochainement. Un projet d'atelier avec hébergement des participants devrait également voir le jour. Ceux-ci auraient ainsi l'occasion de suivre chaque étape de la conception de leur planche tout en appréciant leur pleine immersion dans l'Oberland bernois.

La finalisation du produit dure une journée, mais les diverses étapes de réalisation requièrent davantage de temps. Sur le revêtement noir que décore un motif vient ainsi s'ajouter une couche de fibre de verre qui confère à la planche la stabilité requise. Une autre couche composée de bois de frêne et de bois japonais léger est ensuite appliquée, puis recouverte d'une seconde fibre de verre. Le tout est collé à l'aide d'une résine et compressé, chauffé, refroidi, durant deux heures, sur l'une des trois presses conçues personnellement par Reto Neiger. Une fois les couches compressées, la planche est sciée à la forme désirée puis poncée.

En dehors du revêtement qui assure une glisse optimale, c'est en effet le dessin de la forme qui fait toute la différence. Avec sa découpe, le dernier modèle, le Big Nose BN 3.0, représente désormais la marque de fabrication de Zensnow: «C'est le fruit de sept ans de recherche pour aboutir à ce que le surfeur ne s'enfonce pas dans la neige poudreuse et dispose aussi de bonnes carres quand il descend sur la piste», précise l'ancien sportif professionnel.

Le nom de l'entreprise et son logo en forme de flèche ont un arrière-fond sportif ainsi qu'une composante philosophique, comme l'explique Reto Neiger. «Pour décocher leurs flèches, les archers zen se fiaient à leur instinct. Dans la glisse aussi, le snowboarder doit pouvoir faire corps avec sa planche et se reposer entièrement sur son intuition.»



Reto Neiger

A 43 ans, ce mécanicien de formation a connu une longue carrière de snowboarder professionnel. Aujourd'hui, il dirige Zensnow tout en travaillant comme éducateur social et moniteur de snowboard. www.zensnow.com

ACCÉDEZ À LA PERFECTION

Faites entrer votre divertissement à domicile dans une nouvelle ère. Notre nouveau téléviseur Smart TV webOS associe des images OLED 4K ultra nettes et le son le plus puissant au monde pour un téléviseur avec système audio intégré et un accès au streaming musical sans fil. Le BeoVision Eclipse est décliné en versions de 55 et 65 pouces.

BÉNÉFICIEZ JUSQU'À CHF 2.300 DE REMISE EN ÉCHANGEANT VOTRE ANCIEN TÉLÉVISEUR CONTRE LE NOUVEAU BEOVISION ECLIPSE.*

Pour en savoir plus consultez bang-olufsen.com/offer



BEOVISION ECLIPSE
BANG & OLUFSEN

VITESSE AU POING

APRÈS LA FORMULE 1 ET LA FORMULE E, VOICI ALAIN PROST À FOND SUR SON VÉLO. «LE PROFESSEUR» NE JURE QUE PAR LE BITUME.

TEXTE MATHILDE BINETRUY

MÊME LES SPORTIFS les plus ascètes se font plaisir: Alain Prost est au régime strict, mais il sucre son café. Sa vie de dévoreur de bitume impose discipline, rigueur et hygiène de vie irréprochable: il faut bien décompresser. Car il est toujours question de performance, avec Alain Prost. Le quadruple champion du monde (1985, 1986, 1989 et 1993) est aujourd'hui copropriétaire de l'écurie de Formule E, 100% électrique, Renaud e.dans (Porsche, BMW et Mercedes ont annoncé leur arrivée dans le championnat à court terme), avec son fils Nicolas parmi les pilotes officiels. Le virtuose du bitume, adversaire jadis d'Ayrton Senna, continue donc d'écrire les belles pages de l'histoire automobile. Mais aujourd'hui, sa pratique s'appelle le vélo. Il sort même une montre, avec la marque horlogère Richard Mille, inspirée du cyclisme. Si vous croisez le matin une fusée à deux roues sur les lacets au-dessus du Léman, c'est peut-être lui. Il portera sa montre aux Championnats du monde de cyclisme amateurs qu'il prépare activement. D'ici là, le jeune sexagénaire avale les kilomètres et compte les calories.

Vous voilà au Salon international de la haute horlogerie de Genève. Comment est venue l'idée d'une montre?

Je connais Richard Mille depuis longtemps, au moins une vingtaine d'années. Nous nous sommes souvent croisés sur des circuits automobile, dans des dîners. La passion du sport nous a rapprochés, puis l'horlogerie. Richard est le partenaire de mon écurie de Formule E depuis le début, en 2014, mais c'est avant tout un ami. Il a une vision des choses très précise. On se laisse porter avec lui. Je lui fais confiance.

On vous attendait plutôt autour de l'univers automobile...

Richard voulait une technologie très spéciale autour du vélo. J'ai tout de suite dit: «Banco!» Cela fait sens, je suis un coureur cycliste.

Les gens ignorent cette partie de votre vie?

Le vélo répond à un désir de me dépenser. Je ne reste jamais sans rien faire, j'ai besoin d'être dans l'action.

Vous souvenez-vous de la couleur de votre premier vélo?

Il était dans les couleurs chrome, ciel. Aujourd'hui, j'ai plusieurs modèles de course, je suis passionné par l'objet. La technologie me parle.

C'est cela qui vous a conduit au sport automobile?

Je me suis retrouvé au volant pour la première fois en 1970 ou 1971. J'avais 16 ans. Autant dire un âge canonique par rapport à la pratique

d'aujourd'hui, où le plus jeune pilote de F1, Max Verstappen, a 17 ans et a commencé le kart à 4 ans. Bref, à ce moment-là, j'étais passionné par le football, mais c'était sans compter sur l'intervention de mon frère.

Racontez-nous...

Il m'a entraîné avec lui pour louer un kart, qui n'allait pas très vite d'ailleurs. Cela a été une révélation, je me suis tout de suite dit: «Ce truc-là est pour moi.» Sans comprendre vraiment pourquoi. Je souhaite à tout le monde un tel sentiment d'évidence. Je me suis investi à fond et j'ai continué, malgré les découragements, malgré le coût prohibitif de cette passion. C'est ainsi cela que l'histoire a commencé.

Est-ce que vous vous souvenez de vos premières sensations, au volant d'une Formule 1?

Vous vous dites: «Je ne vais peut-être pas y arriver.» La puissance est impressionnante. Puis, petit à petit, vous vous apercevez que c'est dans la maîtrise que tout se passe.

Et la vitesse?

A chaque fois qu'on me parle de vitesse, je réponds qu'il s'agit plutôt de contrôle. Je ne suis ni fou ni amateur de sensations fortes à 300 ou 400 km/h. Ce n'est pas ce qui m'excite le plus. Ce qui me plaît, c'est le travail avec des ingénieurs, des mécaniciens autour d'une technologie. Pour performer, il faut optimiser ce que l'on a à tous les niveaux, et c'est dans la maîtrise que cela se passe.

Et la Formule E?

La voiture électrique est beaucoup plus lourde, moins puissante (environ 300 chevaux contre 900). Je n'ai pas eu l'opportunité d'en conduire une, car il y a très peu d'essais privés et il vaut mieux laisser la place aux pilotes. Mais cela m'intéresse. J'ai conduit plusieurs générations de F1 et j'ai envie d'essayer le 100% électrique, par curiosité.

Vous saurez conduire une telle voiture?

C'est très différent de ce que j'ai fait en F1. En gros, l'information est donnée du stand au pilote, alors que c'était l'inverse à mon époque. Et puis, il y a aussi l'«aide au pilotage». Le terme, un peu négatif, décrit tous les systèmes intégrés dans la voiture.

Quelles sont les qualités d'un bon pilote?

Il faut gérer son talent naturel, avoir une propension à progresser, la curiosité de la technologie et savoir galvaniser l'équipe autour de soi. Et ne pas avoir de point faible.

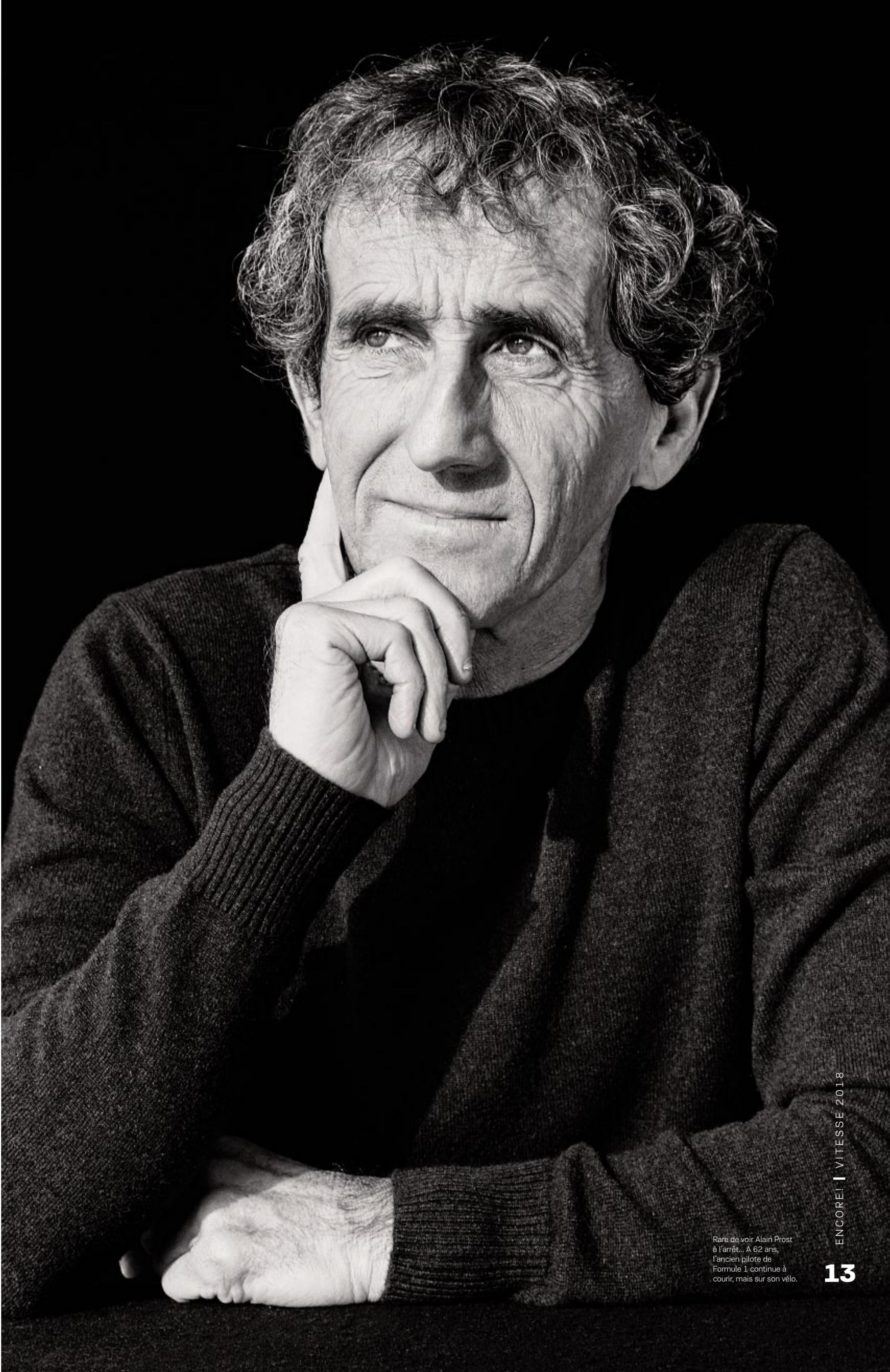
Un pilote pour lequel vous avez de l'admiration?

Ce serait difficile pour moi de vous en citer un seul. Plusieurs noms qui



MONTRE DE CYCLISTE

Pour Alain Prost, Richard Mille sort un bijou de complexité en édition limitée (30 exemplaires): la RM 70-01 Tourbillon Alain Prost. Ce calibre tourbillon à remontage manuel en titane est équipé d'un totalisateur de kilomètres. Le boîtier tonneau assure l'ergonomie de l'engin.



Rare de voir Alain Prost à l'arrêt... A 62 ans, l'ancien pilote de Formule 1 continue à courir, mais sur son vélo.



me viennent à l'esprit, valeurs sûres et des jeunes prometteurs: Lewis Hamilton, Max Verstappen, Esteban Ocon, Charles Leclerc... Tous ont des qualités différentes mais de vraies personnalités, ce qu'on n'avait un peu perdu à un moment.

Si vous deviez en retenir qu'un seul?

Je m'y suis toujours refusé, bien que l'on m'y pousse souvent. On ne pourra le dire que dans une génération s'il y a un, deux ou trois pilotes qui survolent le débat.

C'est comme la course cycliste?

Le cyclisme est devenu une course d'équipe, un peu comme la Formule 1. On termine le travail que 1000 artisans ont commencé. Une personne peut annihiler le travail de tant d'autres.

Pour quel coureur avez-vous de l'admiration?

Il y en a plusieurs: Bernard Hinault, Eddy Merckx, Laurent Fignon, même Lance Armstrong dans un certain domaine. Il faut reconnaître qu'il y en a souvent un qui paie pour les autres. Il y a aussi des événements qui vous marquent comme la victoire de Bernard Hinault le 24 avril 1980 lors de la 66^e édition de Liège-Bastogne-Liège. La course s'est déroulée dans des conditions épouvantables, et seuls 21 coureurs sur les 174 participants ont été classés à l'arrivée. Sinon, chez les jeunes, j'aime beaucoup Christopher Froome même s'il lui manque la rage, le charisme de certains coureurs.

A quoi tient ce fameux charisme?

Pas seulement à la victoire. C'est une manière d'être, accompagnée de beaucoup d'abnégation.

Revenons au côté adrénaline, quelle différence ressentez-vous en tant de pilote et père de pilote?

Voir mon fils dans un baquet de voiture a été extrêmement compliqué pour moi. D'abord, cela ne m'apparaissait pas comme une voie naturelle, parce que Nicolas a fait de brillantes études et qu'il était plus destiné à se réaliser dans le monde du ski ou du golf. La bascule a été un peu violente. Je ne l'ai pas très bien vécu. Certaines courses en F3000 m'ont donné des sueurs froides.

Avez-vous gardé des objets souvenirs de votre période F1?

Chez moi, vous verrez les quatre casques de pilote que j'ai conservés en souvenir de mes titres de champion du monde. Mon fils a aussi tenu à garder les combinaisons de pilote de cette époque. Mais, c'est tout. J'ai toujours séparé ma vie de pilote et ma vie privée.

Vous avez l'air d'être toujours en mouvement...

Mon rêve aurait été d'être professionnel dans toutes les disciplines sportives que j'aime: le ski, le vélo, le golf, le football. J'ai besoin d'être actif tout le temps.

Certaines courses de mon fils m'ont donné des sueurs froides

Avez-vous encore d'autres passions que le sport dans votre vie?

La mer, l'art (que je n'arrive pas toujours à assouvir d'ailleurs), la nature.

Vous vivez à la campagne?

Je vis à Genève, mais j'ai une maison de vacances au vert. Je ne suis pas du tout jetset, je n'aime pas sortir. Ma vie est assez saine: marche en montagne, randonnée... Les noctambules vont dire que je suis lisse (*rires*). Chacun sa vie, je ne porte aucun jugement.

Qu'est-ce que vous pensez du débat actuel sur les limitations de vitesse?

D'un certain côté, ce n'est pas illogique. Il y a des limitations tout à fait raisonnables, comme en ville, sur des portions de routes secondaires dangereuses. Mais c'est aussi une question de comportement, de citoyenneté. La réglementation de la circulation routière en Allemagne est plus libre parce que, là-bas, conduire, c'est presque une éducation.

Pas comme chez nous, donc...

Il y a un truc qui m'énerve. Aujourd'hui, dès qu'il y a un accident on commence par mettre en cause une vitesse excessive. Mais il y a d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte: la consommation de substances illicites, l'utilisation du téléphone portable...

Quel conducteur est Alain Prost dans le civil?

Je possède une Renault Espace et une Zoé. Mais, dès qu'il fait beau, je prends mon vélo électrique pour me déplacer dans Genève.

Avez-vous déjà été flashé par un radar?

Récemment, oui, à 51 km/h au lieu de 50. Et là, vous vous dites m...! C'est un peu vexant.

Etes-vous par ailleurs adepte des transports en commun?

Il m'arrive de prendre le bus, mais c'est rare. Je préfère le vélo ou le scooter pour les petites distances. En revanche, je voyage très régulièrement en train.

Vous qui êtes un homme de défi, quel objectif vous êtes-vous fixé pour 2018?

Je fais des courses de vélo amateurs et j'aimerais me remettre en selle pour les Championnats du monde masters en Italie. Ils vont se dérouler à Varèse du 30 août au 2 septembre 2018.

Et en matière de bonne résolution?

Mais je ne prends que de bonnes résolutions! Là, c'est régime sec, notamment pour préparer les courses cycliste. Hou là là, vos lecteurs vont avoir le sentiment que je suis quelqu'un de bien triste en lisant l'interview (*rires*). ☺

TOUJOURS À FOND

AU VOLANT
Alain Prost vainqueur au Grand Prix du Canada de Formule 1, le 13 juin 1993.

EN ÉQUIPE
Damon Hill, Alain Prost (à droite) et la Williams-Renault Team à la veille du Grand Prix de Suzuka au Japon, le 23 octobre 1993.

LE VÉLO ET LA MONTRE
Sa nouvelle passion pour le vélo débouche aujourd'hui sur une montre dans ce thème.

AVEC SON FILS
Troublante ressemblance avec son fils Nicolas, qui poursuit le destin automobile familial, en Formule E, 100% électrique.

Sentez-vous
SURCLASSÉ
en Classe Économique



CLASSE ÉCONOMIQUE EMIRATES

Avec un menu composé de plusieurs plats, jusqu'à 3 000 chaînes disponibles sur de larges écrans individuels, le Wi-Fi gratuit et une franchise bagages jusqu'à 35 kg, vous ne rêvez pas, vous êtes bien en Classe Économique.

Hello Tomorrow


Emirates

DÉCOLLAGE IMMINENT

PAS UN INSTANT À PERDRE!
ENVOL SUR UN COUP DE TÊTE,
AVEC QUELQUES ACCESSOIRES
QUI FONT PLAISIR, POUR UNE
ESCAPADE LOIN DE LA VRAIE VIE.

PHOTOS SÉBASTIEN AGNETTI
STYLISME LÉONORE NOZ





DE GAUCHE À DROITE
ET DE HAUT EN BAS

Sac de voyage en cuir Ulysse, **Longchamp**. Sac de voyage bandoulière My LV World Tour, **Louis Vuitton**. Weekender en cuir couleur café, **Picard**. Weekender R118 Fem, en bâche recyclée, **Freitag**.



DE GAUCHE À DROITE
ET DE HAUT EN BAS

Baskets en cuir noir, **Gant**. Chapeau en feutre de lapin noir, **Hermès**. Sac à dos en cuir, **Boss**. Basket hologramme blanc, **Boss**. Gants Perfect Fit en cuir rouge, **Roeckl**. Sac à dos en nylon noir Flip, **Bally**. Baskets en veau, **Dior**.

ASSISTANT PHOTO
MILES GUIDETTI
PRODUCTION
LUCIE VOISARD

CE SHOOTING A ÉTÉ
RÉALISÉ À L'AÉROPORT DE LA
BLÉCHERETTE À LAUSANNE.
NOS REMERCIEMENTS À RENATO
SPRIANO ET TOUTE L'ÉQUIPE
DE FLY 7 QUI ONT MIS L'AVION À
NOTRE DISPOSITION.

**DE GAUCHE À DROITE
ET DE HAUT EN BAS**

(Sur le dossier) Casque Momentum On-Ear Wireless en noir, **Sennheiser**.

Casquette de baseball en laine, **Cos**.

Sac en toile nylon Ruban, **Longchamp**.

(Sur le sac) Montre Khaki Pilot Auto Day Date, 42 mm, boîtier acier inox, automatique, 80 heures réserve de marche, fonction jour-date, **Hamilton**.

Stylo Collection 849 Alexander Girard en noir et blanc avec son étui, **Caran d'Ache**.

Dior Homme Sport Very Cool Spray, **Dior**.
Touche couleur lèvres protection UV Tahiti Blue, **Shiseido**.

Foulard Blur frangé main en viscose, **D'Scarves**.

Porte-monnaie en cuir noir motif croix, **Delica Tezzen**.

Ceinture contraste en cuir noir et orange, **Cos**.
Booster à la vitamine C, Laboratoire **Novexpert Paris**.

Montre GMT Rega Limited Edition, 45 mm, automatique, petite seconde grande date, boîte acier recouvert de PVD gris, bracelet textile, étanche à 100 m, 2000 ex., **Oris**.

Petite enceinte résistante à l'eau Wonderboom, **Ultimate Ears**.

L'heure de rouler

LES MONTRES VROMBISSENT CE PRINTEMPS. QUATRE MODÈLES RENDENT HOMMAGE AUX CONDUCTEURS FÉRUS DE BOLIDES SPECTACULAIRES.

TEXTE MATHILDE BINETRUY ET RENATA LIBAL

A moto

«Tu vis plus en cinq minutes à fond sur une moto que d'autres en toute une vie.» Voilà, entre autres envolées conquérantes, le leitmotiv de Burt Munro. Le pilote néo-zélandais est d'un genre à part. En 1920, il achète une Scout et la bidouille sans relâche pendant cinquante-cinq ans jusqu'à atteindre les 295,4 km/h sur le lac salé de Bonneville, aux Etats-Unis, record absolu en catégorie moins de 1000 cm³. Sa drôle de bécane rouge profilée a inspiré ce printemps (cinquante plus tard) trois modèles à l'horloger Baume & Mercier, en référence à la fameuse Indian Motorcycle Company. La montre hommage à Munro colle à l'ADN de la moto: précise, fiable, virile, avec un bracelet vermillon et le record mis en valeur sur le tachymètre. Le numéro 35? Porte-bonheur du pilote... Pour le détail, le cadran sablé rappelle le salin de Bonneville. De l'adrénaline au poignet. Clifton Club Burt Munro Tribute, Baume & Mercier, chronographe automatique, acier, 44 mm, 1967 pièces, 3550 fr.

En supercar

La Bugatti Chiron est la voiture de série la plus rapide et la plus exclusive du monde, avec cette accélération phénoménale de 33,5 secondes, pour passer de 0 à 400 km/h. Partenaire de la marque depuis quatorze ans (la plus longue collaboration du secteur), Parmigiani Fleurier se lance dans une interprétation horlogère du luxueux monument à quatre roues, avec la Type 390. En avant pour les exploits! Le calibre tient dans un cylindre grâce à une exceptionnelle construction verticale. Tout est travaillé sur un seul axe, avec 80 heures de réserve de marche, selon un principe d'engrenage inspiré d'une boîte de vitesses. Comme les clients Bugatti sont des milliardaires avides d'objets exclusifs, les trois finitions (or blanc, or rose et titane) n'existent qu'en 10 exemplaires. Les amateurs commanderont leur bloc-moteur pour poignet en version personnalisée. Bugatti Type 390, Parmigiani Fleurier, prix sur demande.

Vintage

Il n'y a pas que son regard azur. Les cinéphiles et amateurs de voitures se souviennent de Steve McQueen dans le rôle du pilote américain Michael Delaney dans le long-métrage de Lee H. Katzin, *Le Mans*. Le «King of Cool» y porte une combinaison colorée et une montre carrée atypique: la Monaco. En tribut aux bandes visibles sur sa combinaison, sa voiture et la pièce, TAG Heuer sort un modèle glamour avec le logo Gulf Oil sur le cadran. La couronne à gauche, les boutons de chrono angulaires à droite, un bracelet en veau aux coutures orange... Voilà l'esprit sport dûment figolé. A l'image de Steve McQueen, la montre décontractée et classe traverse le temps.

Monaco Gulf Special Edition, TAG Heuer, chronographe automatique, acier, 39 mm, 5700 fr.

En Formule 1

Ambiance paddocks chez Roger Dubuis! Après un partenariat remarqué avec les pneus Pirelli, la marque horlogère poursuit son immersion dans le sport automobile en s'associant avec Lamborghini. La marque soutient le championnat Lamborghini Super Trofeo, dans lequel évolue la nouvelle Huracan Super Trofeo EVO. Une montre issue de cette union immortalise l'expression «en avoir sous le capot»: l'Excalibur Aventador semble vrombir, et met en avant les matériaux utilisés pour la voiture. On retrouve le coloris emblématique sur les aiguilles lumineuses. Une montre qui a la rage!

Excalibur Aventador S, Roger Dubuis, calibre squeletté, carbone et titane, 45 mm, série limitée à 88 pièces, prix sur demande.



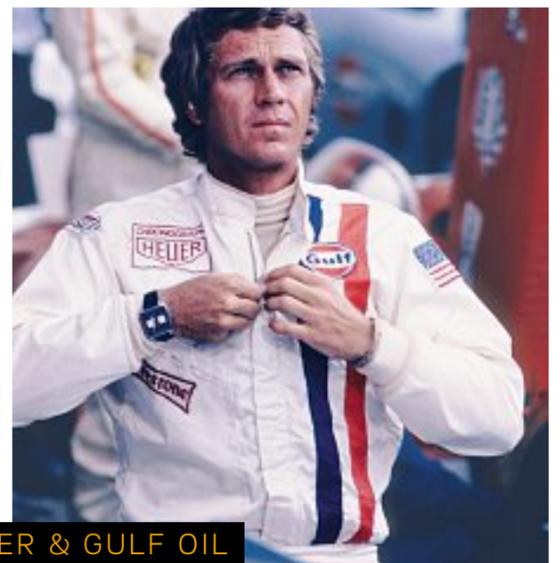
BAUME & MERCIER & INDIAN MOTORCYCLE COMPANY



PARMIGIANI FLEURIER & BUGATTI



TAG HEUER & GULF OIL



ROGER DUBUIS & LAMBORGHINI SQUADRA CORSE

L'amer à boire

QUAND LES VINS BLANCS PERDENT LEUR ACIDITÉ JUVÉNILE AVEC LE TEMPS, QUE RESTE-T-IL? DE «BEAUX AMERS». DÉCODAGE D'UN GOÛT TENDANCE.

TEXTE PIERRE THOMAS

GARDER les arvines? Le thème est très prisé des experts. Cet hiver, en Valais, au Castel d'Uvrier, table d'hôte de la coopérative Provins, deux prescripteurs allemands étaient amenés par la publiciste zurichoise Chandra Kurt: le critique hambourgeois Stephan Reinhardt, qui publie ses notes de dégustation sur le site *The Wineadvocate*, fondé par l'Américain Bob Parker aujourd'hui retraité, et la sommelière conseil munichoise Paula Bosch. Tous deux ont dégusté une série de dix arvines Vieux-Pays de la coopérative, échelonnées entre 1994 et 1958, dix arvines Maître de Chais de 2016 à 2007, et, à l'aveugle cette fois, dix arvines 2015 et 2016 au fil du Rhône.

Face à ce duo de palais d'outre-Rhin, quelques dégustateurs romands, dont je faisais partie. Verdict des Germains: la petite arvine est un vin qui mérite de mûrir en cave. «Elle est meilleure après deux ou trois ans et encore mieux après», dit, enthousiaste, Paula Bosch. Tandis que Stephan Reinhardt faisait la moue sur les jeunes vins: «Ces arômes fruités primaires ne sont pas ma tasse de thé.»

Les vieilles arvines de la marque (disparue) Vieux-Pays de Provins, vinifiées avec deux fermentations, l'alcoolique et la malolactique, présentaient des arômes d'évolution typés de tous les vins âgés: des notes de miel, d'agrumes confits, de thé noir, parfois de pétrole ou de noisettes. Pour la petite arvine Maître de Chais (30 000 à 40 000 bouteilles par an), l'œnologue Damien Caruzzo, de Provins, explique la construire, année après année, pour qu'elle tienne dans le temps. Elle fait du reste partie de la Mémoire des vins suisses, sentinelle de l'évolution des meilleurs crus nationaux (www.mdvs.ch). Et on

a pu clairement distinguer trois phases d'évolution dans cette verticale de dix millésimes: des arômes discrets, voire peu expressifs, sur les trois premières années, plus ouverts sur les trois suivantes, et déjà tertiaires (citron confit, miel, etc.) sur les quatre précédentes.

Rhin et Rhône réconciliés

Dans la panoplie des vins suisses, la petite arvine exprime davantage son originalité quand elle est fraîche et jeune que quand elle affiche plusieurs années, où des cépages valaisans comme le sylvaner (johannisberg en Valais) ou la marsanne ont plus d'allonge. C'est aussi l'avis du meilleur connaisseur des vins valaisans des quarante dernières années, Dominique Fornage, et de José Vouillamoz, qui vient de publier *Cépages suisses* aux Editions Favre. Pourtant, l'acidité du sylvaner et de la marsanne est moindre.

Comment, alors, expliquer les caractéristiques du vieillissement de ces vins? La clé de l'énigme, qui divise les adeptes du riesling rhénan et ceux du viognier rhodanien, je suis allé la chercher, le lendemain, en aval, à Fully. Lors d'Arvine en capitales, «sommets» du cépage valaisan, qui a lieu tous les deux ans, en novembre, le Français Olivier Poussier animait une «masterclass» sur la marsanne. Neuf vins à l'appui, il a dressé un portrait de ce cépage rhodanien, présent aussi bien à Tain-l'Hermitage qu'en Valais, où il est connu

sous le nom d'ermitage. Pour cet expert, l'élément qui tient le vin, c'est l'amertume. On la retrouve aussi dans la petite arvine, dépouillée de ses côtés pamplemousse et rhubarbe juvéniles, voire de sa salinité, après quelques années.

Aujourd'hui, les sommeliers mettent en exergue ce qu'Olivier Poussier, meilleur d'entre eux en 2000, nomme «les beaux amers», «les amers positifs». Au bout de la langue des dégustateurs, cette noble amertume a remplacé la vivacité, jugée triviale. Sans doute parce que la cuisine européenne, inspirée par l'asiatique, a intégré désormais des saveurs plus tendres, plus douces, et même sucrées. Et que l'accord des mets et des vins n'est jamais aussi réussi que lorsqu'on recherche les contrastes gustatifs les plus tranchés.

Seul bémol: qui conserve, aujourd'hui, des vins blancs pour les boire dans cinq ou dix ans? Selon l'enquête M.I.S. - Trend 2017 pour Swiss Wine Promotion, 74% des amateurs de vins suisses déclarent boire en majorité les vins blancs rapidement (et même 51% disent tous les boire ainsi). Seuls 10% en gardent en cave. La proportion est quasi inverse pour les vins rouges: un tiers des sondés disent les boire rapidement et 38% affirment les conserver en cave. Et pourtant, les vins blancs offrent aussi de belles surprises à qui sait attendre. ☉

En mûrissant en cave, les blancs vifs comme la petite arvine ou la marsanne développent une noble amertume, désormais recherchée.

Quatre archétypes notés par notre expert en dégustation Pierre Thomas



Arvine Maître de Chais 2012, Provins, Sion

Produite en une année sèche - 50% de raisins «caillés» (presque secs), 6 g de sucre (quasi demi-doux), 15,5% d'alcool (à la limite du processus de fermentation) -, elle offre un nez étonnant de fruits exotiques, mangue, bergamote; un vin gras, puissant, riche et long.



Arvine Domaine de la Glapière 2015, René Favre & Fils, Chamoson

Ma préférée ce jour-là en dégustation à l'aveugle: nez d'abricot, de pêche, avec des notes exotiques, puis des arômes d'écorce de citron vert; remarquable soutien acide, long en bouche, équilibré, avec une pointe de salinité finale.



Marsanne Les Claives 2012 La Rodeline, Yvon Roduit, Fully

Nez complexe, boisé fondu; bouche sur les fruits blancs mûrs, la poire williams; du gras, de la puissance, de la longueur; un vin d'un bel équilibre acide-amer et qui ira encore loin dans le temps.



Marsanne Planche-Billon 2014-15, Henri Valloton, Fully

Nez d'ananas, d'abricot, de mangue et de résine; riche, rond, plein et gras; exubérant et baroque, avec une finale sur les fruits exotiques. Assemblage de deux lots de deux millésimes, sans malolactique, élevé en fût de chêne.



L'ascenseur qui court dans la tour A'DAM, à Amsterdam.

10

ENVOIS POUR LE 7^E CIEL

PLUS LE GRATTE-CIEL EST HAUT ET PLUS L'ASCENSION EST VERTIGINEUSE. NOS EXEMPLES DE COURSES VERS LES NUAGES.

TEXTE ALEXIA NICHELE



7 Tokyo Sunshine 60

Le bâtiment Sunshine 60 fait partie de Sunshine City, complexe commercial unissant aquarium, planétarium, magasins, restaurants et hôtels. Situé dans le quartier de loisirs d'Ikebukuro, l'immeuble était le plus élevé du pays lors de son inauguration en 1978 (240 m). Les portes du soleil s'ouvrent pour 15 fr.

L'ascenseur Plafond constellé d'étoiles et de symboles célestes... le constructeur Mitsubishi propose un lift à l'image du complexe qui l'abrite: divertissant. Exit la lumière peu flatteuse des néons, la plus rapide des 40 cabines de Sunshine 60 plonge ses usagers dans le noir et les propulse à la vitesse maximale de 36 km/h en 15 secondes environ, soit la moitié du temps de parcours.

L'arrivée Depuis avril 2016, la plateforme d'observation du 60^e étage est devenue un parc à thème, le Sky Circus, consacré aux sens, avec l'aide de simulateurs et casques de réalité virtuelle... Il est aussi possible de se lover dans un des canapés des étages supérieurs et d'admirer la cité tentaculaire. Vue sur le Mont-Fuji par temps clair ainsi que sur la péninsule d'Inzu. A la tombée de la nuit, la capitale offre un spectacle magique.

8 Taipei (Taiwan) Taipei 101

Le bâtiment Culminant à 509 m, Taipei 101 (comme 101 étages) était le plus haut gratte-ciel du monde à son inauguration, en 2004. La tour est le symbole architectural de la capitale taïwanaise assoiffée de modernité, et sa silhouette célèbre dans le monde entier. Entre cinéma, magasins et restaurants, elle renferme une petite ville à elle seule.

Les ascenseurs Pour attirer son public, Taipei 101 a aussi misé sur ses ascenseurs. Lors de leur mise en service, deux installations, sur la soixantaine construites par Toshiba, ont battu tous les records avec leur vitesse de 60 km/h. Le fabricant japonais a mis au point un système de contrôle des vibrations au moyen d'un contrepoids, ainsi que la gestion automatique de l'oxygène à insuffler dans la cabine pour les changements de pression. Ces mécanismes étaient alors appliqués pour la première fois à un ascenseur.

L'arrivée Le visiteur hissé au 89^e étage en 39 secondes voit la ville fourmiller à 360°. Une plateforme extérieure l'accueille deux niveaux au-dessus du terminus.

9 Berlin La tour Kollhoff

Le bâtiment Après la chute du mur de Berlin en 1989, la Potsdamer Platz devient l'un des plus importants chantiers d'Europe. Au numéro 1 de cette place emblématique est inaugurée en 1999 la tour Kollhoff, du nom de son architecte Hans Kollhoff. Cet édifice couvert de briques – un matériau classique à Berlin – règne sur l'ancien tracé du mur et abrite des bureaux. Reflet d'une ville redevenue capitale, il accueille rien de moins que l'ascenseur le plus rapide d'Europe.

L'ascenseur Depuis l'ouverture de la tour Kollhoff au grand public en 2000, ce record européen tient toujours. L'ascenseur conçu par le groupe industriel allemand ThyssenKrupp monte au 24^e étage en 20 secondes. Sa vitesse de 30,6 km/h fait néanmoins encore pâle figure en comparaison avec ses homologues asiatiques.

L'arrivée Au 24^e étage le Panoramapunkt, plateforme à ciel ouvert, domine les hauts lieux berlinois, Porte de Brandebourg, Reichstag, château Bellevue, colonne de la Victoire, etc. Le café aux grandes baies vitrées offre un lieu parfait pour admirer le coucher de soleil.



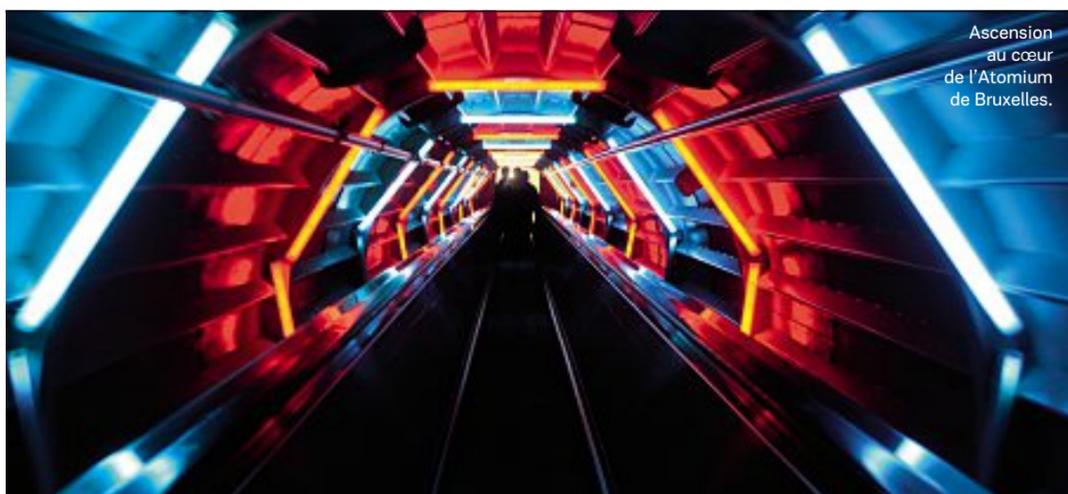
10 Guangzhou Le Centre de Finance CTF

Le bâtiment Le deuxième plus haut gratte-ciel de Chine (530 m) s'élève au-dessus de Guangzhou (Canton), troisième ville du pays et important centre économique du sud-est. Ouverte en 2016, cette tour flambant neuve accueille hôtel, résidences et bureaux.

Les ascenseurs Parmi les 95 conçus par le groupe japonais Hitachi pour la tour, deux fonctionnent à 72 km/h, soit la même vitesse que ceux de Shanghai Tower construits par le concurrent Mitsubishi. L'un d'eux a même atteint 75,6 km/h lors d'une phase test en juin 2017. Les usagers sont transportés 440 m plus haut en 43 secondes chrono, à peine le temps de voir passer les chiffres des étages! Et, pas d'inquiétude, outre cette machine à traction parmi les plus puissantes du monde, l'entreprise a développé des freins électromagnétiques résistant jusqu'à 300 degrés. Qui fera mieux?

L'arrivée On débarque d'abord au 95^e étage. Comme la plupart des gratte-ciel chinois construits depuis 2010, celui de Guangzhou est doté d'un observatoire. Il suffit de grimper au 111^e étage: accessible grâce à un autre ascenseur, il offre une vue dégagée sur la jungle de béton aux 14 millions d'habitants.

L'ascenseur **symbolise le progrès technologique** et devient parfois une attraction touristique à part entière



Ascension au cœur de l'Atomium de Bruxelles.

L'avenir? Une rapidité à la carte



FLORIAN MEIER
Responsable de la communication chez Schindler, le leader suisse du secteur.

Quels sont les critères d'un ascenseur au superlatif?

Sécurité, rapidité et efficacité. Le système Transit Management interagit directement avec les utilisateurs pour aiguiller les flux. Cette personnalisation du service exploite au mieux la capacité de la cabine, même en cas de foule. Et compte en outre l'économie d'énergie, la durabilité, la vitesse, la solidité et la qualité.

Les plus grands défis?

Les chantiers souvent démesurés. Ils exigent un management parfait, ainsi que de multiples collaborateurs techniques hautement formés qui dirigent les travaux sur place.

Quels sont les derniers trends?

Chez Schindler, des ascenseurs intelligents recueillent des informations sur la dépense d'énergie, la dynamique de chaque élément ou les variations de température. Ces données sont analysées à distance, et les éventuels écarts à la norme sont transmis au service technique, via un Cloud. Les dérangements

possibles sont ainsi corrigés avant d'être effectifs. Ce système d'alerte permet de réduire les pannes.

Les hauts faits de Schindler?

Par exemple, les ascenseurs de l'International Commerce Center (ICC) à Hongkong, gratte-ciel de 484 mètres de haut, qui transportent 30 000 personnes par jour. Autre belle réalisation qui mérite une visite: l'ascenseur de l'Atomium à Bruxelles, grâce auquel on atteint la sphère la plus haute, à 102 m. Le bâtiment date de l'Exposition universelle de 1958 et symbolise le XX^e siècle.

LE CINÉMA DIFFEREMMENT

À L'INITIATIVE DE VINCENT PEREZ, UN NOUVEL ÉVÉNEMENT CULTUREL, À LAUSANNE, REDONNE VIE AUX FILMS MYTHIQUES. ET REVOILÀ *EASY RIDER*, LE VROMBISSEMENT DES CHOPPERS SUR GRAND ÉCRAN...

A Lausanne, le cinéma Capitole raconte, à lui seul, l'histoire du cinéma, tant il a vu, depuis son ouverture en 1928, de chefs-d'œuvre projetés sur son écran panoramique. Pas étonnant qu'il devienne, du 24 au 28 mars, le cœur du nouvel événement culturel – r7al, pour Rencontres 7^e Art Lausanne – qui entend s'imposer comme la mise à l'honneur annuelle des œuvres majeures de l'histoire du cinéma. C'est là, dans la plus grande salle de projection de Suisse, avec ses presque 900 places, que se dérouleront les cérémonies d'ouverture et de clôture et que les invités de prestige se mêleront au public. C'est l'idée: ouverture et discussions, rencontres et débats, ateliers et master classes en collaborations avec les hautes écoles de la région, proximité entre qualité et décontraction que permet la capitale vaudoise.

Rencontres 7^e Art Lausanne est né du désir de l'acteur Vincent Perez – enfant du pays – de transmettre sa passion pour le cinéma. Mais pourquoi se lancer dans la course aux avant-premières et aux sorties de demain, quand tant de trésors dorment dans les collections merveilleuses de la Cinémathèque suisse? C'est dans ce désir de proposer un nouveau regard sur les grands films du patrimoine que s'inscrit la démarche. Pour cette première édition, Vincent Perez et Frédéric Maire, directeur de la Cinémathèque suisse, ont mis l'accent sur les chefs-d'œuvre du Nouvel Hollywood, ces classiques spectaculaires des années 1970. *Apocalypse Now* de Francis Ford Coppola (1979); *American Graffiti* de George Lucas (1973); *Taxi Driver* de Martin Scorsese (1976), *Easy Rider* de Dennis Hopper (1969)... Autant de monuments que les cinéphiles ne regardent plus que sur l'écran de leur téléviseur et qui vont, le temps d'un long week-end, envahir les salles de la Cinémathèque et de Pathé à Lausanne. L'enjeu: partager de nouveau ces émotions sur grand écran, ensemble, toutes générations confondues. Avec pour seul point commun l'amour du grand cinéma.

En roue libre

PAYS DE TOUS LES RELIEFS, LA SUISSE COMPTE DIVERS FABRICANTS DE VÉLOS HORS NORMES. COUP DE CŒUR POUR QUATRE MODÈLES DE COURSE QUI FONT DE LEUR PILOTE UN CHAMPION.

TEXTE RENZO STROSCIO

DÉPUIS LA DRAISIENNE de l'aristocrate Karl Friedrich von Drais, cet engin muni d'une poutre en bois, de deux roues et sans pédale, la bicyclette s'est littéralement envolée. Pionnière dans cet univers, la Suisse a joué un rôle déterminant avec des entreprises très engagées dans l'évolution du premier prototype. Dès 1890, l'usine jurassienne Condor fabrique des vélos très compétitifs. L'un d'eux sera l'indéboulonnable deux-roues construit pour l'armée. En acier massif, sa solidité égale sa fiabilité, et le 05' est devenu un modèle de collection... Mais il n'y a pas que Condor. La Suisse compte un lot de fabricants de cycles hors normes à l'heure où la plupart des cadres de vélo sont fabriqués en Asie. La preuve avec quatre modèles qui fendent l'air.



Le révolutionnaire

La marque Renaissant depuis son rachat au début 2016 par le groupe zurichois Colag, Cilo vise à nouveau les sommets avec ses vélos de course. Comme en témoigne cette dernière machine destinée aux esthètes inconditionnels.

Le vélo Le Swiss Racer de Cilo est un concept qui sort du lot. Le cadre a entièrement été réalisé dans les ateliers de Wim Kolb, jeune constructeur de bicyclettes dont la manufacture est sise à Zurich. Faite à la main en acier trempé de 580 mm, la pièce est soudée avec 56% de brasure d'argent. Ce cycle dispose d'un mono-plateau de 48 dents et d'une cassette 2x10 vitesses. La selle et le guidon, gainés de cuir, offrent une maniabilité confortable extrême. Le tout est un ensemble cohérent, au look très contemporain, assurant des performances au plus haut niveau. Le poids est de 12 kg. Env. 3000 fr., www.colag.ch



Le haut de gamme

La marque A Gretzenbach, dans le canton de Soleure, Aarios construit des bicyclettes exclusivement avec cadres en acier, depuis 1930. Le label soleurois, racheté ensuite par une entreprise familiale et locale, se réactualise périodiquement avec de nouveaux modèles techniquement très à la pointe. Travail minutieux et passion font perdurer ce savoir-faire.

Le vélo Le dernier-né des «racers», le RS, repousse les limites de fabrication puisqu'il est construit sur mesure. Avec un cadre dynamique et léger, le vélo à l'armature en acier brasé assure une conduite très confortable. Propulsion, efficacité et rapidité... Sur la route, cet engin transforme son pilote en champion! Il est chaussé d'une paire de pneu Campagnolo, et les accessoires sont tous de haute qualité. Avec une fourche en carbone léger, ce bijou sur deux roues affiche un poids plume de 7,6 kg. 11 000 fr., www.aarios.ch

Le hipster

La marque L'histoire raconte que les coursiers de New York, lassés de se faire voler leur engin avaient décidé de le dépouiller au maximum. Présent sur le marché helvétique, le label genevois Fabrik Cycles commence à construire un tel vélo minimaliste à partir de 2011. Le principe? Un pignon fixe. Ce mécanisme à une vitesse, ou «simple speed», est inspiré des vélos de piste.

Le vélo Plébiscité un peu partout, ce «fixie» inaugure un nouveau genre. Ultraléger, il nécessite un effort permanent, car même le freinage se fait en pédalant... (mais avec moins d'intensité). Les puristes préféreront le modèle à cadre et fourche en carbone, avec roues en aluminium. Équipé d'un guidon en forme de cornes de taureau, cette bête de la route composée d'une trentaine de pièces est très convoitée. Elle est livrée avec des freins avant conventionnels. Un dérailleur classique ou des vitesses intégrées existent en option. Les modèles bicolors ou noir mat sont les hits du printemps. Dès 400 fr. (et jusqu'à env. 4000 fr.), www.fabrikcycles.ch



Le coureur

La marque Depuis 1986, à Granges (Grenchen) au pied du Jura, l'usine BMC fabrique des vélos dont la fiabilité n'est plus à démontrer. Chacun des 20 000 modèles produits par an est doté d'équipements à la pointe.

Le vélo Le dernier-né (2018) de la gamme Team Machine SRL (SLR01) est le plus puissant et le plus léger de la série. Grâce à la technologie ACE élaborée par les experts d'Impec Lab, ce vélo a été recalculé, redessiné et allégé, mais il garde ses atouts d'origine, conformément à la marque. Les ingénieurs ont imbriqué tant la boîte de jonction que les câbles dans le cadre. La machine très aérodynamique se révèle assez exclusive dans son comportement sur route. L'efficacité de ce bijou de technologie est maximale et rien n'est laissé de côté, pas même le confort pour de longues distances. On l'aime en total black.

8999 fr., www.bmc-switzerland.com



Thomas Sabo
JEWELLERY & WATCHES





La BMW M3 GT2, œuvre commune du constructeur allemand et de l'artiste américain Jeff Koons.

Plus nerveuses en technicolor

LES BANDES DE COULEURS CONTRASTÉES DONNENT UNE ÉNERGIE SPORTIVE AUX PLUS PETITES DES VOITURES DE VILLE.

TEXTE HANSPETER EGGENBERGER

LORSQU'EN 2010, on lui a demandé d'imaginer un habillage sur mesure pour une BMW M3 GT2, l'artiste américain Jeff Koons a utilisé toutes les couleurs de sa palette. Le résultat?

Un incroyable mélange! Un patchwork sauvage mêlant des éléments graphiques d'une voiture de course, des formes symbolisant la vitesse ou encore une explosion. Depuis 1975, BMW a ainsi pris l'habitude de faire appel à des artistes pour réaliser un projet baptisé Art Car. C'est à Alexander Calder qu'est revenu l'honneur de réaliser le premier. Puis, des artistes comme Frank Stella (1976), Roy Lichtenstein (1977), Andy Warhol (1979), Ernst Fuchs (1982), Sandro Chia (1992), David Hockney (1985) ou Jenny Holzer (1999) lui ont succédé. Ces œuvres d'art sur roues sont destinées à demeurer des pièces uniques et n'entrent jamais en production. Mais la plupart d'entre elles ont quand même eu l'honneur d'être engagées en compétition et quelques-unes ont pris part aux 24 Heures du Mans!

Voir circuler des voitures aussi colorées dans les rues ferait du bien aux yeux. Parce qu'il faut bien admettre que, depuis des années, les «non-couleurs» règnent sur nos routes: en Europe, près de trois quarts des automobiles sont ainsi soit gris métallisé, soit noires ou blanches. Première vraie couleur, le bleu pointe en quatrième position avec 10% du marché, suivi du rouge et du brun. Et encore: le rouge fait inmanquablement penser aux véhicules badgés Mobility.

De façon générale, les voitures aux couleurs trop éclatantes sont réputées difficiles à revendre. Et comme la plupart des conducteurs ont visiblement le sens des affaires plus développé que celui du style, ils les évitent. Est-ce parce que ses clients ne s'embarrassent guère de réflexions aussi triviales que «valeur de revente», toujours est-il que Rolls-Royce n'hésite pas à produire son modèle Phantom dans une livrée deux tons classique, proposant même, pour le cabriolet Dawn, une capote en toile dont la teinte criarde contraste volontairement avec celle de la carrosserie.

De la même façon, on voit passer de plus en plus souvent des modèles de Range Rover rouges avec un toit noir (ou l'inverse). Mais il faut bien admettre que c'est parmi les petites voitures que l'on trouve les plus colorées. Leurs constructeurs ciblent avant tout une clientèle jeune pour laquelle la joie de la découverte prime encore sur les lois économiques du marché de la revente.

Personnaliser sa carrosserie

La mode des modèles néorétro est aussi un exemple prouvant que les clients souhaitent acquérir une voiture qui a plus d'une couleur. Chez Mini, par exemple, 70% des acheteurs optent pour un toit d'une teinte différente de celle de la carrosserie. Et quand Fiat a relancé sa 500, en 2007, elle a prévu toute une palette de tons combinables, pour multiplier les possibilités de personnalisation, le spectre allant du toit d'une couleur différente à des bandes de couleurs courant sur l'entier de la carrosserie, en passant par

des séries spéciales. Ainsi le modèle Gucci s'est-il vu paré de bandes colorées sur les côtés, en accord avec le style de la maison de la mode. Traditionnellement, ces bandes sont plutôt le signe distinctif des voitures de sport sur lesquelles on pouvait différencier les bandes Rallye, GT ou Racing. La mode est née dans les années 1970, quand les pilotes ont commencé à les utiliser: pour eux, une bande s'étirant sur la longueur de la carrosserie symbolisait le dynamisme. Selon l'historien de l'art Christian Janecke, ces bandes pourraient être interprétées comme la représentation stylisée d'un circuit. Voilà un moment déjà qu'elles ont passé de la compétition automobile – où elles servaient à distinguer les véhicules des différentes équipes – au monde normal. Le meilleur exemple de leur utilisation aujourd'hui est sans doute à trouver du côté des modèles Cooper S de chez Mini.

La plupart de ces bandes sont en réalité des autocollants apposés sur la carrosserie. Un procédé qui revient nettement moins cher qu'une vraie peinture. Ce procédé de collage a, depuis une dizaine d'années, largement dépassé le stade des simples bandes à coller. On peut désormais changer la couleur de tout ou partie de la carrosserie de sa voiture en y apposant un film autocollant coloré. L'un des modèles qui ont le plus de succès est un motif «camouflage». Mais via le filmage, on pourrait tout aussi bien déguiser sa voiture en vache fribourgeoise... Sauf que la mise en place du film coloré est loin d'être simple. Et celui qui n'est pas expert en la matière ferait mieux de confier le relookage de sa voiture à un professionnel.



Parce que si des bulles d'air restent coincées sous l'autocollant, le véhicule donnera l'impression d'avoir attrapé la rougeole... Une technologie nouvelle pourrait éviter ce genre d'ennui: le film en spray. L'autocollant est vaporisé à l'aide d'une bombe sur la carrosserie. Une fois sec, le film se décolle facilement.

Cette technique du filmage rappelle un peu la mode des toits en vinyle, qui ont fleuri dans les années 1960 et 1970. A cette époque, de nombreuses marques américaines, mais aussi Opel et Ford en Allemagne, proposaient des voitures plutôt haut de gamme dont le toit était recouvert de vinyle noir. Le procédé permettait d'offrir une voiture deux tons à un prix bien inférieur à ce qu'il aurait été s'il avait fallu vraiment peindre le toit en noir. Las, le vinyle vieillissait très mal et finissait par se désolidariser de la carrosserie... La mode du bicolore était née un peu plus tôt, dans les années 1950: les grandes limousines américaines étaient souvent peintes en deux tons, ce qui permettait de souligner leurs ailes arrière proéminentes. En Europe, c'est surtout Opel qui a alors produit des voitures à la carrosserie foncée et au toit blanc.

Aujourd'hui les variations sur le thème sont plus ludiques: c'est avant tout le toit que l'on obtient dans une teinte différente, accompagné, parfois, des coques de rétroviseur. C'est très à la mode sur les nouveaux petits SUV. Ainsi chez VW, on peut commander le T-Roc avec toit et coques de rétroviseur blancs, rouges ou bruns. C'est aussi possible pour l'Arona de Seat qui, dans sa version Style, propose un toit noir, gris ou orange. Chez Hyundai, le Kona décline dix teintes de carrosserie et deux de toit, et on en trouve neuf pour la carrosserie et quatre pour le toit chez la Stonic de Kia. Chez Citroën, pour la C3, on a le choix entre neuf teintes principales et des toits contrastés en rouge, blanc ou noir. Plus de la moitié des clients ont opté pour une version bicolore! Et ce n'est pas fini: Renault offre 35 combinaisons de couleurs pour son Captur tandis qu'Opel promet des «possibilités de personnalisation infinies» pour son Adam Rocks, le modèle qui doit faire oublier la réputation de «voiture de papy» que traîne la marque auprès des jeunes. Mais le toit n'est pas la seule possibilité de «contraste»! Sur sa remuante sportive 208 GTi, c'est le hayon arrière que Peugeot a choisi pour faire la différence: il est rouge pétant alors que le reste de la carrosserie est noir. ●

Des traits de couleur comme des traits d'humour



1. Un bolide très en vogue: **Citroën C3**. 2. Un motif très couture: **Fiat 500** modèle Gucci. 3. L'espagnole stendhalienne: **Seat Arona**. 4. Le petit SUV de toutes les variantes: **Renault Captur**. 5. Un arrière contrasté: **Peugeot 308 GTi**. 6. Le cabriolet de luxe: **Rolls-Royce Dawn**.



Mixologie en petits pots

GRÂCE À UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE BOOSTERS ET DE SÉRUMS, LES SOINS DE BEAUTÉ SE PERSONNALISENT À L'EXTRÊME. À COMBINER AVEC SA CRÈME DE SOIN FAVORITE.

TEXTE SILVIA AESCHBACH

AL'HEURE OÙ L'AUTO-OPTIMISATION fait loi, les consommatrices recherchent des produits qui correspondent au plus près à leurs besoins et à leurs souhaits. L'industrie cosmétique répond en lançant de nouvelles lignes de produits de beauté «customisés», pour des soins personnalisés à l'extrême.

Le concept d'une palette toujours plus riche de couleurs de fards à joues et à paupières, ainsi que de nuances de rouges à lèvres, s'applique aussi aux fonds de teint. L'année dernière, L'Oréal introduisait la ligne Perfect Match, composée de 29 tons: du clair au foncé, du froid au chaud, en passant par le neutre. Et avec l'Idole Ultra Wear Foundation de Lancôme déclinée en quelque 40 teintes, la couleur parfaite est à portée de pinceau. De son côté, Nars lançait récemment le Natural Radiant Longwear Foundation, un fond de teint longue tenue en 33 tons, promettant un pouvoir couvrant et soignant seize heures durant.

Ce qui est devenu une évidence dans le domaine du maquillage gagne également les soins de la peau, même si les produits sur mesure ne sont pas une nouveauté dans le très haut de gamme. La société espagnole Sepai propose notamment des crèmes et des sérums individuels tout droit sortis du laboratoire après une analyse ADN par prélèvement de salive et un décodage génétique. En s'appuyant sur des enquêtes poussées, des antécédents médicaux détaillés, des questionnaires et différents tests dermatologiques, la société Suisse Life Science élabore quant à elle une gamme consacrée aux soins et au bien-être, sans oublier les compléments alimentaires personnalisés. Un coaching de pointe pour lequel il faut déboursier au minimum 1500 francs.

Les nouveaux produits disponibles en magasin sont plus abordables. Qu'il s'agisse de crèmes anti-âge, de lifting ou de soins ciblés pour divers problèmes de peau, il est possible d'atteindre des résultats précis avec des boosters ultraconcentrés et des sérums spéciaux, voire un mélange des deux, à combiner avec sa crème de soin favorite. Grâce à leur texture fluide, ces auxiliaires de soin sont instantanément absorbés par la peau, pour une précision absolue.

Des liposomes ou nanoparticules agissent comme des vecteurs pour faire pénétrer les substances directement dans les couches profondes de l'épiderme et pour lutter de manière localisée contre les problèmes de peau tels que la déshydratation, les défauts de pigmentation ou le teint terne. Il y a un peu plus d'un an maintenant, Bobbi Brown commercialisait sa ligne Remedies: six huiles et sérums concentrés pouvant être associés selon les besoins au soin du visage utilisé habituellement. Quant aux primers SOS de Clarins, ils s'inspirent du principe de la roue chromatique. Il s'agit d'appliquer la couleur qui fait défaut au teint. Grise mine? Mettons du rose... Disponibles dans les teintes blanc, rosé, pêche, corail, vert et lavande, les six primers promettent d'intensifier l'éclat, de repulper la peau, de gommer les taches pigmentaires et de faire disparaître toute trace de fatigue.

Toujours plus tôt

Chez Dior, les chercheurs veulent lutter contre les problèmes de peau dès leur apparition. Ils misent donc sur le soin personnalisé de la nouvelle technologie PAOT et sur le pouvoir des antioxydants pour renforcer la résistance de la peau. Selon les besoins individuels et suivant le principe du layering, connu surtout dans la routine de soin coréenne, un ou deux sérums sont appliqués par-dessous ou par-dessus la crème de jour, ou y sont mélangés. La tendance consiste à inciter des clientes de plus en plus jeunes à aller vers des soins personnalisés. Dior a ainsi choisi Cara Delevingne (25 ans) comme égérie pour sa campagne de soins anti-âge. L'image d'une femme aussi jeune vantant des produits contre le vieillissement de la peau a fait des vagues. Mais le concept de base est limpide: si l'on veut garder longtemps une peau belle et saine et belle, il faut commencer tôt à la chouchouter. En ces jours d'hiver, la formule concentrée du booster d'éclat de la gamme Capture de Dior clarifie le teint et donne à la peau un éclat radieux, grâce à une teneur en vitamine C cent fois supérieure à celle d'une orange.

Mais évidemment, le comble du chic efficace serait de posséder toutes les fioles de la série, pour pouvoir se concocter chaque matin le petit mélange magique de la journée. Et vive les cocktails! ☺

UN SOIN SUR MESURE

Renforce l'éclat de la peau grâce à des tons complémentaires: SOS, Clarins, 6 couleurs. 43 fr. le booster.

Effet immédiat grâce à des huiles et à des sérums individualisés Remedies, Bobbi Brown, 5 nuances. 58 fr. le primer.

Combinaison personnalisée pour un teint rayonnant, Capture Youth, Dior, 5 variantes. 109 fr. le sérum.



Gordon Ramsay

LE CATHODIQUE CHEF AUX 31 RESTAURANTS, 7 ÉTOILES MICHELIN ET AU LANGAGE TRÈS FLEURI N'AIME RIEN TANT QUE LA SIMPLICITÉ, EN FAMILLE COMME DANS SON ASSIETTE.

TEXTE JENNIFER SEGUI

COIFFURE EN PÉTARD, air ronchon et propension à hurler sur les candidats de *Masterchef* ou *Hell's Kitchen* l'ont rendu reconnaissable entre mille. C'est donc un brin tremblante que l'on pénètre, pour un tête-à-tête, dans une majestueuse suite du Forte Village Resort en Sardaigne, où, à la belle saison (réouverture le 17 mars), Gordon Ramsay dirige un restaurant à son enseigne. Le supposé bad boy se révèle fort gentleman nous versant lui-même de l'eau et passant à un français impeccable sitôt notre accent identifié. Avant tout, l'Écossais est un grand chef qui a su faire un empire de son talent, et de son charisme, un empire.

Pourquoi une adresse Gordon Ramsay au bord d'une plage de Sardaigne?
J'ai 31 restaurants dans le monde, mais celui-ci, dans le **Forte Village Resort (7)**, au sud de l'île, est très particulier: 22 couverts, avec une salle juste au-dessus de la mer. J'adore venir ici avec ma famille. Je travaille, mais ça n'est pas le rythme de Londres.

Où iriez-vous ouvrir une autre table?
Au Vietnam! J'ai eu un vrai coup de cœur pour ce pays. J'y ai passé beaucoup de temps dernièrement, notamment avec des vendeurs sur les **marchés flottants (3)**. J'adore cette cuisine, sans beurre ni crème, surprenante.

Vous êtes Écossais. Vos origines influencent-elles votre cuisine?
La gastronomie écossaise n'a pas bonne réputation, et pourtant, il y a des produits magnifiques: le saumon sauvage, la viande de boeuf Angus. On trouve même des **truffes (4)**. Le problème, c'est qu'aucun chef n'a trouvé les moyens de mettre ce terroir en valeur.

Avez-vous un plat favori?
Mes meilleurs repas sont ceux que je partage avec mes quatre enfants et ma femme. Une bonne grillade avec une salade avec eux, c'est parfait! Sinon, j'ai dégusté hier de très créatifs sushis dans un restaurant londonien vers Mayfair, **le Sexy Fish (6)**. Je prenais l'avion ce matin pour arriver ici, c'était idéal pour un décollage et un atterrissage!

Vous êtes célèbre pour votre cuisine, vos tables, vos shows... S'il ne fallait garder qu'une chose?
Mon objectif principal reste mon trois-étoiles londonien. C'est mon navire amiral. Je fais tout pour que la qualité soit toujours au rendez-vous. Je tiens à fermer le week-end pour conserver la qualité Gordon Ramsay dans **l'assiette (1)**, comme le bien-être du personnel. Depuis huit ans qu'il est ouvert, j'ai le même maître d'hôtel, un bon signe.

Que faites-vous hormis cuisiner?
Du sport! Il y a quelques années, j'ai traversé des moments difficiles et j'ai eu besoin de me vider l'esprit. J'ai commencé à courir, nager et faire du **vélo (2)**. Je continue très régulièrement et je me suis mis au triathlon.

En vacances, vous êtes lazy ou busy?
Je ne m'arrête jamais! Nous avons passé il y a peu quelques jours en **Cornouailles (5)**. Je me levais à 5 heures pour aller pêcher le bar, après je partais surfer avec les enfants, puis préparais à manger, repartais pêcher... ☺