

ai

auto-illustre.ch



01 2024 Fr. 10.00



McLaren Artura

MACHINE À ROULER

CONSTRUITE POUR LA LIBERTÉ



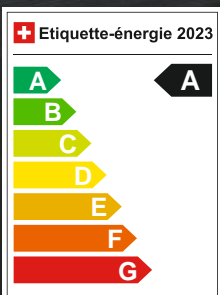
Ford Mustang Mach-E: 100% électrique
Maintenant avec leasing à 0%: dès Fr. 310.- / mois



Testez
maintenant

Ford

**BRING ON
TOMORROW**



Ford Mustang Mach-E, moteur électrique 269 ch/198 kW, batterie Standard Range, boîte automatique, RWD. Consommation: 17.8 kWh/100 km; émissions de CO₂: 0 g/km, catégorie de rendement énergétique A. Prix recommandé Fr. 54'900.- (prix catalogue recommandé Fr. 57'900.- à déduire prime Fr. 3000.-) Exemple de calcul sans engagement Leasing Ford Credit by BANK-now SA: taux d'intérêt annuel effectif: 0.0%, versement initial: Fr. 11'650.-, mensualité: Fr. 310.-, durée: 48 mois, kilométrage maximal: 10'000 km/an, assurance casco complète non incluse. Aucune caution n'est demandée. L'octroi du crédit est interdit s'il entraîne un surendettement du consommateur. Action de leasing à 0.0% valable uniquement pour les véhicules en stock selon la liste de stock (publication mensuelle sur ford.ch). Ne peut pas être combinée avec la prime d'achat au comptant. Offre disponible chez les partenaires Ford participants jusqu'à révocation, au plus tard jusqu'au 31.12.2023. Sous réserve d'erreurs et de modifications.

BRANCHE

Aperçu de ce qui a fait l'actualité des marques automobiles les plus populaires en Suisse le mois dernier.

Alfa Romeo

Alfa confirme le nom de son futur petit crossover. Le Brennero sera le premier véhicule électrique signé Alfa Romeo et devrait être présenté au début de l'année prochaine.

Alpine

Alpine annonce l'engagement de Mick Schumacher au championnat du monde d'endurance. Le pilote de 24 ans devient ainsi le coéquipier de Nico Müller. Schumacher reste par ailleurs pilote de réserve en F1 chez Mercedes.

Aston Martin

Aston Martin et J.Laverack, leader dans la fabrication de vélos en titane, ont mis au point une roue de route fabriquée à la main par impression 3D, la J.Laverack Aston Martin .1R.

Audi

Audi se voit à nouveau contraint de reporter d'importants lancements de production. Sont notamment concernés les modèles E Q6 Etron et A6 Etron. Il semblerait que presque toutes les voitures prévues pour 2024 et 2025 soient concernées. En cause : des problèmes logiciels persistants.

BMW

Grâce à l'intelligence artificielle, les modèles BMW peuvent non seulement communiquer en fonctionnement, mais aussi dès la production. Des créations IA comme Car2X et AIQX permettent de détecter et de signaler de manière autonome les erreurs de montage pendant la production.

Cadillac

Cadillac ose un nouveau départ en Europe et s'installe avec un lounge à la Bahnhofstrasse de Zurich. Les choses sérieuses commenceront en 2024 avec le SUV électrique Lyriq.

Citroën

Cette année, Citroën enregistre en Allemagne une augmentation de 74 % des nouvelles immatriculations de voitures particulières. Avec 3726 voitures, Citroën est en Allemagne la marque d'importation qui connaît la plus forte croissance. En Suisse, Citroën a perdu 18,4 % (2670 unités).

CHIFFRE DU MOIS :
250 000

unités de la vignette électronique ont déjà été vendues jusqu'à fin novembre 2023. Mais de nombreux Suisses n'ont vraiment commencé à s'intéresser à la nouvelle variante électronique qu'à partir de décembre, date à laquelle est sortie la nouvelle vignette 2024. Et l'intérêt semble bel et bien grand. Dans les premières 24 heures, plus de 100 000 unités ont été vendues. Pour mettre cela en perspective : près de 9 millions d'unités de la variante autocollante ont été vendues l'année précédente.

Nombreux avantages

La popularité de la variante électronique n'est pas due au hasard, ses avantages sont évidents. Elle peut être achetée en quelques clics via un smartphone,

elle ne nécessite pas d'être collée sur le pare-brise et retirée au bout d'un an, et elle est liée à la plaque de contrôle. Les personnes qui possèdent des plaques interchangeables ne doivent donc plus acheter qu'une seule vignette pour plusieurs voitures. Par ailleurs, la vignette reste valable en cas de changement de véhicule. Quant aux véhicules en transit, ils n'ont plus besoin de s'arrêter à la douane, mais peuvent désormais acheter la vignette à l'avance. Les automobilistes ont encore jusqu'à fin janvier 2024 pour passer à la vignette 2024. La variante autocollante continuera d'être proposée. À l'avenir, après avoir fait le plein, on continuera donc à nous demander «Avez-vous besoin d'une vignette ?». ●



VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE !

VENEZ DÉBATTRE AVEC NOUS !

Que pensez-vous de la vignette autoroutière électronique ? Avez-vous d'autres questions ? Nous serions ravis de connaître votre opinion et de recueillir vos réactions, critiques ou propositions de sujets à traiter. Vous pouvez nous joindre par e-mail à l'adresse

redaktion@auto-illustrierte.ch ou par courrier à l'adresse postale : Auto-Illustrierte, Schützenstrasse 19, 8902 Urdorf. Nous sommes également présents sur les réseaux sociaux les plus importants. Instagram et Facebook: @autoillustrierte.

CHÈRE LECTRICE, CHER LECTEUR,

L'année 2023 touche déjà à sa fin. Une année qui, pour les automobilistes, a démarré de manière positive avec l'élection d'Albert Rösti à la tête du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Récemment, parallèlement à l'élection de Beat Jans (PS) au Conseil fédéral, le conseiller fédéral UDC a brillamment été réélu au gouvernement. Et même si les départements n'ont pas encore été répartis au moment de la clôture de la rédaction, la probabilité que Rösti doive quitter la présidence du DETEC est considérée comme très faible. Par ailleurs, les élections fédérales d'octobre ont donné lieu à une légère correction juridique, ce qui ne desservira pas l'importance que revêt la mobilité individuelle. En septembre, le Conseil national et le Conseil des États avaient déjà approuvé de justesse l'élargissement à 6 voies de l'A1 sur les tronçons Berne-Zurich et Lausanne-Genève. Des demandes d'élargissement sur d'autres tronçons devraient suivre.

Par ailleurs, le rôle important du trafic routier a notamment été illustré par l'accident survenu en août dans le tunnel de base du Gothard, où le trafic de marchandises a été complètement paralysé suite au déraillement d'un train. Précisons que les travaux de réparation dans le tube ouest se poursuivront encore pendant une bonne partie de l'année. Cet été encore, plusieurs fermetures du Gothard dues à des accidents ont montré à quel point l'infrastructure routière est sensible et surchargée. Rappelons que le nouveau tube devrait être achevé en 2029.

On pourrait encore évoquer tellement d'autres choses... 2023 a également été marquée par des guerres qui malheureusement se poursuivent. Au mois de mars, Credit Suisse a fait faillite. Et en décembre,

la conférence mondiale sur le climat à Dubaï était présidée par un lobbyiste du pétrole.

Mais nous souhaitons malgré tout aller de l'avant. Car comme vous pourrez le constater dans les pages qui suivent, l'auto-illustré entre dans une nouvelle ère. Notre nouvelle identité visuelle a pour ambition d'apporter plus de clarté. Notre quotidien à tous est constamment bombardé de stimuli et d'informations. Dans ce contexte, l'auto-illustré aspire à représenter une source de détente pour les lecteurs. En d'autres termes, et de manière un peu romancée : ce merveilleux média imprimé offre un effet apaisant ; on met son smartphone de côté et on prend le temps de décompresser.

Même si nous vous invitons à consulter notre site Internet et les réseaux sociaux, nous mettons un point d'honneur à vous informer de manière exhaustive, raison pour laquelle une nouvelle colonne d'actualités a été intégrée à l'ensemble du magazine. Par ailleurs, à tour de rôle, d'importants représentants du secteur automobile s'adresseront désormais directement à vous, lecteurs, par le biais d'articles invités.

Nous sommes tous impatients de savoir si le grand « restylage » de l'auto-illustré vous plaît et avons hâte de recueillir vos réactions. En attendant, je vous souhaite du fond du cœur de joyeuses fêtes de fin d'année ainsi qu'une bonne et heureuse nouvelle année.



**Cordialement
Cédric Heer,
rédacteur en chef**

VOITURES DANS CE NUMÉRO:

ABT XGT **6** | Aston Martin Valkyrie **18** | BMW E3 California **82** | Dacia Duster **12** |
Genesis G90 **28** | Hyundai Santa Fe **38** | Ineos Grenadier **90** | Jeep Grand Cherokee
PHEV **42** | Lexus-Handschalter-BEV **37** | Lexus LBX **34** | Lexus LS600h **70** | McLaren
Artura **50** | Mercedes-AMG GT **25** | Peugeot E-3008 **39** | Porsche Panamera **10** |
Porsche Taycan GTS Sports Turismo **54** | Skoda Enyaq **39** | Smart #3 **30** |
Subaru WRX STI **81** | Volvo EX30 **32** | VW Amarok **56** | VW T-Cross **38**



18



32



90

SHOWROOM

- 6** | ABT XGT : Des bolides pour la route
- 10** | Porsche Panamera : Grand saut
- 12** | Dacia Duster: Plus d'aventure

DRIVE

- 18** | Aston Martin Valkyrie : Date Night
- 25** | Mercedes-AMG GT : Avec V8
- 28** | Genesis G90 : Pack complet
- 30** | Smart #3 : Devenu grand
- 32** | Volvo EX30: Comeback
- 34** | Lexus LBX: Classe de bonsaïs
- 37** | Lexus-BEV manuel : génial

TEST

- 42** | Jeep Grand Cherokee : PHEV
- 50** | McLaren Artura : Comblent les lacunes
- 54** | Porsche Taycan GTS : Paquet de force
- 56** | VW Amarok : Coopérateur

SERVICE

- 60** | Terminal de Bremerhaven : Stage
- 66** | Roland Schell : Interview
- 70** | Lexus LS600h : Passage au crible

MOTORSPORT

- 74** | Rahel Frey: Portrait

CULTE

- 82** | BMW E3 California: Roadtrip

PASSION

- 90** | Ineos Grenadier: Ville, pays, rivière

REGARD LATÉRAL

- 3** | Chiffre du mois
- 4** | Éditorial et sommaire
- 16** | Actualités, chiffres de vente
- 17** | Article invité : Économie
- 38** | Contenu en ligne : Pour aller plus loin
- 40** | Article invité : Robin Road
- 58** | Voiture du mois, citation du mois
- 59** | Article invité : Politique
- 72** | Article invité : Murphys Law
- 80** | Article invité : Motorsport
- 81** | Anniversaire ; Sur les routes
- 89** | Courrier des lecteurs
- 98** | News, Aperçu
- 99** | Mentions légales

ABT XGT

Voilà comment ça marche !

Depuis l'an 2000, l'équipe ABT Sportsline est engagée en DTM. Avec plus de 250 podiums en 300 courses, l'équipe de l'Allgäu est la plus performante parmi les équipes de DTM en activité. Alors pourquoi ne pas étendre le succès à la route ?

Texte : Moritz Doka, Photos : ABT Sportsline





Ces jours-ci, par vent de nord-ouest, des bruits étranges retentissent chez ABT à Kempten. On croirait entendre des applaudissements d'approbation venant d'Affalterbach. Peut-être des applaudissements qui émanent des ingénieurs d'AMG qui, pendant des années, ont désespéré de rendre la technologie de course de l'AMG One compatible avec l'homologation... Il faut savoir que la commercialisation de l'hypercar a dû être repoussée à plusieurs reprises. Et maintenant que les premiers exemplaires arrivent chez les clients, le préparateur Abt présente la XGT, elle-même une voiture de course munie de plaques d'immatriculation. Ce chef-d'œuvre signe les adieux à l'Audi R8 autant qu'il célèbre les succès d'ABT en DTM.

Il est vrai que l'AMG One est une hypercar de conception entièrement nouvelle, dotée de la technologie de la Formule 1, et que l'ABT XGT est « seulement » une Audi R8 LMS GT2 de course adaptée. Mais cela ne diminue en rien le respect que suscite l'énorme performance. Pourtant, le travail accompli n'est pas directement visible, car la carrosserie de l'Audi R8 LMS GT2 a été reprise presque à l'identique. Y compris l'aile arrière en col de cygne, le capot de toit et le capot avant à fermeture rapide. Même constat pour l'intérieur. Le « volant » et les affichages numériques proviennent directement de la LMS-GT2. Les pres-



Quiconque se plaindra encore une fois du manque de boutons dans les voitures modernes sera puni par deux heures de conduite de l'Abt XGT. Au fait, comment active-t-on la climatisation ?

sions des pneus et les températures de fonctionnement y sont désormais affichées à la place de la carte de navigation et des titres des chansons. Pour l'utilisation sur route, des éléments aussi indispensables que le frein de stationnement, l'antidémarrage et le verrouillage centralisé ont dû être installés. La climatisation et la caméra de recul sont pratiquement les seules concessions en matière de confort.

Derrière les occupants, le V10 atmosphérique de 5,2 l, couplé à un double embrayage à 7 rapports, fait rage. À 8000 tr/min, 471 kW/640 ch « pulvérisent » les pneus arrière. Les modifications apportées au groupe motopropulseur portent sur le système de diagnostic du réservoir et du véhicule, la gestion thermique et le système d'échappement. Au total, le développement de la XGT a duré 2 ans. Pour l'homologation routière, Abt a dû faire procéder à plus de 40 contrôles. Pour tester la qualité de la protection contre les chocs frontaux et latéraux, un véhicule complet a même été « crashé ». Actuellement, 99 exemplaires sont construits à la main, chacun sur la base d'une carrosserie brute de LMS GT2 et sur mesure pour répondre aux souhaits des clients. Les prix démarrent à environ 570 000 francs. Une chose est sûre : le bruit des tiroirs-caisses en provenance du nord-ouest se fait entendre environ 5 fois plus fort. ●

L'Abt XGT est basée sur l'Audi R8 LMS GT2, mais en DTM, c'est la GT3 qui est utilisée. Chut, nous ne le dirons à personne !





PORSCHÉ PANAMERA

Qualités intérieures

Plutôt que de parler de « grand restylage », Porsche préfère qualifier sa toute nouvelle Panamera de « troisième génération ». Quand on voit les changements majeurs opérés, on ne peut que donner raison au constructeur de Zuffenhausen.

Texte : Moritz Doka, Photos : Porsche

Le temps a passé à une allure folle. Lorsque la première Panamera a été lancée sur le marché en 2009, plus personne ne redoutait une rupture avec les anciennes traditions. Car en 2002, le Cayenne avait déjà apporté la preuve qu'un modèle Porsche pouvait également rouler avec plus de 2 portes. Mais visuellement, la berline était plutôt, disons, inhabituelle. Au cours des 14 dernières années, la Panamera s'est transformée en un véritable objet de curiosité, dans le bon sens du terme. Avec la dernière interprétation, nous irions même jusqu'à évoquer l'une des plus belles orientations du segment.

Même si cela ne saute pas aux yeux immédiatement, toutes les pièces de la carrosserie, à l'exception des portes, sont nouvelles, y compris les ailes, plus évasées. Sous les passages de roue sont installées de nouvelles jantes (jusqu'à 21 pouces en option) à verrouillage central. À l'arrière, le design comporte une petite touche à la 911 GT3 avec des sorties d'air latérales. Au sujet de l'arrière : avec la nouvelle génération, le break Sport Turismo a été abandonné en raison d'un nombre

de ventes insuffisant. Ce qui est extrêmement dommage, selon nous.

Le cockpit est désormais plus numérique que jamais. Derrière le volant figurent des affichages au format 12,6 pouces. Le système d'infodivertissement est placé au-dessus du tunnel central incliné, avec une commande séparée pour la climatisation, et le passager avant dispose de son propre écran de 10,9 pouces. Quant au levier de sélection de la boîte automatique, il est désormais placé sur le tableau de bord, à droite du volant, de manière à dégager le tunnel central.

Grand bond en avant

Porsche a réellement remanié tout ce qui n'est pas visible de l'extérieur, à commencer par les moteurs. Le modèle d'entrée de gamme avec traction arrière ou transmission intégrale en option est animé par un V6 de 3 litres qui développe 260 kW/353 ch. Le modèle haut de gamme est pour l'instant la version Turbo E-Hybrid avec un V8 de 4 litres. La pression d'injection a été augmentée à 350 bars et la commande des soupapes a été optimisée. La boîte

à double embrayage à 8 rapports est dotée d'un moteur électrique de 140 kW/190 ch refroidi par huile. Fort d'une puissance système de 500 W/680 ch et d'un couple total de 930 Nm, le véhicule avale le 0 à 100 km/h en 3,2 s et ne s'arrête qu'à 315 km/h, ce qui correspond exactement aux performances du modèle Turbo S E-Hybrid précédent de 700 ch. Le nouveau Cayenne Turbo E-Hybrid affiche d'ailleurs une puissance système de 739 ch. La Panamera pourrait bien offrir encore davantage. D'autres hybrides rechargeables devraient venir compléter le catalogue. Nous tablons sur un modèle Turbo S E-Hybrid et 2 variantes intermédiaires, ce qui permettrait de réduire la hausse de prix et de puissance au moment du lancement sur le marché.

Les PHEV sont également concernés par la conduite purement électrique. Porsche n'échappe pas à cette règle. Grâce à la batterie de traction de 25,9 kWh, l'autonomie annoncée en tout électrique passe de 53 km à 90 km. La propulsion devrait également permettre une meilleure performance de récupé-

10
pour cent
de toutes les
ventes de Panamera ont concerné la version Sport Turismo. Un chiffre nettement insuffisant pour justifier son renouvellement.



ration. Un chargeur embarqué d'une puissance de 11 kW permet de réduire le temps de charge. Dans l'idéal, 138 minutes suffiraient pour une recharge complète. En revanche, il n'existe pas de fonction de recharge rapide jusqu'à 50 kW comme sur les autres PHEV modernes.

Nouveau châssis « magique » ?

Peanuts, la clientèle avisée devra plutôt saluer le remaniement de la suspension pneumatique PASM

(Porsche Active Suspension Management) avec régulation active de l'amortissement. Celle-ci vise à offrir plus de confort, mais aussi plus de sportivité. Ainsi, elle est capable de surélever la Panamera lorsque l'on monte ou descend de voiture, de supprimer presque totalement les mouvements de tangage et de roulis pendant la conduite et d'adapter la garde au sol en fonction de l'état de la route. Cependant, ces changements s'accompagnent d'une

nette augmentation des prix. Pour le modèle d'entrée de gamme, ils ont grimpé d'environ 7000 francs pour atteindre 131 000 francs précisément. La variante à transmission intégrale baptisée Panamera 4 démarre à 136 100 francs et le modèle Panamera Turbo E-Hybrid est disponible à partir de 234 900 francs. Pour cette somme, on peut s'attendre à des prestations encore plus intéressantes que celles auxquelles on était habitués auparavant. ●

Avec la Panamera troisième du nom, Porsche introduit des logos et des éléments décoratifs en « turbonite ».



En Europe, nous regrettons le break. Par contre, en Chine et en Amérique du Nord, il n'a pas joué un grand rôle.



DACIA DUSTER

L'aventurier

Le célèbre modèle de Dacia passe à la vitesse supérieure. En effet, le Duster de troisième génération se présente dans le nouveau design propre à la marque Dacia, en deux versions : la première avec hybridation légère et la seconde avec motorisation full-hybrid.

Texte : Kim Hüppin, Photos : Dacia



Depuis la 1ère présentation du Dacia Duster en 2010, la filiale de Renault a vendu plus de 2,2 millions d'exemplaires de ce SUV familial. 32 000 exemplaires circulent sur les routes suisses. Cette saga florissante devrait se poursuivre avec le Duster de troisième génération. Le nouveau modèle affiche une allure plus marquée et plus moderne, tout en conservant le look typique des débuts.

La protection anti-encastrement suggérée à l'avant et à l'arrière ain-

si que les revêtements latéraux du soubassement et des passages de roue en matériaux robustes confèrent au Duster un véritable caractère tout-terrain et permettent, entre autres, de protéger la carrosserie contre les rayures. Malgré l'absence de réducteur, ce robuste véhicule à transmission intégrale pourra toujours affronter sans difficultés les terrains légèrement accidentés. Notamment grâce à des modes de conduite précisément

calibrés, à l'aide au démarrage en côte en marche avant et arrière et à une garde au sol de 21,7 cm.

Visuellement, le SUV familial adopte, comme chaque nouveau modèle Dacia, le nouveau langage stylistique de la marque. La signature lumineuse en forme de « Y » caractéristique se retrouve dans les feux arrière et les phares avant, ainsi que dans l'habitacle, au niveau des buses d'aération et des accoudoirs.



Un écran tactile de 10,1 pouces remplit la fonction de centre de commande pour la navigation et le système d'infodivertissement. Par ailleurs, un combiné d'instruments de 7 pouces fournit les informations les plus importantes pour le conducteur. En matière de systèmes d'assistance, le Duster est également très complet. Il est notamment équipé d'un assistant de freinage automatique d'urgence actif avec détection des dangers,

d'un avertisseur de vitesse, d'un assistant de maintien dans la voie et d'un système de reconnaissance des panneaux de signalisation.

Comme la Sandero et le Jogger, le Duster reposera à l'avenir sur la plateforme CMF-B. Ainsi, il offrira plus d'espace dans l'habitacle, mais aussi, pour la première fois, un système d'électrification. Dans la version full-hybrid, un quatre cylindres de 1,6 litre développe 94 ch et fournit, en association avec un mo-

teur électrique de 36 kW, une puissance système de 103 kW/140 ch. Au programme également : une batterie de 1,2 kWh et une boîte automatique à variation continue.

Parallèlement à la version full-hybrid, le Duster est également disponible en version avec hybridation légère. Cette version combine un 3 cylindres de 1,2 litre avec un alterno-démarrreur de 48 volts, une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports et, au choix, une

SHOWROOM

traction avant ou une transmission intégrale.

À l'extérieur, les dimensions restent identiques à celles de la génération précédente, à quelques millimètres près. Grâce à la nouvelle plateforme, l'habitacle offre plus d'espace en largeur à l'avant et plus de place pour les jambes à l'arrière. Par ailleurs, les passionnés d'aventure peuvent désormais commander

le « pack camping » non seulement pour le Jogger, mais aussi pour le Duster. Le pack Sleep comprend une box 3 en 1 amovible pour le coffre d'une capacité de 472 l. Il fait office de tablette et d'espace de rangement et peut être transformé rapidement en un lit double déplaçable avec une surface de couchage de 1,3 sur 1,9 m. Lors des week-ends en famille, on peut transporter les

bagages sur la galerie de toit optionnelle d'une capacité de charge allant jusqu'à 80 kg.

En plus de l'électrification, la nouvelle plateforme CMF-B offre au Duster une meilleure configuration de l'espace.

Dacia n'a pas encore dévoilé les performances ni les prix exacts du SUV outdoor. Cependant, en version full-hybrid avec transmission intégrale, le nouveau Duster devrait être légèrement plus onéreux que son prédécesseur, dont le prix avoisine les 25 000 francs. ●



TAILLÉ POUR L'AVENTURE

DEFENDER



EN QUELQUES MOTS

Caterham a présenté le **Project V** un concept qui devrait servir de base à la voiture de sport électrique la plus légère au monde, ni plus ni moins. Les Britan-



niques entendent commercialiser leur premier coupé à toit rigide d'ici 2026. Le moteur électrique monté sur l'essieu arrière développe 200 kW/272 ch, la batterie possède une capacité de 55 kWh. Un châssis composite en fibre de carbone et aluminium permet d'obtenir un poids à vide inférieur à 1,2 tonne.

De son côté, **Morgan** tente un deuxiè-



me essai avec la **XP-1**. Un modèle électrique avait déjà été envisagé en 2016, mais il n'a jamais abouti à une production.

Pour ce nouvel essai, le constructeur a misé sur un développement entièrement „maison“, avec des caractéristiques typiques comme l'essieu directeur à 2 roues à l'avant et la roue unique sur l'essieu arrière. La puissance annoncée est de 100 kW/136 ch et la batterie affiche une capacité de 33 kWh.

Le **Pagani Imola Roadster** sera bien plus puissant. Le design radical surplombant un châssis en carbone-titane s'inspire de la Huayra R, conçue uniquement pour les circuits. À 280 km/h – la vitesse maximale est bloquée électroniquement à 350 km/h –, le



kit aéro génère une poussée de 600 kg. Le poids à vide est à peine supérieur à 1,3 tonne, la puissance étant de 625 kW/850 ch à 5600 tr/min et de 1100 Nm entre 3600–5600 tr/min. Le V12 biturbo de 6,0 litres provient de chez Mercedes-AMG et transmet sa puissance exclusivement à l'essieu arrière via une boîte séquentielle à 7 rapports signée Xtrac. Le roadster est limité à 8 exemplaires. Cela le rend un peu moins exclusif que le coupé Imola présenté il y a quatre ans, qui n'a été construit qu'à 5 exemplaires. ●

CHIFFRES DE VENTE

Bien que les chiffres pour l'ensemble de l'année ne soient pas encore connus, les ventes seront, pour la 4ème année consécutive, nettement inférieures à la moyenne à long terme de 300 000 nouvelles voitures particulières. Toujours est-il que le taux de croissance de 2,8% en novem-

bre par rapport au même mois de l'année précédente représente la 15ème hausse mensuelle consécutive. « Cette retenue est sûrement due à l'augmentation des loyers, des primes d'assurance maladie et à d'autres coûts de la vie », explique Christoph Wolnik, porte-parole d'auto-suisse. ●

Top marques

Place	Marque	Ventes
1	Volkswagen	24 390
2	Skoda	19 031
3	BMW	18 810
4	Audi	18 210
5	Mercedes-Benz	17 814

Top modèles

Place	Marque	Ventes
1	Tesla Model Y	5 479
2	Skoda Octavia	4 549
3	Skoda Enyaq	4 235
4	Audi Q3	3 734
5	VW Polo	3 351

Types de propulsion

Types	Ventes
Essence	76 286
HEV + MHEV	61 765
PHEV/électrique	20 438/45 488
Diesel	21 231
Total des ventes	225 266

BRANCHE

Aperçu de ce qui a fait l'actualité des marques automobiles les plus populaires en Suisse le mois dernier.

Cupra

ABT-Cupra se retire de l'Extreme E. En 2024, après 3 ans d'engagement, l'équipe allemande ne fera donc plus partie du championnat de tout-terrain électrique du fondateur de la Formule E, Alejandro Agag.

Dacia

Fin novembre, Dacia a vendu plus de 100 000 voitures en Suisse. La marque Dacia, qui a démarré en 2005 et vendu à l'époque 58 modèles Logan, compte aujourd'hui parmi les 8 marques les plus performantes sur le marché suisse des voitures particulières. Dacia a également connu une forte croissance en Europe : depuis 2005, la filiale de Renault a vendu plus de 8,3 millions de véhicules.

DS Automobiles

DS est le premier constructeur en Europe à intégrer ChatGPT dans le système de reconnaissance vocale embarquée, dont les fonctionnalités devraient ainsi être considérablement augmentées. L'inscription à la phase pilote de 6 mois doit être déposée avant fin février.

Fiat

La petite voiture électrique prévue par Fiat ne devrait pas s'appeler Panda Electric, mais Pandina. Toute confusion avec la Panda thermique, qui sera produite jusqu'en 2027, serait ainsi exclue.

Ford

Ford est doublement gagnant : le nouveau Ford Transit Custom est sacré « van de l'année ». En parallèle, le nouveau Ford Ranger remporte le prix international du pick-up, et ce pour la troisième fois.

Genesis

La nouvelle berline de luxe G90 possède le plus grand élément individuel jamais utilisé dans la production automobile en série. Le capot en aluminium de 2,6 m² forme une seule et même pièce avec l'aile.

Honda

Lors du CES de Las Vegas, du 9 au 12 janvier, Honda dévoilera une nouvelle voiture électrique. D'ici 2030, Honda veut lancer 30 nouvelles voitures électriques dans le monde entier.

INTERVENTION DE NOTRE INVITÉ SPÉCIALISÉ EN ÉCONOMIE

LE RÔLE DES COMMERÇANTS INDÉPENDANTS

En Suisse, il existe un grand nombre de concessionnaires automobiles. Pourquoi a-t-on malgré tout encore besoin de nombreux concessionnaires et garages indépendants ?

Commençons par quelques chiffres. Le parc automobile suisse compte environ 6,4 millions de véhicules. Actuellement, environ 250 000 voitures neuves sont vendues chaque année et 800 000 voitures d'occasion sont commercialisées. L'ensemble de l'économie automobile suisse fait travailler plus de 200 000 personnes et compte environ 20 000 entreprises. La branche génère environ 95 milliards de chiffre d'affaires. Les impôts et taxes que les consommateurs et l'industrie automobile versent à la Confédération, aux cantons et aux communes trouvent une explication simple sur la base des éléments précités. Près de 70 % des kilomètres sont parcourus par des voitures particulières.

beaucoup d'avantages

La lutte acharnée pour la conquête de parts de marché s'explique par l'importance de ce marché lucratif. Les constructeurs et les groupes essaient de contrôler toujours davantage l'ensemble de la chaîne de création de valeur. Cela signifie qu'ils cherchent à dominer et à contrôler eux-mêmes l'importation, la vente, les pièces de rechange et le service après-vente, de préférence sans concessionnaires. C'est pourquoi l'Association suisse des concessionnaires automobiles indépendants (VFAS) et ses quelque 700 entreprises affiliées revêtent une grande importance pour l'économie nationale. Grâce à leurs PME, qui importent, vendent ou entretiennent des voitures de manière non bureaucratique, les consommateurs disposent d'une alternative bon marché aux cons-

tructeurs, qui bâtissent souvent des « palais de verre » et répercutent inévitablement les coûts sur les clients. Mais comment éviter concrètement les hausses de prix ? Comparez les prix et les services des fournisseurs. Cela peut vraiment être intéressant ! Car les membres de la VFAS remplissent des critères de qualité et sont souvent leaders en matière de rapport qualité-prix...

Voici pour terminer une bonne nouvelle pour le porte-monnaie en 2024 : grâce à la suppression des droits de douane sur les produits industriels, l'inflation devrait continuer à être contenue. La VFAS s'est battue avec acharnement pour que les droits de douane proportionnels au poids soient supprimés. Ce n'est qu'un des nombreux efforts que l'association déploie pour l'économie et les consommateurs. Nous sommes donc également fiers d'avoir réussi à faire passer d'autres améliorations. Avec la nouvelle ordonnance sur les véhicules à moteur qui entrera en vigueur le 1er janvier 2024, les entraves aux importations, les restrictions d'accès aux pièces de rechange d'origine, aux outils d'entretien numériques ou à la formation professionnelle, ainsi que les restrictions concernant la distribution de véhicules d'autres marques, entre autres, seront en infraction avec la loi sur les cartels. Pour la VFAS, la protection des concessionnaires automobiles, des garages et des automobilistes suisses est primordiale. Avec la nouvelle ordonnance, les règles de la Commission de la concurrence relatives aux véhicules automobiles reposeront enfin sur une base légale contraignante. ●



ROGER KUNZ AU NOM DE L'ÉCONOMIE

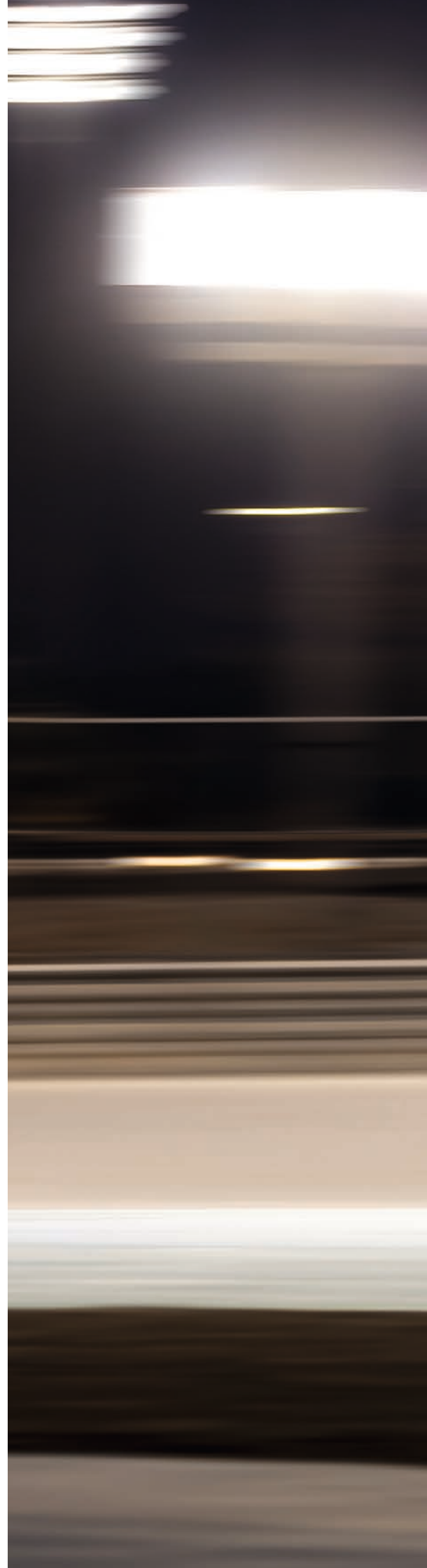
Roger Kunz est membre du conseil d'administration d'Auto Kunz AG à Wohlen et président de la VFAS. Il défend les intérêts des automobilistes et lutte contre la bureaucratie, les cartels et l'îlot de cherté suisse. La VFAS se bat pour ses plus de 800 PME affiliées contre les restrictions de marché, les entraves au commerce et la bureaucratie inutile.

ASTON MARTIN VALKYRIE

Mille et une nuits

V12 atmosphérique développant
1015 ch, régime maximal de
11100 tr/min, puissance système de
1155 ch : étant donné que ces fabuleux
chiffres de l'Aston Martin Valkyrie nous
empêchent de dormir, nous avons déci-
dé de conduire la supersportive de nuit.

Texte : Christian Gebhardt, Photos : Hans-Dieter Seufert





Quel spectacle ! Les témoins de changement de vitesse LED clignotants de la couronne du volant se disputent la vedette avec les chiffres numériques du compteur de vitesse et du compte-tours. Depuis l'arrière, le hurlement strident du moteur à haut régime envahit le cockpit (digne de celui d'une Le Mans Hypercar). Sur la ligne droite de départ / d'arrivée de la piste de Formule 1 de Bahreïn, l'Aston Martin Valkyrie fait résonner son monstrueux V12. Et elle fait passer le chant d'une Lamborghini pour une berceuse. 9000, 10 000, 11 000 tours, 280, 290, 300 km/h – est-il possible de se rapprocher plus de la course automobile avec une homologation routière ? La sportive à moteur central ressemble davantage à une reine de Formule 1 qu'à une routière immatriculée. Prenons l'exemple de l'aérodynamique : 2 déflecteurs d'air de l'aileron avant à 4 niveaux oscillent à la vitesse de l'éclair dans la position la plus plate en même temps que le profil supérieur de l'aileron arrière à pleine charge. Des éléments mobiles installés dans les fentes du diffuseur en forme de tunnel soutiennent l'aérodynamique active avec le DRS, tout comme dans la catégorie reine du sport automobile.



Les 2 sorties d'échappement émettent un hurlement de V12 comme autrefois en Formule 1. Le moteur tourne jusqu'à 11 000 tr/min.

La Valkyrie est une voiture qui vous embarque immédiatement dans un voyage fascinant. Ce voyage a été entamé le 29 décembre 2014 avec les premiers dessins d'Adrian Newey, le virtuose du design de Formule 1, dans l'usine de Formule 1 de Red Bull Racing à Milton Keynes.

Le 5 juillet 2016, la supercar issue de la collaboration (joint venture) entre Aston Martin et Red Bull Racing a été présentée pour la 1ère fois sous le nom de projet AM-RB 001. Depuis 2021, chaque Valkyrie, dont la production est limitée à 150 exemplaires, est fabriquée pour 2,5 millions de livres sterling. « Le principal apport de Red Bull a été le kit aérodynamique, qui est principalement l'œuvre d'Adrian Newey. Au début, quand il a conçu le soubassement, seules 4 personnes dans l'entreprise avaient pu le voir. Nous avons alors fait comprendre à Newey qu'il ne pouvait pas garder le soubassement secret sur une voiture de route comme cela se fait en Formule 1. Nous avons également dû sensibiliser Red Bull à la question des intervalles d'entretien. Red Bull voulait que l'aileron arrière soit remplacé tous les 40 000 km. Il a donc fallu reconstruire et revoir de nombreux composants », révèle James Manners, Head of Vehicle Engineering Aston Martin Valkyrie. Lors du projet de développement avec respectivement

Tout est subordonné à l'aérodynamique. La voiture de sport britannique de taille moyenne ressemble plus à une reine de Formule 1 qu'à une routière immatriculée..

LE 30 PREMIÈRES MINUTES

1ÈRE MINUTE

C'est étrange de voir une plaque d'immatriculation sur ce monstre d'aérodynamisme qui dégage un esprit « circuit ».

10ÈME MINUTE

En tant que pilote, on est immédiatement au centre de l'action. Tandis que la tête rêve déjà d'une victoire au Mans, le corps doit s'habituer à un rythme brutal.

30ÈME MINUTE

Sans bouchons d'oreilles, nos tympans auraient explosé. Impossible de faire plus !

FICHE TECHNIQUE

Aston Martin Valkyrie

Moteur à combustion :	V12 atmosphérique, 6500 cm ³
Puissance :	746 kW/1015 ch à 10 600 tr/min
Couple :	780 Nm à 7000 tr/min
Moteur électrique :	105 kW/143 ch, 280 Nm
Performance du système :	849 kW/1155 ch, 925 Nm
Batterie :	1,68 kWh, 263 Volt
Boîte de vitesses :	boîte séquentielle à 7 rapports
Propulsion :	traction arrière
0-100 km/h :	< 3,0 s
Vitesse maximale :	355 km/h
Consommation (WLTP), émissions de CO ₂ :	pas de données
Poids à vide (sans carburant) :	1270 kg
L/I/I, Empattement :	4506/1920/1060 mm, 2768 mm
Prix :	env. 2 800 000 Franken



75 collaborateurs de Red Bull et d'Aston Martin, deux mondes opposés sont entrés en contact. Aujourd'hui, tout est différent. Commençons par le commencement : monter à bord. Si l'on connaît le bouton « Sésame, ouvre-toi » situé sous la « hanche » de la voiture, on n'a pas de difficulté à ouvrir la porte en élytre dépourvue de poignée. Le fait d'avoir l'expérience du LMP aide à se glisser dans le véhicule. Et cela n'est pas sans rappeler la Porsche 919, vainqueur du Mans.

Presque comme en Formule 1

Étant donné que la monocoque en fibre de carbone a été conçue pour être aussi mince que possible pour des raisons aérodynamiques, les 2 sièges sont tournés de 2 degrés l'un par rapport à l'autre. Cette supersportive, dont plus de 400 composants sont issus de l'impression 3D, célèbre de manière grandiose le concept de construction légère. Résultat sensationnel de sa diète radicale : un poids à vide de seulement 1270 kg.

Le volant est une véritable sculpture – sa forme, tout comme son écran et ses nombreux commutateurs, font davantage penser à une monoplace de Formule 1 qu'à un véhicule routier. Quand on active le contact, l'écran du volant affiche un compte-tours rond d'aspect analogique, dont la graduation va jusqu'à 12 000 ! Là encore... on ne peut pas faire plus !



Le compte-tours monte jusqu'à 12 000 tr/min, les écrans n'affichent que ce qui est le plus important pour une performance maximale.



« C'est le moteur atmosphérique le plus puissant jamais construit pour une routière. Le V12 de 6,5 l développe 1015 ch à 10 600 tours. On parle de régimes du niveau d'une moto. Le limiteur de régime n'intervient qu'à 1100 tr/min. Et pour ceux à qui 1015 ch ne suffiraient pas, nous avons encore ajouté un moteur électrique. Ce qui porte la puissance totale à 1155 ch », avait encore expliqué l'ingénieur Manners.

Bref état d'appréhension de mon côté : cette P2 hybride est en passe de devenir le véhicule le plus puissant avec le régime le plus élevé que j'ai été amené à conduire jusqu'à présent. La seule fois où j'ai dépassé les 10 000 tr/min, c'était avec la Lotus T125 de Formule 1 de 2011, dont le V8 atmosphérique était basé sur un moteur de course IndyCar et tournait à 10 800 tr/min. Mon ressenti à présent : un rythme cardiaque élevé combiné à une profonde humilité. Allez, j'appuie 3 fois de suite sur le bouton de démarrage – le « monstrueux » V12 de la Valkyrie, développé par Cosworth et pesant seulement 213,8 kg (une DB11-V12 pèse 106 kg de plus), rugit comme un lion affamé.

Grâce aux commandes du volant, on peut ajuster les programmes de conduite et les niveaux de l'ESP, en sélectionnant respectivement les modes « Urban », « Sport » et « Track ». « Avec ces modes, nous faisons varier la déportance, la hauteur de conduite et la fermeté des amortis-



Les sièges baquets en carbone dans la monocoque en fibre de carbone ne pèsent que 8 kg.

seurs. L'aérodynamique active et le châssis actif fonctionnent avec le même système hydraulique », expliquera plus tard Manners au sujet de l'Aston et de ses 47 m de « tuyauterie » hydraulique.

La porte en carbone de 8,4 kg se ferme en douceur. Entre la porte et le casque, il n'y a même pas de quoi glisser une feuille de papier – ça va, je ne suis pas claustrophobe. Appuyer sur le frein, tirer la manette de droite... le N se transforme en 1 sur l'écran du volant. Le véhicule à propulsion arrière démarre alors sans craindre de caler (il ne possède pas de pédale d'embrayage). Alors que le V12 bouillonne au ralenti, le moteur électrique se charge du démarrage de 0 à 15 km/h. Ce n'est qu'ensuite que le V12 entre véritablement en action.

Mon ressenti la première fois à plein régime au volant de la Valkyrie ? Cela m'a rappelé mon expérience en Formule 1 avec 649 ch pour seulement 650 kg. À l'époque, le véhicule était si bestial, avec un rapport poids/puissance de 1,0 kg/ch, que la première fois que l'on accélérerait à fond, il fallait reprendre son souffle et s'obliger à maintenir le pied sur l'accélérateur. La Valkyrie est la routière qui se rapproche le plus de cette expérience en termes d'accélération. Ce qui n'est pas étonnant avec un rapport poids/puissance de seulement 1,1 kg/ch.

Troisième, quatrième, cinquième vitesse – changer de vitesse «



Le V12 atmosphérique de 6,5 l provient de Cosworth, la batterie hybride de Rimac et la boîte de vitesses de Ricardo.



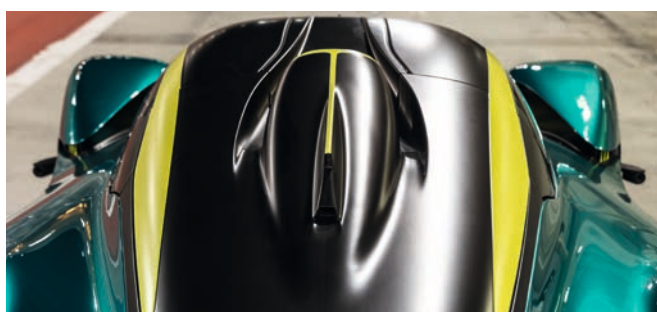
à l'oreille » ne fonctionne que partiellement, car la limite de régime « pour le tympan » est programmée à 9000/min. Intuitivement, je commence par changer de vitesse trop tôt. Les voyants de changement de vitesse viennent à ma rescousse : 2 fois vert, 3 fois rouge, 4 fois bleu – lorsque toutes les LED clignotent, il faut passer à la vitesse supérieure.

Digne d'une voiture de course

Bien qu'il existe des boîtes automatiques ou DKG plus rapides, la boîte séquentielle à 7 rapports de Ricardo a été préférée pour la Valkyrie en raison de ses dimensions compactes et de son faible poids (88,6 kg seulement). Après avoir tiré sur la manette, je sens que les muscles de ma nuque accusent réception du changement de vitesse brutal par une secousse de la tête.

Ensuite, alors que le boxer de 4 litres d'une Porsche 911 GT3 RS hurlerait déjà comme s'il était sur le point d'éclater, le moteur de « notre » hypersportive routière déverse régulièrement du charbon dans les braises. Incroyable la façon dont il pousse même entre 9000 et 11 000 tr/min ! De l'extérieur, la sonorité de la Valkyrie se rapproche plus que celle de toute autre voiture de sport de série du bruit strident du V12 à haut régime de l'époque ancienne de la Formule 1.

Dans le cockpit, l'Aston offre un cocktail acoustique endiablé, si bien que sans bouchons d'oreille, les ris-



En plus de l'aérodynamique sophistiquée, la voiture est dotée d'une suspension Pushrod de style Formule 1.

ques d'acouphènes sont plus élevés que lors d'un concert en plein air. La sonorité pure du V12 se mêle à la mécanique de la boîte de vitesses et aux vibrations dignes d'une voiture de course. Grâce à sa réponse divine à l'accélérateur et à son envie furieuse de monter dans les tours, le moteur atmosphérique est clairement le meilleur concept de moteur de tous les temps du point de vue de la conduite sportive. Plein gaz sur la ligne droite de départ / d'arrivée longue de 1090 m, tout en appuyant sur le bouton ERS (ERS : Energy Recovery System) sur le volant. Conseil du pilote d'usine Darren Turner, qui compte 3 victoires de catégorie aux 24 H du Mans : « Cela te donne encore 100 newton-mètres supplémentaires par tour ».

Le panneau des 200 m avant le virage 1 s'approche. Il faut freiner environ 50 m avant. Durant les premiers tours, j'ai dû apprendre à doser la pédale, car sans le servofrein, il faut appuyer très fort et la course de la pédale est un peu longue. Par contre, le système de freinage carbone-céramique est incroyable avec une décélération allant jusqu'à 17,5 m/s².

Le freinage brachial est soutenu par l'adhérence des pneus semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 R NO et par l'appui extrêmement élevé. James Manners explique en ces termes la force d'appui que l'aérodynamique active génère dans les différents modes de conduite après les tours rapides : « Lorsqu'on roule à plein régime et que le DRS est activé, nous avons un appui total constant de 600 kg entre 200 et 355 km/h en modes Sport et Track. Dans les virages, nous augmentons ensuite l'appui à 750 kg – entre 220 et 355 km/h en mode Track. Au freinage, tous les éléments aéro actifs se relèvent, et on a alors 1100 kg d'appui entre 355 et 220 km/h en mode Track ».

Seulement 11 secondes de moins

Sur le circuit du GP de Bahreïn, l'appui compte surtout lors du freinage après les 3 longues lignes droites, car il n'y a que peu de courbes « rapides ». Dans les virages serrés, la Valkyrie enchaîne des valeurs d'accélération latérale élevées, jusqu'à 1,55 g. La position de conduite très proche de l'asphalte et la précision

de la direction donnent l'impression d'être dans un prototype de course. Même la direction électrohydraulique (rapport de direction 13,93 : 1) fait naître comme par magie une sensation de sport automobile avec un feedback précis et un couple manuel qui n'est pas mou.

Jusqu'à la limite, la Valkyrie se comporte de manière ludique. Mais à la limite, on se rend compte de la puissance qui s'exerce sur l'essieu arrière. L'hybride a tendance à survirer sous charge, mais aussi lors des changements de charge. En exclusivité, nous avons eu le privilège d'enregistrer un temps au tour avec la technique de mesure. Avec un temps de 2.01,0 minutes, la Valkyrie a battu facilement le record sur circuit des véhicules homologués pour la route – de 11 secondes ! Lors de la première séance d'essais libres de la course WEC de Bahreïn 2022, elle n'aurait été que 9 secondes plus lente que la catégorie supérieure des hypercars – avec des pneus de route, précisons-le. Conclusion sans appel de cette nuit exceptionnelle : on ne peut pas mieux faire ! ●





MERCEDES-AMG GT

Blue Scream

Le coupé AMG GT a gagné en taille. Il met encore plus l'accent sur le quotidien et fait vrombir son V8 comme seuls les modèles AMG savent le faire. Avec ses astuces aérodynamiques, sa transmission intégrale variable et sa stabilisation antiroulis, le coupé est-il également convaincant en termes de dynamique en virages ?

Texte : Clemens Hirschfeld, Photos : Mercedes-AMG

Le nouveau modèle AMG GT possède un pedigree intéressant. On connaît la SLS à portes papillon et bien sûr le modèle GT antérieur, baptisé C 190 en interne – on se souvient encore de la bête qui sévissait sous un habillage au coloris « Enfer Vert » ; avec un 8 cylindres biturbo sous son long capot, qui constitue désormais le seul élément commun avec le nouveau modèle portant le suffixe « 63 4Matic+ Coupé ».

Mais là n'est pas le sujet central de notre article. Contrairement à l'ancien modèle GT, la nouvelle C 192 coupé n'a pas été créée uniquement pour être le fleuron d'AMG, mais comme produit dérivé du roadster. On peut se demander si la différence entre le toit en toile du modèle SL et le toit fixe en verre

(en option) du modèle GT est importante. Rappelons que le modèle SL sous l'égide d'AMG est le plus dynamique de tous. Et pourtant, il est écartelé entre deux univers : celui d'un sportif de haut niveau et celui d'un « tendre » censé plaire à tout le monde au quotidien.

Quelle est la part de SL ?

Le modèle GT reprend la base technique du SL avec sa structure composite en aluminium. Mais extérieurement, seules les portes sont identiques. À l'intérieur, les deux modèles se ressemblent énormément : de l'éclairage d'ambiance en 64 couleurs, en passant par les attributs en cuir et en métal, jusqu'à l'écran tactile MBUX prédominant. Les sièges Performance en option

placent le conducteur du modèle GT en position basse, mais plus au centre du véhicule que sur la version précédente. Les 2 places passager arrière sont une option à 1850 francs dans le coupé ; elles l'élèvent au rang de 2+2 places. Dans la réalité, l'arrière en cuir sert plutôt de siège pour enfant ou d'extension de coffre.

À ce propos : la valise de voyage semblait un peu perdue dans le profond compartiment à bagages de 321 à 675 l. Nous avons donc décidé de l'attacher avant que les choses sérieuses ne commencent. Sur l'essieu avant à double triangulation, les pneus Michelin Pilot Sport 5 S affichent une largeur de 295 mm en raison d'un déport plus important. Ainsi, le coupé GT s'engage avec détermination dans le premier virage,

entraînant dans son sillage l'essieu arrière, braqué jusqu'à 2,5 degrés et élargi de 31 mm. Le fait que les rayons de braquage se resserrent ou s'élargissent ne semble pas avoir une grande importance. Le coupé absorbe efficacement les mouvements de roulis à l'aide de ses amortisseurs à régulation électronique reliés entre eux et il colle de plus en plus à l'asphalte au fur et à mesure que la vitesse augmente. De la sorcellerie ? Absolument pas. AMG a recours à des astuces aérodynamiques incroyables. À partir de 80 km/h, un élément en carbone s'abaisse sur le soubassement, créant un effet Venturi et améliorant au passage le refroidissement du moteur et des freins. Par ailleurs, des lamelles à l'avant régulent le flux d'air, et à l'arrière, l'aileron se déploie en 5 positions.

En résumé, le coupé semble encore plus déterminé que son prédécesseur. Deux tonnes reposent sur ses essieux. La répartition des masses est de 46 % sur l'avant et de 54 % sur l'arrière. Sur les routes de montagne, le GT fait des miracles. Car

oui, l'AMG-Benz est plus léger que ne le suggère la fiche technique. Le renforcement de 40 % du toit fixe du GT ainsi que le réglage plus ferme des amortisseurs lui confèrent une suspension encore plus sportive.

Le V8 mène la danse

Belle sonorité ? Une sonorité exceptionnelle, vous voulez dire ! Le 8 cylindres est toujours assemblé de manière artisanale. Malgré le système de réduction de bruit active « OPF-Noise-Cancelling » et grâce à la technologie d'amplification Burmester, il n'a rien perdu de ses vocalises. Les amateurs d'AMG apprécieront également les pétarades au niveau des sorties d'échappement en mode Race. Merci Affalterbach, de continuer à faire vivre le moteur 4,0 litres sans bourdonnement électrique. Le moteur M 177 est équipé d'un nouveau carter d'huile. Le carter de moteur est désormais ventilé activement, les refroidisseurs d'air de suralimentation ont été repositionnés, les conduits d'admission et

d'échappement ont été modifiés, tout comme la conduite des gaz d'échappement pour le catalyseur et le filtre à particules Otto. La boîte automatique à 9 rapports avec embrayage de démarrage « humide » se bride désormais directement et ne fait plus office de convertisseur sur l'essieu arrière. Au besoin, un embrayage à régulation électromécanique divise la puissance selon un rapport de 50/50, mais en priorité, il transmet la plus grande partie de la puissance à l'arrière au différentiel renforcé de l'essieu arrière qui, contrairement au SL, permet de réaliser des drifts endiablés avec le mode correspondant.

La puissance est débordante, même si les 800 Nm de couple ne sont disponibles qu'à partir de 2500 tours. La puissance culmine à 585 ch. Cela signifie qu'une fois que la GT est lancée – de préférence avec le Launch Control – plus rien ne peut l'arrêter. La 63 s'élance alors de 0 à 100 km/h en 3,2 s et file à 315 km/h. Ce qui est encore un poil plus rapide que le modèle SL haut de gamme. ●

LE 30 PREMIÈRES MINUTES

1ÈRE MINUTE

Quelle est la part de SL dans le modèle GT ? Presque aucune à l'extérieur, une grande part à l'intérieur.

10ÈME MINUTE

En termes de dynamique en virages, le modèle GT est incontestablement le fer de lance du catalogue. La voiture semble plus légère que ne le suggère la fiche technique.

30ÈME MINUTE

Ça met de bonne humeur. L'aptitude accrue à l'usage quotidien se fait cependant sentir ici et là. Le prédécesseur était parfois plus radical.





FICHE TECHNIQUES Mercedes-AMG GT

Moteur :	V8-Biturbo, 3982 cm ³
Puissance :	430 kW/585 ch à 5500 tr/min
Couple :	800 Nm à 2500 tr/min
Boîte de vitesse :	Automatique à 9 vitesses
Transmission :	Transmission intégrale
0-100 km/h :	3,2s
Vitesse maximale :	315 km/h
Consommation (WLTP) :	14,1l/100 km
Emissions de CO ₂ :	319 g/km
Poids à vide :	1970 kg
Charge supplémentaire :	190-350 kg
L/l/h :	4728/1984/1354 mm
Empattement :	2700 mm
Volume de coffre :	321-675 l
Prix :	à partir de 203 900 francs
Disponibilité :	dès maintenant

L'AMG GT fait figure de héros du quotidien avec des ambitions de course.
Il lui reste toutefois une marge de progression.





GENESIS G90

Liens familiaux

Le nouveau modèle phare de Genesis est bien plus qu'une simple voiture. En effet, la G90 incarne l'hospitalité sur 4 roues. En plus du pack « sérénité » habituel, Genesis offre les services d'un chauffeur à l'achat d'une G90.

Texte : Moritz Doka, Photos : Genesis

« Sun Nim » est un terme coréen qui signifie en français « invité honorable ». En Corée, les invités sont considérés comme des membres de la famille et sont traités comme tels. Ils doivent se sentir comme chez eux et pas seulement être traités gentiment. Cette approche en termes d'hospitalité se veut polie, amicale et surtout authentique. Pour décrire cette attitude, la culture coréenne utilise un autre terme : « jeong ». « Jeong » exprime un profond attachement, un lien puissant qui unit des individus, entraînant une générosité, et aussi une affectation mutuelles indéfectibles.

Projet phare

La connaissance de ces valeurs de l'hospitalité coréenne est importante pour comprendre ce que Genesis cherche à accomplir avec la G90. Grâce à cette grande berline, les Coréens entrent pour la 1ère fois véritablement dans le segment du luxe, où évoluent les Mercedes Classe S, BMW Série 7 et Audi A8. Bien que la marque propose la G90 en Europe, cela n'a rien d'évident. Nous autres Européens avons parfois du mal à nous laisser convaincre par la nouveauté, surtout dans un domaine aussi prestigieux que celui des berlines de luxe.

Dans nos contrées, plus d'une marque a déjà échoué face à la « Sainte Trinité allemande ». Dans le cas de la G90, le nombre d'exemplaires n'est pas un critère déterminant. Car la berline constitue en quelque sorte un projet phare. « Pour Genesis, le voyage s'oriente aussi vers le luxe. En proposant la G90 en Europe, nous affichons notre confiance. Ce qui différencie Genesis, et plus particulièrement la G90, de la concurrence, c'est l'hospitalité », explique Andrea Manglaviti, Cross Carline Manager chez Genesis.

Car la G90 est conçue comme une voiture particulière avec chauffeur. Contrairement à ses concurrentes, elle ne s'adresse pas en priorité aux conducteurs indépendants. Avec ses 5,47 m, la variante allongée est aussi longue que la Mercedes-Maybach Classe S et offre beaucoup d'espace. En Europe, seule la configuration à 4 places avec sièges individuels à l'arrière est proposée, et elle a vraiment tout pour plaire. Avec notamment ses « fauteuils » inclinables électriquement avec repose-jambes et repose-pieds, équipés de systèmes de chauffage, de refroidissement et de massage, y compris pour les pieds. La climatisation, la musique, le massage, les stores, l'éclairage et

les parfums sont gérés par différents programmes « bien-être ». La G90 n'offre pas d'écran géant « cinéma » ni d'éclairage d'ambiance style Las Vegas à la BMW Série 7.

Intentions affichées

Le calme et la détente sont donc au rendez-vous pour les passagers arrière. Un châssis avec suspension pneumatique multichambre et un système de réduction active du bruit permettent de rendre l'habitacle aussi silencieux qu'un monastère. Pour le conducteur, il existe un mode de conduite Chauffeur qui rend le châssis encore plus confortable pour l'arrière et atténue le comportement de la pédale de frein. Le bruit des clignotants, les bips d'avertissement et les annonces de navigation sont exclusivement diffusés par des haut-parleurs situés dans l'appuie-tête du conducteur, afin que les passagers arrière ne puissent pas les entendre. Cela permet de créer, dirions-nous, une ambiance « intime », ce qui est important pour un bon majordome. Nous avons interrogé à ce sujet le célèbre prestataire de services de majordome E&M Butlers Limited : « Dieu se cache dans les détails. Notre objectif est de toujours offrir au

FICHE TECHNIQUES Genesis G90 (Version longue)*

Moteur à combustion :	V6-Turbo, 3470 cm ³
Puissance :	305kW/415 ch à 5800 tr/min
Couple :	549Nm à 1300-4500 tr/min
Transmission :	Boîte automatique à huit vitesses
Propulsion :	Traction intégrale
0-100 km/h :	5,2 (5,4)* s
Vitesse maximale :	250 km/h
Consommation (WLTP) :	10,5l/100km
Émissions de CO ₂ :	237g/km
Poids à vide :	2305 (2470)* kg
Charge utile :	505 (370)* kg
L/I/H :	5275 (5465)*/1930/1490 mm
Empattement :	3180 (3370)* mm
Volume du coffre :	368l
Prix :	à partir de 129 300 francs
Disponibilité :	dès maintenant

LE 30 PREMIÈRES MINUTES

1ÈRE MINUTE

La Genesis G90 est imposante. Sur les photos, elle semble beaucoup plus petite...

10ÈME MINUTE

... la direction de l'essieu arrière, qui ramène le rayon de braquage à moins de 12 m, est donc une bénédiction en ville.

30ÈME MINUTE

L'arrière est luxueux. La qualité et le confort sont de très haut niveau. Et tout cela à ce prix. Pas besoin d'éléments extravagants comme par exemple un écran géant.



client le plus grand confort possible... qu'il se sente toujours chez lui ».

Mais rassurez-vous, le conducteur bénéficie lui aussi d'un confort de premier ordre. Parfum d'ambiance, massage, chauffage et refroidissement des sièges sont également disponibles à l'avant. Le cockpit numérique affiche une image de la route prise par une caméra, image sur laquelle s'affichent des indications de navigation et d'assistance. La G90 se conduit de manière moins active que ses concurrentes allemandes ; elle semble plus lourde et se balance un peu plus. Mais cela est voulu, nous en sommes sûrs, car rien n'est laissé au hasard ici.

Le service de 5 ans habituel de la marque, incluant l'enlèvement et le retour, est bien évidemment inclus dans la G90. « Sun Nim » oblige ! Genesis vient également en aide à ceux qui ne veulent pas se payer un chauffeur. En effet, le prix d'achat à partir de 129 300 francs comprend un service de chauffeur exclusif pour le marché suisse, un service auquel on peut faire appel 10 fois par an au cours des 5 premières années. Un service après-vente qui va au-delà de ce que l'on pourrait espérer. En Corée, vous vous en doutez, il existe également un terme pour qualifier cela : « Deom ». ●



Tempérament dynamique

Après le SUV #1, le constructeur Smart introduit un deuxième modèle, le #3. Ce SUV coupé électrique est très intéressant en termes de prix et d'équipement.

Texte : Jörg Petersen, Photos : Smart

Depuis la création de la joint-venture entre Mercedes et Geely, Smart est une marque à part entière. Mais la joint-venture ne développera que les modèles #1 et #3, ainsi que tous les futurs modèles. La Fortwo et son homologue cabriolet en sont exclus et sont, comme auparavant, commercialisés par Mercedes – et non par Smart. Par ailleurs, il est logique que l'on ait fait appel au savoir-faire de Mercedes pour mettre en place le nouveau réseau de concessionnaires. Les 13 concessionnaires Smart de Suisse sont chargés de la distribution et des services. Et le succès semble au rendez-vous. En effet, en octobre, les ventes du SUV #1 ont presque doublé par rapport à celles de la Fortwo. Environ 80 % de ces ventes concernent la version à transmission intégrale la plus puissante : la version Brabus. Pas de #2 ? Le « 2 » est réservé à la version 2 places qui, selon toute probabilité, remplacera la Fortwo en 2024.

Large éventail d'équipements

Revenons au modèle #3. Cinq variantes d'équipement sont disponibles : Pro, Pro+, Premium, le modèle « 25th Anniversary Edition » et la version Brabus. Et grâce à ce SUV coupé, la marque se sépare définitivement de son statut de constructeur de « voitures naines ». Produit par Geely – les Chinois fournissent les composants techniques, Mercedes le design –, le nouveau modèle reprend la technique du SUV #1. Avec ses 4,40 m, il affiche 13 cm de plus en longueur que le Smart #1, mais 8 cm de moins en hauteur (sa hauteur étant de 1,56 m). Combinés à une partie avant proéminente, la ligne de toit plongeante vers l'arrière et le spoiler arrière lui confèrent une touche de sportivité. Et grâce à l'empattement allongé de 3 cm par rapport au #1, le #3 offre beaucoup d'espace à l'intérieur.

Les sièges avec appuie-tête intégrés renforcent le caractère

sportif de ce véhicule à 5 places. Hélas, le repose-cuisses est un peu trop court. Le cockpit numérique étroit de 9,2 pouces fournit les principales informations de conduite. À partir de la version Premium, ce cockpit est complété par un écran tête haute de 10,25 pouces. L'écran tactile de 12,8 pouces installé sur la console centrale est intégré dans toutes les finitions. Un toit panoramique de 1,6 m² avec fonction « obscurcissante » s'étend au-dessus de la tête des passagers, qui bénéficient d'un espace quasiment princier pour les jambes et la tête, même à l'arrière. De série, bien sûr : car tout est de série, à l'exception de la couleur. Le coffre réglable en hauteur offre également suffisamment de place avec un volume de rangement de 370 à 1160 l. Le « frunk » à l'avant est petit et, avec ses 15 l, il ne peut accueillir que le câble de chargement.

Bonne tenue de route

Le SUV coupé #3 est équipé de série d'un moteur arrière de 200 kW/272 ch et 343 Nm. Celui-ci s'avère déjà très spontané et agile. La batterie de 49 kWh offre une autonomie de 325 km, tandis que la plus grande batterie de 66 kWh permet de parcourir entre 415 et 455 km selon la variante d'équipement. Le confort est au rendez-vous, mais la direction mériterait d'être plus précise. C'est précisément ce que propose la version Brabus après un nouveau paramétrage du châssis. Grâce à un moteur électrique supplémentaire de 115 kW qui entraîne l'essieu avant, ce modèle Brabus se transforme en une voiture à transmission intégrale qui maîtrise les terrains sinueux avec une grande précision et une grande neutralité. Fort d'une puissance système de 315 kW/428 ch et 543 Nm, le véhicule abat le 0 à 100 km/h en 3,7 s. Ce chiffre correspond presque à celui d'une voiture de sport. Les

LE 30 PREMIÈRES MINUTES

1ÈRE MINUTE

Le design est tout à fait réussi. Grâce à l'empattement allongé, il y a suffisamment de place à l'intérieur.

10ÈME MINUTE

Le design est tout à fait réussi. Grâce à l'empattement allongé, il y a suffisamment de place à l'intérieur.

30ÈME MINUTE

Le châssis ferme, la direction nerveuse et la puissance font honneur au nom Brabus.



variantes plus faibles ont besoin de 5,8 s pour le sprint. La vitesse de pointe est de 180 km/h pour tous les modèles, la capacité de charge utile maximale s'élève à 1,6 tonne. Avec du courant alternatif de 22 kW et du courant continu de 150 kW, il faut compter environ 3 h pour recharger la voiture de 10 à 80 % sur une Wallbox et moins de 30 min sur une borne de recharge rapide.

Il est possible de commander le Smart #3 dès maintenant. Sa version de base, disponible pour l'instant à partir de 34 980 francs, est déjà entièrement équipée. La version Brabus est pour le moment accessible à partir de 47 480 francs. La seule option pour toutes les variantes est la couleur. Par ailleurs, en raison de la taxe de 4 % sur les véhicules électriques, il faut s'attendre à une augmentation des prix à partir de janvier. Néanmoins, la modèle #3 reste une bonne affaire. D'autant plus qu'il éclipse largement ses concurrents Mercedes EQA (dès 54 500 francs), Polestar 2 (dès 48 900 francs) ou Kia EV6 (dès 49 950 francs) en termes de prix. ●



La marque se sépare définitivement de son statut de constructeur de «voitures naines».



FICHE TECHNIQUE

Smart #3 Brabus

Moteur électrique : 2 moteurs synchrones à excitation permanente
Système : 315 kW/430 ch, 543 Nm
Batterie : 66 kWh (brut)
Transmission, boîte de vitesses : transmission intégrale, boîte de réduction à 1 rapport
0-100 km/h : 3,7 s
Vitesse maximale : 180 km/h
Consommation : 17,6 kWh/100 km
Autonomie : 415 km
Capacité de charge maximale : 150 kW
Poids à vide : 1910 kg
Charge utile : 450 kg
L/I/h : 4400/1844/1556 mm
Empattement : 2785 mm
Coffre (AV/AR) : 15/370-1160 l
Prix : à partir de 47 480 francs



VOLVO EX30

Retour d'un modèle compact

Un modèle électrique compact et abordable (dans sa catégorie), arborant un logo Premium ? Cela promet une belle réussite, non ? Nous avons testé le Volvo EX30 avec respectivement 1 et 2 moteurs pour voir ce qu'il a dans le ventre.

Texte : Carl Nowak, Photos : Volvo

58 400 francs, 53 600 francs et 54 500 francs. Voici les prix d'entrée dans la mobilité électrique chez les constructeurs Premium allemands avec les Audi (Q4 e-tron), BMW (iX1) et Mercedes (EQA). Si l'on choisit le constructeur Premium suédois, les tarifs démarrent à 36 800 francs. Mais pour ce prix, l'EX30 doit partager sa plateforme avec ses frères du groupe Geely : le Smart #1 et le Zeekr X. Un handicap ? Pas vraiment, car tant le Smart #1 que le Zeekr X ont jusqu'à présent convaincu par leurs caractéristiques de conduite très correctes.

Avec sa direction souple mais linéaire et son châssis confortable, l'EX30 semble tout aussi prometteur. Stoïque, il s'élançait sans crainte dans les virages espagnols, s'incline au rythme de ses suspensions et réagit davantage au crissement de ses pneus qu'à sa direction un peu « distante ». Bien sûr, en ligne droite, il est davantage dans son élément. La variante à un seul moteur pousse déjà puissamment à l'arrêt. Dans le cas de la variante à 2 moteurs, nommée Twin Motor Performance, le moteur synchrone arrière est complété par un second moteur à l'avant, qui peut être activé via l'embrayage en cas de besoin. Un mode « Performance » pour la transmission intégrale permet de « fermer » l'embrayage en permanence et de faire démarrer violemment le véhicule – confor-

mément à ce que l'on peut légitimement espérer de ses 315 kW/428 ch.

Séduisant, mais impertinent

La pédale de frein, curieusement « molle », aurait besoin de plus de transparence. Mais on s'y habitue. Plus facilement d'ailleurs qu'au récital de bips que produit l'EX30 Volvo lorsque ses assistants à la conduite sont activés. L'orchestre se compose de l'avertisseur de limite de vitesse, de l'avertisseur de franchissement de ligne, du système de reconnaissance des panneaux de signalisation et de l'assistant d'attention. Le correcteur de trajectoire et le régulateur de vitesse adaptatif font bien leur travail sur les routes à peu près droites, mais chaque action et chaque intervention sont accompagnées d'un son.

Comme le système de reconnaissance des panneaux de signalisation est sujet à des erreurs, des bips se font entendre en permanence à cause de limitations de vitesse qui n'en sont parfois pas. Plus pénible encore : Volvo a fait l'impasse sur l'affichage tête haute et le compteur de vitesse. Cela signifie que, comme chez Tesla, la vitesse se lit sur l'écran central, ce qui nécessite de quitter légèrement la route des yeux. Le système détecte cette « inattention » à l'aide d'une caméra et invite le conducteur à garder les yeux sur la route. Bon... Toujours est-il qu'il est possible de désactiver ces systèmes.

Reste que la commande tactile déconcentre fortement. En effet, presque tout se commande via l'écran de 12,3 pouces, dont le logiciel est basé sur Android, qui utilise Google Maps pour la navigation, planifie des itinéraires de recharge fixes et exécute rapidement les commandes vocales.

Autre point : Volvo parvient à masquer la pression des coûts par un grand souci du détail. Au programme : des sièges ergonomiques intégraux avec de larges plages de réglage du siège et du volant, des sièges colorés en textile Nordico, propre à Volvo, des garnitures en jean recyclé et des matériaux renouvelables comme le PVC recyclé ou le lin. On peut aussi opter pour une sellerie laine. Par ailleurs, on trouve des rangements intelligents, mais l'espace disponible à l'arrière et dans le coffre est limité.

Point fort : Volvo promet un temps de charge de 10 à 80 % de 27 min pour les 2 variantes de batterie. Le prix de base du modèle qui embarque la petite variante de batterie LFP est convaincant. Le supplément pour la batterie NMC plus grande se justifie mais pour les finitions Plus (batterie NMC de série sur la variante Twin Motor, 2600 francs) et Ultra (10550 francs), le montant est élevé. Cependant, c'est le prix à payer si l'on souhaite avoir accès aux prestigieuses ambiances intérieures. Sur ce point, l'EX30 se rapproche des constructeurs allemands. ●





FICHE TECHNIQUES Volvo EX30 Twin Motor Performance

Moteur électrique :	2 moteurs synchrones à excitation permanente
Performance du système :	315 kW/428 ch, 543 Nm
Batterie :	69 kWh (brut) / 64 kWh (netto)
Transmission :	Traction intégrale
Propulsion :	Réducteur d'entrée
0-100 km/h, Vitesse maximale :	3,6 s, 180 km/h
Consommation (WLTP) :	17,5 kWh/100 km
Autonomie :	450 km
Puissance de charge maximale :	175 kW
Temps de chargement minimal :	27 min
Poids à vide :	1960 kg
Charge utile :	375 kg
L/L/H :	4233/1836/1555 mm
Empattement :	2650 mm
Volume du coffre (av./ar.) :	7/318-904 l
Prix :	à partir de 46 900 francs
Disponibilité :	dès maintenant

LE 30 PREMIÈRES MINUTES

1ÈRE MINUTE

Au vu de ses caractéristiques, le modèle compact de Volvo promet d'être un très grand succès.

10ÈME MINUTE

L'espace disponible ne compte pas parmi les points forts du modèle compact signé Volvo. En revanche, beaucoup d'autres aspects sont très convaincants.

30ÈME MINUTE

Même le soubassement est à la hauteur des prétentions Premium.





Lexus LBX

Comme grand

Le LBX devrait enfin percer en Europe – avec la technique du modèle Toyota Yaris Cross, mais avec des exigences plus élevées.

Texte : Moritz Doka, Photos : Lexus



Ne vous fiez pas à ses dimensions compactes. Car pour Lexus, le LBX est depuis longtemps l'un des modèles les plus importants en Europe. Avec ce petit crossover, la marque vise une clientèle plus large et plus jeune, tout en proposant une alternative de deuxième voiture aux clients existants. Si la stratégie fonctionne, le petit modèle devrait se vendre à environ 24 000 exemplaires par an. Les ambitions qui animent le LBX sont pour ainsi dire inscrites dans son nom. En effet, l'abréviation LBX signifie « Lexus Breakthrough Crossover » : il représente donc l'outil d'une nouvelle percée pour Lexus en Europe. De plus, depuis l'inoubliable voiture de sport baptisée LFA, c'est le premier modèle à porter un nom à 3 lettres. La marque n'a jamais fait preuve d'une telle assurance.

Format allongé

Le LBX n'est pas l'objet de promesses marketing vides de sens, loin s'en faut. Il est basé sur la plateforme GB-A du modèle Toyota Yaris Cross – qui est adaptée à ses propres besoins. Le constructeur ne s'est pas contenté de lui offrir de nouvelles jupes et de nouveaux phares. En effet, l'empatte-

ment a été allongé de 2 cm et les voies ont été élargies de 6 cm pour pouvoir accueillir des jantes de 18 pouces. Résultat : le LBX est plus long, plus large et plus plat que le Yaris Cross, et son capot s'étire davantage vers l'avant. Moyennant un supplément, il est possible d'obtenir une peinture bicolore. Avec ses feux de jour en forme de crochet, sa calandre fuselée et ses bandes LED, le LBX affiche un look plus adulte et plus haut de gamme, bien que son arrière soit un peu banal.

En s'installant dans le véhicule, on remarque la présence de boutons électroniques à la place des poignées en forme d'étrier. Cette particularité est un gage de sécurité : si un vélo ou une voiture est détecté, les boutons sont inactifs et les portes ne s'ouvrent pas. Voilà qui donne déjà un avant-goût de la qualité de l'équipement du LBX. La qualité des matériaux et de la finition est très raffinée pour une voiture de cette catégorie, et ce, que l'on ait commandé des revêtements en microfibre, en cuir ou en similicuir. Un éclairage d'ambiance de 64 couleurs vient apporter une touche de peps.

L'écran d'infodivertissement de 9,8 pouces, monté un peu trop à plat, est positionné au centre du tableau-



Le niveau d'équipement, la qualité des matériaux et la finition du LBX se situent un cran au-dessus de sa catégorie. C'est un petit véhicule complet, pour lequel on souhaiterait une version à propulsion électrique.



de bord. L'affichage et la résolution sont très bons, mais le système lui-même mériterait d'offrir davantage de fonctionnalités. L'intégration de smartphones est possible grâce à un système de connexion de série, mais seuls les iPhones peuvent être connectés sans fil. Le nouveau cockpit numérique de 12,3 pouces offre davantage de possibilités de personnalisation qu'auparavant. Un affichage tête haute, un hayon électrique et un système audio Mark Levinson avec pas moins de 13 haut-parleurs sont disponibles en option. En ce qui concerne les assistants à la conduite, la liste des options comprend un avertisseur de circulation transversale, une caméra à 360 degrés et une aide au stationnement automatique commandée de l'extérieur. Un régulateur de distance adaptatif avec assistant de maintien dans la voie, un avertisseur de circulation transversale arrière et un assistant de freinage d'urgence sont embarqués de série.

De bonnes manières

Avant de procéder à l'activation des systèmes, quelques mots au sujet de la technique. Lexus n'a pas prévu de propulsion purement électrique pour

le LBX. À la place, on trouve une solution « maison » éprouvée : le système « full hybrid » du modèle Yaris Cross, développant 100 kW/136 ch dans le LBX. La boîte automatique CVT est de série. Un moteur électrique supplémentaire est installé sur l'essieu arrière lorsque la transmission intégrale optionnelle est choisie. Contrairement au Yaris Cross, le LBX ne propose pas de transmission intégrale mécanique. Sur le trois cylindres atmosphérique, un arbre d'équilibrage supplémentaire a été installé. Par ailleurs, la voiture est dotée de plus de matériaux isolants que le modèle Yaris Cross. Cela a pour objectif de réduire le niveau de vibrations et de bruit.

Et les résultats sont là. Le châssis gagnerait à être un peu plus souple, sinon le comportement routier est irréprochable. Le LBX donne l'impression d'être plus grand qu'il ne l'est en réalité. Même si les bruits du vent et de la propulsion sont perceptibles, ils sont bien mieux atténués que dans le modèle Yaris Cross. La propulsion hybride est harmonieuse et s'avère efficace pour la conduite sur route. Cependant, sur les cols ou à pleine charge, le LBX risque d'atteindre ses limites en termes de puissance.



En définitive, le LBX est une voiture efficace et complète. Son espace est suffisant pour accueillir quatre personnes et des bagages légers – si l'on renonce à la transmission intégrale, qui grignote une part importante du volume du coffre. Qu'en est-il des chances de commercialisation du LBX ? Il faut savoir que pour le même prix, Volvo propose l'EX30 tout électrique avec encore plus d'équipements de sécurité. Mais en soi, le LBX offre beaucoup d'équipement à un prix raisonnable, avec une garantie de 10 ans activée par le service – ce qui n'est pas négligeable. Le LBX devrait bientôt figurer en tête des ventes de Lexus. ●

LE 30 PREMIÈRES MINUTES

1ÈRE MINUTE

La face avant a de l'allure. L'arrière est un peu quelconque. Comme la DS3 ?

10ÈME MINUTE

Le LBX est nettement plus silencieux que son frère de plate-forme Toyota. Le châssis est ferme.

30ÈME MINUTE

Les touches du volant à affectation libre permettent même de commander la climatisation. On ne peut plus s'en passer.



FICHE TECHNIQUES

Lexus LBX

Moteur thermique :	3 cylindres essence, 1490 cm ³
Puissance, couple :	67 kW/91 ch, 120 Nm
Moteur électrique :	moteur synchrone à excitation électrique
Puissance, couple :	69 kW/94 ch, 185 Nm
Puissance cumulée :	100 kW/136 ch, 185 Nm
Batterie :	nickel-hydrure métallique, 0,8 kWh
Transmission, entraînement :	automatique CVT, traction avant
0-100 km/h, vitesse maximale :	9,2 s, 170 km/h
Consommation (WLTP) :	4,5 l/100 km
Émissions de CO₂ :	102 g/km
Poids à vide, charge utile :	1280 kg, 475 kg
L/l/h :	4190/1545/1825 mm
Empattement :	2580 mm
Volume du coffre :	332 l
Prix :	à partir de 35 900 francs
Disponibilité :	dès début 2024



LEXUS-BEV-COMMUTATEUR MANUEL

Sacrée technologie

Toyota pourrait bien faire disparaître le vide émotionnel qui s'empare parfois de certains conducteurs de voitures à batterie. Grâce à une « commande de transmission manuelle électronique » savamment orchestrée.

Texte : Michael Pfeiffer, Photos : Lexus

D'une certaine manière, cela peut sembler absurde de vouloir faire évoluer une voiture à batterie sans boîte de vitesses en revenant à une commande de transmission manuelle. Mais pourquoi ne pas tester une voiture qui mise sur cette technologie expérimentale ? Au centre d'essai japonais du groupe, Toyota a fait monter une poignée de journalistes à bord du prototype Lexus. Bien sûr, Japon oblige, la direction est à droite, le levier de vitesses se situe à gauche, ce qui n'est pas habituel, mais sinon, tout semble tout à fait normal. Comme avec une boîte manuelle classique, justement. Il suffit de passer vigoureusement la première vitesse – l'embrayage est plutôt difficile à enfoncer. Le véhicule démarre alors prudemment, le compte-tours greffé sur le tableau de bord indique 1500 tr/min, le moteur monte rapidement en régime en émettant la sonorité typique d'un quatre cylindres.

Pas de piston, pas d'engrenage

Pas besoin de faire chauffer le moteur : il n'y a pas d'huile, pas de pistons, pas de boîte de vitesses. La deuxième vitesse réagit bien ; à plein gaz, la quatrième permet de faire grimper le moteur rapidement dans les tours ; à 7000 tr/min, le limiteur intervient et coupe l'allumage. Voiture électrique, allumage, limiteur ? Oui, dans le cas présent, « combustion » et « BEV » (Véhicule Électrique à Batterie) vont de pair. Incroyable, comme Toyota parvient à simuler tout cela. Le son du moteur est généré par un système de sonorisation, la propulsion électrique module le couple en conséquence.

Le résultat est fichtrement réaliste et fantastique. Mais à quoi bon ?

Commettons intentionnellement quelques erreurs pour tester. Caler le moteur au démarrage, par exemple. C'est impossible, car même si on fait claquer l'embrayage à l'arrêt, le véhicule avance. Accélérer en quatrième vitesse à 30 km/h à plein régime : c'est possible, le moteur tourne alors à un régime très bas et s'agit. Même les panneaux de porte, « stimulés » par le système de sonorisation, vibrent. Tout est réel. Prochaine erreur provoquée : oublier de débrayer à l'arrêt. Là encore, aucun problème. À un moment donné, le moteur se met au point mort. Passer les vitesses sans embrayer... c'est possible aussi. Et ce, sans risquer d'arracher les fourchettes de commande ou de briser les pignons. Ne rien faire du tout et se contenter d'accélérer ? Le véhicule le supporte aussi, et il se comporte alors comme un BEV. Ce qu'il est en réalité. Peut-être faudrait-il même envisager de combiner les avantages d'un BEV avec ceux d'un moteur thermique à commande manuelle classique ? Un BEV qui procure des émotions ? Ou un véritable outil pour les adeptes de la Playstation ? Il est temps de se pencher sur la technique qui se cache derrière le Lexus UX.

BEV qui procure des émotions

Rien ne relie mécaniquement la pédale d'embrayage et le levier de vitesses à l'entraînement électrique du Lexus UX. La pédale d'embrayage et le levier de vitesses sont guidés par des ressorts et des coulisses en plastique, produisant ainsi une véritable sensation de changement de vitesse.

Parallèlement, des capteurs placés sur les pièces mécaniques détectent leurs mouvements et transmettent au système de commande du moteur les couples à simuler, lesquels peuvent être obtenus en un clin d'œil grâce à la propulsion électrique.

En parallèle, les signaux sont transmis au système de simulation sonore qui reproduit à s'y méprendre le son du moteur. On peut imaginer à quel point la programmation et le réglage de tous ces états de conduite possibles ont été complexes. Mais le Lexus parvient même à gérer les démarrages saccadés à bas régime ou les différents couples de traction en fonction du « régime moteur ». C'est génial ! Hélas, nous n'avons pu faire que 2 tours sur le circuit d'essai pour tester cette technologie vraiment bien réalisée. Et lorsque, sur une ligne droite de 30 m de large et de 2 km de long, le compteur s'est précipité vers 150 km/h au lieu des 100 autorisés, le développeur a lancé un rappel à l'ordre : « Please, slow down ». Nous avons donc ralenti et roulé en direction des stands. Mais avec un grand sourire aux lèvres. Honnêtement, nous n'aurions pas pensé qu'un BEV puisse procurer autant de plaisir grâce à cette fonction à première vue superflue.

Dans une autre voiture expérimentale, il était possible de faire intervenir différents types de moteurs et de variantes de puissance à la place de la commande manuelle. Du trois cylindres paresseux au V8. Là aussi, la simulation est tout à fait réussie grâce à la modulation du bruit et du couple. Mais le BEV avec commande de transmission manuelle est plus crédible. ●



Un levier de vitesse dans une BEV ? Sur le tableau de bord, un compteur-tours simule le fonctionnement d'un véhicule à combustion.



Encore plus de contenu « découverte »

En tant qu'abonné, vous bénéficiez de nombreux contenus en ligne exclusifs. Pour y accéder, il vous suffit de vous connecter sur notre site web avec votre identifiant. Vous pourrez ainsi découvrir de passionnants rapports & tests de conduite ainsi que des vidéos supplémentaires.

Texte : Stefan Cerchez, Moritz Doka, Jens Dralle, Heinrich Ligner, Photos : Wolfgang Groeger-Meier, Hyundai, Peugeot, Skoda

RAPPORT DE CONDUITE : HYUNDAI SANTA FE

Eh bien, voilà une perspective qui s'annonce somptueuse ! Celle que l'on peut apprécier depuis le volant non siglé du nouveau Hyundai Santa Fe. En effet, le look du véhicule est très agréable, notamment grâce à sa carrosserie au design rectiligne hautement séduisant. Et désormais, il est également possible de régler le siège du conducteur en position semi-allongée, avec un repose-jambes trop court (pour les personnes de grande taille), et de regarder les nuages à travers le toit vitré (petite surface vitrée à l'avant, grande surface vitrée pour les rangées deux et trois). Mais ce qui compte, c'est la conduite, et pour conduire, on trouve facilement une position assise adaptée. Le paramétrage de la direction et du châssis prouve que le Santa Fe a été taillé pour la conduite. L'hybride basé sur un 4 cylindres turbo de 1,6 litre (235 ch et 350 Nm) est prêt pour sa première excursion. Pour savoir comment il se comporte, il suffit de scanner le QR code sur notre site web. ●



RAPPORT DE CONDUITE : VW T-CROSS

Si vous faites partie de ceux qui sont surpris par la prolifération des SUV dans le segment des voitures compactes, nous vous invitons à essayer le T-Cross. Il présente à peu près la taille d'une Polo, mais son apparence, son toucher et les sensations de conduite qu'il procure sont d'un niveau supérieur. Surtout si l'on choisit la version restylée. Son habitacle et ses instruments semblent désormais plus aboutis, ils se rapprochent de ceux de ses grands frères. Les motorisations partagent également des points communs avec ces 2 modèles. Pour savoir lesquelles, il vous suffit de scanner le QR code. ●

RAPPORT DE CONDUITE : SKODA ENYAQ

À l'ère des voitures électriques et des mises à jour Over-The-Air, tout se passe un peu comme avec les smartphones : on laisse ces smartphones tranquilles toute la nuit, un nouveau logiciel se télécharge et le lendemain matin, ils sont truffés de nouvelles fonctions. On retrouve un processus similaire dans le Skoda Enyaq (nouvelle année modèle). Même si les choses sont un peu plus compliquées. Bien que le restylage de « mi-cycle » ne soit prévu que pour la prochaine année, le logiciel a été adapté, et la mécanique a été modifiée. Skoda préfère parler d'une mise à jour technique. En plus de toutes sortes de fonctions supplémentaires très appréciables, une nouvelle version haut de gamme a été introduite. En effet, en tête de la gamme de modèles, la variante « L&K » a depuis peu rejoint la variante

RS, dont elle complète l'expression sportive par une touche de noblesse. L'abréviation « L&K » signifie « Laurin & Klement », patronymes des fondateurs de l'entreprise. Ce sigle figurait déjà sur d'autres modèles Skoda. Le SUV électrique Enyaq L&K se distingue non seulement par de nombreuses options de série, mais aussi par 2 finitions intérieures qui ne sont pas disponibles sur les modèles classiques. Par ailleurs, la variante L&K est désormais disponible en Suisse dans une déclinaison coupé. Cette dernière a également bénéficié de la mise à jour technique et, comme presque tous les Enyaq, elle offre à présent beaucoup plus de puissance, d'autonomie, une vitesse de recharge accrue et un système d'infodivertissement largement amélioré.

Pour connaître le résultat de ces mises à jour techniques etc., veuillez consulter les rapports d'essai détaillés, accompagnés de vidéos, via le QR code disponible sur notre site Internet.



RAPPORT DE CONDUITE : PEUGEOT E-3008

Non, le Peugeot E-3008 n'est pas un SUV coupé, mais un SUV Fastback – les Français y tiennent. Premier modèle bâti sur la nouvelle plateforme STLA-Medium de Stellantis, le véhicule électrique entend renouer avec le grand succès commercial enregistré par la deuxième génération. Pour savoir s'il y parviendra, scannez le QR code sur notre site Internet.



Suivez-nous sur les médias sociaux !



Newsletter



Facebook



Instagram



LinkedIn



YouTube

ROBIN ROAD

PIÉTONS EN APPROCHE

En cette période sombre de l'année, les automobilistes se font souvent surprendre par des piétons. En plus d'être dangereux, cela peut avoir de graves conséquences – pour les deux parties.

C'est par une matinée ordinaire qu'Annouk a traversé la ville en voiture. Pourtant, elle était loin d'être détendue. À plusieurs reprises, il a fallu qu'elle freine brusquement parce que des piétons, souvent absorbés par leur smartphone, s'engageaient sur le passage piéton sans prêter attention à la circulation. Une question se pose : quels sont les droits des piétons et quels sont les points qui leur sont interdits ?

Priorité

Précisons d'emblée que les piétons n'ont pas toujours la priorité partout. Sans pour autant tomber dans le stéréotype selon lequel les femmes seraient plus souvent accrochées à leur smartphone que les hommes, nous utiliserons uniquement la forme féminine ci-après. Les conductrices tout comme les piétonnes ont des responsabilités. Alors que les automobilistes doivent adapter leur vitesse de manière à pouvoir s'arrêter à temps si nécessaire, les piétonnes doivent, quant à elles, toujours veiller à ne pas gêner inutilement la circulation.

Sur les passages piétons, les piétonnes ont généralement la priorité, et ce dès qu'elles indiquent clairement leur intention aux conductrices. Mais elles ne doivent pas considérer que chaque voiture qui s'approche est en mesure de s'arrêter à temps, surtout si elles s'engagent brusquement dans la rue sans regarder. Elles ne sont donc pas autorisées à s'engager sur le passage piéton de manière inattendue, c'est-à-dire qu'elles ne doivent pas occasionner de manœuvre de freinage brusque.

Par ailleurs, selon le Tribunal fédéral, les automobilistes ne sont pas obligés de

freiner jusqu'à l'allure du pas dans tous les cas et ne doivent pas s'attendre à ce que le passage piéton ne soit emprunté que lorsque leur véhicule se trouve déjà juste devant. Dans le cas d'un îlot de circulation, chaque partie du passage est considérée comme un passage piéton séparé et il est permis de rouler jusqu'à ce que les piétonnes aient atteint l'îlot et marqué un arrêt de sécurité. Les conductrices n'ont donc pas la priorité sur les piétonnes qui attendent au bord de la voie opposée, mais uniquement sur celles qui attendent déjà sur l'îlot. Dans une zone 20, les piétonnes ont toujours la priorité et peuvent s'engager et traverser la chaussée partout.

Parfois la facture peut être salée ?

Si une piétonne traverse la route à moins de 50 m du passage piéton, elle risque une amende. Là où il n'y a pas de passage piéton, les voitures ont la priorité, même dans une zone 30. S'engager soudainement sur le passage piéton peut également coûter cher, notamment quand la priorité est brusquement imposée. Si un accident se produit, l'assurance responsabilité civile de l'automobiliste ou de la piétonne concernée peut réduire ses prestations. Et suivant les cas, cela peut coûter cher.

Les piétons ont de nombreux droits, mais également des obligations. Annouk continuera de manifester son mécontentement si quelqu'un traverse sur le passage piéton sans réfléchir. Mais peut-être s'est-elle elle-même déjà comportée de cette façon.

Robin Road vous souhaite une bonne route et une bonne année ! ●



ROBIN ROAD AU NOM DU DROIT DE LA ROUTE

Dr Rainer Riek, alias Robin Road, est avocat et notaire chez www.zp-law.ch et spécialisé, entre autres, dans le droit de la circulation. Il tient un blog automobile sur www.driving.legal. Des questions à poser à Robin Road ? Les abonné(e)s bénéficient d'un conseil juridique gratuit. N'hésitez pas à écrire à ai-abo@c-media.ch.



PEUGEOT

NOUVEAU E-2008

100% ELECTRIC



S’AFFIRMER AVEC ALLURE.

Motorisation 100% électrique
PEUGEOT i-COCKPIT® 3D avec écran tactile 10" HD
Jusqu'à 366 km* d'autonomie

Véhicule illustré: Nouveau PEUGEOT E-2008 GT moteur électrique 156 ch, émissions de CO₂ (cycle mixte WLTP) : 0 g/km, consommation (cycle mixte WLTP): 16.7 kWh/100 km, classe d'efficacité énergétique: A.

* Autonomie électrique maximale en cycle mixte WLTP.

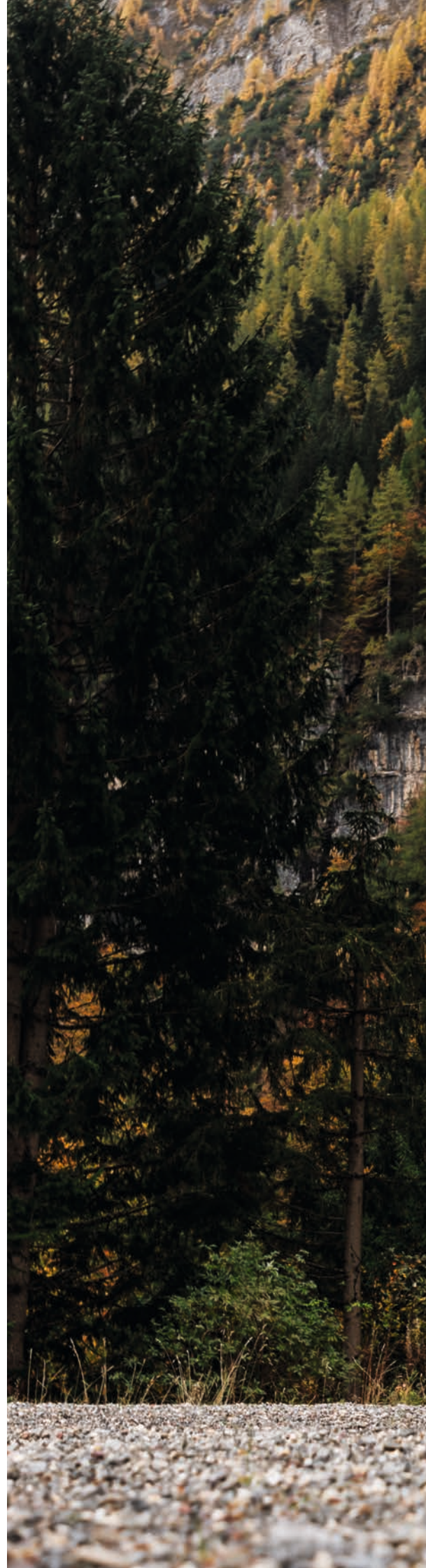


JEEP GRAND CHEROKEE 4XE

Partiellement électrifié

Impossible pour Jeep de rester à l'écart de la révolution électrique. Après le modèle Avenger, c'est au tour du Grand Cherokee de passer par la case électrification. Contrairement aux États-Unis où il est équipé d'un moteur V6 ou V8, il n'est proposé en Europe qu'en version PHEV. Malédiction ou bénédiction ?

Texte: Jörg Petersen, Photos: Markus Kunz





Rétrospective : Le Grand Cherokee monte les marches du Cobo Hall à Détroit et passe à travers une porte vitrée – une mise en scène spectaculaire. C'était en 1992, lors de sa première mondiale. Environ 30 ans plus tard, le fleuron de Jeep a perdu des plumes, du moins en ce qui concerne sa motorisation. En Suisse comme dans toute l'Europe, nous devons faire sans version diesel et surtout sans la puissance du V6 ou du V8. Car seul le modèle hybride rechargeable 4xe sera proposé.

C'est donc un autre emblème presque traditionnel qui disparaît, victime de la mobilité électrique. Dommage, car les moteurs puissants et à couple élevé étaient la signature du 4x4. À la place, c'est un hybride rechargeable 2 litres partiellement électrifié qui est prévu pour affronter les BMW X5 et consorts. Précisons que le 4xe n'est pas un concept nouveau. En 2020 déjà, le Renegade, le Compass et, un an plus tard, le Wrangler ont été lancés dans l'arène avec cette double motorisation. Leur succès semble donner raison à Jeep. Après un passage à vide en 2022, les ventes semblent repartir à la hausse – sans Cherokee,



Malgré le centre de gravité bas, les mouvements de roulis de la carrosserie sont nettement perceptibles dans les virages pris à grande vitesse.

mais avec l'Avenger. Menées par le Compass, ces ventes ont progressé d'environ 37 % entre janvier et novembre. Un grand nombre d'entre elles ont été réalisées par les modèles 4xe partiellement électriques.

Taille accrue

Voilà pour les chiffres. Les Américains ne peuvent donc pas se permettre de faire naufrage en Europe avec leur produit phare. C'est pourquoi les ingénieurs ont dû mettre les bouchées doubles pour réaliser le Grand Cherokee de cinquième génération. En conséquence, il déborde de luxe et de confort. Et il a été bâti sur une nouvelle plateforme spécialement conçue pour lui. Résultat : par rapport à son prédécesseur, le colosse gagne respectivement 4, 3, 5 et 5 cm en longueur, largeur, hauteur et empattement. Et les designers se sont également penchés sur l'habillage de la carrosserie, chose indispensable pour faire face à la concurrence. L'aérodynamique a également été placée au centre des préoccupations. La partie avant plus moderne, les nouveaux volets de calandre actifs ainsi que les déflecteurs du capot moteur sont destinés, en combinaison avec la ligne de toit légèrement abaissée vers l'avant, à

Ceux qui aperçoivent la nouvelle face avant du Grand Cherokee de près de 2,5 tonnes dans leur rétroviseur feraient mieux de s'écarter.



aider le colosse à mieux se positionner face au vent, ce qui devrait naturellement se répercuter sur la dynamique de conduite et l'efficacité. Nous y reviendrons plus tard.

Équipement raffiné

Les dimensions extérieures accrues ont un impact positif sur l'intérieur. Ainsi, l'espace disponible à l'avant et à l'arrière est très généreux. À l'avant, les sièges rembourrés et réglables en 16 positions sont très confortables. Même une fonction de massage fait pour la première fois partie du pack de série. À l'arrière, on dispose de suffisamment d'espace pour la tête et les jambes, mais la banquette mériterait d'être mieux conçue pour les longs trajets.

En matière d'équipement, le véhicule américain n'a pas à rougir face à ses concurrents européens. Les boiseries à pores ouverts et les éléments en cuir sont abondants, et ce jusque dans les revêtements des portes. En revanche, les Américains ont encore du retard à rattraper en matière de finition. En effet, un examen approfondi révèle de petits défauts qui n'existent pas chez les Européens. Même la variante Summit (testée par nos soins), qui exhibe un grand nombre d'équipements de luxe de série, ne

peut pas cacher cette réalité. Par contre, les dirigeants de Jeep-IT ne se sont pas privés en matière de numérisation : ils ont doté le gros SUV d'un triptyque composé d'un écran de cockpit de 10,25 pouces, d'un écran tactile central de 10,1 pouces et d'un écran de 10,25 pouces pour le passager avant.

Si le « copilote » s'ennuie, il peut donc regarder un film ou brancher des appareils de gaming externes via la prise HDMI. Un énorme affichage tête haute vient compléter le grand nombre d'écrans, qui présentent quelques inconvénients en termes d'éblouissement lorsqu'ils sont éclairés de biais par l'arrière. Hélas, de son côté, l'écran du cockpit comporte beaucoup trop d'informations.

Qu'en est-il du système de commande ? Au lieu d'un grand levier sélecteur, on trouve un commutateur rotatif peu encombrant pour passer les vitesses. La nouvelle version a le mérite d'utiliser encore des interrupteurs analogiques pour commander les fonctions les plus importantes, comme la climatisation, le mode de conduite, l'aide au démarrage en côte ou le réglage de la hauteur du véhicule. La chaîne hi-fi McIntosh est particulièrement puissante. Ses 19 haut-parleurs,

dont un caisson de basses, assurent une bonne sonorisation. De quoi faire vibrer le chargement du coffre, coffre dont la capacité (volume de chargement de 533 à 1463 litres seulement) est plutôt moyenne. En comparaison, le BMW X5 (650-1870 litres), le Land Rover Discovery (601-2558 l) et le VW Touareg (665-1800 l) possèdent un coffre bien plus généreux. Coté capacité de remorquage, avec 2332 kg, le Grand Cherokee PHEV se place derrière le Touareg et le X5 (tous deux 3500 kg) ainsi que derrière le Discovery (3200 kg).

Bonne combinaison

Sur le plan de la motorisation, le véhicule 5 portes d'environ 2,5 tonnes est à nouveau à la hauteur. L'interaction entre le moteur thermique 2 litres de 272 ch et le moteur électrique de 145 ch – un deuxième moteur de démarrage de 45 ch remplace le démarreur et l'alternateur – fonctionne à merveille. D'autant plus que, selon les mesures effectuées sur le banc d'essai des moteurs de Novidem, le système affiche 39 ch de plus que la puissance de 280 kW/380 ch annoncée par le constructeur. Pas étonnant que le véhicule soit très spontané et avale le 0



Malgré la taille imposante du véhicule, son volume de chargement n'est que moyen.

La banquette arrière, pas très confortable, offre suffisamment de place.



Même les revêtements des portes regorgent de matériaux raffinés.

Sur les sièges réglables à 16 voies, on trouve rapidement la position optimale.





Superbe mélange : dans le cockpit au design raffiné, un bon équilibre a été trouvé entre les commandes numériques et analogiques



Un commutateur rotatif remplace le levier de vitesses. La sélection des modes de conduite est rapide.

Par contre, les affichages dans le cockpit sont surchargés.



La caméra panoramique assure une bonne vision panoramique.

Le copilote peut se divertir sur l'écran du passager.



ÉVALUATION

Carrosserie

- + Style dynamique, le look déborde de caractère ; même en matière d'espace et de confort, le colosse ne laisse rien à désirer.
- Poids élevé, la finition pourrait être meilleure.

Dynamique de conduite

- + Réglage confortable, direction souple, très bonnes qualités de tout-terrain et de « cruiser ».
- Mouvements de roulis dans les virages pris à grande vitesse, grand rayon de braquage.

Environnement

- + Consommation modérée seulement lorsque la conduite est modérée.
- Consommation élevée lorsque la batterie est vide.

Propulsion

- + Bonne combinaison entre le moteur électrique et le moteur thermique ; la boîte automatique change de vitesse en douceur.
- Faible autonomie ; le moteur thermique ronfle lorsqu'il est sollicité.

Sécurité

- + Projecteurs à LED, 110 systèmes d'assistance, grand nombre d'airbags, bon équilibre entre les commandes numériques et analogiques.
- Système d'infodivertissement compliqué, pas d'écran anti-éblouissant.

Coûts

- + Pack de série très complet, peu d'options à commander en plus.
- Prix de base élevé et consommation élevée.

ÉQUIPEMENT

De série

Projecteurs à LED, affichage tête haute, système de vision nocturne, assistant de stationnement longitudinal/transversal, jantes alu 21 pouces, sièges réglables en 12 positions, fonction massage siège conducteur/passager, réduction active du bruit, éléments intérieurs en bois véritable, volet de coffre électrique, toit ouvrant panoramique en verre, climatisation automatique 4 zones, écran passager 10 pouces, écran tactile 10,1 pouces avec système d'infodivertissement, etc.

En option

Peinture métallisée 1600 Fr.

Prix de base

111 900 francs

Prix de la voiture d'essai

113 500 francs



Jörg Petersen déclare :

» Même en version PHEV, le Grand Cherokee a incontestablement gagné en qualité et il n'a rien perdu de ses caractéristiques typiques – à l'exception du son du moteur. Il ne lui reste plus qu'à offrir une plus grande autonomie et surtout à être plus efficace. À un prix raisonnable, please.

Design	■ ■ ■ ■
Confort	■ ■ ■ ■ ■
Praticité	■ ■ ■ ■
Propulsion	■ ■ ■ ■
Prix	■ ■ ■

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur et propulsion

Moteur 4 cylindres turbo, 1996 cm³, alésage × course : 84 × 90 mm, 200 kW/272 ch, 400 Nm, moteur électrique : 107 kW, 245 Nm, système : 280 kW/380 ch, 637 Nm, batterie : 17,3 kWh, boîte automatique à 8 rapports, transmission intégrale.

Performances de conduite

Autonomie électrique : 48 km (WLTP), réservoir : 72l, rapport poids/puissance : 6,78 kg/ch, vitesse de pointe : 275 km/h.

Châssis

Suspension indépendante à l'avant et à l'arrière, double triangulation, barres stabilisatrices, amortisseurs adaptatifs, suspension pneumatique, freins à disques ventilés, direction à crémaillère, pneus : av./ar. 275/45 R21, diamètre de braquage : 11,7 m.

Dimensions et poids

Poids à vide : 2475 kg, charge utile : 532 kg, répartition du poids av./ar. : 52,1 : 47,9 %, garde au sol : 278 mm, poids de remorquage freiné/non freiné : 2332/750 kg, profondeur de gué : 610 mm, espace de chargement : 533–1463 l.



MESURES

Pneus : Pirelli PZero, Dimension : 275/45 R21, température : 6 °C, kilométrage : 6909.

Accélération

0–50 km/h	2,3 s
0–80 km/h	4,4 s
0–100 km/h	6,0 s
0–100 km/h (usine)	6,3 s
0–120 km/h	8,2 s
0–140 km/h	10,8 s
0–160 km/h	13,9 s
0–180 km/h	18,1 s
0–200 km/h	23,1 s
400 m dép. arrêté	14,0 s (164,6 km/h)
1000 m dép. arrêté	25,4 s (208,1 km/h)

Distance de freinage

Min./max.	34,7/36,4 m (2,5/3,0 s)
-----------	-------------------------

Élasticité

40–80 km/h	2,6 s
80–120 km/h	3,8 s

Consommation

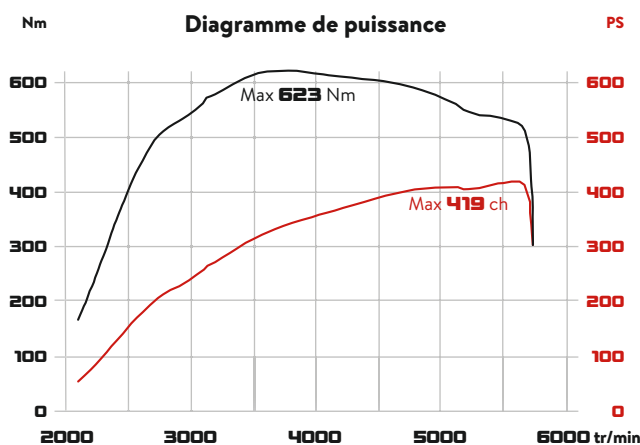
Moyenne durant le test	7,5 l/100 km
Usine (WLTP)	3,0 l/100 km
Circuit ai	4,4 l/100 km
CO ₂ /classe énergétique	70 g/F

Mesure de la puissance

Puissance	308 kW (419 ch)
à/écart	5618 tr/min/+10,3 %
Couple	623 Nm
à/écart	3812 tr/min/-2,2 %

NOUIDEM

SWISS HIGH-PERFORMANCE ENGINEERING





à 100 km/h en trois dixièmes de seconde de moins que la valeur annoncée. En mode électrique, les 145 ch fournis par la batterie de 17,3 kWh, font avancer le modèle Jeep avec agilité. Même sur route ou sur autoroute, le mode électrique permet d'atteindre des vitesses élevées. En mode hybride avec régulateur de vitesse, le moteur thermique marque une pause jusqu'à 120 km/h. Mais ensuite, les chevaux sont lâchés. Les 46 km d'autonomie de notre exemplaire d'essai ont été rapidement engloutis, ce qui est dû au petit pack de batteries. À vitesse constante, le système de transmission intégrale découple l'essieu avant et le Grand Cherokee n'est entraîné que par les roues arrière, pour une

efficacité accrue. Sur le circuit ai « économique », la consommation s'est élevée à 4,4 l/100 km. Le constructeur indique une consommation mixte de 3,0 l/100 km.

Conduite confortable

Lorsqu'on sollicite la puissance, le petit moteur turbo essence se met à ronfler pour injecter ses 272 ch dans la chaîne cinématique. Bien que Jeep lutte contre ce ronflement agaçant avec la réduction active du bruit, le quatre cylindres se fait toujours remarquer en arrière-plan. En conduite normale, le Grand Cherokee est très confortable et absorbe efficacement les irrégularités de la chaussée grâce à sa suspension pneumatique variable. Il vient

La nouvelle édition n'a rien perdu en termes d'aptitude tout-terrain

également facilement à bout des petits chocs à faible vitesse. La direction, typiquement américaine, se révèle souple et synthétique. En mode sport, l'ensemble est un peu plus agréable. Mais la conduite n'est pas vraiment sportive. À chaque virage, le Grand Cherokee a du mal à maintenir son buste en équilibre. En revanche, le colosse a conservé ses caractéristiques de 4x4 hardcore. Quand le terrain devient impraticable, on peut compter sur le rapport le plus bas, sur 2 blocages de différentiel, une barre stabilisatrice avant désactivable et un régulateur de vitesse tout-terrain. C'est finalement pour cela – et pour les longs trajets – que le Grand Cherokee a été conçu. ●

Quand la fiabilité paie

Les lubrifiants Midland sont produits à Hunzenschwil, dans le canton d'Argovie. Par l'entreprise familiale Oel-Brack AG, experte en lubrifiants depuis 1880.

Midland – Swiss Quality Oil



McLAREN ARTURA

Un Britannique affable

Avec l'Artura, McLaren comble une lacune dans son propre catalogue. Et avec sa technologie hybride rechargeable, cette voiture est parfaitement dans l'air du temps.

Texte : Cédric Heer, Photos : Markus Kunz

Certaines personnes se demandent peut-être quelle supercar de leur collection choisir pour la journée... Jusqu'à présent, la règle était la suivante : si les Porsche ou les Ferrari sont faciles à conduire au quotidien, les Lamborghini et les McLaren sont plus difficiles à maîtriser. Cela reste vrai pour Lamborghini, alors que les Britanniques ont accompli des progrès considérables en matière d'appétit à la conduite quotidienne, notamment avec l'Artura. Après la P1 (entre 2013 et 2015), dont le prix dépasse le million de francs et dont la production est limitée à 375 exemplaires, l'Artura est le 2ème modèle hybride rechargeable signé McLaren. Son lancement sur le marché, initialement prévu pour fin 2021, a été repoussé à plusieurs reprises en raison de la crise des puces électroniques,

puis de problèmes de logiciel et de moteur. Par ailleurs, il y a un an, on apprenait publiquement que McLaren avait dû vendre une partie de sa collection pour pouvoir financer les mises à jour techniques de l'Artura.

Ce qui dure

La chaîne cinématique est un développement entièrement nouveau. Le V6 biturbo de 3 litres installé en position centrale longitudinale est soutenu par un moteur électrique à flux axial et par une petite batterie de 7,4 kWh. Une boîte de vitesses à double embrayage à 8 rapports – un rapport de plus que les autres boîtes de vitesses McLaren – spécialement conçue pour l'Artura et dotée d'un différentiel à glissement limité électronique, transmet la puissance exclusivement à l'essieu arrière. L'autonomie électrique est estimée à 31 km, ce qui est assez

proche de la réalité. Si l'on raccorde régulièrement l'Artura à la prise de courant, il est possible de consommer moins de 6,0 l/100 km en roulant modérément. Toutefois, la recharge prend environ 3 h, ce qui est relativement long. Mais une petite réserve de courant est toujours disponible, car la boîte de l'Artura n'intègre plus de marche arrière ; le moteur électrique tourne simplement dans l'autre sens.

Pour McLaren, l'avantage de cette propulsion combinée est évident. Selon le cycle WLTP, l'Artura ne consomme que 4,6 l/100 km – sur le papier, c'est moins qu'une Mazda 2 avec un 3 cylindres de 75 ch. Parallèlement, la puissance du système peut être augmentée à 500 kW/680 ch et 720 Nm. Et comme on pouvait s'y attendre, le son est vraiment incroyable. Le moteur électrique apporte un sou-



tien appréciable partout et permet une accélération puissante là où le V6 à ventilation forcée pourrait suggérer de petites baisses de régime. La pédale d'accélérateur répond immédiatement aux ordres. La boîte de vitesses n'est peut-être pas ultrarapide, mais elle s'ajuste très rapidement et fait preuve de véhémence. Le grand avantage : si on n'enclenche pas le mode Track, l'Artura roule toujours silencieusement après le démarrage. Bien que le moteur ne comporte que 6 cylindres, le son émis par le double système d'échappement placé en hauteur au centre est époustoufflant. Et en termes d'engagement, il augmente d'un cran à chaque seconde au fur et à mesure que le régime augmente jusqu'à un maximum de 8500 tr/min. La courte distance entre le moteur et le pot d'échappement permet de ne pas

regretter les 2 cylindres «manquants».

Faible poids

D'autant plus que le poids du véhicule reste raisonnable malgré la technique hybride embarquée. Avec près de 1,5 tonne, l'Artura pèse pratiquement le même poids que la Ferrari 296 GTB, son homologue V6 PHEV, qui coûte au moins 60 000 francs de plus. Conformément à la tradition McLaren, l'Artura repose bien entendu sur une monocoque en carbone avec un cadre avant et arrière en aluminium léger – l'Artura marque le début d'une nouvelle génération de cette plateforme. Les composants hybrides, incluant le pack de batteries de 88 kg et le moteur électrique de 15,4 kg, pèsent au total 130 kg. Le moteur à carter sec en aluminium pèse quant à lui

FICHE TECHNIQUES

McLaren Artura

Moteur thermique :	V6 biturbo, 2993 cm ³
Puissance :	430 kW/585 ch à 7500 tr/min
Couple :	585 Nm à 2250-7000 tr/min
Moteur électrique :	70 kW/95 ch, 225 Nm
Puissance combinée :	500 kW/680 ch, 720 Nm
Batterie :	lithium-ion, 7,4 kWh
Temps de charge (0-80 %) :	150 min
Boîte de vitesse :	double embrayage à 8 rapports
Transmission :	roues arrière motrices
0-100/0-200/0-300 km/h :	3,0/8,3/21,5 s
Vitesse maximale :	330 km/h
Vitesse maximale électrique :	130 km/h
Consommation (WLTP) :	4,6 l/100 km
Consommation lors du test :	9,1 l/100 km
Émissions de CO₂ :	104 g/km
Autonomie électrique usine/test :	31 km /27 km
Poids à vide :	1498 kg
L/l/h :	4539/1976/1193 mm
Empattement :	2640 mm
Volume du coffre :	150 l
Prix :	à partir de 243 800 francs





160 kg, soit environ 50 kg de moins que le V8. L'angle de 120 degrés du V6 permet de positionner les turbocompresseurs à l'intérieur du «V». Cela permet non seulement d'abaisser le centre de gravité, mais aussi d'augmenter la régularité de fonctionnement ainsi que la réactivité. Ainsi que la puissance du moteur, car cette „technique“ réduit les pertes de pression à travers le système d'échappement et permet une plus grande rigidité du vilebrequin. Le moteur thermique développe 430 kW/585 ch et 585 Nm – et ne demande qu'à être poussé à fond. Le système totalise 500 kW/680 ch et 720 Nm, ce qui propulse l'Artura de 0 à 100 km/h en 3 s, à 200 km/h en 8,3 s et à 300 km/h en 21,5 s. La vitesse maximale – limitée électroniquement – s'élève à 330 km/h.

Orienté conducteur

De telles vitesses requièrent un système de freinage approprié. Les freins carbone-céramique avec étriers en aluminium garantissent des performances exceptionnelles – 200-0 km/h en 126 m, 100-0 km/h en 31 m – tout en offrant un grand feedback. À basse vitesse, ils se comportent avec une certaine souplesse et sans grincement excessif, et l'Artura reste

extrêmement stable même lors de freinages sportifs, ce qui n'a pas toujours été le cas sur tous les modèles McLaren. Plus généralement, l'Artura opère un bond en avant en matière de convivialité. Sur le plan du design, le langage stylistique uniforme ne présente pratiquement pas de défauts de finition. Simultanément, le principe „la forme suit la fonction“ est poussé à l'extrême et les performances aérodynamiques sont toujours plus optimisées. Plus que jamais, le cockpit est centré sur le conducteur. Si la conception des interrupteurs derrière le volant pour le réglage rapide de la propulsion et du châssis est une affaire de goût, ceux-ci sont néanmoins pratiques. Pour le reste, les commandes se font depuis les sièges baquets étroits et bien dessinés, via le système d'infodivertissement modernisé, mais toujours aussi vieillot. Le volant ne comporte pas de touches, ce qui n'est pas gênant, car l'Artura est une voiture destinée à la conduite pure et dure, équipée de presque tous les accessoires modernes.

Du point de vue de la technique de conduite, l'Artura offre précisément cette dimension de maniabilité – sans pour autant perdre en sportivité – qui manquait jusqu'à présent aux Anglaises

homologuées pour la route. Les pneus étroits de 235 mm à l'avant s'accrochent littéralement à l'asphalte. Soutenus par une direction précise et réactive, ils confèrent une grande assurance à l'essieu avant. À l'arrière, les pneus affichent une largeur de 295 mm, ce qui est relativement étroit. Si, avec de nombreux modèles McLaren, la sensation de conduite s'apparente à du rodéo, en particulier dans des conditions humides (l'essieu arrière cherche sans cesse sa propre voie lors des changements de charge), l'Artura maintient la plupart du temps sa trajectoire de manière souveraine. Faire déraper l'arrière reste un jeu d'enfant, mais l'Artura a plutôt tendance à sous-virer légèrement en sortie de virage en accélération normale, car le poids est retiré de l'essieu avant. Ainsi, l'Artura peut être utilisée en dehors des circuits et même par mauvais temps. ●

Verdict

» L'Artura n'est pas une super-sportive. Mais ce n'est pas non plus une GT. Elle incarne plutôt une excellente combinaison des deux, ce qui en fait la McLaren la plus attachante actuellement.





PORSCHE TAYCAN GTS SPORT TURISMO

Violence électrique

La Porsche électrique associe un équipement de voiture de sport très complet, beaucoup d'espace et deux variantes de puissance pas tout à fait inédites.

Texte : Jörg Petersen, Photos : Markus Kunz

Chez Porsche, les modèles GTS signalent la fin imminente d'un certain cycle de modèles. Les constructeurs de Zuffenhausen déploient alors tout ce qu'ils ont en réserve – et ce n'est pas rien. Mais la Taycan rompt justement avec cette tradition. La version GTS a été le premier membre de la famille des « Sport Turismo » à être lancé sur le marché. Avec la berline sportive et le Cross Turismo, le trio de véhicules électriques est désormais au complet.

Le summum

La firme de Stuttgart a vraiment fait preuve d'imagination avec la GTS Sport Turismo. Bon, un groupe qui entraîne l'essieu avant et un autre qui entraîne l'essieu arrière, ce n'est pas tout à fait révolutionnaire. Car le concept qui transforme un modèle en véhicule à transmission intégrale est loin d'être nouveau. Précisons qu'une batterie de 93,4 kWh (83,7 kWh nets) située sous le plancher fournit l'électricité. Mais dans le cas de la version coupé/break sportive, d'autres éléments font la différence.

À commencer par le système de propulsion. Ainsi, sur la version GTS, le moteur électrique de la 4S se met au service de l'essieu avant, tandis qu'à l'arrière, la puissance du turbo, avec la boîte à 2 rapports, fournit le coup de fouet adéquat. Dans des conditions extrêmes, par exemple lors d'accélération, un maximum de 440 kW/598 ch et de 850 Nm est disponible. De quoi avancer rapidement. Si le 2,4 tonnes se met en marche en utilisant le Launch-Control, la vitesse de 100 km/h est pulvérisée en 3,7 s et celle de 200 km/h en 12 s. Ensuite, la vitesse poursuit sans relâche son chemin vers les 250 km/h. Durant ce laps de temps, on est littéralement plaqué contre le dossier des sièges sport réglables en 18 positions.

C'est avec une facilité déconcertante que la GTS se livre à toutes ces disciplines – sans aucune perte de traction, bien sûr. Cependant, il convient de ne pas abuser de ces accélérations fulgurantes, aussi agréables soient-elles. En cas d'abus, vous risqueriez de devoir demander conseil à votre médecin ou à votre pharmacien. Porsche ne fait mention d'aucun risque ou effet secondaire. Si ce n'est que les sprints effrénés ont des répercussions négatives sur la consommation – qui peut parfois dépasser 40,0 kWh/100 km. Mais

en roulant de manière économique, il est possible de compenser cette surconsommation et de réduire le flux d'électricité jusqu'à 16,2 kWh/100 km.

Sacré phénomène

Le processus est en effet très simple. Grâce à l'architecture 800 volts, la batterie se recharge avec une puissance maximale de 270 kilowatts. Il faut compter environ 20 minutes pour atteindre 80 % de charge. Sans Supercharger, c'est-à-dire en utilisant une prise de courant alternatif de 11 kW, la recharge peut prendre environ 9 heures (il est donc préférable de trouver un endroit où passer la nuit). Ceux qui rechargent souvent en courant alternatif (AC) ont tout intérêt à choisir l'option du chargeur embarqué de 22 kW (2030 francs). De cette manière, ils pourront reprendre la route presque deux fois plus vite.

Avec sa suspension pneumatique à 3 chambres et ses pneus mixtes larges, la GTS colle parfaitement à l'asphalte. Mais elle ne se montre jamais molle. La direction neutre et ferme accompagne le comportement routier particulièrement transparent et fiable. Mais lors des freinages, le poids élevé du véhicule se fait sentir. La voiture électrique cherche alors en premier lieu à fuir vers l'extérieur du virage. Grâce à la direction optionnelle de l'essieu arrière, l'arrière met un peu de temps avant de se balancer. Ceux qui le savent et l'acceptent pourront se délecter d'un comportement de conduite très dynamique. D'autant plus que la Taycan reste fidèle à sa trajectoire, sans pour autant perdre son dynamisme. C'est un sacré phénomène. Des perfectionnements techniques tels que la stabilisation du roulis, les quatre roues directrices et le Torque Vectoring Plus jouent ici un rôle important. Et pour retenir la bête, on peut compter sur des disques de frein de 36 cm à l'avant avec des étriers à 6 pistons et des disques de 35,88 cm à l'arrière avec 4 pistons chacun. ●

Verdict

» La Taycan GTS est imbattable. Elle convainc sur toute la ligne. Mais tout cela à un prix... difficilement abordable.



FICHE TECHNIQUES Porsche Taycan GTS Sport Turismo

Moteurs électriques :	2 moteurs synchrones à excitation permanente (av./ar.)
Puissance du système, couple :	380 kW/517 ch (overboost : 440 kW/598 ch), 800 Nm
Batterie :	93,4 kWh (brut), 83,7 kWh (net)
Transmission, propulsion :	réducteur à 1 rapport (av.), boîte à 2 rapports (ar.), transmission intégrale
0-100 km/h, vitesse maximale :	3,7 s, 250 km/h
Consommation (WLTP), consommation lors de l'essai :	24,1 kWh/100 km, 23,6 kWh/100 km
Autonomie usine (WLTP) / test :	490 / 465 km
Charge maximale, temps de recharge :	11 kW (AC)/270 kW (DC), 9 h (AC)/22,5 min (DC)
Poids à vide, charge utile :	2385 kg, 490 kg
L/l/h, empattement :	4963/1966/1391 mm, 2900 mm
Volume du coffre (av. /ar.) :	84/446-1212 l
Prix, prix de la voiture d'essai :	à partir de 161 300 francs, 194 020 francs



VW AMAROK PANAMERICANA

Volks-Ford

La coopération entre Volkswagen et Ford a également permis de donner naissance aux nouvelles générations de pick-up Ranger et Amarok. Le modèle de Wolfsburg associe une technique tout-terrain éprouvée à un bon comportement au quotidien.

Texte : Moritz Doka, Photos : Markus Kunz

Pour la deuxième génération de l'Amarok, Volkswagen a fait appel à Ford. C'est tout à fait légitime, car d'une part, le Ford Ranger est depuis des décennies un acteur établi dans le segment des pick-up. Et car d'autre part, cela permet d'élargir la coopération existante, qui comprend déjà l'ID.4/Explorer et le Caddy/Tourneo.

Le nouvel Amarok se décline, comme précédemment, en versions de base simples, destinées aux professionnels, et en versions plus complètes, qui peuvent également être utilisées au quotidien. Ces dernières sont conçues pour une utilisation sur l'asphalte ou, dans la version Pan-

Americana testée ici, pour une utilisation tout-terrain. Dans ce dernier cas, le moteur, la boîte de transfert et le réservoir de diesel sont protégés par des plaques d'acier et de plastique et les pneus à grosses rainures offrent une plus grande section transversale.

Pro de la route et du tout-terrain

Côté dynamique, on trouve un différentiel arrière verrouillable associé à une transmission intégrale à enclenchement manuel et à une réduction de la boîte de vitesses. Plusieurs modes de conduite tout-terrain et une aide à la descente permettent d'assurer une traction optimale sur

les terrains les plus divers. La transmission précise facilite également cette tâche. La boîte de vitesses à 10 rapports divise le couple du V6 diesel en portions gérables, presque sans interruption de la force de traction. Ceux qui le souhaitent vraiment peuvent aller très loin en tout-terrain. Hélas, on ne peut changer de mode de conduite qu'à partir du système d'infodivertissement et non pas directement via un bouton séparé.

Comme la vie n'est pas toujours difficile et semée d'embûches, l'Amarok maîtrise également la conduite en douceur. Principalement grâce à la qualité de son équipement et à



Joli détail : le logo de l'Amarok gravé sur le hayon.



Le volant et les graphiques d'affichage proviennent de VW, le reste de Ford.



Les matériaux utilisés présentent un mélange réussi de robustesse et de qualité.

la finesse de son habitacle. De plus, grâce à l'essieu rigide et aux ressorts à lames, le comportement du roulement est très fluide. La bonne visibilité vers l'avant et l'avertisseur de trafic transversal arrière un peu trop entreprenant, sont utiles lors de la conduite en ville et lors des manœuvres. Les nombreuses perspectives du système de caméras veillent à ce que rien ne passe inaperçu. Pour une voiture de cette dimension, le rayon de braquage est petit (13 m). Quant au sélecteur de vitesses, il mériterait d'être revu. Car il n'offre aucun feedback, si bien qu'il engage presque toujours un rapport trop élevé. Et passe d'abord en position « P » avant d'attraper la marche arrière.

À vitesse élevée, l'Amarok séduit par ses bruits de roulement agréablement faibles. Le moteur semble un peu étranglé à haut régime. En revanche, la consommation moyenne est relativement modérée. Lors du test, nous sommes restés juste en dessous des données annoncées par le constructeur. Nous devons avouer que nous n'avons jamais beaucoup chargé le VW Amarok. Mais avec plus de 900 kg de charge utile et 3,5 tonnes de capacité de traction, il est tout à fait capable de transporter des charges lourdes. Hélas, le couvercle du compartiment de chargement n'est disponible qu'en supplément. Sinon, le prix est correct. ●

Verdict

» Le VW Amarok a largement profité de la coopération de VW avec Ford. Le nouveau modèle fait encore mieux que son prédécesseur.

FICHE TECHNIQUES VW Amarok Panamericana

Moteur :	V6 turbo diesel, 2993 cm ³
Puissance :	177 kW/241 ch
Couple :	600 Nm
Boîte de vitesses :	automatique à 10 rapports
Propulsion :	transmission intégrale
0-100 km/h, vitesse maximale :	8,8 s, 180 km/h
Vitesse maximale :	180 km/h
Consommation (WLTP) :	10,2 l/100 km
Émissions de CO ₂ :	266 g/km
Consommation lors du test :	9,9 l/100 km
Poids à vide, charge utile :	2414 kg, 936 kg
L/l/h :	5350/1910/1884 mm
Empattement :	3270 mm
Plateau de chargement :	1651×1584×525 mm
Capacité de remorquage :	3500 kg
Prix :	à partir de 70 694 francs
Prix du véhicule d'essai :	71 351 francs



Grâce à la vue directe sur l'attelage, il est facile d'atteler une remorque.



La place à l'arrière est suffisante, même pour les adultes. Les dossiers des sièges sont un peu trop inclinés.

VOITURE DU MOIS : VOLVO EX30



Cédric Heer pense :

Le concept global illustre ce dont la mobilité électrique est capable : un petit véhicule à un prix relativement modeste, qui offre une grande autonomie et une sacrée dose de puissance.



Jörg Petersen pense :

En matière de propulsion, l'EX30 place la barre très haut. La version de base dispose déjà de 200 kW et d'une batterie de 51 kWh offrant 344 kilomètres d'autonomie.



Moritz Doka pense :

Volvo concrétise la promesse de nombreux constructeurs : proposer des véhicules électriques abordables. De surcroît, le nouvel EX30 est attrayant et de bonne facture.



Kim Hüppin pense :

Le cockpit présente encore une certaine marge de progression, car l'écran central ne comporte que de petits caractères. Mais pour le reste, l'EX30 se débrouille plutôt bien.



CITATION DU MOIS

« Alfa Romeo ne participera pas aux guerres de prix. Rêver sans perspective de profit se termine au pied du mur. »

Jean-Philippe Imparato, Alfa Romeo

En deux ans seulement, le CEO Jean-Philippe Imparato a redressé la barre chez Alfa Romeo et a sorti la marque historique du rouge. En 2021, les Italiens enregistraient encore des pertes de plusieurs millions, mais d'ici fin 2023, on s'attend à une augmentation du chiffre d'affaires d'environ 70 %. C'est surtout grâce à la Tonale. Elle n'est certes pas à la hauteur des vertus les plus tradition-

nelles d'Alfa, mais elle génère des bénéfices. La situation devrait être encore plus rose à partir de fin 2024, lorsque le petit crossover appelé Milano sera lancé. Électrique ou mild hybrid, il sera certainement plus cher que ses frères de plateforme Jeep Avenger et Peugeot E-2008, car il y a une chose qu'Imparato ne veut en aucun cas : saper la valeur de la marque Alfa Romeo. ●

DE LA BRANCHE

Aperçu de ce qui a fait l'actualité des marques automobiles les plus populaires en Suisse le mois dernier.

Hyundai

Hyundai a récemment présenté un nouveau type d'entraînement des roues. L'« Uni Wheel » intègre le réducteur directement dans le moyeu de la roue. Cela permet d'installer un moteur électrique plus petit et plus efficace à l'extérieur de chaque roue.

Jaguar

Avec une baisse de 28,8 % pour l'année en cours, Jaguar occupe actuellement la dernière place peu enviable du classement des ventes en Suisse. Jusqu'au mois de novembre inclus, seules 370 voitures Jaguar ont été immatriculées, ce qui correspond à une part de marché de 0,2 %.

Jeep

Le Jeep Avenger a été élu « Voiture suisse de l'année » par un jury de spécialistes. Le Skoda Kodiaq remporte le vote du public.

Kia

Le Sorento a subi un restylage. Les motorisations restent les mêmes ; mais l'aspect de la face avant change. À l'intérieur, le SUV adopte un système d'infodivertissement remanié.

Land Rover

Le groupe Autovista, dont le siège est situé à Pfäffikon, a examiné au total 38 modèles de la catégorie « Large SUV » sous l'angle de leurs valeurs résiduelles. Le Land Rover Defender est le « champion de la valeur résiduelle ».

Lexus

Lors du forum annuel de Keshiki, Lexus a présenté ses nouveaux concepts LF-ZL et LF-ZC. Le second est le précurseur de série d'une berline qui devrait être lancée en 2026. De plus, la gamme RZ sera complétée par une version à traction avant.

Maserati

Dans le cadre de l'inauguration du premier showroom Maserati à Zurich, la première version spéciale de la voiture de sport, la MC20 Notte, limitée à 50 exemplaires, a été présentée.

INTERVENTION DE NOTRE INVITÉ POLITIQUE

UN CONTEXTE DIFFICILE

La Suisse fait figure de pays pionnier en matière de mobilité électrique. Mais la mise en œuvre sur le marché à grande échelle piétine. Nous sommes continuellement à la traîne en matière d'électrification.

Au début de la dernière décennie, lorsque les premiers véhicules électriques produits en série ont été vendus, la Suisse s'est montrée relativement favorable à cette nouvelle technologie de propulsion. La proportion élevée de trajets courts et l'énergie propre ont créé un environnement idéal pour les premiers véhicules électriques. Mais c'est surtout avec le lancement de la Tesla Model S que nous nous sommes imposés dans le peloton de tête européen en matière d'électrification. Les taux d'émission de la flotte suisse étant les plus élevés, aucun autre pays ne dépend autant que la Suisse d'une diffusion rapide des véhicules électriques sur le marché.

Pas encore d'objectif de sortie

Les chiffres définitifs des immatriculations pour 2023 ne sont pas encore disponibles. Par contre, il paraît évident que nous allons quitter le Top 10. Nous avons depuis longtemps perdu pied par rapport à la Scandinavie et aux pays du Benelux, et nos voisins directs sont en train de nous dépasser ou nous ont déjà dépassés. Ce recul continu tient principalement à deux facteurs : des conditions-cadres inadaptées et une part très élevée de locataires dans notre pays. Alors que certains pays ont depuis longtemps adapté la taxation des véhicules, lancé des programmes d'infrastructure nationaux et révisé les droits des locataires, nous n'avons pas dépassé le stade des débats et de l'évaluation des propositions. En dehors des Balkans, de la Biélorussie, de l'Ukraine et de la Moldavie, seule la Suisse n'a pas en-

core fixé d'objectif concernant l'abandon des véhicules thermiques. Notre „ouverture technologique“ empêche le Parlement de s'engager fermement en faveur de la réalisation des objectifs en matière d'émissions. Après plus d'une décennie de production en série de véhicules électriques, l'inconvénient de la taxation des voitures électriques de fonction n'a toujours pas été éliminé. En revanche, la taxe d'importation pour les voitures électriques sera introduite en l'espace de quelques mois... Ceux qui ont commandé une voiture électrique en novembre seront informés d'une majoration de prix de 4 % lorsqu'ils viendront récupérer leur véhicule au printemps.

Notre exécutif n'a toujours pas réussi à intégrer les enjeux de la mobilité électrique. Pour preuve la proposition du Conseil fédéral d'interdire l'utilisation de véhicules électriques en cas de pénurie d'électricité. Probablement unique au monde également, la proposition d'un conseiller aux États qui suggère d'utiliser la prise de courant domestique pour le réseau de recharge privé. Ces deux idées n'ont heureusement pas (encore) été mises en œuvre.

Difficile à imaginer

C'est le marché qui nous dicte la voie à suivre pour parvenir à une solution « tout électrique ». Soit nous nous préparons le plus rapidement possible à la mobilité électrique, soit nous achèterons à l'avenir des voitures à énergie fossile d'occasion à l'étranger. Ces deux scénarios sont difficilement imaginables à l'heure actuelle. ●



KRISPIN ROMANG AU NOM DE LA POLITIQUE

Krispin Romang est directeur de Swiss eMobility. L'association soutient la création des bases politiques et institutionnelles pour le développement de la mobilité électrique en Suisse et traite des questions économiques, juridiques, techniques, structurelles, écologiques et sociales de la mobilité électrique.

CHARGEMENT AU TERMINAL DE BREMERHAVEN

Fahr away

Lors du chargement et du déchargement des gigantesques navires rouliers transportant entre autres les voitures de Hyundai à travers les mers, il faut faire vite. Et surtout il faut être minutieux. Pourquoi cela ? Nous l'avons découvert. En devenant apprenti chauffeur chez BLG à Bremerhaven.

Texte : Jörn Thomas, Photos : Sandra Beckefeldt





Reihe
101 - 111
130 - 140
25 Km
Flächenbelastung
max. 125 Kg/m²

« Je m'occupe de l'arrimage des cargaisons, et j'aime ce que je fais », lance le gars musclé à mes côtés. Et il ajoute, de bonne humeur : « Voir toutes les voitures parfaitement rangées, voir que plus rien ne bouge... c'est une grande satisfaction. J'ai mon propre rythme, je travaille efficacement et je suis bien payé ». Les trois collègues qui sont en pause avec lui acquiescent d'un hochement de tête. Ici, au terminal automobile BLG de Bremerhaven, on sent qu'il règne une bonne ambiance.

Il n'existe aucun autre endroit en Allemagne où autant de voitures d'outre-mer arrivent et sortent. Il faut donc des « gens » sérieux qui ont le sens de l'organisation, pas des bavards. Des pros, quoi. Sur 295 hectares comprenant 70 000 emplacements, dont 30 000 places de stationnement couvertes, les employés déchargent et chargent 1200 navires rouliers par an. Le terminal compte également 16 voies ferrées et 3 portes d'accès pour les camions qui assurent le transport routier. Rien que pour la logistique automobile BLG, environ 2000 employés travaillent sur place, 1200 chauffeurs, dont « plus de femmes qu'on ne le pense ». Ils traitent notam-



Le secteur « High and Heavy » assure le transport d'engins lourds et de grande taille. Chaque année, environ 1200 navires sont utilisés.

ment avec Hyundai, qui installe ses voitures sur des navires rouliers en Corée du Sud, avant que ceux-ci n'accostent à Bremerhaven 6 à 8 semaines plus tard, en passant par exemple par le détroit de Malacca et le canal de Suez. À l'AutoTerminal Bremerhaven, les voitures sont déchargées, préparées pour la livraison, puis acheminées par camions, parfois directement chez le concessionnaire.

Mais procédons par ordre : les plus gros navires construits par Hyundai Heavy Industries à Ulsan peuvent accueillir jusqu'à 8000 voitures sur leurs ponts réglables en hauteur. En règle générale, ils naviguent discrètement sur les mers. Les problèmes tels que celui de l'été dernier avec l'incendie du Fremantle Highway, parti de Bremerhaven en direction de Singapour, sont rares. En règle générale, la logistique outre-mer se déroule donc discrètement, efficacement et rapidement. Pour que cela fonctionne aussi bien, il faut une organisation de pointe. Dans le cas présent, nous parlons de BLG, le plus grand logisticien automobile en Allemagne, actif entre autres au port de Bremerhaven. Avec des spécialistes : des superviseurs aux chauffeurs de navettes, en passant par les arrimeurs, les aiguilleurs et les contrôleurs.

Passons aux choses sérieuses

Que font-ils tous ici ? C'est ce que je vais découvrir aujourd'hui, en direct et au plus près de l'action. D'abord, il faut s'habiller :

Au transport par navire s'ajoutent 16 voies ferrées et 3 portes d'accès pour les camions qui assurent le transport routier. Un système d'enregistrement électronique en temps réel permet de garder une vue d'ensemble sur les 295 hectares et les 70 000 emplacements



chaussures de sécurité, combinaison, veste, casquette antichoc et gilet de sécurité sont de rigueur. Ce afin de protéger le personnel et les véhicules, qui ne doivent être ni endommagés ni même présenter de quelconques marques de transpiration. C'est pourquoi les « tops » sont interdits pendant la conduite. Cela ne me pose pas de problème, pas plus que l'interdiction de porter des bijoux métalliques, corporels ou autres. Bon, d'accord, il faut que je retire ma grosse montre, les bagues peuvent être recouvertes de ruban adhésif si nécessaire. Les boutons et autres éléments de ma nouvelle tenue de service sont de toute façon recouverts, même les fermetures en plastique sont protégées par un rembourrage.

Les autres mesures de protection nous sont exposées lors de la formation. Tobias Bolton, le formateur, explique avec fermeté et justesse les règles du métier de chauffeur dans le port. Il a déjà guidé de nombreux chauffeurs (hommes et femmes confondus) en toute sécurité, il sait comment faire passer les messages nécessaires aux aspirants chauffeurs (qui doivent être titulaires d'un permis de conduire depuis au moins 2 ans et avoir un casier

judiciaire vierge). Les rêveurs, les semeurs de trouble peuvent rester chez eux. Ce sont des équipes réactives, rapides, organisées et efficaces qui sont recherchées.

Les consignes sont claires : pas de smartphones, pas d'écouteurs ni de nourriture au travail. Ceinture de sécurité attachée, feux de croisement allumés, casquette enlevée, capuche rabattue, chaîne hi-fi éteinte, vitesse maximale de 3000 tr/min et 30 km/h. Ne pas prendre de raccourcis sur les aires, utiliser correctement les clignotants, ne pas effectuer de tours supplémentaires et garder une distance d'au moins 20 m par rapport aux gros engins « High and Heavy » (engins automoteurs comme les pelleteuses, les grues et consorts, ainsi que les machines arrimées sur des semi-remorques mobiles) ; sinon réduire la vitesse de moitié. Et connaître le port sur le bout des doigts.

Pfiou, pas si simple, car ici, c'est comme une petite ville ici... sans maisons. En conséquence, Bolton ajoute : « Nous expliquons le plan de situation comme un plan de ville, c'est plus facile à retenir ». Pendant une semaine, les explications ne portent que sur les empla-

tements et le navire. Entre-temps on acquiert une expérience de conduite. Une semaine de formation est ensuite consacrée au chargement ferroviaire, un exercice encore plus exigeant. L'expérience montre qu'il faut compter environ 3 mois pour que tout soit parfaitement maîtrisé.

Sans problème

Pour éviter les accrochages sur le terrain, la plupart des indications sont peintes au sol au lieu d'être affichées sur des panneaux. Ce qui permet également aux gros engins de manœuvrer plus facilement. Les ponts réglables en hauteur et les rampes réglables s'adaptent au chargement. Les ponts réservés aux voitures particulières ne dépassent parfois pas la hauteur de 1,7 m. Cependant, l'essor des voitures électriques exige un nouveau calcul en raison de l'augmentation des poids. Compte tenu des risques connus, les voitures électriques sont regroupées de manière compacte dans le navire. En cas de problème, des zones de quarantaine sont disponibles. Dans l'ensemble, les véhicules électriques sont traités avec professionnalisme et jusqu'à présent,

L'atelier de peinture qui travaille à un niveau industriel, peut appliquer un film ou effectuer des retouches, de manière à rendre les dommages invisibles



ils n'ont posé aucun problème. Seules la conduite silencieuse et la reconnaissance des indicateurs de batterie requièrent de l'attention. Sinon, pour « nous » chauffeurs, la règle est toujours la même : en cas de panne, rester à l'écart !

Si un véhicule thermique ne démarre pas : pas de feux de détresse (à cause de la batterie), déverrouiller le capot, ne pas l'ouvrir (à cause du vent) et informer le chauffeur de la navette. Si l'on tombe en panne en cours de route : se ranger sur la droite, mettre les feux de détresse, ouvrir la trappe à carburant, et attendre que le « chauffeur en chef » arrive. « Ici, le chauffeur en chef est un peu comme l'ADAC », explique Bolton. Au début du service, le superviseur dispatche son équipe, qui comprend les contremaîtres, les chauffeurs de navette (FBS, Fahrer Bus Space) et le personnel de conduite ainsi que les aiguilleurs et les arrimeurs. Une fois arrivé sur le pont concerné, le chauffeur suit exclusivement l'aiguilleur jusqu'à ce que le véhicule soit à l'arrêt. Pneu gauche, bande gauche, essuie-glace en position zéro, première vitesse, moteur éteint, pare-soleil relevé, pas de frein de stationnement... reculer complète-

ment le siège du chauffeur, contrôler les films de protection, déposer les clés à l'endroit prévu par le constructeur, fermer le compartiment de rangement. Puis rejoindre la navette et continuer à conduire. L'arrimeur reste sur le pont, fixe toutes les voitures avec des sangles d'amarrage, soit à des crochets de remorquage, soit aux roues fixées au plancher du pont. Sinon, lorsque la mer est agitée, les éléments s'entrechoqueraient sur le pont.

Vérification, mise à jour... prêt

Je découvre dans l'atelier de l'un des 3 centres techniques, où sont préparées les voitures importées ou à exporter selon les souhaits du client, que la finition à la cire n'est plus un problème. On compte ici jusqu'à 350 véhicules par jour, sur trois services. Lorsque l'avant du véhicule est tourné vers l'atelier, cela signifie que le véhicule attend, lorsque l'arrière est tourné vers l'atelier, cela signifie qu'il est prêt. En principe, les détériorations visibles ont déjà été recensées à la réception ; ici, on vérifie par exemple le niveau de charge de la batterie et on l'augmente si nécessaire.

Par ailleurs, dans l'une des 5 installations entièrement automatisées,

on procède au lavage, à l'inspection à la livraison (PDI) et/ou à la mise en place de documents de bord, à l'installation de tapis de sol etc. ainsi qu'à des réparations plus ou moins importantes ou à des mises à niveau. « Nous pouvons ici procéder à finishing des dommages de manière à ce que personne ne les voie », révèle le spécialiste de la peinture. À cet effet, il dispose d'un atelier de peinture ultramoderne capable d'appliquer même une peinture mate. Il faut savoir qu'aujourd'hui, les surfaces de chargement des pick-up, entre autres, ont besoin d'un revêtement plastique résistant aux chocs.

Ici, des séries entières de modèles spéciaux ont déjà été préparées, des opérations de rappels ont été menés à bien, des attelages de remorque, des grilles de chargement ou des spoilers ont été montés, des mises à jour de logiciels ont été installées, des films ont été posés à l'intérieur comme à l'extérieur. Comme par exemple le vitrage Privacy du Hyundai Staria. Ensuite, les véhicules sont chargés sur des camions et livrés directement au client. La boucle logistique est ainsi bouclée. Fin de journée. Du moins pour moi. ●

Contrôler les films de protection, vérifier les niveaux de remplissage, repérer les dommages et mettre en place le matériel de bord – cela fait aussi partie des tâches.



«Au tour de la politique»

La comparaison est faite : Roland Schell, CEO de Mercedes-Benz Suisse, explique pourquoi l'UE agit avec une vision à trop court terme, ce que cela signifie pour l'automobile et l'industrie et quel est le rôle de la Suisse dans ce contexte.

Texte : Cédric Heer, Photos : Kim Hüppin, Mercedes-Benz

Roland Schell est CEO de Mercedes-Benz Suisse depuis juin. Il succède à Marc Langenbrinck, qui a rejoint Rome pour devenir CEO de Mercedes-Benz Italie. Auparavant, Schell a travaillé pour Mercedes-Benz à des postes de direction en France et en Italie et dernièrement, il était CEO en Espagne et au Portugal. « C'est un privilège pour moi de pouvoir travailler en Suisse », déclare le sexagénaire. Il précise que les défis sont également importants dans ce pays et estime que la politique a un rôle important à jouer.

ai : Monsieur Schell, appréciez-vous la Suisse ?

Roland Schell : Oui, vraiment. J'ai beaucoup voyagé et je dispose donc d'une certaine expérience me permettant d'aborder un nouveau marché. Évidemment, j'ai étudié auparavant la mentalité, la culture et la politique de la Suisse. Et je dois dire que ce pays fait bien les choses. C'est un pays où l'on se sent très bien.

ai : Vous avez toujours été responsable de grands marchés automobiles. En quoi ceux-ci se distinguent-ils de la Suisse ?

Roland Schell : Les pays du sud sont des marchés de petites et très petites voitures. Dans ces pays, Mercedes est surtout présent dans le segment du luxe. Les parts de marché n'y sont pas au niveau de la Suisse. Nos véhicules répondent bien mieux aux attentes des clients suisses. Par exemple, une voiture sur cinq que nous vendons en Suisse est un modèle AMG. Et une sur six est une voiture électrique. La Suisse attache beaucoup d'importance à la qualité, à un service clientèle très efficace et également à un certain prestige.

ai : Qu'est-ce qui compte le plus pour la direction du groupe à Stuttgart – un pays avec des chiffres de

vente élevés ou un pays avec des parts de marché élevées ?

Roland Schell : En ce qui concerne les véhicules de luxe, la fidélisation des clients ou plus particulièrement AMG, la Suisse pèse très lourd. Comme on y vend des modèles plus haut de gamme, la Suisse contribue pour une part importante au résultat du groupe. Après l'Allemagne, de nombreux projets arrivent d'abord en Suisse. C'est un plaisir et cela souligne l'importance du marché local.

ai : Vous avez pu prendre connaissance de la situation actuelle au cours des derniers mois. Qu'en pensez-vous et quelle est la direction à prendre ?

Roland Schell : La stratégie de Mercedes dans son ensemble s'oriente de plus en plus vers le segment supérieur. Les autres thématiques sont bien entendu l'électrification et les changements technologiques en général. Grâce à notre excellent service clientèle, à la qualité, au leadership technologique et bien sûr à la marque, qu'il s'agisse de Mercedes-Benz, d'AMG ou de Maybach, nous réunissons toutes les conditions pour continuer à être très performants dans ce pays.

ai : Jusqu'à présent, la force des constructeurs traditionnels résidait entre autres dans la construction de moteurs. Avec l'ère de la voiture électrique, cette force se perd et de nombreux nouveaux acteurs se pressent sur le marché. Ce tournant est-il une chance ou un risque pour Mercedes ?

Roland Schell : Je vois cela clairement comme une chance. Les nouvelles technologies ouvrent des opportunités, mais il faut savoir élaborer de bonnes stratégies. Le succès des voitures électriques dépendra principalement de notre capacité à créer un produit global de qualité. Un produit qui soit

convivial et qui offre de nombreux nouveaux services numériques, un « pack sérénité » en quelque sorte. La voiture électrique elle-même se doit d'offrir tout ce qu'une bonne voiture a toujours offert jusqu'à présent : qualité, confort, sécurité – autant d'éléments qui sont la signature de Mercedes-Benz depuis toujours.

ai : L'expression « pack sérénité » est utilisée depuis peu de manière presque excessive. Les promesses sont nombreuses, mais la concrétisation est encore souvent difficile.

Roland Schell : Notre avantage réside dans le fait que nous sommes présents partout en Suisse. Si un client rencontre un problème, il (ou elle) peut s'adresser à nos distributeurs où il (ou elle) sera écouté(e) ; le client n'est donc pas seulement un profil sur Internet. Malgré toutes les possibilités numériques, nous sommes tous contents d'avoir en face de nous quelqu'un qui prenne en charge notre problème et le résolve efficacement. Ce n'est hélas plus le cas partout.

ai : Quels sont les échos des concessionnaires, les clients sont-ils prêts pour le changement électrique ? On peut présumer que les clients qui dépensent plus d'argent sont plus enclins à s'intéresser à la technologie.

Roland Schell : Malheureusement, je ne suis pas en mesure de confirmer cela. Pour pouvoir répondre, je dois faire un petit détour. Bien que 15 de nos voitures particulières vendues en Suisse soient entièrement électriques, l'électrification reste pour nous un grand défi. Néanmoins, différents facteurs freinent la poursuite de la croissance. La Suisse est un pays qui compte de nombreux locataires. Souvent, il est très difficile pour eux de faire installer une Wallbox, car le propriétaire de l'immeuble doit donner son accord. La législation fédérale suisse ne permet

Roland Schell est CEO de Mercedes-Benz Suisse depuis juin. Né à Rastatt, près de Baden-Baden, il possède la double nationalité allemande et française.



malheureusement pas d'instaurer un « droit à la recharge » à l'échelle nationale. Et d'autres obstacles politiques viennent se greffer à cela.

ai : Un exemple récent est la décision à court terme de supprimer l'exonération de l'impôt pour les véhicules électriques dès le début de 2024.

Roland Schell : C'est un gros handicap pour toutes les parties concernées. Car cela implique une augmentation du prix des voitures. Nous avons délibérément décidé de ne pas augmenter les prix, car nous voulons justement continuer à promouvoir la mobilité électrique. Mais comme cela entraîne une diminution de la marge, chaque constructeur automobile doit en fin de compte prendre une décision économique pour déterminer combien de temps il pourra encore supporter ces subventions. Car la question n'est pas seulement de vouloir, mais surtout de pouvoir. Par ailleurs, avec les pénalités relatives aux émissions de CO₂, nous devons déjà assumer la responsabilité des produits que le client achète. Cependant, nous ne pouvons influencer que partiel-

lement le comportement d'achat, notamment en raison des facteurs susmentionnés.

ai : De nombreux groupes enregistrent actuellement des bénéfices records. Quatre pour cent sur une petite part des ventes totales devraient donc être gérables.

Roland Schell : La question est de savoir comment les bilans sont établis. Une chose est sûre : de nombreux emplois dépendent de l'industrie automobile. Indirectement aussi en Suisse, ce qui est souvent sous-estimé dans ce pays. On y trouve non seulement des banques et des entreprises pharmaceutiques, mais aussi de nombreux concessionnaires, entreprises de service et sous-traitants. Si l'on considère l'ensemble du processus, de la production au recyclage, on constate que la « création de valeur » globale de l'automobile est très importante. Si les activités de l'industrie automobile sont réduites, l'État enregistrera donc moins de recettes fiscales.

ai : Pourtant, plus on « tape » sur l'industrie automobile, plus on a l'impression qu'elle monte en flèche.

Roland Schell : Nous n'avons pas tellement le choix non plus. Rares sont les secteurs qui se modernisent aussi rapidement. Mais en Europe, nous sommes très désavantagés au niveau de la concurrence, surtout face aux constructeurs chinois. Ces derniers sont subventionnés par leur propre État, arrivent en Europe et sont subventionnés une nouvelle fois avec le bonus écologique en Allemagne. Sans compter que nous nous conformons à des règles et à des directives qui ne préoccupent personne en Chine. Ne vous méprenez pas : le développement durable est fondamental et constitue à mes yeux un devoir civique. Mais il ne devrait pas se traduire par un désavantage concurrentiel susceptible de mettre en péril les emplois et la prospérité de notre société.

ai : La Suisse dépend fortement de l'UE en la matière. Faire cavalier seul semble quasiment impossible.

Roland Schell : Pour l'instant, la Suisse a seulement décidé qu'elle poursuivrait une politique de zéro émission de CO₂, et non qu'elle interdirait elle aussi les véhicules thermiques à partir de 2035. De mon

À partir de 2030, Mercedes-Benz entend si possible rouler « electric only ». À cet effet, trois nouvelles plates-formes électriques seront introduites à partir de 2025.



point de vue, c'est la seule décision rationnelle. Évidemment, nous encourageons la mobilité électrique et, à partir de 2030, nous serons « electric only » partout où cela sera possible. Pourtant, la mobilité électrique ne s'imposera pas partout. C'est une simple question de mathématiques. Chaque année, presque 100 millions de véhicules neufs sont produits. Imaginons que nous devons produire effectivement plus de 100 millions de batteries, d'où proviendraient toutes les ressources ? Même si la technologie continue à se développer. Pour la Suisse, je table sur la poursuite du développement de la mobilité électrique sous certaines conditions. Plus l'utilisation de cette technologie sera confortable, plus les clients seront nombreux à l'adopter.

ai : Quel est le plus grand obstacle actuellement ?

Roland Schell : Comme indiqué précédemment, la politique se doit non seulement d'exiger des voitures électriques, mais aussi de mettre à disposition l'infrastructure correspondante. Actuellement, nous avons un quota de 19 véhicules électriques

par borne de recharge publique. En 2020, ce chiffre était de 12. Étant donné que le nombre de voitures électriques augmente plus vite que le nombre de bornes de recharge, on devrait bientôt arriver à 25 ou 30 véhicules par borne. Cela engendre une certaine insatisfaction. L'objectif devrait être un rapport de 1 : 8 à 1 : 10 au maximum. Par ailleurs, il faut que le réseau électrique soit prêt pour la technologie de recharge rapide. L'industrie a fait ses devoirs, c'est maintenant au tour de la politique.

ai : Les élections ont eu lieu récemment. Malgré une « correction juridique minimale », le lobby automobile reste relativement petit.

Roland Schell : Mon souhait est que nous puissions, en tant que secteur, faire comprendre 2 choses à la société. Premièrement, que justement nous sommes responsables de nombreux emplois et d'une grande création de valeur. Et deuxièmement, que nous faisons partie de la solution. Nous avons tellement d'excellents ingénieurs capables de trouver un moyen d'atteindre les objectifs fixés. La base de tout cela est l'ouverture

technologique. À plus forte raison dans le contexte des nombreux déplacements géopolitiques. Avec le moteur thermique, nous sommes dépendants des pays producteurs de pétrole. Et les ressources pour les batteries sont déjà à près de 70% entre les mains de l'Asie, principalement de la Chine, et de la Russie. Il serait préférable, du point de vue de la stratégie industrielle, de ne pas se fixer sur une seule technologie.

ai : Indépendamment du mode de propulsion, beaucoup aimeraient voir la voiture disparaître des villes.

Roland Schell : Cela rapporte visiblement des électeurs. Mais ça semble peu judicieux pour deux raisons. Plus la circulation est limitée, plus il y a d'embouteillages, qui non seulement entraînent une perte de productivité, mais qui sont aussi tout sauf écologiques. Puis, pensez aux commerces des centres-villes. Les villes sans voitures sont des villes fantômes, car les personnes extérieures ont du mal à y accéder. La mobilité individuelle est absolument nécessaire dans un pays comme la Suisse, ne serait-ce qu'en raison de sa géographie. ●

Comparée à d'autres pays, la Suisse s'en sort bien malgré de nombreux défis. Dans cet interview, Roland Schell en explique les raisons.





LEXUS LS 600h

Reine du luxe

Les berlines de luxe d'occasion sont toujours associées à une certaine crainte : celle de coûts d'entretien exorbitants. Dans le cas de la Lexus LS 600h, malgré les innombrables innovations embarquées, cette crainte est infondée. La difficulté est plutôt d'en trouver un exemplaire.

Texte : Moritz Doka, Photos : Lexus

Il y a de fortes chances pour que les équipements de confort et de sécurité que l'on trouve aujourd'hui dans les voitures modernes soient apparus pour la première fois dans la Lexus LS de la génération USF40. On lui doit par exemple les premiers feux de croisement à LED, la première boîte automatique à 8 rapports, la détection d'objets au moyen de caméras, de radars et de systèmes infrarouges et – hélas – la surveillance du conducteur au moyen d'une caméra installée sur la colonne de direction. Cependant, peu de gens ont remarqué cela à l'époque, car la berline de luxe japonaise n'a jamais fait un tabac dans notre pays. En

effet, sur une période de construction de 12 ans, seuls 188 exemplaires ont été vendus.

Même si elle était devenue un best-seller, la Lexus LS passerait inaperçue sur la route. Car son design se veut discret et effacé, comme peut l'être une berline de luxe de 5,21 m de long. Néanmoins, tout a changé avec le grand restylage de 2013, qui a introduit l'énorme calandre trapézoïdale et l'« affreux » système d'infodivertissement avec commande par souris.

Opulence silencieuse

Lors de son lancement, on avait le choix entre le modèle LS 460 avec V8 de 4,6 l et le modèle LS 600h,

un modèle hybride avec V8 de 5 l. La première berline hybride de la catégorie de luxe était toujours accompagnée d'une transmission intégrale mécanique. Malgré une puissance accrue, l'hybride offre des performances de conduite légèrement inférieures à celles du modèle thermique sans assistance électrique. En revanche, la consommation normalisée est inférieure d'environ 2 litres à celle du modèle thermique. Dans la réalité, il ne faut pas s'attendre à des miracles. Sur l'autoroute, les 2 véhicules sont plutôt sobres. Les points forts de la LS résident dans son opulence silencieuse. La version longue de la 600h, en particulier, suscite l'étonnement. Sièges électriques,



ventilés et chauffés à l'avant comme à l'arrière, volant chauffant, pare-soleil à déploiement électrique, réglage électrique des ceintures, écran avec télécommande dans le ciel de pavillon, réfrigérateur – la liste semble interminable. Sur la route, la LS 600h se révèle très silencieuse, que le V8 soit actif ou non. L'immense espace disponible et le châssis pneumatique adaptatif participent au confort.

Pratiquement aucun point faible

En termes de finition et de qualité des matériaux, la voiture est presque irréprochable. Sauf que pour certaines fonctions, Lexus utilise les « sempiternels » boutons en plastique de Toyota. Mais on réussit à se débrouiller avec. Notons tout de même qu'ils sont aussi durables que les autres composants de la voiture. Après avoir parcouru les forums et interrogé des experts, on arrive à la conclusion suivante : la Lexus LS 600h ne connaît pratiquement aucun point faible. Au cours des 2 premières années de production, il a parfois été question de ressorts de soupapes cassés, mais à partir de 2009, ce problème a été éliminé. L'ensemble des aides électroniques, le châssis pneumatique et

la propulsion hybride sont également réputés comme étant « sans histoire ». Évidemment, si la batterie hybride nickel-métal doit être remplacée, la facture sera salée. Et en fonction des cantons, les impôts peuvent également s'avérer assez lourds.

Gage de fiabilité

En comparaison avec d'autres voitures de cette catégorie, les frais d'entretien courants de la Lexus LS restent dans les limites du raisonnable. Et dans certains cas, on n'a même pas besoin de se soucier des défauts car Lexus propose une garantie de 10 ans activée par le service. Avec un entretien approprié et en fonction du kilométrage, cette garantie peut donc encore être valable longtemps. La principale difficulté est de trouver une LS d'occasion bien entretenue. Parmi les quelques exemplaires proposés, on trouve souvent des spécimens de 400 000 km « délabrés ». Lorsqu'une version antérieure au restylage bien entretenue est mise en vente, elle part en général à un prix compris entre 18 000 et 25 000 francs, ce qui n'est pas excessif pour un tel précurseur technologique. ●

FICHE TECHNIQUES

Lexus LS 600h (2006–2018)

Moteur :	V6-Turbo, 3470 cm ³
Puissance, Couple :	305 kW/415 ch, 549 Nm
Moteur électrique :	305 kW/415 ch, 549 Nm
Performance du système :	305 kW/415 ch, 549 Nm
Batterie :	Hybride nickel-métal, 30 kWh, 415 Volt
Transmission, Propulsion :	Boîte automatique à 8 rapports, Traction intégrale
0–100 km/h, vitesse maximale :	5,2 s, 250 km/h
Consommation, Émissions :	10,5 l/100 km, 237 g/km
Poids à vide, charge utile :	2305 kg, 505 kg
L/l/h, Empattement :	5275/1930/1490 mm, 3180 mm
Volume du coffre :	368 l
Prix actuel :	à partir 18 000–25 000 francs

COÛTS SUPPLÉMENTAIRES

Lexus LS 600h (2006–2018)

Service / pièces de rechange	Coûts en francs
Périodicité du service :	12 mois/15 000 km
Petit service :	env. 627
Grand service :	à partir d'env. 910
Remplacement complet des freins :	env. 2055
Remplacement de l'ensemble des jambes de force :	env. 8570
Remplacement de la batterie hybride :	env. 5425
Remplacement des ressorts de soupapes :	env. 5825
Frais courants	Coûts en francs
Impôts (ZH) :	env. 1268
Assurance (responsabilité civile & casco partielle) :	env. 800
Carburant/1000 km :	env. 230

MURPHYS LAW

D'OÙ PROVIENT L'ÉLECTRICITÉ ?

« D'où va provenir toute l'électricité qui va alimenter les voitures électriques ? » : c'est un argument souvent avancé contre la mobilité électrique. Pourtant, il existe des réponses à cette question.

« L'électricité provient de la prise électrique. Et de toute façon, il n'y en aura pas suffisamment pour toutes les voitures électriques et les pompes à chaleur si nous ne construisons pas de nouvelles centrales nucléaires ! » C'est en gros ce que l'on entend de plus en plus souvent. Mais ce n'est pas vrai...

Plus de kilomètres grâce aux LED

Il y a deux ans et demi, la famille Murphy a acheté une Fiat 500 électrique pour effectuer ses déplacements courts. Elle réserve sa confortable Citroën C5 aux transports plus importants et aux longues distances. Sans surprise, la consommation d'électricité du foyer a sensiblement augmenté, comme l'a révélé la facture d'électricité. Du point de vue financier, les économies réalisées à la station-service se sont toutefois avérées bien plus importantes que les dépenses d'électricité supplémentaires. Sans même réfléchir aux voitures, mais simplement parce que le magasin de bricolage vendait des lampes LED, la famille a remplacé un an plus tard les spots halogènes du plafond par des lampes LED dans toute la maison. Résultat : la consommation figurant sur la facture d'électricité a nettement baissé. L'éclairage LED permet d'économiser environ la moitié de la « surconsommation » de la voiture – ou environ 3000 km en ville.

Cela répond à une partie cachée de la question du « d'où provient l'électricité ». Une grande proportion peut provenir de nos habitations sans même que nous le remarquions. Les chauffe-eau électriques à thermoplongeurs, aussi répandus en Suisse que les chauffages au fioul, sont extrêmement énergivores.

La vente de nouveaux appareils a d'ailleurs cessé. Ces appareils sont aujourd'hui détrônés par des chauffe-eau thermodynamiques beaucoup plus efficaces et plutôt bon marché. Mais le plus souvent interviennent aussi des pompes à chaleur ou des systèmes de chauffage à distance. Dans de nombreuses communes, la disparition des chauffe-eau électriques qui chauffent la nuit compense la consommation supplémentaire des voitures électriques qui se rechargent la nuit.

Ce foutu four

Vous voulez d'autres exemples ? Le plus mauvais élève en matière de consommation électrique dans la cuisine est le four, surtout si on le préchauffe et qu'on ne l'utilise que pour de petites quantités. Les friteuses à air chaud, très prisées, sont tout sauf des friteuses ; ce sont surtout de petits fours à air pulsé. On peut y réchauffer des restes ou y faire cuire de petits gâteaux aussi bien qu'au four. Et avec l'électricité économisée, on peut ensuite... se rendre en ville.

L'électricité pour les voitures pourrait donc être « fournie » par le remplacement de nombreux appareils énergivores qui ne sont plus à la pointe de la technologie. Bien entendu, nous avons également besoin d'énergie éolienne et solaire pour la décarbonisation, mais nous avons surtout besoin de cerveaux et de beaucoup plus d'efficacité. Pour peu que l'on s'y intéresse un minimum, on réalise soudain qu'une bonne partie de l'électricité utilisée pour la voiture peut être fournie par son propre foyer, sans que l'on doive pour autant avoir froid, mourir de faim ou rester assis dans l'obscurité. ●

ANDREAS SCHWANDER AU

NOM DE MURPHY

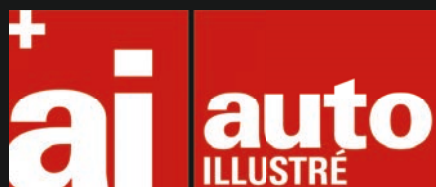
Edward Aloysius Murphy (1918-1990) était un ingénieur américain en aérospatiale. Il est considéré comme l'inventeur de la « loi de Murphy ». Son secrétariat terrestre dirigé par Andreas Schwander passe au crible le secteur automobile et est joignable à l'adresse redaktion@auto-illustrierte.ch. Murphy est également présent sur la plateforme « X » (anciennement Twitter) sous @SchwanderMurphy.



« En fait, je ne livre
des cadeaux
qu'à Noël...

... mais maintenant
pour vos proches,
12 fois par an ! »

Père Noël



Le magazine automobile suisse

**Offrez une année de bonheur !
Abonnez-vous maintenant à l'auto-illustré !**

Commander l'abonnement annuel sous: auto-illustre.ch/fr/abo
ou 043 322 60 81 ou ai-abo@c-media.ch

L'auto-illustré vous souhaite de joyeuses fêtes de fin d'année !

RAHEL FREY

Miss Sunshine

Rahel Frey affiche toujours un sourire malicieux. Mais lorsqu'elle monte en voiture, elle se transforme en « dame de fer ». Au Championnat du monde d'endurance, elle a fait sensation avec ses coéquipières et a même offert un cadeau d'adieu à Porsche.

Texte : Jörg Petersen, Photos : Audi, Porsche, D. R.





Dernière course de la saison WEC à Bahreïn. Après 18 triomphes en course, 5 titres de champion du monde et 3 victoires de catégorie aux 24 H du Mans, Porsche envoie la 911 RSR de 515 ch à la retraite – dès la saison prochaine, la 911 GT3 R remplacera le véhicule de GTE. Le trio des « Iron Dames », Sarah Bovy (B), Michele Gattling (DK) et Rahel Frey, sort ses griffes et offre à la RSR des adieux sur mesure et sa première victoire de catégorie après 232 tours.

Carrière traditionnelle dans le sport automobile

Au cours des 5 dernières années, Frey a évolué vers la position de leader au sein de l'équipe féminine « Iron Dames ». Sa carrière de pilote de course a débuté en karting. « Mon père est un grand fan de sport automobile. Il a même fait un peu de karting dans le passé, mais finalement, cela n'a abouti à rien, faute de moyens financiers », se souvient la Soleuroise. « De plus, à l'âge de 18 ans seulement, il a repris le garage Thal de son père, si bien qu'il manquait de temps ». Pourtant, le père, Heinz, ne se prive pas d'assister aux courses de karting suisses en compagnie de ses enfants



Trio gagnant : Michele Gattling, Rahel Frey et Sarah Bovy (de gauche à droite) ont fait sensation au championnat du monde d'endurance.

Rahel, Jenny et Enzo – en tant que spectateur, précisons-le. Et après leur première expérience en karting, les trois enfants Frey attrapent le virus du sport automobile. Mais seule la petite Rahel est restée fidèle à ce sport : « J'ai commencé ma carrière dans le sport automobile en 1998 avec des débuts classiques chez les Minies ». Cependant, bien qu'elle donne du fil à retordre à ses concurrents, elle ne décroche pas de titre de championne de Suisse. Même Sébastien Buemi en personne a du mal à devancer la jeune fille de 12 ans. « Ne jamais avoir remporté de titre en karting est une chose qui me ronge encore aujourd'hui », déclare la jeune femme aujourd'hui âgée de 36 ans. « Le pire, c'est que j'ignore pourquoi. J'ai toujours été rapide, j'ai gagné des courses, mais au final, j'ai souvent été confrontée à des problèmes techniques. Tantôt la chaîne se cassait, tantôt le moteur ne tournait pas – il y avait en fait toujours quelque chose qui clochait ».

Communication ouverte et beaucoup de confiance

Sa famille lui apporte un soutien solide. « C'est elle qui m'a enseigné les valeurs que j'incarne aujourd'hui », explique Rahel Frey. « À commencer par la précision, l'engagement au travail, le respect des autres et l'envie d'aider les autres. Cela fait partie

Avec leur victoire à Bahreïn, les « Iron Dames » ont fait leurs adieux à la Porsche 911 RSR.



de ma vie. J'apprécie beaucoup ce côté terre à terre que ma famille m'a transmis ». Et c'est justement ce sens des réalités qui lui donne la force de pouvoir affronter le monde du sport automobile. Parallèlement à toutes ses activités en course, elle prête également main-forte à ses parents et à ses frères et sœurs dans le garage. Frey : « J'essaie d'aider mes frères et sœurs et mes parents du mieux possible. La direction est assurée par Enzo et Jenny. Bien que nos parents continuent de travailler 6 jours par semaine et de se consacrer entièrement à l'entreprise, mes frères et sœurs sont aux premières loges sur le plan opérationnel. Mais cela requiert une communication ouverte et une confiance mutuelle. Si je peux encore être en piste dans le sport automobile, c'est grâce à leur engagement ».

Touche-à-tout dynamique

C'est en 2004 que la carrière de Rahel Frey en sport automobile décolle vraiment. À partir de là, elle affronte la plupart du temps la concurrence masculine dans 2 championnats en même temps. C'est une fonceuse. « Si tu fais bien ton travail, tu es sollicitée en conséquence. Cela m'a permis de survivre à l'époque où j'étais pilote d'usine chez Audi et, en plus, j'ai pris du plaisir à rencontrer des gens très différents. Cela a été une très bonne école pour moi, car j'ai ainsi appris à fixer des priorités ».

Des engagements ont suivi : dans le Renault Speed Trophy, dans la Formule Renault 2.0 suisse, qu'elle termine à la 3ème place, et quelques courses de la Formule Renault 2.0 allemande. En 2006, elle rejoint la pépinière de talents suisse Jenzer Motorsport pour participer à la Formule Renault 2.0

italienne et aux courses de l'Euro-cup Formule Renault 2.0. En 2008, elle se lance dans la Formule 3, d'abord chez Van Amersfoort Racing, avant de rejoindre en 2009 la légende suisse de la Formule 3 Jo Zeller Racing.

Elle se donne à 150 pour cent

En 2010, Rahel Frey se tourne vers les voitures de tourisme et le sport GT. Aux côtés de Cindy Allemann et de la cousine de Sébastien Buemi, Natacha Gachnang, elle participe à quelques manches du championnat du monde FIA GT1, au classement LMGT1 des Le Mans Series et à quelques courses en tant qu'invitée au championnat VW Scirocco R Cup, au volant de la Ford GT1 de l'équipe Matech Competition. Elle reste fidèle aux voitures « maison » (voitures de tourisme fermées et voitures GT), et fait son entrée en DTM avec Audi en 2011. Elle enchaîne ensuite avec des engagements Audi très variés dans l'ADAC GT Masters, le championnat d'endurance VLN, les Blancpain Endurance Series. Et participe même à des courses en Chine et en Asie de 2013 à 2019 avec l'Audi R8 LMS GT3 Evo. Elle prend ensuite le départ de l'European Le Mans Series au volant de la Ferrari 488 GTE EVO et obtient la 4ème place en 2019 avec Kessel Racing et la 5ème place en 2020 avec Iron Lynx au classement GTE. Elle a une opinion bien tranchée sur les modèles et les héros du sport automobile que les jeunes sportifs aiment souvent imiter : « Je n'ai jamais eu de véritable idole, ce qui compte, c'est la confiance que j'ai en moi et la certitude que je tracerai ma propre voie. Et cela a payé jusqu'ici ».

Depuis un peu plus de 5 ans, elle fait partie des « Iron Dames », une équipe dirigée par la Française Deborah Mayer. Cette année,



En karting déjà, Frey était souvent la référence.



Avec Jenzer, elle s'est lancée sur la scène internationale en 2006.



Rahel Frey bénéficie du soutien entier de sa famille.



Cindy Allemann, Natacha Gachnang et Frey (de g. à dr.) formaient une équipe féminine.





Avec Neel Jani, elle a fait ses débuts en 2007 dans la série AIGP.



La Soleuroise a appris beaucoup de Sepp Haider.



En 2016, Frey et Nico Müller se sont rencontrés en DTM.



les « Iron Dames » ont tenu tête aux équipes confirmées. Elles ont même mené pendant plusieurs tours lors des 24 heures classiques dans la catégorie LMGTE AM, ont remporté la dernière manche du WEC à Bahreïn et ont terminé la saison en tant que vice-championnes. Le titre suprême devrait suivre en 2024. « En 2023, nous avons réalisé que notre vitesse était bonne et que nous pouvions gagner. Mais notre niveau n'est pas encore suffisant pour remporter un championnat », déclare Rahel honnêtement. « Nous, les coureuses, l'équipe et la technique pouvons encore mieux faire. Inévitablement, nos ambitions grandissent. Mais si on vise trop haut d'un coup, cela devient dangereux. C'est pourquoi nous devons faire preuve d'encore plus d'intelligence ».

En tout cas, la répartition des rôles entre les 3 pilotes est clairement définie. « J'étais et je suis toujours celle qui a le plus d'expérience. C'est ainsi que, par la force des choses, je suis devenue la leader au cours des 5 dernières années. Cela signifie que je suis toujours la première à sortir, que je teste les freins et les pneus et m'occupe du travail de réglage. C'est en réalité un sale boulot. Mais ce travail doit être fait. Il nous arrive d'avoir des désaccords et des débats, car je veux moi aussi rouler avec les nouveaux pneus. Mais cela fait partie du jeu lorsque 3 personnalités différentes sont en présence. En fin de compte, chacun doit accepter son rôle dans l'équipe. C'est la seule raison pour laquelle nous avons finalement pu gagner des courses ».

Priorité aux talents

Ainsi, les « Iron Dames » vont à nouveau passer à l'attaque l'année

prochaine. Avec quel véhicule ? On l'ignore encore pour le moment. « Nous sommes totalement ouvertes à la question », révèle Frey. « Nous avons été bien accueillies par tous les constructeurs – c'est-à-dire Lamborghini, Ferrari et Porsche – en tant que Team Iron Dames, nous offrons la base et le constructeur automobile concerné fournit le matériel de travail correspondant ».

Une chose est sûre : l'année prochaine, Rahel Frey sera moins présente dans le cockpit. Mais elle ne peut pas se passer complètement de la course. « Je vais bien sûr participer à l'IMSA Endurance en Amérique. J'aime ce sport automobile authentique que l'on y pratique. Par ailleurs, des départs dans des championnats en Europe sont au programme. Mais ce sera pour accompagner de jeunes talents et former les pilotes. Nous annoncerons prochainement le nom de ces pilotes ».

Nouveau rôle

Après une si longue carrière dans le sport automobile, il n'est certainement pas facile de lâcher prise. La sympathique Soleuroise est déjà parée pour éviter l'ennui : « Je vais moins rouler pour m'investir encore plus dans ce rôle-clé de chef de projet. En gardant à l'esprit qu'il faut continuer à encourager la prochaine génération de sport automobile. C'est exactement l'ambition des « Iron Dames ». Certains de nos jeunes talents ont déjà un très bon niveau en karting. À présent, il faut les encourager et les accompagner. Pour y parvenir, nous allons nous développer et nous disperser davantage à l'avenir ». Autrement dit : à l'avenir, le monde du sport automobile sera encore un peu plus rose. ●



Sport client et ambassadrice de la marque : un rôle que Frey représente avec brio.

INTERVENTION DE NOTRE INVITÉ SPORTIF

DEUX SAISONS EN UNE SEULE

Piloter les voitures de course les plus modernes, affronter les meilleurs pilotes du monde, toujours à la recherche de la perfection – un rêve de gosse que j'ai la chance de vivre depuis maintenant plus d'une décennie.

Après 9 années exceptionnelles consacrées au DTM (mon programme principal), j'ai le privilège de participer à 2 championnats du monde officiels de la FIA : le championnat du monde d'endurance et la Formule E.

Ce sont deux programmes radicalement différents, tant par leur format que par les véhicules utilisés. Selon moi, c'est précisément ce qui rend le passage d'un bolide à l'autre nettement plus facile (et non l'inverse). En tant que pilote, j'ai l'impression de « faire tourner » dans ma tête un logiciel différent selon la voiture.

Dans le même temps, même après 10 ans de carrière professionnelle, je suis fermement convaincu que je continue d'apprendre à chaque tour, et que je deviens un pilote de course plus complet. J'aime relever de nouveaux défis et sortir régulièrement de ma zone de confort. Par exemple, j'ai beaucoup appris de mes participations en tant qu'invité au championnat du monde de rallycross en 2017 et 2018 et j'ai pu élargir considérablement mes horizons.

Après la saison, c'est avant la saison

Retour au présent : les tableaux du championnat ont été remis à zéro pour tout le monde. Alors que la saison d'endurance s'est achevée en novembre, la Formule E reprend déjà le 13 janvier. Un mois et demi de « saison morte », c'est encore plus court que ça en a l'air. Les préparatifs avec ABT Cupra ont débuté en août dernier et Peugeot Sport travaille d'arrache-pied sur le « pack » Evo pour notre hypercar 9X8.

Étant donné que le WEC ne commence « que » début mars au Qatar, on se concentre actuellement sur le lancement de la

Formule E à Mexico, Riyad et Hyderabad. ABT Cupra a connu une première année difficile, mais avec une nette tendance à la progression. Nous voulons maintenir cette tendance, réduire petit à petit l'écart avec les équipes d'usine, marquer des points plus régulièrement et saisir les éventuelles chances de réaliser un exploit.

Dans la cave obscure

En tant qu'équipe d'usine Audi, ABT affiche une longue histoire en Formule E et elle est de retour depuis 2023 après une pause d'un an. Le groupe motopropulseur est fourni par Mahindra. En tant qu'équipe cliente, nous sommes directement dépendants de la compétitivité de ce « pack » qui est utilisé dans le cycle d'homologation actuel de 2 ans (2023/2024).

Comme aucun développement ne peut être apporté au « hardware » de la voiture, l'accent est mis sur le logiciel. Ce dernier influence principalement le comportement de freinage, l'efficacité, déterminante en course, et l'équilibre de la voiture. Les équipes privées bénéficient de très peu de jours d'essai (3 jours d'essai officiels), c'est pourquoi nous travaillons essentiellement sur les paramètres logiciels dans notre simulateur high-tech de Kempton – de nombreuses heures dans la « cave sombre », comme nous l'appelons, qui, nous l'espérons, porteront leurs fruits dès la première course !

Nous espérons que l'année qui s'annonce sera bien remplie et fructueuse – pour que nous puissions porter haut les couleurs de la Suisse sur la scène mondiale du sport automobile. ●

NICO MÜLLER AU NOM DU SPORT AUTOMOBILE

Nico Müller, 31 ans, a commencé sa carrière en karting avant de courir pour Jenzer en Formule Renault et en GP3. En 2014, il a rejoint Audi en DTM et, en 2019 et 2020, il a été vice-champion avec ABT. Il a rejoint la Formule E en 2020 et débute aujourd'hui sa deuxième saison avec ABT Cupra. Depuis 2022, il court également pour Peugeot en WEC.



BRANCHE

Aperçu de ce qui a fait l'actualité des marques automobiles les plus populaires en Suisse le mois dernier.

Mazda

Mazda est le seul constructeur qui continue à miser sur le moteur Wankel, actuellement utilisé comme prolongateur d'autonomie dans le modèle hybride rechargeable de série MX-30 R-EV. Depuis 1967, Mazda a ainsi dépassé (récemment) la barre des 2 millions de moteurs à piston rotatif produits.

Mercedes-Benz

Après avoir occupé la 8ème place pendant 5 ans, le groupe Mercedes-Benz se hisse à la 7ème place du classement « Best Global Brands 2023 » des marques les plus importantes au monde, grâce à une augmentation de 9 % de sa valeur commerciale.

Mini

La production du Mini Countryman a démarré dans l'usine BMW de Leipzig. Le Countryman est le premier modèle Mini à être fabriqué en Allemagne. Il partage la chaîne de production avec les modèles BMW Série 1 et Série 2.

Mitsubishi

Pour accélérer le développement des voitures électriques, Mitsubishi investit 200 millions d'euros dans la filiale Ampere de l'alliance. Pour la première étape de cette collaboration, Mitsubishi prévoit de proposer une voiture électrique sur une base OEM en Europe.

Nissan

Nissan entend à l'avenir produire 3 véhicules électriques dans son usine britannique de Sunderland. Pour mettre en œuvre sa stratégie « EV36Zero », Nissan investit au total environ 3,45 milliards d'euros dans l'extension.

Opel

Florian Huettl, CEO d'Opel, confirme la stratégie d'électrification de la marque. Afin de pouvoir proposer des voitures électriques moins chères à l'avenir, une gigafactory de batteries haute performance sera construite sur le site de Kaiserslautern dans le cadre de la coentreprise ACC.

Peugeot

Dans le cadre du rapport TÜV, la 208 a été élue modèle le plus fiable dans la catégorie des petites voitures de 2 à 3 ans. Plus de 9,5 millions de contrôles obligatoires ont été passés en revue.

IL Y A 30 ANS AUJOURD'HUI : SUBARU WRX STI

World Rallye Experimental Subaru Tecnica International. Cela donne en abrégé « WRX STI », six lettres qu'arborent les Subaru Impreza les plus torrides depuis le 20 janvier 1994. C'est à cette époque qu'ont été posées les bases d'une voiture de sport qui, au cours des 30 années suivantes, allait conquérir le cœur des fans du monde entier et notamment de Suisse. La première gamme – encore assemblée à la main et vendue uniquement au Japon – proposait une combinaison encore d'actualité aujourd'hui : un turbo-boxeur associé à une transmission intégrale intelligente avec un différentiel central commandé par ordinateur et un grand aileron arrière. Avec

ses 250 ch et ses 1230 kg pour un équipement minimal, la WRX STI était destinée aux petites équipes de rallye (qui se seraient de toute façon débarrassées immédiatement de la climatisation et de la radio). Le pari a été tenu et a permis à un certain Collin McRae de devenir champion du monde des rallyes en 1995, tandis que Subaru a été récompensé par le prix des constructeurs. Le reste fait partie de l'histoire. D'une certaine manière, c'est malheureusement aussi le cas pour la WRX STI. En Europe, elle a été abandonnée depuis un certain temps déjà et, du moins dans sa version classique, ses perspectives d'avenir sont plutôt sombres. ●



HISTOIRES DE LA ROUTE

Prendre la route lorsque de la neige et de la glace recouvrent l'autoroute donne parfois l'impression de jouer à d'anciens jeux vidéo. Vous savez, ces jeux dans lesquels il faut éviter des obstacles reproduits en graphismes pixelisés qui surgissent soudainement sur la chaussée. Sauf que dans la réalité, ce n'est pas aussi amusant. Dans la réalité, ces obstacles se présentent sous la forme de blocs de neige et de glace provenant de toits de voitures et de bâches de camions, que le vent a arrachés et projetés en direction des usagers de la route. Ceux qui ont le souvenir, du temps de la cour de récréation, de la douleur que peut provoquer une boule de neige bien ciblée sur le visage, comprennent

très bien le problème. En fonction de la vitesse, un kilo de neige peut rapidement se transformer en 100 kg qui se dirigent vers la voiture et qui peuvent causer des dommages considérables. Réagir rapidement ne suffit pas toujours. Car lorsqu'il neige, les routes permettent rarement des manœuvres d'évitement rapides et la présence d'autres voitures ne facilite pas les choses. Évidemment, de bon matin, on n'a pas forcément envie de déneiger sa voiture. Mais ce geste est obligatoire et permet d'éviter des situations délicates et des accidents. Il suffit de se lever 5 minutes plus tôt. La récompense : une bonne conscience et une consommation réduite ! ●

BMW E3 CALIFORNIA

California Dreaming

Nous avons parcouru la côte ouest américaine de San Francisco à Los Angeles à bord d'une BMW E3 transformée, baptisée « California », âgée de plus de 50 ans et unique en son genre. Les passants sont restés bouche bée. Tout comme nous d'ailleurs.

Texte : Bernd Ostmann, Photos: Hans-Dieter Seufert





Dans la chambre d'hôtel, un feu de cheminée artificiel un peu kitch dispense une faible chaleur. Devant la fenêtre, la mer déchaînée fait rage. La tempête fouette les vitres. Il pleut à verse. La télévision diffuse des images de régions inondées, évoque des évacuations etc.

Je n'avais pas imaginé mon voyage en Californie ainsi. La bruine s'est abattue sur San Francisco, les nuages étaient bas. Le pont du Golden Gate était recouvert de brume. Le lendemain, en raison de fermetures de routes, il a fallu faire des détours. En effet, des arbres sont tombés, des inondations sont survenues et des groupes électrogènes de secours ont été installés devant les maisons. Mais ensuite, le temps s'est soudainement montré clément. Plus au sud, à Pebble Beach, le soleil a enfin fait son apparition : « California Feeling ». Nous n'ouvrirons pas le toit de « notre » BMW E3, une grande berline construite en 1970, car elle n'en possède pas. Ce cabriolet 4 places est une pièce unique, très élégante. D'une beauté époustouflante et dépourvue de tous ces gadgets qui font vieillir rapidement l'architecture automobile. Tout en longueur, elle fait « penser à un bateau Riva », selon Christian Zschocke, l'homme à l'origine de ce projet coûteux.



Soleil sur la plage de Pismo Beach : la BMW E3 transformée y trouve parfaitement sa place.

Et il est sûr d'une chose : « L'E3 est gagnante sans toit ». Alors qu'il s'ennuyait pendant des vacances au Tyrol et qu'il cherchait des voitures anciennes sur Internet, cet avocat de Francfort est tombé sur la BMW E3 – et il a immédiatement « flashé ». Pour lui, l'E3 constitue la base du succès ultérieur de BMW : « La première grande BMW. La première avec un 6 cylindres. Et puis ce design : la forme en torpille, le ‚Hofmeister-Knick‘ (coude de la vitre latérale), les doubles phares – comme sur une voiture de sport italienne », s'extasie Zschocke. À ses yeux, la première génération de l'E3 était une « affirmation d'identité surpuissante. Elle était plus puissante qu'une Porsche 911. Ceux qui pensaient que la 911 n'était pas assez rapide s'achetaient en ce temps-là une BMW 2800 ».

L'E3 est gagnante sans toit

Aujourd'hui, ce passionné de BMW possède 20 de ces anciennes voitures. Mais Zschocke n'est pas seulement un collectionneur : il a également complètement repensé ses E3. Son objectif était d'en « tirer des émotions modernes ». C'est ainsi qu'est né un quatuor de modèles E3 très particuliers. Son modèle New Horizon, son « art car » (véhicule dont l'apparence a été modifiée dans une démarche artistique) sur la base de l'E3, lui procure beaucoup de plaisir. Pour la réalisa-

Heureusement, le temps était souvent de la partie.

Car la BMW E3 « California » ne dispose pas d'un toit que l'on pourrait fermer.



tion de ce projet, l'artiste pop Heiner Meyer s'est inspiré d'événements survenus en 1969, année de production de l'E3 : par exemple, le premier pas de l'homme sur la Lune ou le début de la série de dessins animés « La Panthère rose ». Son « art car » E3 a attiré l'attention et a été exposé au salon d'art Miami, où il a été beaucoup admiré et photographié. D'autres variantes sont venues s'y ajouter : une E3 en Inka Orange, un coloris autrefois utilisé par BMW dans le sport automobile. Sans oublier un véritable vétéran de la course du « Groupe 1 », tel qu'il était utilisé en Angleterre, équipé de carburateurs doubles.

Le quatrième modèle est le cabriolet auquel cet article est consacré. Au moment de la transformation de la berline en cabriolet, de gros efforts ont été faits pour la rendre plus rigide. Des cavités ont été ouvertes, renforcées et refermées, une cloison supplémentaire a été installée à l'avant, et à l'arrière, une box de renfort provenant d'un cabriolet BMW E30 a été installée. L'E3 pèse désormais 75 kg de plus que la berline. Le TÜV allemand a accompagné toutes les mesures de transformation. Il a non seulement approuvé la transformation, mais il a également certifié que la BMW décapotable était plus rigide que la berline.

Affronter l'environnement

Zschocke : « J'aime conduire. Et j'aime procurer du plaisir à d'autres ». Autrefois, l'E3 était plutôt une voiture destinée à rouler vite. Aujourd'hui, le cabriolet n'incite pas à la vitesse. Au contraire, il adopte un comportement détendu et souverain. Le véhicule à 4 places se montre extrêmement solide, même sur des routes irrégulières. Rien ne claque, rien ne se déforme. La finition de cette BMW de plus de 50 ans donne l'impression d'être absolument parfaite.

Cela se vérifie également à l'intérieur et dans les 2 compartiments de rangement latéraux verrouillables dans lesquels on peut glisser documents, téléphone portable, lunettes de soleil etc. Derrière la banquette arrière, on trouve un coffre protégé par un volet métallique. Le véhicule n'est pas équipé de capote, mais on peut au moins y ranger une bâche. C'est la raison pour laquelle Zschocke ne qualifie pas son E3 ouverte de cabriolet, mais de « California ». « Dans cette voiture, on affronte l'environnement. On n'est pas protégé. Il faut du courage. Et c'est précisément ce courage qui fait vivre une expérience intense et unique ».

L'expérience de conduite est des plus pures. Des assistants ? Que nenni ! Clé de contact au lieu de Keyless Go. Pas de direction assistée, pas

d'agaçant assistant de maintien dans la voie. Pas de symbole de tasse qui s'affiche sur un écran au moment de la pause café. Et c'est l'homme prudent au volant qui se charge seul des opérations de régulation de la distance. Un grondement d'échappement se fait entendre. À l'intérieur, le 6 cylindres en ligne bourdonne tranquillement. La boîte automatique BorgWarner à 3 rapports travaille tranquillement, mais elle engloutit pas mal de puissance.

L'E3 « California » a été achevée après 3 ans de construction. Et Zschocke a expédié son quatuor E3 en tournée aux États-Unis. La première étape : Seattle, où BMW a présenté les modèles de Zschocke dans le cadre d'un salon automobile, puis ensuite direction la Caroline du Sud et le musée Ultimate Driving Museum. Et maintenant les 3 pièces uniques sont présentées au Petersen Museum à Los Angeles. Nous avons accompagné la « California » dans son voyage de San Francisco à Los Angeles.

Conduire la E3 « California » est une expérience au plus près de la réalité : une expérience d'abord olfactive lorsque, le visage sous le soleil, on sort des forêts d'eucalyptus sur la 17-Mile Drive en direction de la mer... puis on entend le murmure du Pacifique... on sent la brise marine... et on est sûr que cette BMW



La boîte automatique à 3 rapports de la E3 « California » est signée BorgWarner.



Il faut toujours se préparer aux caprices de la météo.



La « California » contient peu de gadgets qui font vieillir l'architecture du véhicule.



En 1970, l'E3 était l'une des plus rapides sur l'autoroute.



Dans certains détails, la « California » s'écarte délibérément de l'E3 d'origine. Le volant fin personnalisé, par exemple, n'est pas une pièce d'origine BMW.



La suppression du toit offre un grand espace de rangement.



Les outils et les bougies de rechange se trouvent dans le coffre.



Même vue d'en haut, la « grande BMW » de 1970 déguisée en cabriolet a fière allure.

a sa place exactement ici – en Californie – et que son nom « California » est pleinement justifié.

Pourtant, après cette première journée ensoleillée, les choses menacent de se dégrader à nouveau. Sur la route d'Avila Beach, de violentes averses se produisent. En réalité, nous voulons nous rendre sur la plage de Pismo Beach. Mais le matin, l'accès est solidement bloqué. La « tempête » semble vouloir tout gâcher. Nous photographions tout de même l'E3 California devant la barrière fermée – et nous nous voyons soudain confrontés à un policier en colère. L'officier est furieux, il nous explique que nous avons enfreint la loi et nous menace d'une amende salée. Finalement, il se calme. Et après nous être acquittés d'une taxe de 5 dollars, nous pouvons nous rendre à la plage. En voiture sur une plage de sable, où cela est-il encore autorisé ?

Le soleil s'est faufilé à travers les nuages et l'E3 « California » serpente tranquillement le long de la plage. D'un côté, le Pacifique, de l'autre, les dunes et les branches échouées que la tempête a laissées derrière elle. Nous ne sommes pas seuls. On rencontre notamment des randonneurs et d'autres automobilistes. Par exemple Ed, un conducteur de buggy qui, pour une photo aux côtés de la California, a fait briller son véhicule de 1969 avec du produit de nettoyage et un chiffon.

Emotions on wheels

Christian Zschocke a « toujours rêvé » de ce trajet sur la plage de sable lorsqu'il façonnait son E3 « California ». Et

il y a toujours souhaité que ses voitures « suscitent des émotions chez ceux qui les regardent ». Partout où la « California » apparaît, elle est accueillie par des visages d'abord surpris, puis amicaux, par des pouces levés et par des flashes d'appareils photo. Citons par exemple Ed, le conducteur du buggy, le gardien de plage de 17-Mile Drive, les jeunes gens qui prennent des photos sur la jetée de Santa Barbara ou encore Claudia, une passante de Beverly Hills qui, à la vue de la « California », s'est exclamée, ravie : « Oh mon Dieu. Elle est absolument magnifique, je l'adore ». La « California » suscite l'intérêt, mais aussi l'enthousiasme. Et Zschocke se sent encouragé : Il a intitulé sa collection « Wundercar », un titre emprunté à un slogan publicitaire que BMW avait jadis créé pour la E3 en Amérique, et il nomme ses créations « Emotions on wheels ».

Shooting Brake signé Bracq

Et même si les voitures ne déclenchaient pas d'émotions chez les spectateurs, quand un expert les examine d'un œil critique, « il faudrait au moins que tout soit d'origine », explique le passionné d'E3. Cependant, dans certains détails, l'E3 « California » s'écarte délibérément de l'E3 d'origine : p. ex. le volant fin personnalisé de la « California » n'est pas une pièce d'origine BMW. « Mais il date de 1969, il correspond donc à l'époque, et il a été remis à neuf en Italie », s'empresse d'expliquer l'expert BMW. En ce qui concerne l'antenne de la « California », qui se trouve à gauche et à droite du rétroviseur intérieur, Zschocke explique franchement : « Elle provient du com-

merce d'accessoires ». L'avocat ne souhaitait pas faire percer un trou dans la carrosserie. Cela fait longtemps que le collectionneur n'est plus un inconnu pour BMW : BMW souhaiterait par exemple scanner une carrosserie brute d'E3 que Zschocke a « exhumée ». En échange, BMW est disposé à offrir à Zschocke un moteur 2800 pour son prochain projet « Wundercar ». Zschocke a confié à Paul Bracq en personne, ancien designer de BMW, le soin de concevoir un Shooting Brake. Ce dernier est en train de voir le jour et devrait venir compléter la collection en 2024. « Ce sera un vrai Shooting Brake », explique Zschocke. À l'arrière, on trouvera des compartiments à gauche et à droite pour les armes. Les compartiments seront recouverts de moquette, « afin que rien ne claque ».

En collaboration avec Mme Bracq, Zschocke a également déjà choisi la couleur de l'intérieur : du cuir rouge. L'extérieur de la voiture sera peint en 2 couleurs. « Malaga et argent », révèle le collectionneur : « Ces couleurs me plaisent ». Nous profitons à présent des derniers rayons de soleil sur la plage de Santa Monica. Puis, en passant devant la silhouette de Los Angeles, nous nous dirigeons vers le pont moderne de Sixth Street. Le lendemain matin, dans l'Elysian Park, avec vue sur les skyscrapers, le ciel est à nouveau nuageux, il fait frais et de la bruine commence à tomber. Il est temps de mettre la BMW E3 « California » au chaud. Il est temps pour elle de faire son entrée au musée Petersen, où le quatuor E3 devrait à nouveau étonner les visiteurs. ●



BRANCHE

Aperçu de ce qui a fait l'actualité des marques automobiles les plus populaires en Suisse le mois dernier.

Polestar

Polestar annonce le lancement de la production de la Polestar 4. Ce sera le premier modèle Polestar à être produit dans l'usine de la baie de Hangzhou, exploitée par Geely. Les premières livraisons en dehors de la Chine sont prévues pour début 2024.

Porsche

Porsche a dévoilé de nouveaux détails au sujet du Macan électrique. Seules des variantes à transmission intégrale avec un onduleur économique en carbure de silicium au-dessus de l'essieu arrière seront disponibles. La production du Macan électrique débutera en 2024 à Leipzig.

Renault

Dans le cadre du Salon de l'automobile de Genève, qui se tiendra du 26 février au 5 mars 2024, Renault présentera la 5 E-Tech 100% électrique avec 2 options de batterie et une autonomie maximale de 400 km. La commercialisation débutera l'année prochaine.

Seat

Wayne Griffiths, CEO de Seat et Cupra, a été élu CEO de l'année par le magazine Automobilwoche. Seat a entre autres enregistré au premier semestre 2023 la plus forte croissance économique de l'histoire de la marque.

Skoda

La production en série de la nouvelle génération de Superb débute à Bratislava sur une ligne de production commune avec la VW Passat. Cela permet de libérer des capacités pour d'autres unités de l'Octavia dans l'usine de Kvasiny.

Smart

La #1 a été récompensée par le Volant d'or 2023 en tant que « meilleure voiture à moins de 50 000 euros ». C'est la première Smart à recevoir ce prix.

SsangYong

SsangYong et KG Mobility ont conclu un partenariat stratégique avec BYD. Celui-ci comprend un accord pour une usine de batteries en Corée du Sud et le développement commun d'un système de propulsion hybride.

COURRIERS DES LECTEURS

Erreur dans la désignation

Rapport d'essai de la Toyota Prius PHEV, édition 12/2023 de l'auto-illustré

Vous écrivez que la Toyota Prius PHEV est équipée d'une boîte CVT. Même si la transmission de la Toyota Prius est perçue par le conducteur comme une boîte CVT, il s'agit en réalité d'un conglomérat techniquement sophistiqué composé d'un moteur essence, d'un générateur, d'un engrenage planétaire et d'un moteur électrique. Sur ma Prius de 2004, la synchronisation était hélas aussi énervante que celle des boîtes CVT de scooters. Au moment de l'accélération, le moteur essence se règle sur un régime constant (élevé) et émet un bruit régulier et déplaisant. La boîte de vitesses vient ensuite « réajuster » la vitesse. J'espère que ce système a été amélioré depuis.

Reinhold Ebner, par e-mail

Réponse : Vous avez bien évidemment raison : la boîte de vitesses de la Toyota Prius n'est pas une boîte CVT classique, mais elle fonctionne comme vous le décrivez. Le constructeur Toyota lui-même qualifie cette solution de « e-CVT ». Nous avons manqué de précision dans notre article. Nous vous prions de bien vouloir excuser cette imprécision. Et effectivement, la Prius actuelle se comporte de manière beaucoup moins « bruyante » que les mo-

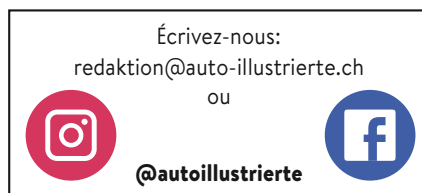
dèles équipés de l'ancienne boîte de vitesses. Ce point a été nettement amélioré.

Un égoïsme incroyable

La citation du mois signée Peter Grünfelder, président d'auto-suisse, édition 12/2023 de l'auto-illustré

Il semblerait que les déclarations fracassantes reposant sur des opinions personnelles soient en vogue actuellement. Par conséquent, je me permets à mon tour d'exposer mon point de vue. Quand quelqu'un qui peut s'offrir un 2,5 tonnes de 60 000 à 80 000 francs propulsé sur la route par 250 à 500 kW, sur des pneus de 19 à 22 pouces et d'au moins 255 mm de large, considère qu'il ne devrait pas payer d'impôts, je ne peux que m'exclamer : où va-t-on ?! Que doit penser le conducteur d'une petite voiture de 1200 kg avec moteur essence de 120 ch, pneus de 16 pouces et 195 mm de large, qui paie à la fois l'impôt sur les carburants et l'impôt sur les automobiles ? Eh bien, il doit penser : où est l'empathie, où est la solidarité ? À moins que pour la catégorie « socioprofessionnelle supérieure », 4% constituent un drame ? Espérons que la baguette de pain n'augmentera jamais de 4%, sinon une grande partie de la population devra sans doute y renoncer. Autrement dit, c'est d'un égoïsme incroyable.

Guido Albisetti, par e-mail



INEOS GRENADIER

To surf and protect

Eau, boue, tourbières et sentiers rocailloux : ce qui était auparavant le terrain de jeu du Defender attend désormais d'être conquis par son clone, qui se veut à la fois baroudeur, persévérant et protecteur. Cap sur les terres rudes de Grande-Bretagne au volant de l'Ineos Grenadier.

Texte : Paul Englert, Photos : Ineos





Ça fait « blup ». Pas « clac ». Seulement « blup ». Un « clac » à haute fréquence est synonyme de robustesse, de mécanique et d'indestructibilité. Ce n'est le cas de « blup » ni de « deng ». Et encore moins de « clac-clac ». Car « clac-clac » pourrait signifier que l'œillet de bouclage de votre ceinture 3 points est coincé entre 2 morceaux de tôle. Vous aurez bien sûr deviné que nous parlons du bruit de fermeture d'une portière de voiture. Et dans le cas du Defender, ce bruit a toujours été un « clac » métallique – et ça le serait toujours si le Defender était encore construit aujourd'hui. Mais il se trouve qu'il a été abandonné en 2016, car sous sa forme d'origine, il n'était pas adapté à l'avenir.

À présent, on entend « blup » au lieu de « clac ». C'est moins mécanique, un peu à la manière des portes de coffre-fort que rien ne traverse. Et c'est justement là qu'entre en jeu Sir James Arthur Ratcliffe, entrepreneur britannique élevé au rang de chevalier par la Reine, qui a amassé des milliards dans le domaine de la chimie et qui n'a pas du tout apprécié la disparition du légendaire Defender. Comme Ratcliffe n'est jamais à court d'idées, il a décidé – selon les



Rompez... il y a de l'eau : le Grenadier est un baroudeur de la vieille école, il se faufille (presque) partout grâce à son blocage et à sa démultiplication.

dières – de construire le remplaçant de ce véhicule tout-terrain culte alors qu'il prenait une bière dans un pub londonien. Non pas un de ces SUV « champêtres » avec des tapis de sol raffinés, des garnitures en vernis transparent sensibles aux rayures ou une technique de suspension pneumatique compliquée. Mais plutôt un tout-terrain qui dure, un véhicule polyvalent, un objet utilitaire adapté aux expéditions jusqu'au bout du monde et au-delà.

Cyclisme, football, Formule 1 – et voitures

Puis tout est allé très vite : création d'une nouvelle entreprise automobile (Ineos Automotive), embauche d'experts du secteur (p. ex. de chez Bentley ou McLaren), octroi d'un contrat de développement à Magna Steyr à Graz. Il était alors évident que quelque chose de solide verrait le jour. Car, premièrement, les Autrichiens ont déjà imaginé des icônes telles que le Classe G. Deuxièmement car Ratcliffe, qui possède un tiers de l'équipe AMG de Formule 1, une équipe cycliste, plusieurs clubs de football comme le Lausanne-Sport et un label de mode, détient de toute évidence l'argent nécessaire pour un tel projet de plusieurs milliards. Et comme il y tenait, il a racheté le pub dans lequel il avait eu l'idée de son 4x4 : The Grenadier Pub. Le nom du véhicule était donc tout trouvé. Six

Au volant du Grenadier, on s'approprie les terrains variés du paysage, on trouve des sentiers là où il n'y en a pas, on gravit des montagnes.





bonnes années après les premières esquisses sur un « rond à bière » (ou sous-bock) dans le pub et des centaines de milliers de kilomètres d'essai plus tard, le Grenadier de série, monté sur de gros pneus tout-terrain, s'enfoncé dans la boue jusqu'aux « chevilles » le long du mur d'Hadrien, près de la frontière écossaise. Déjà sur les chemins marécageux de la forêt de Kielder, par endroits, le mode tout-terrain et le blocage du différentiel central n'étaient plus suffisants pour progresser. Il fallait également bloquer les différentiels des essieux avant et arrière et activer le réducteur en tirant fortement sur le petit bouton prévu à cet effet. À plusieurs reprises, l'arrière a lé-

gèrement dérapé, dangereusement proche de la rigole du ruisseau adjacent. Un peu de contre-braquage par-ci, un peu d'accélération par-là, et voilà que le Grenadier s'est remis sur les rails. Nous n'insinuons pas que le Defender n'aurait pas pu le faire. Mais avec le Grenadier, la conduite tout-terrain est aussi ludique que de rouler sur l'A1 Berne-Zurich ou de flâner dans la Bahnhofstrasse. Car malgré son côté rustique, c'est bien sûr un véhicule moderne, avec un système électronique de régulation permettant de grimper, de descendre en rappel, de patauger etc. Mais le Grenadier fait croire au conducteur qu'il est un héros qui conquiert la nature grâce à un volant, des péda-

les et quelques boutons. Et comme on sait que le Grenadier repose sur un châssis échelle sous lequel sont disposés des essieux rigides, que l'on croit indestructibles, on enfile mentalement de grosses moufles au lieu de gants de velours. Il suffit alors d'appuyer sur les bons boutons pour s'emparer, avec le Grenadier, du paysage à l'écart des surfaces bitumées. Là où les trous dans le sol sont grands, où la boue est épaisse, où l'eau est profonde et où les pentes ne sont jamais assez raides.

« Aide active au guidage »

C'est précisément là que la direction à recirculation de billes, dotée d'un gigantesque point mort au-





tour de la position centrale et qui donne une réponse plus aqueuse que pâteuse, prend tout son sens. Elle permet au Grenadier de se placer avec précision au ralenti. Sur la route, ce type de direction est pénible, car tout se fait avec un temps de retard, le conducteur doit toujours avoir une longueur d'avance mentalement et fournir une « aide active au guidage » en sortie de virage. Mais c'est aussi ce qui rend le Grenadier si passionnant : c'est un véhicule moderne qui cultive le passé. Qui embarque juste ce qu'il faut d'électronique pour pouvoir assister discrètement le conducteur. Mais il ne se gare pas automatiquement, il ne change pas de

voie et ne règle pas les distances. Ce sont des choses que le conducteur doit encore faire lui-même – jusqu'en 2024, date à laquelle Ineos devra, de par la loi, équiper le Grenadier d'assistants divers. Mais il est fort probable que ces assistants seront placés habilement de manière à ne pas entraver le plaisir de conduire. Pour l'instant, il faut encore mettre la main à la pâte.

2,7 tonnes, pouvant tracter jusqu'à 3500 kg de charge, tirer des troncs de 5 tonnes de la forêt à l'aide d'un treuil... Quel gaillard ! Il est également possible de placer des bagages supplémentaires dans le système de rails de la carrosserie, ou encore des tables ou des

tentes. Des éclairages additionnels peuvent être ajoutés pour transformer la nuit en jour, une échelle sur le hayon facilite l'accès à l'abri de nuit sur le toit, qui peut supporter jusqu'à 420 kg en statique. Autre aspect agréable : la vue à travers les fenêtres safari amovibles au-dessus des sièges de la première rangée. Des scrupules à grimper dans l'habitacle avec des bottes boueuses ? Aucune crainte. Cinq bouchons d'évacuation sont intégrés au plancher pour autoriser le lavage à l'eau.

De bons composants

L'intérieur du Grenadier semble avoir été taillé dans la masse, avec des pièces d'habillage qui semblent

L'histoire du Grenadier a commencé avec une esquisse sur un « rond à bière », à côté d'une pinte.



inusables. Les touches et les boutons sont si grands que l'on peut les utiliser même avec des gants. Seulement deux choses ne cadrent pas avec le Grenadier, d'habitude si analogique : primo, l'écran tactile en hauteur, que l'on peut également commander par une tablette rotative et dont le côté gauche est réservé à la cartographie, au multimédia et aux informations tout-terrain présentées avec de nombreux chiffres. Le côté droit étant réservé à toutes les données de conduite et du moteur. Pas d'instruments derrière le volant.

Secundo le « joystick » de la boîte de vitesses BMW, avec affichage éclairé des rapports de vitesse, dépasse de la console centrale comme un corps étranger. BMW ? Tout à fait. Les 2 moteurs configurables sont fournis par le constructeur munichois, le convertisseur à 8 rapports provient de ZF. Le moteur turbodiesel B57, qui développe ici 183 kW/249 ch et 550 Nm, convient particulièrement bien à ce véhicule car il est moins nerveux et délivre son couple maximal dès le régime de ralenti. Et en y regardant de plus près, on

remarque d'autres composants raffinés provenant de fournisseurs tels que Brembo, Recaro, Bilstein ou Eibach.

Surf sur la baie de Morecambe

Après de nombreuses heures passées sur des chemins qui n'en étaient pas, le Grenadier est arrivé dans le Lake District, s'essayant, pour changer un peu, à des étapes asphaltées en direction de la baie de Morecambe. Là où la mer, à marée basse, libère d'immenses bancs de sable sur lesquels les diligences prenaient autrefois des raccourcis, le Grenadier se lan-



Bon, il faut bien un peu de matériel moderne. Alors, on active le système d'aide à la descente et c'est parti.



45°
Inclinaison latérale



45°
maximum
Pente



28,2 35,5°
Angle de talus



80 cm
Profondeur de gué

ce dans la dernière aventure de ce voyage. Différentiel bloqué, mode tout-terrain activé. C'est parti ! Les pneus à crampons s'accrochent au sable compacté par l'eau et font avancer le clone du Defender sans patiner. Un passage en creux donne un avant-goût de ce qui va suivre, car la marée monte dans la baie de Morecambe. Et sans les lumières de Silverdale qui clignotent au crépuscule à quelques kilomètres de là, nous aurions peut-être depuis longtemps perdu le sens de l'orientation. À présent, le Grenadier surfe en mode « passage à gué » sur la mer sa-

lée avec une légère vague d'étrave. Il ne faut surtout pas s'arrêter, sinon les sables mouvants risqueraient de nous engloutir. Même le Grenadier serait impuissant face à ce phénomène. Il faut juste toujours rester en mouvement. L'eau clapote déjà contre les portes, rampant jusqu'aux joints épais. Le Grenadier atteint la rive sans tarder, il se fraie un chemin à travers les scories profondes sur les derniers mètres et grimpe sur un plateau rocheux. C'est terminé. Il est temps désormais d'aller boire une pinte au pub. Mais avant, il faut bien fermer toutes les portes. « Blup ». ●

FICHE TECHNIQUES Ineos Grenadier

Moteur :	R6 diesel, 2993 cm ³
Puissance :	183 kW/249 ch à 3250 tr/min
Couple :	550 Nm à 1250 tr/min
Boîte de vitesse :	Convertisseur 8 vitesses automatique
Transmission :	Traction intégrale
0-100 km/h, Vitesse maximale :	9,9s, 160 km/h
Consommation (WLTP) :	10,1l/100 km
Emissions de CO₂ :	310 g/km
Poids à vide, charge util :	2744 kg, 756 kg
L/I/h :	4896/1930/2036 mm
Empattement :	2922 mm
Volume de coffre :	1152-2035 l
Prix :	à partir de 82 990 francs



Le Grenadier n'est pas un de ces SUV « champêtres », mais un vrai véhicule tout-terrain. Un baroudeur qui semble avoir été taillé dans la masse.



CE QUI S'EST PASSÉ AILLEURS

Tesla a commencé à livrer son **Cybertruck**. C'est avec environ 2 ans de retard que le pick-up électrique a été remis aux premiers clients. Annoncé initialement au prix de 39 900 dollars US, le Cybertruck coûte aujourd'hui au moins 10 000 dollars de plus. Le modèle le moins cher est attendu au plus tôt en 2025. Actuellement, Tesla propose trois variantes dont les prix s'échelonnent entre minimum 60 990 et 99 990 dollars. Le modèle haut de gamme, baptisé Cyberbeast, affiche une autonomie maximale de 515 km au lieu des 800 km annoncés au départ et développe plus de 1000 ch avec ses 3 moteurs électriques. Chose complètement insensée : ce mastodonte de 3 tonnes devrait abattre le 0 à 100 km/h en à peine 2,7 s. À ce jour, le Cybertruck a fait l'objet de plus d'un million de précommandes. Cependant, en raison de sa forme, il ne devrait pas parvenir jusqu'en Europe.

Les annonces de livraisons tardives et de prix en hausse se poursuivent également au sein du groupe Volkswagen. Ce printemps, **Volkswagen** a annoncé vouloir construire en 2025 une voiture électrique à moins de **25 000 €**. En Chine, cette ambition a déjà été concrétisée :

après une nouvelle réduction de prix, l'**ID.4 Crozz**, produit dans le cadre d'une joint-venture avec FAW, est provisoirement disponible à un prix nettement inférieur à 20 000 €, de manière à ce qu'il puisse exister sur le marché chinois très compétitif. En ce qui concerne l'Europe, VW explore actuellement des coopérations possibles avec différents partenaires afin d'atteindre l'objectif d'une voiture électrique bon marché. Des discussions préliminaires auraient déjà eu lieu avec Renault, comme le rapporte le Handelsblatt en citant plusieurs personnes proches du dossier.

Il faut dire que la concurrence risque de se renforcer encore à l'avenir. En effet, le constructeur automobile chinois **Chery** a annoncé vouloir lancer **6 modèles** en Europe et en Suisse d'ici 2026. Il avait déjà tenté une approche en 2017 avec un SUV, mais celle-ci s'était soldée par un échec. Chery lancera à l'avenir 2 marques, Omoda et Jaecoo, proposant des motorisations électriques et à énergie fossile. Le coup d'envoi sera donné par deux SUV au prix de base d'environ 30 000 francs chacun, lesquels seront ensuite distribués par un réseau de concessionnaires classiques. ●

APERÇU

L'édition 02/2024 de l'auto-illustré paraîtra le 25 janvier 2024.



Vraiment «souillé» : test du Land Rover Defender avec son V8 «archaïque».



Pick-up électrique : une première sortie à bord du Ford F-150 Lightning.



Mise à jour du journal du test d'endurance : nous avons voyagé à bord du Mazda CX-60.

BRANCHE

Aperçu de ce qui a fait l'actualité des marques automobiles les plus populaires en Suisse le mois dernier.

Subaru

Subaru a réalisé un modèle unique : le Forester Frankonia, de couleur camouflage et équipé d'une galerie de toit, de phares de travail à LED et de pneus tout-terrain. Un aménagement sur mesure a été réalisé pour le coffre. Cette pièce unique a été vendue aux enchères pour 47 000 €.

Suzuki

Suzuki présente la Swift de quatrième génération, qui sera disponible au printemps prochain. Elle sera toujours équipée d'une transmission intégrale.

Tesla

La version douze du logiciel Full Self Driving devrait être disponible cette année encore. Mais une fonction cachée pourrait s'avérer délicate pour l'Europe : en effet, le logiciel pourrait permettre d'avertir les automobilistes de la présence de radars de vitesse et de feux rouges, ce qui est interdit dans la plupart des pays européens.

Toyota

Toyota présente de nouveaux concepts de SUV urbains et de crossovers sportifs qui devraient venir élargir la gamme électrique à 6 modèles d'ici 2026.

Volvo

Volvo lance la division Energy Solutions. Parallèlement au programme pilote Vehicle-to-Grid à Göteborg, où la technologie est testée par des clients réels, Volvo compte proposer à l'avenir un écosystème global avec les technologies Vehicle-to-Home et Vehicle-to-Load.

Volkswagen

VW livrera 40 modèles ID au Vatican début 2024. D'ici 2030, la flotte du Vatican devrait afficher un bilan carbone neutre.

Xiaomi

Le géant chinois de l'électronique présente sa première voiture électrique, la SU7. La berline est un peu plus grande que la Tesla Model S. Elle dispose d'une architecture en 800 volts, développe jusqu'à 663 ch et entrera bientôt en production. On ignore encore si la SU7 sera commercialisée en Europe.

DAS SCHWEIZER OLDTIMERMIETSYSTEM

**EINEACH ONLINE BUCHEN
OLDTIMER SELBER FAHREN
OHNE KILOMETERBEGRENZUNG**

RENTAGLASSIC.SWISS

MILLTEK SPORT

MILLTEK SPORT
HOCHLEISTUNG AUSPUFFANLAGEN
UND SPORTKATALYSATOREN
www.millteksport.ch

ST SUSPENSIONS

ST SUSPENSIONS
Your Car. Your Style.
Your Suspension.
www.st-suspensions.ch

**SPORT-GARAGE
WIDMER AG**

GR Yaris
Widmer Spezial
Sport-Garage Widmer AG
4957 Ursenbach, widmer-spezial.ch

KURT KISTLER AG

KURT KISTLER AG
BMW
www.kistlerbmw.ch

Autop & Stützliwösch für jedes Budget e suuberi Sach!

12x in und um Zürich

43 Stützliwösch SB-Boxen mit vielen Staubsauger- und Pflegemöglichkeiten
5 bediente Autop-Waschstrassen ohne Kratzer
6 topmoderne Portalwaschanlagen ohne Kratzer

Alle Autop & Stützliwösch
Standorte unter: autop.ch/standorte

Autop & Stützliwösch
enjoy carwash!

KW AUTOMOTIVE

KW
UNE SOLUTION
A CHAQUE DEMANDE!
www.KWautomotive.ch

HOOSIER

TIRES DESIGNED FOR CHAMPIONS

horag
Horag Hotz Racing AG
8583 Sulgen
Tel. 071 644 80 20
www.horag.com

IMPRESSUM

Éditeur
Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
www.auto-illustrierte.ch

Éditeur/PDG/CEO
Markus Mehr
Telefon 043 322 60 30
mehr@auto-illustrierte.ch

Rédaction
Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Telefon 043 322 60 30
info@auto-illustrierte.ch

Annonces
Creative Media GmbH
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Telefon 043 322 60 30
inserate@auto-illustrierte.ch

Directeur des ventes
Fabio Schoch
fabio.schoch@c-media.ch
Telefon 043 322 60 36

Rédacteur en chef
Cédric Heer
heer@auto-illustrierte.ch

Rédacteurs
Kim Hüppin, Moritz Doka,
Jörg Petersen
redaktion@auto-illustrierte.ch

Collaborateurs permanents
Philipp Aeberli, Ramon Egger,
Stefan Fritschi, Rainer Riek, Dave
Schneider, Andreas Schwander

Art Director
Cédric Heer

Relecture
Bärbel Philipp

Imprimeur
Vogt-Schild Druck AG

Publication
12 fois par ans
Prix à l'unité 10 francs
(TTC incluse)

Abonnement annuel
Suisse 125 francs (TTC incluse)
Service aux abonnés
Telefon 043 322 60 81
ai-abo@c-media.ch

Lectorat
110 000 Lecteurs (MACH 2021-2)
© Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf

Reproduction uniquement avec
l'autorisation de l'éditeur et
indication de la source.

L'éditeur n'engage aucune re-
sponsabilité pour les manuscrits
non sollicités.

«auto-illustrierte» partage des
contenus avec le magazine all-
emand «auto motor und sport»,
édité par Motor Presse Stuttgart
GmbH & Co. KG.

La rédaction se réserve le droit
d'abrégier et de modifier les con-
tributions des lecteurs.

ISSN 1424-0130





Le nouveau Tiguan

Pour faire face à tout ce que
la vie vous réserve

Informez-vous

