



WOLKSWAGEN

La 100 millionième voiture

HONDA CIVIC TYPE S (3 PORTES)

Le dynamisme renforcé

L'été est studieux pour le constructeur nippon, qui profite du British Motor Show de Londres pour dévoiler deux modèles : la variante coupé de sa Civic, attendue depuis un petit moment déjà, ainsi qu'une "évolution" du concept R entre vu à Genève.

Rien de bien transcendant en ce qui concerne ce dernier, puisqu'il s'agit d'une simple substitution de teinte de carrosserie, le jaune flamboyant laissant place à un blanc plus rationnel mais tout aussi agressif. Maigre, mais si le modèle définitif ne devrait de toute façon que peu varier, hormis des jantes vraisemblablement plus raisonnables que celles de 20" arborées par le concept.



Déception en revanche au niveau du générateur : en dépit de nos espérances, la puissance du 2.0i VTEC a été confirmée à 200 ch. Un chiffre qui risque de s'avérer bien juste face à des rivales bien mieux armées — Focus ST 225 ch, Astra OPC 240 ch en attendant la future Mazda3 MPS —, voire même face aux 200 ch d'une Renault Clio RS.

En attendant la sortie définitive de la R, prévue en avant-première lors du prochain Mondial de l'automobile de Paris, place donc à Londres et à cette version trois portes qui se voit affublée de la terminaison... S. Attention aux risques de confusion !

Sur le plan esthétique, les différences avec la berline demeurent mineures.

Notons néanmoins l'apparition de jupes latérales, d'une prise d'air plus large à l'avant et d'une découpe de pavillon logiquement plus douce — l'apanage du coupé. Des aménagements qui n'empêchent pas la Civic Type S de posséder les mêmes cotes que son homologue à cinq portes... ou presque, puisque seule la voie arrière gagne 20 mm en largeur. Conséquence de ce statut quo : le coffre ne perd aucun litre dans la refonte, à 485 litres.

Inchangée également la dotation moteur, composée en essence du 1.8 i VTEC et en diesel du brillant 2.2 i-CTDi, développant tous deux 140 ch et qui seront accouplés à une transmission manuelle à six rapports.

Modèle aux aspirations logiquement plus sportives que la Civic, la Type S bénéficie logiquement de quelques ajustements sur le plan dynamique. La suspension a ainsi été abaissée, le châssis légèrement raffermi et les jantes alliage de 17" sont désormais livrées de série.

Toujours aussi originale et futuriste, l'ambiance intérieure gagne également en sportivité avec la présence de sièges baquets en Alcantara® noir, d'un volant cuir doté de surpiques argentées ou encore d'un pédalier en aluminium.

La commercialisation de la Civic Type S est prévue pour la fin de l'année.

L'usine monumentale de Wolfsburg voulue par Adolf Hitler et transposée dans la réalité par le service nazi "La Force par la Joie" (Kraft durch Freude — KdF) vient de produire le cent millionième véhicule orné du blason Volkswagen.

Bâtie sur des terrains inondables attenants au château d'une vieille famille noble de Basse-Saxe, l'usine faite de béton et de briques rouges ne fut pas achevée dans les délais impartis par le programme de "Voiture du Peuple".

Au moment de l'invasion de la Pologne, à peine un tiers des installations prévues étaient en place.

Y compris les bases temporaires de ce qui allait devenir une cité ouvrière modèle.

Au cours de la guerre, les baraques en bois abritèrent des travailleurs réquisitionnés dans toute l'Europe, et l'usine alimentée par sa propre centrale thermique aux immenses cheminées ne survécut que grâce à l'attribution de quelques fabrications par le ministère de la Guerre (pièces détachées de blindés et autres accessoires en métal).

Ce programme laissa bien vite la place au redémarrage des lignes de la "Voiture du Peuple", afublée cette fois d'une carrosserie amphibie ou de reconnaissances légères (Schwimmwagen et Kübelwagen). Un exemplaire de ce dernier modèle fut capturé par les Anglais dans le désert d'Afrique, et expédié en Angleterre à des fins d'évaluation par les constructeurs automobiles. Lesquels émirent un avis lourd de conséquences pour la reprise des fabrications après-guerre...

Bombardée seulement au cours des derniers mois de la guerre mais détruite à près de 40%, l'usine KdF tomba entre les mains des militaires anglais, chargés de gérer cette région contigue avec la zone russe.

Là encore, l'usine passa à deux doigts de la ruine : si les troupes en place n'avaient pas eu l'intelligence de voir quel usage immédiat elles allaient pouvoir tirer de la KdF, la solution de la destruction des installations se serait imposée d'elle-même.

Le redémarrage des chaînes, la lente mais patiente mise au point de la Coccinelle et l'ouverture des marchés à l'exportation qui assura son succès international sont l'œuvre mille fois racontée de l'ingénieur Heinrich Nordhoff, un ancien de chez GM-Opel.

De 1 800 voitures en 1945 — pour la plupart payées en nature par un astucieux système de troc qui assurait l'approvisionnement en matières premières — la production franchit la barre des 100 000 unités au bout de cinq années seulement.

Le début d'une longue série de records.

Et même si une nouvelle usine fut inaugurée dès 1953 au Brésil, puis dès 1955 à Hanovre, Wolfsburg resta longtemps un complexe industriel modèle, exceptionnel par sa taille et par son organisation.

Il n'est donc que justice de voir naître le cent millionième Volkswagen sur les chaînes de Wolfsburg.

Un hommage qui prend le visage d'un Touran 1.9 TDi de couleur gris métallisée.



NOUVEAU BMW X3

Une cure de jeunesse

Exit les pare-chocs en plastique brut et une ligne quelque peu timide. Le X3 s'offre une cure de jeunesse, visant à lui donner plus de muscle. Plus proche du "grand frère" X5, le 4x4 compact de BMW gagne de nouveaux boucliers, ainsi que de nouvelles optiques avant/arrière.

Cette opération de séduction se retrouve également à bord, puisque des matériaux inédits se chargent d'améliorer le rendu de l'ensemble. Parmi les détails les plus significatifs, on soulignera l'apparition d'un volant trois branches, plus seyant, et des vide-poches de plus grand diamètre.

Mais l'attraction principale se situe sous le capot. Si le Volkswagen Touareg détient toujours la palme du 4x4 diesel le plus puissant (V10 TDI de 313 ch), il va devoir subir la concurrence



s'apercevoir que malgré un poids proche des deux tonnes (avec conducteur), ce X3 est capable d'atteindre les 240 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en seulement 6,6 secondes. Le tout pour une consommation moyenne de 8,7 l/100. Le Touareg est battu à plate couture. Que les réfractaires au gazole se rassurent, la Bayerische Motor Werke ne les a pas oubliés. Un X3 3.0si est

essence de 218 ch fait son apparition.

Pour accompagner l'augmentation de puissance, les metteurs au point se sont attelés à modifier les réglages du contrôle dynamique de stabilité (DSC), associé à la transmission intégrale xDrive. Outre une réactivité accrue, le système gère l'effort de freinage et l'assistance en côte.

Si vous êtes encore sceptiques, BMW annonce l'arrivée du contrôle dynamique de la traction (DTC), pour la première fois dans sa gamme tout-terrain. Le mode DTC s'active au moyen d'un bouton sur la console centrale et "relève les seuils de déclenchement de l'intervention du moteur et des freins de manière à permettre le démarrage avec des roues motrices patinant légèrement, dans la neige molle par exemple". Un véhicule idéal pour les sports d'hiver !

Produit depuis 2004, le 4x4 bavarois restylé gagne en maturité. Plus attractif esthétiquement, mieux motorisé, il sera commercialisé dès le 23 septembre.

A découvrir au Mondial de l'automobile de Paris.



rence d'un super X3 3.0sd. Un trois litres mazout ? Mieux que ça ! Ce dernier est gavé par deux turbo-compresseurs qui portent sa puissance à 286 ch (comme l'ancien V8 4.4 essence du X5).

Un petit coup d'œil à la fiche technique pour

aussi de la partie. Avec une puissance de 272 ch, il est pourtant contraint de s'incliner face au Diesel. Il atteint tout de même 232 km/h, passe de 0 à 100 km/h en 7,2 s, en ingurgitant 10,1 litres de carburant sans plomb tous les 100 km. A noter qu'un bloc 2.5