

SSANGYONG REXTON II DU SANG NEUF

Avant de détailler les principales caractéristiques de notre nouveauté du jour, il est intéressant de revenir brièvement sur l'histoire du constructeur.

La marque Ssangyong voit le jour en 1954 et se spécialise dans les véhicules utilitaires. Ce n'est qu'en 1988 que le premier modèle de tourisme voit le jour.

Le marché français intéresse Ssangyong depuis 1993, date à laquelle les Musso et Korando feront parler d'eux, grâce à leur mécanique Mercedes-Benz. Le rachat éphémère de la marque en 1998 par Daewoo va alors jeter une certaine confusion quant à l'avenir de la firme.

Aujourd'hui, Ssangyong se porte mieux et sa gamme actuelle séduit de plus en plus d'acheteurs. Avec l'arrivée du chinois SAIC dans le capital, l'avenir peut être envisagé avec davantage de sérénité.

Porte-drapeau de la marque, le Rexton arrive à mi-carrière. Rien de tel que de lui faire bénéficier d'un profond restylage afin de relancer sa carrière commerciale en perte de vitesse. Alors que certains concurrents opèrent de timides retouches, Ssangyong a largement modifié son 4x4 de luxe.

Le style du Rexton II se distingue par la forme originale de ses optiques avant. Mais les designers se sont



également penchés sur le dessin du capot, des boucliers et de la calandre. A l'arrière, les feux évoluent. Enfin, les jantes adoptent une nouvelle forme.



Et l'intérieur me direz-vous ? Jugée trop cinquante, la planche de bord change profondément dans sa partie centrale. Ces modifications visuelles s'accompagnent d'équipements supplémentaires, comme les commandes radio au volant et les palettes de changement de

vitesse (sur boîte automatique). En outre, le système de climatisation adopte un recyclage automatique de l'air.

Sur les versions haut de gamme, le cuir est bien sûr présent d'office et les sièges disposent de commandes électriques évoluées, à l'image de l'Easy Access qui facilite l'accès à bord. Le Rexton II est en effet disponible en version 7 places.

Sous le capot, la vénérable (mais agréable) mécanique Mercedes-Benz remplace. D'une cylindrée de 2,7 litres, elle permet au lourd Ssangyong (2,1 t) d'atteindre les 181 km/h en pointe. La consommation mixte est fixée à 9 l/100 environ. Certaines sources laissent entendre que le nouveau bloc diesel 2,0 litres de 141 ch pourrait faire son apparition ultérieurement.

ELLE A MARQUE SON TEMPS Les 50 ans de la Fiat 600

La Fiat 600 fut présentée au public européen le 9 mars 1955 à l'occasion du Salon international de l'automobile de Genève. Soit deux ans avant la Nuova 500.

Si c'est la première qui a été la véritable bonne à tout faire des familles italiennes, c'est la seconde qui reste associée dans tous les esprits à la Dolce Vita des années 1960.

En 1955, les Italiens goûtent aux joies de la croissance économique. La 600 arrive à point nommé pour accompagner un exode rural massif et un bouleversement des habitudes de consommation. Cette période de plein emploi et d'accès facilité au crédit à la consommation incite les Italiens à s'offrir meubles, machines à laver, téléviseurs et automobiles à un rythme jamais connu jusqu'alors. La 600 leur est tout spécialement destinée. Pour le lancement, Turin ne fait pas les choses à moitié. Avec un sens certain de la mise en scène, des centaines de 600 sont lâchées dans les grandes villes d'Italie au moment même où la presse internationale la découvre en Suisse.

Des solutions techniques originales

Le succès est immédiat. Sur la moquette du Salon comme sur le pavé romain se forment de longues files d'attente : chacun veut voir la voiture, la toucher et avoir une chance de s'asseoir à son volant pour juger de son étonnante habitabilité.

Il est vrai que Dante Giocosa a fait fort. Son équipe d'ingénieurs et lui sont parve-



nus à caser quatre adultes et leurs bagages sous 3,22 m. Une Renault 4CV contemporaine, quoique sortie en 1946 et conçue pendant la guerre, mesure 3,60 m.

La clé de ce miracle ? Un minuscule quatre cylindres repoussé tout à l'arrière, associé à une suspension à quatre roues indépendantes peu encombrante (bras oscillants à l'arrière et lame transversale à l'avant). La presse salue ces solutions "ingénieuses et peu orthodoxes". Les premiers essayeurs attestent d'une bonne tenue de route et d'une vitesse de pointe fort appréciable au vu des performances moyennes des petites populaires d'alors (95 km/h à vide). Autre motif de satisfaction : un système de ventilation et de dégivrage du pare-brise très efficace pour l'époque.

Un succès immédiat et sans précédent

A l'issue des douze premiers mois de commercialisation, ce ne sont pas moins de 300 000 Fiat 600 qui quittent les chaînes de Turin.

Tout un chacun peut repartir au volant d'une 600 en choisissant de la payer sur vingt-quatre mois. Problème : en 1956, il faut patienter plus d'un an pour "toucher" sa voiture !

Établies à 624 unités par jour en 1955, les cadences de l'usine de Mirafiori passent à 839 dès 1957 pour tenter de répondre à la demande. A peu près à la même époque, Renault parvient à hisser la production de sa Dauphine à 600 exemplaires par jour. La Fiat 600 est bientôt rejointe au catalogue en 1956 par une version découvrable et par la variante "monocorps" Multipla.

Cette dernière réalise un exploit encore plus fort, puisque six personnes peuvent prendre place à son bord. Ce qui lui vaudra un certain succès auprès des artisans taxis italiens.

Les variantes

Des améliorations de détails caractérisent chaque millésime. Après l'abandon des vitres avant coulissantes au profit de glaces descendantes en 1956, l'année suivante est marquée par l'apparition de nouveaux feux doubles à l'arrière, de feux de direction, d'un commodo sous le volant, de butoirs de pare-choc et d'une peinture deux tons optionnelle. Juillet 1957 marque la naissance de la petite sœur chérie : la Nuova 500. C'est aussi l'année

de l'inauguration des premiers cent kilomètres d'autoroute entre Milan et Parme, que l'on peut parcourir au son de la chanson *Volare*.

En 1959, le succès est toujours à l'ordre du jour : l'usine de Mirafiori produit près de 500 000 véhicules ! Face à ce succès, la 600 doit se satisfaire de phares, de clignotants et d'un rétroviseur modifiés. En attendant le toilettage complet de 1960.

Cette année-là apparaît la 600 D au Salon de Paris. Pour marquer son premier million d'unités produites, la petite italienne voit sa cylindrée passer de 663 à 767 cm³. Ses 29 chevaux à 4 800 tr/min l'entraînent désormais à 110 km/h et lui permettent de gravir des pentes de 30%. La consommation moyenne n'augmente que d'un dixième de litre, à 5,8 l/100 km.

Son prix ? 640 000 lire à une époque où un ouvrier touche en moyenne 47 000 lire par mois. Ce qui en faisait la quatre places la moins chère du marché, encore plus abordable que la vieille 500 Topolino sortie avant-guerre. Bien évidemment, les innombrables artisans carrossiers italiens se faisaient une joie de vous aider à faire de votre 600 un modèle unique. Qu'il s'agisse d'une simple calandre accessoire ou bien d'une carrosserie spéciale : coupés par Boano, Vignale, Pinin Farina, Fissore, Accossato ; roadsters par Frua, Siata, Motto, Savio ; breaks et quatre-portes par Lombardi, Viotti ou Capera ; voitures de plage par Savio et Ghia. Sans oublier les œuvres sportives d'Abarth.

En 1964, intervient l'altération la plus significative de la silhouette : les nouvelles dispositions du code de la route italien imposent d'inverser le sens d'ouverture des portières pour des raisons de sécurité.

Les ultimes modifications interviennent au Salon de Turin de 1965 : Fiat juge bon de supprimer l'ornementation latérale en aluminium poli, tout en dessinant un nouveau motif de fausse calandre.

Le 18 mai 1969, la Fiat 600 cède la place à la 850 d'architecture très proche présentée en 1964.

En l'espace de quinze ans, ce ne sont pas moins de 2 604 000 Seicento qui ont quitté les chaînes de Mirafiori pour aller sillonner les routes du monde entier. Certains exemplaires ont même trouvé leur chemin jusqu'aux Etats-Unis.

MERCEDES-BENZ CL (2006)

DES PERFORMANCES IMPRESSIONNANTES

Depuis le mythique 300 S de 1952, ce sont six générations de coupés grand luxe qui se sont succédé au sommet de la gamme Mercedes. Six modèles frappés du sceau de l'excellence étoilée, tant en matière de classicisme esthétique, que de confort et de sécurité. Il ne faisait donc aucun doute que la septième lignée suivrait respectueusement cette tradition cinquantenaire.

A peine plus imposant que la sixième génération — 5,06 m en longueur (+ 7 cm) et 1,87 m en largeur (+ 2 cm) —, le nouveau CL arbore comme ses prédécesseurs une ligne plus statuaire et traditionnelle que réellement dynamique — le rôle de la future version AMG —, à l'image des jantes dont on pourrait croire qu'elles sont sorties il y a vingt ans...

La sportivité est tout de même au rendez-vous, avec notamment une proue plus agressive — les phares sont aussi effilés que la calandre est large — et un traitement particulièrement réussi du pavillon à l'arrière.

Si l'air de famille avec la reine Classe S est certain, le nouveau coupé grand luxe de



Mercedes n'en possède pas moins sa propre personnalité esthétique : preuve en sont les panneaux de carrosserie, dont aucun n'est issu de la limousine.

Ce n'est en revanche pas le cas sous le capot, où la SonderKlasse prête assez logiquement ses deux blocs les plus nobles : un V8 5.5 de 388 ch pour le CL 500 et surtout un douze cylindres biturbo pour le CL 600 dont la puissance atteint pas moins de 517 ch, et surtout 830 Nm de couple.

Du lourd... en attendant l'arrivée de la version AMG

annoncée à plus de 600 ch !

Les performances sortent forcément de l'ordinaire, avec respectivement 5,4 et 4,6 secondes pour s'affranchir du 0 à 100 km/h. C'est mieux que la génération précédente — neuf et deux dixième de moins — en dépit d'un poids encore plus lourd (2.185 kg pour le CL 600, contre 2.075 précédemment).

Comme de coutume, la vitesse maximale est limitée électroniquement à 250 km/h. Ces deux blocs sont associés à deux boîtes automatiques : cinq vitesses pour le V8 et sept vitesses 7G-Tronic avec

palettes au volant pour le V12.

Si elle ne constitue pas historiquement l'argument premier des coupés grand luxe Mercedes, cette démesure mécanique n'en reste pas moins agréable... d'autant que l'Etoile ne cède rien en matière de confort.

En partie repris de la Classe S, l'intérieur se distingue toujours par son luxe à la fois sobre et raffiné, mêlant le bois, le cuir et l'aluminium avec une rare harmonie.

On retrouve également tout le déploiement technologique cher à la marque... et au véritable laboratoire roulant qu'est la Classe S.

Du système multifonctions Comand à la suspension pneumatique Airmatic, du freinage électro-hydraulique Brake Assist au système de sécurité Presafe décelant les situations d'urgence afin de protéger les occupants d'un choc imminent, en passant par l'option Distronic Plus couplée au régulateur de vitesse, et capable d'arrêter complètement la voiture dans les embouteillages afin de maintenir une distance de sécurité adéquate avec le véhicule qui précède... Absolument rien ne manque !