

CHEVROLET HHR

Une copie pour l'exportation



Depuis son arrivée en Europe, le Chrysler PT Cruiser a remporté un certain succès commercial.

C'est d'abord son style très typé qui en fut le déclencheur mais aussi un positionnement intelligent dans le segment très européen des monospaces compacts.

Une telle réussite ne pouvait passer inaperçue du côté de chez GM qui tente vainement d'introduire ses produits américains en Europe depuis des décennies.

Le groupe a donc décidé d'exporter le HHR, en vérité un véhicule très proche du PT Cruiser.

Ses lignes empruntent en effet le même langage stylistique et le positionnement est

presque identique : avec 4,47 m, il est long comme un gros monospace compact.

Malgré cette longueur respectable, le HHR reste, comme le PT Cruiser, un strict 5 places.

Il offre un intérieur modulable même s'il ne faudra pas espérer les raffinements des monospaces européens.

Côté motorisation, GM ne semble pas pour l'instant envisager d'offrir un diesel à son HHR.

Ce sont les 4 cylindres essence 2,2 litres 149 ch et le 2,4 litres de 175 ch qui seraient proposés.

Voilà qui pourrait gravement compromettre sa carrière en Europe !

HYUNDAI i30

L'habitabilité en ligne de mire



Alors que le concept Arnejs, présenté au Mondial de Paris promettait une berline Hyundai au style original, la version définitive se montre plus conventionnelle. Les dessous, eux, sont connus, puisqu'ils sont partagés avec la KIA Cee'd.

Lors de la découverte des premières ébauches de la future berline compacte de Hyundai —alors dénommée Arnejs—, l'observateur avisé hésitait entre un break et un tout-terrain.

Ce mélange des genres préparait les esprits à un pari de type Nissan Qashqai pour le constructeur coréen, dont le but était, nous le pensions alors, de marquer sa différence sur un marché ô combien saturé.

Puis, le concept-car présenté en septembre 2006 à Paris a écarté cette possibilité, pour nous diriger vers une berline à la ligne très travaillée, voire carrément sportive, qui n'était pas

sans rappeler une certaine Seat Leon.

Le résultat final est malheureusement bien moins enthousiasmant, même si non dénué d'intérêt.

Derrière un patronyme impersonnel au possible (est-il bien définitif ?), la nouvelle i30 reprend l'ensemble des solutions techniques de sa cousine KIA Cee'd, mais se distingue par un empattement accru, dans l'optique de favoriser l'habitabilité aux places arrière.

Ce qui est sûr, en revanche, c'est l'utilisation de motorisations connues. On trouve en effet une gamme complète de moteurs, articulée autour de trois blocs essence (1,4 de 109 ch, 1,6 de 122 ch, 2,0 de 143 chevaux) et trois diesel (1,6 CRDI de 90 et 115 ch, 2,0 CRDI de 140 chevaux).

VOLKSWAGEN NEW BEETLE

Un bain de jouvence



La sympathique New Beetle ne suscite plus le même engouement que lors de son lancement. Pour y remédier, VW s'emploie donc à lui offrir un léger soin esthétique. Histoire de moderniser sa ligne sans pour autant modifier sa personnalité.

Si la New Beetle, lancée en 1999, aura contribué à rajouter considérablement l'image de Wolfsburg, cet âge d'or semble désormais bien révolu pour la descendante de la légendaire Coccinelle. Sauf aux Etats-Unis où sa cote d'amour demeure pour l'instant intacte.

Pire encore, elle semble même complètement à l'opposé des canons esthétiques actuellement en vigueur, lesquels privilégient aux rondeurs, des formes plus tranchées et agressives. A l'instar des Renault Mégane ou encore de la nouvelle Peugeot 307 récemment restylée qui arbore désormais la "gueule" familiale. Seule sa variante cabriolet, craquante à souhait et dotée de quatre vraies places, parvient en fait à échapper au marasme ambiant.

Pour éviter cette inéluctable chute, un restylage s'avérait donc indispensable. Difficile pourtant de retoucher un modèle aussi atypique, à l'esthétique si établie. Nonobstant ces contraintes, le groupe allemand s'est néanmoins attelé à dynamiser subtilement les formes toutes en rondeurs de son insecte, en lui offrant des ailes et des boucliers plus élancés.

La New Beetle restylée hérite également de phares désormais plus ovales et de clignotants affinés. A l'arrière, les feux ont été retravaillés, avec en particulier la présence d'une petite partie circulaire et translucide intégrée dans le bloc optique afin de faire ressortir les clignotants. Ultimes détails esthétiques, une palette de couleurs inédites ainsi que de nouvelles jantes de quinze, seize et même dix-sept pouces.

Les changements à l'intérieur sont tout aussi modérés. Les sorties d'air et les instruments de bord se voient ainsi recevoir un éclairage chromé, alors que le tableau regroupant les compteurs arbore un nouveau design. Enfin, les sièges accueillent de nouveaux revêtements plus modernes.

La dot mécanique ne devrait en revanche souffrir d'aucune modification. Confiance sera donc faite aux blocs essence 1,4, 1,6, 1,8T et V5 ainsi qu'au Diesel TDI 100 actuellement en vigueur.

Présentée officiellement lors du prochain salon de Francfort, la New Beetle devrait également y dévoiler ses tarifs, que l'on espère inchangés.

EMISSION TELEVISEE

"AËLAM ESSAYARAT"

Le Pathfinder dans la "cité du bonheur"



Le monde de l'automobile nous propose pour ce vendredi une ballade dans les dédales et la palmeraie de Bousaâda, la cité du bonheur, à bord d'un baroudeur de renom, le Nissan Pathfinder. Massif et impressionnant avec un moteur adapté au volume et au poids du véhicule (174 ch de puissance et 430 Nm de couple), ce tout-terrain s'est affranchi allègrement de tous les obstacles qui avaient obstrué son chemin et s'est dégagé sans encombre des pistes parfois très accidentées et autres gués inondés.

En deuxième partie, le téléspectateur aura un avant-goût du prochain Salon de l'automobile d'Alger qui ouvrira ses portes le 27 mars prochain.

En partie brèves, on découvrira le nouveau Ducato de Fiat.

L. S. A.

"Le monde de l'automobile"
Entv - Vendredi 19h30

DAIHATSU CUORE

UN SUCCESS STORY

Vendue à 5 millions d'exemplaires depuis son introduction en 1980, elle a été dupliquée en six générations. Sa septième mouture a de fortes ambitions européennes.

Le phénomène a été insidieux, mais en quelques années, le nombre de petites voitures disponibles sur le marché a fortement diminué. Car peut-on encore dire que les Peugeot 207, Renault Clio et autres Ford Fiesta sont des petites voitures ? Avec plus ou moins 4 mètres de long, elles ont toutes atteint un gabarit presque familial. Même la Fiat Punto se voit "grande".

Voilà qui laisse un espace considérable pour des voitures véritablement petites, c'est-à-dire mesurant 3,50 mètres ou moins. Et ce n'est pas la triplette Citroën C1-Peugeot 107-Toyota Aygo qui suffira à combler le manque.

C'est pourquoi le positionnement de la Cuore apparaît pertinent. Avec 3,47 mètres de



long, personne ne pourra l'accuser d'être trop grande. Et bien sûr, avec une taille pareille, l'auto affiche un poids à vide que l'on avait perdu l'habitude de lire : 765 kg.

Pour autant, les ingénieurs de Daihatsu affirment que l'auto a été étudiée pour subir les épreuves de crash-tests les plus sévères. La marque revendique également une habitabilité de haut niveau.

La Cuore de lancement est

motorisée par un de ces trois cylindres dont les Japonais ont le secret. Avec 998 cm³ de cylindrée, l'engin développe 70 ch et 94 Nm de couple. Un modèle Eco disposera d'un système qui coupe et rallume automatiquement le moteur au moindre arrêt du véhicule.

Les dates de commercialisation n'ont pas été annoncées mais nul doute que la Cuore ne sera bientôt plus si méconnue chez nous.