






Top 5 du mois de juillet 2008

Hyundai maintient le

	Hyundai	5 980	+41,07%
	Renault	3 480	+19,04%
	Toyota	3 202	+8,06%
	Chevrolet	3 122	+13,48%
	Peugeot	2 876	+23,64%

Meilleures ventes par modèle

Hyundai Accent


2676
+107,76%


Chevrolet Aveo


1681
-12,27%


Hyundai Atos


1564
+12,92%


Dacia Logan


1270
+13,69%


Peugeot 207


1270
+33,12%

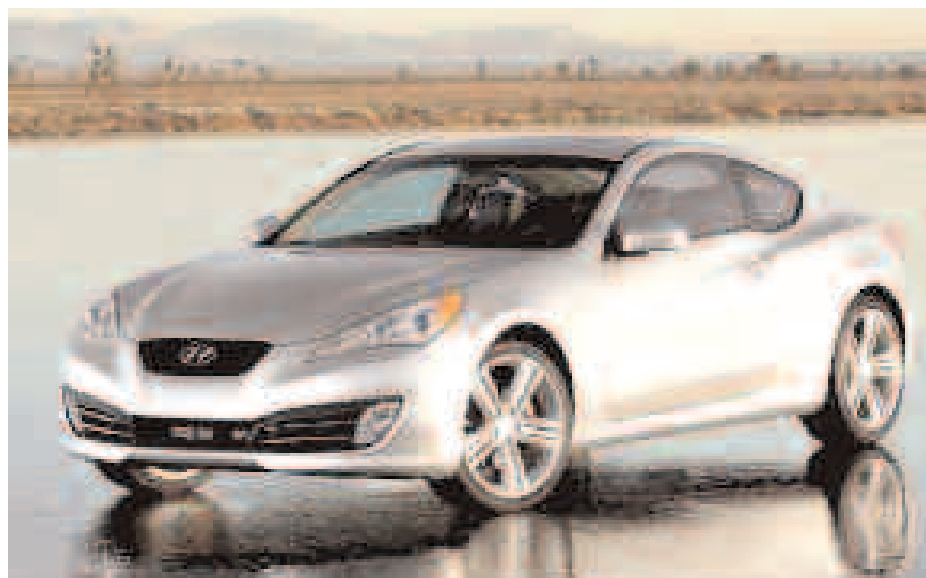

Photos : DR

Aux Etats-Unis, Hyundai n'est pas contraint à la chasse au CO₂. Le constructeur peut donc s'adonner sur ce marché à une véritable politique d'image, dont cette nouvelle Genesis coupé est le fer de lance.

Les responsables de Hyundai France nous l'ont dit récemment : l'objectif commercial du constructeur est en Europe d'investir les segments de marché «de masse» c'est-à-dire ceux des citadines et des compactes. C'est que, jusque à aujourd'hui, la marque réalisait une très grande part de ses ventes sur des marchés de «niche» avec les SUV Tucson et Santa Fe, premières victimes de lutte contre les émissions de CO₂. Le politiquement correct est donc de mise, en témoignent les deux dernières nouveautés de la marque, les I30 et I10.

Aux Etats-Unis, l'ambiance n'est pas la même : la marque cherche à se créer là-bas une image plus ludique et plus prestigieuse. C'est la raison d'être de ce nouveau coupé Genesis qui, contrairement aux apparences, se place en concurrent de la Ford Mustang. Le positionnement de ce modèle est donc un cran au-dessous de la limousine Genesis même si son esthétique ne dépare pas face à une Infiniti G37 coupé ou une BMW Série 3 coupé.

Car le premier atout de Hyundai, c'est sa ligne particulièrement désirable. Le constructeur coréen a bien réussi son coup. Très agressif et bien proportionné, le Concept Genesis fait même preuve d'une certaine origina-



lité. Le traitement de la vitre de custode et les lignes de caisse qui s'entrecroisent lui donnent une personnalité affirmée.

On sera moins ébloui par l'intérieur qui fait preuve d'une banalité certaine. Il faut dire qu'en la matière, le marché américain est beaucoup moins exigeant qu'en Europe.

Pas de V8

Côté motorisation, on sera surpris de ne pas retrouver le V8 qui équipe la berline. La motorisation haut de gamme sera en effet assurée par un V6 de 3,8 litres avec calage variable des soupapes dont la puissance est d'environ 306 ch. Un autre moteur plus modeste sera proposé. Il s'agit d'un 4 cylindres essence 2.0 turbo qui développe 212 ch. Ces moteurs devrait profiter d'un poids un peu réduit par rapport à la berline Genesis car le coupé est plus court : son empattement de 2,8 mètres est 11 centimètres plus court que celui de la limousine. En revanche les trains roulants sont les mêmes (McPherson à l'avant et Multibras à l'arrière) même

s'ils ont naturellement fait l'objet de réglages spécifiques. Hyundai annonce un 0 à 100 km/h en 6 secondes et une vitesse de pointe de 240 km/h pour la version V6.

Fort heureusement pour les amateurs de sensations, le Genesis transmettra la puissance au sol par l'intermédiaire des roues arrière. L'amateur de conduite musclée pourra compter en option sur un différentiel à glissement limité et un impressionnant système de freinage Brembo.

Pour l'instant, une commercialisation en Europe n'est pas prévue. Il serait bien étonnant, dans le contexte actuel, de le voir arriver sur notre marché.

Voilà qui en décevra plus d'un car la version d'entrée de gamme serait commercialisée aux Etats-Unis à un peu plus de 20 000 \$, soit, au cours actuel du dollar, 13 000 euros...

Un coupé sportif au prix d'une Logan MCV : qui dit mieux ?

Fiat 600
Le retour, 50 ans après


Quelle est la petite Fiat la plus célèbre de l'histoire ? La 500, bien sûr ! Dommage, sa descendante n'est plus au catalogue... En revanche, celle de la 600 existe toujours. D'ailleurs, pour le prouver, la Seicento change de nom. Enfin, pas vraiment !

Il se peut que vos notions d'italien soient trop vagues. Ou bien que la similitude avec le français ne vous ait jamais frappé. Toujours est-il que le mot seicento signifie six cents. Ce qui fait que lorsqu'un Romain mène fièrement sa Seicento jusqu'au cœur de la cité (ils sont toutefois de plus en plus nombreux à lui préférer une Smart), il roule en Fiat 600. Peut-être se demandera-t-il alors quelle mouche a piqué les gens de Fiat. Car la petite auto s'apprête à troquer son appellation «Seicento» pour un «600», somme toute équivalent. Sinon identique.

Accessoirement, il n'est pas interdit d'apprécier le clin d'œil historique et l'hommage qu'a voulu rendre le constructeur à l'occasion du cinquantième anniversaire de la 600 originelle. Mais l'attention va au-delà d'une simple modification de l'état civil de toutes les Seicento du catalogue : une série spéciale «50th Anniversary» a été forgée pour l'occasion.

La Fiat 600 se distingue de la Seicento par son blason circulaire enchâssé entre deux flammes chromées (une référence au decorum de la puce apparue en 1955) et par son badge chromé «600» apposé sur le hayon. Elle reçoit en outre de série la prédisposition radio.

Le reste des nouveautés se concentre sur la nouvelle version «50th Anniversary», qui a droit à l'une des trois couleurs pastel inédites : ivoire, bleu avio ou vert clair. L'équipement s'enrichit de boucliers et de poignées peints, d'une sellerie bicolore avec inscription «Fiat», de l'air conditionné et d'un volant et d'un pommeau garnis de cuir.

Le prix de la version de base est affichée à 6 420 euros. Ce qui en fait la voiture la moins chère du marché français, comme son aïeule la Seicento avant elle. Quel plus bel hommage rendre à la «vraie» 600 ? A noter que Fiat devrait remplacer la Seicento/600 à l'horizon 2008 par une toute nouvelle mini-citadine directement inspirée du concept-car Trepiuno (3+1). Ce modèle pourrait être assemblé en parallèle à la remplaçante de la Ka.

TOYOTA
**La Prius
domici-
liée**

La Prius Hybrid se rapproche de son premier marché. Toyota Motor Corp. a confirmé, hier, sa décision de bousculer ses plans en réaction au retournement subit du marché américain.

Les chaînes de montage des gros engins de loisir Sequoia et Tundra baisseront de régime et feront de la place pour accueillir une ligne d'assemblage de la Prius au Mississippi. Ceci ne se fera toutefois pas du jour au lendemain : la production de la Prius ne démarrera pas aux Etats-Unis avant la fin 2010. A cette époque-ci, la Prius de troisième génération aura déjà été lancée (présentation au Salon de Detroit, en janvier prochain).

Brèves... Brèves... Brèves... Brèves... Brèves...
**BMW
La légende des Motorsport**

Une M3 Coupé Alpinweiss produite cette semaine a permis à BMW de passer la barre des 300 000 BMW Motorsport produites. Rappelons que la première BMW M fut la M1 lancée en 1978. 445 unités seront produites jusqu'en 1981 dont une version Art Car signée Andy Warhol. La première voiture de grande série produite par M fut la M5 première génération qui recevait justement le moteur de la M1. La M3, dont la première génération s'est vendue à environ 17.000 exemplaires reste à ce jour le modèle le plus vendu par BMW M GmbH.

**Opel
La caméra au secours
du conducteur**

Opel lance un système de sécurité encore inédit dans sa gamme. Il s'agit d'une caméra qui aide le conducteur de deux manières différentes. La fonction «reconnaissance des panneaux de signalisation» lit les limitations de vitesse et les interdictions de dépassement et les affiche au tableau de bord. «L'alerte de dérive» prévient le conducteur quand il dévie involontairement de sa file de circulation. Ce dispositif n'est pas une exclusivité Opel puisque d'autres constructeurs travaillent sur des sys-

tèmes équivalents. Connue sous le nom d'Opel Eye, la caméra haute définition grand-angle et les processeurs ont été développés en commun par les ingénieurs de GM/Opel à Rüsselsheim et les spécialistes de l'équipementier Hella. La caméra, située entre le pare-brise et le rétroviseur intérieur, détecte les panneaux de signalisation et le marquage des voies. Elle n'est pas beaucoup plus grosse qu'un téléphone portable et peut pourtant prendre 30 photos par seconde. Deux processeurs de signal, fonctionnant avec des logiciels développés par GM, analysent et interprètent les photos.

**Cadillac
La CTS «hausse» le ton**

Cadillac hausse décidément le ton face à ses rivales allemandes. La version V de la CTS qui sera dévoilée à Detroit s'offre rien moins que le V8 de la Corvette ZR1 et compte bien affronter à armes égales les BMW M5 berline, Audi RS6 et autres Mercedes E63 AMG. On pourra même s'offrir la CTS-V avec une boîte manuelle issue elle aussi de la ZR1. La boîte automatique avec palettes au volant sera bien entendu également proposée. Les liaisons au sol seront assurées par une suspension Magnetic Ride et par des pneus Michelin Pilot Sport 2. Les chiffres de performances ne sont pas encore disponibles mais il devraient être sans nul doute impressionnants.