Land Rover Defender

Le doyen se refait une beauté

Le doyen du marché automobile se laisse aller à une petite coquetterie : un intérieur redessiné dans l'esprit du Discovery et une ventilation plus efficace. Au menu des réjouissances, on trouve également une mécanique plus performante et silencieuse.

Ce qu'il y a de bien avec les 4x4, c'est qu'ils résistent mieux aux ravages du temps et aux caprices de la météo qu'une banale familiale. Leur autre avantage, c'est que, même crottés jusqu'aux rétroviseurs, ils restent présentables.

Le Land Rover Defender en est l'exemple parfait. Véritable bête de somme, ultra robuste, cet engin mythique est commercialisé depuis près de soixante ans. Il a arpenté tous les continents, avec l'assurance que seules les forces de la nature pourraient venir à bout de son endurance.

Land Rover n'a ni l'envie ni le besoin de lui présenter un successeur pour l'instant. Mais, 1,9 million d'exemplaires après sa sortie, le Defender a bien droit à une petite cure de jouvence. L'énième depuis 1948.

C'est le parti-pris du groupe Ford, qui s'est attelé à resserrer les liens entre le Defender et ses frères prestigieux, les fameux Discovery et Range.

Esthétiquement, peu de changements sont perceptibles. On note tout au plus un effort au niveau de la calandre, visant à lui insuffler un côté plus cossu. La teinte argentée dissuadera peut-être certains utilisateurs de s'aventurer en terrains hostiles.

A bord, les évolutions sont plus flagrantes. Inspirée de celle du Discovery 3, la planche de bord est entièrement nouvelle. Elle s'avère plus ergonomique que l'ancienne (les commandes sont à portée de main) et plus pratique (des rangements supplémentaires sont proposés).

Outre la présence d'un ensemble audio de meilleure qualité, le système de ventilation s'annonce enfin au goût du jour. Land Rover annonce en effet que la puissance du flux d'air a progressé de 50%, alors que l'habitacle peut être réchauffé 40 % plus vite qu'auparavant. Enfin, la climatisation permet d'obtenir des températures plus froides de 7°C que le minima atteint jusqu'alors.

Les sièges ont également reçu leur lot d'améliorations. Leur dossier se voit réhaussé dans l'optique d'améliorer le support lombaire, tout en permettant de mieux caler la tête. Le choix sera donné entre un revêtement tissu, vinyle ou cuir. Sous le capot, on trouve un nouveau bloc 4 cylindres turbodiesel. D'une cylindrée de 2.401 cm³, il développe une puissance identique à celui de son prédéceseur (122 ch), mais un couple largement supérieur puisqu'il atteint désormais 360 Nm à 2 000 tr/min.

MITSUBISHI LANCER RALLIART

Rivalité nippone

Comme son nom ne l'indique pas, la Lancer Ralliart est une version dégonflée de l'Evo X, que Mitsubishi lance dans les pattes de la Subaru Impreza WRX.

Entre Subaru et Mitsubishi, l'affrontement est aussi homérique qu'entre BMW et Mercedes. Certes, sur les marchés d'exportation, il se déroule sur un seul segment, celui du rallye et de ses produits dérivés que sont les Lancer et Impreza sportives.

La guerre oppose en premier lieu les Impreza STI et les Lancer Evo. Il n'est là question que de performances et de prestige, mais l'opposition est aussi commerciale. C'est la raison d'être de la Subaru Impreza WRX, moins performante mais moins coûteuse et beaucoup plus diffusée que la STI. Il était logique que Mitsubishi lui opposât une rivale directe, tout au moins sur le marché américain. Le constructeur a pourtant attendu longtemps avant de se lancer dans l'aventure. Jusqu'ici aucun modèle de la marque ne rivalisait directement avec la WRX.

La Ralliart s'waffiche comme une version dégonflée de l'Evo X. Elle utilise le même bloc 2.0, amputé de 60 ch. Avec 235 ch elle est très proche de sa concurrente Subaru, forte de 224 ch aux Etats-Unis.

Le même principe s'applique pour la transmission : si la Ralliart reçoit la même boîte 6 vitesses à double embrayage que l'Evo, elle ne reprend pas son différentiel actif à l'arrière. Elle s'équipe en lieu et place un différentiel à glissement limité.

Le modèle profite de quelques spécificités comme un capot en aluminium, des sièges Recarro et une grille de calandre spécifique.

HONDA ACCORD

Style racé et performances

Photos : DR

Honda et Mazda se complaisent dans le registre de la berline nipponne de caractère. Soucieuse de ne pas laisser la Mazda 6 prendre l'ascendant, l'Accord force le trait jusqu'à friser la caricature avec des lignes un brin torturées. Au moins la fiche technique ne déçoit-elle pas.

Il y a ceux qui vous diront que la mécanique Honda est enjouée par nature. Et puis il y a les autres. Ceux qui concèdent que l'Accord n'a pas trouvé mieux que ses concurrentes pour résister aux assauts des véhicules de loisirs en tous genres : enfiler un survêtement et faire de la gonflette.

Gare à ne point trop en faire. A force de dessiner des pavillons surbaissés dans lesquels l'aîné vient donner de la tête dès quinze ans, nos chers amis stylistes risquent fort de faire fuir les derniers fidèles. Idem pour ce qui est des suspensions en bois et des montants de pare-brise qui masquent les poussettes et les vieillards sur les passages piétons...

Elégance et dynamisme

Plus que jamais donc, une berline familiale se doit de concilier style racé et performances avec confort et aménagements pratiques. Sans oublier la protection des passagers, comme celle de l'environnement.

Sans surprise, la nouvelle Accord se réclame donc d'une esthétique à la fois élégante et dynamique. De quoi faire bonne figure et tenir la dragée haute face à la concurrence.

Sur ce point, le possesseur d'une nouvelle Accord ne manquera pas d'atouts à faire valoir. Il fera bien réviser la fiche technique avant de paraître en société. Tant il est vrai qu'un amateur de Honda se doit d'être à tout instant en mesure de faire valoir ce qui la distingue de ses concurrentes.

Pour commencer, la nouvelle Honda Accord inaugure la seconde génération du quatre cylindres diesel Honda 2.2 i-CDTi. D'une cylindrée inchangée, ce bloc voit sa puissance grimper de 10 chevaux (à 150 ch) au même régime de 5 000 tr/min, relativement élevé pour un diesel. Le couple culmine à 350 Nm à 2 000 tr/min.

Ce moteur est équipé de la dernière génération de système d'injection «multi-étagée» à injecteurs piézo-électriques, d'une recirculation des gaz d'échappement plus efficace et d'un filtre à particules pour des émissions sensiblement réduites.

Côté motorisation essence, on note davantage d'évolutions que chez la concurrente Mazda 6, bien conservatrice en comparaison.

Le 2.0 i-VTEC reste à 156 ch (à 6 300 t/min) mais réduit son appétit grâce à une révision du système de distribution variable : soupapes d'admission de plus grand diamètre, à la levée et au temps d'ouverture optimisés, et volume des flux gazeux à l'admission et à l'échappement augmenté.

Le moteur 2,4 litres gagne en puissance : 200 ch à 7 000 tr/min et 233 Nm de couple à 4 500 tr/min au lieu de 190 ch et 223 Nm. Derrière ces résultats se cachent un taux de compression passant de 10,5 à 11,0, des soupapes plus grandes se levant plus longtemps et des pressions à l'échappement en baisse.

Une boîte bien étagée

Ces trois moteurs disponibles sont accouplés de série à une boîte de vitesses manuelle à six rapports. Toutes les Accord possèdent un «indicateur de changement de rapport optimal», le SIL (Shift Indicator Light) placé au centre du compte-tours. Les mots «up» et «down» s'affichent pour informer le conducteur du moment opportun (en termes de consommation) pour changer de rapport, dans un sens ou dans l'autre.

Les essais menés par Honda ont démontré que la diminution de consommation suite à l'application stricte de cette règle simple pouvait atteindre 5%.

Ces raffinements ne sauraient suffire à l'Accord. Pour tenir son rang, elle promet davantage d'agilité grâce à une coque plus rigide, un centre de gravité abaissé, des voies plus larges et de nouvelles suspensions.

L'Accord se range dans le camp des tractions à la pointe de la technologie avec, à l'avant, des doubles triangles et, à l'arrière, un train multibras. Elle s'offre même des amortisseurs à taux variable comme sur une Mercedes-Benz Classe C ou bien un Renault Espace IV.

L'Accord ne résiste pas davantage à la tentation de se payer (de série !) une direction assistée électrique à démultiplication variable dite «adaptative» (Motion Adaptive Electric Power Steering). En outre, un rapport de direction plus direct a été adopté, sous la promesse d'un dynamisme accru en conduite sportive.

Ce système actif est complété par la panoplie d'usages comprenant le contrôle électronique de trajectoire VSA (Vehicle Stability Assist) de série avec répartiteur de freinage et antipatinage, ainsi qu'un régulateur de vitesse adaptatif ACC (Adaptive Cruise Control).

Cet accessoire peut être complété en option par le système de prévention des collisions par freinage CMBS (Collision Mitigation Brake System) déjà vu sur le CR-V. Il surveille en continu la distance qui nous sépare du véhicule qui précède, de même que la vitesse relative des deux véhicules.

En option, l'Accord inaugure le système d'assistance au maintien dans la voie de circulation LKAS (Lane Keeping Assist System). Grâce à une caméra, ce système est capable de détecter toute déviation de la voiture par rapport à sa voie de circulation et d'appliquer un léger couple dans la direction si nécessaire.

Si l'Accord ne fait plus mystère du fait qu'elle sera d'emblée déclinée en variante break Tourer, on ignore encore le détail de son aménagement.