

AUDI A8 BLINDÉE**Une sécurité à toute épreuve**

Audi présente la version haute sécurité de sa splendide berline A8. Certains chefs d'État seront ravis de l'appréhender, surtout en ce moment...

Totalement blindée, cette luxueuse allemande peut résister à des assauts dignes des plus grands scénarios hollywoodiens.

Rien que le blindage des vitres (traitement spécial d'aluminium, d'acier et de polycarbonate) représente 300 kg de surpoids par rapport à une version normale... Il permettrait de résister à des armes explosives (grenades, etc.). Ces vitres peuvent par ailleurs être totalement assombries sur la simple pression d'un bouton.

L'habitacle est également totalement blindé, grâce à l'usage massif d'acier et de céramique. A l'intérieur, on retrouve un équipement de communication et de défense

absolument hallucinant : caméras de surveillance, connexion cellulaire protégée dans un compartiment renforcé, interphone pour communiquer avec l'extérieur sans ouvrir les fenêtres, caissons d'oxygène en cas de siège, gyrophares, etc. Mieux que dans James Bond !

Mais le plus fort, c'est tout de même la présence d'un système de sortie d'urgence sous la forme d'une installation pyrotechnique qui permet de désolidariser une des portières du reste du véhicule pour prendre la fuite. Pratique...

Pour le reste, on retrouve le luxe habituel de la berline Audi avec tous les équipements électroniques de pointe de la version de série, sans oublier un moteur dont la puissance n'a rien à envier aux sportives les plus pointues : un W12 6,3l de 500 ch qui propulse le mastodonte à plus de 200 km/h, avec des accélérations tout à fait «rassurantes»...

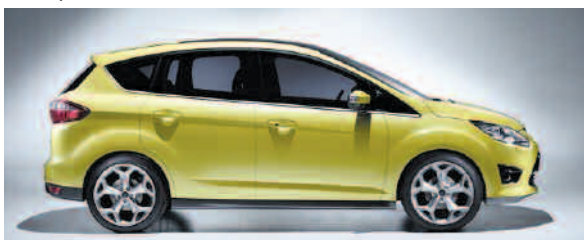
**ÉMISSION TÉLÉVISÉE****«AÂLAM ESSAYARAT»****Ford C-Max****Sous les lampions**

Le Ford C-Max est parti en villégiature sur les hauteurs du Djurdjura, bien au-dessus des nuages, pour étaler son savoir-faire routier devant les caméras de l'émission «Aâlem Essayarat». Une habitabilité importante et une modularité ingénieuse qui a séduit beaucoup de familles algériennes. Une planche de bord qui arbore un design élégant avec une disposition ergonomique des différentes commandes de conduite, de sécurité et de confort. Une liste d'équipements riche et variée est proposée aux clients : climatisation, vitres électriques, radio CD, verrouillage centralisé des ouvrants, etc. Sous le capot, on découvre une motorisation



adaptée aux conditions de roulage locales et qui assure au véhicule une puissance appréciable. Un comportement routier

digne des grandes berlines est aussi souligné par les professionnels de l'émission. LSA



► «Aâlam essayarat» ENTV **Dimanche 18h30**

VÉHICULES SANS PILOTE**Des lendemains incertains**

Les constructeurs s'appliquent à alléger la charge du conducteur en déléguant toujours plus de tâches à l'électronique.

Des chercheurs vont plus loin en concevant des véhicules totalement autonomes, capables de suivre la route en totale autonomie. Exemple avec le petit utilitaire électrique sans conducteur conçu par Vislab. En 2004 a eu lieu la première édition du Darpa Grand Challenge, une course de véhicules sans pilote sout-



nue par l'armée américaine. A l'issue de cette première édition, aucun participant n'a réussi à franchir la ligne d'arrivée. Lors des deux suivantes toutefois, des véhicules ont achevé le parcours. Certains sont plus particulièrement sortis du lot, en particulier ceux déve-



Photos : DR

loppés par les universités américaines de Stanford et la Carnegie Mellon de Pittsburgh. Une première démonstration réussie : la voiture automatisée a alors fait preuve de sa viabilité. En 2010, trois expériences du genre ont constitué de nouveaux pas vers la voiture automatisée. Fort de l'expérience acquise lors des Darpa Grand Challenge, l'université de Stanford s'est associée à Audi pour un défi amusant : participer à la célèbre course de côte de Pikes Peak avec une TTS sans pilote.

L'expérience, homologuée par les organisateurs de la course, s'est soldée par un chrono de 27 minutes sur cette montée de 20 km comprenant 156 virages. Un temps qui montre que la technologie n'en est qu'à ses balbutiements : selon les estimations, un pilote expert pourrait réaliser le même parcours en 17 minutes environ avec la même Audi TTS.

Toutefois, comme le précise Alberto Broggi, directeur de Vislab, les Porter ne peuvent être totalement autonomes dans une circulation urbaine très dense. «Dans quelques cas, nous avons été obligés de reprendre le volant. Par exemple, à Moscou, la circulation est totalement folle. Nos véhicules sont programmés pour suivre une file en fonction des marquages au sol. Dans Moscou, les files ne suivaient plus le marquage au sol : il y avait trois files de voitures alors que seulement deux étaient dessinées au sol. C'est un cas que notre programme ne savait pas gérer.»

De même, les véhicules ne sont pas programmés pour reconnaître la signalisation. L'arrêt au feu rouge est ainsi conditionné par le comportement du véhicule précédent : le véhicule automatisé ne s'arrêtera que si le véhicule qui le précède s'arrête.

Adaptée aux voies rapides, l'automatisation avoue ses limites en centre-ville, où la densité du trafic réclame une attention de tous les instants et une capacité d'analyse que seul un être humain peut fournir, dans l'état actuel de la technologie. Il est encore trop tôt pour parler d'une application en

le responsabilité engager si un véhicule sans conducteur crée un accident ? Ces questions devront être résolues avant la commercialisation en série de ce genre d'assistances. Toutefois, l'idée fait son chemin, comme le prouve le nombre



grandissant d'équipements d'aides à la conduite étudiés et commercialisés par les constructeurs.

FIAT FREEMONT**Du nouveau dans le segment des monospaces**

L'alliance Fiat-Chrysler commence à produire ses premiers fruits. Le Fiat Freemont (alias Dodge Journey) est le premier modèle du groupe Chrysler à intégrer la gamme européenne du constructeur italien. Toutefois, sa métamorphose se limite à la calandre et au bouclier avant. On le sait, le Fiat Ulysse a terminé son existence sous respiration artificielle, sans remplaçant direct. L'Idea, quant à lui, bat des records de longévité même si son destin commercial est loin d'être aussi tragique. Quant au Multipla, il vient de terminer sa longue carrière, encore une fois sans être remplacé. Bref, Fiat s'est laissé distancer dans le segment des monospaces. La prise de participation du groupe italien dans Chrysler en juin 2009 lui permet de corriger cette lacune à moindre frais.

Le premier produit d'Outre Atlantique à intégrer la gamme Fiat relève en effet de cette catégorie. Avant l'arrivée du Chrysler Grand Voyager chez Lancia, c'est le Dodge Journey qui se prête au changement

d'identité. Dans la longue histoire des automobiles rebadgées à moindre frais, le Freemont ne fera pas date : les spécificités esthétiques du modèle Fiat se limitent en effet à la calandre, au bouclier et aux jantes. Le positionnement du Freemont sur le marché international reste original. Avec 4,89 m de long, il dépasse le Renault Grand Espace mais devrait être proposé au prix d'un Grand Scénic. On ignore encore si les sept places seront proposées d'office. A noter que la deuxième rangée des sièges profitera d'un système de rehausseur intégré pour enfant.

Il est vrai que la finition de l'ancien modèle laissait à désirer. Beaucoup plus cossu, son remplaçant s'offre un écran de navigation grand format, des plastiques mousés et un dessin beaucoup plus élaboré.

