

## NOUVELLE MG3

# Dans la tradition britannique

Introduite en Algérie il y a quelques mois seulement avec une première présentation de sa gamme lors du dernier Salon d'Alger, la marque anglo-chinoise, Morris Garage (MG) semble ne pas perdre de temps. Ses responsables ont accéléré la cadence ses derniers jours en présentant à la presse nationale la toute dernière innovation de la maison, la MG3 qui arrive chez nous avant même le début de sa commercialisation en Grande-Bretagne.



Photos : DR

Des lignes modernes et séduisantes.

Une citadine aux lignes élégantes qui exhibe fièrement son appartenance à un savoir-faire typiquement britannique.

Rachetée en 2006 par le géant chinois SAIC, la firme MG amorçe clairement une reprise de ses activités avec une présence mondiale de



plus en plus imposante. Le fruit d'une modernisation du process de fabrication de ses différents modèles et de la consolidation de ses réalisations.

## Une lignée de sportives

Et depuis 1924, la firme anglaise s'est lancée dans la production de modèles au style particulier et un pen-

chant évident pour les sportives avec au bout des circuits des victoires éclatantes.

En 1959, le MG EX181 bat le record du monde de vitesse en atteignant les 402 km/h et son pilote, l'américain Phill Hill, devient le premier cham-

amiral MG750 qui incarne l'élégance du design anglais.

Fraîchement sortie des usines de fabrication, la nouvelle MG3 est venue consolider la présence de cette marque et diversifier l'offre dans un segment à forte concurrence et où les vedettes jouent des coudes pour se frayer un chemin vers le succès. Par son design, elle arbore un style contemporain, moderne, qui s'inspire clairement des tendances de l'heure avec des éléments architecturaux séduisants, tels que les feux, la face avant et la partie arrière. Un habitacle spacieux tant pour les passagers avant qu'arrière et des sièges accueillants et enveloppants. La planche de bord joliment dessinée intègre des inserts blancs dans un style high-tech qui rappelle la char-

tion, la direction assistée, les vitres électriques, les jantes en alliage, le verrouillage centralisé ainsi que les nécessaires tels que l'ABS, l'EBD, le système antidémarrage, les airbags, etc.

Sous le capot, on retrouve deux blocs essence différents, le 1.3 l de 88 ch et le 1.5 l qui développe une puissance de 110 ch. Ils sont couplés à deux boîtes de vitesses, manuelle et automatique, de 5 rapports.

Sur un circuit pittoresque reliant Alger à Médéa, nous avons eu tout le loisir d'apprécier le comportement routier de cette nouvelle citadine qui, du reste, ne laissait guère indifférents les passants.

Sa bouille sympathique et la décoration aux couleurs britanniques qui ornent son toit et les rétroviseurs lui confè-



te identitaire de Apple. Des matériaux en plastique de bonne facture et un système audio qui reproduit fidèlement la qualité des sons.

## Un rapport qualité-prix compétitif

La dotation en équipements se révèle respectable en proposant les incontournables tels que la climatisa-

rent une allure distinguée. Des performances globalement satisfaisantes aussi bien sur route que dans les virages et surtout un rapport qualité-prix compétitif comparativement avec les grilles tarifaires disponible chez la concurrence. Ses prix de vente varient entre 1 090 000 DA et 1 290 000 DA.

B. Bellil

## Médéa, histoire et traditions

A Médéa, une visite guidée du Musée des arts populaires et traditionnels domicilié dans l'ancien palais de l'Emir Abdelkader s'imposait pour passer en revue les différents aspects de la vie locale et ses traditions. Son directeur, Boualem Lechab, en passionné d'histoire, a su captiver l'attention de la délégation de journalistes tout au long de leur visite à travers les différentes salles du musée et leur a permis de découvrir ou de redécouvrir, c'est selon, quelques facettes sociales, culturelles et historiques de la région de Médéa et marquer une halte prolongée devant les portraits en cire de quelques personnalités de la ville.

B. B.

## MERCEDES CLASSE E BRABUS 800

# Un bolide authentique

Brabus n'en est évidemment pas à son coup d'essai lorsqu'il s'agit de faire «entrer» un V12 de 800 ch sous le capot des berlines made in Mercedes-Benz. Après la Classe C, devenue Bullitt sous la houlette de Brabus, après la CLS, devenue Rocket, voici la version survitaminée, en version cabriolet de la Classe E qui devient, du coup, E V12. Ce V12 est à l'origine un «dérivé» du bloc qui équipe la S600, une puissance portée à 800 ch. Autant dire qu'en version cabriolet, cette E V12 ne supportera aucun chapeau, aucune casquette, aucune perruque...

On remarquera par ailleurs que le look de ce cabriolet est moins «agressif» que la version berline.

L'aileron arrière est ainsi plus «discret», tout comme le porte-à-faux arrière et les

boucliers. Pour vous offrir ce bijou, il vous faudra déboursier près de 500 000 euros.



## NOUVELLE TOYOTA YARIS

# Fini le temps des rondeurs



Du caractère, la Yaris III n'en manque pas. Du moins, lorsqu'on l'observe de l'avant. Car pour le reste, le respect des préceptes posés par les aïeules l'emporte. La silhouette quasi monocoque, typique de la Yaris, perdure, même si la ceinture de caisse se fait dorénavant moins plongeante.

En somme, la troisième génération ne bouscule rien et se contente de se conformer aux tendances du moment. C'est ainsi que les courbes se font moins douces et les lignes plus tendues, à l'image du contour des phares et de la bouche façon «The Joker».

Le designer maison Dezi Nagaya l'avoue sans ambages, l'objectif était de «suggérer la solidité et d'inspirer confiance». La large grille de calandre inférieure y participe grandement, au risque d'alourdir l'ensemble. La solidité est encore suggérée par les proportions de la Yaris III, moins haute que sa devancière. Les designers voulaient une voiture mieux campée sur ses roues mais les ingénieurs ergonomiciens craignaient de voir son habitabilité réduite... D'où ce compromis : les premiers ont obtenu une réduction de 2 cm de la hauteur de pavillon (pour une largeur de caisse inchangée mais une largeur intérieure accrue de 3 cm) et les

seconds, un allongement de la longueur totale (+10 cm à 3,87 m). A l'intérieur, on relève une rupture avec la verticalité qui caractérisait le style de la planche de bord de la précédente Yaris !

Le designer japonais a imposé un renversement des perspectives qui a vu disparaître la console centrale parsemée d'une cascade de commandes rotatives, comme autant de perles sur un collier, au profit d'un vaste bandeau horizontal qui se prolonge sur la portière de gauche.

Gainé d'une peau souple au beau milieu d'un océan de plastique rigide, cet élément au ton contrasté enchâsse un large écran tactile couleurs qui livre accès au système multimédia Toyota Touch & Go. Un système maison qui combine les fonctions de la radio, de la navigation et de la recherche Internet via Google.

Deuxième surprise, après onze années de règne, l'instrumentation quitte son trône perché au sommet de la planche de bord pour rejoindre un emplacement plus conventionnel, derrière le volant.

De même, les informations lumineuses réfléchies par un miroir — technique fascinante s'il en est pour les enfants ! — cèdent la place au banal balai de l'aiguille sur un cadran noir. Les habitués de la Yaris en tomberont des nues, les autres se contenteront de constater que cette disposition classique garantit une bonne lisibilité. La nouvelle Yaris semble avoir renoncé à sa banquette coulissante, elle a su rester fidèle à son credo d'authentique citadine. Elle n'a plus droit à la planche de bord asymétrique de la mini-citadine chic de Toyota, cintrée pour libérer davantage d'espace pour les genoux du passager. Mais elle a su s'inspirer de son talent pour réduire le volume de ses composants, à l'instar du bloc de climatisation miniaturisé ou bien l'armature allégée des sièges.

La Yaris III adopte ainsi des dossiers amincis, qui offrent un encombrement et une masse réduits.

