

**2014**  
PARIS  
MONDIAL DE  
L'AUTOMOBILE  
4-19 OCTOBRE

**MONDIAL DE L'AUTOMOBILE DE PARIS**
**NOUVEAU RENAULT ESPACE**

# Evolution de style pour la référence

**CARLOS GHOSN, P-DG  
DU GROUPE RENAULT :**  
«**Nous voulons accompagner  
le développement  
économique de l'Algérie**»



La relation de Renault avec l'Algérie a été au centre d'une rencontre de représentants de la presse nationale avec le président du groupe Renault Carlos Ghosn, en marge de la conférence de presse organisée à l'intention des journalistes invités de Renault pour le Mondial. Il précisera d'emblée que la «présence de Renault en Algérie ne doit se limiter à la seule commercialisation de véhicules. Nous voulons surtout accompagner le gouvernement algérien dans sa stratégie de développement d'une industrie automobile et apporter un soutien au développement de l'économie du pays d'une manière générale. La formation occupera dans cette optique une place de choix dans notre action.»

Concernant l'importance de l'usine de Oued Tlilat près d'Oran, le patron de Renault soulignera que «nous envisageons d'aller au-delà de l'assemblage tel qu'il est prévu actuellement, nous prévoyons de développer encore plus le taux d'intégration et d'entreprendre de convaincre nos partenaires équipementiers d'aller investir en Algérie et de développer un partenariat avec des opérateurs locaux.» Pour lui, «l'Algérie reste le plus grand marché d'Afrique du Nord et dispose d'un potentiel humain et financier important. Nous devons contribuer à l'émergence d'un tissu de sous-traitants et au développement de l'offre d'emploi».

Il insistera par ailleurs sur la coopération avec les autorités algériennes «qui ont exprimé leur volonté de créer une véritable industrie automobile en Algérie».

Il nous informera qu'il effectuera une visite dans notre pays à l'occasion de l'inauguration de l'usine d'Oran et qu'il aura des entretiens avec le Premier ministre.

**Propos recueillis par B. Bellil**

*Chez Renault, la colline aux nouveautés fait encore parler d'elle. Aux côtés de la nouvelle Twingo, c'est l'Espace dans sa 5<sup>e</sup> génération qui hante les lieux.*

La référence a fait sa mue. Plus qu'un restylage de façade, c'est une évolution du style de design appréciable. Tout en préservant ses valeurs originales d'habitabilité et de modularité, il apporte au segment une note de fraîcheur et de modernité qui sied aux nouvelles tendances de l'heure.

Et comme à tout seigneur, tout honneur, c'est le patron du groupe Renault, Carlos Ghosn qui en fit la présentation à la presse.

La face avant du nouvel Espace est agressive, abondamment chromée, assez impressionnante. L'arrière possède des feux qui débordent largement sur les ailes. Derrière le volant, le sentiment n'est plus le même. On est désormais proche de celui dispensé par un SUV, un peu plus en hauteur, dominant la route. La nouvelle planche de bord n'est plus suspendue mais classique. Elle accueille en son centre une large console légèrement orientée vers le conducteur. Elle héberge un levier de vitesses, pilotant la boîte EDC, actionné par une commande «shift by wire» électrique. On se croirait dans un Airbus. Très qualitative,

elle arbore un très grand écran d'affichage. Quantité d'informations y sont présentées, les menus se déroulent grâce à une molette située entre les deux sièges. La manipulation est intuitive, et c'est toujours une bonne chose. Elle héberge une version évoluée du R-Link2 donnant ainsi accès à la navigation par GPS et à de nombreuses applications. La présentation de l'habitacle est luxueuse, les matériaux flatteurs, la finition haut de gamme.



Photos : D.R.

dispose également d'un affichage tête haute en couleur qui propose dans le champ de vision du conducteur : vitesse instantanée, navigation, alerte de dépassement de

l'amortissement piloté, la direction, le moteur et la boîte EDC, les instruments de bord ainsi que la sonorité moteur et l'ambiance lumineuse.

Très high-tech tout ça. L'Espace accueille enfin trois motorisations d'une même cylindrée, soit 1600 cm<sup>3</sup> essence ou diesel. En diesel, la motorisation Energy dCi 160 EDC avec technologie Twin Turbo annonce pas moins de 160 ch et 380 Nm de couple dès 1750 tr/mn. L'Energy dCi 130 propose lui 130 ch et 320 Nm de couple dès 1750 tr/mn. En essence, une seule offre, du moins pour le moment, avec le bloc Energy TCe 200 EDC qui dispense pas moins de 200 ch et 260 Nm de couple, et ce, dès 2500 tr/mn.



Le conducteur dispose face à lui d'un combiné d'instruments entièrement digital avec un écran TFT haute résolution reconfigurable qui remplace les cadrans traditionnels. On

vitesse et aide à la conduite. L'Espace V bénéficie du système Multi-Sense, un dispositif qui pilote et coordonne le système à quatre roues directrice (4Control),

**NOUVELLE VOLKSWAGEN PASSAT**

## Le conservatisme reste de mise

Le constructeur germanique a choisi le Mondial de Paris pour présenter sa nouvelle berline Passat. Une évolution dans la continuité comme c'est de coutume chez la marque allemande. Pas de modifications substantielles, mais des retouches suffisantes pour lui redonner de la vigueur et marquer le passage vers une autre étape de la riche carrière de cette berline de charme.

Les concepteurs de la nouvelle Passat n'ont pas voulu prendre de risques inutiles dans un segment connu surtout pour son conservatisme. On est donc loin de la révolution de design.

La 8<sup>e</sup> génération de Passat arbore des lignes qui rappellent naturellement l'architecture globale des précédentes versions notamment la toute dernière revue et corrigée. Un travail de raffinement a été effectué sur la partie avant avec des optiques et une face avant qui reprend les nouvelles orientations stylistiques de la marque. Une touche de modernité est clairement visible et apporte une note supplémentaire de vitalité et d'élégance. Côté châssis, cette Passat



de huitième génération reprend la plateforme MQB qui lui permet d'afficher un poids en baisse par rapport à la précédente génération : on annonce environ 85 kilos sur certaines versions, et même un poids à vide de seulement 1312 kilos au total sur la version de base. Pour une berline de ce format, c'est pas mal.

A noter que l'auto reprend le principe du «virtual cockpit» de l'Audi TT et de la Lamborghini Huracan, avec des cadrans 100% digitaux en haute définition. A noter également que cette nouvelle Passat est déjà disponible en break, et dans une version hybride rechargeable GTE, un tout petit peu plus puissante que sur la Golf.

**NOUVEAU FORD S-MAX**

## Plus de dynamisme et de sportivité



C'est certain, les crossovers de tout acabit et de toutes les dimensions ont le vent en poupe. Mais les berlines traditionnelles ou bien les grands monospaces ont encore de la ressource. Ford y croit en tout cas et présente officiellement à Paris son monospace S-Max de deuxième génération. Très dynamique, voire sportif, ce

monospace de belles dimensions proposant jusqu'à sept places reprend les thèmes stylistiques éternels pas ses sœurs de gamme déjà revisitées. De belles optiques effilées encadrent ainsi une calandre qui rappelle celles des Aston-Martin. Ses flancs très nerveux sont soulignés de deux jolis plis de caisse, son toit élégant s'arque dou-

cement vers un hayon très incliné. Le S-Max est un monospace très dynamique et de belle allure, c'est indéniable. Techniquement, ce nouveau S-Max s'appuie sur la plateforme CD4, une architecture automobile mondiale commune à de très nombreux véhicules construits par Ford sur toute la planète (Galaxy, Mondéo, Fusion, Edge ou Encore). Mécaniquement, Ford lui offre une belle palette de motorisations avec des blocs essence EcoBoost de 1,5 litre de cylindrée développant 160 ch ou 2,0 litres de 240 ch. Ces moteurs seront épaulés par trois diesel sur la base du 2,0 litres TCDi, dont les puissances s'échelonnent de 120 ch à 150 ou 180 ch.

Les motorisations essence de 160 ch et diesel