

2014
PARIS
MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE
4-19 OCTOBRE

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE DE PARIS

Au rendez-vous du rêve et de l'innovation

La Biennale parisienne de l'automobile a ouvert ses portes au début de ce mois d'octobre en levant le voile sur plusieurs nouveautés dont des premières mondiales. Plus de 250 marques entre constructeurs et équipementiers représentant 17 pays y ont pris place dans les 8 stands du Palais des expositions et quelque 14 000 journalistes venus des quatre coins de la planète ont assuré le relais de l'information aux passionnés de l'automobile. D'un stand à un autre, d'une marque à une autre, les innovations stylistiques et technologiques se multiplient et se diversifient. Une projection évidente sur le futur avec des concept-cars au design décalé mais préfigurant d'une production en série dans

un avenir proche. C'est aussi l'expression d'un savoir-faire et d'une maîtrise de l'industrie automobile que chaque constructeur entend exhiber.

Le fait marquant de cette édition restera encore une fois l'orientation renouvelée et renforcée vers des véhicules économiques, moins polluants et le recours à l'énergie électrique. Une technologie alternative qui n'arrive toujours pas à décoller au niveau des ventes tant l'appréhension des clients, les prix de vente élevés, l'autonomie encore réduite des déplacements et le manque des infrastructures ne militent pas en faveur d'une plus grande généralisation de ce moyen de mobilité. Une flotte de ce type de véhicules issus de plu-

sieurs marques a été même mise à la disposition des journalistes et autres professionnels durant les deux journées presse pour leurs déplacements entre les différents pavillons. On notera aussi l'absence des marques chinoises qui n'ont pas encore le quibus pour exposer leurs dernières nouveautés et celle également de l'américain Chevrolet qui a pris la décision de se retirer du marché européen.

Cette édition du Mondial de Paris reste marquée par la crise que traverse depuis quelques années le secteur de l'automobile dans le monde et qui laisse inévitablement des traces de vulnérabilité bien évidentes.

B. Bellil

SUZUKI VITARA

Retour aux sources



Ce qui était un concept au dernier Salon de Francfort en 2013 est aujourd'hui un modèle fini prêt à s'en aller vers de nouvelles conquêtes à travers le monde. Le concept IV-4 s'est mué en une nouvelle mouture du SUV japonais Vitara. Un véhicule destiné à concurrencer les Renault Captur, Peugeot 2008 et autre Juke. Il reprend l'appellation Vitara, nom d'un véritable petit 4x4, un genre il est vrai en perte de vitesse. Avec une longueur de 4,17 m, ce Vitara 2015 se situe sous le Sx4 S-Cross dans la gamme du constructeur japonais. Moderne de ligne, ce SUV compact conserve un design rela-

tivement viril. Les lignes ne sont pas molles, les traits sont à l'inverse tranchés, les flancs droits. Un pli de caisse souligne par exemple le haut des portières sur toute leur longueur. La calandre reste relativement verticale et se distingue par ses trois barrettes horizontales. De grands feux s'en échappent de manière naturelle.

Sur le plan technique, ce Vitara est disponible en deux ou quatre roues motrices. Les moteurs sont deux 1,6 litre essence et diesel. Le premier comme le second développent 120 ch. Seuls leurs couples diffèrent. Pour le bloc essence, comptez sur 156 Nm à 4400 tr/min. En diesel, ce

sont 320 Nm qui sont dispensés dès 1750 tr/min. Deux types de transmissions équipent ce petit SUV. La version essence est disponible en boîtes automatique 6 rapports ou mécanique 5 vitesses.

Le diesel se réserve pour sa part une boîte mécanique 6 vitesses. Sur les versions 4x4, un système Allgrip de nouvelle génération est proposé.

Il se caractérise par quatre modes sélectionnables : Auto, Sport, Neige, ou Lock agrémenté d'un différentiel à glissement limité. Côté équipements, la Vitara se distingue par son système RBS de freinage avec déclenchement de sécurité automatique mais aussi un régulateur de vitesse adaptatif. Commercialisation prévue au printemps 2015.

Bien campé sur de grandes roues chaussées de pneumatiques polyvalents en 215/55R17, le Vitara a de l'allure. Il offre d'ailleurs des angles d'attaque (18,2°) et de fuite (28,2°) pas ridicules et digne d'un vrai 4x4.

PEUGEOT QUARTZ CONCEPT

Au summum de l'innovation

Solidement campé sur des roues imposantes de 23 pouces, le concept-car Quartz en impose. Peugeot l'a voulu puissant, impressionnant. Il l'est. Large de 2,06 m, long de 4,50 m, il possède en revanche des portes-à-faux particulièrement réduits. Ce Quartz est un coupé SUV minéral, au design bicolore teinté de rouge, tout de même très soigné. A commencer par cette calandre à trois pans, en trapèze inversé, comme sur la 508 restylée. L'éclairage est confié à des modules optiques LED. Pour plus d'expressivité, les projecteurs sans glace sont surlignés d'un trait de lumière. Capot plongeant et ligne de toit en douce pente, la partie supérieure de l'habitacle semble constituée d'une seule pièce. Les flancs sont creusés pour une plus grande assise visuelle et pour renforcer la posture de brute. L'ouverture en élytre des portes antagonistes permet un accès à bord facilité en partie grâce à la suppression du pied milieu. Une astuce qu'a permis l'emploi d'un nouveau procédé de fabrication.

Le Peugeot Quartz repose sur une plateforme EMP2, mais on lui a adjoint une structure composite avec dif-



Photos : D.R.

férents panneaux renforcés fixés par collage. Les passagers accèdent à l'habitacle grâce aux marchepieds latéraux escamotables. Cet habitacle a été voulu très confortable. Il utilise un textile polyester obtenu par tissage numérique qui permet de réaliser des pièces complexes en grandes dimensions. Mais le Quartz ne néglige pas le cuir. Le plancher, les montants et le pavillon sont gainés de cuir noir tandis que les zones de contact, comme les assises et dossiers sont recouverts de cuir fauve.

Pour achever de nous faire rêver, le Peugeot Quartz s'offre un groupe motopropulseur hybride de 500 ch. Un heureux mix du bloc 1.6 THP développant 270 ch et 330 Nm de couple du coupé RCZ-R et de deux moteurs électriques de 136 ch, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Celui-ci recharge la batterie

de 400 v en phase de décélération et assiste le moteur thermique sur les changements de rapport. Cet ensemble propulseur propose trois modes distincts à sélectionner par le conducteur. En mode ZEV, le véhicule peut parcourir jusqu'à 50 km avec la seule énergie électrique grâce à la batterie (rechargeable aussi sur secteur). En mode routier, les moteurs thermique et électrique avant fonctionnent de concert pour favoriser l'agrément et une recharge maximale de la batterie lors des décélérations. La suspension pneumatique fait varier automatiquement en cas de besoin la garde au sol de 300 mm à 350 mm. Cette fonction est commandée par un système de lecture optique de la route avec un système de caméras couplées à la navigation embarquée qui gère en temps réel les suspensions.

KIA SORENTO

La montée en gamme se précise



Le constructeur coréen KIA présente son nouveau Sorento, une version rafraîchie et adoptant la nouvelle charte identitaire de la marque. Si de premier abord, le nouveau Sorento semble perdre un peu de son look baroudeur, il propose en revanche une mouture moderne avec une palette d'équipements riche et variée. Le Kia Sorento en est à sa troisième génération depuis le premier modèle apparu en 2002. Mais pour le millésime 2015, Kia a préféré une évolution en douceur. La

poupe est désormais plus anguleuse. Elle est rehaussée de jolis feux travaillés.

De profil, le Sorento nouveau devient plus fluide. Les lignes sont épurées avec un net creusement des flancs pour améliorer la posture sans trop gonfler les ailes. Une ligne sage et élégante. Le Sorento s'allonge également (à 4,78 m, soit +95 mm), s'élargit un peu (+5 mm) à 1890 mm) et repose sur un empattement plus généreux (+80 mm) pour mieux accueillir ses passagers. Le coffre forcé aussi avec une

contenance en progrès à désormais 605 litres. Comme on le soulignait plus haut, le nouveau Sorento monte ainsi en gamme. Pour preuve cet équipement et cette présentation nettement plus qualitatifs et généreux.

L'habitacle est particulièrement bien fini et présente des matériaux de belle qualité ainsi que des assemblages très corrects. Dans ce grand Sorento les passagers sont très bien accueillis.

A l'avant d'abord où la place ne manque pas. A l'arrière aussi où trois passagers pourront se sentir à l'aise. Kia a pensé à eux avec un plancher bien plat, de la place pour les jambes, des dossiers inclinables 40/20/40, mais aussi une assise coulissante. Pas trop de place en revanche en hauteur, la tête des plus grands touchera le toit. Le choix Premium est désormais l'option du constructeur pour ce modèle.

CITROËN C1 URBAN RIDE

Un baroudeur des villes



La C1 se prépare déjà à accueillir une nouvelle variante. Une nouvelle proposition de Citroën C1 «baroudeuse urbaine» qui rappelle les précédentes prospections dans ce registre de la part du constructeur aux chevrons.

C1 Urban Ride semble néanmoins bien plus réussie. D'abord une petite rehausse de 15 mm,

mais également des voies élargies de 1,0 mm afin d'offrir un complément de prestance à la voiture. Ensuite version jaune citron dénommée «Cheesecake» nettement flashy pour ne pas passer inaperçue.

La carrosserie se pare pour l'occasion d'un ensemble de protections en plastique anthracite, mais aussi d'un bouclier dans le genre «costaud». Dans le registre fun également, l'habitacle s'offre un petit look pimpant.

Des éléments de décor bicolore apparaissent. Une fonction Mirror Screen permet de disposer des applications favorites de son smartphone sur un bel écran tactile de 7 pouces. Dans sa version 5 portes découvrable, la C1 Urban Ride gagne un toit en toile pour rouler l'été les cheveux au vent.

Sous le capot, un moteur connu, on retrouve le bloc VTi 82 ch. Pour le moment Citroën hésite encore à commercialiser cette petite baroudeuse des villes.