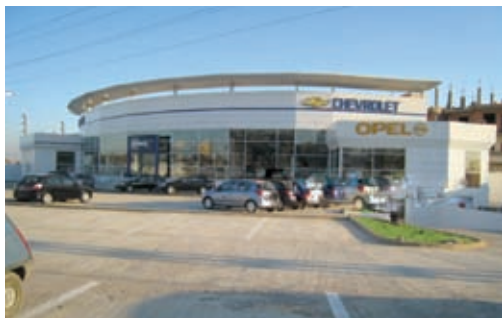


DIAMAL Vers la fermeture de Ksar Ezzouar



Le siège emblématique de Diamal à Bab Ezzouar baisserait définitivement ses rideaux vers la fin de l'année, a-t-on appris de source bien informée. En effet, le groupe français CFAO et compte tenu certainement de la baisse très sensible des activités automobiles de sa filiale algérienne aurait décidé de certaines mesures pour contenir les effets de cette crise, notamment un plan de départ volontaire pour ses personnels et la fermeture de Ksar Ezzouar.

Devenu avec le temps, le porte-bannière de la société, ce site bénéficie d'une parfaite visibilité pour les marques commercialisées par le groupe, Chevrolet et Opel. Et d'ores et déjà, on évoque des marques concurrentes qui seraient intéressées par la reprise de ces installations conçues selon les normes et standards internationaux d'une concession automobile. Ainsi, le représentant d'une marque japonaise se préparerait à y élire domicile dès le début de l'année prochaine.

B. B.

TECHNOLOGIE Des hackers immobilisent une Jeep



Le problème avec la technologie et surtout la connectivité, c'est que l'on s'expose à toute forme d'attaque virtuelle. Un homme au volant d'un Jeep Cherokee a ainsi voulu tester les compétences de deux hackers, et cela ferait presque peur.

Nous en parlons petit à petit dans le monde automobile même si le sujet reste confidentiel : la connectivité à tout-va et la technologie embarquée (et parfois intrusive au possible, ou carrément inutile) peuvent créer des failles qui font la joie des hackers. Ces pirates de l'informatique sont en effet capable d'entrer dans les entrailles des codes informatiques de certaines automobiles et d'en faire un peu n'importe quoi.

Le Jeep Cherokee semble particulièrement exposée. Un homme a raconté son expérience, et cela fait vraiment froid dans le dos. Les deux hackers ont laissé le conducteur cobaye conduire et ne lui ont donné qu'une consigne : «roule, et ne panique pas !»

Les festivités ont commencé par les essuie-glaces, l'air conditionné, ou encore la radio qui s'activent tout seuls. Un peu plus tard sur le parcours, les hackers prennent carrément le contrôle du véhicule en coupant l'accélérateur, en freinant et même coupant le moteur en route. En ce qui concerne la direction, les deux spécialistes affirment ne pouvoir la contrôler qu'en marche arrière... Pour l'instant. Bref, vous l'aurez compris, la connectivité et les liaisons sans fil, c'est une progression, mais c'est un gros danger si la technologie n'est pas maîtrisée.

PEUGEOT 2008 1.6 HDI 92 CH

Hauteur et agressivité pour séduire

Depuis son lancement en Algérie, le Peugeot 2008 ne cesse de multiplier les conquêtes auprès de clients locaux. Son style, la hauteur de son port, la richesse de ses équipements et le dynamisme de son moteur ont été, en définitive, un argumentaire convaincant.

Mis à notre disposition par Peugeot Algérie, nous avons effectué un test-drive sur la version Allure diesel, avec son bloc 1.6 HDi de 92 Ch de puissance sur un circuit de près de 1 000 km alliant route nationale, autoroute, pistes et chemins vicinaux.

Le choix de ce style par le constructeur français se présente comme une alternative au déclin des modèles break ou SW qui n'ont plus la cote. Les crossovers connaissent aujourd'hui un succès en constante évolution alors que



Photos : D.R.

ligne consensuelle avec une architecture distinguée loin de la séduction de certains ou le décalage des autres.

On retrouve à l'évidence les éléments identitaires de la nouvelle charte de la marque inaugurée sur les précédentes nouveautés, à l'exemple de la calandre flottante, des blocs optiques inédits qui confèrent au véhicule une allure encore plus

par les concepteurs de 2008 sur la qualité de finition et des matériaux utilisés. On note en plus l'apparition inédite d'un levier de frein à main en forme de manette d'avion améliorant encore davantage l'usage et l'ergonomie.

L'espace intérieur est bien optimisé vu le gabarit de la voiture, les passagers arrière profitent d'une bonne garde au toit et la place accordée aux jambes est suffisante. Cette banquette de second rang, non coulissante, manque néanmoins de confort. Le coffre, de forme régulière, est quant à lui dans la moyenne du segment avec une contenance de 350 litres.

Des aptitudes appréciables

Une fois installé à bord, on retrouve les mêmes sensations de légèreté et d'agilité que sur la 208 avec en prime un bon compromis entre le dynamisme et le confort.

On peut également préciser que le poids du 2008 est en baisse par rapport à la citadine, ce qui lui offre des atouts supplémentaires pour des performances accrues.

Sur la route, le comportement de notre

modèle d'essai reste fidèle à la tradition de la maison en matière de tenue de route, de stabilité dans les courbes et de dynamisme.

D'autant que des améliorations ont été apportées sur 2008 pour améliorer ses aptitudes de roulage en hors piste.

Bien qu'il ne se revendique pas franchisseur de premier ordre, il offre la possibilité à ses occupants de s'en aller loin des pistes et autres terres battues grâce surtout au système «Grip Control» qui gère de manière intelligente la motricité des roues avant suivant plusieurs options définies par le mode de fonctionnement choisi, neige, sable ou boue.

Et à chaque fois, la motricité sera renforcée ou atténuée sur la roue qui patine et le couple moteur sera aussi adapté au terrain.

Disponible en version essence et diesel, le Peugeot 2008 est vendu à des prix variant entre 1 920 000 DA TTC pour le modèle essence et 2 100 000 DA TTC pour la version diesel HDi.

B. Bellil



les autres modèles peinent à maintenir les mêmes niveaux de succès commerciaux.

Chez Peugeot, l'exemple de cette tendance réussie est sans aucun doute le 2008 dont le style séduit de plus en plus.

Le 2008, c'est d'abord une ressemblance avérée avec la 208 dont il s'inspire clairement et partage la même plate-forme ainsi que l'essentiel des pièces. Un mélange de style qui ne laisse guère indifférent à travers, notamment cette position de conduite surélevée que beaucoup de clients recherchent.

Ambiance 208

Le 2008 et contrairement à certains de ses rivaux dans le segment s'inscrit dans une

agressive et des pare-chocs couleur caisse et des baguettes latérales pour un effet visuel plus marquant.

A l'arrière, on retiendra surtout une petite vague au niveau du toit mettant en valeur un hayon en forme concave dans sa partie centrale et encadré de feux intégrés dans les flancs.

A l'intérieur, on retrouve la même ambiance de la 208 avec son poste de conduite décalé, petit volant et instrumentation tête haute.

En position centrale, un écran tactile de 7 pouces et regroupe l'ensemble des fonctionnalités audio, navigation, connexion USB et autres éléments externes... On relève d'emblée l'effort accompli



BON À SAVOIR

ABS : Certaines voitures sont maintenant équipées de ce système «antiblocage des roues» (antiblockage system). L'ABS est constitué de capteurs de vitesse sur les roues, reliés à un calculateur qui régule la pression dans le circuit de freinage.

Dès qu'une roue amorce un blocage, le calculateur relâche la pression de freinage. Cela permet de garder le contrôle de la direction, en cas de freinage d'urgence ou de faible adhérence (pluie, neige...).



Alternateur : L'alternateur est une génératrice de courant alternatif entraînée par une courroie reliée au moteur.

Cette génératrice fabrique du courant lorsque le moteur tourne, même au ralenti.

En roulant, votre véhicule utilise donc presque exclusivement du courant qui provient de l'alternateur.

L'alternateur recharge également la batterie pour que vous disposiez d'une réserve à tout moment. L'alternateur dispose d'un régulateur qui, comme son nom l'indique, régule le courant produit.

Les points à faire vérifier

L'état et la tension de la courroie, l'état du régulateur (exposés aux intempéries).

Bande de roulement (d'un pneu) : C'est la partie du pneu qui est en contact direct avec la chaussée.

Batterie : Une batterie est en fait une grosse pile électrique qui emmagasine l'énergie nécessaire aux accessoires électriques de votre véhicule, quels qu'ils soient, cette énergie étant produite par un autre appareil appelé alternateur. La batterie accumule le courant, d'où son nom d'accumulateur et le restitue dès que le contact est mis. Elle se recharge en permanence pendant la marche du véhicule.

Carcasse (du pneu) : C'est le squelette du pneu qui supporte toutes les charges. Elle se compose de la structure, de la ceinture et des tringles.