



## NOUVELLE FIAT CROMA Un clin d'œil au passé



Après avoir délaissé le segment des grandes familles depuis dix ans pour se consacrer aux compactes et aux citadines, Fiat ressuscite la Croma... Cette nouvelle famille mi-break mi-berline cinq portes reprend le nom de la grande routière disparue en 1994 après neuf ans de carrière et 450.000 exemplaires vendus.

Un clin d'œil au passé et un hommage inattendu, car cette brave berline faisant plate-forme commune avec l'Alfa 164, la Lancia Thema et la Saab 9000 n'a pas laissé de souvenir impérisable.

Qu'importe, ce patronyme est là pour rappeler que, après une longue absence, Fiat ne débarque pas de nul part avec son nouveau "haut de gamme". Et ce, même si la nouvelle venue n'appartient pas du tout au même genre que son aïeule. Il faut dire qu'en une décennie, les mensurations moyennes du segment des familles ont connu une forte inflation !

La nouvelle Croma — qui ne sera pas déclinée en berline classique à trois volumes — se veut une alternative aux grands monospaces et aux familles breaks peu logeables de type Renault Laguna Estate et Peugeot 407 SW. Rien d'étonnant donc que la future Croma

adopte la plate-forme de l'Opel Signum (soit celle, rallongée, de la Vectra). Elle mesure 4,75 m de long, 1,77 m de large et 1,60 m de haut, tandis que son empattement atteint 2,83 m. De quoi ménager un espace intérieur généreux tant pour les occupants que pour leurs bagages.

La convivialité devrait être le principal atout de cette famille. Car sur le plan esthétique, cette grande Fiat ne risque pas de décevoir les passions.

A l'évidence, cette indigence esthétique trahit un souci d'économie. La crise financière et commerciale que traverse le groupe a sans doute limité la liberté des créatifs. Ainsi, pour s'imposer à nouveau dans la catégorie, la Croma joue sur un registre modeste, à la différence de certains breaks dits premium qui misent tout sur l'image. Fiat promet en revanche des tarifs très compétitifs pour satisfaire les familles en quête d'espace à bon prix.

La gamme Croma s'articule autour de trois niveaux de finition et cinq motorisations : deux quatre cylindres essence 1,8 et 2,2 (130 et 150 ch) et trois turbo-diesel Multijet 1.9 (doux 1,9 de 120 et 150 ch et un nouveau 2.4 de 200 ch). De quoi sauver quelque peu les apparences.

PEUGEOT 107 / CITROËN C1 / TOYOTA AYGO

## Les fruits d'une longue coopération

Après trois ans de coopération, PSA Aygo se reconnaît à sa calandre et son logo. Au regard des franchises, elle se différencie par la courbure de ses ailes avant, la découpe des portes arrière et ses feux spécifiques en saillie. Quant à la



bosselage caractéristique au dessus du logo. Les trois voitures sortiront en 2005 des chaînes de montage de l'usine de Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA), située à Kolin, en République Tchèque. Un site capable de produire 300.000 véhicules.



lisée sous la forme d'images retouchées et de dessins. Aussi les constructeurs préféraient-ils annoncer la couleur à l'avance — Peugeot l'a fait notamment avec la 1007 —, quitte à atténuer un peu l'effet de surprise au moment du lancement.

A première vue, les trois voitures reflètent bien l'identité de leur marque respective grâce à une face avant propre et distincte. Ainsi, la Peugeot 107 arbore un bouclier visiblement plus proéminent et un regard plus pointu et aiguisé. La Toyota

par son pli de tête sur son capot et la forme plus ronde et tendre de ses phares, apparaissent ainsi comme la plus sobre et peut-être la plus mignonne des trois.

Pour le reste, ces trois cousines et futures concurrentes demeurent quasiment identiques. Développées sur une plate-forme commune, elles partagent nombre d'éléments de structure et de composants, comme par exemple la planche de bord. Elles adoptent également les mêmes motorisations : un 1.0 essence et un diesel 1.4.

On ne sait pas encore lequel des deux partenaires fournira la motorisation diesel. Le doute subsiste, puisque le D-4D japonais et le HDI français déjà à l'œuvre sous les capots des Yaris et des C2 affichent la même cylindrée !

D'une voiture à l'autre, les dimensions varient à peine : environ 3,4 m de long, 1,6 m de large et 1,4 m de haut pour chacune. Soit un gabarit réduit, idéal pour circuler en ville. L'habitabilité a été conçue pour quatre personnes, et pas une de plus. A l'intérieur, on remarquera notamment des appuie-tête avant intégrés ainsi que des vitres arrière à compas pour gagner de la largeur aux coudes.

Sur le créneau des petites citadines, amené à se développer, le trio rejoindra les Fiat Panda, Kia Picanto et autre Suzuki Wagon R+, qui peuvent d'ores et déjà se faire du souci. A moins que les tarifs de ces futures rivales, encore inconnus, ne soient beaucoup plus élevés.

Par ailleurs, on peut se demander si l'arrivée de ces mini-citadines ne va pas engorger l'entrée de gamme des différentes marques. Chez Peugeot, la 1007 et, surtout, la C2 chez Citroën risquent de semer le doute malgré leur positionnement plus chic. On peut donc

espérer voir ces trois nouvelles mini-citadines proposées à des tarifs vraiment abordables.

Les trois voitures sortiront en 2005 des chaînes de montage de l'usine de Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA), située à Kolin, en République Tchèque. Un site capable de produire 300.000 véhicules.

Quant à la



cules, dont les deux tiers pour PSA. Ce projet, dont le coût global est estimé à 1,5 milliard d'euros, devrait permettre notamment la création de 3.000 emplois.

**LA 407, MEILLEURE VOITURE DE L'ANNEE**  
**La Peugeot 407 primée au Portugal et en Pologne**



La Peugeot 407 vient d'être élue "Executive car of the year 2005" au Portugal et a reçu le prix Auto n° 1 TV en Pologne.

Au Portugal, le jury du prix "Voiture de l'année/Trophée du volant de Cristal", composé de 22 journalistes spécialisés dans l'automobile, a élu, jeudi 20 janvier, la Peugeot 407 1.6 HDi "Exécutive car of the year 2005". C'est la sixième distinction que le jury national attribue à un modèle de la marque Peugeot. Après avoir été sélectionnée parmi les six finalistes du concours "Voiture de l'année", la Peugeot 407 s'est imposée dans la catégorie du Trophée automobile, devant la Toyota Prius, élue récemment "Voiture internationale de l'année" et devant la Jaguar S-type, remportant ainsi le prestigieux prix d'"Executive car of the year".

## INNOVATION

### Voiture ou planche à savon



Non, il ne s'agit pas de la monture mécanique du héros d'un film d'anticipation ni de la préfiguration de la voiture de sport de la seconde moitié du XXI<sup>e</sup> siècle. La 911 peut se rassurer : sa descendance a toutes les chances de conserver, sinon sa silhouette actuelle, du moins ses quatre roues et un moteur.

Sans nul doute la première Porsche de l'histoire mue par la seule gravité, le Soapboard Racer n'est ni plus ni moins que le résultat de l'incursion de l'un des plus grands spécialistes de la voiture de sport dans le monde de la caisse à savon, ces engins faits de brique et de broc s'affrontant dans des courses d'élan.

En fait de "caisse à savon", mieux vaut parler de "planche à savon", tant au regard de la position de conduite que des proportions de cette Porsche d'un autre genre !

D'où le patronyme choisi par ses concepteurs, réfugiés dans le centre de design américain de la marque, le "Porsche Styling" de Huntington Beach, en Californie : soap pour savon et board pour planche, combinaison de "caisse à savon" et de "planche de surf".

Néanmoins, la seule apposition de la signature "Porsche Styling" sur la peau de squelette de cet étrange animal est un gage de son degré de sophistication technique. Les ingénieurs Porsche n'ont pu s'empêcher de concentrer dans leur engin toute leur science des matériaux et de l'aérodynamisme malgré le faible enjeu de ce genre de courses réservées aux grands enfants.

Leur motivation ? Associer le nom prestigieux de Porsche à la course de caisses à savon qu'organise une œuvre caritative pour l'enfance à Irvine, en Californie (le Gravity Car Derby Festival) pour lui apporter soutien et notoriété. Les fournisseurs du centre de design Porsche ont également participé à cet élan de générosité en faisant don de tous les matériaux dont pouvaient rêver les ingénieurs.

Et ces derniers s'en sont donnés à cœur joie. Résultat, avec sa fiche technique, le Soapboard Racer semble assez incongru parmi les caisses à savon bicoulores qu'une Carrera GT au sein d'un rassemblement de Trabandt !

D'une longueur de 2,43 m pour seulement 32 kg, le Soapboard Racer se présente comme une planche de surf à trois roues adaptée à la morphologie du pilote qui s'y allonge. Point de tentative de carrossage intégral à l'inverse de beaucoup de modèles concurrents à l'allure de cigare : un petit saute-vent et un profilage soigné du ventre et des flancs assurent la finesse aérodynamique nécessaire pour atteindre les 80 km/h (record établi sur le mont Fockeberg de Leipzig, en Allemagne).

Les ingénieurs ont par ailleurs pris soin de carrosser la roue arrière et de sélectionner des jantes profilées extralégères en carbone, chaussées des pneus offrant la moindre résistance au roulement du marché. Par souci de légèreté, le châssis se résume à une coque en fibre de carbone rigidifiée par une structure interne en nid d'abeille.

La combinaison en néoprène qui y est collée — la "peau" évoquée plus haut — sert moins à améliorer la pénétration dans l'air du pilote qu'à le rendre parfaitement solidaire de sa machine. "Elle permet en outre d'accrocher des personnes de tailles diverses grâce à son élasticité", ajoute Martin Meade en charge de ce projet chez Porsche Styling et lui-même aide surfer. "La difficulté était que nous ne pouvions connaître la taille du pilote qu'au moment du départ. En sachant que l'âge des coureurs à Irvine varie entre 7 et 12 ans..."

## VOLKSWAGEN

### PHAETON BAISSÉ LE TON

Ferdinand Piëch n'aurait sans doute pas choisi le bon moment pour se lancer à la conquête du haut de gamme avec sa grande berline Phaeton.

Mais chez Volkswagen, on cherche à relativiser ce que beaucoup pensent être le coup de folie d'un patron démagogue. Deux raisons sont évoquées : la première est qu'il faut du temps à une marque généraliste pour s'imposer dans l'univers du haut de gamme. La deuxième relève de la désaffection du public pour les routières classiques, dont les ventes ne cessent de dégringoler depuis 1999, accusant une baisse de 25%. Principaux bénéficiaires de cette tendance, les 4x4 de luxe et autres grands monospaces, qui récupèrent la clientèle lassée des traditionnelles grandes berlines.

Parmi les résistances, la Mercedes Classe S, en tête, suivie des BMW Série 7 et Audi A8 qui maintiennent leurs positions tant bien que mal. Toutes ont vu leur offre de motorisation diesel s'étoffer, suivant en cela la tendance générale.

Le flamboyant V10 TDI, joyau mécanique et vitrine technologique de la marque qui équipe la Phaeton depuis ses débuts, en atteste de la plus belle manière. Toutefois, un diesel plus accessible manquait à l'appel pour coller à une réalité où l'économie de carburant prime dans ce segment haut de gamme comme dans les autres.

C'est donc sans surprise que Volkswagen lance un plus "petit" 3.0 TDI sur son vaisseau amiral. Une motorisation qui, d'après les estimations, devrait réaliser pas moins de 80% des ventes tout en permettant à la Phaeton de trouver sa véritable



clientèle. Avec ce diesel allégé, la Phaeton revêt donc ses prestations à la baisse, mais sans démentir. Déjà à l'œuvre sur de nombreux modèles Audi, tels que les A8, A6 et A4, ce V6 TDI offre ce qu'il y a de mieux en matière de technologie gazole : un système d'injection à rampe commune de dernière génération, avec injecteurs piezo-électriques à sept trous qui permettent un dosage de gazole plus

précis et un temps de réaction plus rapide. En outre, ce bloc compact disposé en position transversale ne pèse que 221 kg.

A la clé : 225 ch pour un couple de 450 Nm de 1.400 à 3.250 tr/min. Une puissance qui n'est pas de trop pour animer les presque 2,2 t de la bête. C'est lourd mais les performances sont enco 8,8 s pour abattre le 0 à 100 km/h — même si la vigueur de ce moteur apparaît moindre que sur l'Audi A8, plus légère et donc plus véloc.

C'est surtout au chapitre de la consommation que ce poids lourd étonne le plus avec moins de 10 l/100 km en moyenne, à condition d'avoir le pied léger. En outre, elle se dote d'un filtre à particules livré de série, ce qui n'est pas le cas de sa cousine aux anneaux.

En plus d'une boîte automatique Tiptronic à six rapports, la Phaeton s'équipe également de la transmission intégrale 4Motion qui assure une motricité idéale sur sol glissant. Un gage de sécurité, bienvenu sur une berline de cet acabit, à fortiori sur routes sinueuses et en mauvais état. La stabilité est par ailleurs assurée par la suspension pneumatique pilotée qui offre plusieurs lois d'amortissement ainsi que par l'ESP.