Les essais du Soir Auto

Ferrari California

Un concentré de technologie

Ceux qui attendaient une héritière de la Dino au prochain Salon de Paris en seront pour leurs frais. La nouvelle California est en réalité une GT coupé cabriolet dont le positionnement a de quoi étonner.

Avec l'arrivée de la California, les Ferraristes ont de quoi perdre leur latin. Les spécialistes patentés du «scoop» leur prédisaient une «Baby Ferrari» et le Cheval Cabré leur propose un coupé cabriolet qui «flanque la 612 Scaglietti dans le segment des GT de grand tourisme».

La petite dernière reçoit un nouveau V8 à la cylindrée identique à celle de la F430 (4,3l). Pourtant, à 460 ch, sa puissance est inférieure de 30 ch malgré le passage à l'injection directe.

Pis, ce «petit» V8 est placé en position centrale avant alors que depuis la 308 de 1973 ils étaient systématiquement placés à l'arrière. Enfin, le style fait bien plus référence à la 599 GTB qu'aux 612 et F430.

Bref, le positionnement de ce nouveau bolide a de quoi susciter bien des interrogations !

Il est vrai que la California sera le premier coupé cabriolet de série de la marque. Certes, la Superamerica de 2005 avait déjà défriché le domaine mais sa production avait été limitée à 559 exemplaires.

Avec cette nouveauté, l'objectif de Ferrari est plus ambitieux : il s'agit de concurrencer les Aston Martin DB9 Volante et autres Mercedes-Benz SL AMG, très appréciées dans les pays du Golfe et en Californie.

Entièrement construite en aluminium, la California réalise le 0 à 100 km/h en 4 secondes, soit rigoureusement le même temps que celui de la F430. Aucune vitesse de pointe n'est annoncée, par contre Ferrari n'a pas manqué de communiquer les valeurs d'émission de CO_2, fixées à 310 g par km (120 g de moins qu'une F430 !).

La belle s'offre quelques nouveautés technologiques de taille, à commencer par l'injection directe. Autre grande première, l'arrivée d'une boîte à double embrayage à 7 vitesses qui va sans doute constituer un très gros progrès en termes de fiabilité et d'agrément par rapport à l'ancienne boîte F1. La California sera également équipée d'un tout nouveau train arrière multibras et les disques de frein en carbone céramique seront de série. Aucun prix n'est annoncé : il faudra sans doute patienter jusqu'au Mondial de l'Auto, où la California sera présentée en première mondiale pour la connaître.

FORD KUGA

Les qualités sportives d'un coupé !

A Cologne, on n'a pas attendu l'arrivée d'Alan Mulally aux commandes de la maison mère pour réclamer un engin étudié pour et par l'Europe. Les bureaux d'études britannique et allemand se seraient d'ailleurs mesurés plutôt au RAV4 si leurs moyens n'avaient été accaparés par le renouvellement du reste de la gamme.

Photos : DR

Peu importe, l'heure du Kuga a finalement sonné. Pile à temps pour cueillir le VW Tiguan au sortir de son nid.

Et ce n'est pas tout. On peut s'attendre à un produit très abouti car, s'il est un enseignement que Ford a pu tirer du lancement réussi du C-Max, c'est qu'arriver bon dernier n'est pas forcément une malédiction. Il suffit de mettre à profit ce délai pour observer la concurrence et la laisser se fourvoyer dans de «fausses bonnes» solutions. A condition de savoir reprendre à son compte les «vraies bonnes» solutions. Le Kuga n'a pas droit à l'erreur : pour s'imposer, il doit se montrer à la hauteur d'entrée de jeu. Le Tiguan en est lui aussi persuadé.

Aujourd'hui, il ne s'agit plus seulement d'offrir un diesel de pointe, il faut faire en sorte que son tout-chemin devienne le plus sûr, le plus agile, le plus habitable, le plus séduisant et le plus rentable à produire. Ford n'en est plus à espérer une victoire totale sur les concurrents directs du Kuga : il lorgne déjà du côté du BMW X3 et il ne lui déplairait pas de lui chiper quelques ventes !

Les derniers seront les premiers

Le Kuga dérive en droite ligne du concept Iosis X révélé lors du Mondial de l'Automobile de Paris en 2006. Il est la dernière itération du désormais fameux Kinetic Design cher au cœur de Martin Smith.

Sa robe tout en muscles ne va pas sans rappeler l'allure de gros toutou joueur du Nissan Qashqai. Avec un caractère plus affirmé encore. Preuve d'une bonne lecture des attentes de la clientèle qui marche essentiellement au «coup de cœur», et se montre très sensible à la nouveauté. Les dimensions sont dans les normes des tout-chemins compacts, puisque le Kuga mesure 4,44 m de long pour 1,84 m de large.

Deux ou quatre roues motrices

Le Kuga disposera d'une transmission intégrale permanente de type Haldex, mais pourra aussi être commandé en version traction. De quoi s'offrir l'allure d'un tout-chemin sans payer le prix fort. Il est intéressant de souligner que le châssis est repris des Focus et C-Max et devrait garantir à ce faux baroudeur des prestations dynamiques de haute tenue.

«Le Kuga combine les caractéristiques d'un break et d'un SUV et les qualités sportives d'un coupé», explique Stephen Odell, vice-président du marketing, des ventes et du service de Ford Europe. Rien de bien original, mais un positionnement en phase, là aussi, avec le marché. Les béquilles électroniques sont bien sûr de la partie, puisque l'on trouve, de série, le contrôle dynamique de stabilité (ESP), le contrôle du roulis (ARM) et le répartiteur électronique de freinage (EBD).

A bord, l'ambiance se montre proche de celle d'un monospace : cinq vraies places, une position de conduite surélevée, une banquette arrière fractionnable 60/40 permettant un plancher plat et un hayon en deux parties. Le coffre offre un volume honnête de 360 l, capacité qui pourra être portée à 1.355 l tous sièges rabattus. Deux niveaux de finition seront disponibles (Trend et Titanium) et l'équipement pourra inclure une caméra de recul et un toit vitré panoramique.

Est-il besoin de le préciser, le Kuga démarrera sa carrière avec un diesel. En l'occurrence, il s'agit du quatre cylindres Duratorq 2,0 l TDCi de 136 chevaux qui fait les beaux jours de la Mondeo.

PORSCHE 997 RESTYLÉE

Performances en hausse, consommation en baisse

Comme prévu, la 997 s'offre une petite remise en forme pour attaquer la deuxième partie de sa carrière. Si l'esthétique évolue peu, les évolutions technologiques sont nombreuses.

Pour les constructeurs de sportives, l'ambiance est plutôt morose, tout au moins sur les marchés européens. La hausse du prix de pétrole et les préoccupations écologiques ne favorisent pas les ventes des supersportives qui doivent, elles aussi, se mettre au diapason.

C'est pourquoi les marques les plus prestigieuses commencent, elles aussi, à parler consommation et émission de CO_2.

En la matière, la 997 restylée a quelques arguments à faire valoir. Car la principale nouveauté de cette 997, c'est l'arrivée de l'injection directe sur le six cylindres à plat sur les deux versions 3.6 et 3.8.

Or si les bénéfices en performances sont réels, les progrès en termes de consommation sont encore plus flagrants. Elle diminue en effet de 15 % sur les deux versions Carrera et Carrera S et se situe pour les deux en dessous de la barre des 11 l en cycle mixte.

Evidemment, le rendement progresse : pour la Carrera 3.6, la puissance augmente de 20 ch et passe à 345 ch tandis que pour le 3.8 la progression est de 30 ch à 385 ch. On ose à peine imaginer ce que ces moteurs pourraient donner si Porsche se décidait à les adapter à l'éthanol pur E100…

Côté performances, les accélérations sont évidemment météoriques avec un 0 à 100 km/h abattu en 4,7 secondes pour la Carrera. La S dépasse quant à elle les 300 km/h en vitesse de pointe.

L'autre grosse nouveauté c'est également la toute nouvelle boîte de vitesses robotisée à double embrayage PDK pour Porsche-Doppelküpplung (ou Porsche double embrayage) à 7 vitesses, disponible en option. Elle remplace totalement la boîte automatique Tiptronic et diminue de 0,2 secondes le 0 à 100 km/h (à 4,5 secondes) pour la version Carrera. Elle fait également chuter la consommation en cycle mixte en dessous des 10 l aux 100 km.

Mini John Cooper Works

Politiquement correct

Après les versions Diesel et Clubman, il est temps pour la Mini de passer aux choses sérieuses. La version John Cooper Works s'offre 215 ch pour concurrencer les Golf GTi et autre Renault Clio RS.

Si la nouvelle Mini cherche le politiquement correct avec des motorisations particulièrement économes en carburant, elle ne pouvait cependant faire l'impasse sur la sportivité. Or, jusqu'ici, elle n'avait rien à opposer aux plus méchantes sportives du segment.

Certes, la Cooper S développait déjà 175 ch mais face aux 200 ch de la Golf GTI, aux 240 ch de la Seat Leon Cupra (lire notre essai) ou encore au 260 ch de la Mazda 3 MPS, la belle ne faisait pas tout à fait le poids.

Ce n'est pas le cas de cette nouvelle version John Cooper Works. Pour rivaliser avec ses bouillantes rivales, elle s'offre quelques solides améliorations moteur. En premier lieu, la pression du turbo, qui intègre une turbine spécifique, est revue à la hausse : elle passe de 0,7 à 1,3 bar. Cette augmentation de pression est également rendue possible par une admission d'air optimisée et un collecteur d'échappement revu afin de limiter les phénomènes de contre-pression.

Ces évolutions permettent au bloc d'atteindre une puissance de 211 ch (données provisoires en chevaux «britanniques» les chiffres en normes européennes ne sont pas encore connus) et un couple de 260 Nm entre 1 850 et 5 600 tours, voire 280 lorsque la fonction «overboost» est activée. Ces chiffres situent l'auto entre la Renault Clio RS et la Seat Leon Cupra.

Les performances bénéficient évidemment de ce surcroît de puissance avec un 0 à 100 km/h réalisé en 6,5 secondes et une vitesse de pointe qui culmine à 238 km/h.

Côsté châssis, ce dérivé est vendu d'office avec la suspension sport de la Mini Cooper S mais peut être équipée en option d'un kit encore plus radical. Surbaissée de 10 mm, elle reçoit dans ce cas des amortisseurs plus fermes et des barres stabilisatrices de plus forte section.

Autre équipement propre à ce nouveau modèle, les jantes alliage 17 pouces plus légères et les étriers de freins rouges frappés du logo John Cooper Works.

A l'intérieur, Mini fait comme d'habitude appel à un programme de personnalisation qui peut alourdir la facture dans des proportions considérables.