

LAND ROVER DEFENDER

L'icône se modernise

Photos : DR

Le Defender poursuit sa longue carrière avec, pour l'été, une série limitée à carrosserie biton noir et blanc ou noir et orange. L'équipement est spécifique avec des possibilités d'accessoires.

L'icône du 4x4 et de Land Rover, le Defender s'habille relax pour l'été avec une série limitée Fire & Ice à la fois glacier et volcan. La Fire c'est l'orange feu. L'Ice est blanc glacial. Mais les deux ont droit à une double tonalité avec du noir qui parcourt l'auto

de la calandre au toit. Le noir est aussi appliqué sur les élargisseurs d'aile. On remarque les optiques avant inspirées de celles du Defender SVX. Pour l'arrière, Land Rover a installé des feux LED. Cette série limitée Fire & Ice est disponible avec modèles

Station Wagon tant à empattement court (90) que long (110).

L'équipement de série comprend le marchepied, les vitres teintées, les jantes en alliage léger, des sièges baquet cuir et alcantara chauffants, un volant en cuir avec piqûres blanches ou orange, une console centrale dans une couleur assortie, la climatisation et un cuddybox en cuir entre les deux sièges avant. Pour la sécurité, la lunette est chauffante et le tout-terrain est doté de l'ABS et du contrôle de traction. En accessoire, ce baroudeur peut aussi être équipé d'un schnorkel, d'un porte-bagages ou de barres de toit, d'une protection frontale, d'un bouclier inférieur, d'une protection d'ailes ou encore d'une protection de sous-bassement, tous en aluminium strié. 855 Defender Fire & Ice seront produits dont 75 ont été prévus pour le marché belgo-luxembourgeois.

PRIME À LA CASSE

Les USA emboîtent le pas à l'Europe

Après l'Allemagne, l'Espagne, la France... bref, quasiment toute l'Europe, la Chambre des représentants américaine a voté dernièrement l'instauration d'une prime à la casse aux Etats-Unis. La prime US pourra aller jusqu'à 4 500 dollars pour l'achat d'une voiture neuve. En contrepartie, l'acheteur devra se débarrasser de sa vieille voiture, mais aussi opter pour une voiture moins polluante. La valeur de la prime sera d'ailleurs fonction du différentiel de consommation entre ancien et nouveau véhicule, calculé en miles par gallon. Valable un an, cette prime devrait permettre l'achat d'environ un million de véhicules neufs. Le texte doit encore passer au Sénat.

«Ce projet de loi est tout à fait remarquable et il intervient au bon moment. Quand les vieilles voitures seront reprises, cela renforcera l'industrie automobile américaine, cela créera des emplois et réduira les licenciements», s'est félicitée Nancy Pelosi, la présidente de la Chambre des représentants.

Objectif numéro un : relancer les ventes sur fond de préoccupation écologique. La consommation du nouveau véhicule devant donc être inférieure à celle de l'ancien.

Ce vote intervient alors que l'industrie automobile américaine traverse la plus grave crise de son histoire : GM en faillite, Chrysler racheté par Fiat... Des ventes de véhicules en chute libre : - 33, 7 % en mai ! Fin 2007, 16 à 17 millions de véhicules avaient été écoulés aux Etats-Unis, 14 millions fin 2008, fin



2009, les analystes tablent sur un petit 10 millions de véhicules vendus aux Etats-Unis.

En Europe, la prime a déjà fait ses preuves dans les pays qui l'ont adoptée rapidement, à l'exemple de la France (1000 euros) et de l'Allemagne (2 500 euros). Dans ces pays, la prime a permis de rajeunir le parc et de booster les ventes de véhicules écolos. En France, les ventes ont ainsi progressé de 12% en mai, de 40% en Allemagne alors que dans les autres pays de la vieille Europe c'était l'hémorragie : (Angleterre, Espagne, Italie...).

Seule inquiétude : l'après-prime. Les constructeurs commencent déjà à militer pour un arrêt progressif et en douceur du système... Ils craignent en effet un retournement de tendance comme cela avait pu être le cas, en 1997, après la fin de la «Juppette». Le marché français avait alors plongé de 20%.

BRÈVES... BRÈVES... BRÈVES... BRÈVES...

BMW

Un coupé sportif nommé Y

BMW envisagerait de lancer un coupé sportif reprenant des gènes de SUV. Ce modèle inaugurerait une nouvelle gamme Y. La diversification des modèles se fait tous azimuts chez BMW. Il y a un an, le constructeur bavarois lançait un SUV coupé avec le X6 et cette année c'est une berline SUV qui va voir le jour avec la série 5 GT. Et la prochaine fois, un petit coupé sport SUV ? C'est en tout cas une rumeur insistante. BMW y songe depuis un certain temps,

depuis 2001 précisément. Cette année-là, le constructeur bavarois avait en effet présenté le concept X-Coupe lors du Salon de Detroit. Quant au nom de ce modèle ouvrant la voie d'un segment totalement inédit, il pourrait être lui aussi novateur. BMW pourrait choisir l'appellation Y (entre le X des SUV et le Z des roadsters). Si cette idée a l'avantage d'être logique, elle reste à confirmer et devra surtout recevoir l'aval du marketing de BMW.

SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT
Mercedes innove

Basé sur une S400 hybride, ce concept-car présente les innovations de la marque allemande en matière de sécurité et de prévention des accidents. Avec notamment un nouveau concept de coussin gonflable : l'airbag freinant. C'est une vitrine à la fois technologique et environnementale que ce concept car ESF 2009 de Mercedes, qui fait le plein d'atouts sécuritaires très évolués tout en polluant le moins possible. Il est en effet basé sur une S400 hybride, dont la sortie est prévue ce mois-ci, et présente les nouveaux éléments de sécurité sur lesquels la marque allemande compte travailler dans les années à venir. Airbags et anticipation des chocs sont à l'honneur. Précurseur sur les airbags, via les anciennes générations de Classe S, Mercedes trouve le moyen d'en ajouter là où il n'y en avait pas encore. A l'intérieur par exemple, avec un



coussin placé entre les deux sièges avant et d'autre intégrés aux ceintures de sécurité. Mais aussi à l'extérieur du véhicule, entre les roues avant. Son gonflage anticipé, lorsque les capteurs détectent l'imminence d'une collision. Pour les collisions latérales, une structure tubulaire gonflable se déploie pour permettre à la porte de mieux absorber le choc. A l'intérieur, un léger glissement des sièges éloigne les passagers de la porte de quelques centi-

mètres. D'où l'intérêt de l'airbag central pour éviter que les têtes ne se cognent. Par contre, Mercedes n'a produit aucun détail sur les éléments de ce concept car concourant à la sécurité des piétons en cas de choc.

Pour la petite histoire, c'est au début des années 1970 avec ses ESF 05, 13, 22 et 24 que la marque allemande a produit ses premiers concept-car sécuritaires dont l'ESF 2009 est le descendant.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES
Les prouesses du Fiat Fiorino

Lorsque l'on parle de véhicules électriques, les critiques soulignent toujours le manque d'autonomie. Micro-Vett a prouvé que cela n'est plus un problème. Il a en effet fait rouler un Fiat Fiorino sur près de 586 km en un peu plus de 12h. La solution réside dans un système capable de recharger les batteries d'un véhicule le temps de prendre un café.

Le désir de démontrer que la technologie existante peut permettre aux véhicules électriques de voyager sans limites, en dépendant d'un réseau de service accessible, tout comme les véhicules à moteur à combustion. En marge de l'EVS 24, la conférence la plus prestigieuse au monde en matière de mobilité électrique, Micro-Vett s'est déplacé en Norvège, et avec l'importateur local, Go Green Holding, a effectué une démonstration de cette nouvelle technologie en parcourant quasiment 600 km en une demi-journée avec un véhicule 100% électrique.

L'expérience les a conduits d'Oslo à Stavanger (Norvège), empruntant la nouvelle route qui connecte les deux importantes cités, en simulant une station-service tous les 120-130 km pour recharger les batteries du Fiat Fiorino électrique. Le Fiat Fiorino électrique de série, modifié avec un équipement de traitement de données, a quitté Oslo le 13 mai.

Un Iveco Daily Bimodale l'a accompagné, avec à son bord un chargeur de batteries à haute tension. Avec l'appui et l'approbation des compagnies d'électricité locales qui ont mis à disposition des points de charge à haute tension, l'équipe Micro-Vett a pu faire des pauses très rapides pour recharger les batteries sur la route, simulant le futur réseau de bornes de chargement et permettant au Fiorino électrique d'atteindre sa destination en 12 heures. Afin d'éviter les heures d'affluence sur la destination finale, l'équipe a quitté Oslo à 3h30 du matin.

Elle a fait quatre stops de 40 à 45 minutes chaque, utilisant une prise 400V, et des connexions 125A pour alimenter l'unité de chargement. Des temps de chargement plus rapides auraient pu être possibles avec des intensités de connexion plus hautes, mais elles n'étaient pas disponibles au moment de l'essai. Le Fiorino électrique est arrivé à Stavanger à 15h57 ce soir-là, après 586 km d'autoroutes, ponts et tunnels sur la côte norvégienne.