...ICI ET LÀ ...

HONDA

Premiers clichés du nouveau CR-V

On l'avait déjà vu sous forme de concept-car et lorsqu'il se testait sous une grosse couche de camouflage. Voilà maintenant le premier cliché à nu du nouveau Honda CR-V.

La fuite provient du Japon avec quelques images de ce nouveau modèle, qui doit être présenté dans quelques jours à Tokyo.

Le nouveau CR-V est quasiment identique en tout point au concept-car présenté il y a quelques mois. On retrouve donc une grosse calandre et une poupe assez massive avec des feux arrière qui vont du toit jusqu'à la ligne de caisse.

Cette nouveauté sera présentée en première mondiale à Los Angeles en novembre, avant de se retrouver dans la foulée exposée au Salon de Tokyo. Elle sera commercialisée dans le monde au courant de l'année prochaine.

AUDI TT RS

Baroud d'honneur avant la retraite

Avant de laisser la place à son successeur, l'Audi TT RS pourrait arriver dans une ultime édition des plus radicales.

Audi ne compte pas envoyer son coupé sportif à la retraite sans lui avoir offert un dernier cadeau. Si le successeur de la TT RS est prévu pour 2013, une version encore plus sportive du coupé serait prévue par la marque aux anneaux.

Cette dernière mouture plus musclée devrait être propulsée par une déclinaison du moteur cinq cylindres 2.5 turbo développant pas moins de 380 chevaux. Une puissance pour la voiture qui pourrait faire trembler plus d'une concurrente.

Cette TT RS plus épicée ne devrait pas s'arrêter là. En effet, il n'y a pas que sous son capot qu'Audi veut rendre son modèle encore un peu plus sportif.

Parmi les améliorations, le constructeur allemand devrait équiper sa voiture de réglages de châssis spécifiques.

Un aileron fixe devrait également être au rendez-vous tout comme de nouvelles jantes inédites.

Ce nouveau modèle qui n'a pas encore de nom officiel, mais qui a de grandes similitudes avec la série limitée Quattro Sport de la première génération du coupé devrait être commercialisé l'année prochaine.

VÉHICULES URBAINS

Un bus hybride signé Pininfarina

Désormais dégagé de toute activité de production, la société Pininfarina va pouvoir se concentrer sur ses activités traditionnelles : la conception. Dans le domaine du design, mais aussi de la technologie. Pour illustrer ce second point, les ingénieurs italiens ont choisi de développer un autobus hybride, l'Hybus.

Pour ne pas paraître prétentieux, mais au contraire très réaliste, la base de travail est un vieil autobus Iveco Turbocity, comme il y en a des milliers en Italie. Celui-ci appartenant au Gruppo Torinese Trasporti. L'idée était de développer un nouveau groupe propulseur, bien plus propre, et dont la mise en place se ferait à un coût considérablement inférieur à l'achat d'un autobus neuf. L'estimation de Pininfarina place le coût d'installation de ce nouveau groupe propulseur à 40% de celui de l'achat d'un autobus neuf.

Les ingénieurs ont retenu sans surprise une propulsion électrique, elle est assurée par 2 moteurs Magnetti-Marelli. En amont, pour fournir l'électricité dont ils ont besoin, on trouve une architecture hybride série. Les batteries sont des FAAM, mais elles ont surtout un rôle tampon, et il y a derrière elle un petit moteur diesel qui tourne en permanence, avec fonction génératrice. Et c'est là que les Italiens ont eu de l'audace. Ils ont choisi un petit diesel de très grande série. Un moteur compact et réputé pour sa sobriété, le 1,3 litres JTD 95 ch de la Fiat Punto. Un moteur qu'on connaît aussi sous le capot de l'Alfa Romeo Mito, de l'Opel Corsa, etc. Mais c'est la première fois qu'on le voit dans un autobus !!! On peut même s'en inquiéter en termes de fiabilité. Les critères automobiles sont en effet loin des standards des autobus. Personne ne fait 800 000 km avec une Fiat Punto. La puissance paraît de même très insuffisante, mais sur un autobus urbain qui ne dépasse jamais le 60 km/h, ce devrait pourtant aller grâce au couple des moteurs électriques. Le Pininfarina Hybus a alors été peint aux couleurs de l'Italie pour marquer le 150e anniversaire de l'unification du pays, et GTT va maintenant le tester pour valider les choix techniques. Parce que remplacer un énorme diesel de 9,5 litres par un petit 1,3 litres, c'est du jamais vu.

Qui aurait pu imaginer un tel downsizing ? Un atout est que si le moteur casse, le petit diesel Fiat, complet avec son FAP et tous ses accessoires, ne vaut même pas le prix de la pompe d'injection seule, sur le moteur d'origine. Quant à la consommation, on l'imagine réduite de 75%.

ENTRETIEN DE VOTRE VÉHICULE

Tout savoir sur les amortisseurs

1- Confort et tenue de route

L'amortisseur pousse la roue vers le sol de façon à ce que le pneu «colle à la route» en permanence et en toutes circonstances.

La suspension d'une voiture influe sur :

Le confort

La tenue de route en courbe, au freinage ou à l'accélération

Les distances de freinage

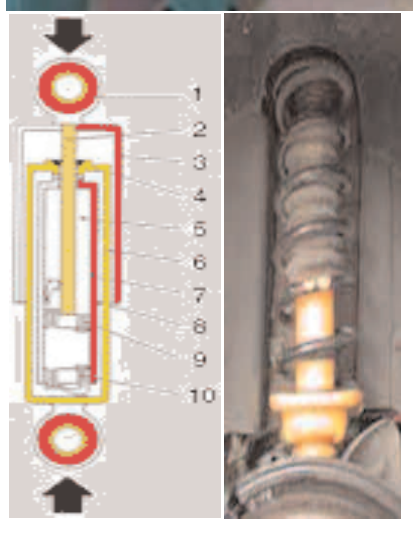
2- Schéma d'un amortisseur

Il est constitué de 10 parties :

1 Silentbloc
2 Ligne de piston
3 Cache poussière
4 Joint
5 Chambre de travail
6 Tube de réserve
7 Tube de travail
8 Chambre de compression
9 Piston (détente)
10 Soupape de base (compression)

3- Bon à savoir

L'usure des amortisseurs : lente et progressive — vous aurez tendance à adapter votre style de conduite pour compenser les faiblesses de la mécanique. Le comportement général de votre voiture se dégrade, et vous prenez les risques suivants : perte de contrôle dans certaines situations : virage, dos d'âne, aquaplanage, augmentation de vos distances de freinage. Exemple : A 80 km/h sur route droite et sèche, un seul amortisseur



défectueux rallonge la distance de freinage de 2,60m.

Astuce : pour vous rendre compte de l'état de détérioration de vos amortisseurs, comparez le comportement de votre voiture à celui d'une autre correctement amortie, cela rend le constat plus parlant.

4- Conseils d'entretien

Remplacez-les dès qu'ils sont fatigués

Des amortisseurs fatigués endommagent de très nombreuses pièces des trains roulants. Attendre trop longtemps pour les remplacer est à l'évidence un très mauvais calcul. Un système d'amortissement usé génère nombre de vibrations, chocs et trépidations qui usent prématurément des organes vitaux tels que :

Rotules de direction
Direction elle-même
Roulements de roues
Cardans et différentiels

Sans parler des contraintes énormes qui pèsent dès lors sur les pneumatiques quand ces derniers doivent travailler dans de mauvaises conditions (leur durée de vie peut même être réduite de 20% à 30%).