DACIA LOGAN BERLINE

Séductrice et généreuse

Véhicule de choix pour un nombre sans cesse croissant d'Algériens, la Dacia Logan s'est adaptée au fil des années aux habitudes et aux attentes d'une clientèle de plus en plus exigeante, qui s'oriente vers l'essentiel. Son style s'est raffermi et sa polyvalence plus que jamais confirmée.

Naturellement généreuse, elle offre une habitabilité exceptionnelle avec 5 vraies places confortables et un coffre généreux. Accueillant facilement 3 adultes, ses places arrière profitent des dimensions exceptionnelles de l'habitacle en largeur comme en hauteur pour offrir une liberté de mouvement synonyme de bien-être. Pour transporter les bagages de toute la famille, le coffre de Dacia Logan affiche tout simplement le plus grand volume de sa catégorie avec 510 litres. Robuste, Dacia Logan a été conçu pour résister durablement aux conditions de route et de climat les plus extrêmes grâce à une fiabilité et une sécurité toujours au meilleur niveau. A l'image des autres modèles de la marque, elle bénéficie d'une garantie de 3 ans et a déjà fait preuve dans notre pays d'une résistance reconnue aux conditions d'utilisation les plus extrêmes. Il est à souligner que plus de 55 000 exemplaires de Dacia Logan ont été vendus depuis son introduction et qu'elle représente le 2e véhicule le plus vendu de son segment derrière Symbol. Elle est proposée actuellement dans les concessions de la filiale de Renault en Algérie en motorisation 1.4 essence 75 ch avec 3 niveaux d'équipements,

Logan
1.4 MPI 75 : 853 000 DA
Logan Ambiance
1.4 MPI 75 : 932 000 DA
Logan Black Line
1.4 MPI 75 : 1 002 000 DA

Logan est équipée selon les versions comme suit :

Equipements de série sur Logan

Banquette arrière rabattable, chauffage ordinaire, kit fumeur ; options : airbag conducteur, peinture métallisée, airbag passager.

Equipements de série sur Logan Ambiance

Airbag conducteur, banquette arrière rabattable, vitres teintées, climatisation CPE/TRF, lève-vitres avant électriques, direction assistée.

Equipements de série sur Logan Black Line

Volant réglable (hauteur), vitres avant électriques, vitres teintées, banquette Ar 1/1, rétroviseurs extérieurs ton caisse, bouclier ton caisse.

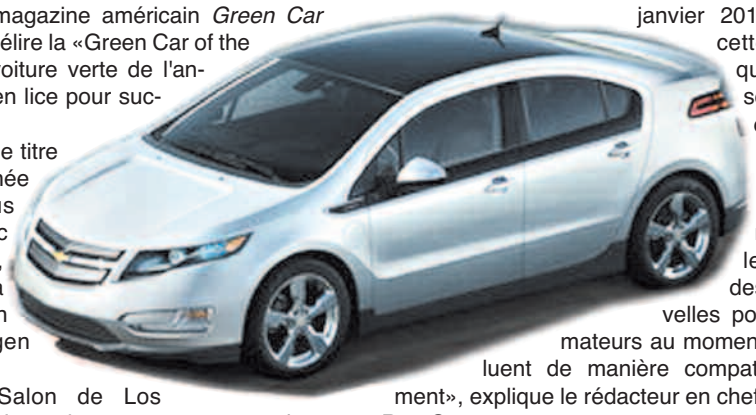
Options : airbag conducteur, airbag passager, airbag latéral avant, ABS, peinture métallisée.

LSA

APRÈS LA VOITURE DE L'ANNÉE

La «voiture verte de l'année» suscite les intérêts

Depuis sept ans, le magazine américain *Green Car Journal* a pris l'habitude d'élire la «Green Car of the Year», autrement dit la voiture verte de l'année. Cinq modèles sont en lice pour succéder à la Chevrolet Volt.



Et les nominées pour le titre de voiture verte de l'année sont les Ford Focus Electric, Honda Civic Natural Gas (GNV), Mitsubishi i-MiEV, Toyota Prius v (Prius + en Europe) et Volkswagen Passat TDI.

Lors du prochain Salon de Los Angeles, le *Green Car Journal* remettra comme chaque année son trophée de «Green Car of the Year» au véhicule innovant qui aura eu les meilleures performances environnementales et qui sera disponible à la vente à partir du premier janvier 2012. «Les finalistes de cette année démontrent qu'il n'existe pas une solution unique dans le domaine des transports.

Les voitures nominées méritent d'être mises en valeur pour leur approche unique, destinée à offrir des nouvelles possibilités aux consommateurs au moment où les véhicules évoluent de manière compatible avec l'environnement», explique le rédacteur en chef du *Green Car Journal*, Ron Cogan.

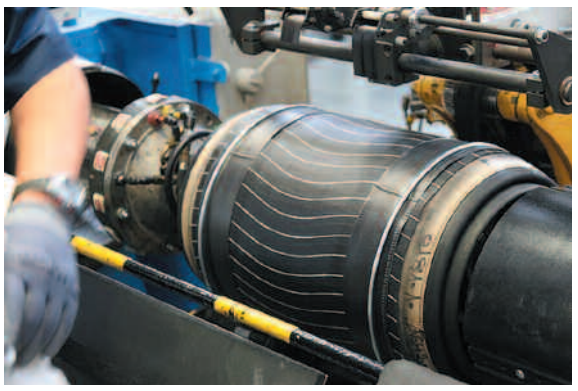
Qui succèdera aux Chevrolet Tahoe hybride - 2008 -, Volkswagen Jetta - 2009 -, Audi A3 TDI - 2010, et Chevrolet Volt - 2011 - ? Réponse le 17 novembre prochain.

TECHNOLOGIES

Les secrets du pneu

Une bonne voiture sans de bons pneus, c'est un peu comme un sportif en pantoufles. Une virée dans les entrailles d'une fabrique de pneu chez le leader mondial Michelin permet de mieux cerner les composants et la procédure de réalisation. Comme dans beaucoup d'autres domaines, les grandes quantités sont faites de manière industrielle tandis que les petits volumes sont faits à la main. C'est l'exemple de l'atelier de fabrication des pneus de compétition.

350 ingrédients permettront de composer les 7 à 10 mélanges de gomme qui vont être utilisés pour un pneu. Il faut utiliser ces mélanges dans les 50 jours, sinon ils perdront de leurs caractéristiques ! Et nous voici en train d'assembler différentes bandes de gomme. L'une pour faire l'étanchéité du pneu, l'autre pour le protéger, celle-ci contenant du textile pour assurer la rigidité nécessaire aux diverses accélérations, encore une autre qui deviendra flanc par la suite… Ce qui n'est pour l'instant qu'un rouleau de gomme reçoit à ses extrémités deux tringles (des cerceaux) en zinc : ils assureront la grande rigidité du pneu à hauteur de la jante, et donc



l'étanchéité. Ensuite, on replie les extrémités de la pièce obtenue. On replie… toujours à la main, avec un petit outil ! C'est simple, on dirait presque que l'on fait de la pâtisserie et on a du mal à croire qu'on fait un vrai pneu de cette manière ! Et puis on change de machine pour installer la bande de roulement. La bande de roulement de notre futur 155 R13 est arrivée déjà prédécoupée à la bonne dimension, et elle a été mise à chauffer quelques instants. Elle est posée sur notre objet, qui au préalable aura commencé à prendre sa forme via un support qui lui injecte de l'air comprimé.

On colle, on met un petit coup de truelle pour que ça soit parfait, et c'est bon !

C'est maintenant presque un pneu. Maintenant, il faut le mettre au four, environ une dizaine de minutes. La cuisson lui donnera les caractéristiques recherchées. En même temps, le moule où on l'aura déposé lui donnera sa sculpture et les inscriptions sur les flancs. Vingt minutes plus tard, notre pneu en 155 est donc prêt pour le service. Pendant ce temps, dans le bâtiment d'en face, un autre ouvrier vient dans le même temps, et de la même manière, de donner naissance à quelques slics et est en train de préparer des pneus terre pour une certaine voiture de WRC… Il reste encore 3 ans maximum pour que le pneu neuf parte chez un distributeur…

Vu comme cela, la fabrication d'un pneu paraît presque simple. Mais le secret est dans la gomme utilisée, le dessin particulier de la sculpture… C'est là surtout la performance et le savoir-faire d'un constructeur mondial.

Publicité