Top 10 du mois de juillet 2014

1	Renault	3945	(+15%)
2	Peugeot	3387	(-4%)
3	Volkswagen	3363	(-13%)
4	Hyundai	2318	(-13%)
5	Toyota	1713	(+5%)
6	Suzuki	1361	(+0%)
7	Seat	1286	(-7%)
8	Skoda	1205	(-15%)
9	Chevrolet	1022	(-5%)
10	Citroën	721	(-11%)

Meilleures ventes par modèle

1	VW Polo	2105	(-2%)
6	Seat Ibiza	935	(+12%)
2	Hyundai Accent	1567	(+5%)
7	Toyota Hilux	806	(-15%)
3	Renault Symbol	1182	(+36%)
8	Skoda Fabia	717	(-11%)
4	Peugeot 208	1080	(+10%)
9	Suzuki Swift HB	690	(+7%)
5	Renault Clio 4	1078	(+56%)
10	Peugeot 301	635	(-33%)

VILLES EMBOUTEILLÉES

Alger manque au palmarès

Les bouchons figurent désormais parmi les signes distinctifs des villes les plus peuplées de la planète. Une problématique internationale qui contribue grandement à la détérioration du cadre de vie des habitants et affecte leur état de santé. L'enfer de la circulation automobile est vécu avec la même peine que l'on soit en Afrique, en Europe, en Amérique ou en Asie.

Photos : DR

Un trajet exigeant normalement une demi-heure peut facilement doubler ou même tripler en fonction de l'état du trafic et des moments de la journée. Pour ceux qui doivent les affronter quotidiennement sur le chemin du travail, c'est évidemment plus que contraignant. Et au-delà de l'Algérie, ce phénomène est endémique à toutes les agglomérations mondiales et touche particulièrement les plus grandes villes. La souffrance au quotidien des Algérois et des autres importantes cités du pays serait toute relative comparativement au calvaire vécu péniblement par les habitants des mégapoles comme Istanbul, Rome, Rio de Janeiro ou encore Le Caire ou Paris.

C'est ce qui ressort d'une étude rendue publique par le spécialiste européen de la navigation GPS, Tom Tom et qui nous apprend parfois avec surprise que le pire de ces situations d'étouffement est gravement ressentie dans d'autres régions du monde. Tom Tom vient en effet de dévoiler un classement portant sur toutes les villes du monde où ce spécialiste de la navigation dispose d'une couverture satellitaire. Il est donc évident que l'Algérie ne figure pas encore sur ses tablettes de recherche.

Le top 10 des cités les plus embouteillées fait apparaître des noms d'agglomérations connues déjà pour leur circulation automobile infernale et un nombre d'habitant tout aussi exceptionnel. La palme de la saturation revient à la capitale russe, Moscou, qui se distingue ainsi comme étant la ville la plus embouteillée du monde, avec des avenues aux dimensions gigantesques mais qui ne résistent plus face à des flux de véhicules de plus en plus grandissants et des pics ahurissant en heures de pointe. Tom Tom estime que pour un trajet nécessitant normalement soixante minutes pour être parcouru, il faudra rajouter 76 minutes supplémentaires en moyenne à Moscou en heure de pointe. Ce qui donnerait donc plus de deux heures et quart pour un simple trajet d'une heure. Moscou domine avec un indice de bouchons de 76%, juste devant Istanbul en Turquie où cet indice est de 62%. En troisième position, Rio de Janeiro est la pire ville du Brésil pour les bouchons (55%), juste devant Mexico au Mexique qui présente un indice de bouchons de 54%. En cinquième position, on retrouve une autre ville brésilienne (Sao Paulo, 46%) devant la première ville européenne qui n'est autre que Palerme en Italie (39%). Varsovie en Pologne n'est que septième dans ce nouveau classement avec 39% également, juste devant la capitale italienne Rome (37%). Suivent Los Angeles en neuvième position (36%) et Dublin en Irlande avec 35%. Si l'on se réfère à ces critères de classement établis par Tom Tom, on est tenté d'intégrer sans trop d'hésitation la ville d'Alger où les temps de parcours sont tout aussi élevés, voire même plus. Et pour cause et à titre d'exemple, un trajet de 30 minutes entre Aïn Taya et Alger-centre est réalisé en heure de pointe en 2 heures de temps, soit 90 minutes de plus que la normale. Alger serait alors le leader incontesté de ce triste palmarès.

Le classement :

. Moscou
. Istanbul
. Rio de Janeiro
. Mexico
. Sao Paulo
. Palerme
. Varsovie
. Rome
. Los Angeles
. Dublin

FERRARI 275 GTB/C

L'auto la plus chère au monde

Alors que la 250 GTO détient toujours le record de prix pour une automobile, la 275 GTB/C Spéciale pourrait le lui ravir.

Au même titre que certaines œuvres d'art, l'automobile peut atteindre un tarif astronomique lorsqu'il s'agit des exemplaires les plus rares et les plus recherchés du monde. Dans le catalogue des voitures neuves actuelles, certaines supercars élitistes comme la Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse ou la Lamborghini Veneno Roadster approchent ou dépassent les 3 millions d'euros. C'est énorme oui, mais ce n'est absolument rien comparé à ce que peuvent atteindre certaines autos beaucoup plus vieilles, considérées comme les voitures les plus prestigieuses de tous les temps. Elles peuvent être issues de plusieurs époques, souvent comprises entre les années 1920 et 1970. Que ce soit pour les

rarissimes Bugatti Atlantic ou les Ferrari 250 GTO les plus cotées, le prix sur le marché de la collection dépasse généralement les 20 millions d'euros. C'est d'ailleurs cette dernière italienne qui possède actuellement le record absolu de valeur pour une automobile de route, avec un prix de 38 millions d'euros obtenus lors d'une vente aux enchères en 2013 pour un modèle rouge.

Ce record risque d'être une nouvelle fois battu dans quelques jours. Comme chaque année, le concours d'élégance de Pebble Beach en Californie sera le théâtre de certaines ventes aux enchères, dont les exemplaires présentés sont parmi les plus recherchés de la planète. Une Ferrari 250 GTO y sera notamment mise en vente, mais ce n'est pas le seul exemplaire spécial prévu pour être adjugé sur place. Une autre Ferrari moins connue et encore plus rare y sera mise en vente, dans le cadre d'une session tenue par RM Auctions. L'une des trois 275 GTB/C Spéciale construites en 1965 par la marque au cheval cabré pour permettre l'homologation en course de l'auto.

Ce très bel exemplaire gris (numéro de châssis 06701) n'a jamais connu la compétition mais l'un de ses jumeaux a terminé sur le podium au classement général des 24 Heures du Mans 1965, juste derrière deux Ferrari 250 LM (à moteur arrière).

BON À SAVOIR

L'état des pneus, un gage de sécurité

Avec des pneus sous-gonflés, la voiture s'écrase dans les virages. Trop peu d'automobilistes se soucient de l'entretien des pneumatiques de leur voiture.

L'arrivée du mois d'août marque le grand rush des départs en vacances.

Les pneus font partis du triangle de sécurité. Des tests menés par le manufacturier Bridgestone au printemps 2013 sur 28 000 véhicules de l'Union européenne ont révélé que plus de 3 automobilistes sur 4 roulaient avec des pneus sous-gonflés, et que 25% des voitures contrôlées avaient des pneus usées sous le seuil limite de 1,6 mm.

Pneus sous-gonflés : voiture moins stable

Début juillet, Pirelli a fait vivre l'expérience à des journalistes sur circuit pour démontrer l'importance d'avoir de bons pneumatiques. Le début par un essai de slalom à 60 km/h avec un véhicule chaussé de pneus sous-gonflés de 0,8 bar.

Une baisse de pression qui pourrait sembler anodine et dont on ressent pourtant tout de suite les effets négatifs : voiture difficile à contrôler et moins stable, roulis plus marqué. Le résultat, des situations de tête à queue, malgré la vitesse peu élevée.

Pneus usés : risque d'aquaplaning plus élevé

Deuxième test : rouler avec des pneumatiques usés. L'expérience entraîne un risque d'aquaplaning important, notamment dans les virages. On appelle cela l'aquaplaning latéral.

A une vitesse de 90 km/h, la voiture est déviée et le conducteur ne parvient pas à suivre la trajectoire de la route. A la même vitesse mais avec des pneus en bon état, la voiture passe sans

encombre.

Pneus usés et sous-gonflés : dangereux

Un tour de circuit détrempé au volant de deux voitures : l'une chaussée de pneumatiques dégonflés de 0,8 bar et usés pratiquement jusqu'au témoin d'usure (1,6 mm), l'autre de pneus en bon état.

Sous la pluie, les dangers de rouler avec de mauvais pneus sont encore plus marqués : adhérence et motricité précaires, distances de freinage allongées, difficulté de maintenir le véhicule dans la bonne trajectoire. Ce qui explique les conseils des spécialistes pour monter toujours les pneus neufs à l'arrière du véhicule. Avec des pneus usés à l'arrière, la voiture n'est jamais stable dans les virages, même à faible vitesse. Elle a tendance à partir en survirage (les roues arrière dérapent) et elle devient difficile à contrôler.

Cette situation est encore pire avec une voiture équipée de roues arrière motrices (propulsion). Il est donc recommandé de vérifier l'usure et la pression des pneus régulièrement (une

fois par mois) et ne pas attendre pour les changer si cela est nécessaire.