



NOUVEAU MERCEDES GLC

Un SUV pour la Classe C



Pour une fois, avec cette auto, il est possible de dire «tout change, même le nom» ! Suite à la mise en place d'une nouvelle nomenclature, le patronyme GLK passe à la trappe pour un inédit GLC. Il y a une logique dans cette modification : il faut en effet considérer ce modèle comme la

déclinaison SUV de la Classe C, au même titre que le GLA est la Classe A 4x4. C'est aussi l'occasion d'abandonner un nom qui n'a pas particulièrement brillé face aux BMW X3 et Audi Q5. Avec son look trop carré, le GLK n'a pas vraiment séduit.

Son remplaçant est très différent, avec un design tout en courbes, bien dans la veine des dernières productions de la marque à l'étoile. D'ailleurs, la filiation avec la Classe C est indéniable, encore plus avec sa variante break.

La face avant adopte une large calandre verticale, avec un gros logo, et des optiques en amande. L'élément couleur alu autour de la prise d'air centrale assure le lien esthétique avec le GLA. De profil, retenons la présence d'une troisième vitre latérale en pointe... aux faux airs d'Audi Q5 ! A l'arrière, les feux horizontaux débordent sur le hayon. Petit détail esthétique curieux : la lunette ne suit pas la découpe du coffre : la carrosserie en fait le tour. Tradition Mercedes oblige, un kit esthétique AMG est d'ores et déjà présenté.

Preuve que le GLC est une Classe C SUV, la planche de bord est commune aux deux véhicules ! Mercedes fait ainsi une belle économie... et au final ce n'est pas un souci, car le design de ce tableau est très réussi (même si l'intégration de l'écran central est étonnamment toujours aussi discutable). En mettant la main au portefeuille, le système multimédia peut se piloter par un pavé tactile situé entre le conducteur et le passager. Mercedes propose de nombreux habillages : le GLC séduira aussi bien la clientèle traditionnelle avec sa console imitant le bois que les jeunes pères de famille dynamiques, avec des placages argentés.

PLAISIRS DE CONDUITE

Les 20 meilleures routes du monde

Des scientifiques et experts ont mis au point une formule mathématique permettant de déterminer quelles étaient les meilleures routes du monde. Les conducteurs européens sont les mieux lotis.

En matière de plaisir de conduite, les paramètres sont par essence éminemment subjectifs. Pour autant, il serait possible de mesurer précisément, par le biais d'un savant calcul dont nous vous délivrons la formule ci-dessous, quelles sont les plus belles routes du monde !

Ainsi, on pourrait déterminer l'équilibre optimal entre virages, accélération, vitesse et distances de freinage.

Cet instrument a été mis au point, à l'initiative du loueur de voitures Avis, par trois experts : le Dr Mark Hadley, chercheur en physique quantique, Hermann Tilke, concepteur de circuits de F1 et John Wardley, concepteur de montagnes russes.

Il a notamment permis de conclure que le ratio de conduite idéal serait de 10:1, à savoir 10 secondes sur une ligne droite pour 1 seconde dans un virage (ce que certains contestent déjà...).

Quoi qu'il en soit, les chercheurs ont appliqué cette formule à 25 routes préalablement sélectionnées :



Photos : DR

- 1- **Portugal** : de Peso da Régua à Pinhão (N222)
- 2- **Etats-Unis** : la route 1 de Castroville à Big Sur, Californie 74 km, 36 virages
- 3- **Grande-Bretagne** : l'A535 de Holmes Chapel à Alderley Edge 16 km, 19 virages
- 4- **Suisse** : le col de la Flüela de Davos à Susch 28 km, 37 virages
- 5- **Grande-Bretagne** : la B3515 de Cheddar à Ashwick 23 km, 22 virages
- 6- **Allemagne** : de Titisee à Bad Krozingen via la route L126 61 km, 55 virages
- 7- **Grande-Bretagne** : l'A591 de Kendal à Keswick 47 km, 24 virages
- 8- **Australie** : la Great Ocean Road de Twelve Apostles à Apollo Bay 85 km, 48 virages
- 9- **France** : Route Napoléon (RN85) 63 km, 17 virages
- 10- **Nouvelle-Zélande** : Karamea Highway
- 11- **Espagne** : de San José (Almería) à Cabo de Gata via la route ALP-822 24 km, 30 virages
- 12- **Allemagne** : la S165 de Hohnstein à Bad Schandau 43 km, 63 virages
- 13- **Espagne** : de Zumaia à Zarauz via la route N-634 12 km, 22 virages
- 14- **Portugal** : la N247/Avenida do Atlântico, de Sintra à Praia das Maças 12 km, 24 virages
- 15- **Espagne** : de Escalona à Rio Bellos via la route HU-631 27 km, 73 virages
- 16- **Portugal** : la N267 de São Marcos da Serra à Monchique 35 km, 84 virages
- 17- **Japon** : la Nihon Romantic Highway de Chugushi à la fourche de la route 120 7 km, 34 virages
- 18- **France** : la D81 de Piana à Porto en Corse 12 km, 39 virages
- 19- **Italie** : de Portofino (GE) à Portofino Vetta (GE) 13 km, 61 virages
- 20- **Roumanie** : la route Transfăgărășan (DN7C) 26 km, 73 virages

INNOVATION

Voiture automatique et éveil du conducteur

Jaguar Land Rover estime que la voiture autonome devra évaluer les capacités de son pilote à reprendre le volant.

Avant de conquérir totalement sa liberté, le véhicule autonome va devoir encore pendant quelque temps partager son volant avec un conducteur fait de chair et de sang, si toutefois il le lui permet. Le Dr Wolfgang Epple, directeur de la recherche et de la technologie chez Jaguar Land Rover, est formel : «Quand la voiture devra rendre le contrôle au conducteur, elle devra savoir si ce dernier est suffisamment éveillé et en forme.»

Le groupe automobile britannique travaille actuellement sur des systèmes d'évaluation des capacités du conducteur issus des dernières technologies médicales, aérospatiales, voire sportives. Demain, les inattentifs, les distraits et les stressés seront sous haute surveillance s'ils veulent reprendre les commandes de leur véhicule.

Le projet «Sixième Sens» se fonde essentiellement sur l'évaluation de l'état de vigilance ou de manque de concentration du conducteur par la détection et la mesure des ondes delta et thêta



produites lors du rythme cérébral. Ces deux ondes sont émises pendant le sommeil ou pendant le passage de la veille à la somnolence.

Le moyen habituel de mesurer ces signaux nécessite la pose d'un bandeau sur la tête, ce qui n'est guère envisageable dans l'habitacle d'un véhicule. Jaguar Land Rover s'est tourné vers une technologie utilisée par la Nasa pour développer les capacités des pilotes de ses engins spatiaux ainsi que par l'équipe américaine de bobsleigh pour améliorer l'attention et la concentration de ses sportifs : des capteurs intégrés au volant.

Ceux-ci sont connectés à un logiciel qui amplifie le niveau des ondes collectées par les senseurs en éliminant les bruits ambiants parasites. Des neuroscientifiques ont été impliqués pour l'étalonne-

ment et l'interprétation des résultats. En cas de baisse de la vigilance ou début d'endormissement, des alertes visuelles ou sonores interviendront dans le cockpit. Si cela ne suffit pas, des vibrations plus ou moins fortes seront produites dans le volant et la pédale d'accélérateur pour éveiller le conducteur.

Le recours à l'accélérateur comme élément de communication non visuel («pédale haptique») semble se développer. Sur le Range Rover, l'accélérateur produit des secousses lors du dépassement de la vitesse autorisée, ou se durcit considérablement pour éviter que le conducteur ne dépasse cette limite. Une autre voie de recherche explorée par Jaguar Land Rover est l'analyse de l'activité cardiaque et de la respiration via des capteurs médicaux intégrés dans le siège. Ceux-ci mesurent les pulsations, la tension artérielle ainsi que la fréquence respiratoire. Ils devraient permettre la détection d'un problème cardiaque ou plus simplement l'augmentation du niveau de stress du conducteur. L'éclairage d'ambiance, les réglages audio et la climatisation seront alors modifiés pour le relaxer.

VOLKSWAGEN CALIFORNIA

Un Transporter pour les vacances

Volkswagen lance son nouveau mini-camping-car California. Sept personnes peuvent prendre place à bord de ce véhicule destiné à l'évasion. Le modèle abrite sous son capot des blocs dont les puissances s'étendent de 84 chevaux à 204 chevaux. Ses tarifs démarrent à 41 500 €.

Ce van est basé sur la dernière génération du Transporter dévoilée mi-avril. La finition d'entrée de gamme dispose d'un toit ouvrant manuel et de sept places. Une table pliante de pique-nique et des chaises sont astucieusement rangées dans le hayon. La version intermédiaire California Coast est dotée en plus d'un espace de cuisine avec un évier en inox, une gazinière à deux brûleurs et un réfrigérateur de 42 litres. L'aspect des meubles est revu à la hausse grâce à des placages en aluminium et en bois. Enfin, le plus cher s'embourgeoise du double vitrage, d'une ouverture électrique du toit, d'un éclairage d'ambiance variable à LED et de sièges chauffants.

Le Volkswagen California profite à son lancement de plusieurs moteurs diesel TDI offrant 84 chevaux à 204 chevaux. Ces derniers seront prochainement rejoints par deux mécaniques essence de 149 chevaux et 204 chevaux.

