IONIQ HYBRIDE

Et Hyundai franchit le pas

Rivale sérieuse à la fois de la Toyota Prius pour l'hybride et de la Nissan Leaf pour l'électrique, l'Ioniq adopte un registre aussi large que séduisant.

Peter Schrayer, ex-patron du design d'Audi et maintenant à la tête du design et de la qualité du groupe Hyundai-Kia, semble avoir tiré ses propres conclusions. Et pour cause, l'Ioniq permet de se lancer avec retard sur ce marché qui semble désormais sur la rampe de lancement. Inutile d'avoir raison trop tôt, en pragmatiques, les Coréens sont prêts au bon moment.

On n'est jamais aussi bien servi que par soi-même et le lancement du cousin Kia Niro quelques semaines plus tôt indique la piste à suivre. Gagné, il s'agit bien de la même plateforme technique, adaptée à une berline puisque le Niro joue plutôt les crossover. Élégante, voire un tantinet haut de gamme avec des applications de chromes, notamment sur les poignées de portes, la carrosserie de l'Ioniq sait aussi se montrer efficace avec un Cx de 0,2.

L'hybride simple emprunte là encore au Niro avec le récent 4 cylindres essence 1.6 T-GDi fonctionnant en cycle Atkinson sur toute sa plage de régime. Il cumule l'injection directe, le calage variable à l'admission et à l'échappement et le mouvement est transmis aux roues avant par une boîte à double embrayage. En dépit de tout cela, sa puissance est fort modeste avec seulement 105 Ch. La raison est que le complément est fourni par le petit moteur électrique de traction à aimants permanents (32 kW soir 44 Ch) qui a été installé dans la boîte alors qu'un alterno-démarreur permet d'arracher la voiture au démarrage et de recharger la batterie au ralenti.

La version de carrosserie plus basse permettrait d'économiser 55 kg par rapport au Niro grâce à l'emploi d'aluminium (capot, hayon, suspensions) avec un poids de 1 370 kg encore raisonnable.

La version électrique remplace tout cela par un moteur électrique de 88 kW (120 Ch), une boîte automatique à 1 vitesse commandée par un sélecteur tactile et une batterie qui passe de 1,56 kWh à 28 kWh. La future version hybride rechargeable se situera pour sa part à 8,9 kWh pour la batterie. En attendant cette dernière version, l'hybride standard associé à un moteur 1.6 essence de 105 Ch offre une puissance cumulée de 141 Ch et un couple de 265 Nm. Elle a servi de sparring-partner aux 120 ch de la tout électrique et à ses 295 Nm. Excepté la grille de calandre disparue et les roues de 16 pouces au lieu de 17 sur l'électrique, il n'y a pas de grosses différences visuelles.

À l'intérieur, où les matériaux moussés haussent le niveau en qualité et offrent une ergonomie idéale, on ne voit vraiment que le sélecteur de vitesse (de marche pour l'électrique) pour les différencier.

NOUVELLE DACIA SANDERO STEPWAY EXTRÊME

Un rapport qualité/prix compétitif

Après deux tentatives infructueuses, la nouvelle Dacia Sandero Stepway Extrême a été finalement lancée officiellement dimanche dernier en présence des représentants de la presse nationale et des responsables de Renault Algérie et de Renault Algérie production.

Photos : DR

Assemblée dans les installations de l'usine de Oued Tlélat près d'Oran, cette nouvelle voiture «made in bladi» se distingue par une dotation en équipements de sécurité, de confort et de bien-être importante et surtout, une tarification avantageuse comparativement au même modèle importé, soit près de 200 000 DA en moins.

D'autant qu'elle bénéficie au titre de produit national d'une exonération totale de la TVA et de la taxe sur les véhicules neufs (TVN). On citera parmi ces équipements, le GPS interactif avec écran tactile, le radar de recul, l'accoudoir central et le volant en cuir. Il va sans dire qu'elle est proposée également avec les fondamentaux de haut de gamme qu'on retrouvait déjà sur la version précédente, comme la climatisation, les vitres électriques, l'ordinateur de bord, etc.

Deux moteurs sont proposés à la clientèle algérienne, le 1.6 MPI essence de 80 Ch et le diesel, 1.5 dCi, développant une puissance de l'ordre de 85 Ch. Les ventes de la nouvelle Sandero Stepway sont finalement ouvertes au public et peuvent être enregistrées aussi bien au niveau des succursales du groupe que chez les 60 agents agréés implantés dans l'ensemble des wilayas du pays. Et à l'occasion de ce lancement, la filiale du groupe français propose aux nouveaux acquéreurs de Stepway Extrême une première révision gratuite.

La filiale souligne par ailleurs la qualité de ses véhicules assemblés en Algérie et leur conformité avec les exigences de qualité et de sécurité en vigueur dans le groupe Renault. De plus, les véhicules ont été soumis à des tests de roulage dans un centre d'essai du groupe en Roumanie et à travers les routes algériennes.

Signalons que Sandero Stepway Extrême bénéficie d'une garantie de 3 ans ou 100 000 km. Les prix de vente de la nouvelle production de Renault en Algérie sont fixés comme suit :

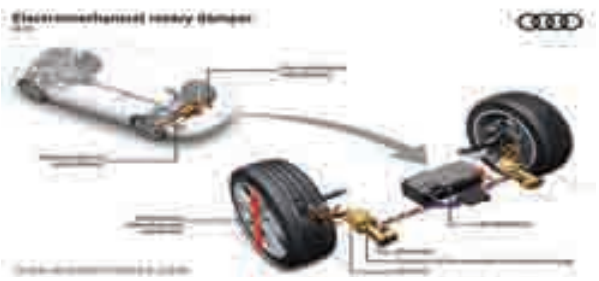
Dacia Sandero Stepway

- Essence 1.6 80 Ch : 1 499 000 DA
- Diesel 1.6 85 Ch : 1 659 000 DA

B. B.

RÉCUPÉRATION D'ÉNERGIE

L'innovation d'Audi



Tous les ingénieurs y ont déjà pensé. Un amortisseur connaît 2 mouvements, compression et extension, et il devrait être possible de convertir la force derrière ces mouvements en électricité, pour la stocker dans une batterie. Mais si le principe est simple, la réalisation ne l'est pas. On se réjouit alors qu'un grand constructeur comme Audi ait validé un budget pour étudier le sujet.

La marque aux anneaux a bien eu raison, son étude a plus que prouvé le potentiel de cette technologie. Audi a en effet résolu les 2 gros problèmes autour de la suspension à récupération d'énergie. Le premier est l'encombrement, puisque dans une voiture classique avec l'amortisseur dans un ressort, on ne sait pas où ajouter un moteur électrique. Les ingénieurs Audi ont conçu une suspension avec des moteurs électriques horizontaux, qui remplacent les classiques amortisseurs verticaux. On voit alors que cela libère de la place. Il fallait ensuite trouver que pour faire de l'électricité récupérée, il n'y a pas de recette miracle. Ce système ne pourrait fonctionner dans une voiture essence standard avec batterie de 12 volts. Il faut le système électrique d'une voiture électrique, ou celui d'une hybride, et c'est sur une auto mild-hybrid en 48 volts qu'Audi a développé son système.

La qualité d'énergie potentiellement récupérable varie considérablement selon le profil de la route (goudron bien lisse ou pavés), dans un facteur de 1 à 200 selon Audi, mais sur une route moyenne et dans un gros véhicule hybride (ce système est cher, haut de gamme comme la suspension active d'un Q7), cette technologie eROT (pour rotation) pourrait générer une réduction de la consommation jusqu'à 0,7 l/100 km. Le potentiel serait assurément encore plus grand sur une auto électrique, mais Audi n'y est pas encore. Ce système eROT n'a d'ailleurs pas encore été validé pour la série.

VOLS DE VÉHICULES

Défaillance des systèmes de sécurité

Des chercheurs allemands ont découvert une faille dans le système d'ouverture/fermeture à distance des portes chez plusieurs marques automobiles. Environ 100 millions de voitures dans le monde seraient concernées.

L'enquête a été menée en Allemagne et réalisée en collaboration avec le quotidien Süddeutsche Zeitung (SZ) et les chaînes publiques régionales de radio-télévision NDR et WDR. Les chercheurs affirment avoir trouvé une faille de sécurité dans le système d'ouverture et de fermeture à distance des portes chez plusieurs constructeurs. D'après l'étude, il serait possible pour des pirates informatiques de contourner le système de sécurité à partir d'anciennes clés en raison du nombre insuffisant de mots de passe différents. Le problème toucherait environ 100 millions de véhicules dans le monde. Les chercheurs allemands ont relevé des défaillances chez de nombreux constructeurs comme Audi, Citroën, Peugeot, Renault, Fiat, Opel, Ford, Nissan,

Seat, Skoda et Volkswagen. Bref, il s'agirait d'un problème global. Faudra-t-il ressortir le cale-volant ?

BRÈVES... BRÈVES... BRÈVES...

SUÈDE

Actibump, le casseur de vitesse

En Suède, un casse-vitesse ne se déploie que si un véhicule en excès de vitesse s'en approche. Pour les autres, la surface reste plane. L'Actibump a déjà été installé sur plusieurs routes suédoises. Actibump a dû surprendre quelques touristes sur le pont Øresund reliant la Suède au Danemark, mais aussi à Linköping, Malmö, Uppsala et Västerås. Ce système crée un trou, un peu comme nos nids-de-poule, pour ralentir les voitures en excès de vitesse. C'est donc un casse-vitesse dynamique. Il ne se déploie que lorsqu'un véhicule roule trop vite. Pour les autres, rien ne se passe. Les cyclistes peuvent aisément le contourner s'il venait à s'ouvrir à l'approche d'un automobiliste trop pressé. Le système prévoit des transpondeurs pour les véhicules d'urgence afin de bloquer momentanément l'Actibump.

SUZUKI IGNIS

Un restylage salutaire

Suzuki est en pleine phase de séduction avec l'arrivée de nouveaux modèles. La marque japonaise ajoute de nombreux véhicules à son catalogue avec la Baleno récemment et le renouvellement de l'Ignis, dont la deuxième présentation, après celle de Tokyo, se fera au Mondial de Paris. Le mini-baroudeur/ludospace urbain ne devrait pas avoir trop de concurrence sur le marché européen. Dévoilée dans un premier temps sous la forme d'un concept puis dans sa mouture de série, l'Ignis est un minispace urbain oscillant entre la citadine et le petit baroudeur. Et en parlant de baroudeur, il existe justement une version à transmission intégrale qui devrait faire merveille en tout chemin grâce à un poids plume et des petites roues, à la manière d'une Fiat Panda 4x4. Cette dernière devrait d'ailleurs être sa principale rivale en Europe. Il reste maintenant à connaître les motorisations et les prix de cette Ignis qui devrait très probablement embarquer le dernier moteur essence à microhybridation vu sur la Baleno.

TECHNOLOGIE

Des sièges anti-endormissement

L'équipementier automobile Faurecia vient de dévoiler son premier siège intelligent, l'Active Wellness. Celui-ci a l'ambition de lutter contre la somnolence et l'état de stress au volant. On n'arrête décidément pas le progrès. La preuve ? L'équipementier Faurecia vient de dévoiler son premier siège intelligent. Baptisé «Active Wellness», ce siège devrait intéresser plus d'un constructeur dans les mois à venir. Il faut dire que ses spécificités ne peuvent laisser indifférent. Physiquement, si ce siège ressemble à n'importe quel autre modèle de la production actuelle, il s'en distingue en se dotant de capteurs qui peuvent détecter la somnolence ou l'état de stress du conducteur.

Lorsque les données relatives à l'état physique du conducteur (rythme cardiaque et cadence de respiration) ont été analysées après quelques minutes, le programme met en place les mesures qui s'imposent.

Concrètement, en cas d'endormissement du conducteur, le siège distille de l'air froid et offre au conducteur un massage tonique. En cas de stress, le siège va diffuser de l'air chaud et proposer un massage relativement plus doux au conducteur. Dans un cas comme dans l'autre, le but est bien sûr de sauver des vies. Dès 2018, Faurecia prévoit donc d'étudier avec les constructeurs les possibilités d'adaptation de son siège en fonction de chaque type de véhicule.