

Fleet

Salon passion de l'auto

En janvier, des bordes de fans d'automobiles se sont à nouveau rassemblées au Heysel à Bruxelles pour le Salon de l'Auto annuel. Il s'agissait cette année de ce que l'on appelle le "petit" salon, mais qui ne s'est cependant pas montré avare de nouveautés. Un aperçu. — FREDERIC PETTTJEAN

Le Salon de l'Auto de Bruxelles n'est certainement pas le plus grand salon d'Europe, et encore moins du monde, mais il accueille pourtant chaque année des milliers de passionnés. Cette année, il a attiré quelque 427.000 visiteurs. Les constructeurs présentent volontiers leurs nouveaux

modèles et premières dans notre capitale, car même s'il s'agissait cette année d'un petit salon (officiellement appelé Salon des véhicules utilitaires légers, véhicules de loisirs et deux roues motorisées) il a permis d'admirer énormément de nouveautés et de modèles intéressants. Comme ceux-ci, par exemple :



Audi Q7

Un peu inattendue, mais bienvenue. La présence du nouveau Q7 SUV à Bruxelles était en effet très hypothétique au départ, mais Audi a finalement décidé d'en présenter un exemplaire. Bruxelles a ainsi bénéficié d'une quasi première mondiale, la voiture ayant été dévoilée pour la toute première fois quelques jours auparavant au Salon de l'auto de Détroit.

Le luxueux tout-terrain d'Audi s'est vu doter du nouveau nez qui orne également l'A6 nouvelle mouture. En termes de dimensions, il est un peu plus petit que le Q7 de la génération précédente (lisez: tout en conservant une belle carrure). La cure d'amaigrissement subie saute directement aux yeux, car il est en effet plus de 300 kg plus légers que son prédécesseur, ce qui a bien sûr

une influence positive sur les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO2.

Le capot abrite un gros moteur diesel 3 litres de 272 CV ou un moteur essence 3 litres de 333 CV. Une version hybride moteur diesel, l'e-tron, sortira ultérieurement. A l'intérieur, le tout nouveau système d'infodivertissement attire tous les regards. Audi est l'un des premiers constructeurs à proposer en option à ses clients le système Android Auto de Google ou le système Carplay d'Apple, pour une collaboration encore plus fluide avec le smartphone du conducteur. Autre innovation: le tableau de bord entièrement numérique, où la carte du GPS trouve par exemple parfaitement sa place entre le compteur de vitesse et le compte-tours.



Mercedes CLA Shooting Brake

Chez Mercedes-Benz, on en est actuellement plus à un modèle de plus ou de moins, et l'on a donc également décliné la compacte CLA en version Shooting Brake, comme il en existait déjà une de la CLS beaucoup plus imposante. Cette CLA Shooting Brake a été présentée en première européenne lors du Salon de Bruxelles.

La Shooting Brake est une sorte de croisement entre un break et un coupé, qui doit surtout séduire les conducteurs à l'esprit pratique, mais qui sachant apprécier une touche de lifestyle. Elle offre par exemple une plus grande garde au toit que la CLA "normale", un plus grand coffre et une plus grande modularité.

La nouvelle venue est en outre d'apparence un peu plus

sportive que la Classe C Break, dit Mercedes, et devrait donc aussi attirer un autre type d'acheteur. Elle est en tout cas un peu plus petite qu'une classe C : plus de sept centimètres. Une fois la banquette arrière rabattue, la CLA Shooting Brake vous offre néanmoins assez facilement une capacité de chargement de près de 1.400 litres.

La version de base de cette voiture est équipée d'un moteur essence 1,6 litre qui développe 122 CV. Le plus petit diesel est un moteur deux litres de 136 CV. Plusieurs modèles sont également disponibles avec la transmission intégrale 4Matic, moyennant bien sûr un (lourd) supplément. La version très haut de gamme est la CLA45 AMG et ses 360 CV, qui dispose de série du système 4Matic.



Renault Espace

Avec son Espace, Renault a pratiquement été l'inventeur du segment des monospaces il y a déjà bien des années et nous a proposé à Bruxelles la cinquième génération de ce véhicule populaire. L'Espace a entre-temps quelque peu perdu son allure purement monospace et ressemble beaucoup plus à une sorte de SUV. Il est également nettement moins haut que la génération précédente, mais présente une garde au sol plus élevée surélevée. Tout comme l'Audi Q7, l'Espace s'est vu doté d'un tableau de bord numérique et a également subi une solide cure d'amaigrissement : le Français a perdu quelque 250 kilogrammes, grâce à la toute nouvelle plateforme CMF1. Ajoutez à cela les moteurs essence et diesel nouvelle génération, qui

peuvent désormais également être couplés à un double embrayage automatique, et vous pourrez économiser jusqu'à 20 % de carburant. Tous les moteurs sont à présent des 1,6 litre, mais développent cependant de 130 à 160 CV en versions diesel et jusqu'à 200 CV en versions essence.

Le nouvel Espace a toutefois gardé les généreuses dimensions de ses prédécesseurs car cela reste pratiquement le principal argument de vente de ce plus grand modèle Renault. Avec ses 4,85 m de long, il offre toujours la place pour une banquette trois places et un volume de chargement maximum de 2.040 litres.

E-Car 333

La première voiture entièrement électrique est de fabrication belge. Il s'agit de l'E-Car 333, qui a été présentée à Bruxelles dans le cadre de l'exposition Dream Cars. L'E-car est l'invention du Belge Xavier Van der Stappen. Les chiffres 333 font référence au fait qu'il s'agit d'un tricycle à trois places d'une autonomie d'environ trois cents kilomètres. L'auto est non seulement électrique, mais aussi particulièrement écologique et est presque entièrement fabriquée en matériaux recyclés. Son châssis est par exemple composé d'acier recyclé et de plastique partiellement recyclé. La carrosserie est quant à elle en lin stratifié.

Seul le moteur de 25 kW vous permet d'atteindre les trois cent kilomètres d'autonomie. L'exemplaire équipé d'un moteur 15 kW ne peut parcourir « que » 150 kilomètres. La recharge s'effectue en une heure seulement avec un chargeur rapide et en maximum trois heures avec une prise conventionnelle, selon l'accu. Cette petite voiture atteint une vitesse maximum de 130 kilomètres/heure et ne pèse que 550 kilogrammes.

L'E-Car consomme 9,6 kWh/100 km et possède un coffre de 550 litres. Avec ses 3,6 mètres de long, elle est parfaite pour un usage citadin.

En ce qui concerne le prix, E-car veut clairement démocratiser la conduite électrique. Vous pouvez déjà devenir propriétaire d'une E-Car pour 18.000 euros. La version haut de gamme devrait avoisiner les 42.000 euros. Xavier Van der Stappen espère lancer la production à partir de 2016. Dans cette optique, la prochaine étape sera de la faire homologuer. E-Car entend lever le budget nécessaire, environ un demi-million d'euros, auprès d'investisseurs.





Citroën DS 3

Ce n'est pas tous les jours que l'on assiste à la naissance d'une nouvelle marque de voiture. Ce fut le cas l'an dernier, avec DS, qui provient de Citroën et est à présent une marque à part entière du groupe PSA (auquel appartient aussi Peugeot). En termes de design, de confort et de prix, les modèles DS sont un cran au-dessus des modèles Citroën classiques et se positionnent aussi différemment sur le plan marketing et "expérience de la marque". Il existe par exemple des DS Stores spéciaux où vous pourrez admirer ces nouvelles voitures dans un cadre optimal. Le premier d'entre eux en Belgique se situe à Drogenbos.

Un de ces nouveaux modèles est la nouvelle version de la DS 3, qui avait déjà été présentée au Salon de Paris et qui est à présent également disponible en version cabrio. Les nouveaux projecteurs avant qui ont été dotés de la technologie Xenon et LED sautent directement aux yeux. Le capot abrite des moteurs propres EURO6 qui, en tant que diesel les plus économiques, se contentent déjà d'à peine trois litres pour parcourir cent kilomètres. Les moteurs essence ne consomment qu'un litre de plus.

La DS 3 offre en outre davantage de possibilités de personnalisation, notamment une animation spéciale par gravure laser sur le tableau de bord et toute une gamme d'alliages. Elle se décline également en une version spéciale (l'Ultra Prestige) dont le logo DS apparaît sur le toit en différents contrastes au gré des variations de lumière. Des jantes diamantées anthracite exclusives ainsi qu'une finition Dark Chrome sur les baguettes de portes et la calandre de face avant complètent cette version.



Tesla Model S P85D

S'il y a bien une marque qui a contribué à faire entrer la conduite électrique et les voitures électriques dans le 21^e siècle, c'est sans conteste l'américaine Tesla. Le constructeur possédait déjà une voiture particulièrement puissante dans sa gamme avec la Model S, mais pouvait-il encore faire un peu mieux selon son fondateur Elon Musk. Il existe donc depuis peu une Tesla Model P85D. Elle est équipée non pas d'un mais de deux moteurs électriques, un sur chaque essieu, et est donc en pratique un véhicule à quatre roues motrices. Avec ses 700 CV, elle a de quoi rassasier votre faim de puissance. Niveau couple, cette voiture affiche pas moins de 930 Nm. Elle passe de zéro à cent kilomètres heure en à peine 3,2 secondes. Des chiffres dont des marques comme McLaren et Bugatti n'auraient pas à rougir. Son autonomie est toujours d'environ 500 kilomètres, que vous n'atteindrez

évidemment pas si vous démarrez en trombe à chaque feu rouge comme si votre vie en dépendait. A noter également que Tesla est désormais entré de plein pied dans l'ère des systèmes d'aide à la conduite. Un régulateur de vitesse radiopiloté et un avertisseur de changement de voie sont ainsi d'ores et déjà disponibles.



Opel Ampera

La plupart des grands constructeurs automobiles jouent à fond la carte de l'eau dans leurs modèles hybrides, où un moteur électrique est combiné à un moteur à combustion fonctionnant à l'essence ou au diesel. Opel aborde les choses sous un angle quelque peu différent avec son Ampera. Il ne s'agit en effet pas d'une vraie hybride, mais d'une voiture avec un moteur électrique (150 CV) équipé en sus d'un range extender. Ce range extender n'est en fait rien d'autre qu'un moteur à combustion conventionnel à essence ou E85 servant uniquement à alimenter la batterie en électricité, via une dynamo, lorsqu'elle commence à montrer des signes de fatigue. Avec sa batterie de 16kWh, l'Ampera peut parcourir de soixante à quatre-vingts kilomètres. Sur les plus longs trajets, le moteur à combustion prend automatiquement le relais pour porter l'autonomie à 500 kilomè-

tres. Cette approche offre évidemment le grand avantage que vous pouvez toujours avoir confiance en votre voiture, même si vous ne trouvez pas de borne de chargement. Il vous suffit juste de faire le plein d'essence pour pouvoir à nouveau rouler à l'électrique. L'Ampera se recharge à une prise de courant en six heures. Selon Opel, cela coûte moins de deux euros à l'utilisateur. Si vous effectuez environ treize mille kilomètres par an en conduite purement électrique, vous consommez environ 430 euros, ce qui équivaut à peu près à la facture énergétique d'un frigo et d'un congélateur, a calculé le fabricant allemand.