



Touring Explorer (fr)

01.03.2015

Circulation: 418602

955214

Page: 70-72+74-75

2042

L'ACTU AUTO

TEXTE: VINCENT HAYEZ

# MARS, GENÈVE, c'est le printemps automobile

Le mois de mars, synonyme de printemps, est également un moment important pour le monde automobile parce que se tient, à Genève, ce qui se fait de mieux en matière de salon international. C'est aussi à cette période que la grande majorité des nouveautés sont présentées. Vous retrouverez, sur notre site web, les dernières nouvelles, les plus belles découvertes du moment. Mais en attendant, voici déjà un échantillon de nos derniers tests avec, à l'honneur ce mois-ci, le splendide Land Rover Discovery Sport...




## ÉLECTRIQUE ET 100 % BELGE! E-CAR 333

Si vous vous êtes rendu au dernier salon de l'auto à Bruxelles en janvier et spécialement à l'exposition Dream Cars, peut-être avez-vous croisé ce drôle d'engin baptisé E-Car 333. Cette automobile, c'est la concrétisation du rêve de Xavier Van der Stappen, un ancien reporter ayant beaucoup voyagé à travers le monde et revenu de ses périples avec la certitude qu'il existait un marché pour une petite voiture électrique. Simple, pas trop chère, fabriquée selon les principes du commerce équitable, c'était le pari. Et en plus, elle sera produite en Belgique! En fait, l'E-Car 333 se profile plutôt comme un tricycle à moteur électrique. Un produit qui se déclinera en plusieurs variantes de carrosserie: cargo, buggy, roadster, hard-top et pick-up. Pour animer l'engin, on trouvera un moteur électrique de 20 ou 34 chevaux. Les batteries se rechargent en trois heures sur une prise classique et offrent une autonomie de 150, 200 ou 300 kilomètres, selon la version. Cette petite voiture belge, qui se distingue également par ses matériaux de récupération (carrosserie en lin stratifié, châssis en acier recyclé, soubassement en plastique recyclé), est encore actuellement à l'état de prototype. Mais ses concepteurs espèrent sa commercialisation d'ici l'an prochain, pour un prix pouvant aller de € 18.000 à € 39.000 selon la version. Rien que pour la démarche, nous, on trouve ça sympa!



UNE AUTO À L'ESPRIT RATIONNEL

# Suzuki Celerio

Suzuki présente aujourd'hui sa nouvelle citadine: la Celerio qui remplace l'Alto. Produite en Thaïlande sur une nouvelle plate-forme, la Celerio devient donc la plus petite des Suzuki. Contrairement à bien d'autres concurrentes (on pense à la Twingo, au trio Citroën C1/Peugeot 108/Toyota Aygo et quelques autres), la japonaise ne cherche pas à séduire par son look. Le constructeur évoque lui-même un "design pratique". À chacun d'en juger! Côté coffre par contre, cette petite Suzuki fait fort: banquette en place, la soute peut enjolourir 254 l de bagages, soit l'un des plus importants de la catégorie. Au volant, le mobilier est bien assemblé et la qualité générale excellente pour le segment. Le volant n'est pas réglable en profondeur, mais on trouve vite une position de conduite adéquate. On apprécie aussi d'être assis en hauteur, ce qui nous donne une bonne vision du trafic. En ville, la Celerio se sent comme un poisson dans l'eau: elle braque court et peut compter sur un moteur pétillant. Ce 1 litre à 3 cylindres, repris de l'Alto, supporte sans mal l'étagement assez long de la boîte. Il est souple à bas régime et crépite joyeusement lorsqu'il est poussé dans les tours. Et vu le poids plume de l'engin (moins de 6 l/100 km lors

de notre essai en parcours urbain mené dynamiquement), il ne consomme vraiment pas beaucoup. Un bon point également pour la commande de boîte manuelle, précise, agréable à manipuler et située à portée de main car implantée en hauteur sur la console centrale. Pour ceux qui ne veulent pas jouer du pied gauche, une boîte robotisée à simple embrayage sera proposée en 2015. Assez performante, la Celerio ne craint pas de s'aventurer sur les grands axes, où elle se révèle plutôt silencieuse. Et sa tenue de route est saine, même si on regrette une direction fort démultipliée. Côté tarifs, la Celerio, proposée d'office en 5 portes, débute à € 9.999. Elle n'est donc pas moins chère que la moyenne du segment. Et cette version de base est particulièrement dépouillée: elle est privée d'airbags rideaux et dotée de 4 places seulement, alors que les autres exécutions peuvent embarquer 5 passagers. Bref, si cette Celerio ne suscite guère l'émotion au premier coup d'œil, il faut reconnaître qu'elle remplit honorablement sa tâche et joue la carte de l'habitabilité et des aspects pratiques. Rationnel, voilà en résumé un terme qui lui convient!

## SUZUKI CELERIO 1.0i

Moteur: 3 cylindres essence, 998 cm<sup>3</sup>;  
68 ch à 6.000 tr/min; 90 Nm à 3.500 tr/min  
Transmission: aux roues avant  
Boîte manuelle à 5 rapports  
L/l/h (m): 3,60 / 1,60 / 1,54  
Poids à vide (kg): de 805 à 835  
Volume du coffre (l): de 254 à 726  
0 à 100 km/h (sec.): N.C.  
V-max: N.C.  
Conso moyenne (l/100 km): 4,3  
CO<sub>2</sub>: 99 g/km  
Prix: à partir de € 9.999



Coffre très généreux  
Habitabilité arrière  
Moteur agréable et très sobre  
Bonne qualité intérieure



Style assez fade  
Version de base dépouillée  
Pas de connectivité dernier cri  
Direction fort démultipliée



MOINS 4X4, PLUS DE GLAMOUR

# Land Rover Discovery Sport

Mélange raffiné entre un Range Evoque et un Range Sport, le Discovery Sport se veut avant tout un Land Rover avec toute la polyvalence qui lui sied. Du point de vue du dessin, nous le trouvons particulièrement attrayant et finalement assez proche de l'Evoque et du Range Sport... Finalement assez peu "Land Rover", lui qu'on connaissait doté de traits plus baroudeurs. Passons sur ce détail stylistique pour prendre place à bord. Ici, pas de discussion possible, la touche Land Rover est bel et bien présente avec une finition et des matériaux de qualité. C'est chic et de bon goût mais, à l'évidence, il faudra passer par le rayon options si l'on souhaite garnir ce bel engin des multiples accessoires proposés. Parmi les nouveautés intéressantes, la nouvelle interface numérique qui emprunte à l'univers des tablettes pour une navigation plus aisée. Reste qu'il faut demeurer attentif à la route et que, même assez intuitif, ce système peut - comme beaucoup d'autres - détourner l'attention du conducteur. Néanmoins, l'effort d'ergonomie et de simplification doit être souligné. La satisfaction vient surtout de l'habitabilité qui a été soignée. L'auto n'est pas si grande - 4,6 mètres - ce qui ne l'empêche pas de proposer de la place pour ses occupants et singulièrement à l'arrière où

l'on découvre avec plaisir une banquette coulissante. Mieux, il est possible (en option) d'obtenir une troisième rangée de sièges. Mais celle-là sera vraiment réservée à des enfants, de préférence petits et souples, histoire de se glisser là sans trop de mal! Notre test s'est déroulé voici quelques semaines sur des routes enneigées, ce qui aura tout de même influencé nos impressions de conduite. Ceci dit, il n'est pas compliqué de comprendre que derrière ces conditions particulières, les bases du Discovery Sport sont excellentes. Avec ses suspensions confortables et une tenue de cap rassurante, la route ne lui posera vraiment pas de problème. En tout terrain? C'est sans doute le plus efficace de sa catégorie mais le Discovery Sport ne reprend pas tous les équipements de ses frères et cousins de chez Land ou Range. Tout aussi parlant, le fait que Land Rover proposera bientôt ce modèle en version 4x2, comme l'Evoque d'ailleurs. Une demande de la clientèle, paraît-il, qui n'a que faire du savoir-faire de Land Rover dans ces nobles matières! Sous le capot, en attendant le prometteur bloc diesel 2.0, c'est toujours le 2.2 qui officie. Efficace, souple et assez performant, il paraît un peu gourmand, mais le Discovery Sport n'est pas non plus un poids plume.

## LAND ROVER DISCOVERY SPORT 2.2 TD4 4WD

Moteur: 4 en ligne, 2.179 cm<sup>3</sup>

Puissance: 150 ch / 400 Nm.

Transmission: aux 4 roues

Boîte manuelle à 6 rapports (ou automatique à 9 rapports)

L/l/h (mm): 4.599 / 1.724 / 2.069

Poids à vide (kg): 1.854

Volume du coffre (l): de 479 à 1.698

0 à 100 km/h (sec.): 11,7

V-max: 180 km/h, CO<sub>2</sub>: 154 g/km

Conso. mixte: 5,8 l/100 km

Prix: de € 35.400 à € 55.900

Autres modèles: Essence 2.0i (240 ch):

à partir de € 40.100, diesel: 2.0 eD4

(150 ch) à partir de € 32.900



Habitabilité / 5+2 places

Confort, insonorisation

Présentation / finition

Diesel souple et sobre



2.0 eD4 seulement fin 2015

Boîte automatique à 9 (!) rapports, utile?

Plus SUV que 4x4

(même si c'est le meilleur de sa catégorie)



UN CHEF-D'ŒUVRE!

# Lexus RC F

En Belgique, Lexus ne commercialise que des voitures hybrides mais, avec cette RC F équipée d'un bon vieux V8 essence, cette image n'est plus d'actualité puisque ce monstre de puissance veut tout simplement affronter les BMW "M", Mercedes AMG et autres Audi RS! La RC, qu'elle soit F ou pas, peut être considérée comme la version coupé de la berline IS. Esthétiquement, comparée à des classiques comme la BMW M4 ou la Porsche 911, la Lexus apparaît plutôt originale. Idem dans l'habitacle, où Lexus ne nous avait pas habitués à tant de fioritures. Petit regret, l'espace dévolu aux passagers arrière est compté: dans un coupé de 4,70 mètres de long, on aurait espéré pouvoir installer quatre grands adultes mais ce n'est pas le cas. Quant au coffre de 366 litres, il permet un week-end prolongé, guère plus. Ceci dit, le confort des suspensions rendra de tels déplacements fort agréables, Lexus ayant eu le bon goût de ne pas rendre la RC F trop dure pour un usage routier. Et pourtant, quelle sportive! En effet, Lexus réussit la gageure de mêler un certain confort à des performances de haut niveau. Facile à prendre en main, confortable, assez silencieuse à vitesse stabilisée... On en ferait volontiers son quotidien! La RC F parvient aussi à se

comporter merveilleusement sur circuit. Du moins lorsqu'elle est équipée de l'option TVD, qui permet de régler le différentiel arrière selon ses désirs. Ainsi, en passant en mode "slalom" via un simple bouton, on parvient à réduire drastiquement le sous-virage, cette tendance qu'ont les voitures de route à vouloir tirer tout droit dans les virages en conduite très sportive. Même dans les courbes rapides, c'est magique! Et comme le reste est à la hauteur - y compris les freins, la boîte de

## Lexus mêle confort et performances de haut niveau

vitesse automatique séquentielle et évidemment le monstrueux bloc 5 litres V8 de 477 chevaux, le plaisir de pilotage est effectivement immense, sur circuit comme sur route. Les performances en résumé: le 0 à 100 km/h en 4,5 secondes et 270 km/h en vitesse de pointe. Le prix est évidemment à la hauteur, soit € 85.910, ce qui n'est vraiment pas donné...

### LEXUS RC-F

Moteur : V8 cylindres essence,  
4.969 cm<sup>3</sup>; 477 ch / 530 Nm,  
transmission aux roues arrière;  
boîte automatique à 8 rapports,  
L/l/h (mm) : 4.705 / 1.845 / 1.390,  
poids à vide (kg) : 1.765,  
volume du coffre (l) : 366,  
0 à 100 km/h (sec.) : 4,5;  
V-max : 270 km/h,  
Conso moyenne : 10,8 l/100 km;  
CO<sub>2</sub> : 251 g/km.  
Prix : € 85.910.



Superbe compromis confort/  
plaisir/efficacité  
Système TVD vraiment génial!  
Gros moteur V8 à l'ancienne  
Quatre places



Habitabilité arrière  
Élégance discutable  
Plus chère qu'une BMW M4  
Consommation/émissions



À L'AVANT, C'EST MIEUX

## BMW série 2 Cabriolet

L'an dernier à la même époque, nous vous présentions la BMW série 2 coupé. Pour rappel, suite à la réorganisation de ses gammes, le constructeur bavarois a décidé de reprendre ses coupés sous les chiffres pairs et les berlines sous les impairs. Esthétiquement, la série 2 coupé avait évolué en profondeur par rapport à la 1 et cette version cabrio accentue encore ces différences. La face avant et ses traits marqués, son capot bombé et ses blocs optiques expressifs laissent même penser, sous certains angles, que l'on est en présence d'une série 3. Les flancs et la partie arrière fixent les choses, la 2 cabrio reçoit là sa véritable identité. À l'intérieur, l'environnement BMW est évidemment respecté même si l'essentiel du meuble de bord est repris de la série 1 berline. Notez que c'est une stricte 4 places, la partie centrale arrière n'est pas conçue pour recevoir un passager... les deux autres bénéficient ainsi d'une relative aisance supplémentaire. Du côté des motorisations, l'offre s'avère assez large, avec pas moins de sept propositions: trois diesel et quatre essence. Pour cette première prise en main, seule la version 228i nous était offerte et même si elle embarque un bon 80 kilos de plus que le coupé, cela ne se ressent pas lorsqu'il est question de performances ou de tenue de route. Notez encore que la capote est en toile et qu'elle isole parfaitement l'habitacle. Que choisir au final? Un coupé série 2 équivalent coûte environ € 5.000 de moins et une 4 cabrio, 7.000 de plus que notre cabrio aux prestations plutôt sportives. À vos calculettes et... aux envies qui seront vôtres au printemps prochain!

### BMW 228i CABRIO

Moteur: 4 cylindres essence/twinturbo  
1.997 cm<sup>3</sup>; 245 ch. Transmission: roues  
arrière motrices, boîte manuelle 6  
(en option automatique à 8 rapports)  
Longueur: 4,43 m, poids à vide: 1.535 kg  
Coffre: 390 l, V-max: 250 km/h  
0 à 100 km/h en 4,8 sec.  
Conso moyenne: 7,6 l/100 km (176 CO<sub>2</sub>/km)  
Prix: à partir de € 42.050. Autres motorisations:  
essence 218i (136 ch), 220i (184 ch);  
M235i (326 ch) à partir de € 36.300 (220i).  
Diesel: 218d (150 ch), 220d (184 ch), 225d  
(224 ch); à partir de € 37.300 (220d).



Design réussi  
Performances / moteur  
Confort préservé  
Équipements de série  
Direction vive et précise  
Boîte auto 8 excellente  
(option)



Places arrière  
(confort/accès)  
Quelques détails de finition  
Tarifs et options