

Salon de Genève 2017 : éblouissant !

Si les constructeurs étrangers parviennent à nous offrir leur lot de surprises, les français n'ont jamais été aussi présents également.

PEUGEOT INSTINCT

Imaginez une Peugeot en 2030. C'est justement sur ce concept que Peugeot a travaillé pour obtenir l'Instinct. Long de 4,55 mètres, il revisite un break de chasse créé en 1971 par Pininfarina, mais également le concept 407 Elixir de 2003. À bord, la présentation se veut minimaliste avec 4 sièges qui peuvent s'allonger en fonction des besoins des occupants. L'Instinct bénéficie aussi de plusieurs modes de conduite avec 4 modes de déplacement (Drive Boost, Drive Relax et deux modes autonomes). Dans le détail, en optant pour le mode autonome, le volant disparaît complètement. Pour animer l'ensemble, une solution hybride rechargeable qui affiche autour de 300 ch. Peugeot a d'ailleurs annoncé que ce système équipera la 308 en 2019. Autre particularité de l'Instinct, c'est qu'il communique avec votre montre qui, elle-même, lui donne des informations sur votre état de fatigue, permettant ainsi à la voiture de basculer directement en mode conduite autonome. Autant vous dire que si quelques-unes de ces technologies paraissent tout à fait viables aujourd'hui, nous restons tout de même sur une échéance proche de 2030.

DS7 CROSSBACK : CROSSOVER PREMIUM

DS confirme sa volonté d'aller sur le segment des crossover haut de gamme avec le DS7 Crossback. Vu le gabarit, on ne peut s'empêcher de penser à la base du récent Peugeot 3008. Pourtant, le style de la DS7 Crossback est bien différent. Un ensemble assez classique et élégant à la fois. À bord, la série limitée La Première se distingue par son traitement exclusif avec des matériaux haut de gamme et sa pléthore d'équipements. D'un point de vue technique, la DS7 Crossback inaugure une multitude d'aides pour le groupe PSA. C'est le cas de l'assistance aux embouteillages (la voiture accélère et freine toute seule et agit sur la direction pour rester dans sa voie), le système de parking automatique, la vision nocturne infrarouge permettant de détecter en pleine nuit la présence d'un piéton ou d'un animal susceptible de traverser. Enfin, elle bénéficie d'un système qui, à l'aide d'une caméra, anticipe l'état de la chaussée ou du revêtement et adapte la suspension (comme dans les dernières Mercedes Classe S et BMW Série 7). Sous le capot, on trouvera 3 moteurs essence allant de 130 à 225 ch et deux diesels de 130 et 180 ch. Il faudra aussi compter sur une version hybride essence rechargeable avec deux moteurs électriques pour une puissance cumulée de 300 ch répartis sur les 4 roues. En mode 100 % électrique cette DS7 Crossback E-Tense pourra parcourir jusqu'à 60 km. De toute évidence, les BMW X3, Audi Q5 et autres Mercedes GLC auront

RENAULT CAPTUR RESTYLÉ : BEST-SELLER

C'est sans doute l'un des plus gros succès pour la marque au losange. Le Captur a même parfois figuré en tête des ventes en France. Renault présentait une version restylée de son petit crossover. La face avant est légèrement remodelée afin de mieux s'intégrer au reste de la gamme Renault. C'est

le cas notamment des feux à LED en forme de C permettant d'afficher une nouvelle signature visuelle. À l'intérieur, la planche de bord gagne en qualité et le système d'info-divertissement a également été revu. Parmi les nouveautés, on note le système d'aide au parking qui permet de détecter des places, mais aussi une nouvelle finition plus haut de gamme nommée Initiale Paris.

ALPINE A110 : TRES ATTENDUE

C'est sans doute l'une des sportives que l'on attendait le plus sur ce salon. Cela fait en effet quelques années que Renault annonçait la résurrection de la marque Alpine. Voilà qui est fait avec l'Alpine A110. Ce petit coupé 2 places (4,18 mètres de longueur) présente un regard qui rend fortement hommage à la Berlinette éponyme lancée en 1962. Très fidèle au concept Alpine Vision présenté l'année dernière, l'A110 est une réussite incontestable avec un coup de crayon efficace et presque sobre. A son bord, si certains vont lui reprocher une ressemblance avec ce que l'on trouve dans une Renault Clio, il faut lui laisser son ambiance très sportive et ses matériaux assez haut de gamme. Dans le détail, on démarre la voiture grâce à un bouton situé entre les deux sièges alors que le volant bénéficie d'un bouton « Sport ». Reprenant la même architecture à moteur central arrière que son aïeule, l'A110 embarque un tout nouveau bloc 4 cylindres 1,8 litre turbo de 252 ch pour un couple de 320 Nm, le tout accouplé à une boîte à double embrayage et 7 rapports. L'autre intérêt de cette A110, c'est la carrosserie et le soubassement en aluminium qui lui permettent de n'afficher que 1 100 kg sur la balance. De quoi permettre à ce petit coupé d'afficher 100 km/h en 4,5 secondes seulement et surtout, venir concurrencer la récente Porsche 718 Cayman sur son terrain de jeu, les petites routes sinueuses. Côté tarifs, les 1 955 exemplaires de l'A110 Première Edition se sont écoulés contre 58 500 euros. Il faudra donc attendre l'année prochaine pour s'offrir la version « standard » estimée entre 55 000 et 60 00 euros.

DS7 CROSSBACK : CROSSOVER PREMIUM

DS confirme sa volonté d'aller sur le segment des crossover haut de gamme avec le DS7 Crossback. Vu le gabarit, on ne peut s'empêcher de penser à la base du récent Peugeot 3008. Pourtant, le style de la DS7 Crossback est bien différent. Un ensemble assez classique et élégant à la fois. A bord, la série limitée La Première se distingue par son traitement exclusif avec des matériaux haut de gamme et sa pléthore d'équipements. D'un point de vue technique, la DS7 Crossback inaugure une multitude d'aides pour le groupe PSA. C'est le cas de l'assistance aux embouteillages (la voiture accélère et freine toute seule et agit sur la direction pour rester dans sa voie, le système de parking automatique, la vision nocturne infrarouge permettant de détecter en pleine nuit la présence d'un piéton ou d'un animal susceptible de traverser. Enfin, elle bénéficie d'un système qui, à l'aide d'une caméra, anticipe l'état de la chaussée ou du revêtement et adapte la suspension (comme dans les dernières Mercedes Classe S et BMW Série 7). Sous le capot, on trouvera 3 moteurs essence allant de 130 à 225 ch et deux diesels de 130 et 180 ch. Il faudra aussi compter sur une version hybride essence rechargeable avec deux moteurs électriques pour une puissance cumulée de 300 ch répartis sur les 4 roues. En mode 100 % électrique cette DS7 Crossback E-Tense pourra parcourir jusqu'à 60 km. De toute évidence, les BMW X3, Audi Q5 et autres Mercedes GLC auront bientôt un sérieux rival.

SEAT IBIZA : ACTE 5

Chez Seat, place à la 5ème génération d'Ibiza. Le best-seller du constructeur espagnol change de look en douceur mais ne manque pas de s'affirmer davantage avec des lignes plus tendues et une face avant plus agressive. Il faut dire que près de 10 ans séparent cette 5ème génération de la 4ème (lancée en 2008 et restylée plusieurs fois). Derrière cette ligne plus dynamique, une toute nouvelle plateforme (MQB A0) qui servira notamment à la future Volkswagen Polo. A l'instar de nombreuses concurrentes, l'Ibiza ne sera plus produite en carrosserie 3 portes (SC). Quant à la version break (ST), elle sera remplacée par un petit SUV/Crossover nommé Arona. Longue de 4,04 mètres, elle promet plus de volume aux places arrière et surtout un record de contenance pour le coffre : 355 litres. Côté présentation intérieure, l'Ibiza fait dans la sobriété mais n'oublie pas de se mettre parfaitement à jour sur la partie info-divertissement et ergonomie. On note également la présence d'un chargeur de téléphone à induction, d'un hotspot Wifi et d'un régulateur de vitesse adaptatif avec assistance dans les embouteillages. Au chapitre des motorisations, on retrouve globalement les moteurs existant mais 2 moteurs essence font leur apparition. C'est le cas du bloc 3 cylindres essence 1,0 TSi décliné à 95 et

115 ch, mais aussi du 1,5 TSi de 150 ch emprunté à la récente Golf 7 restylée. Lancement pour le mois de juin.

MCLAREN 720S : SCULPTURE DES ROUTES

L'une des grandes stars de ce salon de Genève se dévoilait sur le stand McLaren. Venant remplacer la 650S (gamme Super Series), la 720S a fait une entrée en scène fracassante. Il faut dire que son style n'a rien en commun avec ce qui existe chez McLaren ou tout simplement ce qui existe ailleurs. Vous la décrire en détail demanderait probablement l'ensemble de l'Automobiliste. Sachez simplement que la McLaren 720 est une sculpture qui démarre des phares jusqu'à l'arrière de la voiture. A l'instar des autres McLaren, ses portes s'ouvrent en élytre mais pas seulement. Elles comprennent également une partie du toit, ce qui occasionne une certaine complexité dans la cinématique d'ouverture. Le but, indépendamment du spectacle, c'est l'accès à bord plus facile que dans une 650S. En passant à l'intérieur, même si on retrouve une disposition assez proche des précédents modèles, tous les matériaux ont été revus à la hausse. Le système d'info-divertissement totalement repensé et, clou du spectacle, le panneau de compteurs peut basculer pour ne laisser que les informations essentielles au conducteur. Autre détail pratique, l'espace de rangement situé derrière les sièges n'a jamais été aussi vaste et, à vrai dire, aucune supercar de ce niveau ne dispose de cela. Sous cet espace justement, on trouve un nouveau V8 4,0 litres biturbo de... 720 ch. McLaren annonce un 0 à 100 km/h en 2,9 secondes. A vrai dire, rien d'anormal jusqu'ici. Le chiffre qui fait réfléchir, c'est celui du 0 à 200 km/h, annoncé à 7,8 secondes. Nous reviendrons dessus en détail avant l'été prochain.

PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO

Porsche aura bientôt une nouvelle carrosserie de plus dans sa gamme. La Panamera s'offre, en effet, une version break assez dynamique. C'est même le premier break de série à bénéficier d'un aileron actif. De l'extérieur, on pense presque à un exercice de style et de toute évidence, si en France il n'est pas évident que ce type de carrosserie fonctionne (les Cayenne et Macan font un carton), d'autres pays du monde devraient plébisciter cette déclinaison de la Panamera. A bord, on retrouve à l'avant la même présentation que dans la berline, alors qu'à l'arrière, le volume de chargement se veut très généreux avec un coffre allant de 520 à 1 390 litres. Les moteurs sont les mêmes que ceux de la Panamera actuelle avec des puissances qui vont jusqu'à 550 ch en essence, voir 680 ch pour la version hybride. Prix de l'entrée de gamme, 100 000 euros.

OPEL CROSSLAND X

Chez Opel, alors que la nouvelle génération de berline et de break Insignia font leur apparition, c'est le Crossland X qui était la plus grosse nouveauté du stand. Ce crossover a beau en imposer, il est légèrement plus petit que Mokka. Son allure très allongée semble démontrer le contraire. Le Crossland X fait partie du mariage entre PSA et Opel. Il doit surtout remplacer l'Opel Meriva. Il viendra donc concurrencer les Renault Captur, Peugeot 2008 ou encore le futur Citroën C3 Aircross. A bord, le Crossland X fait dans la sobriété avec des commandes qui tombent parfaitement en main. Ce qui surprend c'est le volume arrière qui, même pour les grandes tailles, reste très généreux. Avec la banquette arrière coulissante, le coffre peut varier de 520 litres à 1 255 litres. Lancement prévu pour cet été.

MERCEDES AMG GT CONCEPT

Surprise sur le stand Mercedes avec l'AMG GT Concept. Pour ses 50 ans, AMG a décidé de développer sa propre voiture en préparant un coupé sous forme de berline. Pour vous l'imaginer, il faut penser

tout simplement à un coupé AMG GT qui s'allonge sous la forme d'une berline. Un exercice que Mercedes avait inauguré en 2004 avec le CLS, sauf qu'ici, l'AMG GT Concept se veut plus fin, plus sportif, moins massif surtout. Sous le capot, on trouve un système hybride réunissant un moteur V8 4 litres essence et un moteur électrique de 20 kW implanté sur les roues arrière. En cumulant ces deux moteurs, on obtient la puissance de 800 ch. De quoi obtenir un 0 à 100 km/h en 3 secondes. Le constructeur compte commercialiser une version définitive de ce concept en 2018. De toute évidence, Porsche et sa Panamera devront compter sur une très grosse rivale.

PEUGEOT INSTINCT

Imaginez une Peugeot en 2030. C'est justement sur ce concept que Peugeot a travaillé pour obtenir l'Instinct. Long de 4,55 mètres, il revisite un break de chasse créé en 1971 par Pininfarina, mais également le concept 407 Elixir de 2003. A bord, la présentation se veut minimaliste avec 4 sièges qui peuvent s'allonger en fonction des besoins des occupants. L'Instinct bénéficie aussi de plusieurs modes de conduite avec 4 modes de déplacement (Drive Boost, Drive Relax et deux modes autonomes). Dans le détail, en optant pour le mode autonome, le volant disparaît complètement. Pour animer l'ensemble, une solution hybride rechargeable qui affiche autour de 300 ch. Peugeot a d'ailleurs annoncé que ce système équipera la 308 en 2019. Autre particularité de l'Instinct, c'est qu'il communique avec votre montre qui, elle-même, lui donne des informations sur votre état de fatigue, permettant ainsi à la voiture de basculer directement en mode conduite autonome. Autant vous dire que si quelques-unes de ses trouvailles paraissent tout à fait viables aujourd'hui, nous restons tout de même sur une échéance proche de 2030.

NISSAN QASHQAI RESTYLE

Nissan relooke son best-seller. Le pionnier sur le marché des crossover compacts s'offre un coup de jeune qui passe surtout par une face avant particulièrement réussie et dynamique. Pour ses 10 ans, le Qashqai s'offre non seulement une nouvelle signature lumineuse plus facilement reconnaissable mais, de surcroît, il ajoute des équipements comme le système de conduite semi autonome en contrôlant la vitesse, la direction et le freinage (qui intègre désormais la reconnaissance des piétons). Lancement pour le mois de juillet prochain.

HONDA CIVIC TYPE R

Alors que l'actuelle Honda Civic Type R n'est sur le marché que depuis à peine 2 ans, la nouvelle génération de Civic va rapidement lui faire prendre sa retraite. Totalement différente et nouvelle face à sa devancière, la nouvelle génération de Civic ressemble plus à une berline qu'à une compacte. On pourrait d'ailleurs aisément la comparer au format d'une Skoda Octavia. Visuellement, elle n'a toutefois rien à voir, surtout dans sa définition Type R avec une face avant ultra agressive et un aileron arrière tellement imposant qu'on peut repérer la voiture de loin. Contrairement à bon nombre de constructeurs, Honda assume complètement la sportivité de sa Civic et il le montre. L'habitacle, désormais plus large intègre des sièges semi-baquet et une ambiance très sportive. Le pommeau de levier de vitesse tout en aluminium en témoigne, mais aussi le moteur blotti à l'avant qui reste le 2,0 litres turbo que nous connaissons (il est très récent). Il délivre désormais 320 ch pour un couple de 400 Nm. De quoi obtenir un 0 à 100 km/h en 5,7 secondes et d'afficher 270 km/h en vitesse de pointe. Outre l'aérodynamique qui été particulièrement soignée sur la voiture, la rigidité de caisse a été améliorée de 38 % par rapport à la Type R précédente. Pas d'information pour le moment concernant le tarif, mais elle devrait rester à un tarif assez proche de sa devancière. Lancement, pour le mois de septembre.