

Supplément au journal du 11 janvier 2012



auto moto

2012

l'avenir



Oui, les voitures électriques peuvent être désirables. La preuve avec l'Audi R8 e-tron, dont la version quasi définitive avait été dévoilée à Francfort et que vous pourrez admirer à Bruxelles. 1 500 kilos (dont 550 de batteries), 313 ch et le 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. Sa commercialisation en fin d'année a été confirmée.

Sommaire

Audi, Abarth, Alfa	4
BMW, Chevrolet	6-7
Citroën, Dacia	8
Fiat, Ford, Honda	10-11
Hyundai, Isuzu, Jaguar	12
Kia, Jeep, Lancia	13
Land Rover, Lexus	14
Mazda, Mercedes	15
PLAN DU SALON	16-17
Le marché automobile	18
Nissan, Mitsubishi	20
Opel, Mini, Seat	21
Peugeot, Smart, Suzuki	22
Renault, Subaru	23
Skoda, Toyota	24
Volvo, VW	25
Les voitures de luxe	26-27
Motos	29-31

RÉALISATION

Graphisme et mise en page :
Hélène Quintens
Rédaction : Ph. Borguet, J-F. Christiaens, A. Dellicour, J-C. Herminaire,
D. Malempré et Ch. Wamotte
Coordination : Corinne Marlière

La voiture électrique peut enfin démarrer

Le marché des voitures électriques n'a pas encore décollé en Belgique.

Mais l'offre se multiplie, avec en particulier Renault à l'offensive.

Allez, reconnaissons-le, ça fait des plombs qu'on vous sert ce discours. Chacune des dernières éditions du Salon de l'auto a voulu prendre une coloration verte. Mais à part de louables intentions, des promesses techniques et de jolies affiches vantant un avenir qui roule à l'air pur, le conducteur à l'âme écolo n'avait pas grand-chose de « vert » à se mettre sous la roue.

Les premières voitures électriques crédibles sont apparues l'an dernier, mais il faut reconnaître qu'elles n'ont pas rencontré un grand succès. Fin novembre 2011, on en était à... 220 immatricu-

lations, dont la moitié pour un trio des citadines : Peugeot Ion (56), Citroën C-Zéro (36) et Mitsubishi i-MiEV (18). Le reste est constitué de Nissan Leaf (19), dont la commercialisation n'a débuté qu'à l'automne, de Smart (32), de sportives Tesla (12) ou de quelques Renault et Volvo mises en test.

Un peu maigre, même si le nombre de voitures c o m -

mandées, mais non encore immatriculées, est plus important. On évoque une centaine de commandes chez Peugeot et 150 chez le cousin Citroën, essentiellement auprès d'entreprises (Electrabel, Belgacom), et plusieurs centaines chez Nissan. Le particulier reste difficile à séduire. La multiplication de l'offre pourrait raviver son intérêt : Audi,

B M W , Ford , Mercedes, Skoda, Volk-



swagen... ils sont nombreux à présenter des modèles électriques, encore à l'état de concepts souvent. Des artisans, comme le franco-allemand Mia, sont aussi sur la balle.

« Nous sommes convaincus que le marché va démarrer vraiment au niveau des entreprises », confirme néanmoins Karl Schuybroek, chez Renault, dont l'arrivée en force sur le marché pourrait bien être le facteur déclencheur. La marque lorgne du côté de la poste pour caser son Kangoo et lance sa berline Fluence. La première a été livrée le 5 janvier à un artisan alos-tois. Renault a aussi installé un centre d'essai à dix minutes du salon, où 20 voitures sont mises à disposition du public. Qui pourra aussi essayer le Twizy sur la piste de la Febiac.

La plupart des réservations pour les

Pour la première fois en Europe, le grand public pourra essayer le Twizy, véhicule urbain que Renault va commercialiser au prix de 6 990 € (sans permis) ou de 7 690 €.

Bye, bye les primes, place aux remises

Le Salon de l'auto est réputé pour les « conditions » que le candidat acheteur peut espérer. Remises et financements restent intéressants cette année.

• Jean-Christophe HERMINAIRE

« Bye, bye les primes. Hello les remises. » Nissan donne le ton des « conditions salon » de cette édition 2012, annonçant dans sa publicité 29 % de réduction sur la Mi-cra. Il faut faire oublier, à coups de slogans forts, les 15 % de réduction sur la facture que le gouvernement fédéral a décidé de ne plus reconduire. Une bonne part des stocks de voitures à faibles émissions de CO₂, prévus pour ce salon, s'est arrachée dans le rush d'achats de décembre. Mais, rassurez-vous, on vous promet encore de bonnes affaires. Pas question de laisser fléchir le marché, vendre est vital !

« Je pense qu'aucune marque n'a les moyens de compenser les primes, mais sur certains modèles, on arrive facilement à -30 % », explique-t-on aussi chez Renault où, en cumul des autres conditions, une prime particulière (1 000 ou 1 500 €) est offerte sur les voitures de type Eco2 (moins de 120 gr/km de CO₂). Ainsi, un Scénic 1.5 dCi de 95 ch est proposé à 15 590 €. Avec, de surcroît, la possibilité d'un crédit à 0 %. Le financement est une autre manière d'attirer le client, à côté des packs d'équipements, comme en proposent

Ford (jusque 5200€ de Sound Connection) ou VW sur toute sa gamme.

Chez Opel, on propose aussi des taux séduisants (1,99 % jusqu'à 36 mois), en plus des prix nets et des packs d'équipements avantageux. Une Astra Ecoflex affichée 23 200 € au catalogue peut descendre à 18 799 €. Mieux

qu'au temps des primes fédérales !

Chez Chevrolet, l'Aveo est vendue 6 999 €, soit 24,3 % de moins que le prix officiel. Chez Peugeot, une 207 1400, 3 portes, prix catalogue 13 395 €, est proposée en promo à 8 990 €, soit un cumul de remises de 4 405 €, atteignant 33 %, avec un taux de financement à 2,99 %. Mais n'allez pas croire que seuls les anciens modèles sont concernés. Ainsi, la nouvelle 107, dont le prix démarrera à 9 800 €, se voit déjà proposée à 6 630 € ! Question de concurrence, évidemment. ■



La nouvelle Kia Rio, avec ses 85 gr/km de CO₂ pour le moteur 11 CRDi, est arrivée trop tard en 2011 pour vraiment profiter des primes.

VITE DIT

E-card en poche Fini de se promener au salon avec des kilos de brochures et de documentation. À l'entrée principale du salon (venant du parking C) ou sur les stands des marques participantes, vous recevrez gratuitement une e-card dotée d'une puce RFID. Munis de cette carte, les visiteurs peuvent ensuite se rendre sur l'une des bornes d'inscription présentes dans le hall d'entrée, ainsi que dans les différents palais afin de lier la carte à un compte Facebook ou à une adresse e-mail.

Il suffit de passer la carte à puce devant les lecteurs électroniques dont seront équipés de nombreux stands pour que les informations liées à ces lecteurs (documentation, photos, concours...) soient envoyées à l'adresse. Via votre smartphone, tablette ou tout ordinateur connecté à l'internet, vous pouvez consulter les données récoltées en introduisant sur le site web du salon le code à 4 chiffres

de votre carte.

Voitures mythiques À l'occasion des 110 ans d'existence du salon, et de sa 90^e édition, une exposition de voitures mythiques est proposée dans le palais 6. Modèles de grand luxe des années 1920, roadsters sportifs à l'ambiance inimitable, grands coupés, mais aussi supercars plus modernes, les 22 voitures présentées ont toutes participé à leur manière à la fabuleuse aventure automobile.

Essayez l'électrique Dans le palais 7 sont présentés les modes de propulsion alternatifs d'aujourd'hui et de demain. Rouler au LPG, au gaz naturel ou même à l'hydrogène n'est plus une chimère. Parallèlement, de nombreux constructeurs proposent aux particuliers et aux professionnels des voitures électriques. Tous peuvent d'ailleurs être mis à l'essai par les visiteurs sur la piste de 600 m à l'extérieur du Palais 7. Non moins de 27 voitures propres y sont concentrées.

AUDI



Baptisée **Sportback**, la version à 5 portes de la petite A1 s'équipe d'un système de « cylindres à la demande » inédit.

Audi

Sportive électrique

Audi s'adapte doucement à la révolution électrique, comme en témoignent les concepts A1 et R8 e-Tron présentés à Bruxelles. Si le premier se dévoile sous la forme d'une citadine électrique équipée d'un prolongateur d'autonomie à essence, le second se profile comme une super-sportive 100 % électrique de 313 ch. Avis aux amateurs : sa commercialisation est prévue pour la fin de l'année !

Audi A1 Sportback, made in Belgium!

Cocorico : la star du stand Audi, la nouvelle déclinaison 5 portes de la petite A1, provient en droite ligne de l'usine bruxelloise de Forest.

● **Jean-François CHRISTIAENS**

Il faudra se montrer encore un peu patient avant de découvrir la nouvelle génération d'Audi A3 dont la commercialisation est programmée pour cette année. Mais Audi arrive tout de même à Bruxelles avec une gamme largement rajeunie.

Après avoir renouvelé son haut de

gamme, comme en témoignent les récentes A8, A7 et A6 berline/break Avant, Audi offre une cure de jeunesse à ses A4 et A5. Pas le choix du côté d'Ingolstadt : il faut s'apprêter à contrer la nouvelle génération de Série 3 de BMW. Du coup, le couple A4/A5 bénéficie de légères modifications esthétiques (calandre, phares), mais également mécaniques, (réduction des émissions de CO₂).

Autre nouveauté populaire présentée par Audi sur son stand : le SUV compact Q3. Basé sur les entrailles de son cousin VW Tiguan, ce modèle se dérive tant en version deux que quatre roues motrices. Peu encombrant (4m 31), le Q3 reste pratique et agile en ville, tout en proposant une agréable position de conduite surélevée.

Mais, bien sûr, la grande star du stand Audi se nomme A1 Sportback. À l'instar de la variante à trois portes, cette A1 cinq portes sort des chaînes de montage de l'usine de Forest à destination du monde entier. Grâce à



l'ajout des deux portes supplémentaires, l'accès aux places arrière se voit largement facilité. En raison de dimensions toujours compactes (3m 95), l'habitabilité reste limitée. Au choix, les clients pourront opter pour deux sièges individuels ou une banquette trois places pour l'arrière. Côté mécanique, l'A1 étrenne une nouveauté intéressante appelée à se généraliser : un système permettant au bloc quatre cylindres 1.4 TFSI de tourner uniquement sur deux cylindres en conduite coulée. ■

ABARTH



Passée entre les mains de la maison **Abarth**, la Punto se pare d'une robe particulièrement suggestive dans sa version Super Sport.

Abarth

La Punto version radicalisée

Outre les versions virilisées des petites Fiat 500 et 500C (1.41 turbo de 135 ch), Abarth présente à Bruxelles une déclinaison radicale de la dernière génération de Punto. Avis aux adeptes de montures peu discrètes : ce modèle baptisé Super Sport se pare d'un capot maquillé de bandes noires mat se prolongeant sur le pavillon. Si ça n'était pas suffisant, les jantes et les rétroviseurs noirs ajoutent une petite couche sportive supplémentaire. Ce traitement exclusif se pro-

longe évidemment dans l'habitacle où trônent des sièges en cuir aux surpiqûres rouges et jaunes. Pour les plus exigeants, le GPS peut même enregistrer les données téléométriques !

Histoire d'offrir des performances à la hauteur du look suggestif de l'engin, les ingénieurs italiens ont poussé le petit 1.41 turbo d'origine Fiat jusqu'à 180 ch. Une cavalerie généreuse qui permet à la Punto Super Sport d'atteindre les 216 km/h en pointe et d'abattre les 0 à 100 km/h en 7,5 secondes. ■ **J.-F. Ch**

ALFA ROMEO

Une première belge : la Mito Twin Air

Chez Alfa Romeo, c'est à une première belge que l'on assiste, avec cette Mito Twin Air dotée d'un petit moteur bi-cylindre à essence d'une puissance de 85 ch pour une cylindrée de 875 cm³. Avec un rejet en CO₂ annoncé de 98 g/km, c'est évidemment attrayant, même si les fameuses primes gouvernementales sont passées à la trappe.

Toujours au sujet de la Mito, on trouvera aussi la dernière version du petit et dynamique moteur 1.3 JTD, qui est annoncé avec une



consommation de 3,5 l/100 et 90 g/km de rejet de CO₂. Tout en notant que toute la gamme Mito dispose désormais en série du système Start & Stop.

Du côté des Giulietta, les versions 1.4 TB et 2.0 JTD ont droit à la boîte robotisée TCT, cependant que la marque au trèfle n'a évidemment pas oublié une partie de sa clientèle tournée vers des aspects plus sportifs. Avec les versions Quadrifoglio Verde Mito de 163 ch et Giulietta de 235 ch, les grands garçons s'en donneront à cœur joie. ■

D. M.



Plutôt **mignonne**, la Mito se fait aussi très « verte » avec seulement 98 g/km de CO₂ rejetés.

Alfa Romeo

BMW

La Série 3 en (quasi) grande première

BMW gâte le public belge et présente son nouveau cheval de bataille, la sixième génération de sa Série 3, seulement trois jours après sa première à Détroit.

La nouvelle Série 3 devrait attirer les foules à Bruxelles pour sa première sortie officielle sur le sol européen. Sans surprise, la sixième génération du modèle phare de la maison bavaroise reprend toutefois les ingrédients typiques des précédents modèles : carrosserie sportive, roues postérieures motrices et mécaniques puissantes. Nouveauté tout de même : BMW déclinera cette fois sa Série 3 avec trois lignes de carrosserie légèrement différentes (Sport, Modern ou Luxury).

Lors du lancement commercial, prévu pour le mois de février, trois motorisations seront disponibles : un quatre cylindres 2.0l bi-turbo de 245 ch (328i) et un six cylindres en

ligne bi-turbo de 306 ch (335i) en essence, ainsi qu'un 2.0l turbo diesel (320d) de 163 ou 184 ch. Sur base de cette dernière mécanique, BMW proposera une variante « écologique », Efficient Dynamics Edition. Optimisée pour siroter son carburant avec frugalité, cette version se contente d'émettre 109 g de CO₂/km.

Soit, un nouveau record pour la



catégorie !

Une version hybride essence devrait également venir compléter le catalogue dès le printemps prochain (en même temps que d'autres motorisations d'accès, moins puissantes). Bien sûr, progressivement, d'autres variantes de carrosserie

(break, coupé, cabriolet...) et de transmissions (quatre roues motrices Xdrive) viendront s'ajouter au catalogue.

Même dans l'ombre de cette future « star », impossible d'ignorer la nouvelle génération de M5 sur le stand BMW. Abandonnant le V10 atmosphérique de sa devancière, la cinquième M5 s'offre les services d'un V8 bi-turbo développant la bagatelle de 560 ch. Grâce au système d'amortissement adaptatif, cette

berline en te-



En s'allongeant de près de 10 cm, la nouvelle de Série 3 offre une habitabilité accrue par rapport à sa devancière.

CHEVROLET

La Camaro signe son grand retour

Pas de Corvette sur le stand Chevrolet, qui mise sur la nouvelle Camaro et la Volt électrique pour attirer le public.

Année faste pour Chevrolet en 2011 qui, outre le fait de fêter son centenaire, a lancé sur le marché pas moins de sept nouveaux modèles. L'année 2012 sera donc celle du baromètre. On le dit d'ailleurs clairement du côté de la marque américaine, « le Salon de l'auto de Bruxelles sera une indication importante et claire des perspectives d'avenir de Chevrolet ».

Et pour mettre toutes les chances de son côté, la principale marque de General Motors annonce des promotions canons avec des ristournes pouvant atteindre 24 % sur certains modèles.

Côté exposition, c'est en force que débarque Chevrolet à Bruxelles avec notamment quatre véhicules en première belge dont l'Aveo 1,3 diesel et la Cruze version 5 portes. Pas besoin

d'être devin toutefois pour prédire que la grande attraction du palais 8 sera assurément la présence de la nouvelle Camaro qui signe son grand retour en Europe après plus de dix ans d'absence. Munie d'un V8 de 432 ch au moteur rutilant, cette petite « bombe » décoiffe. Elle vous permet de passer de 0 à 100 km/h en 5,2 secondes pour la version coupé et en 5,4 secondes pour le cabriolet. Autre chiffre à couper le souffle : son couple



de 569 Nm à 4 600 tours/minute.

Pas de Corvette

Si toute la gamme Chevrolet sera bien présente à Bruxelles, les amateurs de la Corvette s'en iront bredouilles. « Exposer les Corvette prend de la place, or nous avons beaucoup de nouveautés à présenter chez Chevrolet », précise Yves De Cauwer. Nous avons donc préféré nous concentrer sur les modèles plus abordables pour le grand public. ■ Ch. W.



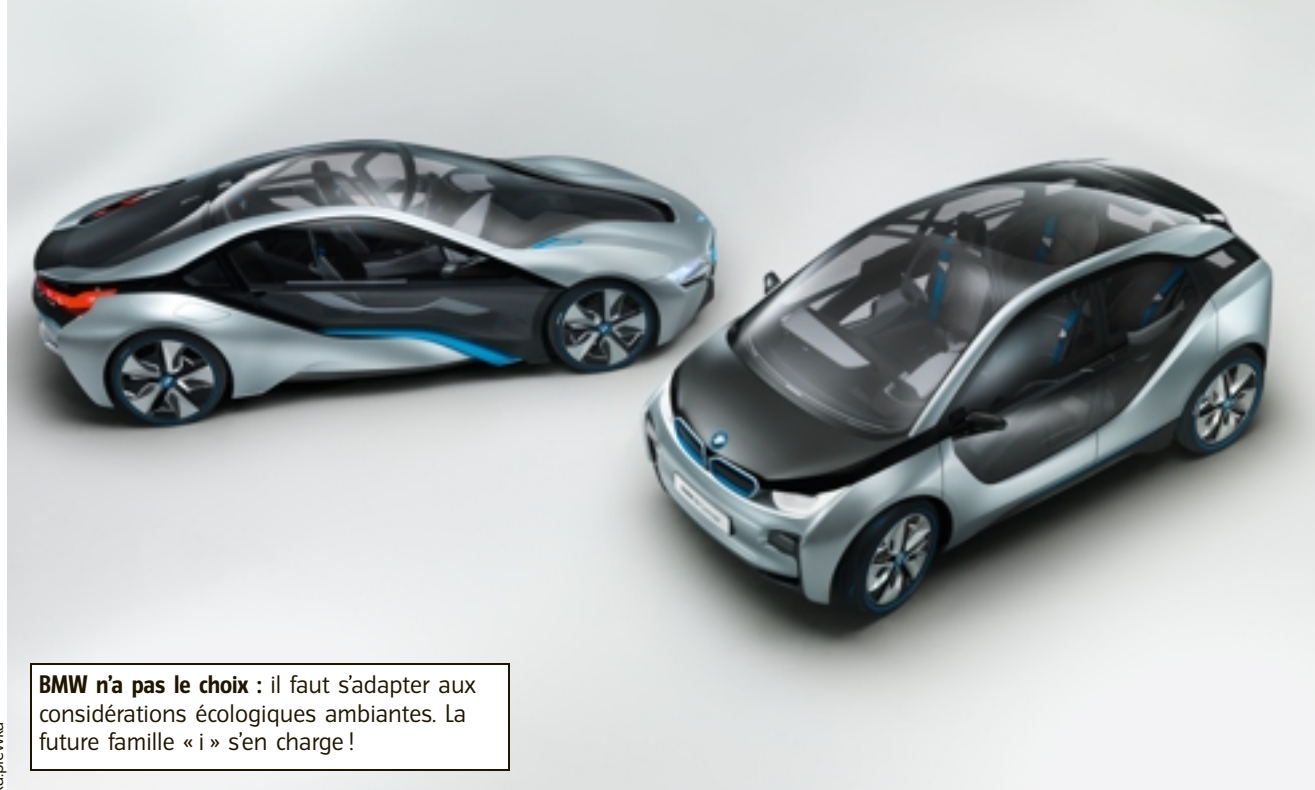
Au stand Chevrolet, vous pourrez vous installer au volant de la Camaro.

nue de sport peut tant avaler les kilomètres dans un confort royal que faire parler la poudre sur circuits !

D'autres versions de la Série 5, bien plus politiquement correctes, profitent aussi du salon pour se dévoiler au public : une 520d Efficient Dynamics Edition (163/184 ch mais seulement 119 g de CO₂/km) ainsi qu'une version hybride essence. Certes, avec une puissance cumulée totale de 340 ch, difficile de parler de voiture « verte » dans ce cas. Pourtant, grâce à son moteur électrique (55 ch), la grande berline allemande peut tout de même évoluer jusqu'à 60 km/h sans consommer la moindre goutte de carburant.

En consommation mixte, BMW annonce 6,4 l/100 km pour le six cylindres en ligne 3.0l bi-turbo (306 ch) présent sous le capot. Soit des émissions de CO₂ contenues à 149 g de CO₂/km contre 199 g pour la 535i équivalente.

Enfin, les amateurs de belles mécaniques profiteront du salon pour admirer les lignes sensuelles de la nouvelle Série 6, tant en cabriolet que dans sa récente version coupé. ■ J.-F. Ch



BMW n'a pas le choix : il faut s'adapter aux considérations écologiques ambiantes. La future famille « i » s'en charge !

Une famille verte se profile et se dévoile à Bruxelles

Parallèlement à sa gamme traditionnelle, BMW développera prochainement une nouvelle famille de modèles écologiques sous l'appellation « i ». Les deux premiers membres de cette famille se dévoilent à Bruxelles sous la forme de concepts : l'i3 et l'i8.

Le premier lève le voile sur la future voiture 100 % électrique bad-

gée BMW et attendue pour 2013. Histoire de rester digne du blason BMW, ce modèle héritera d'un moteur développant 170 ch. De quoi réconcilier les amateurs de sensations avec les voitures électriques. D'autant plus que, grâce à la légèreté de sa carrosserie réalisée en plastique renforcé de fibres de carbone, le concept couvre l'exercice du 0 à 100 km/h en

moins de 8 secondes !

Le concept i8 se présente quant à lui sous la forme d'un coupé sportif 2+2 hybride au design futuriste. Sous le capot, on retrouve un trois cylindres à essence de 223 ch couplé à un moteur électrique de 131 ch chargé d'animer les roues arrière. Preuve que l'avenir, même vert, peut encore donner le sourire ! ■ J.-F. Ch



La DS5 ne clôture pas l'histoire de la ligne DS de Citroën. D'ici trois ans, trois autres modèles, dont un SUV compact, devraient arriver sur le marché.

Citroën

Un Belge en WRC

Citroën Belgique peut être doublement fier de la DS3 WRC exposée sur son stand : d'abord parce que, pour sa première saison en course, cette voiture a permis à Citroën de remporter son septième titre de champion du monde des constructeurs. Et aussi car, dès cette année, elle servira de monture à Thierry Neuville, notre compatriote, pour le grand retour d'un pilote belge en WRC.

La palette DS au grand complet

DS3, DS4 et maintenant DS5 : la première salve de produits distinctifs de Citroën est sur les rails. Avec, en point d'orgue, une version hybride diesel.

Après le buzz médiatique créé par le retour des lettres mythiques DS en 2009, plus besoin de présenter cette lignée de produits destinée à attirer une nouvelle clientèle chez Citroën. Le constructeur aux chevrons l'annonce depuis le début de l'aventure : il se donne trois modèles pour convaincre. Après la DS3, le modèle compact déluré et personnalisable attaquant de front la Mini de BMW,

et la DS4 au look de coupé surélevé, le troisième larron célèbre sa grande première à Bruxelles.

Pas vraiment un coupé, plus tout à fait une berline, mais pas encore totalement un break, cette nouvelle DS5 aime dérouter. Multipliant les plis et les détails un peu baroques, comme les sabres chromés entourant le capot, la carrosserie de la DS5 ne ressemble à aucune autre... C'est sûr : à l'instar de la légendaire

devancière des années 50, le nouveau haut de gamme de Citroën sort clairement des sentiers battus !

La DS5 sert également d'écrin à la première mécanique hybride diesel du groupe PSA chez Citroën. Le groupe motopropulseur marie le 2.0l HDI 163 ch et une machine électrique de 37 ch chargée d'animer les roues arrières. En fonction de ses attentes, les modes Auto (meilleure consommation), Sport (200 ch en puissance combinée), EV (jusqu'à 4 km d'autonomie en mode 100 % électrique) et AWD (pour démarrer aisément sur les sols glissants) permettent de

configurer efficacement le système.

Tout aussi propre (99 g de CO₂/km, comme la DS5 Hybrid4, mais, ici avec un petit 1.0l essence de 68 ch), et surtout moins onéreuse, la nouvelle C1 se présente en première mondiale à Bruxelles. Malgré l'âge honorable du modèle (lancé en 2005), il ne s'agit toutefois pas d'une refonte complète, mais plutôt d'un petit « repoudrage » de surface. De quoi tenter de continuer à séduire les citadins à la recherche d'une petite voiture avant tout économique et pratique. Sa commercialisation est programmée pour mars. ■ **J.-F. Ch**



La révolution « low cost » s'accélère

Patience : le nouveau monovolume Dacia ne sera présenté qu'en mars, à Genève. En attendant, c'est le SUV Duster qui focalise tous les projecteurs.

Arrivée comme un « ORNI » en 2004, la Logan de Dacia brandissait fièrement son statut de véhicule « low cost » comme carte de visite. Devenue synonyme d'achat malin en temps de crise, la marque roumaine, propriété de Renault, a progressivement trouvé ses aficionados. Partant de quelques unités écoulées il y a huit ans, Dacia est aujourd'hui devenue la quinzième marque en Belgique. Elle devance donc des constructeurs bien établis comme Fiat, Kia ou Seat. Si le credo de base est resté le même, soit proposer un maximum de prestations pour un prix minimal, la gamme Dacia s'est toutefois

progressivement étoffée. Après la version break à sept places MCV, c'est surtout la compacte Sandero qui a permis à Dacia de décoller chez nous. Sa carrosserie cinq portes, largement plus plébiscitée en Belgique que la forme tricorps de la Logan, ainsi que son physique moins ingrat, ont permis à la Sandero de séduire un plus large panel de clients.

Surfant sur la vague des SUV, la Sandero s'est même offert le luxe (étonnant pour un modèle qui, fidèle au blason Dacia, tente de se passer du superflu...) de se dériver en version « baroudeuse » Stepway. Plus séduisante avec ses renforts de carrosserie et son assiette rehaussée, cette variante représente dorénavant 30 % des ventes Sandero en Belgique.

Mais c'est avec l'arrivée du SUV Duster que l'aventure Dacia a véritablement décollé. Mêlant look original, habitabilité généreuse, polyvalence d'usage et surtout prix plancher (à partir de 11 900 € seulement !), le Duster est devenu la star

de la gamme Dacia. Il s'en est déjà écoulé plus de 10 000 unités au Belux, à tel point qu'il assure dorénavant à lui seul plus de la moitié des ventes de Dacia chez nous...

En guise de clin d'œil, Dacia exposera sur son stand la version « No Limit » de son Duster. Un modèle de compétition de 850 ch élaboré pour participer à la mythique course de côte de Pikes Peak aux États-Unis. ■ **J.-F. Ch**

Dacia Lodgy

Avis aux amateurs de bonnes affaires : en 2012, Dacia s'apprête à lancer trois nouveaux modèles. Un bal de nouveautés éterné, en mars prochain, lors du salon de Genève, par le Lodgy. Soit un monovolume compacte (4 m50) pouvant accueillir 5 ou 7 personnes. Plus tard dans l'année, Dacia présentera également un ludospace, pour les familles, et un petit utilitaire, pour les artisans.



Dans sa version « No Limit » élaborée spécialement pour Pikes Peak, le Duster s'équipe du 3.8l V6 bi-turbo de la Nissan GT-R... poussé à 850 ch !

VINAGS/fabre

FIAT



La nouvelle Panda évolue bien au niveau espace, confort et qualités fonctionnelles.

Fiat

Lifting pour la Punto et le Sedici

Chez Fiat, la Punto a subi un lifting, mais il se manifeste pour l'essentiel à l'intérieur et sous le capot, toujours avec ce Twin Air et ce nouveau 1.3 JTD. Dans la gamme, on remarquera que le Sedici reçoit de nouveaux rétroviseurs, alors que la 500 est livrable sous le label Gucci. Mais la facture se monte à 18 980 €...

La troisième génération de Panda

Sur le stand Fiat, c'est sans aucun doute la nouvelle Panda, toujours aussi polyvalente, aux formes un peu plus rondes, qui retiendra l'attention des visiteurs.

On aime les grandes premières au sein du groupe de Turin. Ainsi en va-t-il de la Mito (voir par ailleurs), mais surtout de la Panda, dont la troisième génération est commercialisée à l'occasion du salon de Bruxelles.

La Panda, qui a été produite à plus de 6,4 millions d'exemplaires, a un peu grandi, mais elle évolue aussi vers plus de maturité, grâce à un saut qua-

litatif en termes d'espace, de confort, de qualités fonctionnelles, de technologie et de dispositifs de sécurité.

La nouvelle Panda mesure 365 cm de longueur, 164 cm de largeur et 155 cm de hauteur ; elle a cinq portes et peut transporter confortablement jusqu'à cinq personnes. La capacité de son coffre à bagages est parmi les plus importantes du segment : 225 litres qui peuvent deve-

nir 260 litres avec le siège arrière coulissant complètement en avant et 870 litres avec le dossier des sièges arrière rabattu.

Chez Fiat, on a aussi manifesté la volonté de doter en série la Panda des derniers équipements les plus intéressants et qui étaient naguère réservés aux voitures du segment supérieur : le système de freinage Low Speed Collision Mitigation ou le système Start & Stop, pour ne citer que ces deux exemples. Les motorisations font appel aux tout nouveaux bicylindres à essence : le 0.9 TwinAir Turbo de

85 ch, désigné « International Engine of the Year 2011 », et le tout nouveau 0.9 TwinAir atmosphérique de 65 ch, dont c'est la première application.



Cette gamme de propulseurs est complétée par une version modernisée du moteur à essence 1.2 Fire de 69 ch, ainsi que par le turbodiesel 1.3 Multijet II de 75 ch, également avec Start & Stop de série.

La nouvelle Fiat Panda sera donc commercialisée en « première mondiale » sur le marché belge, à partir de ce salon... Et avant même l'Italie et d'autres marchés européens. ■ D. M.

FORD

Petits mais costauds, les moteurs du progrès

Ford étoffe son catalogue de nouvelles motorisations particulièrement affûtées. Au vu des concepts présents à Bruxelles, la gamme aussi va s'élargir.

Ford vient en force à Bruxelles avec pas moins de 10 premières belges ! La majorité de ces nouveautés concerne toutefois l'apparition de nouvelles motorisations avec, en guise de point d'orgue, l'arrivée d'un petit bloc essence de dernière génération : le 1.0 EcoBoost.

Destiné à se répandre sur la gamme compacte, ce petit trois cylindres profite de son injection directe d'essence couplée à un turbocompresseur pour afficher une santé étonnante au vu de sa cylindrée. Développant 100 ou 125 ch, ce moteur se profile comme

le compagnon idéal des petits rouleurs. Ses émissions se maintiennent à 109 g (100 ch) ou 114 g (125 ch) de CO₂/km sous le capot de la nouvelle Focus. Les plus gros rouleurs apprécieront quant à eux l'arrivée de la Focus Econetic diesel 115 ch n'émettant que 89 g de CO₂/km.

Diamétralement opposée à cette version frugale, on retrouve également à Bruxelles la nouvelle version sportive ST. Cette Focus sur-vitaminée s'offre un quatre cylindres 2.01 turbo de 250 ch (la Fiesta ST, également présente à Bruxelles, mais encore sous la forme d'un concept-car, hérite quant à elle d'un 1.61 turbo de 180 ch).

Le rendez-vous bruxellois permettra aussi à Ford de lever une partie du voile sur ses prochaines productions. Le concept B-Max annonce ainsi par exemple l'apparition prochaine d'un monovolume compact dans sa gamme. Originalité du modèle : l'absence de montant central entre les portières avant et arrière, qui facilite

l'accès à l'habitable. Les parents devraient apprécier l'astuce au moment de sangler leurs enfants.

Autre concept alléchant : l'Evos. Cette berline futuriste préfigure dans les grandes lignes la prochaine génération de Mondeo, dont l'arrivée en Europe est programmée pour 2013. ■ J.-F. Ch

Focus électrique pour 2012

Décidément à l'honneur sur le stand Ford, la Focus arrive à Bruxelles dans une variante 100 % électrique baptisée BEV. Grâce à ses batteries lithium-ion d'une capacité de 23 kWh, cette Focus électrique affiche une autonomie théorique de 160 km. La commercialisation de ce modèle en Europe devrait débuter dans le courant de cette année.



Wick/Ford

Après les couples des S-Max/Galaxy et C-Max/Grand C-Max, la gamme monovolume de Ford s'élargira prochainement d'un modèle compact B-Max.

HONDA



Honda

Conservant la ligne « spatiale » originale, la 9^e génération de Civic arrondit tout de même légèrement ses angles.

Une nouvelle Civic pour redynamiser la gamme

La Civic va attirer les curieux avec une nouvelle mouture plus en rondeurs. La plupart des modèles Honda présentés ont d'ailleurs subi un petit lifting.

Assurément, c'est l'apparition de la nouvelle Civic qui incitera les curieux à venir visiter le stand Honda. C'est que, après plus de quarante ans de bons et loyaux services, ce modèle figure parmi les voitures japonaises les plus emblématiques. À Bruxelles, Honda présente ainsi déjà la neuvième génération de Civic.



Sur le plan esthétique, cette nouvelle mouture reprend les bases « originales » du modèle de 2006 tout en prenant soin d'arrondir ses angles afin de se montrer plus consensuelle. Honda propose sa nouvelle Civic avec deux motorisations à essence

(1.41 et 1.81), ainsi qu'avec un 2.21 diesel de 150 ch. Si sa cylindrée s'avère fiscalement pénalisante pour le client belge, ce bloc se contente d'une consommation étonnemment basse au vu de ses prestations dynamiques (110 g de CO₂/km).

Une fois sur le stand, les visiteurs pourront également découvrir le reste de la gamme Honda, dont la majeure partie des modèles a bénéficié d'une petite cure de jouvence en 2011. Comme la citadine Jazz, restylée, qui se décline dorénavant dans une intéressante variante hybride. Ce modèle hérite de la mécanique hybride es-

sence/électricité partagée par la berline Insight et l'étonnant coupé CR-Z.

Discrète sur nos routes mais non dénuée de qualité, la grande berline Accord n'a pas non plus échappé au traditionnel passage sur le billard de mi-carrière. Au printemps dernier, elle a bénéficié de nouveaux phares, d'un pare-chocs redessiné ainsi que de légères améliorations mécaniques permettant de baisser les émissions de CO₂ de son 2.21 diesel 150 ch de 148 à 138 g/km.

Le SUV CR-V continue, quant à lui, sereinement sa carrière en attendant son remplacement prévu pour 2013 en Europe. ■ J.-F. Ch

Hydrogène en approche

Honda a déjà construit plus de 200 exemplaires de sa voiture FCX Clarity fonctionnant à l'hydrogène. Présent sur le salon, ce modèle n'est toutefois pas encore prêt à être commercialisé en grande série. Encore astronomiques, les coûts de production ne devraient devenir acceptables (avec un prix consommateur autour des 70 000 € tout de même) qu'à l'horizon 2018.

HYUNDAI



La nouvelle Hyundai i30 est plus longue, plus large et plus basse que la précédente.

Hyundai

Double embrayage

Hyundai compte dorénavant dans sa banque d'organes une transmission robotisée à double embrayage convaincante. Permettant de soulager la jambe gauche du conducteur dans les embouteillages tout en restant réactive en conduite plus soutenue, cette transmission, proposée dans un premier temps sur le coupé Veloster, devrait séduire les conducteurs généralement allergiques aux transmissions automatiques.

Rajeunissement accéléré en cours

Hyundai n'est plus une Asiatique infiltrant le marché européen : le constructeur s'intègre et s'adapte au marché occidental. Avec réussite.

Hyundai poursuit sa révolution avec une rapidité impressionnante. En plus de s'étoffer avec l'arrivée de nombreux nouveaux modèles (comme les coupés Genesis et Veloster), la gamme se modernise et propose des modèles qui n'ont plus rien à envier aux concurrentes européennes. Il faut dire que depuis le lancement de la compacte i30 en 2007, Hyundai

ne se contente plus de commercialiser ses modèles asiatiques ou américains sur le Vieux Continent, mais propose des modèles spécifiquement développés pour l'Europe. L'i40, présentée en break l'été dernier et arrivant en berline en primeur à l'occasion du salon de Bruxelles, en constitue encore un excellent exemple. En plus d'un desin flatteur, d'une qualité de finition ir-

réprochable et de nombreux équipements haut de gamme, cette berline peut compter sur des mécaniques modernes et sobres (1.7 CRDi de 115 ou 136 ch en diesel ; 1.6 GDI de 135 ch et 2.0 l GDI de 177 ch en essence) pour tirer son épingle du jeu.

L'autre grande première réservée par Hyundai au salon bruxellois est assurément la présence de la seconde génération d'i30. Bénéficiant du nouveau langage esthétique « fluidic design » éterné pour le récent SUV ix35, cette nouvelle i30 affiche un style particu-

lièrement dynamique. Débarquant sur un des segments les plus compétitifs, celui des VW Golf, Renault Mé-

gane et autres Opel Astra, l'i30 pourra notamment compter sur son nouveau 1.6 l diesel de 128 ch pour tenter de se démarquer.

Tout nouveau, ce bloc associé à une boîte manuelle à six rapports permet à l'i30 de rester sous la barre des 100 g de CO₂/km. Comme pour le reste de la gamme, l'i30 bénéficiera de la garantie appréciable s'étendant sur cinq ans, assistance dépannage comprise. ■

J.-F. Ch



ISUZU



Dès l'été prochain, le D-Max d'Isuzu bénéficiera d'une nouvelle enveloppe. Mais le cœur reste le même...

Isuzu

De quoi patienter jusqu'à l'été

Le pick-up D-Max d'Isuzu, capable de travailler comme une bête de somme, s'apprête à se refondre entièrement. Si cette future génération ne sera commercialisée qu'à partir de l'été prochain, Isuzu présente tout de même au public belge deux modèles tirés de la production asiatique. De quoi illustrer deux des trois futures formes de carrosseries en primeur à Bruxelles : l'« Extended cab » et le « Double cab ».

À côté de ces versions pouvant accueillir cinq personnes, ce nouveau

pick-up sera également proposé en version « Single cab » à deux places. Les prix ainsi que les spécifications techniques de cette future génération de pick-up ne seront dévoilés qu'à l'été prochain, lors du lancement officiel, mais les clients les plus impatients peuvent déjà passer une précommande pour être livrés rapidement. Pour ceux qui ne peuvent attendre, Isuzu continue évidemment la commercialisation de la génération actuelle du D-Max. ■

J.-F. Ch

JAGUAR

La plus puissante de tous les temps

Il faudra encore patienter quelques mois pour découvrir l'inédite version break. Mais la XF se présente tout de même à Bruxelles drapée de sa nouvelle robe apparue cet été. En plus de dynamiser la face avant, en s'inspirant de celle du modèle porte-drapeau XJ, ce restylage a surtout été l'occasion d'installer un moteur quatre cylindres diesel (2.2 l de 163 ou 190 ch) sous le capot, en complément des motorisations V6 et V8. De quoi rendre la belle

anglaise un peu plus accessible... Moins abordables, mais tout aussi désirables, les XK coupé et cabriolet ont également bénéficié de légères retouches cet été.

Si le remaniement stylistique est resté très léger, ce restylage a surtout été l'occasion d'étoffer le catalogue d'une rutilante version XKR-S. Porté à 550 ch, son V8 5.0 l compresseur permet à cette version de s'arroger du titre de la « Jaguar de série la plus puissante jamais construite » ! ■

J.-F. Ch



Avec ses prises d'air béantes et son capot ajouré, la version XKR-S ne laisse planer aucun doute quant à ses prétentions dynamiques.

Jaguar

Nouveau départ dans la vie de Kia

Kia peut remercier Peter Schreyer : grâce au nouveau look qu'insuffle cet ex-designer Audi à la maison coréenne, la gamme gagne en dynamisme.

Adieu carrosseries banales et passe-partout ! Le père de la première Audi TT du nom, Peter Schreyer, s'attelle à rajeunir l'image de Kia. En plus du récent SUV Sportage particulièrement prisé chez nous, trois nouveaux modèles se déclinent à Bruxelles : la citadine Picanto, la compacte Rio et la grande berline Optima.

Dérivée pour la première fois en 3 ou 5 portes, la Picanto étonne par son niveau de finition particulièrement soigné pour une citadine. Malgré ses dimensions compactes (3 m 60), cette Kia offre un habitacle suffisamment spacieux pour embarquer quatre adultes. Autre avantage : les sièges arrière peuvent se rabattre facilement en libérant un vaste plan-

cher plan (de quoi faire grimper le volume de coffre de 200 à 870 l). Côté mécanique, contrairement à la précédente génération, la Picanto ne se dérive plus en diesel, mais uniquement en 1.0 l de 69 ch et 1.2 l de 85 ch. Chargée de concurrencer les VW Polo et autres Ford Fiesta, la nouvelle Rio bénéficie d'un empattement s'étirant de 7 cm. De quoi libérer une excellente habitabilité aux places arrière.

Souhaitant offrir un équipement digne du segment supérieur aux clients à la recherche d'un véhicule compact, Kia propose quelques attentions encore rares à ce niveau de gamme, comme une caméra de recul ou un volant chauffant.

Rejetant la précédente, et peu connue, Magentis aux oubliettes, la nou-



JEEP

En pleine mutation

Quittant le giron de la marque américaine Chrysler pour le groupe italien Fiat, Jeep est en pleine restructuration. La gamme ne comporte plus que trois modèles : le SUV Compass, le luxueux Grand Cherokee et le 4x4 pur et dur Wrangler.

Restylé au début de l'année dernière, le Compass affiche dorénavant des phares rectangulaires destinés à le rapprocher esthétiquement du nouveau porte-drapeau de la marque Grand Cherokee. Lancé en Europe l'année dernière, ce modèle

emprunte dorénavant son moteur diesel à Fiat : le V6 3.0 l Multijet de 190 ou 241 ch.

Jeep dévoile également à Bruxelles la version sportive SRT-8 de son Grand Cherokee. Typiquement américaine, cette variante hérite d'un gros V8 essence 6.4 l de 477 ch. Une cavalerie suffisante pour permettre à ce modèle au look suggestif de s'accaparer du titre de Jeep la plus puissante jamais construite. Et surtout d'atteindre la barre des 100 km/h en seulement 4,8 secondes. ■

J.-F. Ch



Avec son gros V8 4,7 l de 477 ch, le Grand Cherokee SRT-8 affiche des performances inouïes pour un pachyderme de plus de 4 m 80.

Jeep

KIA



Si l'Optima se contente d'une unique mécanique diesel lors de son lancement, elle se déclinera en variante hybride essence dès l'été prochain.

Kia

L'Optima se fait rare en Belgique

Kia a plus que doublé ses ventes mondiales depuis 2004. Une courbe de croissance impressionnante qui pose toutefois quelques problèmes de logistique. Tourmant déjà à plein régime pour le marché asiatique, l'usine chargée de produire l'Optima ne pourrait délivrer que... 450 modèles pour la Belgique en 2012. Il va falloir être rapide sur la balle, sous peine de devoir attendre 2013.

J.-F. Ch

LANCIA



Ypsilon, une citadine chic et élégante.

Lancia

Un doublement de la gamme

La reprise de Chrysler par Lancia, dont on ne sait si elle va amplifier les ventes, permet d'ajouter à la gamme une nouvelle Thema, un nouveau Voyager (qui remplace désormais la Phedra) et cette Flavia, un cabriolet qui fait enfin son retour au sein de la marque. On rétorquera que ces trois modèles sont passablement américanisés, d'autant qu'ils proposent des motorisations très pénalisantes sur le plan fiscal. Et on pourra faire le reproche aux stylistes italiens d'avoir par trop laissé leurs collègues américains s'occuper

des formes de ces trois modèles.

Reste tout de même l'élégante Ypsilon qui, elle, est sortie de crayons bien transalpins. Pour donner l'image d'une citadine chic, dotée de cinq portes et équipée, comme sa cousine Mito, des deux petits moteurs non polluants que sont le Twin Air et le diesel 1.3 MJet.

Quant à la Delta, dont le face-lift ne nous semble pas des plus heureux, elle se voit dotée d'un nouveau moteur, un 1.6 Multijet de 105 cv. Idéal pour tout client soucieux du respect de l'environnement. ■

Mercredi 11 janvier 2012

D. M.

Mercredi 11 janvier 2012

12



Land Rover

Avec ses porte-à-faux courts et sa hauteur de caisse généreuse, le concept DC100 est digne du mythique Defender.

D'ici 2015

Difficile de remplacer une icône... Pourtant, les normes antipollution et de sécurité empêchent Land Rover d'espérer conserver au catalogue encore longtemps son mythique Defender. Le concept DC100 constitue une première étape vers l'établissement du Defender du XXI^e siècle. Mais rien n'est figé : d'ici 2015, date à laquelle la version finale du nouveau Defender sera commercialisée, de nombreux détails peuvent encore changer.

Le Defender du XXI^e siècle sur les rails

Si l'Evoque se profile comme la nouveauté incontournable du stand Land Rover, l'alléchant concept DC 100 pourrait bien lui piquer la vedette.

L'année 2011 aura été celle du rajeunissement pour la gamme Land Rover. Cousins, le Discovery et le Range Rover Sport ont bénéficié du même traitement durant l'été dernier : nouvelles calandres, phares de jour à LED et surtout un habitacle revalorisé. Mais c'est surtout sur le plan mécanique que les améliorations sont sensibles avec, par exemple, l'arrivée d'une

excellente boîte automatique à huit rapports sur le V6 diesel. Retouchée également, cette mécanique développe dorénavant jusqu'à 256 ch dans la version SDV6.

Porte-étendard de la gamme, le Range Rover succombe aussi à quelques coquetteries esthétiques pour son nouveau millésime. Mais la gamme de motorisations reste, par contre, identique

et toujours fidèle aux blocs V8 : 313 ch en diesel et 510 ch en essence. Petite révolution pour Land Rover : depuis l'année dernière, l'entrée de gamme Freelander se dérive en version deux roues motrices.

Mais à côté de ces petits ajustements, la grande nouveauté du stand Land Rover se nomme bien sûr Evoque. La mission de ce modèle est claire : séduire une clientèle plus vaste en proposant un SUV premium aux dimensions compactes. C'est que, long de seulement 4 m 35, l'Evoque est beaucoup plus facile à caser en ville

que les 4 m 95 du Range Rover. Fidèle à son blason, ce modèle se positionne toutefois comme un véhicule haut de gamme. Le traitement soigné de son habitacle et ses nombreux équipements perfectionnés en témoignent. En plus d'un comportement dynamique particulière-

ment efficace, l'Evoque peut compter sur son style particulièrement futuriste pour séduire. Sur le plan mécanique, le petit Range hérite d'un 2.2 turbo diesel disponible en 150 ch ou 190 ch. Pour l'essence, ce sera un 2.0l turbo de 240 ch. ■ J.-F. Ch



Famille (hybride) nombreuse

Avec l'arrivée de la nouvelle berline GS 450 h, la famille des modèles hybrides de Lexus compte dorénavant quatre membres. Qui dit mieux ?

Si elle s'équipe aussi d'une version essence animée par un V6 l de 306 ch, c'est évidemment dans sa livrée hybride présentée en primeur à Bruxelles que la nouvelle berline GS de Lexus devrait plaire.

À l'instar de sa devancière déjà baptisée GS 450 h, la nouvelle GS reste effectivement fidèle à la technologie hybride développée par la maison mère Toyota. Dans ce cas-ci, on retrouve un 3,5l V6 à essence de 295 ch couplé à un moteur électrique. Épaulant le bloc thermique en cas de besoin, ce dernier permet au conducteur de disposer d'une cavalerie totale de 343 ch. Voilà de quoi assurer des accélérations canon !

Cela dit, l'utilité principale de ce

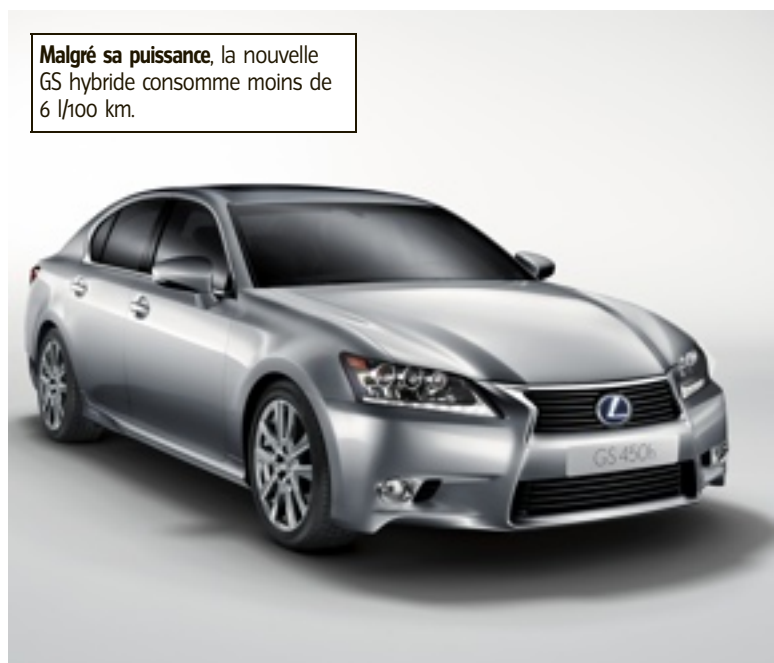
petit moteur électrique réside surtout dans sa capacité à animer seul la GS ou d'épauler la mécanique à essence lors des relances afin de limiter la consommation. D'après les chiffres annoncés, l'amélioration dans ce domaine est flagrante par rapport à la précédente génération : la consommation mixte diminue d'environ 23 % pour arriver à seulement 5,9 l/100 km. Ce qui correspond à des émissions record de seulement 137 g/km. Soit respectivement 5 et 12 g de mieux que les futures Audi A6 et BMW Série 5 hybrides affichant des performances un peu moins élevées. Ouf : l'honneur de Lexus, spécialiste de l'hybride, est sauf !

Un coffre plus volumineux

Sur le plan pratique, les futurs clients apprécieront un changement de taille concernant les batteries : installées verticalement, et non plus horizontalement, elles n'empiètent (quasi) plus sur le volume de coffre qui passe ainsi de 280 l à 482 l. Autre modification que les conducteurs les plus dynamiques apprécieront : la grande ber-

line GS se veut plus sportive que par le passé. Un châssis à quatre roues directrices permettant de rendre la GS plus vive est même proposé sur la finition F-Sport.

À côté de ce nouveau fer de lance, les autres modèles hybrides de Lexus, la compacte CT 200 h, le SUV RX 450 h et la limousine LS 600 h, seront également présents à Bruxelles. ■ J.-F. Ch



Lexus

Malgré sa puissance, la nouvelle GS hybride consomme moins de 6 l/100 km.

Cure vitaminée

Lancée début 2011, la Lexus CT 200 h destinée à concurrencer les Audi A3 et autres BMW Série 1 bénéficie de nouvelles suspensions, plus souples, pour son millésime 2012. Sauf sur la nouvelle version F-Sport qui, en plus de ses suspensions fermes, offre un look retravaillé avec une calandre en nid-d'abeilles, un spoiler de toit, des jantes 17 pouces spécifiques.

Une ère nouvelle chez Mazda avec le CX-5

Sur le stand Mazda, les regards seront tournés vers le nouveau CX-5. Un SUV compact qui devrait permettre à la marque japonaise de se relancer sur le marché belge.

Christelle WARNOTTE

Après une année 2011 difficile, il est vrai sans réelle nouveauté à proposer et qui l'a vu perdre 38 % des parts de marché belge, Mazda mise sur son entrée dans le segment des SUV compact pour se relancer. La grande attraction de ce salon sur le stand Mazda sera donc le CX-5, dévoilé pour la première fois en Belgique.

Un modèle qui lance une nouvelle ère chez Mazda après le départ chez Renault, il y a un an, du designer Laurens Van Den Acker. Ce nouveau SUV, dessiné par le Japonais Ikuo Maeda, est le premier à adopter le nouveau thème stylistique Mazda, KODO, qui signifie l'âme du mouvement. Esthétiquement, le CX-5 est très dif-

férent du CX-7. Les deux SUV vont d'ailleurs coexister un moment mais, à terme, le «grand» ne sera pas remplacé. «Il est aujourd'hui beaucoup plus intéressant pour un constructeur d'être présent dans le segment en dessous, précise Peter Gemoets, porte-parole Mazda. Le segment des SUV compact a d'ailleurs connu une hausse au niveau des ventes européennes de 38,5 % en 2010.»

Plus compact donc, mais en gardant un espace intérieur quasi identique au CX-7, le CX-5 offre une ligne sportive qui lui donne assurément un côté très dynamique. Un aspect sportif que l'on retrouvera également dans la conduite grâce à la nouvelle technologie SKYACTIV. «Nous avons notamment, grâce à cette technologie, optimisé les accélérations du



Mazda

Avec la CX-5, Mazda fait son entrée dans le segment des SUV compact.

CX-5 pour qu'il réponde aux attentes du conducteur, et cela même à bas régime», note-t-on chez Mazda.

À signaler que, pour ce salon 2012, Mazda délaisse le palais 8 pour s'installer dans le palais 7, juste à côté de BMW. «C'est une opportunité parce qu'avec la présence de la marque allemande, ce palais est plus fréquenté», souligne Peter Gemoets. Le stand sera aussi un peu plus grand que d'habitude.»

Et pour les supporters de Malines en division 1, sponsorisé par Mazda, sachez que l'équipe de football sera présente au grand complet lors d'une nocturne. ■

MX-5 Cup : retour à la compétition

À côté de la CX-5, la MX-5 version «Cup» sera assurément l'autre attraction du stand. Mazda signe son retour à la compétition en 2012 en lançant un championnat national Sprint, la MX-5 Cup. Compétition ouverte aux pilotes amateurs qui, pour un budget de 25 000 € par an (75 000 € pour trois saisons), participeront à six courses sur les circuits de Zolder et Francorchamps.

Prémisse d'une nouvelle gamme compacte

La Classe B joue la vedette chez Mercedes. Entièrement refondue, elle inaugure de nombreuses nouveautés attendues sur le reste de la gamme compacte.

Comme de coutume, Mercedes investira entièrement le palais 10 du Heysel pour y dévoiler l'entière de sa gamme. En primeur, les visiteurs pourront surtout admirer la troisième génération du Classe M,

le SUV étoilé lancé en 1997 pour concurrencer le mythique Range Rover.

Si l'évolution esthétique reste assez timide par rapport à l'ancienne mouture, le nouveau ML révolutionne les codes mécaniques en

s'équipant d'un «petit» quatre cylindres diesel. Une première dans le segment des grands SUV haut de gamme. Porté à 204 ch, ce 2.2l diesel affiche une consommation moyenne théorique de seulement 6,0 l/100 km (158 g de CO₂/km). Soit une réduction de 28 % par rapport au précédent V6 3.0l diesel

de développant exactement le même couple de 500Nm. De quoi transformer le ML en chameau (plus de 1 500 km d'autonomie avec le réservoir optionnel de 93 l)... de course (0 à 100 km/h couvert en 9 secondes) ! Les familles profiteront également du salon bruxellois pour découvrir le nouveau monovolume Classe B. Pionnier de la future génération de modèles compacts signés Mercedes, la Classe B a l'honneur d'en inaugurer les nouvelles mécaniques. C'est bien simple : plateforme, trains roulants, moteurs et boîtes... tout est nouveau sous le capot. Côté moteur, on retrouve un inédit 1.6l turbo essence à injection directe développant 122 (B180) ou 156 ch (B200), ainsi qu'un nouveau 1.8l en diesel de 109 (B180 CDI) ou 136 ch

(B200 CDI).

En plus d'une nouvelle boîte manuelle à six rapports particulièrement compacte, la banque mécanique s'efforce d'une transmission à double embrayage, égrenant sept rapports, baptisée 7G-DCT. Les nouvelles liaisons au sol, couplées au centre de gravité abaissé de la nouvelle carrosserie, permettent à la nouvelle Classe B de présenter un comportement particulièrement dynamique et vif pour le segment... Avis aux papas sportifs ! ■ J.-F. Ch



Mercedes-Benz



Mercedes

En plus de ses nouvelles mécaniques à essence et diesel, la Classe B a été étudiée pour accueillir un moteur électrique et une pile à combustible.

Famille nombreuse

La catégorie compacte de Mercedes s'apprête à rentrer en ébullition. Si on ne dénombre jusqu'ici sous la Classe C que le couple Classe A/Classe B, la famille s'élargira prochainement. On attend, bien sûr, la nouvelle génération de Classe A, mais aussi un petit coupé quatre portes et un petit SUV compact.

90^e Salon Auto Moto

OÙ ?

Brussels Expo (Heysel), place de Belgique à 1020 Bruxelles.

QUAND ?

Du jeudi 12 au dimanche 22 janvier 2012, en semaine de 10h à 19h. Nocturnes de 10h à 22h les vendredi 13, lundi 16 et vendredi 20 janvier. Nuit de la moto le samedi 14 janvier de 20h à 22h (ouverture seulement des deux palais moto).

COMBIEN ?

Adultes : 12,50€ - Enfants entre 6 et 12 ans : 6,50€ - Enfants de moins de 6 ans : gratuit - Carte 10 entrées (groupe) : 65€ - Ticket tout-en-un avec combinaison train-métro-entrée : dépend de la gare de départ (en vente dans les gares).

ACCÈS ET PARKING

Ring R0, sortie 7 bis, suivre EXPO : accès direct au parking C.

Les parkings M et T se trouvent aussi à proximité des palais. Tarif parking : 5€.

Vestiaire pour motards à l'entrée du palais 1 (parking A).

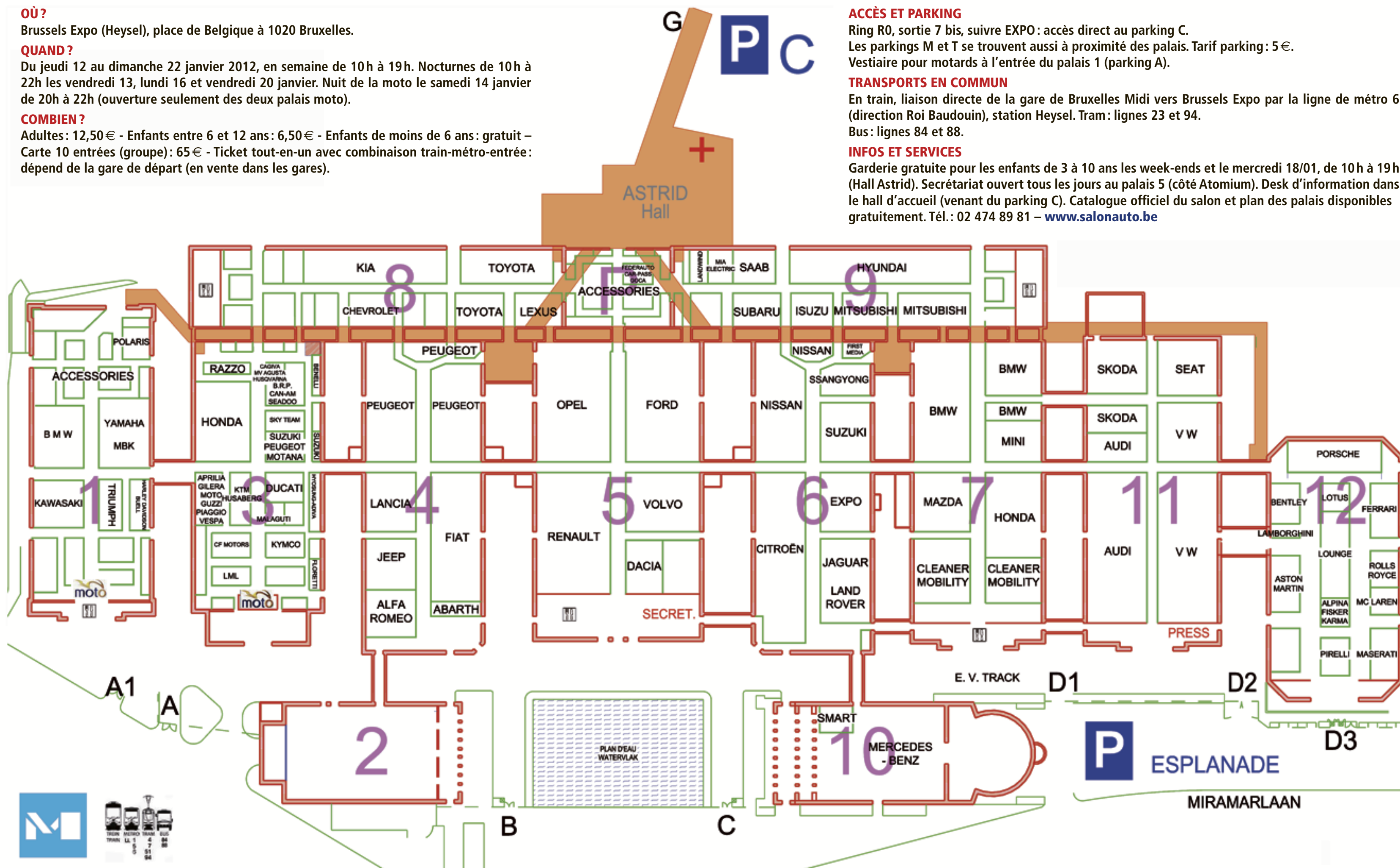
TRANSPORTS EN COMMUN

En train, liaison directe de la gare de Bruxelles Midi vers Brussels Expo par la ligne de métro 6 (direction Roi Baudouin), station Heysel. Tram : lignes 23 et 94.

Bus : lignes 84 et 88.

INFOS ET SERVICES

Garderie gratuite pour les enfants de 3 à 10 ans les week-ends et le mercredi 18/01, de 10h à 19h (Hall Astrid). Secrétariat ouvert tous les jours au palais 5 (côté Atomium). Desk d'information dans le hall d'accueil (venant du parking C). Catalogue officiel du salon et plan des palais disponibles gratuitement. Tél.: 02 474 89 81 - www.salonauto.be



Volkswagen termine en leader

Le Top 40 des immatriculations

		Immatriculations 2011	Parts de marché 2011	Évolution 2010-2011
1	VOLKSWAGEN	61 904	10,82 %	+ 15,68 %
2	RENAULT	61 470	10,74 %	+ 5,37 %
3	PEUGEOT	48 716	8,51 %	- 7,45 %
4	CITROËN	45 593	7,97 %	- 6,13 %
5	OPEL	42 852	7,49 %	+ 5,27 %
6	FORD	38 936	6,8 %	+ 1,33 %
7	AUDI	31 688	5,54 %	+ 7,51 %
8	BMW	29 499	5,16 %	+ 1,91 %
9	TOYOTA	21 892	3,83 %	+ 7,79 %
10	MERCEDES	20 268	3,54 %	- 0,32 %
11	SKODA	19 652	3,43 %	+ 24,92 %
12	VOLVO	19 559	3,42 %	+ 14,77 %
13	NISSAN	18 435	3,22 %	+ 18,38 %
14	HYUNDAI	14 502	2,53 %	+ 45,47 %
15	DACIA	13 960	2,44 %	+ 36,77 %
16	FIAT	13 111	2,29 %	- 17 %
17	KIA	12 376	2,16 %	+ 27,89 %
18	SEAT	10 389	1,82 %	+ 2,75 %
19	SUZUKI	7 161	1,25 %	- 22,81 %
20	MINI	6 758	1,18 %	+ 7,54 %
21	ALFA ROMEO	6 205	1,08 %	+ 3,24 %
22	MITSUBISHI	4 747	0,83 %	+ 21,1 %
23	CHEVROLET	4 316	0,75 %	- 18,87 %
24	HONDA	3 335	0,58 %	- 8,43 %
25	MAZDA	3 187	0,56 %	- 35,91 %
26	LAND ROVER	2 235	0,39 %	+ 1,54 %
27	LANCIA	1 700	0,3 %	- 1,39 %
28	PORSCHE	1 565	0,27 %	+ 18,38 %
29	SMART	1 299	0,23 %	+ 9,34 %
30	LEXUS	1 122	0,2 %	+ 70,78 %
31	SAAB	846	0,15 %	- 22,39 %
32	JAGUAR	607	0,11 %	- 44 %
33	JEEP	488	0,09 %	+ 7,02 %
34	SUBARU	464	0,08 %	- 22,54 %
35	SSANGYONG	328	0,06 %	+ 446,67 %
36	CHRYSLER	196	0,03 %	- 66,15 %
37	DAIHATSU	147	0,03 %	- 51,16 %
38	FERRARI	126	0,02 %	+ 27,27 %
39	INFINITI	123	0,02 %	+ 41,38 %
40	ASTON MARTIN	92	0,02 %	- 13,21 %

2011 a été une excellente année pour le marché automobile belge. La plupart des marques en ont profité. 2012 sera pour toutes un défi.

● Jean-Christophe HERMINAIRE

La lutte s'est jouée à couteaux tirés. Au final, Volkswagen l'emporte d'un fifrelin sur Renault, leader sur le marché belge les deux années précédentes. Peugeot complète le podium, devant Citroën et Opel. Si les deux marques de PSA sont en recul, l'Allemande, en péril à la fin de l'an passé, a redressé la barre.

Ford achève l'année 2011 à son habituelle 6^e place, mais l'écart se réduit avec Audi, poussée par une vague de succès international. BMW suit. Puis Toyota qui a terminé en force en décembre et qui en profite pour doubler Mercedes, en léger recul.

«Merci les primes CO», écrivions-nous à la même époque l'an passé. 2010 avait été une année record pour les immatriculations de voitures neuves en Belgique. Eh bien 2011 fait encore mieux, avec un total de 572 211 immatriculations. Nouveau record absolu, qu'il sera bien difficile de rééditer cette année.

On a largement évoqué le «boom» des immatriculations en décembre, lié à l'annonce de la fin de ces fameuses primes fédérales qui ont tant porté le marché ces dernières années. Et qui ont, surtout, eu pour effet de favoriser l'achat de petites voitures moins polluantes. Cette vague

«verte» risque de se voir freinée. Mais, d'une manière générale, la tendance restera au «downsizing» : des voitures de plus faible cylindrée.

Que ce soit pour l'acheteur particulier ou l'important marché des véhicules de société, l'aspect financier sera plus essentiel que jamais. En terme de consommation - vu les prix pétroliers -, et bien sûr à l'achat et à la valeur de revente, notion qui évolue aussi. En témoigne la progression remarquable de marques telles que Skoda (+ 24,92 %, désormais 11^e), Hyundai (+ 45,47 %) et Kia (+ 27,89 %) ou Dacia (+ 36,77 %). Des marques qui ont le vent en poupe, venues de pays émergents, bousculent les valeurs établies. Ssangyong enregistre la plus forte progression, mais à la faveur du changement d'importateur.



Celle que vous ne verrez pas au salon, ni même jamais : la Saab 9-5 Estate. La marque suédoise a fait faillite en 2011.

Saab

Attention, le luxe ne se porte pas trop mal pour autant : Lexus, Porsche, Ferrari, Infiniti ou Bentley n'ont pas à rougir de leurs chiffres. Jaguar, par contre, est en nette perte de vitesse, tandis que Land Rover, grâce à l'Evoque, limite les dégâts.

Au rayon déceptions, citons encore Fiat, Suzuki ou Mazda. Chrysler est devenu Lancia en Europe et Daihatsu n'est plus importé. Quand à Saab, ce fut carrément la faillite. Assurément, le plus gros point noir de 2011 ! ■



WV



NISSAN

Les apparences peuvent être trompeuses : derrière sa carrosserie agressive, le concept Nismo conserve la « sage » mécanique électrique de la Leaf.

Nissan

Le juste choix ?

Bénéficiant de son alliance avec Renault, Nissan puise dans la banque d'organes du constructeur français pour équiper son Qashqai du récent 1.6 dCi 130 ch (seulement 119 g de CO2/km avec Stop & Start). Voilà de quoi satisfaire ceux qui ne savaient se décider entre le « petit » 1.5 dCi 110 et le « gros » 2.0 dCi 150. D'autant plus que cette nouvelle motorisation est disponible tant en deux qu'en quatre roues motrices.

De Leaf à GT-R : plaisirs éclectiques

Nissan expose les deux extrêmes de la production automobile sur son stand : une Leaf 100 % électrique et la super-sportive GT-R version 2012.

Tant de réaliser une improbable synthèse entre l'écologique Leaf et la gamme sportive de Nissan, GT-R en tête, le concept Leaf Nismo se la joue plaisirs électriques. Avec son kit de carrosserie comprenant notamment un diffuseur arrière et des grandes jantes de 18 pouces, la sage voiture électrique semble avoir été piquée aux hormones ! Sous ces ar-

tifices, la version Nismo conserve toutefois le même moteur électrique de 80 kW (soit environ 110 ch) qui équipe la Leaf proposée en série. Grâce à l'excellente disponibilité de ce moteur, capable de développer instantanément 280 Nm de couple, le concept Nismo accroche tout de même la barre des 100 km/h en moins de 7 secondes. Une performance plutôt hon-

nête pour une petite bombinette... Plus en tous les cas, que la vitesse maximale, talon d'Achille des voitures électriques, qui reste limitée à 145 km/h. Soit environ deux fois moins que la GT-R millésime 2012 qui entame sa carrière commerciale en ce mois de janvier. Les potentiels clients qui trouvaient que les 530 ch de la précédente évolution (485 ch lors du lancement en 2007) étaient encore un peu justes peuvent se réjouir : le V6 3.8l bi-turbo voit sa puissance maximale grimper cette fois à 550 ch (le couple maxi,



632 Nm, gagne aussi 20 Nm). Histoire de rester, un peu, politiquement correct, le moteur profite tout de même de ses améliorations pour baisser légèrement sa consommation moyenne de 12 à 11,8 l/100 km. Dans un genre plus accessible, on retrouve également à Bruxelles le petit SUV Juke avec sa bouille originale, tout droit venue d'un film de science-fiction. On profitera aussi du salon pour découvrir le léger « face-lift » du SUV porte-drapeau Murano. ■

J.-F. Ch

MITSUBISHI

Rien de vraiment neuf, mais des séries spéciales

Mitsubishi vient à Bruxelles avec l'entière de sa gamme comprenant une voiture électrique (i-MiEV), une citadine (Colt), une berline (Lancer), un SUV compact (ASX), un grand SUV (Outlander), un 4x4 pur et dur (Pajero) et un pick-up (L200). Dernier né de la famille, l'ASX servira de base aux futurs SUV compacts du groupe PSA. Remodelé esthétiquement, il s'appellera alors 4008 chez Peugeot et C4 Aircross chez Citroën. Les deux constructeurs français profiteront égale-

ment de la nouvelle mécanique diesel de Mitsubishi 1.8l de 150 ch. Après le partage du grand SUV Outlander (clone des Peugeot 4007 et Citroën C-Crosser) et la voiture électrique i-MiEV (devient Peugeot iOn et Citroën C-Zéro), le renforcement des liens entre la marque aux diamants et le groupe français s'intensifie. Histoire de redynamiser son offre, faute de nouveauté, Mitsubishi propose des séries spéciales à l'occasion du salon sur la quasi-totalité de sa gamme. ■

J.-F. Ch



L'ASX de Mitsubishi servira de base aux futurs SUV compacts signés PSA, attendus pour la mi-2012.

Mitsubishi

OPEL



Opel

Affichée 44 500 €, l'Ampera ne pourra malheureusement pas bénéficier du crédit d'impôt accordé aux voitures strictement électriques.

Des nouveautés en pagaille !

Depuis le coupé aux lignes aguichantes au monovolume familial en passant par la voiture électrique à l'autonomie prolongée : il y en a pour tous les goûts chez Opel.

Difficile de passer à côté sans la remarquer, l'Astra GTC compte sur ses lignes tendues et sportives pour séduire les badauds à Bruxelles. Les clients amateurs du style « coupé » mais peu enclins à évoluer dans une atmosphère sombre peuvent se réjouir : le pare-brise panoramique s'étirant jusqu'au milieu du pavillon reprend du service. Cette option en vogue (elle a déjà séduit plus de 18 000 clients sur la précédente génération) sera facturée 1 200 €.

En plus de sa carrosserie et de son pare-brise original, le coupé se démarque de l'Astra traditionnelle par l'architecture de son train avant grâce à de nouvelles jambes de forces spécifiques. Côté mécanique, en plus des trois moteurs à essence (1.4l turbo de

120 ch et 140 ch et 1.6l turbo de 180 ch), on retrouve un 1.7 CDTi de 130 ch (prochainement aussi en 110 ch) et un puissant 2.0 CDTi de 165 ch.

Le nouveau monovolume Zafira Tourer

Baptisée Zafira Tourer (l'ancien Zafira reste disponible au catalogue), le nouveau monovolume d'Opel constitue la seconde attraction du stand. Par rapport au précédent modèle, la banquette de second rang cède sa place à trois sièges individuels réglables. Côté volume de coffre, la nouvelle génération de Zafira propose 65 l de plus que son prédécesseur avec ses 710 l. Empruntant des éléments techniques tant à l'Insignia (train avant) qu'à l'Astra (train arrière), le Zafira Tourer



MINI

Roadster ou coupé ?

La Mini ne semble pas prête d'arrêter de modifier son apparence pour rester à la mode. Quelques mois seulement après avoir changé de robe en se dérivant en coupé deux places, la voilà qu'elle change de coupe en s'offrant une variante roadster. Jumeau dizygote du coupé, le roadster se coiffe d'une capote en toile. Esprit « roadster » oblige, cette dernière se passe d'assistance électrique et s'actionne à la main... Le prix à payer pour jouir d'une conduite décapotée.

Côté pratique, le roadster se montre plus logeable que la Mini classique grâce à son coffre de 240 l. Pensé comme un modèle sportif, le roadster ne s'équipe que des mécaniques les plus puissantes de la gamme Mini. L'offre débute avec le bloc 1.6l (115/122 ch) des versions Cooper. Les plus exigeants pourront se tourner vers les variantes équipées du turbo Twin Scroll avec les Cooper S (163/184 ch) ou John Cooper Works (211 ch). Un bloc diesel, 2.0l de 136/143 ch, est également prévu au catalogue. ■ J.-F. Ch



Après la hatchback, le break Clubman, le cabriolet, le SUV Countryman et le Coupé, c'est maintenant en version Roadster que se dérive la Mini sauce BMW.

Frank Novak/Seat

SEAT



Profitant de la banque d'organes du groupe Volkswagen, Seat pourrait bien proposer prochainement un SUV compact.

La Mii en première virtuelle

Décidément, les importateurs belges rivalisent d'ingéniosité pour contourner la concurrence du salon suisse. Si la petite citadine Mii, dérivée de la Volkswagen up !, ne sera dévoilée officiellement qu'à Genève, Seat a décidé de la présenter en « réalité virtuelle » à Bruxelles. À l'aide d'un iPad disponible sur le stand, le visiteur pourra découvrir la voiture en 3D et même poser à ses côtés pour une photo souvenir... Bien réel, le concept IBX amené



par Seat à Bruxelles annonce quant à lui l'arrivée (très probable, mais non encore confirmée officiellement) d'un SUV compact dans la gamme. Plus concrètement encore, Seat profite aussi du salon pour présenter le visage retouché de ses berlines et break Exeo et multiplier les offres « spéciales » permettant de réaliser d'intéressantes économies. De quoi contrer la disparition de la prime écologique fédérale sur ses modèles les plus populaires. ■

J.-F. Ch

PEUGEOT

Deuxième modèle hybride signé Peugeot, la 508, sort les griffes dans sa variante RXH.



Peugeot

Nouveau style

Sous la dynamique du nouveau directeur du style, Gilles Vidal, Peugeot s'apprête à refondre son identité visuelle. Deux concepts symbolisant le nouveau visage de la marque au lion feront le déplacement sur le stand bruxellois : le EX1, un roadster futuriste de 340 ch taillé pour les records de vitesse ; et le HX1, une synthèse entre berline, break, monovolume et coupé pouvant accueillir jusqu'à six personnes.

Présentation sculpturale

Pas de chance : Peugeot Belgique ne pourra dévoiler la nouvelle 208 sur son stand. Du moins, pas de manière classique...

Difficile de nier son existence, d'autant plus que Peugeot a déjà dévoilé ses premières images officielles à la presse : la 208 arrivera prochainement en concessions, en remplacement de la 207. Seul bémol : la maison mère a décidé de réserver la première présentation officielle pour Genève, en mars prochain.

Histoire de pouvoir tout de même

montrer la 208... sans la montrer à Bruxelles, l'importateur belge tentera une expérience originale en présentant sur son stand une sculpture taille réelle... habillée d'une carrosserie « virtuelle » lumineuse. Réalisée par l'équipe de style Peugeot, cette sculpture originale se profile comme le clou du stand.

Autre grande nouveauté attendue, bien réelle celle-là, la version « ba-

roudeuse » hybride du break 508. Après le monovolume 3008, c'est au tour du nouveau porte-drapeau Peugeot de bénéficier de la mécanique hybride diesel du groupe PSA.

Pour rappel, il comprend un bloc 2.0 HDI 163, à l'avant, et un moteur électrique de 37 ch sur l'essieu arrière. Profitant de la transmission intégrale offerte par l'architecture du système, la 508 RXH s'offre une robe d'aventurière composée de pare-chocs spécifiques et de renforts en plastique courant le long de la carrosserie. Dans la foulée, la 508 se surélève lé-

gèrement de 5 cm. De quoi affronter sans peur les chemins non carrossés. Et, à tout le moins, les productions « all-road » de la concurrence.

Peugeot profite également du salon bruxellois pour dévoiler en première mondiale la version restylée de sa citadine 107. Déjà commercialisée à plus de 665 000 exemplaires, la petite reprend du poil de la bête grâce à un nouveau look et des coloris particulièrement pétillants. Développant 68 ch, son moteur émet seulement 99 ou 104 g de CO₂/km si l'on opte pour la transmission robotisée. ■ **J.-F. Ch**



PEUGEOT

SMART

Avec son moteur électrique (jusqu'à 40 ch), la Smart ED reste suffisamment vive pour se faufiler en ville.



Smart

La citadine par excellence

Qui est mieux placé que Smart pour proposer une citadine électrique ? À l'aise dans le trafic urbain grâce à ses dimensions ultra-compactes, la voiture bi-place ne manque effectivement plus que d'une motorisation électrique pour se déplacer « librement » dans les grandes villes. Déjà produite à plusieurs centaines d'exemplaires pour une expérience pilote de grande envergure, la Smart ED s'apprête à rentrer dans le moule de la production en série dès cette année.



Grâce à la structure « sandwich » de la Fortwo, le pack de batterie peut être stocké dans le soubassement, à la place du réservoir d'essence. Le moteur électrique remplace, quant à lui, simplement le bloc thermique disposé entre les roues, à l'arrière. La Smart ED conserve donc les mêmes aspects pratiques qu'une version classique.

Intéressé par la mobilité électrique, mais plutôt adepte du deux-roues ? Smart dévoile également au salon un concept de « e-vélo » particulièrement alléchant. ■ **J.-F. Ch**

SUZUKI

La petite Swift enfile son « survet' »

Refondue l'an dernier, la Swift revient aujourd'hui en version Sport. Elle enfile pour l'occasion un « survet' » de circonstance avec des pare-chocs spécifiques, des jantes de 17 pouces, une double sortie d'échappement... Contrairement à la tendance actuelle de succomber aux sirènes des moteurs turbocompressés, la Swift Sport conserve un 1.6l atmosphérique de 136 ch (125 auparavant). Cela reste peu par rapport aux concurrentes affichant jusqu'à 200 ch. Mais le petit moteur est du

genre volontaire, bien épaulé par une boîte à six rapports et assure des performances appréciables à la « légère » (1 045 kg) japonaise.

Dans un autre genre, la gamme Swift s'éttoffe également d'une originale version 4X4. Considérant que les hivers deviennent de plus en plus rigoureux (sauf celui-ci, du moins pour l'instant !), l'importateur belge a décidé de commercialiser cette version inédite. La Swift 4X4 ne sera toutefois disponible qu'avec le 1.2l essence de 95 ch et non en diesel. ■ **J.-F. Ch**



Bien qu'assagie par rapport à ses devancières, la Swift Sport reste l'arme idéale pour enchaîner les successions de virages.



Suzuki

Le Scénic 2012 en première mondiale

Renault joue la carte de l'innovation pour ce salon 2012, avec un large éventail de véhicules électriques et le Scénic et Grand Scénic dévoilés en première mondiale.

Les nouveautés ne manqueront pas sur le stand Renault, où un tiers des 2 400 m² de surface dédiés à la marque française sera consacré aux véhicules électriques. Vous pourrez notamment y découvrir la Renault Twizy – elle sera commercialisée au printemps – et même l'essayer (pour la toute première fois en Europe) sur la piste électrique de ce salon.

L'innovation sera assurément le maître mot du Salon de l'auto sur le stand du palais 5 pour la marque au losange. La nouvelle Twingo au look résolument plus ludique, avec notamment une nouvelle palette de couleurs chaleureuses à l'image d'un fuchsia

pour le moins surprenant, vaudra assurément le coup d'œil. Une Twingo qui subira encore quelques modifications dans le courant de l'année au niveau motorisation.

C'est toutefois du côté des Scénic que tous les regards convergeront. Renault a choisi Bruxelles pour dévoiler en première mondiale le Scénic et Grand Scénic, version 2012. Un face-lift que l'on annonce complètement relooké, tant au niveau design avec une face avant redessinée, qu'au niveau motorisation avec l'arrivée du diesel Energy dCi 110 affichant un taux d'émissions CO₂ de 105 g/km. Moteur qui sera aussi disponible en 130 ch. Du côté essence, il faudra toutefois attendre le prin-



RENAULT

RENAULT



Renault

Première mondiale chez Renault avec l'exposition au grand public du nouveau Scénic et Grand Scénic.

Trois « concept cars » sur le stand

Renault place cette année 2012 sous le signe de l'innovation. C'est pourquoi la marque française a décidé d'exposer à Bruxelles trois « concept cars » : le Renault Space, le Renault Frendzy et la Zoé Preview. « Tous trois sont des précurseurs de la nouvelle identité visuelle qu'affichera Renault sur l'ensemble de sa gamme en 2012 », dit-on chez Renault.

SUBARU

Récemment dévoilée au Salon de Tokyo, la version définitive du coupé BRZ reste fidèle aux lignes acérées du concept.



Subaru

Break surélevé ou coupé sportif ?

Que votre cœur penche pour les berlines aventureuses armées de protections plastiques et de suspensions surélevées ou pour les petits coupés sportifs propulsion, vous serez comblés par une visite sur le stand Subaru. La nouvelle XV, équipée d'origine de la fameuse transmission intégrale permanente Subaru, sera disponible avec deux motorisations essence (115 et 150 ch) ou l'inimitable 2.0l diesel boxer (cylindres à plat opposés) de 150 ch. L'autre grande nouveauté sur le

stand Subaru, c'est le concept BRZ Concept STI (la version définitive, très ressemblante, arrive). Véritable voiture pour connaisseurs, le coupé BRZ s'équipe d'un différentiel autobloquant pour transmettre la puissance de son moteur aux roues arrière. Se passant de toute suralimentation, le bloc 2.0l boxer développe 200 ch. Avec son « petit » couple de 205 Nm perché très haut (6 500 tr/min !), cette mécanique « à l'ancienne » nécessitera d'être cravaché à la baguette pour délivrer toute sa quintessence. ■ **J.-F. Ch**



SUBARU

SKODA



Dans le courant de l'année, Skoda étoffera sa gamme d'un nouveau modèle compact dérivé du concept Mission L.

Octavia électrique

Dérivée de l'Octavia Combi, la Skoda Green E-line constitue la première voiture 100 % électrique du constructeur tchèque. Encore à l'état de concept, cette berline affiche une puissance de 115 ch lui autorisant une montée de 0 à 100 km/h en 12 secondes et une vitesse maxi de 135 km/h. Les batteries lithium-ion de 26,5 kWh offrent une autonomie d'environ 150 km. La production en série de cette Skoda électrifiée n'a toutefois pas encore été confirmée.

Skoda

Mission «L» argissement

Skoda arrive à Bruxelles avec un concept annonçant l'élargissement prochain de sa gamme : la Mission L. L'autre vedette du stand se nomme Citigo.

Entre la Fabia et l'Octavia, la gamme Skoda comporte un « vide » que le constructeur entend bien combler en 2012. Le modèle définitif n'a pas encore été présenté. Il faudra donc faire preuve d'un peu d'imagination... Heureusement, le concept Mission L présent sur le stand Skoda délivre de précieux indices.

En plus d'annoncer l'arrivée d'un nouveau modèle dans la gamme, cette étude sert également de manifeste pour illustrer les futures productions badgées Skoda. À l'instar de la vedette du stand, la nouvelle Citigo, par exemple. Présenté en première à Bruxelles, ce modèle s'inspire étroitement de la nouvelle up ! de Volkswagen. Par contre, il faudra tout

de même se montrer un peu patient. Histoire de laisser la primeur à VW, la version badgée Skoda ne sera commercialisée qu'à partir de l'été prochain sur les marchés européens. Lors du lancement chez nous, ce septième modèle de la gamme Skoda sera d'emblée disponible tant en 3 qu'en 5 portes. Taillée pour la ville, la Citigo affiche des dimensions particulièrement réduites avec ses 3 m 56. Et comme la VW up !, elle pourra disposer du récent système de freinage automatique. Sur le plan mécanique, pas de

surprise : la Citigo hérite du nouveau trois cylindres 1.0l de VW. Dans un premier temps, ce petit moteur sera disponible en versions 60 ou 75 ch. Une version GreenTec (économique) de ces deux moteurs sera proposée ultérieurement. Le salon sera enfin l'occasion pour Skoda d'exposer fièrement la version « Super 200 » de sa Fabia. Un modèle qui lui a permis de remporter, pour la deuxième fois consécutive, les titres « constructeur » et « pilote » dans le championnat de rallye IRC. ■

J.-F. Ch

TOYOTA

La Prius à toutes les sauces

Toyota mise plus que jamais sur l'hybride. En plus du concept annonçant la future Yaris hybride, on va découvrir deux versions dérivées de la Prius.

La gamme hybride arrive en force sur le stand Toyota. D'ici peu, le constructeur japonais proposera pas moins de cinq modèles différents. Outre les Auris HSD et Prius bien connues du public, dans le courant de l'année, ce sera au tour de la petite Yaris d'avoir aussi droit à sa version hybride. Annoncée par un alléchant concept sur le stand Toyota, cette future version s'équipera d'un petit moteur essence 1,5l. Une cylindrée égale à celle de la précédente génération de Prius. La Prius, justement, ajoutera aussi deux cordes à son arc cette année. La première version se dénomme Grand Prius +. Comme

son nom le laisse clairement sous-entendre, cette variante se profile comme une version « maxi », apparentée à un monovolume, basée sur la Prius. Plus longue (+ 15 cm), plus large (+ 3 cm) et plus haute (+ 8,5 cm) que sa berline sœur, cette version présente un volume habitable clairement en hausse. De quoi permettre à cette Grand Prius + de s'offrir les services d'une troisième rangée de sièges et d'accueillir jusqu'à sept personnes à son bord. Ce modèle, dont la commercialisation débutera mi-2012, restera néanmoins homologué sous la barre des 100 g de CO₂/km. L'autre nouveau membre de la famille Prius, c'est la version « plug-in » équipée de batteries lithium-ion. Encore un peu de patience néanmoins : même si la commercialisation officielle du modèle en Europe est prévue pour 2012, en raison d'un quota particulièrement limité, cette « super » Prius ne devrait pas être disponible en Belgique avant 2013... L'attente vaut toutefois la peine : bénéficiant de

batteries lithium-ion, plus performantes que les Nickel-Métal Hydrure d'une Prius classique, rechargeables directement sur le réseau via une simple prise de courant, cette version peut évoluer durant environ 20 km en mode 100 % électrique. Ce qui lui confère une consommation moyenne théorique de seulement 2,2 l/100 km ! ■

J.-F. Ch

Coupé passion

Après de longues années d'absence, Toyota effectue son grand retour sur le segment des coupés sportifs. Baptisé GT-86, ce nouveau modèle, d'inspiration du coupé Subaru BRZ, reprend à son compte tous les ingrédients du genre : carrosserie ramassée, épaules larges, regard menaçant et poupe tronquée. Il sera présenté à Bruxelles sous la forme du concept FT-86.



Plus longue de 15 cm qu'une Prius, la grand Prius + pourra accueillir sept personnes à son bord.

Toyota

La révolution verte est en marche

Volvo frappe fort avec sa gamme écologique DRIVE.

Mais le constructeur suédois ne s'arrête pas en si bon chemin : la V60 arrive en hybride rechargeable.

Plus besoin de présenter le logo DRIVE... Ce programme de réduction drastique des émissions de CO₂ a permis à la gamme Volvo de gagner sa place dans les flottes d'entreprise. Le constructeur suédois ne se repose toutefois pas sur ses lauriers, comme en témoigne, par exemple, la C30 100 % électrique qui sera testée, à titre expérimental, par Siemens en Belgique. Pour le grand public, c'est toutefois vers l'hybridation diesel que Volvo se tournera dans un premier temps. Présenté sous la forme d'un concept quasi définitif à Bruxelles, le break V60 « Plug-in Hybride » sera commercialisé à partir du mois de novembre prochain. Développant 70 ch et 220 Nm de couple, le moteur électrique est capable d'assurer, seul, la propulsion de la V60 jusqu'à 100 km/h.

Grâce au dimensionnement généreux du pack de batteries, la V60 PHEV est capable de couvrir environ 50 km en mode purement électrique avant d'être rechargée sur le réseau via une prise de courant classique (en 3 h 30 sur une installation 16A). De quoi permettre à 75 % des Européens de réaliser leurs trajets journaliers sans utiliser la moindre goutte de carburant... Pour les plus longs trajets, le bloc cinq cylindres diesel sort de sa torpeur afin d'épauler, plus classiquement, le moteur électrique. Ainsi armée, la V60 « PHEV » présente trois visages particulièrement séduisants : voiture électrique pure pour la ville ; voiture hybride diesel pour les longs trajets (consommation

moyenne annoncée de 1,9 l/100 km) ; et même break sportif avec une transmission intégrale et une puissance cumulée de 276 ch (sans parler des 600 Nm de couple, soit plus que dans une Lamborghini Gallardo !). Petit revers de la médaille tout de même : si tous ces modules permettent à la Volvo V60 PHEV de multiplier les qualités, ils multiplient également les coûts. En Belgique, la version définitive devrait s'afficher à 59 000 €. Soit un supplément conséquent d'environ 20 000 € par rapport à une V60 D5 quatre roues motrices équivalente. ■

J.-F. Ch

VOLKSWAGEN

Retour aux affaires dans la ville

Après avoir délaissé le segment des petites citadines depuis la disparition de la Lupo, Volkswagen revient en force dans l'arène avec sa Up!

À côté de la Beetle qui effectue son second grand « comeback » depuis la disparition de la Coccinelle originelle, la petite Up! joue les vedettes sur le stand Volkswagen. Il faut dire que, autant la précédente Fox, voiture fabriquée au et pour le Brésil, n'était pas destinée à séduire la clientèle européenne, autant la Up! s'apprête à faire les yeux doux aux citadins du Vieux Continent. Malgré les dimensions compactes de l'engin (3 m 54), les designers ont réussi à conférer un style sympathique à la petite Up! Principal trait de caractère, hormis la face avant souriante, la lunette arrière façon écran plat télé dynamise l'ensemble. À l'inté-

rieur, l'atmosphère peut également s'égayer si l'on opte pour le bandeau couleur carrosserie traversant la planche de bord. Grâce à son empattement généreux pour le segment, la petite Allemande présente un habitacle suffisamment spacieux pour quatre adultes. Côté modularité, elle se contente, par contre, d'offrir le service minimum avec des dossiers rabattables 1/3-2/3. Pas de banquette coulissante donc. Cela dit, pour une citadine, le coffre est déjà plutôt du genre généreux avec ses 251 l. Sur le plan mécanique, Volkswagen limite l'offre à son nouveau 1.0l disponible en 60 ou 75 ch (émettant moins de 100 g de CO₂/km avec le pack Blue-motion). Air du temps oblige, la Up! n'aura donc pas droit à une mécanique diesel. Une version au gaz naturel viendra toutefois rapidement compléter l'offre pour les plus gros rouleurs. Côté équipement, on épinglera la présence d'un système de freinage automatique capable d'éviter les accidents sous 30 km/h. Une op-

tion offerte par Volkswagen à l'occasion du lancement commercial de la Up! coïncidant avec le Salon de Bruxelles. En plus de ses nombreuses qualités, notamment son comportement routier irréprochable pour un véhicule de cette catégorie, la Up! propose une grille tarifaire débutant sous la barre des 10 000 €. ■

J.-F. Ch

L'électrique en approche

Si c'est la petite Up! qui devrait ouvrir le bal des productions électriques chez Volkswagen, la Golf n'est pas oubliée. Dès 2013, la future Golf VII se dérivera aussi en version « zéro émission ». Un modèle de la Golf « Blue-E-Motion » est présenté à Bruxelles.

Après la Up! trois portes, viendront la cinq portes, puis la variante « Cross » au look baroudeur, une variante électrique et même une sportive GTUp!



Volkswagen

L'embarras du rêve dans le palais 12

Avis aux amateurs : les voitures d'exception héritent dorénavant d'un palais entier pour s'exposer. C'est sûr, dans le palais 12, les flashs vont crépiter.

• Jean-François CHRISTIAENS

Les habitués le savent bien : généralement, c'était au cœur du salon, dans le patio, que se rassemblaient les marques les plus exclusives. Face à un nombre de plus en plus important de modèles à exposer, les organisateurs du salon ont décidé de leur offrir plus de place et de consacrer entièrement un « grand » palais à ces machines de rêve.

Attention de ne pas le rater lors de votre visite : le palais 12 se trouve à l'extrémité est du Heysel, à proximité de la piste électrique extérieure. Une fois que vous aurez pénétré à l'intérieur de cette cave de d'Ali Baba, les yeux de-

vraient pétiller... Douze marques, récentes ou chargées d'histoire, exposeront leurs plus rutilantes créations : Alpina, Aston Martin, Bentley, Ferrari, Fisker, Lamborghini, Lotus, Maserati, McLaren, Porsche, Rolls-Royces, Tesla... Il y en aura pour tous les goûts !

Porsche 911 en première européenne

Modèle sportif parmi les plus emblématiques, la Porsche 911 s'expose à Bruxelles dans sa nouvelle version « type 991 ». Mieux que cela : elle se dévoilera même, pour la première fois sur le sol européen, dans sa récente variante cabriolet.

Même si, best-seller mondial oblige, cette 911 conserve des caractéristiques semblables à celles de ses devancières, on remarque tout de même une évolution sur le plan des mensurations. L'emplacement évolue, par exemple, de 10 cm. Couplé à des épaules élargies et un pavillon abaissé, cela permet à la 911 d'afficher des proportions plus élancées que par le passé.

Côté moteur, par contre, pas de surprise : on retrouve des mécaniques à six cylindres à plat. La 911 Carrera s'offre les services d'un 3.4 l de 350 ch. La CarreraS dispose, quant à elle, d'un 3.8 l de

400 ch. En plus de la boîte à double embrayage PDK à sept rapports reprise de la précédente mouture, la nouvelle 911 peut également s'équiper d'une inédite, et étonnante, boîte manuelle



La nouvelle 911 n'évolue que peu sur le plan esthétique. Par contre, elle offre un rapport performance/consommation encore plus impressionnant.

Porsche

à... sept rapports. Modèle reconnu pour sa consommation faible au regard de ses performances, la 911 continue dans cette voie. Allégée de 45 kg et bénéficiant d'un Stop & Start, la nouvelle génération baisse encore sa consommation de 16 %.

Histoire de réaliser des scores aussi alléchants, la récente version cabriolet soigne tout autant son poids de forme... Comme rien n'est trop beau pour le « top » allemand, elle s'équipe d'une structure en magnésium, matériaux particulièrement légers, pour tendre sa capote en toile.

Break ou « bling-bling » ?

Si c'est plutôt un « break de chasse » qu'un cabriolet que vous recherchez, pas de soucis. Ferrari exposera son étonnante FF à Bruxelles. Pas convaincu ? Vous cherchez plutôt quelque chose de plus ostentatoire ? Pas de problème, Rolls-Royce présente sa Ghost avec un empattement allongé. Bref, pas de panique, quel que soit votre rêve automobile, le palais 12 l'expose sûrement. ■

La Fisker Karma sera dérivée en break baptisé Surf. Une version qui devrait arriver début 2013 en Belgique, juste avant le cabriolet.

Fisker Karma

Une sportive inédite, élégante et... écologique

Henrik Fisker, vous connaissez ? Sinon, vous devez au moins certainement avoir déjà admiré une de ses créations. Designer, il a par exemple dessiné la robe des BMW Z8 et Aston Martin DB9. Depuis 2007, il a décidé de fonder sa propre marque automobile. Propre dans tous les sens du terme d'ailleurs, puisqu'il ne proposera que des voitures

« écos » dans son catalogue.

Premier modèle de cette jeune marque, la Karma hérite d'une carrosserie élégante s'étirant sur près de 5 mètres de long. Malgré des performances de premier ordre (0 à 100 km/h en moins de 6 secondes), cette sportive est officiellement homologuée à 51 g de CO₂/km... Animée par deux moteurs électriques développant 403 ch et un cou-

ple hallucinant de 1 300 Nm, la Karma peut couvrir environ 80 km uniquement grâce à ses batteries. Ensuite, un 2.0 l turbo essence fait office de générateur pour alimenter en énergie les moteurs électriques afin de porter le rayon d'action total à près de 400 km. Cette perle technologique s'échangera autour des 100 000 € en Belgique, dès le printemps prochain. ■ J.-F. Ch

ASTON MARTIN



À la base destiné à la compétition, le prototype V12 Zagato de 517 ch sera finalement aussi produit à 150 exemplaires. À vos portefeuilles !

Aston Martin

Pour (presque) toutes les bourses

Les amateurs de belles anglaises en auront pour leur argent : Aston Martin présente de nombreuses premières au public belge. Modèle le plus attendu : la V12 Zagato. Initialement imaginé pour briller en compétition, ce modèle prendra finalement aussi le chemin de la production en petite série. Seuls 150 exemplaires de ce bolide animé par un V12 de 6.0 l développant 517 ch seront produits à partir de la mi-2012. Les intéressés peuvent déjà mettre 375 000 €, hors taxe, de côté... ■

Un peu plus accessible (autour des 200 000 € tout de même...), la Virage s'exhibe également à Bruxelles. Version intermédiaire entre la « sage » DB9 et l'extrême DBS, la Virage dispose également d'un V12 6.0 l développant ici 497 ch.

Sinon, il reste la solution de la Cygnet. Toyota iQ rebadgée, cette micro-citadine est destinée aux clients Aston Martin ne souhaitant pas sortir leur bolide pour effectuer leurs courses en ville. Cela dit, cette « citadine » s'échange entre 40 et 50 000 €. ■ J.-F. Ch

BENTLEY

Cylindres au choix pour la gamme Continental

Les apparences peuvent être trompeuses. Si la robe extérieure ne semble pas avoir beaucoup évolué, la gamme Continental de Bentley arrive à Bruxelles entièrement refondue. Aux côtés du coupé GT, le cabriolet GTC devrait attirer tous les regards.

Jusqu'ici uniquement disponible avec l'impressionnant W12 bi-turbo 6.0 l d'origine Volkswagen de 575 ch, cette nouvelle famille disposera prochainement d'un « petit » V8 bi-turbo 4.0 l. Dévelop-

pant tout de même 507 ch et 700 Nm (soit le même couple que le W12), cette mécanique devrait permettre aux GT et GTC de continuer des prestations honorables tout en soignant leur consommation.

À côté de ces modèles sportifs, Bentley présente aussi son porte-drapeau Mulsanne. S'étirant sur 5 m 60 de long, ce modèle prestigieux accueille ses passagers arrière dans « un salon » luxueux. Et gratifie son chauffeur de performances étonnantes malgré ses 2,7 t sur la balance. ■ J.-F. Ch



Grâce à ses dimensions généreuses, le cabriolet GTC peut accueillir quatre personnes.

Bentley

LAMBORGHINI

Aventador, le nouveau taureau de course

Comme le veut la tradition, le nouveau modèle badgé Lamborghini emprunte son nom à un taureau célèbre. Dans ce cas-ci, il s'agit du vainqueur de la Trofeo de la Peña La Madroñera, une corrida de 1993 : Aventador. Ce bolide de 4 m 78 de long se base sur un châssis en carbone et ne pèse que 1 575 kg. Un « poids plume » (c'est encore 75 kg de moins que la devancière Murcielago) pour la catégorie que le nouveau V12 6,5 l de 691 ch installé en position centrale catapulte jusqu'à 100 km/h en à peine... 2,9 secondes.



Mû par ses quatre roues et équipé d'une boîte de vitesses robotisée à 7 rapports, ce taureau sauvage est capable de filer jusqu'à 350 km/h ! Une vitesse rarement atteinte, même par les reines de la catégorie « super-car ».

Ceux qui seraient effrayés par les caractéristiques de ce monstre pourront également contempler la Gallardo dans sa livrée LP 570-4 Trofeo Stradale à Bruxelles. Quoiqu'elle accélère tout de même de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et pointe à 320 km/h. ■ J.-F. Ch



Porte-drapeau Lamborghini, l'Aventador dispose d'un tout nouveau V12 développant près de 700 ch.

Lamborghini

MCLAREN



Présentée en coupé à Bruxelles, la McLaren MP4 12C devrait se dévoiler dans le courant de cette année en version cabriolet.

McLaren

Régime carboné pour sculpture roulante

Importée en Belgique par le groupe Ginion, la McLaren MP4 12C exhibe ses portes en élytres à Bruxelles. Super-car réalisé autour d'une cellule centrale en carbone ne pesant que 75 kg, comme une monoplace de compétition, la MP4 12C affiche un poids total de 1 300 kg sur la balance.

Pour donner vie à cette sculpture roulante, on retrouve un nouveau V8 bi-turbo 3,8 l de 600 ch (à 7 000 tr/min) et 600 Nm (entre 3 000 et 7 000 tr/min). De quoi permettre à la McLaren de réaliser un sprint particulièrement explosif et d'accrocher

la barre des 100 km/h en 3,3 secondes. Voir 3,1 secondes si l'on opte pour la monte pneumatique spécifique « Corsa Tyre », mieux à même de digérer la fougue du moteur au démarrage. En moins de 10 secondes (9,1), le pilote passe ensuite la barre des 200 km/h avant d'être limité dans sa course à un très honnête 320 km/h.

Pour les visiteurs qui n'auraient pas eu le temps d'admirer l'engin au salon, pas de panique : c'est à Bruxelles, dans le quartier Louise, que McLaren a ouvert le premier showroom hors Angleterre de son histoire. ■ J.-F. Ch

La Honda NC700S offre une basique version moderne. L'antithèse de la sportive superflue.

Honda-Emanuele Bella

Honda donne le ton, Ducati entretient le rêve !

Des motos, il y en a pour tous les goûts et à tous les prix. L'espace de 15 jours, Bruxelles se transforme en immense showroom.

● Arnaud DELLICOUR

Ouvrant ses portes après Milan, Paris et Tokyo, Bruxelles a l'avantage de présenter une synthèse des récents salons internationaux. On n'y attend pas de nouveautés non dévoilées, mais une complète rétrospective de celles qui furent parcimonieusement révélées ici et là.

Une visite dans les palais du Heyssel s'impose donc, non seulement parce que se rassemblent, en un seul endroit, présent et futur de la moto et du scooter, mais aussi parce qu'elle permet d'évaluer l'immense dynamisme du secteur.

Faiseur de mode

Leader des constructeurs, Honda reste le visionnaire et le faiseur de mode du marché. À l'heure où nos finances sont mises à mal, le number one propose un roadster low cost. La nouvelle Honda NC700S s'affiche à un prix « coréen », sans toutefois écorner qualité et finition. Un modèle d'entrée de gamme exploitant un tout nouveau bicylindre qui, aux dires des ingénieurs, engloutirait moins de 4 litres de carburant au cent

avec, au choix, une boîte de vitesses

conventionnelle ou une transmission automatique à double embrayage. Sa version « X » se distingue seulement par son habillage Trail et le débattement de ses suspensions.

Dans un autre registre, la Crosstourer VFR 1200X se profile comme une anti-BMWGS. Elle se base sur du solide : le moteur VFR, revu et corrigé à 129 ch, entraîne une boîte automatique à double embrayage, une transmission par cardan et admet différentes aides à la conduite.

Même si ses géniteurs s'en défendent, la Kawasaki Versys 1000, et son 4 cylindres dérivé du moteur Z1000, joue également dans les plates-bandes de BMW. Taillée pour les balades au long cours, seul ou à deux avec bagages, elle privilégie le confort pour un tarif économique ne sacrifiant pas les aides

à la conduite.

Pour sa part, Triumph a profilé sa Tiger 1200 Explorer quasi dans le même créneau, mais avec une pincée supplémentaire de trail. Le fantastique moulin à trois cylindres est toujours de mise avec, en prime, une transmission par cardan. Triumph, c'est aussi une nouvelle Speed Triple 1050 R belle à croquer dans sa finition haut de gamme, et encore une version Steve McQueen façon « grande évasion » pour la Bonneville T100.

La bombe Ducati

Si les efforts de BMW et Yamaha sont surtout tournés vers les maxiscooters, si Harley-Davidson exploite toujours son créneau propre et si Suzuki est en panne d'inspiration, ce n'est pas le cas de Ducati. L'usine de Bologne fait descendre en rue une véritable bombe des circuits. La 1199 Panigale S, c'est un nouveau moteur bicylindre développant la bagatelle de 195 ch, un nouveau cadre monocoque en alu remplaçant du châssis treillis habituel et une foule d'aides à la conduite bien nécessaires. Elle sera assurément la reine de Bruxelles ! ■



L'anglais Triumph s'attaque à la BMW GS avec ambition.

Biker Parade et Nuit de la moto

Pour récompenser une clientèle fidèle année après année et promouvoir l'emploi de deux-roues motorisés, les organisateurs du salon de Bruxelles renouent avec une tradition abandonnée voici cinq saisons déjà : la Biker Parade.

Une nouvelle formule est appliquée car, pour des raisons de circulation et de sécurité, la police fédérale a limité à 500 le nombre de participants. Après inscription sur le site www.bikerparade.be, ceux-ci se rassembleront le samedi 14 janvier dès 15 h sur l'esplanade du

Cinquantenaire où accueil et activités sont prévus. Pour rappel, c'est là que s'est tenu le premier salon auto de la capitale voici 110 ans !

Ensuite, direction les palais 1 et 3 du Heyssel en groupes et sous escorte avec entrée et parking gardé gratuits. Ceux qui n'auront pas obtenu un précieux sésame pourront néanmoins être de la fête. Ce même samedi, à partir de 20 h et jusqu'à 22 h, les deux palais motos resteront ouverts avec entrée gratuite pour tous, comme le parking.

Électricité : les leaders au courant

La construction de deux-roues électriques dépasse aujourd'hui le cadre artisanal. Les grandes marques entrent dans la course.

S'il y a de l'électricité dans l'air côté voitures, il y en a également dans les motos. Même si le remplacement total du moteur à explosion n'est pas pour demain, chaque constructeur de deux-roues possède dans ses cartons des projets électriques, les scooters étant les plus visés. Les vraies motos ne sont néanmoins pas en reste. Des marques

ssède dans ses cartons des projets électriques, les scooters étant les plus visés. Les vraies motos ne sont néanmoins pas en reste. Des marques

américaines non encore importées chez nous, comme Brammo avec de vraies sportives, et Zero avec de petites naked, proposent déjà des solutions aux performances dépassant les vitesses réglementaires. Mais, surtout, affichant des autonomie de près de 150 km avant recharge ou échange de batteries.

À plein régime

En Europe, sur la base d'un de ses nombreux modèles tout-terrain, KTM a présenté une Freeride E, dont le moteur électrique peut disputer une course d'une heure à plein régime. De plus, le changement de batteries ne prendrait que trois minutes au maximum.

À l'occasion du salon de Milan, Husqvarna, aujourd'hui filiale de BMW, a développé un joli concept E-Go. En quelque sorte, le premier étage d'une fusée électrique que devrait lancer dans la prochaine décennie le constructeur allemand.

À Tokyo, c'est Honda qui exposait la RC-E, une moto à venir au look de la fameuse six cylindres de Grands Prix des années 50. Pour sa part, Suzuki proposait sur l'un de ses scooters une solution alliant hydrogène et moteur électrique.

Assurément, c'est dans cette catégorie que l'électricité devrait rapidement se développer, puisque l'actuelle autonomie des batteries correspond à l'emploi habituel et urbain d'un scooter. ■ A. D.

Pour la propulsion électrique ?

Meilleure répartition des masses, centre de gravité et tenue de route améliorés, absence de boîte de vitesses mais aussi de renvois d'angle (tourne dans le sens direct de la marche), silence de fonctionnement, puissance maximale immédiate et pollution minimale compensent une autonomie actuellement restreinte.



photografiemitterbauer-KTM

Avec la KTM Freeride E, on réconcilie l'enduro et la nature grâce à l'électricité. Une solution encourageante.

SCOOTERS

Les « scoots » ont le vent en poupe

Le marché du scooter évolue à vitesse grand V. Il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses. Quand une usine comme BMW s'intéresse aux scooters, cela fait du bruit. Et les deux maxi (l'un sportif, l'autre GT) exposés à Bruxelles seront assurément les vedettes de ce segment.

Nouveau moteur de 647 cc, châssis proche d'une moto, protection étudiée en soufflerie, freinage ABS et diverses astuces (frein de parking enclenché par la béquille latérale ou espace de rangement ingénieux) en font des concurrents sérieux pour un Yamaha TMax

réactualisé.

Après dix ans d'existence, le roi actuel des maxiscooters défend son trône avec un moteur bicylindre passant à 530 cc (contre 499) et gagnant ainsi en puissance (+2,5 ch) et en couple. Une puissance désormais transmise par poulies et courroie plutôt que double chaîne. À cela s'ajoutent des retouches de ligne soulignant l'aspect sportif sans sacrifier aucun à la protection.

Cette invasion sino/germanique

est contrecarrée par l'apparition d'un 700 cc chez Kymco et d'un 600 cc chez Sym que l'on annonce à des tarifs, comme d'habitude, très concurrentiels.

Piaggio, qui, sur notre marché, domine les immatriculations, compte sur le superbe Gilera SRV 850 pour répondre à ces offensives. Augmentation de cylindrée, habillage retravaillé, nouvelle selle sont les arguments du plus puissant (76 ch) des maxi.

Mais il n'y a pas que les gros scooters qui ont la pêche. Le GTS 300 de Sym gagne en cylindrée et dimensions de roues. Le Piaggio X10 propose de larges espaces de rangement. Le Kymco Xciting se décline en trois cylindrées (300, 400 et 500). Le Xenter 125 de Yamaha s'anime d'un nouveau moteur plus économique et vigoureux. Pour Peugeot, patience, le trois roues, style MP3, est attendu en cours de saison. ■ A. D.

L'alternative

De plus en plus, le scooter est la vraie alternative pour court-circuiter nos embouteillages quotidiens. L'augmentation de puissance s'adapte parfaitement à notre réseau semi-urbain, les aides à la conduite le mettent à portée de tous et les accessoires font oublier les intempéries. Sans parler d'une gamme de prix capable de sourire à toutes les bourses.

Historique : BMW (à g.) se lance dans le maxiscooter (C600 et 650). Réputé roi des scooters, le TMax de Yamaha entretient son succès depuis 10 ans.



BMW-Yamaha

Piaggio au sommet du marché

Après un début en force, le marché s'est essoufflé malgré l'intérêt porté aux scooters.

● Arnaud DELICOUR et Philippe BORGUET

Alors qu'on s'attendait à un même nombre d'immatriculations qu'en 2011, le marché belge a profité d'un mois de décembre extrêmement doux, mais aussi sans doute d'investissements budgétaires de sociétés en dernière minute pour enregistrer un léger bonus par rapport à 2010.

D'un extrême à l'autre

Le marché belge a été surprenant. Avec des conditions climatiques constamment clémentes, un élément influençant grandement nos ventes, il a connu un départ en trombe. Jusqu'en juin, les im-

matriculations avaient réalisé un bond de plus de 12 % par rapport à six premiers mois 2010 déjà at-trayants. Ensuite, la chute fut constante. Petit à petit, ce bénéfice s'effrita, ne se stabilisant qu'au mois de novembre pour reprendre vigueur en décembre (+ 44 %). Ce qui permet de clôturer 2011 avec un gain de 2,2 %, soit un total de 27 024 immatriculations (contre 26 441).

Il est intéressant de constater que les parts de marché par cylindrée ont fortement évolué ces dernières années et passent d'un extrême à l'autre. Si les moins de 125 cc constituent désormais la classe la plus forte (43 %), la seconde n'est autre que celle des plus de 1000 cc (17 %). Viennent ensuite les 251/500 cc (12,5 %), les 501/750 cc (11,5 %) et les 751/1000 cc (10 %).

Sérieuse claque pour les sportives

On aura compris que la remontée des scooters entre les files y est pour quelque chose. Petits et maxiscooters monopolisent à eux seuls 45 % de notre marché. Si les motos basiques (14 %) et les Touring/Trail (12,5 %) résistent honnêtement à cette vague, par contre les supersportives prennent une sérieuse claque. Avec seulement 2,8 %, elles ont une pénétration identique aux mécaniques d'enduro, mais moindre que les quads (5,5 %) !

La première position de Piaggio (grâce aux Vespa) n'est donc pas étonnante. Le consortium italien cartonne, laisse Honda, pourtant en progression, très loin derrière lui et Yamaha plus loin encore. Or, si ce hit-parade met en évidence un essoufflement des grandes marques et une poussée des fabricants

de scooters, relativisons-le.

Toutes les gammes ne comprennent pas des petites cylindrées ou des scooters et, en établissant la hiérarchie en fonction des chiffres d'affaires, BMW comme Harley-Davidson accompliraient un bond en avant. ■

Le Top 15 des immatriculations

		Immatriculations 2011	Parts de marché 2011	Évolution 2010-2011
1	Piaggio	4 517	16,71 %	+ 12,5 %
2	Honda	3 099	11,47 %	+ 20,2 %
3	Yamaha	2 719	10,06 %	- 4,6 %
4	BMW	2 010	7,44 %	- 2,7 %
5	SYM	1 848	6,84 %	+ 4,3 %
6	Harley Davidson	1 278	4,73 %	+ 16,8 %
7	Kymco	1 262	4,67 %	+ 28 %
8	Kawasaki	1 249	4,62 %	- 13,5 %
9	Suzuki	1 007	3,73 %	- 33,8 %
10	Neco	860	3,18 %	+ 237 %
11	Triumph	783	2,90 %	+ 21,4 %
12	KTM	771	2,85 %	+ 21,8 %
13	Ducati	683	2,53 %	+ 0,7 %
14	Skyteam	410	1,52 %	+ 5,6 %
15	LML	307	1,14 %	- 5,6 %



Piaggio

Vainqueur toutes catégories, la Vespa de Piaggio reste numéro un des ventes.

Demain, les motos seront jaunes

Après le Japon et avant la Chine, Corée, Thaïlande et Taïwan sont les nouveaux producteurs de motos.

Après les Japonais, ce sont les Sud-Coréens et les Taïwanais qui envahissent le monde de la moto. Au départ spécialistes des scooters légers, ils ont, au fil du temps, maîtrisé de mieux en mieux la technologie propre aux deux-roues plus puissants. D'autant plus aisément que la plupart des grands constructeurs nippons, après avoir fait fabriquer des pièces détachées,

ont finalement délocalisé certaines de leurs usines en Corée, Thaïlande ou à Taïwan. Parfois non sans conséquence comme l'ont découvert Yamaha et Kawasaki. Suite aux récentes inondations thaïlandaises, leurs usines de Bangkok ont dû arrêter momentanément leur production, amenant un retard de livraison de certains modèles en Europe pour 2012.

Respecter les normes européennes

Mais il n'y a pas que les Japonais qui sont intéressés par cette main-d'œuvre locale bon marché. Des firmes comme Triumph ou BMW sous-traitent déjà dans cette région du monde. C'est que la Chine est toute proche et constitue un marché énorme pour l'avenir. Une Chine qui se consacre encore aux produits

locaux, mais qui développe de plus en plus de motos répondant aux normes qualitatives européennes. Le Chinois CF Moto, qui fabrique près d'un million de deux-roues annuellement en plus de 200 000 moteurs, a

construit une machine de moyenne cylindrée assez similaire à la Kawasaki ER-6. Vendue en Chine à un prix dépassant à peine les 4 000 €, elle ne devrait pas tarder à être importée sur notre Vieux Continent. ■ A. D.



La CF Moto 650NK copie la Kawa ER-6, mais a de l'avenir.

CF Moto