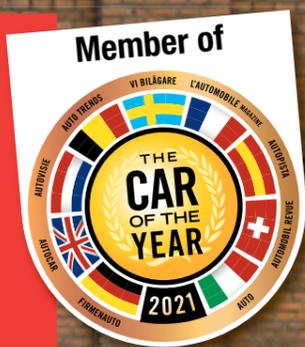


REVUE AUTOMOBILE

N° 50 | 10 décembre 2020 | Fr. 5.- | Euro 5.-

FONDÉE EN 1906



VÉHICULES DANS CE NUMÉRO

Ford Transit R120
Honda e
Jaguar F-Pace SVR
Kia Ceed SW
Mitsubishi Eclipse Cross
Opel Insignia GSI

Honda e

L'électrochic

Avec son style soigné, la Honda e séduit. Mais attention à son autonomie! **12**

DRIVE STYLE

L'Extreme E, la formule électrique déjantée... mais responsable! **18**



ACTU

Peter Goetschi, président du TCS, à l'interview **2**

TECHNIQUE

La plateforme électrique de Hyundai sous la loupe **8**



SPORT

Frappé par la malchance, Russell rate l'exploit **20**



TEST

Sommet de la gamme Insignia, la GSI ménage aussi le confort **14**

ACTU

Editorial **2**
Pourquoi le TCS ne s'engagera pas en faveur du référendum sur le climat **2**
Marché: léger mieux en novembre **4**

OPINIONS

Quand Sommaruga va trop loin **6**
Courier des lecteurs **6**

TECHNIQUE

La plateforme électrique de Hyundai en détail **8**

TEST & PREMIER CONTACT

Honda e, courant de pensée et de style **12**
Opel Insignia GSI: sportive, mais pas trop **14**
La carte de la raison, avec la Kia Ceed SW Plug-in Hybrid **16**

DRIVE STYLE

L'initiation à la piste selon Porsche **17**
Extreme E, la compétition durable **18**

SPORT

F1, Russell marque les esprits **20**
Le sport motorisé suisse fait son bilan **22**

LA DER

WRC, Ogier reprend sa couronne **24**

Tél. 031 740 97 51 | Tél. annonces 031 330 14 00
AZA 3178 Bösinggen | www.revueautomobile.ch



Lorenzo Quolantoni
Corédacteur
en chef



Plus d'énergie verte d'abord!

Swiss eMobility, une association engagée pour la mobilité électrique en Suisse, souhaite l'interdiction des immatriculations de voitures à moteur thermique, dès 2035. Le groupe d'intérêt, qui compte Amag et Nissan dans ses rangs, désire s'inspirer des modèles norvégiens, britanniques, japonais et californiens, où les bannissements débuteront entre 2025 (Norvège) et 2030. Pour Swiss eMobility, il faut surfer sur la rapide croissance que connaît l'électromobilité dans nos contrées – 9,6% de voitures électriques ont été immatriculées en Suisse au mois de novembre – et interdire avant l'heure les moteurs thermiques.

Si la démarche est douteuse – il vaut mieux encourager ou promouvoir une transition, au lieu d'interdire – se pose une question plus fondamentale encore: et si, en convertissant le parc automobile actuel à l'électricité, on ne déplaçait pas le problème du CO₂ ailleurs? Le degré de propreté d'une voiture électrique dépend de l'origine du courant. Autrement dit, si l'électricité pour la recharge de la batterie provient d'une centrale photovoltaïque, votre voiture électrique roulera à l'énergie solaire; si, au contraire, le courant émane d'une centrale au charbon... votre auto électrique «carburer» au charbon, avec les émissions de CO₂ qui en découlent. Si l'on considère le mix énergétique suisse actuel, le kilowatt-heure consommé en Suisse génère 180 g/kWh de CO₂ (selon une étude publiée en 2016 par l'Office fédéral de l'environnement). Ainsi, même si l'on convertissait l'entier du parc de voiture de tourisme actuel à la propulsion électrique, la mobilité individuelle motorisée émettrait encore 1,83 millions de tonnes de CO₂ par an. C'est beaucoup mieux que les 9,13 millions de tonnes de CO₂ engendrées par la flotte de voitures actuelle, mais on est très loin de la neutralité climatique souvent clamée. Ainsi, avant de vouloir supprimer la voiture thermique à tout prix, il faut commencer par augmenter drastiquement la production de courant d'origine renouvelable, faute de quoi une partie des efforts seront vains.

Enfin, rappelons qu'il existe aujourd'hui déjà une façon de circuler à bord d'une voiture thermique, en étant neutre en CO₂: les carburants synthétiques. Lorsque l'électricité utilisée pour leur fabrication est d'origine renouvelable, les «e-fuels» vantent un «bilan CO₂» neutre. Certes, il faut aussi les produire à partir de courant vert pour qu'ils aient une justification, mais, grâce à eux, on peut garder les infrastructures existantes et faire le plein en 5 minutes. Il est aussi possible de maintenir le parc actuel d'automobiles, plutôt que de l'envoyer à la casse. L'écologie ne rime pas uniquement avec une consommation de biens plus propres, mais aussi avec l'exploitation des ressources déjà produites.

«Il n'y aura pas de la mobilité i

ENVIRONNEMENT Le président du TCS, Peter Goetschi, explique pourquoi les taxes supplémentaires sur le carburant et le mazout de chauffage sont utiles pour atteindre les objectifs climatiques.

Interview: Philipp Gut

Cela peut certainement vous surprendre, mais le Touring Club de Suisse soutient la nouvelle loi sur le CO₂. Cette dernière s'accompagnera de taxes plus lourdes pour les automobilistes, dans la mouture qui a été votée au Parlement en septembre dernier. Dans cette interview, le président central du TCS, Peter Goetschi, répond ouvertement aux questions critiques de la Revue Automobile.

REVUE AUTOMOBILE: Monsieur Goetschi, dans son propre magazine, le TCS écrit que la nouvelle loi sur le CO₂ ira de pair avec des «billets d'avion plus chers» et «plus de taxes sur l'essence et le fioul». La mobilité va donc coûter beaucoup plus cher. Vous êtes, malgré tout, favorable à la nouvelle loi. Comment est-ce possible?

Peter Goetschi: La Suisse a ratifié la Convention de Paris. Nous sommes donc dans l'obligation, d'ici à 2030, de diviser par deux nos émissions de CO₂ par rapport à 1990. La mobilité engendre près de 40% des émissions de CO₂ de notre pays. Il n'y a donc pas de solution sans répercussions sur la mobilité. Le Parlement a adopté une nouvelle loi au bout de trois ans de débats. C'est un bon compromis pour la Suisse, grâce auquel nous pouvons assumer notre responsabilité. Sans cette loi, le problème n'aurait pas été résolu. Avec cette loi, à l'avenir aussi, on aura le libre choix des moyens de transport – il n'y aura pas de restrictions de la mobilité individuelle.

Les automobilistes vont devoir payer encore plus cher. Pour chaque litre d'essence, ils vont devoir payer 10 centimes et, à partir de 2025, même 12 centimes de plus. Aujourd'hui, les taxes versées à l'Etat représentent d'ores et déjà 85 centimes par litre, soit environ les deux tiers du prix à la pompe. Avec la loi sur le CO₂, cette ponction fiscale va encore être plus lourde. Cela ne peut tout de même pas être dans l'intérêt des conductrices et conducteurs, qui représentent la grande majorité de vos membres!

Je vous rend attentif à un point important: 10 et 12 centimes représentent le renchérissement maximal. Compte tenu de la prime maximale existante, qui est aujourd'hui déjà de 5 centimes, cela équivaut à une majoration de respectivement 5 et 7 centimes. De plus, ce n'est pas une prime fixe, mais un maximum. Seul l'avenir nous dira si l'on ira jusque-là. La prime maximale actuelle de 5 centimes n'est pas encore pleinement utilisée. Et, puisque nous faisons des calculs: nous les Suisses, nous couvrons en moyenne 13 500 km par an. Avec une voiture consommant 7,3 l d'essence aux 100 km, cela représente un surcoût d'au maximum 100 francs par an. Je suis conscient que cette somme n'est pas négligeable. Mais, ces coûts sont clairement limités. Raison pour laquelle nous avons préconisé ce moyen de compenser concrètement les émissions de CO₂ imputables à la mobilité. On fait donc quelque chose pour le climat! N'oublions pas non plus que les voitures consomment de moins en moins, ce qui aura des répercussions pour le porte-monnaie.

Apparemment, votre stratégie sur le CO₂ s'est soldée par le départ de membres connus du TCS. Ainsi, Walter Wobmann, président de la Fédération Motocycliste Suisse (FMS) et conseiller national UDC, a-t-il quitté le TCS en signe de protestation. Combien de membres avez-vous perdu? Et quel préjudice d'image estimez-vous que cela vous a causé?

Nous ne communiquons pas nommément sur les départs. La transformation écologique est déterminante si l'on veut préserver la mobilité individuelle. Dans cette voie, il y a des départs, mais il y a aussi des nouveaux membres qui arrivent. Nous ne pouvons pas encore dresser un bilan définitif des départs dans le contexte de notre position sur la loi sur le CO₂, mais je peux vous dire que toutes ces déflections atterrissent sur mon bureau et que leur nombre est actuellement inférieur à 100.

Les secteurs de l'industrie et du commerce, et notamment les fédérations de l'automobile, prônent le référendum contre la loi sur le CO₂. Beaucoup de gens ne comprennent pas pourquoi le TCS ne soutient pas le référendum. Avez-vous donc peur du peuple?

Au cours de ses 125 ans d'histoire, le TCS a soumis de nombreuses propositions au peuple. Nous avons prouvé plus souvent qu'il ne le fallait que nous ne craignons pas le peuple. Lors de la très grande majorité des scrutins, nous étions dans le camp des partenaires susmentionnés. Avec la loi sur le CO₂, aussi, nous avons soulevé ensemble quelques points délicats. Et il ne faut pas croire que la loi sur le CO₂ soit combattue uniquement par les forces vives et l'industrie; sinon, elle n'aurait jamais obtenu une majorité au Parlement. Nous nous basons sur le résultat des consultations parlementaires. Et malgré tout ce qui nous sépare avec les secteurs que vous citez, il y a énormément de points communs.

Il se dit que le référendum va être adopté en un temps record, ce qui ne fera qu'augmenter le fossé entre les parties. Ne craignez-vous pas que cette lutte fratricide porte préjudice à la cause de la locomotion individuelle motorisée?

Non. Nous n'allons pas considérer le scrutin comme une lutte contre notre propre famille et nous ne voulons pas que cela y ressemble. Nous pensons que notre rôle dans cette campagne est de soumettre des propositions concrètes pour promouvoir la transition vers une mobilité propre. Les objectifs ambitieux à laquelle la Suisse a souscrit ne pourront pas être atteints avec une loi, mais une modification progressive de notre flotte de véhicules. Pour mettre cela en œuvre, la population a besoin d'un soutien concret et d'une infrastructure performante.

En 2013, le TCS a participé à la lutte contre l'augmentation de la vignette autoroutière à 100 francs. Aujourd'hui, vous approuvez des primes encore plus lourdes sur le coût de la locomotion motorisée. Ne suivez-vous pas un cap de zig-zags politiques?

Non. Notre ligne politique est dictée par la transparence et la consistance. Nous nous engageons pour que l'on conserve le libre choix du moyen de transport et en faveur d'une mobilité sûre et du-

de restrictions individuelle»



Parcours

Depuis 2012, Peter Goetschi est le président central du Touring Club Suisse, le plus grand club de mobilité du pays avec environ 1,5 million de membres. Il a étudié le droit à l'Université de Fribourg et a travaillé comme avocat pendant plusieurs années. De 2002 à 2011, il a travaillé pour le cabinet d'audit, de conseil fiscal et de gestion KPMG. En sa qualité de président central du Touring Club, Peter Goetschi est également président d'Assista Protection juridique, de TCS Assistance, de l'Académie de la mobilité TCS et de TCS Training & Events. Au niveau international, il représente le TCS dans divers comités de la Fédération de l'Automobile (FIA).

Je vous le dis encore une fois: avec la ratification de la Convention de Paris, la Suisse a contracté un engagement. Que nous devons respecter. Notre pays est relié au monde et nous en profitons largement. En contrepartie, il est correct de notre part de contribuer à relever les défis dans ce domaine environnemental. Une précision: tous les Etats apportent proportionnellement la même contribution.

Dans une interview au magazine du TCS, vous vous êtes dit favorable aux «subventions, incitations et autre soutiens» pour l'électromobilité. Est-ce réellement à l'Etat, donc, en dernier ressort, au contribuable, de promouvoir et financer une technologie de propulsion bien déterminée?

S vous le voulez bien, mettons-nous quelques instants à la place de l'automobiliste. Le politique lui dit de contribuer à résorber les rejets de CO₂. Nous disons simplement qu'une voiture plus propre doit rester abordable. L'avenir nous dira quelle technologie de propulsion s'imposera à long terme. Mais, si nous analysons le marché et les stratégies des constructeurs automobiles de manière globale, il est certain que l'électromobilité jouera un rôle intermédiaire important et que l'infrastructure de recharge est capitale. Il faut des centaines de milliers de bornes de recharge pour les automobilistes, en ville, au travail, à la maison, sans oublier les stations de recharge rapide. Tout cela coûte cher. Alors, oui, dans cette optique, pourquoi ne pas utiliser l'argent des contribuables, puisque la mobilité est de toute façon financée par des impôts multiples?

Abstraction faite du problème du CO₂ que nous venons largement d'aborder, quels sont, d'après vous, les plus grands chantiers en cours dans la politique des transports?

Les chantiers, ce n'est pas ça qui manque. Quand je pense à certaines villes, il est impératif de préserver la mobilité. Quant à l'élimination des goulets d'étranglement et aux projets d'extension, les projets adoptés par le Parlement doivent aussi être mis en œuvre. A l'avenir, la mobilité, soutenue par la numérisation, deviendra toujours plus multimodale et cela doit bénéficier en dernier ressort aux usagers. Enfin, les transports individuels doivent maîtriser la transition écologique avec l'appui de la population.

Noël approche à grands pas et c'est le temps de la réconciliation et des vœux. Quels seraient vos trois vœux pour la mobilité en Suisse en 2030?

Les possibilités de la technique n'ont cessé de se perfectionner: premier vœu, que la mobilité reste accessible à tous; deuxième vœu, qu'elle devienne plus propre et, troisième vœu, qu'elle soit plus sûre. Ceci ferait taire les détracteurs de la mobilité, en particulier individuelle, et nous pourrions travailler pour l'améliorer constamment. ●

nable. C'est ce qui nous a guidés dans notre décision sur la loi sur le CO₂. La situation initiale, quant à la vignette, était totalement différente. Nous nous sommes battus contre une majoration injustifiée sans contrepartie. Le temps nous a donné raison: la Confédération a encaissé la prise en charge des 400 km de route cantonale même sans majoration du prix de la vignette.

La loi sur le CO₂ est un monstre de bureaucratie, qui engloutit des milliards. N'y aurait-il pas des moyens plus raisonnables pour atteindre les objectifs climatiques?

Nous nous sommes opposés, avec succès, à ce que la compensation des émissions de CO₂ engendrées par les transports soit gérée par l'Etat. Nous allons continuer avec la Fondation KliK, qui est l'émanation des milieux spécialisés. C'est sa responsabilité de ne pas devenir un monstre de bureaucratie!

Pour alimenter le nouveau Fonds sur le climat, des crédits vont être transférés du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

(FORTA). Approuvez-vous cela?

Le FORTA est financé par l'impôt et la surtaxe sur les huiles minérales, la vignette et l'impôt sur les véhicules motorisés, à hauteur, au total, de près de 3 milliards de francs par an. Rien ne change ici. Le transfert dont vous parlez concerne le produit des pénalités, qui n'ont guère rapporté, ces dernières années, à l'exception de 2019, où elles se sont élevées à 78 millions de francs. Même s'il est probable que les recettes issues de ces pénalités augmenteront au cours des années qui viennent, on ne peut guère affirmer sérieusement que le versement de la moitié de cette somme au Fonds sur le climat remette en question le financement des infrastructures. Selon la situation actuelle, le détournement de crédits aurait jusqu'ici représenté environ 1% du FORTA. Le Parlement voulait puiser encore plus dans le FORTA. Nous avons empêché cela.

L'incidence des émissions de CO₂ par la Suisse sur le climat mondial est une quantité négligeable. L'énormité des efforts qu'implique la loi sur le CO₂ est-elle justifiée?

Révision de la loi sur le CO₂: de quoi parle-t-on?

Le 25 septembre, le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé la révision totale de la loi sur le CO₂. Elle prévoit une réduction significative des émissions de CO₂ en Suisse afin de contrer le réchauffement climatique et de limiter l'augmentation de la température à 1,5 degrés. Les valeurs cibles de CO₂ pour les nouvelles voitures seront renforcées, une taxe sur le CO₂ de l'essence et du diesel allant jusqu'à 12 centimes par litre sera prélevée et une taxe sur les billets d'avion allant jusqu'à 120 francs suisses sera introduite. En outre, il y aura de nouvelles taxes sur le mazout, et les nouveaux achats de systèmes de chauffage au mazout ne seront autorisés que dans des cas exceptionnels. Un référendum menace.



Les propulsions alternatives réalisent des scores inespérés, et leur potentiel n'est pas encore épuisé.

Photo: UPSA

Lueur d'espoir

MARCHÉ Selon les principaux acteurs du secteur automobile suisse, 2021 sera un bien meilleur millésime que 2020. Mais le retour à la normale prendra encore du temps.

Michael Schenk

Un sondage mené par l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) parmi des décideurs du secteur auto a révélé que plus de 60% d'entre eux s'attendent à ce que 2021 soit meilleur (55,6%), voire bien meilleur (5,6%) pour leur entreprise que 2020, un exercice gâché par le coronavirus. Interrogés quant aux perspectives pour l'ensemble du secteur, ce sont même environ 67% d'entre eux qui ont dit s'attendre à une légère ou énergique reprise. A l'inverse, l'étude Global Automotive Supplier Study 2020, réalisée par Roland Berger Consulting et la banque d'investissement américaine Lazard, avance que le Covid-19 va nuire encore longtemps au secteur automobile. D'après cette enquête, le record de véhicules particuliers vendus dans le monde entier, établi en 2017 (94,3 millions d'unités), ne devrait être égalé qu'en 2026. Pour la Suisse, BAK Economics s'attend à des ventes de

232 000 de VP, soit 26% de moins qu'en 2019. Les économistes de BAK voient des perspectives meilleures en 2021, avec 266 000 voitures neuves immatriculées, soit 15% de mieux qu'en 2020, mais toujours loin du rythme de croisière de ces dernières années, fixé à 300 000 ventes par an.

Au milieu de cette noirceur, novembre représente une lueur d'espoir: avec 22 846 nouvelles immatriculations, novembre 2020 a connu seulement 5,7% de moins par rapport au même mois de l'an dernier, soit 1 384 exemplaires. Seul le mois de juin a fait mieux cette année, avec 24 477 premières mises en circulation. Sur le cumul des onze mois de 2020, on dénombre 207 377 nouvelles immatriculations, un chiffre 25% en dessous du niveau de l'an dernier. Auto-suisse espère un redressement marqué en 2021: «Les nouvelles positives sur les demandes d'autorisation de vaccins contre le Covid-19 donnent des raisons d'espérer que beaucoup de choses changeront pour le mieux en 2021», a déclaré son porte-parole, Christoph Wolnik.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES SUISSE/FL							RANG*
Mois de novembre et cumul 2020							
	Nov. 20	Nov. 19	+/- %	Cum. 20	Cum. 19	+/- %	
Alfa Romeo	162	248	-34,7	1621	2667	-39,2	28
Alpine	2	10	-80,0	65	177	-63,3	36
Aston Martin	10	8	+25,0	106	176	-39,8	35
Audi	1797	1488	+20,8	13054	16279	-19,8	5
BMW	1956	2160	-9,4	18272	21916	-16,6	3
BMW Alpina	4	4	0,0	47	51	-7,8	37
Citroën	303	150	+102,0	3130	5797	-46,0	22
Dacia	513	805	-36,3	5575	7394	-24,6	14
DS	36	12	+200,0	482	530	-9,1	32
Fiat	695	597	+16,4	5603	7718	-27,4	13
Ford	863	1081	-20,2	8557	12594	-32,1	8
Honda	276	382	-27,7	1802	3308	-45,5	27
Hyundai	608	689	-11,8	5679	7590	-25,2	12
Jaguar	141	87	+62,1	908	1996	-54,5	30
Jeep	334	458	-27,1	3106	4658	-33,3	24
Kia	326	360	-9,4	3111	4097	-24,1	23
Land Rover	183	295	-38,0	2075	3493	-40,6	26
Lexus	43	109	-60,6	524	788	-33,5	31
Maserati	23	23	0,0	191	329	-41,9	34
Mazda	476	639	-25,5	4127	5850	-29,5	17
Mercedes	1961	2455	-20,1	20447	23850	-14,3	2
Mini	443	345	+28,4	4324	4423	-2,2	15
Mitsubishi	316	346	-8,7	3266	3790	-13,8	21
Nissan	185	329	-43,8	2466	4222	-41,6	25
Opel	360	227	+58,6	4109	9252	-55,6	18
Peugeot	688	255	+169,8	5809	8042	-27,8	11
Porsche	396	478	-17,2	3421	3442	-0,6	20
Renault	907	1119	-18,9	9918	10322	-3,9	6
Seat	1053	1080	-2,5	9821	12878	-23,7	7
Škoda	1661	2119	-21,6	16688	21425	-22,1	4
Smart	37	65	-43,1	373	1666	-77,6	33
Ssangyong	1	90	-98,9	15	543	-97,2	38
Subaru	209	263	-20,5	1572	3061	-48,6	29
Suzuki	682	669	+1,9	4061	7138	-43,1	19
Tesla	421	301	+39,9	4235	4739	-10,6	16
Toyota	895	783	+14,3	7939	9855	-19,4	9
Volkswagen	2856	2748	+3,9	22021	30557	-27,9	1
Volvo	809	769	+5,2	7313	7909	-7,5	10
Autres marques	215	182	+18,1	1544	2119	-27,1	
TOTAL	22 846	24 228	-5,7	207 377	276 641	-25,0	
4x4	11 283	13 446	-16,1	103 230	140 115	-26,3	
Diesel	4868	5727	-15,0	46 560	71 524	-34,9	
Propulsions alternatives	8 119	3 601	+125,5	54 205	33 389	62,3	

* Le classement est basé sur les chiffres cumulés de 2020 (colonne Cum. 20)

Source: Auto-Suisse/Ofrou/Motors 2.12.2020

La popularité des propulsions alternatives se confirme: en novembre, plus d'une voiture neuve immatriculée sur trois était à propulsion hybride, électrique, à gaz ou à hydrogène (37,5%). Sur le cumul des onze premiers mois de 2020, leur part de marché monte à 26,1%, dont 12,7% de véhicules enfichables. Le potentiel de croissance des propulsions alternatives est encore loin d'être épuisé, comme l'indique une étude de l'institut de sondage gfs.bern: 62% de la population suisse n'exclut pas d'acheter une voiture à propulsion alternative. «Nous n'atteindrons sans doute pas ce taux l'année prochaine, mais c'est bien la tendance que nous observons, résume Wolnik. D'autant plus que 85% des personnes interrogées sont d'avis que les nouvelles technologies de propulsion peuvent contribuer à résoudre le problème climatique.» ●

Carlos Ghosn, de coupable présumé à victime

La détention de Carlos Ghosn, ex CEO de l'Alliance Nissan-Renault-Mitsubishi, dans une prison japonaise, dont l'évasion rocambolesque en décembre 2019 mériterait d'être portée à l'écran à Hollywood, constitue une violation des droits humains. C'est la conclusion d'un rapport d'experts du Conseil des Nations unies pour les Droits de l'homme. Jadis vénéré comme un dieu au Japon, le Big Boss qui a sauvé Nissan de la faillite en 1999 et qui a valu à Renault les meilleurs résultats de son histoire, a, après son arrestation le 19 novembre 2018, passé environ quatre mois dans une petite cellule sans chauffage, interrogé pendant des heures.



Un rapport de l'ONU considère que Ghosn a été victime d'un abus de procédure durant son incarcération au Japon.

Le fait qu'il ait été arrêté à quatre reprises pour prolonger son internement – deux fois pour le même crime en une seule période – est injuste et constitue un abus de procédure, selon le rapport. Le document relève que Ghosn devrait, conformément au droit des peuples, être indemnisé par le gouvernement japonais. De plus, son cas doit être transmis au rapporteur de l'ONU pour les tortures et les traitements humiliants. Le ministre japonais

de la Justice Yoko Kamikawa a qualifié cette déléance de «totalement inacceptable». L'ancienne star des PDG de l'automobile, à laquelle on reproche des détournements de fonds et dissimulations de revenus pour plusieurs millions, avait été placée sous résidence surveillée au printemps 2019.

Fin décembre 2019, le top manager a réussi à prendre la fuite d'une façon extrêmement spectaculaire (notamment grâce à des passeports français, à sa femme et à des complices américains, ja-

ponais et turcs, en se cachant dans une caisse servant au transport d'instruments de musique) avec un jet privé qui l'a mené du Japon en Turquie, puis dans sa patrie libanaise. Alors que Carlos Ghosn reste libre tant qu'il ne sort pas du Liban, ses complices américains, dont l'ancien militaire Michael Taylor et son fils, sont menacés d'être extradés au Japon. Taylor père, qui est détenu au Norfolk County Correctional Center, dans le Massachusetts, aurait, selon un média local, contacté le président Trump pour lui demander d'intervenir.

Ghosn a écrit un livre

Si Carlos Ghosn ne risque guère de recevoir de l'argent et une lettre d'excuses de la part du Japon, le rapport de l'ONU pourrait, en revanche, contribuer à ce que ses complices ne soient pas extradés au Japon.

Pendant ce temps, Carlos Ghosn a écrit un livre de 473 pages intitulé «Le temps de la vérité», bientôt en librairie. L'ouvrage révélera des faits et griefs inédits et comporte quelques conseils de management bien sentis. **MS**

jura®

« *Fraîchement moulu, pas en capsule.* »

R Federer



Roger Federer
Plus grand champion de tennis de tous les temps

Pour rester au sommet, il faut se perfectionner sans relâche. C'est la philosophie de Roger Federer, maestro du tennis, mais aussi de JURA, leader de l'innovation. En accord avec ce principe, la machine à succès E8 a été totalement repensée et portée au niveau supérieur grâce à des technologies haut de gamme. Le broyeur Aroma professionnel assure 12,2% d'arôme en plus dans la tasse. La fonction One-Touch Lungo prépare des spécialités allongées très digestes. La fonction Extra Shot apporte un coup de fouet naturel. L'E8 prépare à la perfection des boissons tendance telles que le flat white ou le cappuccino, puis exécute le nettoyage automatique du système de lait en un tour de main. Laissez-vous séduire par la meilleure E8 de tous les temps. JURA – If you love coffee. jura.com

HOME
OFFICE
READY

CE QUI ÉNERVE NOS LECTEURS

Quand la vitesse est inadaptée

Je trouve terriblement dérangeant de rouler derrière un automobiliste qui roule toujours à la même vitesse, qu'il évolue en ville, où la vitesse est souvent limitée à 60 km/h, ou en milieu extra-urbain, où les limitations sont de 80 km/h.

Moritz Frey, Toffen (Berne)

Il faut savoir s'armer de patience

Ancien mécanicien automobile et garagiste diplômé, je suis à la retraite depuis une bonne quinzaine d'années maintenant. Depuis le début des années 50, je conduis une voiture. Et depuis 1954, je possède un permis de conduire. A l'époque, les limitations de vitesse n'existaient pas. Aujourd'hui, j'aime toujours conduire ma Pontiac Tran Sport, mon Alfa Romeo Giulia et, de préférence, ma Mazda MX-5 (dernier modèle en date). Je suis d'accord dans une large mesure avec les remarques de Robert Schnetzer, qui s'énerme contre des automobilistes marquant un stop là où ce n'est ni nécessaire, ni imposé. Les conducteurs ne respectant pas les limitations de vitesses sont aussi agaçants. J'ai fait plusieurs voyages aux îles Canaries, en passant par la France et l'Espagne. Là-bas, les automobilistes sont nettement moins stressés et pressés au volant. Et force est de constater que c'est bien plus agréable de rouler de manière détendue. Par le passé, il était important pour moi de ne pas traîner sur la route. Mais, avec l'âge, le style de conduite change. Aujourd'hui, j'apprécie particulièrement de profiter des paysages tout en évitant de gêner la circulation. Et j'aime faire de la place pour que les véhicules qui me suivent puissent me dépasser, surtout sur les routes de montagne. Je sais qu'en Suisse et en Allemagne, les automobilistes sont souvent pressés mais, la plupart du temps, ils ignorent pourquoi. Un peu d'indulgence est de mise et vous permet également d'épargner vos propres nerfs.

Alfred Nater, Bazenheid SG

POINT DE VUE

Parkings: un plan sectoriel aberrant

L'épais document a pour nom «Plan sectoriel Transport, partie Programme» et fait 181 pages. Des fonctionnaires de l'Office fédéral du développement territorial l'ont rédigé sur ordre de la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga (PS), la cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Rédigé dans un vocabulaire administratif pour le moins rébarbatif, le contenu de ce plan sectoriel qui annonce les grandes lignes du développement du territoire et de la mobilité applicables d'ici à 2050 est une véritable bombe à retardement, dans la mesure où il annonce des mesures pour le moins radicales dans le secteur de la locomotion individuelle motorisée.

L'objectif est une Suisse verte, quel qu'en soit le prix. Sous le titre «stratégies de développement et principes d'actions», on peut lire: «Les règles de stationnement vont dans le sens de zones urbaines à faible densité de trafic et incitent au changement vers des modes de transport à faibles émissions et peu gourmands en surface.» En clair: le document incite à bouter les voitures hors des villes. Les planificateurs des transports de Simonetta Sommaruga écrivent mot pour mot: «Une réduction consé-

quente des places de parc (réduction de leur nombre et hausse des tarifs) sur le lieu de destination (travail, loisirs, achats) est un moyen de promouvoir les TP (ndlr: transports publics) et la mobilité douce. Des places de parc en centre-ville sont supprimées au profit de places dans les interfaces de transports.» Le but est donc de mettre tellement de bâtons dans les roues des automobilistes qu'ils ne pourront ou ne voudront même plus venir en ville. C'est l'expression d'une politique des transports guidée par une idéologie. En effet, elle ne fait pas jouer l'offre et la demande; elle ignore froidement les besoins des consommateurs et des commerçants. Les centres-villes ne serviront-ils plus qu'à vendre des phares de vélo et des parapluies?

Simultanément, ce dirigisme des autorités est aussi l'expression d'une arrogance urbano-gauchiste manifeste. Quiconque, comme la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga elle-même, vit dans une agglomération urbaine, et peut se rendre à son travail en quelques minutes en tram ou en bus, n'aura aucun mal à ignorer ses concitoyens qui, eux, vivent à la campagne ou dans les montagnes et n'ont pas un arrêt de bus ou de tram devant leur porte.

Mais il y a pire. Le DETEC exige même une «une limitation des places de stationnement privées au cœur des agglomérations». Ce faisant, le département de Simonetta Sommaruga interfère sans scrupule avec le droit de la propriété. Toutes ces mesures n'ont qu'une chose dans leur collimateur: la «LIM». La locomotion individuelle motorisée semble en effet responsable de tous les maux. Bien sûr, le document ne dit pas qu'elle devient de plus en plus respectueuse de l'environnement à un rythme effréné. L'auto est l'ennemie, même si cela est un non-sens. En conclusion, une telle planification des transports est surtout une chose: une aberration.

Philipp Gut

Le Dr Philipp Gut est historien, auteur de best-sellers et l'un des journalistes les plus éminents de Suisse.



COURRIER DES LECTEURS

RA 46/2020

Félicitations!

A propos du supplément Porsche Unseen

Lorsque quelque chose est bien fait, il faut le dire! La rédaction des articles est intéressante. La mise en page est belle, les clichés jolis et l'impression au top! Qui plus est, le fond noir de la première page du supplément «Porsche Unseen est très réussie, avec un noir profond et des textes bien contrastés. En outre, le papier est bon et les encres excellentes! Coup de chapeau aux rotativistes! En d'autres termes, félicitations au centre d'impression «Merkur Zeitungsdruck AG» de Langenthal. Remerciements à la Revue Automobile!

Eddy Rapp, Genève

A-t-on besoin d'un 4x4?

Les militants anti-SUV

Pour parler franchement, de telles actions militantes doivent être fermement condamnées. Cependant, force est de constater qu'en Suisse, plus que dans tout autre pays voisins, les gros, puissants et lourds véhicules sont pléthores. Au même titre que les quatre roues motrices, qui représentent environ 50% des nouveaux véhicules. Un succès qui va de pair avec l'augmentation de la consommation de carburant. Il est incontestable que le trafic routier représente une part énorme des émissions de CO₂ et donc du changement climatique. Avec le référendum

contre la nouvelle loi sur le CO₂, les modestes mesures impliquant une augmentation modérée du prix du carburant sont prises d'assaut. Ce montant serait partiellement remboursé, mais serait également utilisé pour des projets climatiques. Les gens ont tendance à oublier que peu avant la crise financière de 2008, l'essence coûtait plus de 2 francs et que personne à l'époque ne protestait; c'était simplement le «marché»! Chacun est maître de la consommation et des coûts de son véhicule.

Paul Müri, Gränichen

THÈMES GÉNÉRAUX

Aujourd'hui plus que jamais, non!

A propos de la nouvelle loi sur le CO₂

Incendiaires à plus d'un titre, les initiatives de la gauche-écologiste à l'encontre des entreprises et de l'armée ont été rejetées. Et c'est tant mieux! On ne peut certainement pas laisser certaines idéologies ruiner notre existence. Les conséquences économiques liées à la pandémie nous toucheront tous. Notre prospérité ne doit certainement pas être sacrifiée sur l'autel d'exigences politiques extrêmes. La deuxième catastrophe a déjà été provoquée le 25 septembre 2020, date à laquelle une faible majorité du Parlement a adopté une loi sur le CO₂ consistant en des taxes punitives, des coercitions et des interdictions, qui ne font que servir la gauche et les idéologues verts. Restons raisonnables: le mazout de chauffage ne

doit pas être simplement interdit. Il ne doit pas y avoir de taxes punitives sur les billets d'avion. L'essence et le diesel ne doivent pas être facturés 12 centimes de plus. Agissons de manière sensée! Et signons le référendum afin que nous puissions nous prononcer sur celui-ci dans six mois.

Frank Karli, Murgenthal AG

Des avantages insoupçonnés pour les chauffages stationnaires

Coup de pouce pour la consommation

Depuis 1986, mes voitures sont toutes équipées d'un chauffage stationnaire indépendant. Depuis cette époque, j'allume le chauffage auxiliaire à toutes les saisons de l'année, également en été (sans activer le chauffage pour l'habitacle). Autrement, chaque démarrage de moteur est un démarrage à froid. La consommation supplémentaire du chauffage auxiliaire est compensée ultérieurement par une sous-consommation de carburant, toute la plage de régime pouvant être utilisée grâce au préchauffage. Les chauffages stationnaires sont intéressants pour les acheteurs qui gardent et entretiennent leur voiture pendant de longues années.

Albin Engeli, Walzenhausen AR

Nous nous réservons le droit de modifier le style et/ou la longueur des lettres de lecteurs. Si vous souhaitez être publiés, votre nom et adresse doivent nous être transmis.

SWISS-EMOBILITY

Fin du thermique en 2035?

L'association suisse pour la mobilité électrique, Swiss-eMobility, a posé les bases d'un agenda visant à décarboner la mobilité de demain en Suisse. Parmi les différentes échéances, il en est une qui inquiète plus que les autres: d'ici à 2035, l'association souhaite bannir la commercialisation des voitures à moteur thermique. A noter que cette association compte dans son comité des exposants de premier plan parmi les importateurs d'automobiles, entre Amag et Nissan. Pas étonnant, puisque les deux importateurs représentent des marques aux forts accents électriques.

AMAG

Un nouveau CEO

Au terme de près de douze ans passés à la tête du groupe AMAG, Morten Hannesbo cède son poste de CEO à Helmut Ruhl, l'actuel CFO du groupe. Celui-ci prendra les rênes du plus grand importateur de Suisse le 1er mars prochain. Agé de 58 ans, Morten Hannesbo restera chez Amag jusqu'en avril, et ce afin «d'accompagner au mieux la transition», explique un communiqué de presse. A noter que la passation de pouvoirs s'opère dans le cadre d'une planification à long terme visant à rajeunir l'ensemble de la direction de l'entreprise.

MINI

Une GP électrique dans les cartons?

Fort du succès commercial rencontré par la Cooper électrique, la SE, Mini pousse la démarche de l'électrification plus loin en dotant d'une prise la célèbre John Cooper Works Grand Prix, soit la Cooper la plus intéressante mécaniquement. Si



Mini ne dit rien quant à une éventuelle commercialisation de ce modèle, il avoue, en revanche, qu'un prototype de GP «zéro émission» est actuellement en phase de test sur le Nürburgring. Affaire à suivre de près.

TOYOTA

Des électriques à venir

Toyota s'apprête à dévoiler toute une nouvelle gamme de véhicules électriques. Assemblés sur une nouvelle plateforme spécifique, l'e-TNGA sera tout à fait flexible, puisqu'elle permettra de choisir entre traction, propulsion ou transmission intégrale, avec un large éventail de niveaux de puissance et de batteries.

Photo: Mini

La surprise des diamants



Mitsubishi Eclipse Cross: Aussi en PHEV

Si Mitsubishi avait annoncé il y a quelques mois vouloir suspendre (temporairement?) ses activités sur le marché européen, jugées trop peu rentables, afin de se concentrer sur l'Asie et l'Océanie, la firme aux trois diamants a tout de même choisi de commercialiser la version restylée de son Eclipse Cross sur le Vieux-Continent. Une voiture à l'esthétique et à la technique complètement revue. En effet, à l'extérieur, la face avant se fait beaucoup plus tranchante, notamment par le biais d'un éclairage qui passe aux LED. Mais, c'est surtout à l'arrière que les plus grandes transformations ont lieu, le hayon ayant été totalement redessiné. Ainsi, la lunette n'est-elle plus coupée en deux comme auparavant. Nettement plus consensuel, le style général devrait plaire davantage en Europe. Mais, sans conteste, la plus grande nouveauté est à dénicher sous le capot; l'Eclipse Cross dispose désormais d'une version hybride rechargeable, techniquement semblable à l'architecture de l'Outlander PHEV. A la différence tout de même que certaines modifications ont été apportées pour s'adapter au châssis plus compact. Ainsi, le groupe motopropulseur se compose toujours d'un moteur à essence de 2,4 l de 98 ch et de deux moteurs électriques, l'un de 82 ch situé sur l'essieu avant et l'autre de 95 ch positionné à l'arrière. A noter que le 1,5 turbo motorisant le modèle pré-facelift (et toujours donné pour 163 ch) devrait rester au catalogue, même si cela n'a pas encore été confirmé. Pour mémoire, ce dernier est associé à une boîte de vitesses à variation continue (CVT) qui peut simuler une boîte automatique à 8 rapports.



PHEV Alors qu'il avait dit vouloir se retirer en Europe, Mitsubishi met à jour son Eclipse Cross, qui profite désormais d'une version hybride.

Olivier Derard

Alors qu'il avait annoncé vouloir délaisser le marché européen, Mitsubishi crée la surprise en levant le voile sur la version restylée de son Eclipse Cross, un SUV qui bénéficie désormais d'une version hybride rechargeable inspirée de l'Outlander. Une bonne nouvelle lorsque l'on connaît le jusqu'au-boutisme de la chaîne cinématique du grand SUV. Au Pays de Galles, un petit atelier de transformation est repassé sur le Transit Connect, avant de le décliner dans une inédite série limitée. Toujours de l'autre côté de l'Atlantique, Jaguar a mis à jour son F-Pace SVR. ●

Ford Transit R120: Tuning à l'ancienne

Bien qu'il soit très rare d'en croiser un sur la route, les utilitaires customisés ne manquent guère. Le dernier en date à avoir fait parler de lui n'est autre que le Ford Transit Connect R120. Améliorée par le tuner britannique MS-RT, la camionnette se distingue par son kit de carrosserie sportif, ses jantes «rallye» à rayons fournies par l'équipementier OZ et ses stickers. Sous le capot, la mécanique n'évolue guère; contrairement à ce que laissent supposer les quatre sorties d'échappement, le 1.5 diesel ne développe pas plus de 118 ch. Produit à 36 exemplaires (tous en conduite à droite), le Ford Transit Connect R120 est réservé au Royaume-Uni et à l'Irlande du Nord.



Photos: Jaguar, Mitsubishi, MS-RT

Jaguar F-Pace SVR: Plus coupleux

Peu de temps après la version standard, la version sportive du F-Pace, le SVR, passe lui aussi par la case restylage de mi-carrière. Outre les quelques évolutions esthétiques (notamment au niveau des phares), la refonte est également technique, le V8 5,0 litres compressé jouissant de quelques ajustements. Ainsi dispose-t-il d'un couple plus important (jusqu'à 700 Nm). En revanche, sa puissance maxi culmine toujours à 550 ch. De quoi sprinter de 0 à 100 km/h en 4,0 s (contre 4,3 s auparavant). Le gain en terme de vitesse de pointe est, quant à lui, plus contenu, la voiture culminant à 286 km/h (+3 km/h).



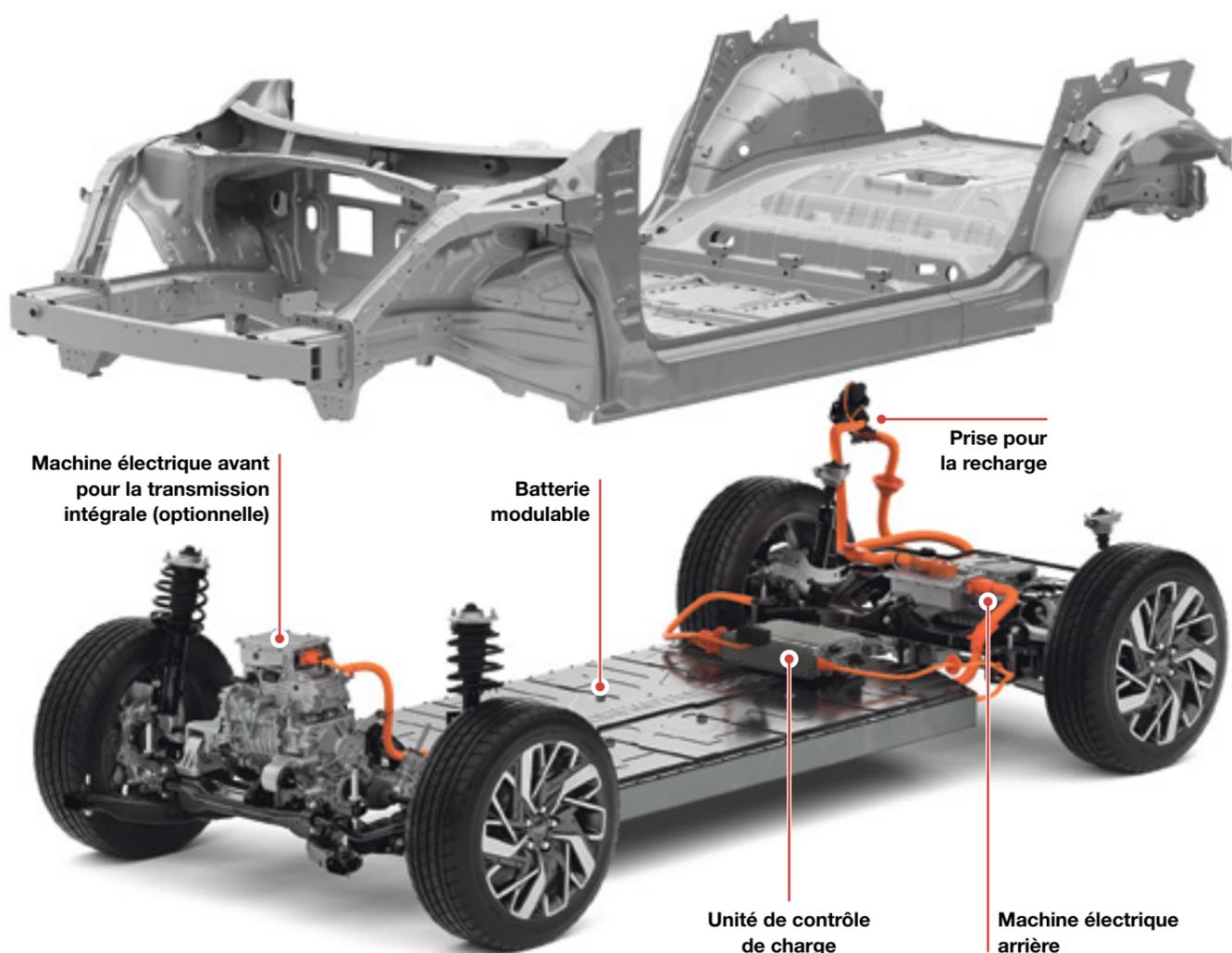
Une nouvelle arme pour Hyundai



Dédiée à la propulsion électrique, la plateforme E-GMP servira de base technique à plus de 20 modèles du Groupe Hyundai d'ici à 2025.

NOUVELLE ARCHITECTURE

Le groupe coréen a levé le voile sur une nouvelle plateforme spécifiquement développée pour les véhicules électriques.



Olivier Derard

Si les véhicules électriques sont toujours plus nombreux à arpenter nos routes, rares sont ceux à profiter d'une plateforme développée spécifiquement pour eux. Tout au plus, l'industrie automobile dénombre-t-elle la gamme Tesla, la Honda e, la Jaguar I-Pace, l'ID. 3 ou encore la Porsche Taycan. C'est globalement tout, les autres constructeurs se contentant de développer leur VE sur des plateformes dites multi-propulsions. Sans aucun doute, cette uniformité technique est-elle appelée à disparaître dans les années qui viennent; dans leur course effrénée à l'électrification, les constructeurs automobiles connaissent toute l'importance de développer une plateforme dédiée aux VE. Spécialement conçues pour accueillir les machines électriques et la batterie, les plateformes spécifiques affichent par essence une meilleure habitabilité, une meilleure efficacité ainsi que des zones de déformation différemment pensées. Ainsi, malgré d'énormes coûts de développement, les constructeurs, poussés par l'appétit grandissant des consommateurs, sont toujours plus nombreux à oser l'investissement. Le dernier en date à avoir franchi le pas n'est autre que Hyundai Motor Group.

«La plateforme E-GMP (ndlr: pour Electric Global Modular Platform) est le fruit de plusieurs années de recherche et de développement», a expliqué Faye Abdul Rahman, le vice-président senior du Hyundai Motor Group, en préambule du «E-GMP Digital Discovery», une conférence de presse virtuelle suivie par plusieurs centaines de journalistes du monde entier. Un développement de longue haleine donc qui profitera «à 23 (!) modèles électriques d'ici à 2025», continue Faye Abdul Rahman. Ainsi, faut-il s'attendre à voir la plateforme utilisée par les Hyundai, mais également les Kia, le blason «luxe» Genesis ainsi que la gamme électrique «Ioniq» (lire encadré). Sans plus attendre, voyons ce que cette plateforme recèle.

Propulsion

Profitant d'une répartition idéale des masses et d'un centre de gravité positionné très bas grâce à des modules de batteries disposés dans le plancher,

l'E-GMP dispose sa machine électrique entre ses roues arrière, ce qui en fait une vraie propulsion. Une architecture qui semble ravir tous les suffrages au sein des constructeurs automobiles, le Groupe allemand Volkswagen ayant également fait ce pari à l'heure de développer sa nouvelle plateforme électrique MEB.

Intégré au sein d'un module compact comprenant également la transmission et l'onduleur, la machine électrique peut tourner très rapidement. Jusqu'à 70% plus vite que les moteurs actuels, selon les valeurs communiquées par Hyundai. Hyundai promet également des économies d'énergie: plus efficiente de 2 à 3% grâce, entre autres, à l'utilisation de carbure de silicium (SiC), la nouvelle

chaîne cinématique permet de rouler environ 5% plus longtemps à capacité équivalente.

Transmission intégrale

Propulsion dans la plus grande majorité de ses applications, l'E-GMP peut toutefois accueillir une machine électrique à l'avant afin de proposer une architecture à quatre roues motrices. Auquel cas, Hyundai fait appel à un essieu moteur intégré (IDA pour Integrated Drive Axle), une technologie inédite qui combine les roulements et les cardans pour transmettre la puissance aux roues. A noter que ce système profite d'un embrayage de déconnexion qui permet de contrôler le couplage entre le moteur supplémentaire et les roues avant.

Au choix, les futures Hyundai électriques pourront commuter entre les modes propulsion et transmission intégrale, et ce afin de favoriser l'efficacité ou la motricité.

Entre les deux essieux, la batterie, positionnée plus ou moins basse en fonction du modèle qu'elle servira, jouit d'éléments en acier embouti à chaud. De quoi renforcer la rigidité de la cellule indéformable, l'habitacle. En cas de choc, Hyundai explique que l'énergie de la collision peut être efficacement absorbée par les longerons et traverses de la nouvelle plateforme.

Habitabilité augmentée

Dotées d'un empattement «dont la longueur va de 3000 à 5000 mm», précise Favez Abdul Rahman, et de porte-à-faux avant et arrière très courts, les futures Hyundai électriques devraient bénéficier d'une belle habitabilité. D'autant plus que le plancher plat garantit plus d'espace pour les jambes des passagers tout en offrant différentes possibilités d'agencement pour les sièges avant et arrière. Il faut donc s'attendre à ce que les futures coréennes jouissent également d'une meilleure modularité.

De base, la batterie lithium-ions fonctionne sous une tension de 800 V, tout en acceptant des recharges sous 400 V, et ce sans avoir recours à des composants ou un adaptateur supplémentaire. Batterie entièrement chargée, un véhicule électrique basé sur la E-GMP bénéficie d'une autonomie maximale de plus de 500 km selon la norme WLTP. A noter que c'est une valeur maximale, la «batterie permettant d'offrir une capacité adaptée aux besoins spécifique de chaque segment de véhicule», explique Hyundai dans son communiqué. Sur une borne de 350 kW, une puissance que seules les bornes Ionity proposent à l'heure actuelle, il devrait être possible de charger 80% de la batterie, soit 400 km en une vingtaine de minutes. Voilà qui rend l'électromobilité encore plus alléchante. ●

Hyundai, entre Ioniq et Ionity

Décliné dès son lancement à Genève en 2016 dans trois variantes différentes, l'actuelle Ioniq prêtera son nom à la future gamme électrique de Hyundai, qui sera lancée dès l'année prochaine. Bien entendu, celle-ci sera exclusivement composée de véhicules électriques assemblés sur la plateforme E-GMP. Si les dirigeants de l'entreprise ont assuré que le premier modèle à étrenner cette nouvelle plateforme ne serait autre que l'Ioniq 5, un SUV coupé de taille moyenne basé sur le concept 45 du Salon de l'automobile de Francfort de 2019 (voiture de droite sur la grande photo principale), ils ont également assuré que le nouveau châssis servirait

les intérêts des marques Kia et Genesis, soit l'enseigne «luxe» de Hyundai. A noter que la plateforme offre l'opportunité de développer «jusqu'à 600 ch au travers de ses deux machines électriques», précise encore Favez Abdul Rahman. Voilà qui promet un bel avenir à la gamme N de Hyundai. Pour supporter ces futurs véhicules sur la route, Hyundai Motor Group investit massivement dans Ionity, un réseau de bornes de recharge européen créé par plusieurs grands constructeurs automobiles tels que BMW, Mercedes-Benz, Ford, ainsi que Volkswagen. Ce réseau autorise des recharges ultra-rapides pouvant atteindre 350 kW. Pour l'heure, Ionity exploite 308 stations de recharge à haute puissance (HPC), toutes situées le long du réseau autoroutier européen. La compagnie prévoit d'étendre ce nombre à 400 stations HPC d'ici 2022. 51 d'entre elles sont actuellement en cours de construction. **OD**



Photos: Hyundai

Annonce



#mavoiture

Là où toute la Suisse vend et achète

Télécharger dans l'App Store

DISPONIBLE SUR Google Play

AUTO

SCOUT 24

Avec notre app, tu trouves ta voiture sur la place de marché numéro un.

La famille California: quatre rou pour une liberté illimitée

La Suisse connaît la fièvre du camping. Il faut dire que voyager en embarquant son chez soi est aujourd'hui synonyme de liberté. Composée du plus petit modèle, le Caddy California, au plus imposant, le Grand California, en passant par l'icône des amateurs de camping, le California, la gamme California de VW Véhicules Utilitaires est aujourd'hui complète.



Le boom du camping a encore pris de l'ampleur cette année. Effectivement, les Suisses semblent plus que jamais accros à la liberté que promet ce type de moyen de transport. Chez Volkswagen Véhicules Utilitaires, les clients n'ont que l'embaras du choix entre les différents modèles existants. Commercialisé dès 1988 en tant que modèle à part entière, le VW California s'est rapidement hissé au rang de best-seller mondial des camping-cars. Aujourd'hui, son descendant n'est autre que le mythique Combi génération T6.1. Ultramoderne, le California 6.1 est complètement numérisé et interconnecté. Il intègre, en outre, les systèmes d'assistance les plus récents, sans oublier ses anciens points forts. L'an dernier, la famille s'est agrandie avec l'arrivée du Grand California, un modèle qui propose une salle d'eau généreuse, une cuisine et un vaste couchage à l'arrière. Et la famille California annonce l'arrivée

d'un petit frère: le nouveau Caddy California. Ce dernier convainc grâce à son équipement de camping bien pensé jusque dans les moindres détails.

Pour les petites escapades spontanées: le nouveau Caddy California

Volkswagen Véhicules Utilitaires fabrique depuis 2005 déjà un camping-car compact sur base de Caddy, appelé jusqu'ici Beach. Désormais, il s'appelle California, à l'image de ses grands frères. Comme toujours chez VW Véhicules Utilitaires, la dotation est sans lacunes. A l'instar de ses grands frères, le nouveau Caddy California regorge d'astuces dont les amateurs de camping-cars sont si friands. Le constructeur a par exemple prévu un rangement spécifique pour les fauteuils et la table de camping. Des atouts que l'on retrouve également dans le Caddy California. Dérivé du nouveau Caddy cinquième génération, il est le premier cam-

ping-car à bénéficier des atouts de la plateforme modulaire transversale (MQB): technologies de pointe et gain d'espace. Très sophistiqué, l'aménagement de camping à l'arrière propose aux voyageurs un nouveau lit pliant à ressorts à rondelles avec matelas de qualité. La nuit, le confort est digne des T6.1 California et Grand California. Avec 1980 mm sur 1070, le lit est généreux pour cette catégorie. En option, le Caddy California peut recevoir un vaste toit transparent de 1,40 m² avec stores intégrés pour la nuit. Durant la journée, les voyageurs bénéficient ainsi d'une cellule baignée de lumière tout en ayant, la nuit, le plaisir d'admirer les étoiles. Le Caddy est aussi équipé d'origine – et c'est une première! – d'une «kitchenette» qui s'extrait de la poupe. Outre une gazinière et un plan de travail facile à nettoyer, elle comporte aussi un grand caisson de rangement extractible avec tiroir à couverts intégré.

Le Caddy California est idéal autant pour les petites escapades spontanées que pour les longs road trips. Astucieux: les pochettes de rangement amovibles des fenêtres latérales arrière servent également de stores. Les grilles d'aération des portières avant permettent de faire entrer de l'air frais dans le camping-car fermé par temps de pluie. Le soir, un système d'éclairage à LED modulables éclaire comme à la maison ou crée une ambiance douillette pour la lecture avant de s'endormir.

Le Volkswagen Véhicule Utilitaires Caddy California propose tous les systèmes d'assistance du Caddy. L'un des plus intéressants est le «Travel Assist», un dispositif de conduite semi-autonome sur toute la plage de régime. Au total, le client a le choix entre dix-neuf aides à la conduite différents. Voilà qui offre une conduite tout à la fois plus zen et plus sûre. Côté tarif, le petit California débute à 30370 francs.



Le VW Caddy California fait une utilisation intelligente de l'espace, un compagnon idéal pour les road trips spontanés à deux.



es



Avec son toit relevable, le VW California peut très rapidement être transformé en un camping car convivial et confortable.

Pour les férus d'aventure: le nouveau California 6.1

Il est la coqueluche des globe-trotters du monde entier: le Volkswagen California. Une minute suffit pour transformer le California de fourgon en camping-car. Une polyvalence qui en a fait l'icône de sa catégorie. Mais son succès s'explique également par ses innombrables solutions de détail pratiques – dont le lit intégré au toit relevable, les fau-

teuils de camping se rangeant dans le hayon ou la table de camping à fixer sur la portière coulissante. Toutes ces astuces font du California le couteau suisse des camping-cars. Le California 6.1 est proposé dans les niveaux de finition Beach, Coast et Ocean. L'entrée de gamme Beach est disponible dans deux variantes: camping-car pourvu d'une kitchenette escamotable et comportant jusqu'à cinq places assises, ou voiture particulière pouvant accueillir jusqu'à sept passagers. Les versions Coast et Ocean se distinguent par une cuisine parfaitement aménagée et jusqu'à cinq places assises.

Chacune des trois versions du California 6.1 est dotée du toit relevable. Celui du California 6.1 Ocean possède, de série, un dispositif de levage électrohydraulique ainsi qu'une grande ouverture frontale. Sous le toit se dissimule un lit très confortable avec ressorts à rondelles. L'autre lit se trouve en bas. La banquette deux places des Coast et Ocean se transforme en un tour de main en un salon. Il suffit, pour cela, de redresser le dossier de la banquette arrière, relevant ainsi ce qui, la nuit, sert de lit.

Le cockpit accueille le conducteur avec un grand écran numérique de 10,25 pouces aux affichages configurables. À droite se trouvent les systèmes infotertifs les plus modernes de chez Volkswagen – en permanence en ligne grâce à une carte eSIM. La direction à assistance électromécanique est, en outre, compatible avec une foule d'aides à la conduite: de l'assistance de vent latéral en série à l'assistance du respect de file en passant par l'assistance de braquage lors du stationnement et le «Trailer Assist», qui facilite les manœuvres avec une remorque. Situé dans le pavillon, au-dessus du pare-brise, le module de commande California permet de piloter l'intégralité des fonctions de camping du véhicule, par exemple la température du réfrigérateur, le chauffage d'appoint

ou l'éclairage extérieur et intérieur. L'écran affiche aussi la déclivité (pratique lorsque l'on recherche un emplacement horizontal), le niveau des réservoirs d'eau fraîche et d'eau grise ainsi que l'état de charge des batteries de bord (il peut y en avoir jusqu'à trois à bord). Enfin, on peut aussi régler un réveil et le combiner avec l'éclairage de façon à réveiller en douceur les dormeurs.

Sur la route, on appréciera la rapidité de la boîte robotisée à deux embrayages et sept rapports (DSG), le couple élevé du moteur diesel 2,0 l TDI et la transmission intégrale 4Motion, qui est d'une fiabilité absolue. Le California 6.1 Beach est proposé au tarif de base de 45 430 francs.

Une véritable maison de vacances sur roues: le Grand California

Le plus gros des camping-cars Volkswagen Véhicules Utilitaires reprend la base de l'ultramoderne Crafter. Son développement a bénéficié des expé-



Basé sur le Crafter, le VW Grand California est le camping-car idéal pour les plus grandes familles. Il dispose d'une salle d'eau.

riences considérables acquises au cours de trois décennies de construction de Combi. Ainsi, avec son plan lumineux et logique, la cellule habitable reprend-elle le style éprouvé du California en le poussant à son paroxysme. Le grand camping-car est équipé d'une salle d'eau aux dimensions enviables. Accueillant entre autres un WC et une douche, il jouit également d'un lavabo repliable, des étagères capables de retenir les accessoires de douche ainsi qu'une armoire de rangement. En elle-même, la salle d'eau est identique sur les Grand California 600 et 680. Effectivement, il existe deux versions du Grand California. Ces deux modèles se distinguent essentiellement par la taille de leur couchage spécifique à l'arrière ainsi que par leur toit.

Le Grand California 600

D'une longueur de 5,98 m pour 2,97 m de large, le camping-car propose, à l'arrière, un couchage avec lit transversal intégré (1,93 m sur 1,36 m). En option, ce modèle peut également recevoir un lit pour enfants dans le nouveau toit relevable. Idéal pour les familles, donc. En combinaison avec le lit pour enfants, le camping-car est systématiquement équipé d'un vaste toit transparent. Le prix de départ du Grand California 600 est de 65 630 francs.

Le Grand California 680

Mesurant 6,80 m de long sur 2,84 m de haut, le 680 possède un lit longitudinal intégré à l'arrière et un couchage encore plus vaste (jusqu'à 2 m sur 1,67 m) avec, en prime, plus d'espaces de rangement. De série, le Grand California 680 est équipé d'un toit relevable. Voilà qui en fait un luxueux camping-car offrant suffisamment d'espace pour deux ou quatre personnes lors des grands ou des petits voyages autour de la planète. Le ticket d'entrée du Grand California 680 commence à 68 040 francs.



L'électrique avec style

CITY La Honda e est une voiture sympa. Elle est électrique, compacte, agile et entièrement numérisée. La citadine idéale, donc. Les problèmes commencent aux confins de la cité.

Test Team RA

Deux philosophies s'affrontent en matière d'électromobilité. Pour les représentants de marques telles que Tesla, Audi ou Porsche, le moteur électrique doit remplacer le moteur thermique en toutes circonstances. Raison pour laquelle ils prévoient des batteries garantissant une autonomie aussi étendue que possible. En conséquence, ces voitures sont grandes et lourdes. Dans l'autre camp, on réserve l'électromobilité au trafic urbain et d'agglomération. De petites batteries et de petites voitures suffiront. Honda fait clairement partie du deuxième groupe.

L'une des premières citadines électriques de la marque est basée sur l'étude «Honda Urban EV Concept» de 2017. Les proportions menues, les feux ronds à l'avant et à l'arrière, les caméras faisant office de rétroviseurs et même les grands écrans dans l'habitacle ont été repris sur le modèle de série. Il ne manque que les portes à ouverture d'avant en arrière et les très grandes roues pour correspondre entièrement au concept de 2017.

Tout est numérique

Extérieurement, la petite japonaise (3894 mm de long) est sans fioritures. Des lignes simples, pas d'arêtes ni de moulures élaborées. Encastrées, les poignées des portes avant ne se dévoilent qu'au déverrouillage, alors que celles des portes arrière sont masquées dans les montants C. Une certaine symé-

trie entre l'avant et l'arrière est créée par les courts porte-à-faux et le bandeau noir reliant les feux avant et arrière ronds. Tout correspond en quelque sorte à la mobilité urbaine telle qu'on l'imagine à l'avenir.

Mais, c'est surtout à l'intérieur que le design devient futuriste, dans le bon sens. Trois écrans s'étirent sur toute la largeur du tableau de bord, auxquels s'ajoutent ceux des rétroviseurs, à gauche, à droite et au centre. Les caméras des rétroviseurs extérieurs livrent une image étonnamment nette et peu parasitée, même dans l'obscurité. Placés aux extrémités de la planche de bord, les écrans se consultent de manière plus naturelle que ceux de l'Audi e-tron, qui se trouvent dans les contrepentes. Le rétroviseur intérieur, en revanche, produit un bruit numérique important, surtout la nuit.

Le combiné d'instruments est peu configurable, mais les informations sont bien lisibles. Il reste donc deux écrans tactiles, entièrement configurables et offrant une grande quantité de contenu affichable. La voiture n'étant pas très large, il est même possible d'interagir avec la partie droite de l'écran placé devant le passager. Mais comme cela n'est pas recommandé en conduisant, Honda a imaginé une astuce: le contenu des deux écrans (au milieu et à droite) peut être interverti en appuyant simplement sur un bouton. Tout est structuré de manière logique et intuitive, malgré l'abondance d'options. Et si vous savez vous servir d'un smartphone, vous n'aurez pas non plus de problèmes avec la Honda e. Il est clair qu'elle s'adresse à une

clientèle jeune, la génération Playstation, qui est née avec une manette entre les mains. Une console de jeu peut d'ailleurs être connectée grâce aux prises HDMI et 230 V. Paradoxalement, il n'y a pas de port USB-C.

Le plastique dur cohabitant avec une imitation bois apporte une touche d'originalité, comme le fait d'associer une sellerie en tissu gris avec des éléments décoratifs marron clair. Tout est solide, même si les matériaux ne sont pas très flatteurs. On n'attend toutefois pas d'une Honda e d'être «premium», même si le prix l'est.

Problème: l'autonomie

Car la Honda e est principalement – voire exclusivement – une voiture pour la ville. Comme mentionné plus haut, le constructeur japonais mise sur la stratégie d'une petite batterie lithium-ions. Celle-ci est installée sous le plancher de la nouvelle plateforme électrique et affiche une capacité brute de 35,5 kWh. Selon le cycle WLTP et les chiffres du constructeur, elle permettrait de parcourir 220 km. Mais, lorsqu'on démarre avec une batterie complètement chargée, l'ordinateur de bord indique plutôt une autonomie comprise entre 160 à 170 km. Ce qui se révèle d'ailleurs également très optimiste en pratique. C'est faisable en roulant exclusivement en ville et en faisant très attention. Les problèmes commencent dès que vous vous aventurez hors agglomération, en particulier sur autoroute. Car la Honda e n'est pas très économe avec ses électrons. A 120 km/h, la consommation d'énergie oscille entre 25 et 30 kWh/100 km.

Cela pose un problème d'autonomie, d'autant plus que l'énergie utilisable n'est pas de 35,5 kWh, mais d'un peu plus de 30 kWh. Ce qui signifie qu'une recharge ne permet de couvrir qu'une centaine de kilomètres dans les faits. Pour la plupart des pendulaires, c'est certes suffisant pour se rendre au travail et rentrer le soir, mais il n'y a pas de quoi en parcourir beaucoup plus. Et la voiture doit être rechargée chaque nuit. En théorie, il devrait être possible de recharger la batterie en prenant un ca-

POINTS FORTS

- ◆ Maniabilité en ville
- ◆ Empreinte numérique
- ◆ Look moderne

Test RA | 94 | 2020

Honda e Advance

Note de
la rédaction
71/100

POINTS FAIBLES

- ◆ Autonomie restreinte
- ◆ Prix élevé
- ◆ Comportement routier en extra-urbain



FICHE TECHNIQUE

PRIX Honda e (EV, 136 ch, 35,5 kWh) dès Fr. 39 900.–, Honda e Advance (EV, 154 ch, 35,5 kWh) dès 43 100.–, modèle d'essai Honda e Advance avec options (couleur blanche Fr. 750.–) Fr. 43 850.–.	4 disques de frein (AV ventilés); dir. à crémaillère avec assistance électrique; roues AV/AR 205/45 R17 / 225/45 R17.
IMPORTATEUR Honda Suisse SA, Rue de la Bergère 5, 1242 Satigny-Genève, www.honda.ch	CARROSSERIE Citadine, 5 portes, 4 places.
MOTEUR ÉLECTRIQUE (ECE) Désignation MFC5 Type DC, permanent Puissance 113 kW (154 ch) Couple 315 Nm	DIMENSIONS ET POIDS L x l x h 3894 x 1752 x 1512 mm Empattement 2538 mm Voies AV/AR 1513/1506 mm Diamètre de braquage 9,2 m Poids à vide (DIN) 1527 kg Poids total 1870 kg Coffre 171–861 l Garde au sol 145 mm
BATTERIE Type lithium-ions Capacité 35,5 kWh Poids 228 kg Puiss. de rech. AC/DC 6,6/100 kW 80% en N.C./30 min	PERFORMANCES ET CONSOMMATION (WLTP) Vitesse de pointe 145 km/h 0–100 km/h 8,3 s Consommation 17,7 kWh/100 km Emissions de CO ₂ issues de la prod. d'électr. 23 g/km Autonomie WLTP 211 km Catégorie énergétique A
TRANSMISSION RWD; transmission directe (démultiplication constante) à 1 vitesse.	GARANTIE Usine 3 ans/100 000 km Vernis/corrosion 3 ans/12 ans Trains roulants 10 ans Moteur électr. 5 ans/100 000 km Batterie 8 ans/160 000 km
CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS Carrosserie autoporteuse; AV/AR jambes élastiques, triangles transversaux (McPherson), ressorts hélicoïdaux; AV/AR barre stabilisatrice;	

MESURES REVUE AUTOMOBILE

ACCÉLÉRATIONS 0–100 km/h			
0 s	Honda e Advance (pneus hiver) 8,1 s		20 s
0 s Moyenne du segment 9,9 s			
0–40 km/h	2,2 s	0–140 km/h	18,0 s
0–60 km/h	3,6 s	0–160 km/h	–
0–80 km/h	5,6 s	0–180 km/h	–
0–100 km/h	8,1 s	80–120 km/h	6,0 s
0–120 km/h	11,6 s	400 m départ arrêté	16,0 s
DISTANCES DE FREINAGE 100–0 km/h			
0 m	Honda e Advance (pneus hiver) 38,2 m		60 m
0 m Moyenne du segment (pneus été) 36,9 m			
0 m Moyenne du segment (pneus hiver) 42,5 m			
120–0 km/h	55,7 m	50–0 km/h	9,8 m
100–0 km/h	38,2 m	40–0 km/h	6,3 m
80–0 km/h	24,6 m	30–0 km/h	3,7 m
60–0 km/h	14,0 m	20–0 km/h	1,7 m

POIDS A vide, mesuré 1550 kg Répartition AV/AR 50/50% Rapport poids/puissance 14,0 kg/kW (10,3 kg/ch)	DIAMÈTRE DE BRAQUAGE Tours de volant 3 1/2 Ø entre murs g./dr. 9,2/9,2 m
BRUIT À L'INTÉRIEUR Au ralenti 0 dB(A) 50 km/h 60 dB(A) 80 km/h 65 dB(A) 120 km/h 72 dB(A)	CONSOMMATION ÉLECTRIQUE Moyenne d'essai 21,6 kWh/100 km Autoroute (fluide) 13,5 kWh/100 km Route et autoroute (vit. irrégulière) 28,4 kWh/100 km Parcours std RA 20,8 kWh/100 km Autonomie 170 km
ÉTALONNEMENT DU COMPTEUR 30 km/h compteur 28 km/h eff. 50 km/h compteur 48 km/h eff. 80 km/h compteur 76 km/h eff. 120 km/h compteur 115 km/h eff.	

CONDITIONS DES MESURES
Kilométrage/distance parcourue 8025/865 km
Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant; température de 20 °C, pression atmosphérique de 1000 mbar (hauteur de la mer); les distances de freinage à 4 °C ne tiennent pas compte du temps de réaction et de la montée en puissance du système. Asphalte humide et plat.
Pneus hiver Michelin Alpin 6 AV/AR 205/45 R17 / 225/45 R17.
Attention: Les pneus hiver peuvent allonger les distances de freinage jusqu'à 30%.

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV/AR Garde au toit 74–86/90 cm Longueur d'assise 53/48 cm Hauteur d'assise 26–32/30 cm Espace aux jambes 35–63/11–44 cm Largeur intérieure 135/135 cm Hauteur sol-assise 52–60 cm	COFFRE Profondeur/avec sièges rabattus 26–57/103–158 cm Largeur/hauteur 73–110/34–67 cm Surface d'ouverture l x h/seuil 75 x 80/70 cm Hauteur du hayon 197 cm
--	--

Photos: Andrius Paul



fé, sur une borne rapide de 100 kW. Mais en pratique, nous n'avons jamais dépassé une puissance de charge de 30 kW.

S'il n'y avait pas ces inconvénients, voyager sur autoroute serait une vraie détente grâce au régulateur de vitesse adaptatif et à l'assistant de voies actif, qui fonctionnent tous deux de manière très fiable.

Voiture de ville

Mais il n'y a pas que l'autonomie qui pose problème hors agglomération. La propulsion, les 154 ch et le couple de 315 Nm, tout cela promet du plaisir au volant. Et les accélérations sont bonnes. De 0 à 50 km/h en 2,9 s et de 0 à 100 en 8 secondes, il n'y a rien à redire. Mais le tarage des trains roulant trahit la vocation urbaine de la japonaise. Elle n'aime pas les virages et les suspensions – jambes McPherson à l'avant et à l'arrière – ne réagissent pas très bien sur les surfaces inégales. De plus, les sièges n'offrent pratiquement aucun maintien latéral.

En ville, par contre, cette bombinette est très plaisante. Elle est maniable et agile, avec un diamètre de braquage impressionnant (9,2 m) entre murs, ou quelques centimètres de moins entre trottoirs. La voiture accélère avec brio quand les feux passent au vert, elle récupère l'énergie efficacement et la conduite de type «à une pédale» est très agréable.

En matière d'espace à bord, la citadine électrique est plus adaptée à votre porte-documents ou à vos courses hebdomadaires qu'à de longues vacances en famille. L'espace pour les jambes à l'arrière – de 11 à 44 cm – n'est pas considérable et le coffre n'est pas géant (171 litres, ou 861 l avec les dossiers arrière rabattus).

Enfin, il y a le prix. Honda exige 39 900 francs au minimum et 43 100 francs pour la puissante version «e Advance». C'est beaucoup d'argent pour une voiture utilisable seulement en agglomération et servant donc plutôt de deuxième véhicule dans un foyer. ●



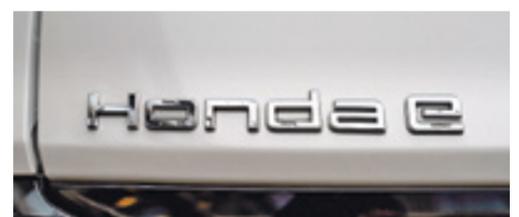
Des écrans partout: de l'instrumentation jusqu'au système d'infodivertissement, en passant par les rétroviseurs, la Honda e joue la carte du numérique. La trappe pour la recharge se situe sur le capot.

VERDICT

Ramon Egger, essayeur

On peut facilement imaginer que la Honda e incarne l'avenir de la mobilité individuelle urbaine. Elle est compacte, agile grâce à la propulsion et le moteur électrique de 315 Nm a des attaques franches. A l'intérieur, tout est numérique, avec cinq écrans s'étendant sur toute la largeur de la planche de bord et des rétroviseurs équipés de caméras. L'ensemble fonctionne à la perfection, est ergonomique et si facile à utiliser qu'il n'y a pas besoin d'avoir fait un doctorat.

Le design intérieur est élégant, la combinaison de la sellerie textile avec l'imitation bois et les plastiques charme par son aspect moderne. La Honda e montre ses points faibles dès qu'elle quitte les limites de la ville. Le châssis n'est pas conçu pour les grands espaces et les 35,5 kWh de la batterie sont insuffisants. De quoi parcourir environ 150 km sur route ou 120 km sur autoroute. Son prix de 39 900 francs au minimum fait de la Honda e avant tout un produit lifestyle, qu'il faut apprécier comme tel. Si vous pouvez (ou voulez) vous le permettre, pourquoi pas!



Sportivité apprivoisée

BREAK Pas aussi radicale qu'une OPC, l'Opel Insignia GSI présente un dynamisme convaincant, tout en gardant une marge pour le confort.

Test team RA

Faut-il comprendre qu'après l'arrêt de l'emblématique gamme OPC, Rüsselsheim a perdu toute velléité sportive? Pas tout à fait! Mais il ne subsiste désormais que le label GSI, celui qui faisait déjà les beaux jours de la Kadett lorsque celle-ci croisait le fer avec les VW Golf GTI et autres compactes vitaminées. Aujourd'hui pourtant, la fibre sportive n'est plus aussi manifeste qu'à l'époque des Opel Performance Center. Preuve en est cette Insignia, qui est aussi la seule GSI à figurer au catalogue du constructeur.

Ce dynamisme en demi-teinte s'observe d'abord au niveau du moteur, qui développe sa puissance sans être très démonstratif. Le V6 2,8 litres de l'ancienne Insignia OPC, plus fort en caractère, se rappelle aussitôt à nos bons souvenirs. Evidemment, la comparaison est injuste car le 4-cylindres 2 l turbo actuel n'a pas la même carrure. Il a, en plus, su-

bi une diète de 30 ch et 50 Nm suite au récent restylage. Avec 230 ch et 350 Nm, le GSI fait le job, mais sans brio particulier. Le sprint de 0 à 100 km/h est ainsi couvert en 8 secondes. Ce moteur semble manquer de vivacité alors que son timbre évoque celui d'un diesel. Et pas seulement à pleine charge.

Si les accélérations n'ont rien de flamboyant, c'est aussi parce que la voiture pèse 1710 kilos, dont 970 (57%) sur l'essieu avant. De plus, bien que la transmission automatique passe les vitesses de manière extrêmement propre et à peine perceptible, elle doit, tout de même, égrener neuf rapports lors d'une pleine accélération. Le temps de latence ressenti avant que la propulsion ne reprenne peut être néanmoins réduit, en utilisant le mode manuel, en jouant avec les palettes au volant.

Rapide dans les courbes

Peu inspirée en ligne droite, l'Insignia GSI retrouve des couleurs en abordant les virages. En 2017, en dépit de son moteur plus petit, la GSI était 12 secondes plus rapide sur la Nordschleife que l'OPC de première génération, plus puissante mais plus lourde aussi. Aujourd'hui, la native de Rüsselsheim avale les longues courbes à une vitesse qui va en s'accroissant, la tendance au sous-virage n'apparaissant que tardivement. Les amortisseurs adaptatifs de la suspension FlexRide, qui répondent à différentes lois (Touring, Normal et Sport), résistent avec véhémence aux forces centrifuges de manière à ce que l'Insignia puisse tenir le plus longtemps possible la bonne trajectoire. Lorsque les quatre roues motrices sont sollicitées – aux allures

courantes, la GSI roule par défaut comme une traction pour réduire sa consommation de carburant – on ressent une sorte d'effet de balancier dans les virages serrés qui provoque des changements de charge sensibles et une plus grande capacité à virer. La transmission vectorielle distribue le couple aux roues par le biais de deux embrayages, qui remplace le classique différentiel d'essieu arrière. Dans un premier temps, la GSI s'arrache des virages avec ses quatre roues, avant que l'arrière ne prenne le dessus et aide à refermer la trajectoire. En conduite sportive, l'effet du torque vectoring compense, en outre, le léger manque de précision de la direction autour du point milieu.

Au volant de la Sports Tourer, on oublie parfois que l'on tient la barre d'un vaisseau de cinq mètres de long, taillé pour transporter une famille au complet avec armes et bagages. En vertu de son empattement de 283 centimètres, l'Insignia inspire quiétude et sécurité en usage quotidien. Bien que le châssis réagisse un peu maladroitement aux irrégularités à haute fréquence – les plaques d'égout par exemple –, il digère en principe les bosses, sans heurts pour les occupants.

Grosse soif

L'Insignia GSI réussit, tant au niveau du style que des qualités routières, le difficile grand écart entre sportivité et confort. Visuellement, cette voiture facturée 55 640 francs se démarque par des jantes



alu exclusives de 20 pouces, qui laissent entrevoir de nobles étriers de frein Brembo. Toutefois, en dehors de ces impressionnantes roues, les signes extérieurs de puissance se font assez discrets, à l'instar des deux sorties d'échappement en acier inoxydable qui se fondent dans le diffuseur. La face avant est dominée par de remarquables blocs optiques matriciels à LED, qui adaptent leur faisceau en permanence en fonction du trafic. La calandre a été modifiée afin d'intégrer des volets de radiateur actifs visant à augmenter le rendement énergétique. Cependant, la GSI ne peut pas être qualifiée de sobre si l'on considère le relevé de 8,3 l aux 100 km enregistré sur le parcours standardisé RA.

Derrière ses proportions sportives et élégantes, le Sports Tourer conserve les aptitudes attendues d'un break en matière de chargement. La capacité du coffre varie de 560 à 1665 litres, les dossiers se rabattent d'une simple pression sur un bouton et des rails sont prévus pour arrimer solidement les bagages. Les passagers du fond profitent de belles cotes habitables dans tous les sens, la ligne de toit descendante étant surtout due à un effet d'optique. De plus, deux ports USB leurs sont dédiés et les assises sont chauffantes. A l'avant, les sièges sport sont exceptionnels et pas qu'au niveau du look! Chauffés, ventilés, ils intègrent même une fonction de massage. Comme quoi, le confort n'est pas un vain mot dans ce break aux accents dynamiques. Si les joues s'ajustent au niveau des cuisses, il faut néanmoins tirer un trait sur le maintien des épaules en conduite sportive.

Dans l'ensemble, l'intérieur est sobrement dessiné et l'assemblage paraît solide. L'agencement fait appel à un mélange de cuir, des inserts façon «laque de piano» et des plastiques moussés par endroit. On n'est pas ébahis devant ce tableau, mais tout est fonctionnel et agréable au toucher.

POINTS FORTS

- ◆ Comportement routier
- ◆ Polyvalence des trains roulants
- ◆ Phares LED matriciels
- ◆ Sièges

Test RA | 95 | 2020

Opel Insignia GSI 230 ch AWD

Note de la rédaction **72/100**

POINTS FAIBLES

- ◆ Moteur effacé
- ◆ Consommation élevée
- ◆ Aides à la conduite peu efficaces

Le tableau de bord associe des compteurs analogiques pour la vitesse et le régime à un écran numérique. Un moniteur tactile de huit pouces prend place dans la console centrale pour les fonctions d'info-divertissement. Il pourrait être un peu plus grand, mais il est d'un usage aisé. Opel reste fidèle aux boutons physiques pour les fonctions les plus importantes comme le volume audio et les réglages de ventilation. Les assistances sont, elles aussi, accessibles via des boutons de sélection rapide.

Les alertes d'angle mort et l'affichage tête haute d'une grande netteté font un excellent travail. A l'inverse, la reconnaissance des panneaux de signalisation n'est pas très fiable, même par rapport à d'autres Opel. Il en va de même pour l'assistant au maintien de voie et au franchissement involontaire de ligne, qui réagit tardivement aux marquages. Ces manquements sont sans doute imputables à l'ancienneté de la plateforme E2 d'origine GM, l'Insignia étant le dernier modèle Opel développé avant l'ère PSA. Un détail bien vite oublié lorsque la GSI tombe la robe de break familial pour se transformer en mangeuse de virages. ●

VERDICT

Cedric Heer, essayeur

L'Opel Insignia GSI révèle ses véritables atouts sur la durée. Sur les premiers mètres, elle paraît un peu pataude. Certes très confortable mais pas vraiment conforme aux promesses d'une GSI, la faute principalement à un moteur pas vraiment libéré. De ce point de vue, le Sports Tourer se distingue de ses concurrents, laissant à d'autres les performances explosives en ligne droite. L'Opel réplique toutefois de belle manière dès que la route devient sinueuse. Et cela sans jamais compromettre un niveau de confort élevé. Cette polyvalence routière, ainsi qu'un volume intérieur généreux, rendent ce grand break tout à fait recommandable, en particulier pour les voyages en famille.



Pour son style, l'Opel Insignia s'appuie sur une recette éprouvée, mélangeant tradition et modernité. La couleur grise de ce modèle d'essai paraît presque trop sobre. La version GSI se démarque par ses excellents sièges avant ou les freins Brembo, au mordant remarquable.

FICHE TECHNIQUE

PRIX

Opel Insignia Sports Tourer «Edition» (1.5 d, 122 ch, MT6) dès Fr. 38 000.-, «GSI» (2.0, 230 ch, AT9, AWD) dès Fr. 55 460.-, modèle d'essai avec options Fr. 64 960.-. Extrait: pack innovation 2 Fr. 2190.-, siège Performance avec cuir Nappa Fr. 3900.-, pack Park & Go Fr. 900.-, peinture métallique Fr. 950.-.

IMPORTATEUR

AO Automobile Suisse AG, Brandstrasse 24, 8952 Schlieren, www.opel.ch

MOTEUR (ECE)

Type F20LSY
Cylindres/cylindrée L4/1998 cm³
Taux de compression 10,0:1
Puissance 169 kW (230 ch) à 5000 tr/min
Couple 350 Nm à 1500-4000 tr/min essence

MOTEUR (CONSTRUCTION)

Position transversale AV, alésage-course 86,0x86,0 mm, 2 ACT (chaîne), 4 soup./cyl., VVT, bloc et culasse en alu, injection directe, turbo, stop-start.

TRANSMISSION

AWD; boîte automatique à convertisseur 9 rapports.

CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS

Carrosserie autoporteuse avec cadre auxiliaire; AV triangles transversaux, jambes élastiques; AR essieu multibras, ressorts hélicoïdaux; AV/AR barre stabilisatrice; 4

disques de frein (ventilés); direction à crémaillère avec assistance électrique; pneus AV/AR 245/35 R20; jantes 8,5J.

CARROSSERIE

Break, 5 portes, 5 places.

DIMENSIONS ET POIDS

LxIxh 4986x1941x1500 mm
Empattement 2829 mm
Voies AV/AR 1607/1610 mm
Poids à vide (DIN) 1735 kg
Poids total 2290 kg
Poids remorquable freiné 2000 kg
Poids remorqu. non freiné 750 kg
Coffre 560-1665 l
Charge de toit 100 kg
Charge de timon 90 kg

PERFORMANCES ET CONSOMMATION WLTP

Vitesse de pointe 237 km/h
0-100 km/h 7,4 s
Consommation (mixte) 8,0-9,3 l/100 km
Emissions de CO₂ 181-211 g/km
Catégorie énergétique F
Réservoir 62 l

GARANTIE

Usine 2 ans/km illimité
Mobilité 1 an
Pièces de rechange 1 an



La RA réalise ses essais avec les carburants BP.

MESURES REVUE AUTOMOBILE

ACCÉLÉRATIONS 0-100 km/h

0 s	Opel Insignia GSI (pneus hiver)	8,0 s	20 s
0 s	Moyenne du segment	8,3 s	20 s
0-40 km/h	2,5 s	0-140 km/h	14,5 s
0-60 km/h	3,9 s	0-160 km/h	19,1 s
0-80 km/h	5,7 s	0-180 km/h	- s
0-100 km/h	8,0 s	80-120 km/h	5,1 s
0-120 km/h	10,8 s	400 m départ arrêté	15,7 s

DISTANCES DE FREINAGE 100-0 km/h

0 m	Opel Insignia GSI (pneus hiver)	40,8 m	60 m
0 m	Moyenne du segment (pneus été)	37,5 m	60 m
0 m	Moyenne du segment (pneus hiver)	43,6 m	60 m
120-0 km/h	59,8 m	50-0 km/h	10,5 m
100-0 km/h	40,8 m	40-0 km/h	6,8 m
80-0 km/h	26,3 m	30-0 km/h	3,9 m
60-0 km/h	14,9 m	20-0 km/h	1,8 m



POIDS

A vide, mesuré 1710 kg
Répartition AV/AR 57/43%
Rapport poids/puissance 10,1 kg/kW (7,4 kg/ch)



DIAMÈTRE DE BRAQUAGE

Tours de volant 2 3/4
Ø entre murs g./dr. 11,7/11,7 m



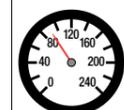
BRUIT À L'INTÉRIEUR

Au ralenti 45 dB(A)
50 km/h 59 dB(A)
80 km/h 64 dB(A)
120 km/h 69 dB(A)



CONSOMMATION (ESSENCE)

Moyenne d'essai 9,7 l/100 km
Autoroute (fluide) 8,9 l/100 km
Route et autoroute (vit. irrégulière) 10,5 l/100 km
Parcours std RA 8,3 l/100 km
Autonomie 740 km



ÉTALONNEMENT DU COMPTEUR

30 km/h compteur 29 km/h eff.
50 km/h compteur 48 km/h eff.
80 km/h compteur 77 km/h eff.
120 km/h compteur 117 km/h eff.

CONDITIONS DES MESURES

Kilométrage/distance parcourue 1909/1687 km
Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant; température de 20 °C, pression atmosphérique de 1000 mbar (hauteur de la mer); les distances de freinage à 4 °C ne tiennent pas compte du temps de réaction et de la montée en puissance du système. Asphalte mouillé et plat.
Pneus hiver Pirelli Sottozero 245/35 R20 95W M+S.
Attention: Les pneus hiver peuvent allonger les distances de freinage jusqu'à 30%.

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV/AR

Garde au toit 93-101/100 cm
Longueur d'assise 55-58/52 cm
Hauteur d'assise 26-36/34 cm
Espace aux jambes 30-61/15-48 cm
Largeur intérieure 147/142 cm
Hauteur sol-assise 53-61 cm

COFFRE

Profondeur/avec sièges rabattus 113/185-222 cm
Largeur/hauteur 103-142/71-79 cm
Surface d'ouverture l x h/ seuil de chargement 103 x 71/64 cm
Hauteur du hayon 192 cm



S'il est triste, l'habitacle reste fonctionnel. La batterie rogne 200 litres de capacité au coffre. La recharge prend 3 heures.

La vertu en fil conducteur

PAISIBLE La Kia Ceed SW met sa propulsion hybride au service des économies de carburant, à la place des performances. A 40 900 fr, elle est l'une des propositions les plus raisonnables du marché.

Test Team RA

Connaissez-vous le point commun entre les Opel Grandland X Hybrid4, Jeep Renegade 4xe, Ford Kuga PHEV et Peugeot 508 PSE? Elles sont toutes les versions les plus puissantes de leur gamme, malgré leur «verte» propulsion hybride rechargeable. A l'inverse, d'autres marques ont choisi de mettre le coup de pouce électrique au service des économies de carburant – à l'instar de Kia. Comme avec la Xceed testée plus tôt cette année (lire RA47/2020), le constructeur coréen n'a octroyé «que» 141 chevaux à la Ceed SW PHEV. 105 d'entre eux sont à mettre au compte du 1,6-litre atmosphérique, alors que l'unité électrique apporte 60,5 canassons.

Performances sans relief

Avec une telle cavalerie, les performances sont logiquement sans relief. Kia annonce une vitesse de pointe plafonnant à 171 km/h ou un 0 à 100 km/h parcouru en 9,8 s selon nos relevés. La platitude dans les montées en régime confirme l'absence de prétentions belliqueuses du break coréen. Prise sous l'angle opposé – les économies de carburant – la propulsion hybride rechargeable se montre convaincante. La batterie de 8,9 kWh est capable d'emmener la Ceed SW sur environ 40 km à l'électricité, l'appétit électrique s'attestant à 21,7 kWh/100 km; il faudra ensuite repasser à la borne électrique pendant 3 heures, en raison d'une puissance de recharge limitée à 3,7 kW. A noter qu'il est impossible de décharger entièrement la batterie, les accumulateurs gardant environ entre 9 et 15% de leur capacité en permanence. La Ceed SW roule de ce fait toujours de façon hybride. Une stratégie qui bénéficie à la consommation, notre voiture d'essai s'étant contentée de 4,9 l/100 km de carburant en moyenne. On regrette, en revanche, le manque d'une modalité verrouillant l'état de charge de la batterie («hold»), utile si votre parcours s'achève sur une zone réservée aux voitures

électriques. L'absence d'un mode «B», qui accentue la récupération d'énergie au lever de pied, est aussi à déplorer.

Confort avant tout

Les trains roulants reflètent la philosophie adoptée pour la chaîne cinématique. Les suspensions «aplatissent» efficacement les irrégularités de la route, tout en présentant un dynamisme meilleur que celui de la Xceed. Ce «miracle» tient au centre de gravité, situé plus bas: la Ceed SW se jette ainsi dans les virages avec un peu plus de mordant que sa sœur sur échasses. Cependant, on ne peut pas parler de sportivité, la coréenne cherche d'abord à se faire oublier pendant vos trajets. L'ergonomie va également dans ce sens, la Ceed SW présentant une excellente interface, répartissant judicieusement les fonctions entre l'écran d'infodivertissement de 10,25" et les boutons physiques. Même l'écran de 12,3" pour l'instrumentation se montre clair et facile à manipuler. La qualité des matériaux se situe dans le haut du panier parmi les marques généralistes. Un soin qui ne saute pas aux yeux, tant la planche de bord, au style conservateur et aux couleurs sombres, verse dans la tristesse.

Le conducteur prend très vite ses marques dans cet habitacle, aussi grâce à la position correcte de conduite; qui aurait été encore meilleure, si elle avait été plus basse. Les passagers à l'arrière seront mieux lotis que sur la Xceed, notre instrument de mesure indiquant un peu plus d'espace pour les genoux et la tête. Le coffre de la Station Wagon surclasse également celui de la Xceed, avec 437 litres, contre 291 sur le crossover. C'est bien mieux, mais le break hybride rechargeable perd presque 200 (!) litres par rapport à la version thermique (625 litres). La coupable, cachée sous le plancher du coffre, est la batterie de 8,9 kWh. Reste que la forme régulière du volume de chargement et le seuil situé plus bas en font une proposition autrement plus pratique que la Xceed, tout en étant moins chère de 1300 francs, à 40 900 francs. ●

VERDICT

Puissance modérée, consommation réduite, équipement moderne et prix contenu, la Kia Ceed SW PHEV se pose l'une des propositions hybrides rechargeables les plus raisonnables qui soient dans la catégorie. C'était déjà le cas sur la Xceed, mais la SW fait mieux que sa sœur surélevée en étant plus habitable,

Lorenzo Quolantoni, essayeur

plus dynamique et moins chère. Attention, toutefois: à 40 900 fr. de base, 45 430 fr. avec le plein d'options, la Ceed SW PHEV est environ 7000 francs plus cher que la déclinaison purement thermique comparable. De quoi faire de nombreux kilomètres avant de rejoindre la parité.

POINTS FORTS

- ◆ Prix-prestation
- ◆ Qualité de finition
- ◆ Confort, ergonomie
- ◆ Consommation

Test RA | 96 | 2020

Kia Ceed SW PHEV 1.6 GDi 141 ch DCT6

Note de la rédaction
74,5/100

POINTS FAIBLES

- ◆ Aide au maintien de voie intrusive
- ◆ Pas de mode «hold»
- ◆ Habitacle triste



La RA réalise ses essais avec les carburants BP.

FICHE TECHNIQUE

PRIX

Kia Ceed SW (1.0 T, 120 ch, MT6, FWD) dès Fr. 22 450.-, «PHEV» (1.6 h, 141 ch, DCT6, FWD) dès Fr. 40 900.-, modèle d'essai avec options Fr. 45 340.-. Extrait: Toit panoramique Fr. 1500.-, peinture métallisée Fr. 650.-, pack Style plus: Fr. 2000.-.

IMPORTATEUR

KIA Motors AG, Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil, www.kia.ch

MOTEUR

Cylindres/cylindrée L4/1580 cm³
Taux de compression 13,0:1
Puissance 77 kW (105 ch)
à 5700 tr/min
Couple 147 Nm
à 4000 tr/min
Carburant essence 95 RON

MOTEUR (CONSTRUCTION)

Position transversale AV, alésage x course 72 x 97 mm, 2 ACT (chaîne), 4 soup./cyl., VVT, culasse et bloc en alu, injection directe, filtre à particule.

SYSTÈME PLUG-IN-HYBRIDE

Puissance él. 44 kW (60 ch)
à 1798-2500 tr/min
Couple él. 170 Nm
à 0-1798 tr/min
Type batterie Lithium-ions
Tension 360V
Capacité 8,9 kWh
Puissance de recharge CA 3,7 kW
100% après 2,7 h

PUISSANCE SYSTÈME

Puissance 104 kW (141 ch)
à 5700 tr/min
Couple 265 Nm
à 1000-2400 tr/min

TRANSMISSION

FWD; boîte double embrayage à 6 rapports.

CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS

Carrosserie autoporteuse; AV triangles transversaux, jambes élastiques; AR essieu multibras; AV/AR ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice; 4 disques de freins (AV ventilés), Ø AV/AR 305/284 mm; direction à crémaillère avec assistance électrique; roues AV/AR 205/55 R16; jantes 6,5J.

CARROSSERIE

Break, 5 portes, 5 places.

DIMENSIONS ET POIDS

L x l x h 4605 x 1800 x 1465 mm
Empattement 2650 mm
Voies AV/AR 1565/1573 mm
Poids à vide (DIN) 1570 kg
Poids total 2030 kg
Poids remorquable freiné 1300 kg
Poids remorqu. non freiné 600 kg
Coffre 437-1506 l
Charge sur le toit 80 kg
Charge de timon 75 kg

PERFORMANCES ET CONSOMMATION WLTP

Vitesse de pointe 171 km/h
0-100 km/h 10,8 s
Consom. 1,31 + 12,3 kWh/100 km
Emissions de CO₂ 29 g/km
Catégorie énergétique A
Réservoir 37 l

GARANTIE

Usine 7 ans/150 000 km
Vernis 5 ans/150 000 km
Corrosion 12 ans
Mobilité 7 ans
Bat. sys. hybride 7 ans/150 000 km

MESURES REVUE AUTOMOBILE

ACCÉLÉRATIONS 0-100 km/h

0 s Kia Ceed SW PHEV 1.6 GDi (pneus été) **9,8 s** 20 s

0 s Moyenne du segment (pneus été) **10,3 s** 20 s

0-40 km/h	2,6 s	0-140 km/h	13,8 s
0-60 km/h	4,4 s	0-160 km/h	-
0-80 km/h	6,9 s	0-180 km/h	-
0-100 km/h	9,8 s	80-120 km/h	6,9 s
0-120 km/h	13,8 s	400 m départ arrêté	17,1 s

DISTANCES DE FREINAGE 100-0 km/h

0 m Kia Ceed SW PHEV 1.6 GDi (pneus été) **35,9 m** 60 m

0 m Moyenne du segment (pneus été) **37,3 m** 60 m

0 m Moyenne du segment (pneus hiver) **43,2 m** 60 m

120-0 km/h	50,8 m	50-0 km/h	9,3 m
100-0 km/h	35,8 m	40-0 km/h	6,1 m
80-0 km/h	23,7 m	30-0 km/h	3,6 m
60-0 km/h	13,5 m	20-0 km/h	1,8 m



POIDS

A vide, mesuré 1610 kg
Répartition AV/AR 54/46%
Rapport poids/puissance 15,5 kg/kW (11,4 kg/ch)



DIAMÈTRE DE BRAQUAGE

Tours de volant 2 1/2
Ø entre murs g./dr. 11,3/11,4 m



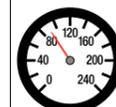
BRUIT À L'INTÉRIEUR

Au ralenti 0 dB(A)
50 km/h 60 dB(A)
80 km/h 64 dB(A)
120 km/h 72 dB(A)



CONSOMMATION (ESSENCE + ÉLECTRICITÉ)

Moyenne d'essai **4,91 + 2,6 kWh/100 km**
Moteur thermique 6,2 l/100 km
Mode électrique 21,7 kWh/100 km
Parcours std RA 4,11 + 6,6 kWh/100 km
Autonomie/mode électrique 600/40 km



ÉTALONNEMENT DU COMPTEUR

30 km/h compteur 28 km/h eff.
50 km/h compteur 49 km/h eff.
80 km/h compteur 79 km/h eff.
120 km/h compteur 114 km/h eff.
1000 m compteur 1040 m eff.

CONDITIONS DES MESURES

Kilométrage/distance parcourue **4269/1153 km**
Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant; température de 20 °C, pression atmosphérique de 1000 mbar (hauteur de la mer); les distances de freinage à 9 °C ne tiennent pas compte du temps de réaction et de la montée en puissance du système. Asphalte sec et plat.
Pneus été Michelin EnergySaver 205/55 R16 91 H.

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV/AR

Garde au toit 86-97/95 cm
Longueur d'assise 51/48 cm
Hauteur d'assise 30-36/37 cm
Espace aux jambes 40-66/9-40 cm
Largeur intérieure 149/147 cm
Hauteur sol-assise 43-49/- cm

COFFRE

Profondeur/avec banquette rabattue 61/180-206 cm
Largeur/hauteur 101-132/42-75 cm
Surface d'ouverture l x h/seuil 104 x 81/61 cm
Hauteur de hayon 195 cm

Les Porsche Sports Cup Suisse se déroulent sur six week-ends par an. Ici, la Cayman de Thomas Bucher.



Formation accélérée

AUTO-ÉCOLE Pour les pilotes en herbe, Porsche dispose d'une offre pléthorique pour se former, de la plus simple à la plus onéreuse. Un tremplin pour certains.

Lorenzo Quolantoni

On ne peut pas connaître une 911 GT3 quand on la conduit sur une route normale. Un constat évident, mais Thomas Bucher, architecte de Winterthur et amoureux de Porsche, n'a pas voulu s'arrêter là: il a voulu se rendre sur les circuits pour exploiter le potentiel de sa 911. Tout a débuté de la plus simple des façons, avec un cours de pilotage dispensé par l'ACS à Dijon, offert par sa femme. «Elle le regrette encore aujourd'hui», rit le quinquagénaire. Car, à partir de là, c'est l'effet boule de neige: Thomas Bucher enchaîne les cours «Introduction to Racetrack» dispensés par plusieurs Centre Porsche de Suisse; il en fera huit, pour la précision.

Contre 911 francs, ces leçons offrent aux clients la possibilité de rouler sur l'un des circuits du championnat Porsche Sports Cup Suisse, lors d'un week-end de compétition. Surtout, les participants disposent de conseils d'instructeurs de pilotage, qui s'adapteront au niveau de chacun. Le forfait n'inclut cependant pas la voiture, chaque client devant venir avec la sienne (il est possible de louer une auto, contre supplément). «On assimile la technique de l'auto, le freinage et les transferts de charges. On apprend à freiner, à bien regarder, comme on ne le fait pas sur la route», explique Bucher. C'est seulement après ce genre d'entraînement que l'on connaît bien l'auto.

Baptême du feu douloureux

Après cette formation en accéléré, Thomas Bucher se sent prêt, en 2018, à faire le saut en compétition. Il prend part à la Cayman Cup. Un véritable baptême du feu pour l'architecte... et une désillusion: «Après plusieurs années de cours d'introduction, on croit avoir maîtrisé vraiment l'auto, se remémore Bucher. Puis on monte à bord d'une Cayman Clubsport, et là, on ne sait plus rien: la conduite n'a plus rien à voir. Le moteur central y est pour quelque chose, mais aussi la monte en pneumatique. Tous les points de freinage étaient beaucoup plus proches du point de corde.» Bucher n'est pas

au bout de ses peines puisque, sur la piste, il doit se mesurer à des pilotes confirmés; il doit constamment surveiller ses rétroviseurs, les catégories supérieures (GT3 Cup) courant en même temps: «Il y avait des 911 GT3 qui déboulaient de tous les côtés. Ce fut difficile!» Il finira bon dernier de cette première épreuve d'Endurance, à 30 secondes de l'avant-dernier. Au classement général, il terminera au 40e rang, sur 46 participants.

Deux ans plus tard, Bucher a réduit l'écart avec les meilleurs à une seconde au tour. «Mon objectif n'est pas de devenir champion, même si j'aime toujours m'améliorer, reconnaît l'homme de 56 ans. Le plaisir est toujours le même, que l'on se batte pour une 5e ou une 10e place.» Il termine d'ailleurs la saison 2020 au cinquième rang de sa catégorie, mais là n'est pas le plus important. Bucher cherche avant tout la déconnexion totale que lui permet cette activité: «Pour moi, c'est une bulle. Une bulle qui sent la gomme brûlée, l'essence, l'adrénaline. Il n'y a de la place pour rien d'autre, on doit se déconnecter du quotidien, du métier, de

Thomas Bucher (ci-contre) a mis le doigt dans l'engrenage en prenant part à un cours de l'ACS, puis à ceux proposés par la marque de Zuffenhausen.



la famille. C'est pour moi une façon de récupérer, de me régénérer, mais c'est une régénération active.» Toutefois, la participation à une saison entière (6 courses) n'est pas à la portée de toutes les bourses, il faut compter environ 200 000 francs. Hors auto, et hors dégâts. Alors, à quand un remboursement par l'assurance maladie? ●

Comme les professionnels



Pour ceux qui veulent aller plus loin, Porsche dispose dans sa palette de formations le «Racing Experience». Cette formule se subdivise en trois niveaux, allant de la participation à un véritable week-end de course (niveau 1), une saison entière (niveau 2), jusqu'à un suivi de carrière (niveau 3). La gamme des prix s'échelonne de 59 911 euros (niveau 1) à environ 300 000 euros pour les niveaux 2 et 3. Ces formules se veulent «arrive and drive», à savoir que Porsche s'occupe de tout: voiture (911 GT3 Cup), location de la piste pendant 7 jours (pour le niveau 1), instructeurs, mécaniciens, équipe médicale et physiothérapeute. Soit comme les pros. Toutefois, pas n'importe qui peut prendre part au programme: «La forme physique et l'âge ont leur importance, avance Florian Klapperich, team manager pour le Porsche Racing Experience. Si nous estimons que quelqu'un n'est pas apte à faire du sport motorisé, nous devons le formuler clairement.» Ça ne plait pas, on vous le dit!



Photos: Porsche, Deckbar Photographie

Le sport automobile au service du climat



COMPÉTITION DURABLE En inaugurant le championnat Extreme E, le sport automobile fait une profession de foi en faveur de la protection du climat.

Michael Schenk

En mars 2021, le fondateur de la Formule E, Alejandro Agag, inaugurerait un nouveau championnat de voitures électriques, l'Extreme E. Cherchant à concilier compétition automobile et protection de l'environnement, la discipline se déroulera dans des endroits reculés de la planète, comme la forêt amazonienne au Brésil, le Lac Rose au Sénégal ou l'Arctique au Groenland. Des emplacements qui ont été choisis spécialement pour réveiller la conscience climatique des spectateurs. En effet, selon Agag, beaucoup plus de personnes s'intéresseraient au sport automobile qu'à la protection de l'environnement.

Avec ce nouveau championnat, l'homme chercherait donc à envoyer un message: «Lors des différentes courses, sur le littoral du Sénégal par exemple, nous allons débarrasser la plage de ses débris et autres déchets de plastique. En Amazonie, nous allons reboiser une surface équivalente à la superficie de notre circuit. Dans l'Arctique – une autre de nos destinations –, nous ne pourrions certes pas planter des arbres sur la calotte glaciaire, mais nous aiderons le gouvernement du Groenland à fournir à la population une énergie 100% renouvelable.» Ce n'est certes pas assez, mais c'est déjà un début. Partout, les initiateurs veulent rencontrer les défenseurs locaux de l'environnement. Ils pourront compter pour cela sur l'aide de l'écologiste David de Rothschild, ainsi que de scientifiques réputés des Universités de Cambridge et Oxford. «Nous ne laisserons pas de traces, mais un héritage positif.»

Toujours deux par deux

Quand Alejandro Agag s'attaque à quelque chose, cela tombe rarement à l'eau; parmi les écuries déjà inscrites au championnat, il est certains noms que l'on ne présente plus et deux équipes appartiennent aux champions du monde de Formule 1, Lewis Hamilton et Nico Rosberg. L'Allemand a toutefois déjà déclaré ne pas vouloir piloter lui-même (lire l'article ci-contre). En outre, seront présentes de grandes écuries comme Abt et HWA (d'Allemagne), Cupra (la division sportive de la marque Seat) ainsi qu'Andretti et Ganassi (des écuries américaines plusieurs fois sacrées championnes en Indycar et en Nascar). En mars prochain, ces dernières seront rejointes par Techeetah (Indonésie), QEV Technologies (Espagne) ou le Veloce Racing Team britannique.

Exception faite d'Hamilton et Rosberg, les noms des autres pilotes seront dévoilés dans les mois qui viennent, même si certains sont déjà connus: pour Cupra, il s'agit du champion du monde de Rallycross 2016, Mattias Ekström. Quant au double champion du monde des Rallyes et triple vainqueur du Rallye Dakar, Carlos Sainz, il constituera une équipe avec Laia Sanz, une pilote moto.

Des équipages mixtes

Disputées tout autour du globe, les courses seront courues par huit équipages, composés obligatoirement d'une femme et d'un homme. Les deux pilotes doivent couvrir deux tours d'un circuit long de 16 km, chacun d'entre eux devant accomplir un tour complet. L'anecdote la plus marrante: les

Le Championnat électrique Extreme E démarrera au Sénégal en janvier 2021.

spectateurs ignorent lequel des deux pilotes est au volant. Des duels mixtes sont donc à prévoir. Déterminés à l'issue des deux séances de qualifications, les quatre meilleures duos sont autorisées à participer aux manches finales. Les quatre autres disputent ce qu'Agag appelle la «Crazy Race».

Alejandro Agag le martèle: les buggys électriques ne seront rechargés que grâce à du courant vert foncé; finis les générateurs au diesel ou autres fantaisies du même genre, les voitures n'utiliseront que du courant d'origine solaire et/ou éolienne. Et, par égard envers l'environnement, il n'y aura pas non plus de spectateurs, ni même de journalistes; seules des équipes de cameramen professionnels et agréés seront autorisées à accompagner la caravane.

Une croisière d'un nouveau genre

Dans ses déplacements, l'Extreme E devrait impacter encore moins le climat que la Formule E, si l'on en croit ses organisateurs. Tout le matériel nécessaire à la réalisation des courses ne sera pas transporté par voie terrestre ou aérienne, mais sur l'eau. Voilà qui devrait combler les attentes des écologistes. Alejandro Agag s'est porté acquéreur du RMS St. Helena, un ancien bâtiment de la marine royale. Celui-ci subit une importante réfection afin de répondre aux critères écologiques les plus sévères. Les jours de course, le bateau de 7000 tonnes ne s'occupera pas seulement de débarquer les 21 buggys Odyssey (lire encadré) et tout l'équipement, il servira de poste de commandement, en plus d'accueillir l'équipage. Reste à attendre le feu vert de la première course en janvier 2021. ●

Un impact positif sur les régions les plus touchées de la planète

23-24.01 – Lac Rose (Sénégal)

La côte Ouest de l'Afrique révèle l'état de santé des océans avec la disparition de certains écosystèmes marins, la pollution croissante des eaux en passant par la montée du niveau de la mer.

06-07.03 – Sharaan, Al-Ula (Arabie saoudite)

Le désert d'Arabie saoudite est l'illustration la plus flagrante et la plus forte du danger toujours plus grand de pénurie d'eau, inhérente aux changements climatiques qui s'annoncent.

14-15.5 – Kali Gandaki Valley (Népal)

Les glaciers du monde entier disparaissent sous l'effet du réchauffement climatique,



ce qui a des répercussions sur les sources d'eau douce. La vallée de la rivière Kali Gandaki, où se trouve la gorge la plus profonde du monde, sera le théâtre d'un test de résistance tout particulier pour les participants, à 2750 m d'altitude, au cœur de la région de l'Annapurna, au Népal.

28-29.08 – Kangerlussuaq (Groenland)

Disputée à proximité du glacier de Russell, sur l'île la plus vaste du monde, cette course mettra en évidence la hausse des températures avec, en corollaire, la fonte de la calotte glaciaire et la montée du

niveau des océans. Un fait que l'Extreme E rappelle via un tracé dessiné sur le sol «vide» laissé par le glacier lors de son recul.

30-31.10 – Santarem (Brésil)

La déforestation à l'échelle mondiale constitue une menace toujours plus grande, en particulier pour la forêt amazonienne. Là où sera disputée la course, une zone déboisée dans la région de Pará, il ne sera pas difficile de constater les répercussions catastrophiques du déboisement avec la diminution que cela implique pour la diversité biologique.



550 ch et 920 Nm

Surnommée «la bête», l'Odyssey 21 a été conçue pour l'Extreme E. La voiture, fabriquée par la société française Spark Racing Technology, repose sur un châssis tubulaire en alliage d'acier renforcé au niobium; une structure anticollision et un arceau-cage assurent la sécurité des pilotes. Les batteries des voitures, toutes identiques entre elles, sont fournies par Williams Advanced Engineering. Les 920 Nm de couple de ce buggy de 4,40 m de long, 2,30 m de large sur 1,84 m de haut pour un empattement de 3 m sont transmis au sol par des pneus Continental de 37 pouces (!) La voiture développe 400 kW (550 ch) et pèse 1650 kg. Il lui faut quatre secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h. **MS**

«Il est important que le public soit tout autant enthousiasmé par les voitures électriques que par les thermiques»

INTERVIEW L'ex-champion du monde de Formule 1 Nico Rosberg évoque l'Extreme E, une compétition «Zero Emission» au sein de laquelle participera entre autres Lewis Hamilton. Il parle aussi de l'inspiration tirée de sa famille.

Interview: Michael Schenk

REVUE AUTOMOBILE: Nico Rosberg, vous expliquez combiner votre engagement pour la mobilité durable et votre passion de la course grâce au championnat Extreme E. Pouvez-vous nous expliquer?

Nico Rosberg: L'Extreme E associe la course automobile à des aspects sociaux et écologiques en attirant l'attention des fans sur des thèmes importants de notre époque: changement climatique, justice, égalité des droits, durabilité. C'est un concept très courageux mais, aussi, extrêmement attrayant, et c'est fantastique de pouvoir y participer.

Voulez-vous profiter de votre notoriété pour encourager les mobilités alternatives?

C'est sûr, avec mon passé et ma passion de la course automobile, je contribue à rendre plus cool le thème de la durabilité. Tel est également l'objectif du «Greentech Festival», un événement au cours duquel nous procurons une visibilité mondiale à des idées et autres produits verts innovants.

Comment allez-vous convaincre les gens de passer à la voiture électrique?

L'électromobilité est l'une des étapes cruciales qui mènera vers un avenir plus durable. Voilà pourquoi il est important que le public soit tout autant enthousiasmé par la voiture électrique que par les véhicules à moteur thermique. Surtout qu'elle a l'avantage d'accélérer beaucoup plus énergiquement (éclats de rire).

Vous avez évoqué le «Greentech Festival» de Berlin, que vous avez fondé afin de faire adhérer les gens aux technologies du futur. Cet engagement est-il influencé par votre entourage? A commencer par votre femme et vos filles, Alai et Naila?

Naturellement, ma femme et mes filles ont une influence importante sur ce que je fais. Ma femme a toujours porté un vif intérêt à la durabilité, même lorsque je me consacrais encore intégralement à ma carrière en Formule 1 et que je n'avais pas d'autres

choses en tête. Mes deux filles sont d'ailleurs ma plus grande source d'inspiration et de motivation. Plus tard, j'aimerais beaucoup les voir traiter la nature avec égard. Naturellement, je souhaiterais qu'elles héritent d'une belle planète.

En Formule 1, vous avez consommé entre 80 et 90 litres d'essence aux 100 km. Aujourd'hui, vous tentez de ramener ces chiffres à 0. Un sacré changement de paradigme. Avez-vous parfois couru à contre-cœur en Formule 1?

Non, absolument pas. D'autant moins que la Formule 1 a toujours été l'un des plus grands générateurs de technologies. Lesquelles ont ensuite réduit la consommation des voitures de route. Il suffit de penser au moteur hybride, à la construction ultra-allégée, aux progrès réalisés par les pneumatiques ou à l'aérodynamique. A l'avenir, la discipline pourrait devenir le champ de développement des carburants bio à empreinte carbone neutre et de l'essence synthétique.

Que pensez-vous des carburants synthétiques?

Aussi longtemps qu'ils existeront, il y aura encore de la place pour les moteurs thermiques. Longtemps encore, les deux mondes, électrique et thermique, peuvent cohabiter dans le domaine de la compétition.

Revenons au championnat Extreme E. Il a pour spécificité de faire concourir ensemble une femme et un homme. Que pensez-vous de cela?

Ce changement de pilote sera un bon générateur de suspense. Nous venons de dévoiler le nom de notre premier pilote. Il s'agit du triple champion du monde de Rallycross, Johan Kristoffersson, un pilote extrêmement talentueux et polyvalent que j'admire beaucoup pour son niveau de performance. Nous allons bientôt dévoiler sa coéquipière. Ensemble, ils constitueront un équipage capable de briguer la victoire.

Existe-t-il d'autres particularités sur les courses d'Extreme E?

Oui, tout comme la Formule E, cette nouvelle discipline s'inspire beaucoup de l'univers du «gaming», autrement dit des jeux vidéo. Alejandro Agag a prouvé qu'il savait rendre les courses passionnantes.

Vous vous êtes interdit de reprendre le volant un jour, n'est-ce pas?

Oui, je ne piloterai pas moi-même. En revanche, en tant que patron du Rosberg Xtreme Racing, je jouerai le rôle de CEO. Je travaillerai en coulisses avec l'équipe et nos partenaires. En tant que CEO, je suis impliqué dans toutes les prises de décisions, et ce qu'il s'agisse de l'ingénierie, des pilotes ou encore des sponsors.



En Formule 1, Nico Rosberg a remporté 23 de ses 206 courses. Le pilote est monté 57 fois sur le podium. Depuis sa retraite en tant que champion du monde, ce père de deux enfants s'est engagé à fond dans la cause environnementale.

Lewis Hamilton vous a imité en créant sa propre écurie d'Extreme E. Le duel qui vous a jadis opposé va donc se poursuivre sous la forme d'un «Zero Emission Survival»! Ça s'annonce palpitant, n'est-ce pas?

Effectivement, cela sera sans doute intéressant de se retrouver de cette manière, et de se battre à nouveau en course automobile. Mais ce qui m'enthousiasme le plus, c'est de nous battre ensemble pour la bonne cause, en marge des circuits. Je trouve génial que Lewis ait décidé de faire comme moi, en devenant un défenseur du climat, car nous avons besoin de grands noms comme le sien pour faire vraiment avancer les choses. Cela va définitivement être passionnant!

Ainsi donc, à l'avenir, la course automobile servira non seulement à repousser ses limites, mais aussi à rendre l'automobile plus propre?

J'estime que la course automobile a un rôle très important à jouer en tant que plateforme de développement pour les constructeurs. Telle est la principale raison de l'existence du championnat Extreme E. Ici, nous cherchons par exemple à utiliser des piles à combustible à hydrogène pour recharger les voitures en courant électrique, en faisant appel à l'énergie solaire. Courir sans abîmer la planète, n'est-ce pas tentant? ●

Le conte de fée du remplaçant George Russell

Un temps en tête du Grand Prix, le remplaçant de Lewis Hamilton a finalement terminé neuvième.



leader, Pérez... avant de repasser une 4e fois aux boxes, victime cette fois d'une crevaison lente! C'en était fini de ses espoirs de signer un succès retentissant, dont les implications auraient été difficiles à imaginer, même s'il restera la démonstration d'un talent hors-norme – démontré avec les titres en karting en 2010 (à 12 ans), en F4 Anglaise en 2014, puis GP3 en 2017 et F2 en 2018. «Une étoile est née», savourait Toto Wolff, son mentor et patron. «Aux yeux de ceux qui ne connaissent pas la F1, je passe pour un c...», résumait froidement Bottas. «Ça fait mal, mais c'est la course», philosophaient l'incontestable héros du jour. Et une bonne partie des observateurs ne pouvait s'empêcher de repenser à la petite phrase – jugée alors de lèse-majesté vis-à-vis de Hamilton – de Max Verstappen, quelques semaines plus tôt, affirmant que «90 % des pilotes pourraient gagner au volant de cette voiture.»

FORMULE 1 Promu pour le GP de Sakhir dans la Mercedes de Lewis Hamilton, le jeune Anglais a fait (presque) aussi bien que son illustre modèle.

Mario Luini

L'histoire, dans la brutalité des chiffres, retiendra que George Russell, dont le meilleur résultat était jusqu'ici une 11e place au volant d'une Williams de fond de grille, avec zéro point au compteur en 36 GP, aura terminé son premier GP au volant de la Mercedes W11 championne du monde de Lewis Hamilton à une modeste 9e place. Pas de quoi en faire un plat. Sauf que... une fois de plus, le résultat brut ne dit

pas tout. En vérité, le jeune Anglais de 22 ans a littéralement crevé l'écran dans ce 2e week-end de Bahreïn, appelé en dernière minute à remplacer le tout frais septuple champion du monde, rattrapé par le virus, et confiné en quarantaine loin du circuit.

Au volant d'une voiture qu'il découvrait, et dans laquelle il était mal installé du fait de ses 185 cm (11 de plus qu'Hamilton), Russell s'est pourtant offert le luxe de disputer la pole position à son équipier du week-end Valtteri Bottas, ne s'inclinant que de... 26 millièmes, un écart que même Hamilton n'aurait pas renié. Et ce n'était qu'un début: Russell – à l'image du septuple champion – prenait le meilleur sur Bottas dès le premier virage, pour ensuite construire imparablement, dixième par dixième, l'avantage qui le menait vers une victoire que l'on pressentait sensationnelle à divers niveaux.

Double erreur

C'était tout au moins le scénario qui se dessinait... avant l'énorme double bourde de l'équipe Mercedes. Profitant d'une 2e neutralisation de la course, elle rappelait ses deux pilotes en même temps pour un changement de pneus «de précaution», pas nécessaire vu la faible dégradation générale. Une première erreur qui entraînait une seconde, les mécaniciens montant sur la voiture de Russell les pneus avant de Bottas (ce que le règlement interdit), dont l'arrêt se prolongeait, le temps de lui remonter les pneus qu'on venait juste de lui enlever! Russell devait immédiatement repasser par les stands sous peine de disqualification pour se débarrasser des «mauvais» pneus, retombant en 5e position, tandis que Bottas perdait place sur place avec ses vieux pneus durs désormais refroidis.

Talent confirmé

GP perdu pour Mercedes et Russell? Peut-être pas: le jeune Anglais battait le record du tour, repassait Bottas, puis Stroll, puis Ocon et fonçait sur le



Sous son masque, Russel peut sourire; il a réalisé une belle performance.

Le parallèle Verstappen

Ironie du sort, s'il avait gagné, Russell aurait d'ailleurs rejoint ce même Verstappen dans les statistiques, dernier pilote à s'être imposé (à son 24e GP) dès sa première course dans une nouvelle équipe, au GP d'Espagne 2016, lorsque Red Bull l'avait fait monter de chez Toro Rosso à la place de Daniil Kvyat. Quoi qu'il en soit, Russell se sera montré immédiatement au niveau de Bottas, ce que n'ont pas réussi les deux autres «rookies» de ce GP de Sakhir, que ce soit Jack Aitken face à Latifi sur la Williams ex-Russell, ou Pietro Fittipaldi face à Magnussen chez Haas à la place de Grosjean, rentré en Suisse soigner ses brûlures aux mains. En fait, tous les trois – Russell devant, Aitken et Fittipaldi derrière – ont fait la course là où leurs monoplaces respectives évoluent habituellement.

Hamilton trop cher?

On mesure mieux la portée des exploits de Russell et Verstappen en se plongeant dans les archives de cas similaires. Rares sont en effet les remplaçants occasionnels à avoir brillé d'un tel éclat, ce qui souligne l'un des défauts majeurs de la F1 actuelle, à savoir la trop grande importance de la machine – réputée trop «facile» à piloter – qui donne l'impression que les pilotes sont quasiment interchangeables. A l'heure où, chez Mercedes, on ne veut plus se permettre de payer les salaires exorbitants de Hamilton, il est certain que ce qu'il s'est passé à Sakhir va alimenter les discussions ce week-end à Abou Dhabi, pour la finale de cette curieuse saison. Avec ou sans Hamilton. ●

Impressum

Maison d'édition
AUTOMOBIL REVUE AG
Mittelstrasse 32, 3012 Bern

AUTOMOBIL REVUE
REVUE AUTOMOBILE
Arnold Baumgartner-Strasse 9
2540 Grenchen
Tél. 031 330 14 00
info@revueautomobile.ch

Parution Hebdomadaire, le jeudi

Direction Theo Uhler

Rédaction en chef Lorenzo Quolantoni (LQ), corédacteur en chef, responsable RA; Ramon Egger (RE), corédacteur en chef, chef de service

Rédaction Olivier Derard (OD); Werner J. Haller (WHJ); Cédric Heer (CHE); Andreas Pauli (AP); Michael Schenk (MS); Martin Wyler (WY), ombudsman

Production et graphisme Martin Bazzell, responsable; Daniel Kistler, relecture AR; Papa Noumou Ndiaye, correcteur RA

Correspondants Stephan Hauri, Heinz Heim, Jean-Marc Kohler, Mario Luini, Sabine Pirolet, Fanny Roulet, Peter Ruch, Martin Schatzmann, Joshua Schenk, Hans-Peter Steiner,

Raoul Studer, Françoise Tschanz, Anja Tschopp, Gérard Vallat, Bruno von Rotz (responsable Classics)

Responsable de la publicité
Tamara Primerano
Tél. 031 330 14 01

Annonces Doris Jost
Tél. 031 330 14 10
annonces@revueautomobile.ch

Abonnements
Tél. 031 740 97 50 (allemand)
Tél. 031 740 97 51 (français)
abo@revueautomobile.ch

Un copyright s'applique sur toutes les contributions publiées dans l'AUTOMOBIL REVUE et la REVUE AUTOMOBILE. Reproduction uniquement sur autorisation avec indication des sources.

Impression
Merkur Zeitungsdruck AG
4900 Langenthal



115e année ISSN 0005-1314
www.revueautomobile.ch

Pour vos envois
REVUE AUTOMOBILE, Agenda
Arnold Baumgartner-Strasse 9
2540 Grenchen
redaction@revueautomobile.ch

RÉSULTATS

Grand Prix de Sakhir au Bahreïn, 16e manche (sur 17) du Championnat du Monde de Formule 1. 87 tours de 3,543 km (= 307,995 km): 1. Sergio Pérez, Racing Point-Mercedes, 1h31'15"114 (= 202,513 km/h). 2. Esteban Ocon, Renault, +10"518. 3. Lance Stroll, Racing Point-Mercedes, +11"869. 4. Carlos Sainz, McLaren-Renault, +12"580. 5. Daniel Ricciardo, Renault, +13"330. 6. Alexander Albon, Red Bull-Honda, +13"842. 7. Daniil Kvyat, Alpha Tauri-Honda, +14"534. 8. Valtteri Bottas, Mercedes, +15"389. 9. George Russell, Mercedes, +18"556. 10. Lando Norris, McLaren-Renault, +19"541. 11. Pierre Gasly, Alpha Tauri-Honda, +20"527. 12. Sebastian Vettel, +22"611. 13. Antonio Giovinazzi, Alfa Romeo-Ferrari, +24"111. 14. Kimi Räikkönen, Alfa Romeo-Ferrari, +26"153. 15. Kevin Magnussen, Haas-Ferrari, +32"370. 16. Jack Aitken, Williams-Mercedes, +33"674. 17. Pietro Fittipaldi, Haas-Ferrari, +36"858. – Non classés: Nicolas Latifi, Williams-Mercedes. Max Verstappen, Red Bull-Honda. Charles Leclerc, Ferrari. – 20 pilotes au départ, 17 classés. – **Tour le plus rapide (+1 point)**: Russell au 80e tour en 55"404. – **Pole position**: Bottas en 53"377 (= 238,956 km/h).

Classement général – Pilotes: 1. Lewis Hamilton (GB), 332 points (11 victoires, Champion du Monde). 2. Bottas 205 (2). 3. Verstappen 189 (1). 4. Pérez 125 (1). 5. Ricciardo 112. 6. Leclerc 98. 7. Sainz 97. 8. Albon 93. 9. Norris 87. 10. Stroll 74. 11. Gasly 71 (1). 12. Ocon 60. 13. Vettel 33. 14. Kvyat 32. 15. Nico Hülkenberg, 10. 16. Räikkönen 4. 17. Giovinazzi 4. 18. Russell 3. 19. Grosjean 2. 20. Magnussen 1. – Constructeurs: 1. Mercedes 540 (13; champion du monde). 2. Red Bull-Honda 282 (1). 3. Racing Point-Mercedes 194 (1). 4. McLaren-Renault 184. 5. Renault 172. 6. Ferrari 131. 7. Alpha Tauri-Honda 103 (1). 8. Alfa Romeo-Ferrari 8. 9. Haas-Ferrari 3. 10. Williams-Mercedes 0.

Prochaine et dernière manche: Grand Prix d'Abu Dhabi (Marina Bay), 13 décembre 2020.

Le pied de nez de Pérez



L'honneur est sauf: le jour où les Mercedes officielles – les noires – se prennent les pieds dans le tapis, voilà que les roses prennent le relais! C'est une des leçons de ce GP de Sakhir disputé sur un tracé inédit, essentiellement composé de trois longues lignes droites reliées par un 2e secteur vaguement sinueux, et remporté par Sergio Pérez, lequel est rejoint sur le podium par son équipier Lance Stroll (3e). Un Pérez revenu de loin après avoir été percuté dès le 4e virage par un Charles Leclerc résolument optimiste sur son freinage, et contraint de repasser par les boxes pour y changer sa roue arrière droite endommagée. Le Mexicain en profitait pour monter un train de médiums, ce qui lui permettait de remonter dans le peloton avant de compléter l'ouvrage au 47e des 87 tours avec un train de durs. C'était la recette gagnante pour monter sur le podium, que la double erreur de Mercedes transformait en improbable victoire. Avec le remplaçant George Russell solidement en tête devant Valtteri Bottas, l'équipe championne du monde avait la course en main. Mais elle fut mal inspirée en rappelant ses deux pilotes en même temps, histoire de profiter d'une neutralisation pour s'offrir le luxe d'un changement de pneus inutile, et qui tourna à la catastrophe. Pérez s'offrait ainsi sa première victoire à son 190e GP, la première aussi de Racing Point, ex-Force India, ex-Midland, ex-Spyker, qui ne s'était plus imposée depuis l'époque où elle s'appelait encore Jordan (Giancarlo Fisichella au GP du Brésil 2005). Pour le Mexicain, actuellement sans volant pour 2021 après avoir été débarqué de l'écurie pour faire place à Sebastian Vettel, c'était un joli pied de nez. Autre invité surprise du jour, Esteban Ocon (2e) a enfin connu un week-end sans histoire sur sa Renault, arrachant son premier podium, un soulagement pour le grand espoir français. Il est vrai que l'erreur de Leclerc a privé l'épreuve – marquée par une pléthore de dépassements – d'un favori de poids, Max Verstappen, sorti de la piste pour éviter l'accrochage entre la Ferrari et le futur vainqueur. 13e (Giovinazzi) et 14e (Räikkönen), les Alfa/Sauber n'ont que la consolation d'avoir devancé plus facilement les Williams et les Haas mais, encore une fois, hors des points. **ML**

ment pour lui, Ilott n'était guère mieux loti (10e), et laissait Schumi Jr fêter ce titre auquel il tenait pour débarquer la tête haute l'an prochain en F1 chez Haas. Ce dernier rendez-vous de la F2 n'a pas souri à Louis Delétraz, qualifié 10e, classé 12e de la première course puis 14e le dimanche, loin du podium de la semaine précédente. A noter le retour de Ralph Boschung, qui a signé chez Campos en vue de 2021, et qui profitait de la promotion de Jack Aitken chez Williams pour prendre son volant. Parti 20e, il terminait 14e le samedi avant d'abandonner le dimanche. Relevons la 6e place du Genevois d'adoption Giuliano Alesi (MP). **ML**

Schumi Jr. au bout du suspense

Comme prévu, il l'a fait, mais pas avec la facilité programmée: Mick Schumacher (Prema) a remporté le championnat de F2 face à ses équipiers de la Ferrari Academy Callum Ilott (2e, UNI) et Robert Shwartzman (4e, Prema). Mais c'est le protégé de Red Bull-Honda Yuki Tsunoda qui aura été le grand gagnant de cet ultime rendez-vous sur la piste atypique de Sakhir «extérieur», s'imposant samedi depuis la pole position avant de terminer 2e dimanche derrière son équipier indien de chez Carlin Jehan Daruvala, s'assurant ainsi la 3e marche du podium du championnat. Etais-ce la tension de cette finale? Rien n'a été simple pour Schumi Jr, qui commençait par rater ses qualifications – en s'accrochant notamment avec Nissany – pour se retrouver lointain 18e sur la grille. Mais, au prix d'une belle remontée, il terminait à une précieuse 7e place, juste derrière Ilott. Tout allait se jouer le dimanche, et tout commençait mal pour le Vaudois d'adoption, qui bloquait ses roues au freinage du 4e virage alors qu'il avait réussi un super départ. Pneus endommagés, Schumacher perdait place sur place avant de devoir les changer, ressortant en queue de peloton. Heureuse-

ment pour lui, Ilott n'était guère mieux loti (10e), et laissait Schumi Jr fêter ce titre auquel il tenait pour débarquer la tête haute l'an prochain en F1 chez Haas. Ce dernier rendez-vous de la F2 n'a pas souri à Louis Delétraz, qualifié 10e, classé 12e de la première course puis 14e le dimanche, loin du podium de la semaine précédente. A noter le retour de Ralph Boschung, qui a signé chez Campos en vue de 2021, et qui profitait de la promotion de Jack Aitken chez Williams pour prendre son volant. Parti 20e, il terminait 14e le samedi avant d'abandonner le dimanche. Relevons la 6e place du Genevois d'adoption Giuliano Alesi (MP). **ML**



Vainqueur du Championnat de F2, Schumi Jr. est attendu en F1.

Annonce

Le monde dispose d'un nouveau modèle familial

La prochaine génération est arrivée: le Multivan 6.1 est désormais disponible avec un système d'info-divertissement moderne, un cockpit numérique en option et de nombreux systèmes d'assistance à la conduite. L'espace reste aussi flexible qu'auparavant. Pour que votre famille se sente aussi à l'aise qu'à la maison sur les huit places assises possibles. Grâce à la transmission intégrale 4MOTION, il est prêt pour toutes les aventures. **Le Multivan 6.1: la plus récente incarnation d'une icône.**



Comme sur un moteur, tou

CHAMPIONNATS SUISSES Paul Gutjahr, Patrick Falk et Marcel Steiner font ensemble le bilan d'une année difficile.

Interview: Werner J. Haller

Comment vont les sports mécaniques en Suisse? C'est ce que la Revue Automobile a voulu savoir au terme d'une année sans championnats nationaux. Patrick Falk, directeur de l'Association Auto Sport Suisse (ASS), Paul Gutjahr, président de l'ASS, et le quintuple champion de Suisse de la Montagne, Marcel Steiner, se sont assis autour d'une table afin d'évoquer le drame qu'a engendré la crise sanitaire.

REVUE AUTOMOBILE: A cause de la crise sanitaire, il n'y aura eu, en 2020, ni championnat de Suisse de la Montagne, ni de Slalom, ni de Rallye. Peut-on s'interroger sur l'avenir de ce sport en Suisse?

Paul Gutjahr: Avant tout, il faut connaître les prérogatives de l'ASS. D'une part, il y a le sport: nous sommes promoteurs de courses avec le concours d'organismes régionaux. D'autre part, nous assumons un rôle administratif pour nos quelques 2000 pilotes licenciés. Ce sont les recettes qui risquent de nous faire défaut, car nous n'avons pas pu organiser de courses nationales et, surtout, les pilotes n'ont pas dû souscrire de licence payante. L'ASS a un budget mensuel de l'ordre de 140 000 francs, et ces recettes font aujourd'hui défaut.

D'autres fédérations et associations sportives aussi se battent pour leur survie. Les gouvernements s'efforcent de les soutenir avec diverses mesures financières. Sur quel soutien peut compter l'ASS?

Patrick Falk: Nous ne percevons pas de droits TV comme la Formule 1 et nous ne pouvons pas compter, non plus, sur une aide financière de la part des autorités ou autre. Sur les 92 millions de francs d'aides de l'Office fédéral du sport, l'OFSP, et Swiss Olympic, nous percevons quelques centaines de milliers de francs. Un montant dont plus de la moitié est reversée aux divers organisateurs. Le déficit de recettes pour l'exercice 2020 s'élève à 800 000 francs. Depuis avril, les recettes se sont complètement effondrées.

L'avenir de l'ASS est-il menacé?

Falk: D'une manière ou d'une autre, nous devons compenser ces 800 000 francs qui nous manquent. Mais nos ressources financières seront épuisées pour les deux ou trois prochaines années.

Gutjahr: Nous vivons des réserves que nous avons pu constituer au cours de ces quinze dernières années grâce à une gestion en bon père de famille. C'est pourquoi la Fédération nous a recommandé de tout d'abord puiser dans nos réserves, après quoi nous aurions droit à des aides. Je suis très furieux, d'autant plus que nous avons aussi pris des mesures pour résorber les coûts, par exemple avec le chômage partiel!

Comment l'OFSP a-t-il calculé le montant de vos aides?

Falk: L'OFSP et Swiss Olympic ont d'abord réalisé un tableau des montants à verser au sport suisse. Or, nous ne sommes pas une discipline sportive olympique ni considérés comme une discipline importante. Nous ne recevons donc pas les mêmes ressources financières que le football, le hockey sur glace ou d'autres fédérations.

Jusqu'ici, comment avez-vous vécu la pandémie, Marcel Steiner?

Marcel Steiner: En tant que sportifs amateurs, nous sommes moins affectés. Bien sûr, comme nous ne disputons pas de courses, les recettes des spon-

sors nous font également défaut. Nous n'avons certes pas non plus de dépenses, puisque nous ne disputons pas de courses et que les voitures restent au garage. En fait, ce qui nous fait mal, c'est tout simplement de ne pas pouvoir courir.

Le Covid-19 a pris tout le monde de court. Vous aussi?

Gutjahr: Les courses des différents championnats étaient planifiées jusqu'au 15 mars. Beaucoup de pilotes avaient déjà souscrit leur licence. Mais, avec le confinement, tout a été brutalement paralysé. Notre dernier espoir était de reporter le début de la saison en été.

Beaucoup de courses ayant été annulées, les pilotes ont voulu se faire rembourser une partie du montant de leur licence. Que s'est-il passé?

Gutjahr: Nous nous sommes concertés en interne et avons décidé de rembourser partiellement les pilotes qui avaient souscrit une licence régionale ou nationale pour le championnat de Suisse. En outre, nous leur avons accordé une ristourne de 50% sur les droits de licence pour 2021. La situation était différente pour les pilotes disputant des championnats internationaux. Prenons l'exemple de Louis Delétraz en Formule 2. J'ai eu son père, Jean-Denis, des heures durant, au téléphone. Nous n'étions pas sûrs que son fils puisse courir. Dans le cas de Louis Delétraz, la somme en jeu était de 600 000 francs, une somme considérable pour un sportif professionnel. A mon avis, la Fédération aurait dû, au moins en partie, l'aider. Nous n'avons pas compris pourquoi le football professionnel profitait de ces plus de 90 millions de francs, mais pas nos sportifs.

Falk: Les plus de mille pilotes amateurs à avoir souscrit la licence 2020 ont contribué à la survie de l'ASS. J'ai tout de même été surpris par un pilote demandant à être remboursé alors même que son budget pour la saison était de plusieurs dizaines de milliers, voire centaines de milliers, de francs. Mais c'est humain; je comprends que l'on ne veuille rien payer s'il ne s'est rien passé.

En Suisse, les sports mécaniques ne sont-ils pas financièrement défavorisés parce qu'ils sont considérés comme non écologiques?

Falk: Cela a trait aux structures du sport en Suisse. Les disciplines sportives les plus importantes sont olympiques. Nous sommes tout en bas de l'échelle. Mais nous nous battons pour être mieux considérés, au cinquième et plus bas niveau. Cela implique que nous, en tant que fédération, investissons, tout d'abord, dans l'infrastructure, le personnel, la formation. Ce n'est qu'ensuite que nous pourrions réclamer plus d'argent à Swiss Olympic.

Actuellement, nous recevons le montant de base, soit 2000 francs. Je connais des fédérations sportives qui perçoivent jusqu'à plusieurs centaines de milliers de francs. Le problème, c'est que les sports mécaniques ne s'inscrivent tout simplement pas dans la philosophie olympique.

Il y a pourtant des discussions pour conférer aux sports mécaniques un statut olympique.

Falk: C'est exact. On en parle actuellement. Il suffit de regarder la Formule 1 et le nombre de fans dans le monde entier. Remarquable! Mais les sports mécaniques sont le parent pauvre de l'économie et de la politique en Suisse.

Des spectateurs désireux de féliciter Marcel Fässler, Neel Jani et Sébastien Buemi pour leur victoire aux 24 Heures du Mans ou Peter Sauber sacré Entrepreneur de l'Année me demandent sans cesse leur numéro de téléphone. On prend toujours



Photos: Joshua Schenk



Patrick Falk, directeur de l'ASS, l'association Auto Sport Suisse.



Paul Gutjahr président de l'ASS.



Marcel Steiner, quintuple champion suisse de montagne et garagiste.

plaisir à se faire photographier avec des célébrités de sports mécaniques. Malgré tout, rares sont les acteurs des milieux économiques et scientifiques à soutenir les sports mécaniques en Suisse, a fortiori à cause des discussions sur la protection de l'environnement.

Steiner: Mais cela a toujours été le cas. Je me rappelle l'époque de mon père Heinz, lorsqu'il courait encore. Les années 80 ont été fortement marquées par les discussions sur l'environnement. Je me souviens des débats sur les scolytes et la mort des forêts. Plus tard, quand j'ai commencé à courir, on en a moins parlé. Mais, aujourd'hui, l'avenir des sports mécaniques semble plus que jamais incertain. Je le remarque aussi en tant que garagiste. Des clients trouvent intéressant que leur garagiste soit pilote automobile. D'autres, en revanche, portent peu d'intérêt à financer le hobby de leur garagiste de confiance.

Gutjahr: Je me rappelle l'épreuve de Formule E, l'an dernier, à Berne. Dans mes rêves les plus fous, je ne l'aurais jamais cru possible dans notre ville fédérale. Bien sûr, il y a eu des opposants à cette forme de courses automobiles. Malgré tout, je pense qu'aujourd'hui, les discussions sur l'environnement sont loin d'être aussi agressives que dans les années 80. A cette époque-là, à Berne, il y a eu une séance du Grand Conseil avec un seul point à l'ordre du jour: l'interdiction du sport automobile dans le canton. On pourrait écrire un livre sur tout ce qui a été nécessaire pour empêcher cela.

Pouvez-vous nous en dire plus sur ce qui s'est passé?

Gutjahr: Les organisateurs des courses du Gurnigel, d'Interlaken ou de Saanen ont dû prendre de très nombreuses mesures, car le sport automobile dans le canton de Berne risquait d'être interdit. Et, si des courses avaient été interdites à Berne, d'autres cantons se seraient aussi engouffrés à court ou à long terme dans cette brèche.

Steiner: A cette époque, beaucoup de courses ont été annulées, notamment dans le sud de l'Allemagne.

t doit tourner bien rond



aurait fait «faillite» devrait se trouver une remplaçante. Qu'en est-il des futurs candidats?

Falk: Le problème, c'est qu'on a plus de chance de voir une course disparaître qu'une autre apparaître. Cela dit, il y a des candidats comme à La Roche – La Berra. Et de nouveaux tracés font leur apparition. Début octobre, dans l'ouest de la Suisse, nous avons inspecté une piste de 4,5 km de long pour une course de côte. Nous verrons si le tracé respecte les normes de sécurité dès lors que la commission compétente aura été concertée.

Et qu'en est-il des slaloms et des rallyes?

Falk: La situation est un peu particulière pour ces disciplines-là car beaucoup de slaloms et deux rallyes sont disputés sur des terrains de l'armée. Ce n'est donc pas la commune, mais l'armée qui oppose son veto à une course. Aujourd'hui, avec la pandémie, l'armée qui est plus souvent sollicitée pour venir en aide aux populations, n'a parfois même pas la possibilité de mettre son terrain à disposition.

Cette année, le Covid-19 a conditionné notre vie. Peut-on penser à l'an prochain, aux courses et aux championnats de Suisse?

Falk: Oui, nous le devons. Naturellement, la santé des acteurs prime. Malgré tout, je suis d'avis que l'on ne doit pas interdire le sport. Et je considère important que cette affirmation ne s'applique pas seulement au football et au hockey sur glace.

Gutjahr: Nous sommes confiants. Nous sommes habitués à manger notre pain noir. Nous ne recevons aucune aide de l'Etat et les organisateurs ne reçoivent, eux non plus, aucun soutien financier. Malgré le Covid-19, nous investissons dans nos affaires. En voici un exemple: pour l'an prochain, nous avons recruté un collaborateur qui se chargera de contrôler les papiers des voitures et des autos historiques. Nous jugeons cet aspect très important, ce n'est pas aussi anodin qu'on l'imagine.

Marcel Steiner, en tant que pilote de course, qu'attendez-vous de la saison prochaine?

Steiner: Je reste optimiste. Nous avons tous fait l'expérience du Covid-19. Aujourd'hui, nous connaissons les règles sanitaires. Dans ce sens, je souhaite instamment que nous puissions courir l'an prochain. Mais nos sponsors pourront-ils nous épauler? C'est une autre question. L'année prochaine, on saura si, après une année de Covid et de crise économique, le sport auto aura été en mesure de survivre.

Vous qui investissez autant de temps et d'argent qu'un professionnel, avez-vous une réserve pour les périodes de vaches maigres?

Steiner: J'avais des réserves. Mais elles ont disparu, car j'ai transformé le moteur de ma voiture de course. Au départ, j'ignorais ce que cette pandémie allait nous réserver. Aujourd'hui, je le sais: pas de courses – pas de recettes.

Une deuxième saison de Covid, sans rentrées d'argent, serait donc fatale au quintuple champion de Suisse de la Montagne?

Steiner: Je n'irais pas jusque-là. Sans courses, je n'aurais pas de dépenses non plus. A la différence des pros, qui sont liés à une écurie.

Que pense l'ASS au sujet d'une deuxième année sous Covid-19?

Gutjahr: J'espère que les mesures ne seront plus aussi strictes que celles prises au début de la pandémie. A l'association, nous avons dû licencier du personnel; nous nous sommes efforcés de faire baisser le bail de notre secrétariat, etc. Telles étaient les décisions à prendre pour économiser de l'argent.

Quelles seraient les conséquences pour les sports mécaniques si l'association cessait d'exister?

Gutjahr: L'association ASS continuerait sans doute d'exister sous une forme ou une autre. De toute façon, s'il n'y avait plus de courses nationales en Suisse, se poserait alors la question de la nécessité, ou non, d'une association. Il suffirait d'avoir une ou deux personnes pour s'occuper des licences des pilotes courant à l'étranger.

Et la relève?

Gutjahr: Nous investissons beaucoup d'argent dans le karting.

Falk: Par bonheur, cette année, nous avons pu mener à bien le Championnat de Suisse de Karting, même s'il a dénombré moins de courses. L'intérêt pour les différentes catégories était grand, chacune des courses comptant au moins 70 concurrents. Mais, pour le karting aussi, nous avons besoin d'argent; un week-end de course de karting coûte à l'association jusqu'à 40 000 francs. Et ce, comme cette année, quatre fois de suite. Naturellement, nous avons aussi eu des recettes, mais elles sont négligeables en karting. Ainsi, nous aurions pu économiser plus de 150 000 francs. Mais nous souhaitons que les sports mécaniques perdurent en Suisse.

Est-ce que le prix de la licence va augmenter?

Gutjahr: Non, c'est décidé. Nous n'augmentons rien; la licence ne coûtera pas plus cher. En revanche, en contrepartie, nous ne lancerons pas de nouveaux projets. Ce qui est regrettable.

Falk: En 2021, nous souhaitons introduire la licence électronique, qui permet à un pilote d'avoir ses données intégrées dans son portable. Ainsi, la licence continuera toujours à être délivrée aux pilotes sous le format d'une carte de crédit. C'est un projet que nous devons reporter à plus tard, par manque d'argent.

Steiner: Si, l'an prochain, le Covid-19 se fait toujours aussi présent, je pense que nous autres pilotes attendrons davantage avant de souscrire à la licence de pilote.



Pas de courses, pas de recettes.

Marcel Steiner

Comparée aux autres associations sportives automobiles nationales, quelle est la position de l'ASS? Les autres fédérations nationales rencontrent-elles les mêmes problèmes?

Gutjahr: Oui, j'ai discuté de la situation avec des collègues étrangers. Tous sont heureux d'avoir mis des sous de côté par le passé.

Pour le moment, un surcroît de recettes est illusoire. Un jour ou l'autre, dans l'après-Covid-19, la vie redeviendra plus simple et l'économie reprendra son essor. Nous pourrions alors tous nous reposer sur nos comptes.

Pourquoi la France, par exemple, a-t-elle été capable d'organiser des courses de côte et des rallyes?

Gutjahr: En France, ce sont les autorités qui décident si une course peut, oui ou non, être organisée dans une région. C'est l'une des raisons. En France, les autorités locales contribuent énormément dans les frais d'organisation des courses de côte et des rallyes, c'est-à-dire que les manifestations sportives sont subventionnées.

Une dernière question pour conclure: On le sait, toute médaille a son revers. Malgré le Covid-19, la saison 2020 aura-t-elle, malgré tout, eu de bons côtés?

Gutjahr: Probablement aurons-nous, une fois de plus, pris conscience à quel point nous sommes tributaires les uns des autres. Les sports mécaniques suisses aussi sont une machine dans lequel le moindre rouage a son importance pour que tout tourne rond. ●

Cette année, certaines courses n'ont pas eu lieu, aussi parce que certains organisateurs se sont désistés afin de protéger leurs intérêts personnels.

Falk: Ce que l'on ne peut pas leur reprocher... Si ces organisateurs font leurs comptes et voient qu'ils ne vont pas profiter de rentrées d'argent, ils n'ont pas de raison de dépenser des sous dans la publicité ou autre.

Gutjahr: Naturellement, ils auraient pu organiser les courses, mais avec quelques milliers de spectateurs seulement. Un contingent vite atteint sur les événements sportifs lorsque l'on sait que chaque pilote est accompagné de ses mécaniciens, de sa famille, etc.

Il existe déjà un calendrier provisoire des événements sportifs pour la saison 2021. Certains, parmi eux, risquent-ils d'être annulés pour cause de faillite?

Falk: Il y aura des faillites, car les organisateurs payent, avec les recettes d'une année, les factures de l'année précédente. Que faire alors si, comme cette année, on n'a pas gagné d'argent? Concrètement, quatre organisateurs ont demandé un soutien financier à la Fédération et à Swiss Olympic. Trois n'ont pas obtenu gain de cause.

Et de quels organisateurs s'agit-il?

Falk: La course de côte de Hemberg a reçu un soutien. Les trois autres sont les courses de côte du Gurnigel et des Rangiers ainsi que le Rallye du Valais.

Pourquoi seulement Hemberg?

Falk: Je l'ignore. Les organisateurs ont contacté directement Swiss Olympic et leurs responsables ont analysé les demandes sur la base des documents des organisateurs.

Gutjahr: L'un des critères était le risque de faillite pour l'organisateur.

Etant donné qu'un championnat doit comporter un nombre minimum d'épreuves, une course qui

AGENDA

12.12.2020

Stage de conduite sur glace «Sports-Promotion»

Circuit de Flaine

Contrôle de la perte d'adhérence, freinage d'urgence, virage, contre-braquage, dérapage: la société Sports-Promotion organise un cours dédié à la conduite sur glace dans un environnement ludique et sécurisé. Les 6 véhicules mis à disposition font partie de la gamme R.S. de Renault (2 Twingo, 2 Clio et 2 Mégane). Le prix par personne est de €390.- ou €340.- pour les membres ACS. Attention, le nombre de places est limité à 18 participants. sports-promotion.ch

02.01.2021

Stage de conduite sur glace «ACD Motorsport»

Circuit de Flaine

Tout comme «Sport-Promotion» (lire ci-dessus), «ACDMotorsport» organise, en collaboration avec l'«Ecurie des 13 étoiles», un cours de conduite sur glace sur le circuit de Flaine. Les véhicules devront être équipés obligatoirement de pneumatiques de type hiver ou hiver cloutés. Est seulement autorisé le cloutage commercial: 6 clous/dm linéaire sur la bande de roulement, dépassement des clous hors du pneumatique compris entre 1,5 et 1,8 mm). Prix: 210 euros pour les membres et 240 pour les non membres.

ccroset@acdmotorsport.com

27-30.01.2021

Legends Winter-Classic

Rallye de plaisance reliant Oberjoch (Allemagne)-Allgäu-Grisons-Dolomites-Oberjoch

Le Legends Winter Classics est l'un des seuls rallyes de plaisance allemand doté d'une envergure internationale. La course traverse pas moins de cinq pays en trois jours. Depuis Oberjoch, la plus haute ville alpine d'Allemagne, l'itinéraire de 1250 kilomètres vous emmène en Suisse, en Italie et vice-versa. Date limite d'inscription: 31 décembre.

www.legendswinter-classic.de

10-13.03.2021

Winter-Raid

Rallye de plaisance reliant Seefeld (Autriche)-Cortina d'Ampezzo (Italie)-Seefeld

Initialement prévu début janvier, le Winter-Raid a été repoussé au mois de mars 2021. Le programme reste, lui, inchangé, avec des passages au milieu des paysages de montagne. La date limite pour l'inscription a été étendue au 31 janvier 2021.

raid.ch

15-18.04.2021

Auto Zürich

Salon automobile, Zürich-Oerlikon

Auto Zürich devait initialement se tenir du 5 au 8 novembre 2020. Mais, suite à la crise sanitaire, l'événement a été reporté et agendé à la mi-avril, soit juste après Pâques 2021.

auto-zuerich.ch

Pour vos envois:

E-Mail: redaction@revueautomobile.ch, 14 jours avant la parution

Annonce

DONNI CLASSIC CAR AG
Pièces de rechange Jaguar, entretien et restauration

Commandez vos pièces Jaguar aujourd'hui et montez-les demain!

Old Mill, Dorfstrasse 36, CH-6255 Roggwil (LU)
PENRITE
fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80
www.jaguarclassic.ch, info@jaguarclassic.ch

ARTM

VAUD
SVCM, 1510 Moudon

Annulation des événements de 2020

Chers membres de la SVCM,

Nos premières manifestations ont été annulées et celles prévues jusqu'à la fin de l'année subissent le même sort. Nous devons être vigilants. Ce virus nous mène la vie dure; l'année 2020 se résume en une année blanche. Toutefois, le comité cantonal est à pied d'œuvre pour vous préparer le programme des manifestations qui auront lieu en 2021. Nous comptons sur votre soutien pour la suite de nos activités et nous nous réjouissons d'ores et déjà de nos prochaines rencontres. Passez de belles Fêtes de fin d'année et nous vous souhaitons une année 2021 pleine de bonheur et succès.

Pour le comité - Le président - Michel Chardonnes

BUREAU CENTRAL

Philippe Corpataux, Président
Batterie Arbarey 622, 1907 Saxon (VS)
Contact: 079/358 37 69 ou
philcor1969@gmail.com

IMAGE DE LA SEMAINE



Photos: Toyota

Le compte est bon pour Sébastien Ogier

Mario Luini

La saison a été vraiment spéciale, beaucoup plus courte que prévu; bien sûr que je suis content mais je ne saute pas en l'air...»: c'est en ces termes que Sébastien Ogier a célébré, tout en retenue, ce qui restera comme son 7e titre mondial, peu important les conditions dans lesquelles il l'aura arraché. Et s'il ajoutait «ce n'est pas le moment de faire la fête, le monde traverse une passe difficile, on doit rester décent», c'est aussi à la valeur de ce rôle de championnat diminué qu'il pensait.

«J'apprécie évidemment que nous ayons fait le boulot plutôt bien, avec Julien (ndlr: Ingrassia, son copilote), mais j'espère que nous serons bientôt capables de célébrer davantage.» Le message est à peine voilé. Alors qu'il avait annoncé sa retraite pour la fin de l'année, cette étrange demi-saison l'a convaincu de repartir en 2021 pour un exercice supplémentaire, qu'il envisage à nouveau normal. Histoire de se battre pour un «vrai» 8e titre, sur une douzaine de rendez-vous, dont plusieurs parmi les grands rallyes ayant bâti la légende de la discipline.

Saison atypique

Car cette saison atypique, rattrapée tardivement avec des épreuves de raccrocs - dont ce 7e et ultime rallye de Monza est l'archétype de ce que l'on ne devrait pas voir dans un championnat comme le WRC -, ne peut évidemment satisfaire un champion de la trempe d'Ogier, habitué à triompher sur les terrains variés des compétitions ayant contribué à en

écrire le mythe. Le borbier des chemins forestiers à angle droit autour du circuit de Monza, l'indigne gymkhana artificiel entre bottes de paille et barrières de plastique, devant les boxes plus habitués aux monoplaces ou protos, ne resteront pas dans les annales. Heureusement, il y eut l'étape du samedi, dans les montagnes bergamasques, qui s'est déroulée sur de vraies routes de spéciales. Des tronçons d'autant plus intéressants que la neige est venue comme une difficulté en plus, transformant le tout en une véritable mini-réplique du mythique Monte-Carlo.

Un final dans la neige

Et c'est là - morale de l'histoire - que se joua le dénouement de la saison. Dans des conditions piègeuses qu'il connaît et qu'il apprécie, à l'image des routes de son pays natal, sur les hauts de Gap, où il a peaufiné ses talents de pilote, Ogier a mis la pression sur ses rivaux. A commencer par Elfyn Evans. Qui n'avait pas à prendre de risques, mais qui ne put éviter de partir à la faute, réhabilitaire. Le malheureux Gallois voyait non seulement s'évanouir son rêve d'accrocher le titre mondial des «pilotes», mais il voyait également celui des constructeurs changer de camp, de Toyota à Hyundai grâce aux 2e et 3e places de Ott Tänak et Dani Sordo, sur les talons d'Ogier. Reprise - et revanche? - au Monte-Carlo 2021 (21-24 janvier). ●

Instagram @automobilrevue
Facebook @automobilrevue.ch
Twitter @Automobil_Revue

PROCHAIN NUMÉRO ►►

N° 51 / 17 décembre 2020

TEST

Hyundai met à jour sa i30. La compacte hérite entre autres d'une hybridation douce 48V et d'une nouvelle boîte manuelle.

TEST

L'Angleterre contre l'Allemagne, V8 contre V10: l'Aston Martin Vantage Volante se mesure à l'Audi R8 Spyder.

PREMIER CONTACT

La troisième génération de Dacia Sandero est l'un des véhicules les plus abordables de Suisse. Première prise en main.



Photo: Andreias Paull