

REVUE AUTOMOBILE



N° 42 | 21 octobre 2021 | Fr. 5.- | Euro 5.-

FONDÉE EN 1906

VÉHICULES DANS CE NUMÉRO

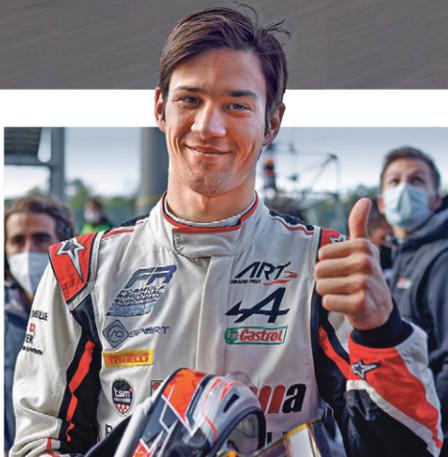
- Audi S5 Cabriolet
- Ford Focus
- Honda HR-V
- Hyundai Ioniq 5
- Kia EV6
- Lexus LX
- Mitsubishi Outlander
- Toyota RAV4 PHEV

Kia EV6



Affirmation en silence

Autrefois timide, Kia propose des autos courageuses, comme cette EV6 **8**



SPORT

Grégoire Saucy, objectif atteint **21**

PREMIER CONTACT

Entre style et mécanique chamboulés, le Honda HR-V fait table rase du passé **15**



ACTU

Les boîtes noires au centre des convoitises **4**



TECHNIQUE

La boîte à variation continue fait de la résistance **16**



TEST

Pourquoi une Audi S5 doit conserver une motorisation essence **12**



ACTU

- Editorial **2**
- Voitures électriques, l'électrochoc en cas de réparations **2**
- La boîte noire au centre des convoitises **4**

NOUVEAUTÉS

- Coup double de Ford, Mitsubishi renouvelle son modèle phare **6**

TEST & PREMIER CONTACT

- L'EV6, la Kia sans le moindre complexe **8**
- Style clivant, mais technique à la pointe, la Hyundai Ioniq 5 débarque **10**
- Audi S5 Cabriolet, bronzage express **12**
- Plus mordant qu'il en a l'air, le Toyota RAV4 plug-in hybrid **14**
- Honda change la formule de son HR-V **15**

TECHNIQUE

- Une seconde vie pour les boîtes CVT grâce aux voitures électriques **16**

CLASSICS

- Cinquième et dernier épisode de notre saga sur Jo Siffert **18**

SPORT

- Le Rallye du Valais s'échauffe **20**
- Grégoire Saucy, l'étoile qui monte, à l'interview **21**
- Malaise au sein du DTM **23**

LA DER

- Jackie Stewart se remémore Jo Siffert **24**

Abonnements: Tél. 0585108540
AZA 2540 Grenchen | www.revueautomobile.ch



Lorenzo Quolantoni
Rédacteur
en chef



Après, ce sera trop tard

C'est le genre de nouvelle qu'on ne voulait pas lire, mais que, d'une certaine façon, on attendait. Faute de coopération avec les pays voisins européens, la Suisse pourrait se retrouver à court d'électricité pendant 2 jours, en 2025. Bien entendu, l'Office fédéral de l'énergie, à l'origine de ce rapport, stipule bien qu'il s'agit du plus pessimiste des scénarii et que, en soi, il n'y a pas lieu de paniquer. Même si ce black-out semble peu réaliste, que l'un des pays les plus riches du monde envisage ce cas de figure comme plausible est déconcertant. Surtout, cela met au jour une schizophrénie ou, pire, un manque de cohérence dans la stratégie énergétique. Comment porter aux nues la voiture électrique d'un côté et, de l'autre, demander à 30 000 entreprises suisses de prendre toutes les mesures pour limiter leur consommation d'électricité?

La possible impasse avec l'Union européenne et ce danger pour l'approvisionnement énergétique doit servir comme «sonnette d'alarme»: il est temps de sortir du dogmatisme du «tout électrique» et embrasser d'autres vecteurs d'énergie neutres en CO₂, comme les carburants synthétiques. Les milieux du pétrole et des carburants liquides ont bien compris qu'ils pouvaient saisir la balle au bond (lire en page 5) et exiger des mesures pro-carburants de synthèse. Ils ont saisi qu'ils avaient la chance de redresser une situation qui leur avait échappé, également par leur faute. En effet, on peut regretter que les milieux du pétrole n'aient pas davantage investi dans les carburants synthétiques, neutres en CO₂, quand ils étaient au faite de leur puissance; ils auraient assuré la pérennité de la voiture à moteur thermique et, surtout, de leur propre business. Au lieu de cela, ils se sont endormis sur leur oreiller de paresse, remboursé de milliards de dollars. Dommage aussi que les pétroliers n'aient pas multiplié, faute de carburants synthétiques, les actions de compensation du CO₂, à part des cas isolés.

A cause des probables difficultés énergétiques de la Suisse, les promoteurs des carburants liquides ont désormais une chance de corriger les errements passés, de prouver que les carburants synthétiques font partie de la mosaïque énergétique de l'avenir, que le futur n'est pas d'un seul courant. Ils ont l'opportunité de prouver que, eux aussi, s'engagent pour une mobilité décarbonée. Mieux que ça, ils peuvent – avec leurs moyens encore colossaux – en être les leaders. Bien sûr, le cas helvétique n'influencera nullement la stratégie des pétroliers au niveau global. Néanmoins, les difficultés d'approvisionnement en électricité risquent de devenir de plus en plus courantes de par le monde, ce qui leur laisse une seconde chance de se repositionner. Après, ce sera trop tard.

La bonne secou

ENQUÊTE D'après une étude réalisée par l'assureur allemand Allianz, les voitures électriques coûteraient plus cher à réparer. En cause, la complexité des systèmes embarqués.

Lorenzo Quolantoni

La déferlante électrique qui s'abat sur le marché automobile ne fait pas que des heureux. Il y a, en première ligne, les garagistes qui, selon les estimations, s'attendent à une diminution de 40% de leur activité pour la prochaine décennie, en raison de la faible maintenance requise par les voitures électriques. Moins chères à entretenir, ces dernières seraient, en revanche, nettement plus onéreuses à réparer, en cas d'accident. C'est le constat d'une étude menée par l'assureur allemand Allianz sur une période d'observation entre 2018 et 2020. Les morsures de fouines prennent par exemple une tout autre dimension sur les voitures électriques: le remplacement de câbles à haute tension grignotés par les mustélidés coûte jusqu'à 7 000 euros! Allianz précise toutefois que la présence d'un gainage de protection remplaçable réduit jusqu'à 97% la dou loureuse.

La situation s'aggrave fortement en cas de choc. Pour rappel, une automobile accidentée tombe dans le statut peu enviable «d'épave» ou de «dégât total» lorsque le montant des réparations est plus élevé que la valeur restante de la voiture. Hélas, pour leurs propriétaires, une automobile électrique bascule plus rapidement dans cette catégorie, en raison de sa batterie: certains constructeurs, nous apprend l'étude d'Allianz, préconisent le remplacement de l'accumulateur entier pour tout accident avec déclenchement des airbags. Quand on sait que le tarif d'un échange de batterie oscille entre 15 000 et 25 000 francs en fonction de sa taille et du constructeur, on comprend pourquoi on a très vite fait de dépasser la valeur résiduelle de la voiture.

Chers capteurs électroniques

Sans tomber dans cette situation extrême, un simple accrochage a de quoi faire sauter la banque. En cause, les nombreuses assistances à la conduite – comme l'aide au freinage d'urgence – qui nécessitent des capteurs onéreux, cachés derrière les calandres et pare-chocs: «Nous constatons une diffusion croissante de ces systèmes et donc une influence positive sur la fréquence des sinistres, relate Simona Altwegg, porte-parole pour Axa. Toutefois, cet effet est actuellement surcompensé négativement, car les accidents deviennent plus chers en raison de la technologie embarquée.» Ce cas de fi-

gure ne se limite pas qu'aux voitures électriques, mais à toutes les voitures modernes équipées de ces yeux électroniques; toutefois, les voitures électriques – plus récentes – sont nettement plus concernées, comme l'explique Nicolai Heitz, responsable produit à la Bâloise: «Dans la plupart des cas, une voiture électrique s'accompagne de nombreux systèmes d'assistance, qui réduisent la fréquence des dommages, mais sont plus complexes à réparer.» Sans compter que, comme le souligne l'étude d'Allianz, pas toutes les officines traditionnelles sont habilitées à «mettre les mains» sur des voitures électriques: les tensions qui les parcourent (entre 380 et 800 volts, en fonction des modèles) nécessitent, pour des raisons de sécurité, des formations et des équipements ad hoc. Voilà qui complexifie ultérieurement les réparations, et les rend plus coûteuses.

Flambée des coûts

Les incendies pèsent également plus lourd dans le bilan économique des voitures électriques, relève l'expert de la Bâloise: «En cas d'incendie, un véhicule électrique entraîne certainement des coûts de dommages plus élevés, car il faut comptabiliser un dépôt en container.» En effet, pour éviter tout risque de redémarrage des flammes, les pompiers stockent les voitures électriques incendiées dans des containers, souvent inondés. Il faut ensuite penser à l'élimination des eaux contaminées, ce qui engendre d'autres frais. Toutefois, si les cas d'incendies de voitures électriques défrayent régulièrement la chronique, leur fréquence est beaucoup moins élevée qu'il n'y paraît, souligne l'enquête d'Allianz: «Dans notre étude, nous constatons que la probabilité d'incendie n'est pas plus élevée pour les véhicules électriques que pour les véhicules classiques à essence ou diesel», souligne Carsten Reikenmeyer, directeur de la recherche «sécurité» au sein d'Allianz. La compagnie rapporte que sur les 15 000 voitures parties en fumée l'an dernier en Allemagne, un seul pourcent fonctionnait aux électrons.

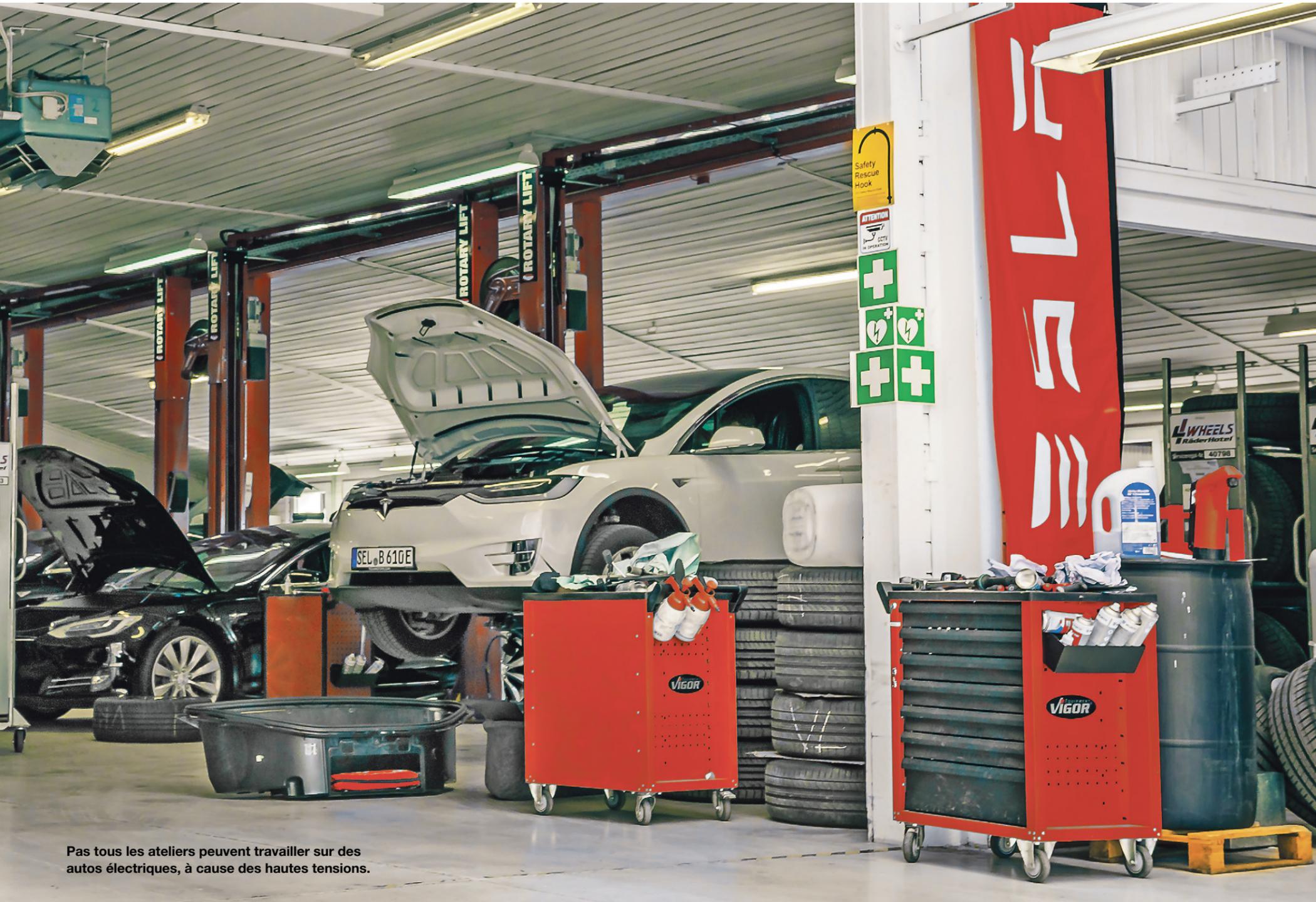
On le comprend, la batterie représente un élément sensible sur une voiture électrique, capable d'engendrer des dizaines de milliers de francs de dégâts. Reste que, en tant que partie intégrante d'une automobile, elle est couverte par l'assurance casco (intégrale ou partielle, en fonction des compagnies). Toutefois, comme c'est souvent le cas avec les assureurs, des exceptions s'appliquent,



Photos: Jakob Härtel, police cantonale Glarons

Certains constructeurs exigent le remplacement de la batterie, en cas d'accident avec déploiement des airbags. En raison des coûts de réparation très élevés, la voiture est souvent déclarée «épave».

ée en cas de réparations



Pas tous les ateliers peuvent travailler sur des autos électriques, à cause des hautes tensions.

comme l'explique Patrick Matthey, responsable de la communication institutionnelle pour la Vaudoise: «Si la batterie est à l'origine du sinistre, elle est exclue de la couverture. Dans ce dernier cas, c'est la garantie du constructeur qui prend le relais, car d'une manière générale si la batterie est défectueuse, le remplacement est prévu par le construc-

teur.» L'assureur Zurich, qui a «flairé» l'opportunité de faire des affaires, propose désormais une couverture complémentaire pour les accumulateurs, dénommée Battery Plus. «Sont couverts les dommages résultant d'erreurs de manipulation, de surtension, de surintensité, de décharge profonde et de dysfonctionnements de la borne de recharge», explique Nathalie Vidal, porte-parole pour Zurich. Elle ajoute toutefois une nuance importante: «Si le conducteur ne fait pas preuve de la diligence requise et ne respecte pas les consignes de sécurité du constructeur, Zurich Suisse se réserve le droit de déduire ses prestations.» Les bornes de recharges sont, elles, le plus souvent couvertes par l'assurance du bâtiment.

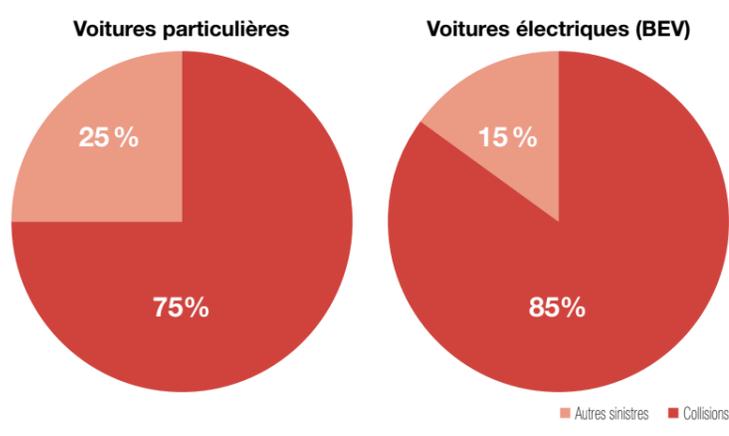
Pas davantage d'accidents

Si les voitures électriques sont effectivement plus chères à réparer, elles n'apparaissent pas plus souvent dans les statistiques d'accidents, d'après l'étude d'Allianz Allemagne. Les assureurs suisses contactés affirment en chœur plutôt qu'il est trop tôt, faute de données empiriques, pour déterminer une surreprésentativité des voitures électriques parmi les sinistres. Toutes les compagnies d'assurance minimisent également, pour l'heure, l'impact de la puissance élevée des VE dans l'accidentologie. Une Tesla Model 3 débute effectivement à 306 chevaux, près du double d'une BMW Série 3 d'entrée de gamme (156 ch). «Effectivement, la puis-

sance du véhicule est un facteur qui a plutôt tendance à augmenter la probabilité de sinistres, confirme Patrick Matthey, de la Vaudoise. Il s'agit toutefois d'un facteur parmi d'autres qui sont pris en compte dans l'analyse du risque et du calcul de la prime.»

Malgré ces facteurs défavorables – prix d'achat et frais de réparation plus chers, puissance plus élevée – les compagnies d'assurance suisses contactées soutiennent ne pas facturer des primes plus élevées aux conducteurs de voitures électriques. D'autres proposent même des rabais. «Nous récompensons les conductrices et les conducteurs qui se soucient de l'environnement en accordant un rabais sur les primes responsabilité civile et casco complète pour les voitures électriques», lance Lorenz Gerber, officiant en communication d'entreprise pour La Mobilière. Chez Zurich Assurance, on articule même le chiffre de 20% de déduction sur la prime, pour les acquéreurs de voiture électrique. Un tour sur les comparateurs en ligne les plus populaires de Suisse confirme les dires des compagnies d'assurance: une voiture électrique ne coûte, en moyenne, pas plus cher à assurer qu'une automobile à moteur thermique équivalente, voire sera un peu meilleur marché. Une façon pour les assureurs du pays de soutenir les efforts en vue d'une réduction du CO₂. Un argument qu'elles ne se privent pas de souligner, dans leur discours public. L'image «verte» prime sur tout! ●

Dépenses des assurances tous risques, selon le type de sinistre



Source: GDV 2018-2020 & AZT

Les yeux pointés vers la boîte noire

SURVEILLANCE Dès 2024, une boîte noire enregistrant les données relatives aux accidents sera montée sur toutes les voitures neuves. Des informations qui intéressent les assurances.

Lorenzo Quolantoni

Vous ne roulez plus jamais seul, à partir de 2024. A compter du 1er juillet de cette année-là, toute voiture neuve devra être équipée d'une «boîte noire» enregistrant les données de conduite en cas d'accident. Cette obligation entrera en force même deux ans plus tôt, au 1er juillet 2022, pour toute automobile nouvellement homologuée à compter de cette date.

Si l'Union européenne veut diffuser les «enregistreurs de données d'événement» (EDR), leur nom officiel, c'est – évidemment – pour augmenter la sécurité routière. Selon les termes du journal officiel de l'Union européenne, les données collectées par les EDR doivent permettre «des analyses de sécurité routière et d'évaluer l'efficacité des mesures» que les Etats membres auront prises.

Porté par cette noble cause, l'EDR ira mettre son nez partout: vitesse, freinage, activation des systèmes de sécurité (ABS, ESP, airbags, etc.), accélérations latérales et longitudinales et régime moteur seront entre autres choses enregistrés. Les données les plus anciennes seront toutefois écrasées par les plus récentes, la mémoire se vidant à l'extinction de la voiture. Ce n'est qu'en cas d'accident que cette boîte noire gardera en mémoire les événements avant, pendant et juste après le choc.



La «boîte noire» fonctionnera sur le même principe que le «Crash recorder» proposé par l'assureur Axa il y a quelques années.

Bien couvert, mais pas trop

POLICES Entre doublons et couvertures superflues, les Suisses paient leur prime auto trop cher. Quelques astuces.

Lorenzo Quolantoni

Gâce à quelques astuces, il est possible d'économiser entre 300 et 500 francs par an sur sa couverture d'assurance automobile. C'est le constat que faisait Patrick Ducret, directeur général de Bonus.ch,

dans nos colonnes l'an dernier (RA 41/2020). Selon le responsable du site de comparaison, 80% des Suisses pourraient épargner sur leur prime d'assurance automobile, en respectant quelques règles simples, que nous rappelons ici.

Doublons à éliminer

L'élimination des couvertures d'assurance à double est la façon la plus facile et indolore d'économiser 200 francs au minimum sur sa prime annuelle. Il est possible de renoncer à l'assurance passagers, qui «double» avec la couverture «accident», dont tout résident suisse ou de l'UE bénéficie. La couverture «objets emportés» est redondante avec l'assurance ménage, qui intervient déjà en cas de vol simple à l'extérieur. Enfin, si vous êtes déjà affilié au TCS, nul besoin de souscrire à l'assurance «mobilité».

Réévaluer ses besoins

Une voiture neuve n'aura pas les mêmes besoins en couvertures qu'une auto en bout de course. S'il est logique de bichonner une voiture neuve avec tous les égards (casco intégrale, etc.), il ne sert à rien de «sur-assurer» un «tas de ferraille»: la valeur de l'auto diminue avec les années. Mieux vaut supprimer les couvertures «de luxe», comme la casco parking ou la casco intégrale (7 ans maximum pour cette dernière). Augmentez la franchise, à mesure que «titine» prend de l'âge: mieux vaut garder son argent en vue d'un nouvel achat.

Contrats d'un an uniquement

Bien que les courtiers en assurances tenteront systématiquement de vous faire signer des engagements sur cinq ans, exigez un contrat d'un an au maximum. Vous serez ainsi libre de vous laisser tenter par les sirènes de la concurrence d'année en année, ou de renégocier votre police actuelle, au terme de la durée contractuelle. Si votre courtier vous fait miroiter une offre imbattable, en l'échange d'un paraphe sur cinq ans, demandez alors une clause de résiliation annuelle de la police d'assurance.

Comparaison, la voie de la raison

Rien de tel que de mettre les compagnies d'assurance en concurrence, pour obtenir la meilleure prime. D'autant qu'avec les sites de comparaison en ligne, tels que Comparis ou Bonus.ch, il suffit de quelques minutes pour se rendre compte des écarts – parfois du simple au double, à prestation égale – entre les primes d'assurance et se faire envoyer une offre. Laissez toutefois une chance à votre assureur actuel de s'aligner: présentez lui l'offre obtenue en ligne, il sera quasiment obligé de faire un geste.

Pour se prémunir de la fronde des défenseurs de la sphère privée, les législateurs garantissent l'anonymat de ces données. Ces enregistreurs de données ne doivent pas permettre «l'identification du véhicule et du détenteur» et doivent être «protégés contre la manipulation et les utilisations malveillantes»; ainsi, les quatre derniers numéros du châssis ne sont pas relevés.

Souhaités par les assureurs

Malgré ces garanties, ces données suscitent déjà des convoitises. On pense, bien sûr, aux compagnies d'assurance, qui voient en elles une façon de résoudre les affaires de façon quasi automatique, les capteurs électroniques désignant un coupable de façon quasi irréfutable. Les assureurs n'ont d'ailleurs pas attendu la législation européenne pour proposer à leurs clients – les plus jeunes, généralement – des dispositifs similaires, contre une ristourne sur la prime pour les plus sages d'entre eux. Les jeunes conducteurs seraient, en fonction des compagnies, entre 25 et 30% en Suisse à opter pour ces «big brothers».

La Mobilière, qui dispose d'un de ces boîtiers télématiques (Clever Drive) dans son offre, voit l'obligation des boîtes noires d'un bon œil: «Le processus de traitement des sinistres pourrait gagner en efficacité grâce aux données relatives aux accidents, mais nous sommes d'avis que l'accord explicite du client est indispensable pour accéder à de telles données», souffle Lorenz Gerber, en charge de la communication d'entreprise pour La Mobilière. Une position partagée aussi par Zurich Assurances, qui préconise la «transparence totale» pour les clients, et que ces derniers aient la possibilité «d'influencer» ces données.

Du côté de la Vaudoise, Patrick Matthey, responsable de la communication institutionnelle, voit dans ces boîtes noires un outil pour démêler les disputes entre hommes... et machines: «Avec l'augmentation du degré d'autonomie des véhicules, il se posera demain la question de la responsabilité en cas d'accident: est-ce le conducteur qui est responsable ou le logiciel qui est défaillant? Dans ce contexte, il semble pertinent que l'assureur ait également accès aux données pour fixer la responsabilité entre le constructeur ou le conducteur.»

La Bâloise, elle, se démarque de ces concurrents. La compagnie rhénane soutient que les avantages conférés par ces boîtes noires seraient «plutôt faibles». Peut-être est-ce parce que l'assureur n'offre pas de «big brother» dans son offre? «De nombreux clients se demandent ce qu'il advient de leurs données et si elles peuvent être utili-

sées contre eux», souffle Nicolai Heitz, responsable produit auprès de la Bâloise.

Non transparence des firmes dénoncée

Le véritable précurseur sur le marché de ces boîtiers télématiques, Axa, voit sans surprise le bon côté de la médaille: «Du point de vue de la recherche et de la prévention des accidents, il serait souhaitable qu'un organisme rende les données d'un accident accessibles à des experts autorisés», lance Simona Altwegg, porte-parole pour Axa. La communicante tance les constructeurs automobiles sur la question de la transparence quant au traitement réservé à ces données: «En Suisse, aujourd'hui, les données appartiennent aux constructeurs de véhicules. La façon dont ils traitent ces données est, à notre avis, non transparente. On ne sait pas exactement quelles données sont enregistrées, stockées et, si nécessaire, transmises sur un serveur», avertit Simona Altwegg. Même du côté des organismes de recherche, comme le Bureau de prévention des accidents (BPA), on partage cette inquiétude: «Seules les marques automobiles ont accès à ces données et sont très peu enclines à les livrer, regrette Markus Deublein, chercheur pour le BPA. Seulement dans le cas d'un accident avec morts, ces données peuvent être accessibles, mais cette analyse se produira bien après les faits. A quel point ces données – qui auront transité chez les constructeurs – seront encore originales? Je ne peux pas et ne veux pas m'exprimer là-dessus.»

L'opacité qui entoure le traitement de ces données inquiète les défenseurs de la sphère privée, comme l'avocat Sébastien Fanti: «Le fait que l'on puisse prendre connaissance des circonstances qui ont conduit à un accident ne me pose aucun problème, reconnaissait le juriste valaisan au micro de la RTS en 2019. Par contre, si on avait la possibilité de voir si dans les six ou douze mois qui précèdent l'accident, j'ai eu un comportement qui était conforme aux règles de la circulation routière, là, ça me choquerait.» La loi suisse sur la protection des données (LPD), qui est pourtant très claire en la matière, stipule qu'une donnée ne peut être utilisée à une autre fin que celle indiquée lors de la collecte. Elles doivent enfin être détruites, une fois leur traitement terminé. Hélas, ces garanties restent parfois des vœux pieux, les contrôles étant difficiles en la matière. A cela s'ajoute que les données personnelles et sensibles sont devenues un business très lucratif pour les hackers. La sécurité routière fera probablement un pas en avant grâce à la récolte de ces données, la protection de la sphère privée certainement pas. ●

COMMENTAIRE

La Suisse a besoin de nouveaux accords

«Le courage de subvenir aux manques» n'est pas un bon conseil, c'est une idiotie.

«Le Conseil fédéral poursuit la planification préventive en matière de sécurité de l'approvisionnement en électricité»: sous ce titre euphémique, le CF nous fait part d'un avenir plutôt sombre. La Suisse risque de faire face à une pénurie de courant pendant deux jours, en 2025. C'est la conclusion d'une étude externe commandée par le Département fédéral de l'énergie et la Commission fédérale de l'électricité.

Ce scénario, jugé encore utopique il y a quelques années, risque de devenir réalité. La



Fabian Bilger
Vice-directeur
d'Avenergy Suisse

Suisse découvre les conséquences d'une stratégie énergétique nonchalante et d'une politique extérieure menée sous la devise «le courage de subvenir aux manques». Il ne sert à rien d'accuser l'absence d'un accord-cadre ou la méchante Union européenne. La politique a trop longtemps fermé les yeux sur le fait que, depuis la Seconde Guerre mondiale, notre pays est un pays importateur d'énergie. Une économie florissante a toujours eu besoin de plus d'énergie que celle produite sur place. Ce constat est toujours d'actualité, transition vers l'électricité ou pas.

La route livre un constat clair. Les véhicules à moteur thermique qui circulent sur nos routes consomment environ 210 pétajoules d'énergie par an soit, à peu de choses près, la consommation d'énergie électrique employée par la Suisse entière (205 pétajoules). Même si on considère qu'une voiture électrique est deux fois plus efficace qu'une automobile à moteur thermique, la Suisse devra accroître sa production d'énergie de 50%.

Attendre ce déficit d'approvisionnement sans réagir, comme le fait la Suisse, ce n'est pas une preuve de courage, mais d'idiotie. Notre pays continuera de dépendre des importations d'énergie au cours du siècle prochain. Ajoutons à cela que l'électricité est le vecteur d'énergie le moins fiable qui soit: elle dépend d'un réseau instable, qui est contrôlé par un gouvernement qui nous est peu favorable.

Le peuple suisse serait bien avisé de se défendre contre l'électrification intégrale de notre économie. Il est possible de décarboner la mobilité sans recourir exclusivement à l'électricité. L'importation de gaz et de carburants liquides synthétiques ou issus de la biomasse est déjà possible. En raison du pouvoir d'achat suisse, notre pays figure parmi les préférés pour les producteurs d'énergie étrangers. La Suisse doit surtout abandonner l'idée naïve d'une autarcie énergétique. Nous ne sommes pas autosuffisants et ne le serons jamais. Au lieu de négocier un accord sur le courant avec des pays de mauvaise volonté, nous devrions entamer les discussions avec les pays du Nord de l'Afrique pour les carburants synthétiques. Ayons le courage d'innover sinon nous devrons allumer des bougies pas seulement à Noël, mais aussi au printemps. Mais sans raison de faire la fête.

Cette colonne a été réalisée en collaboration avec Avenergy Suisse, l'association professionnelle des importateurs, fabricants et distributeurs de combustibles liquides en Suisse. L'opinion qui est exprimée dans cette colonne ne reflète pas nécessairement celle de la rédaction.

Calculer au lieu de déclarer

Pour les sinistres dont le montant des réparations est en-dessous de 1000 francs, n'appellez pas votre assurance et préférez payer de votre poche. En l'absence de protection du bonus, vous reculerez de quatre classes dans l'échelle des primes et il vous faudra autant d'années sans sinistres pour revenir à votre niveau initial. Bon à savoir: dans le cas où vous déclarez tout de même un sinistre, vous êtes libre de résilier votre contrat d'assurance dans les 14 jours qui suivent le versement de la prestation.

Fin de leasing à annoncer

Les véhicules pris en leasing ont tendance à coûter plus cher en primes d'assurance à leur bénéficiaire. Les compagnies d'assurance retiendront que, puisque le véhicule ne leur appartient pas, ils en prendront moins soin. Pour cette raison, il est impératif de déclarer la fin du leasing à son assureur, afin de bénéficier d'une ristourne. Même chose pour les cours de perfectionnement à la conduite: ceux-ci donnent souvent droit à des rabais sur les primes d'assurance, mais il est nécessaire d'envoyer l'attestation à la compagnie.

Des «extras» précieux

Une protection du bonus fait partie des couvertures «extra» que les experts s'accordent à recommander: pour quelques dizaines de francs par an, l'assureur ne vous infligera pas de malus pour un, voire deux (selon les compagnies) sinistres par an. Autre couverture recommandable: la renonciation de poursuite en cas de faute grave. En souscrivant à cette option, l'assureur ne se retournera pas contre vous, si vous commettez une faute grave, comme brûler un feu rouge. La conduite en état d'ébriété ne rentre pas dans cette catégorie.

Elle reste «focus»



LIFTING La compacte de l'ovale bleu se renouvelle, mais Ford a aussi déguisé un VW Caddy en Tourneo. Quant aux gros SUV japonais, leur venue ici n'est pas encore fixée.



Photos: Ford, Lexus, Mitsubishi. Texte: Calvin Leuwyler

Ford Focus et Ford Tourneo Connect

La Focus est redessinée et cela se voit notamment au niveau de la face avant (capot plus haut, calandre plus large et nouveaux phares LED de série). En outre, selon les multiples variantes (Trend Business, Titanium, Active, etc.), des touches de chrome ou des finitions satinées apparaissent. La compacte de Ford se refait certes une beauté, mais les évolutions ne sont pas qu'esthétiques. Du côté des moteurs, le choix pourra se porter sur le 1.0 essence à hybridation légère (125 ou 155 ch) ou le 1.5 diesel (95 ou 120 ch). La boîte à double embrayage à 7 vitesses sera proposée en option pour la première fois sur les versions essence. Des systèmes inédits pour la Focus sont introduites, comme la technologie Dynamic Pixel pour les phares ou la surveillance des angles morts, qui tiendra aussi compte d'une éventuelle remorque. Dans son coffre, le break, nommé Turnier, dispose désormais d'un plancher repliable pour créer deux espaces distincts et une zone étanche pour objets humides. La Focus ST (5 portes ou break) est aussi revue et dispose de moteurs diesel et essence. Ce dernier, de 2,3 l, délivre 280 ch et 420 Nm. Les prix débutent à 24 900 Fr. pour la version de base et commencent à 41 400 Fr. pour la Focus ST.

L'autre de nouveauté de Ford ravira ceux qui ont besoin de place. Jumeau technique du Volkswagen Caddy, le Ford Tourneo est assemblé sur la plateforme MQB du Groupe Volkswagen. Très ressemblant, le Ford se distingue néanmoins par sa face avant. A l'intérieur, le Tourneo est encore plus volumineux qu'auparavant, puisque capable d'accueillir des objets longs de 3,0 m. Disponible

en deux empattements, il se décline aussi en versions Active, Sport, Titanium et Trend. Des aides à la conduite et une transmission intégrale font leur apparition. Sous le capot se trouvent soit un 1,5 l essence (de 114 ch) soit un 2.0 diesel (de 102 ou 122 ch).



Mitsubishi Outlander PHEV

La marque nippone n'a pas encore dévoilé les détails de son Outlander hybride rechargeable, mais l'on sait déjà à quoi il ressemblera. Il partage son design avec la version essence lancée un peu plus tôt aux Etats-Unis. La commercialisation interviendra au Japon dès la fin de l'année et aux USA dans la seconde moitié de 2022. Son design se veut massif, pour mieux affirmer sa présence, notamment par le biais de roues de 20". Pour l'habitacle, Mitsubishi aime souligner sa robustesse. La troisième rangée de sièges est de série.



Lexus LX

Celui qui est qualifié de SUV «porte-étendard» par Lexus renouvelle son allure et gagne, entre autres, deux V6 bi-turbo (3.5 essence de 415 ch et 3.3 diesel de 229 ch) accolés à une boîte à 10 vitesses. En partie grâce à la nouvelle plateforme TNGA-F sur laquelle il repose, son centre de gravité a été réduit et il a perdu environ 200 kg par rapport à la précédente version. Sur demande, la banquette arrière peut être remplacée par deux sièges individuels bénéficiant d'une inclinaison réglable et d'un brumisateur (!) intégré aux buses de ventilation du ciel de toit.

MASERATI

Le Grecale renvoyé

Second SUV de la firme au trident, le Grecale devait initialement être dévoilé à la mi-novembre. Mais la pénurie de semi-conducteurs a contraint l'industriel à revoir son calendrier, et ajourner sa révélation au printemps 2022.

BMW

Nouvelle plateforme à venir

En 2025, BMW dévoilera une nouvelle plateforme modulaire. Bien qu'optimisée pour les véhicules électriques, elle ne leur sera pas entièrement dédiée, puisqu'elle pourra également accueillir des groupes motopropulseurs thermiques, voire une pile à combustible. Désignée «Neue Klasse», cette nouvelle architecture, qui profitera d'une nouvelle direction stylistique, sera inaugurée par la Série 3 de prochaine génération.

FOXCONN

Nouvelle gamme

Plus gros fabricant de matériel informatique de la planète, le géant taïwanais Foxconn fournit en composants électroniques des entreprises mondialement connues telles que Apple, Sony, ou encore Microsoft. En début de



semaine, le géant, qui se lance dans la branche automobile, a dévoilé rien de moins que deux nouveaux véhicules électriques. Présentés sous la marque Foxtron, ceux-ci se dénomment Model C et Model E. Tandis que le premier est une crossover de 7 places capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de 4,0 s, la seconde est une berline dessinée par Pininfarina dont la puissance avoisine les 700 ch!

ALPINE

Les gendarmes français en A110

Ce n'était jusqu'ici que des bruits de couloir. Mais, c'est désormais officiel: la gendarmerie nationale française roulera bel et bien en Alpine A110. «La société Renault a remporté le marché, avec le modèle Alpine A110 Pure; ce marché a été notifié le 11 octobre, pour quatre années. Une commande de 26 exemplaires a été passée», indique le ministère sur son site internet. A noter que ce n'est pas la première fois que les forces de l'ordre françaises roulent en Alpine. A la fin des années 1960, la gendarmerie avait déjà eu l'opportunité de rouler en berlinette.

Photo: Foxconn

jura®

« *Fraîchement moulu, pas en capsule.* »

R.F.



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



Miroir, mon beau miroir

PROGRÈS Alors que les voitures coréennes étaient dans le passé à peine plus excitantes qu'une machine à laver, elles s'affirment désormais avec des lignes captivantes, à l'instar de cette Kia EV6.

Photos: Kia

Cedric Heer

L'assée d'être catégorisée comme une marque ennuyante, Kia a décidé de changer de cap en 2006. C'est l'année où Peter Schreyer a débarqué au sein de la firme allemande, avec la mission d'insuffler un renouveau stylistique. Les formes affirmées et certains éléments distinctifs, tel le «nez de tigre», ont commencé à apparaître. Ils ont apporté à la marque ce caractère dont elle avait besoin. «Nous avons passé les quinze dernières années à développer notre identité visuelle. Pour l'EV6, les ingénieurs ont demandé à ne pas mettre de prises d'air à l'avant. Pour nous, c'était un problème, car tout était conçu autour de la calandre. Nous avons donc dû nous réinventer et avons trouvé comme solution ce que nous appelons la gueule de tigre numérique, évoquée par la signature lumineuse», explique Gregory Guillaume, vice-président du design chez Kia Europe.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'EV6 ne manque pas d'audace. «Nous nous sommes demandé: pourquoi les crossovers arborent-ils toujours le même profil? Et si nous parvenions à créer un EV qui suscite des émotions, peut-être même de la passion?» relate Gre-

gory Guillaume, avant de poursuivre: «L'EV6 est un mélange de différents caractères, au-delà de toute segmentation traditionnelle. Vous devez avoir le sentiment de conduire quelque chose de spécial!»

Si la partie avant est attrayante, avec ses renflements de tôle, c'est à l'arrière que se situe l'originalité: le bandeau lumineux à LED qui s'étend d'une aile à l'autre forme un arc qui sert aussi de spoiler géant. «Les aérodynamiciens voulaient un becquet en queue de canard. Or, ce n'était pas souhaitable pour les designers, car ce genre d'appendice est daté. Nous nous sommes creusés les méninges et avons proposé cette alternative intégrant les feux arrière. Il s'agit vraiment du signe distinctif de l'EV6», déclare Gregory Guillaume. A cet élément aérodynamique s'ajoute un spoiler de toit, dont les deux fentes centrales canalisent l'air. Ses extrémités, en plus de faire belle impression dans

les rétroviseurs, sont également utiles sur le plan aérodynamique. De nombreux autres détails trahissent le gros travail de réflexion derrière la conception de l'EV6. «Les porte-à-faux courts, les épaules larges, la ligne de toit basse: voilà autant de traits de style qui rappellent une voiture de sport et suscitent l'émotion. La construction compacte de la plateforme permet ces caractéristiques de design, sans pour autant sacrifier les aspects pratiques», conclut Gregory Guillaume.

Tant Hyundai que Kia bénéficient des qualités du châssis qu'il partagent. Même si l'empattement de l'EV6 est légèrement plus court que celui de la Ioniq 5, il y a de l'espace à profusion, devant comme derrière. La garde au toit souffre néanmoins de la ligne de toit plongeante, tout comme la visibilité arrière. Celle-ci est néanmoins compensée par la caméra et les capteurs de recul permettant de faire une marche arrière sans problème. Heureusement, car sans eux, la manœuvre serait bien plus périlleuse. L'assistance au freinage d'urgence agit comme il se doit alors que l'aide au parking, bien qu'efficace, se montre un peu lente.

Par rapport au modèle Hyundai basé sur la même plateforme (lire pages 10-11), les différences ne se résument pas qu'au design. Ainsi, la grande batterie a une capacité nette plus importante (77,4



Car of the Year 2022

La Kia EV6 est l'un des 61 véhicules figurant sur la liste provisoire des candidats au titre de Voiture de l'Année. Le gagnant, désigné par un jury dont fait partie la Revue Automobile, sera révélé en février.



Le design intérieur est, quant à lui, bien plus sobre, même dans la version GT Line. Les deux écrans incurvés – pour l'instrumentation et l'infodivertissement – accaparent toute l'attention. Certains boutons physiques sont toujours présents, mais la grande majorité des fonctions se pilote par le biais de l'écran tactile. L'habitabilité est correcte.

FICHE TECHNIQUE

Kia EV6	125 kW RWD	168 kW RWD	173 kW AWD	239 kW AWD	430 kW AWD
Capacité de la batterie kWh / technologie	58 / lithium-ions, 288 cellules, 520V	77,4 / lithium-ions, 384 cellules, 690V	58 / lithium-ions, 288 cellules, 500V	77,4 / lithium-ions, 384 cellules, 670V	77,4 / lithium-ions, 384 cellules, 670V
Temps de recharge (10–80%)	h 05:55 à 11 kW, 1:03 à 50 kW, 0:18 à 180 kW	07:20 à 11 kW, 1:13 à 50 kW, 0:18 à 240 kW	05:55 à 11 kW, 1:03 à 50 kW, 0:18 à 180 kW	07:20 à 11 kW, 1:03 à 50 kW, 0:18 à 240 kW	07:20 à 11 kW, 1:03 à 50 kW, 0:18 à 240 kW
Moteur (construction)	Moteur synchrone à aimant permanent (1 unité)	Moteur synchrone à aimant permanent (1 unité)	Moteur synchrone à aimant permanent (2 unités)	Moteur synchrone à aimant permanent (2 unités)	Moteur synchrone à aimant permanent (2 unités)
Puissance kW (ch) à tr/min	125 (170) à N.C.	168 (229) à N.C.	173 (235) à N.C.	239 (325) à N.C.	430 (584) à N.C.
Couple Nm à tr/min	350 à N.C.	350 à N.C.	605 à N.C.	605 à N.C.	740 à N.C.
Transmission	RWD, 1 vitesse (démultiplication continue)	RWD, 1 vitesse (démultiplication continue)	AWD, 1 vitesse (démultiplication continue)	AWD, 1 vitesse (démultiplication continue)	AWD, 1 vitesse (démultiplication continue)
L x l x h / empattement	mm 4680 x 1880 x 1550 / 2900	4680 x 1880 x 1550 / 2900	4680 x 1880 x 1550 / 2900	4680 x 1880 x 1550 / 2900	4695 x 1890 x 1545 / 2990
Poids à vide (DIN) / total	1965 / 2340	2000 / 2425	1995 / 2445	2105 / 2530	2174 / 2600
Coffre/avec sièges rabattus	l 490–1300	490–1300	490–1300	490–1300	480–1300
0–100 km/h	s 8,5	7,3	6,2	5,2	3,5
Vitesse de pointe	km/h 185	185	185	185	260
Autonomie (WLTP)	km 394	528	371	506	406
Consommation mixte	kWh/100 km 16,6	16,5	17,6	17,2	21,9
Emissions de CO ₂	g/km 0	0	0	0	0
Prix dès	Fr. 49 950.–	54 450.–	55 950.–	60 950.–	75 950.–
Disponibilité en Suisse	uniquement sur commande	novembre 2021	1er trimestre 2022	1er trimestre 2022	4e trimestre 2022



Le moins que l'on puisse dire, c'est que le style de cette EV6 est affirmé. Le spoiler, qui intègre les feux arrière, démontre qu'il est possible d'accorder forme et fonction.

kWh) sur la Kia. La tension utilisée (690 V) – et donc la vitesse de recharge maximale (240 kW) – est également plus élevée. Enfin, la version haut de gamme, avec ses 239 kW (325 ch), offre 14 kW (20 ch) de plus que la Hyundai.

Plus sportive sur tous les plans

La plus grande différence réside toutefois dans le comportement routier. Jusqu'à présent, les modèles Hyundai étaient en principe plus sportifs que ceux de Kia. Mais les choses changent. Et si l'EV6 a un look plus incisif que la Hyundai Ioniq 5, elle se montre aussi plus agile sur la route. Sur les deux voitures, la plateforme E-GMP place la batterie dans le soubassement de sorte à abaisser le centre de gravité. Dans la version à transmission intégrale, les moteurs synchrones à excitation permanente sont installés de manière peu encombrante à l'avant et à l'arrière, ce qui permet d'obtenir des porte-à-faux courts et une bonne répartition du poids. L'EV6 est le premier modèle au monde à disposer d'un essieu moteur qui intègre le roulement de roue dans l'arbre d'entraînement, lequel transmet la puissance du moteur à la roue. Ce choix technique réduit la sensibilité aux chocs de la chaussée, le nombre de pièces utilisées ainsi que le poids. Il augmente, en contrepartie, la rigidité des essieux et, donc, la maniabilité. Les amortisseurs adaptatifs, comme sur la Ioniq 5, sont assistés par

un piston supplémentaire qui ajuste la dureté de l'amortissement en fonction de la fréquence d'entrée. Il en résulte un meilleur équilibre entre dynamisme et confort, à ceci près que la Kia EV6 est un peu plus sportive à tous égards que la Ioniq 5.

Le plus gros point faible de ces deux modèles réside dans leur direction molle et peu communicative. Il n'y a rien à redire sur la précision du guidage, mais elle ne transmet pratiquement aucun retour d'information. La récupération d'énergie étagée permet de conduire sans toucher au frein et grâce à la fonction Vehicle-to-load, des appareils électriques peuvent être alimentés ou rechargés jusqu'à une puissance de 3,6 kW. Les fonctions de confort telles que les sièges électriques – chauffants, ventilés et dotés d'un repose-pieds déployant – ainsi que le large écran tactile pour l'infodivertissement font partie de l'équipement de série. «Chez nous, chaque client doit pouvoir profiter de série de certaines fonctions, quelle que soit la variante d'entraînement choisie», déclare Peter Fahrni, directeur général de Kia Suisse (lire ci-dessous). Tout ou presque est déjà compris dans les 50 000 francs du modèle de base, qui sera sans doute peu plébiscité en Suisse. Affichée 67 000 francs, la GT-Line avec transmission intégrale devrait trouver un plus large public. «Nous voulons que le prix publié soit un prix réel», clame Peter Fahrni. Les rivaux feraient bien de s'en inspirer. ●

«Rester ouvert à toutes les technologies»

Peter Fahrni, 61 ans, a repris les rênes de Kia Suisse depuis 2017. La marque a connu depuis lors une croissance constante, passant de 1,2% de part de marché à presque 2%. Toutefois, le directeur général de la marque coréenne le sait, il y a encore un grand potentiel de croissance. L'EV6, mais aussi les prochains modèles à propulsion plus conventionnelle, aideront la marque à cette fin.

REVUE AUTOMOBILE: Jusqu'où peut croître la part de marché des voitures électriques en Suisse?

Peter Fahrni: Leur part de marché va croître, c'est sûr, mais il restera toujours une place pour les moteurs essence et diesel efficaces. Je crois que pour l'avenir, il est important de rester ouvert à toutes les technologies.

La politique de prix claire ainsi que la garantie de 7 ans ont-ils constitué des éléments décisifs dans la croissance des ventes de Kia selon vous?

Nous remarquons que l'argument de la garantie a convaincu de nombreux clients à acheter une Kia, car c'est une promesse de qualité. En ce qui concerne notre politique de prix et d'équipements, nous préférons proposer à nos clients des packs d'équipements clairs et bien structurés. C'est important d'avoir un placement de prix cohérent. Leur solide valeur se maintiendra ensuite sur le marché de l'occasion, où les Kia sont fortement plébiscitées.

Si vous pouviez demander au siège de Kia à

Séoul un modèle spécifiquement fait pour la Suisse, à quoi ressemblerait-il?

Les monospaces ont presque disparu du marché. Cependant, nous continuons à recevoir des demandes pour ces véhicules adaptés aux familles, encore produits par notre marque, mais qui ne sont actuellement plus proposés en Europe.

Est-il trop tôt ou pouvez-vous déjà nous dire quelles sont vos attentes pour l'EV6?

Nous recevons des commentaires très positifs. Nous sommes d'ores et déjà très satisfaits du nombre de commandes, qui s'élève à trois chiffres. La majorité d'entre elles sont des GT-Line, l'exécution la plus riche, et la quasi-totalité des commandes porte sur des modèles à grande batterie, capable de 500 km d'autonomie. La technologie 800 volts permet une recharge rapide, on récupère ainsi 100 km d'autonomie en cinq minutes. Après 18 minutes, la batterie est de nouveau chargée à 80%. L'EV6 s'insère bien dans notre palette de modèles électriques, qui inclut déjà les e-Soul et e-Niro.

L'EV6 est la soeur jumelle de la Ioniq 5. Faut-il davantage différencier Kia de Hyundai ou se distinguent-elles suffisamment?

Chaque marque a ses gènes caractéristiques et a fait ses propres choix techniques. Vous pouvez déjà le constater dans le design de l'EV6 et de la Ioniq 5. Chez Kia, nous avons également différentes tailles de batteries et différents groupes motopropulseurs. L'EV6 sera d'ailleurs complétée dans un an par une version GT, forte de 585 ch.

Comment les clients de Kia pourront-ils recharger leurs véhicules électriques?

Dans quelques semaines, nous introduirons «Kia Charge», qui prendra le relais de l'offre existante. Il s'agit d'une carte fonctionnant dans plus de 5000 points de recharge en Suisse et dans plus de 200 000 en Europe. Les clients peuvent choisir entre trois modèles d'abonnement différents. Depuis peu, il est même possible de prendre une option incluant les bornes de recharge Ionity, qui convient particulièrement à l'EV6.

Interview: Lorenzo Quolantoni et Cedric Heer

Peter Fahrni (61 ans) est directeur général de Kia Suisse depuis 2017. Avant cela, il a longtemps travaillé pour GM et Opel.





Déroutante, mais convaincante

INNOVANTE Avec la Ioniq 5, Hyundai a créé la surprise: personne n'imaginait voir si tôt une telle technologie sur une voiture «grand public». Pourtant, les coréens maîtrisent déjà bien leur sujet.



The Car of the Year 2022

La Hyundai Ioniq 5 est l'un des 61 véhicules figurant sur la liste provisoire des candidats au titre de Voiture de l'Année. Le gagnant, désigné par un jury dont fait partie la Revue Automobile, sera révélé en février.

Test Team RA

Tout semble réussir à Hyundai en ce moment, et ce, sans grand tapage. A l'inverse, au moment de lancer leurs modèles électriques, d'autres constructeurs versent dans l'esbroufe, à coups de slogans pompeux du genre «la mobilité électrique redéfinie» ou «Power your world». Or, rien de tout cela pour la marque coréenne. En effet, la première mondiale de la Ioniq 5 a été exclusivement célébrée en ligne durant 11 minutes seulement. Certes, cela remonte déjà au mois de février, en pleine pandémie. Il n'empêche, les Coréens étaient déjà convaincus que l'originalité de leur nouvelle-venue suffisait à elle seule à lui faire une place parmi les rivales proposées par les constructeurs généralistes.

Ce constat démontre à quel point Hyundai – et sa marque sœur Kia (lire les pages 8-9) – font bouger la scène électrique sans fanfaronner, mais avec beaucoup d'assurance. Le groupe coréen a, certes, accumulé de l'expérience en matière de propulsion électrique depuis 2016, d'abord avec la Ioniq, puis avec le Kona, dont le succès fut retentissant. Cela dit, le fait de se lancer dans la technologie 800 volts, jusqu'ici la chasse gardée de Porsche et Audi avec leur Taycan et e-tron GT, est tout de même une sacrée surprise. De plus, la gamme Ioniq s'agrandira de deux autres modèles d'ici 2024, sans compter la Kia EV6 et la Genesis GV60, toutes basées sur la récente plateforme E-GMP.

Fidèle au concept

Au Salon de Francfort de 2019, Hyundai dévoilait le concept 45 EV. Hormis certains détails futuristes, la voiture de série que nous avons aujourd'hui devant nos yeux ressemble beaucoup à cette étude. Le style anguleux a été entièrement conservé, mais le toit est légèrement plus

haut. Soulignons l'audace du dessin particulier de la Ioniq 5, bien que certains détails tels que les stries sur les passages de roues sont d'une esthétique discutable.

Concernant l'intérieur, Hyundai fait référence à un salon, et le terme est approprié. Il ne manque plus que les sièges pivotants du concept! L'empattement de 3 mètres n'a rien à voir avec le segment des compactes, comme pourrait le suggérer la silhouette bicorps. Ceci rend l'espace à bord vraiment généreux. Les sièges avant à réglages électriques se muent en transats (sur la finition la plus haut-de-gamme) pour piquer un roupillon, ou une turbo-sieste, vu la rapidité de recharge des batteries. Quant aux passagers arrière, ils voyagent également dans d'excellentes conditions en l'absence de tunnel central gênant. Si la banquette arrière peut coulisser longitudinalement, la console médiane en est aussi capable! De plus, les dossiers des sièges arrière sont ajustables. Le coffre de 527 l (extensible à 1587 l) est volumineux, mais en retrait par rapport à certaines concurrentes.

Du côté de l'infodivertissement, les deux écrans de bord, côte à côte, affichent un format convenable de 12". Celui de droite, tactile, surplombe les boutons dédiés à la climatisation. Il subsiste aussi bon nombre de touches sur le volant. Hyundai qualifie cette planche de bord de modulaire, alors qu'elle n'a finalement rien de très spectaculaire par rapport à ce que d'autres fabricants proposent, comme des tablettes géantes par exemple. Néanmoins, saluons la bonne conception du système: les informations et les «touches» liées à la conduite sont clairement délimitées, le tout fonctionne efficacement et s'utilise simplement. Les diverses fonctions proposées sont reprises d'autres modèles Hyundai connus. Ainsi, l'on retrouve les bons aspects, tout comme les petites failles: les nombreuses possibilités de personnalisation séduisent, tan-

dis que les lacunes du système de navigation agacent. Par exemple, les arrêts pour recharger ne sont pas automatiquement pris en compte dans le guidage routier. Un comble pour une voiture électrique.

Rien à redire, en revanche, sur le système de gestion de charge, franchement impressionnant. Lorsque le concept a été dévoilé en 2019, Hyundai n'avait pas pipé mot sur la fameuse tension de 800 V. Certes, des rumeurs circulaient, mais personne ne s'attendait à voir le constructeur arriver avec cette technologie. Surtout pas aussi rapidement, ni, surtout, après le grand ramdam médiatique autour de Porsche.

Agréable sur la route

Qu'on ne se méprenne pas, la Ioniq 5 n'entend pas rouler sur les plates-bandes du Taycan. Sur le plan dynamique, elle se veut plus modeste. Néanmoins, elle répond à toutes les attentes, voire les dépasse si l'on en juge ses accélérations vigoureuses (0-100 km/h en 7,4 s avec la batterie de 72,6 kWh). Elle le doit à ses 160 kW (217 ch) et ses 350 Nm transmis aux roues arrière. La souplesse se ressent de manière omniprésente jusqu'aux environs de 130 km/h. Toutefois, au-delà, l'on constate un petit coup de mou.

Quant aux trains roulants, ils assurent toujours une parfaite tenue. Les petites aspérités de la chaussée pourraient être encore mieux filtrées, mais ils ont le mérite de maintenir les 2 tonnes de l'auto sur des rails, même à grande vitesse, et dans un bon confort. La batterie installée dans le soubassement joue ici un rôle majeur, mais la configuration du châssis, en lui-même, reste une réussite, avec ses suspensions indépendantes McPherson à l'avant et son essieu multibras à l'arrière. Il permet de profiter pleinement des performances des moteurs électriques... de préférence en montée, dans la mesure où les nombreux systèmes d'assistance ne contrôlent pas



Hyundai a fait preuve d'audace dans le dessin de la carrosserie. L'intérieur se montre un peu plus classique, mais la place qu'il réserve aux occupants est royale. En revanche, le coffre est modeste.

trop la voiture. En revanche, en descente, le poids augmente naturellement la tendance au sous-virage. Accordons, toutefois, à Hyundai, le mérite d'avoir trouvé le bon équilibre entre confort et sportivité dans le cadre d'un usage quotidien.

Haltes rapides aux bornes de recharge

Si conduire la Ioniq 5 est plaisant, la recharger l'est presque tout autant. Son système de 800 V – soit le double du voltage habituel – permet des puissances de charge allant jusqu'à 180 kW (avec la batterie de 58 kWh), voire 220 kW (avec celle de 72,6 kWh). En réalité, la tension moyenne s'élève à 523 V pour la «petite» batterie et 653 V pour la «grande», ce qui reste nettement au-dessus des voitures électriques conventionnelles qui plafonnent à 400 V. Concrètement, cela signifie qu'il suffit de rester branché 5 minutes pour récupérer 100 km d'autonomie, si les conditions sont optimales. La jauge de la batterie pourrait même passer de 10 à 80% en 18 minutes. Cela dit, dans les stations de recharge rapide actuelles, il faut compter environ

30 minutes. Le chargeur de 11 kW prend 5 à 6 heures pour remplir la batterie et comptez au moins une journée complète pour y parvenir avec une prise domestique. Toutefois, grâce à la faible consommation du véhicule, il n'est pas nécessaire de recharger souvent; nous avons mesuré 15,2 kWh/100 km lors de notre parcours standard, un record pour la catégorie. Avec la grande batterie, cela assurerait une autonomie de 480 km. En usage mixte et dans des conditions pas idéales, le champ d'action atteindrait tout de même les 400 km.

Avec tant d'atouts, le tarif exigé semble très correct: moins de 50 000 Fr. pour la version équipée de la grande batterie et deux roues (arrière) motrices. Notre modèle d'essai RWD agrémenté d'options a atteint le prix raisonnable de 55 750 Fr. Quant à la version AWD, elle débute à 52 400 Fr. La Ioniq 5 donne en tout cas un avant-goût captivant de l'offensive électrique de Hyundai. L'on attend donc impatientement la Ioniq 5 N pour l'an prochain, qui se confrontera aux sportives électriques premium, mais avec un prix raisonnable. ●

FICHE TECHNIQUE

Test RA | 82 | 2021

Hyundai Ioniq 5

PRIX
Hyundai Ioniq 5 «Origo» (125 kW, 58 kWh, RWD) dès Fr. 44 900.–, «Amplia» (125 kW, 58 kWh, RWD) dès Fr. 51 400.–, «Amplia» (160 kW, 72,6 kWh, RWD) dès Fr. 54 900.–, Modèle d'essai avec options: Fr. 55 750.–.

MOTEUR ÉLECTRIQUE (ECE)

Type Machine synchrone à aimants permanents, AC
Puissance 160 kW (217 ch)
à N.C.
Couple 350 Nm
à N.C.

BATTERIE

Type lithium-ions
Tension 653 V
Capacité 72,6 kWh
Poids 453 kg
Puiss. de rech. AC/DC 11 / 220 kW
10–100% (AC) après 6h09'
10–80% (DC) après 18'

TRANSMISSION

RWD; transmission directe à 1 vitesse.

CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS

Carrosserie autoporteuse; AV jambes élastiques (McPherson); AR essieu multibras, ressorts hélicoïdaux; AV/AR barre stabilisatrice; 4 disques de frein (AV ventilés); direction à crémaillère avec assistance électrique; roues AV/AR 235/55 R19.

CARROSSERIE

SUV, 5 portes, 5 places.

DIMENSIONS ET POIDS

L x l x h 4635 x 1890 x 1605 mm
Empattement 3000 mm
Voies AV/AR 1638 / 1647 mm
Poids à vide (DIN) 2175 kg
Poids total 2540 kg
Poids remorqu. freiné 1600 kg
Poids remorqu. non freiné 750 kg
Coffre AV/AR 24 / 527–1587 l
Charge sur le toit 80 kg
Garde au sol 160 mm

PERFORMANCES ET CONSOMMATION (WLTP)

Vitesse de pointe 185 km/h
0–100 km/h 7,4 s
Consommation (mixte) 16,8 kWh/100 km
Emissions de CO₂ pour la prod. d'énergie 12 g/km
Autonomie 481 km
Catégorie énergétique A

GARANTIE

Usine 5 ans/km illimités
Corrosion 12 ans
Batterie 8 ans/160 000 km
Mobilité 8 ans/km illimités

IMPORTATEUR

Hyundai Suisse, Bersan Automotive Switzerland AG, Brandbachstr. 6, 8305 Dietlikon www.hyundai.ch

MESURES REVUE AUTOMOBILE

ACCÉLÉRATIONS 0–100 km/h

0 s Hyundai Ioniq 5 (pneus été) – (donnée constr.: 7,4 s) 20 s
Moyenne du segment **9,6 s** 20 s

DISTANCES DE FREINAGE 100–0 km/h

0 m Hyundai Ioniq 5 (pneus été) – 60 m
Moyenne du segment (pneus été) **37,7 m** 60 m
Moyenne du segment (pneus hiver) **41,8 m** 60 m

CONSOMMATION Parcours std RA (donnée constr.: 16,8 kWh/100 km)

0 kWh/100 km Ioniq 5 **15,2 kWh/100 km** 30 kWh/100 km
Moyenne du segment **25,4 kWh/100 km** 30 kWh/100 km
Moyenne d'essai 17,5 kWh/100 km
Autoroute/hors localité 22,0 kWh/100 km
Ville 14,6 kWh/100 km
Autonomie (d'après le parcours std) 480 km

POIDS

A vide, mesuré 1980 kg
Répartition AV/AR 47 / 53%
Rapport poids/puissance 11,4 kg/kW (8,4 kg/ch)

DIAMÈTRE DE BRAQUAGE

Tours de volant 3
Ø entre murs g./dr. 11,9/12,0 m

BRUIT À L'INTÉRIEUR

Au ralenti / 50 km/h / 80 km/h / 120 km/h –

CONDITIONS DES MESURES

Kilométrage/distance parcourue **1865/1731 km**
Pneus été Michelin Primacy⁴ 235/55 R19 105W.

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV/AR

Garde au toit 93–105/95 cm
Longueur d'assise 56/55 cm
Hauteur d'assise 30–37/34 cm
Espace aux jambes 33–36/20–53 cm
Largeur intérieure 157/157 cm
Hauteur sol-assise 61–70/65 cm

COFFRE

Profondeur/avec banquette rabattue 58–98/170–207 cm
Largeur/hauteur 104–134/35–89 cm
Surface d'ouverture l x h/seuil 105 x 75/71 cm
Hauteur de hayon 213 cm

RÉSULTATS

Note de la rédaction

83,5/100

MOTEUR-BOÎTE

★★★★★ Les 300 chevaux et les 600 Nm suffisent dans toutes les situations. A fortiori parce que cette puissance et ce couple déboulent immédiatement.

TRAINS ROULANTS

★★★★★ L'équilibre entre confort et dynamisme est réussi. Il est pourtant possible de faire mieux dans les deux domaines, comme Kia le prouve avec l'EV6.

HABITACLE

★★★★★ L'espace est digne d'un salon alors que les dimensions extérieures sont réduites. Rares sont les concurrents à réussir cela. Le choix des matériaux et la conception sont séduisants.

SÉCURITÉ

★★★★★ Toutes les aides à la conduite sont de la partie et fonctionnent parfaitement, comme le prouve notre premier contact avec la Kia EV6.

BUDGET

★★★★★ Compte tenu de la technologie innovante dont est dotée la Ioniq 5, Hyundai applique un prix très compétitif. Il est, en effet, difficile de trouver un meilleur rapport prestation-prix actuellement sur le marché.

VERDICT

Le design est certes discutable mais, pour le reste, la Hyundai Ioniq 5 fait presque un sans-faute dans tous les domaines. La clé de succès tient à la nouvelle plateforme E-GMP, sur laquelle seront basés tous les futurs modèles électriques du groupe. Et si toutes sont aussi réussies que la Ioniq 5, le groupe Hyundai-Kia peut envisager l'avenir sereinement.

Une association logique

MOTEUR La décision de passer au diesel pour les modèles sportifs d'Audi n'a pas été du goût de tous. Heureusement, la S5 Cabriolet reste à l'essence.

Test Team RA

Un tollé: voici la réaction qui a suivi l'annonce d'Audi au printemps 2019 de ne plus proposer la nouvelle S5 qu'avec un moteur diesel. Certes, les 700 Nm étaient un argument de poids en faveur du 3.0 TDI, mais comment conjuguer diesel et sportivité? L'évolution des moteurs équipant les modèles signés d'un «S» ne semblait pas aller dans le bon sens: de l'emblématique V8 atmosphérique de 4,2 l, l'on est passé au plus petit V6 turbo de 3,0 l essence qui a, lui-même, dû céder sa place à un 3,0 l diesel sous le capot des S4 et S5.

Le moteur à autoallumage s'est ainsi imposé sur tous les modèles S d'Audi. Tous, sauf sur l'irréductible cabriolet. Sous son capot, le moteur V6 turbo de 2995 cm³, qui «renferme» son turbocompresseur à l'intérieur du V, a encore droit de cité. Malgré ses 260 kW (354 ch), le «convertible» accélère tout de même moins vite que le coupé et la Sportback équipés du diesel de 250 kW (341 ch). En effet, selon les valeurs d'usine, le 0 à 100 km/h s'expédie en 4,6 secondes pour le coupé, contre 4,9 secondes pour le toit en toile. Le TFSI perd quelques dixièmes de seconde par rapport au TDI. Le diesel a clairement l'avantage du côté du couple avec ses 700 Nm, face aux 500 Nm de l'essence.

Le ressenti plus important que les faits

Cela dit, quelle importance faut-il accorder à cette différence minime sur les départs arrêtés, assez peu fréquents au quotidien? Pas vraiment, et c'est encore moins pertinent pour une décapotable, où les émotions perçues ont bien plus de valeur que les chiffres bruts d'une fiche technique. Il semble tout de même étrange que le cabriolet – naturellement prédestiné à une conduite détendue – soit privé d'un moteur diesel, alors que le coupé sportif ne

puisse pas être équipé d'un moteur à essence. Un comble...

La version TFSI, aussi rapide soit-elle, n'est pas un modèle de sportivité. Le moteur, acceptant les hauts régimes mais trop linéaire, n'est que partiellement incriminé. La faute revient surtout à la boîte de vitesses. Par rapport à sa prédécesseure, Audi n'utilise plus une boîte à double embrayage à 7 rapports dans la nouvelle S5, mais une boîte automatique classique à huit rapports. Ceux-ci sont plus longs, de sorte qu'il est facile d'atteindre 100 km/h en deuxième. Dans les modes de conduite normaux, la boîte automatique change de vitesse en douceur et rapidement, mais pas aussi imperceptiblement que la boîte à double embrayage. En mode dynamique, les changements de vitesse se ressentent même très nettement – on dirait presque que la voiture essaye de prouver sa sportivité.

À ce sujet, si vous deviez un jour faire la course avec votre voisin de feu rouge, vous pouvez être tranquille. Grâce à son «launch control», la S5 réussit avec brio des départs canons. Nous avons mesuré un temps de 5,4 secondes de 0 à 100 km/h; elle a manqué de peu le chrono promis par Audi.

Agilité remarquable pour son poids

Rouler le long d'un magnifique col de montagne, capote baissée et cheveux au vent, voilà la véritable vocation d'une S5 Cabriolet. Et pour garantir le plaisir et la sécurité (c'est une Audi...), elle est équipée d'une transmission intégrale et d'un système de «torque vectoring». Cela permet de conduire la S5 de manière détendue, même dans les virages, à des vitesses élevées. La distribution sélective du couple aide le guidage en courbes, en particulier sur les routes plus étroites et sinueuses. Cependant, le couple est toujours réparti de manière équilibrée entre les essieux, de sorte que la S5 ne se transforme jamais en une propulsion au caractère fou-

gueux, même si l'on a plutôt tendance à avoir le pied lourd.

Ainsi, la S5 Cabriolet a semblé étonnamment agile pour son poids. D'après nos relevés, la belle pèse 1880 kg. Elle accuse donc une surcharge de près de 30 kg par rapport à la Sportback. Or, nous avons déjà reproché à cette dernière son poids élevé en ordre de marche et de la lenteur qui en découle. Ce ne sont pas les 30 kg en moins qui font la différence sur le convertible, c'est son moteur. Le TFSI arrive mieux à dissimuler la masse que le TDI et prouve qu'il constitue le choix idéal pour une voiture qui doit avant tout être agréable à conduire.

Luxe, calme et volupté

Comme la conduite d'une décapotable doit rester un plaisir, le réglage des suspensions suit cette logique. Bien que l'amortissement soit assez ferme, surtout en mode dynamique, ce n'est pas le cas avec les autres modes de conduite. La S5 présente un compromis équilibré et le cabriolet peut être manœuvré avec précision dans les virages. La rigidité en torsion de la carrosserie par rapport à la précédente S5 y contribue également: les développeurs d'Audi parlent ici d'une amélioration allant jusqu'à 40%. Nous ne pouvons pas juger de la véracité de ce chiffre, mais, dans tous les cas, l'on sent que la rigidité a été nettement améliorée. Il est probablement inutile de mentionner que la direction devrait laisser remonter bien davantage d'informations de la route. Audi connaît cette faiblesse et compte y remédier, bien qu'il soit peu probable que cela change dans un avenir proche.

Quant à l'intérieur, il y a de quoi parler d'un agréable cocon. Avec ses sièges enveloppants et magnifiquement matelassés, notre voiture d'essai est élégante, tandis que l'Alcantara et les garnitures en fibre de carbone apportent la touche de sportivité nécessaire. La fonction de massage des sièges avant assure un confort parfait. Le fait qu'ils soient ventilés n'est plus nécessaire en automne, mais cela manquera quand la belle saison reviendra. Actuellement, c'est un chauffage pour la nuque que nous cherchons... en vain, lui non plus ne faisant pas partie des équipements proposés. Si le rugissement discret du V6 est agréable à écouter capote baissée, il devient bruyant à haute vitesse et l'habitacle est fouetté par les courants d'air. Il est donc vivement



conseillé d'opter pour le filet anti-remous, demandant un supplément de 460 Fr. Le toit s'ouvre et se ferme en 15 secondes à des vitesses allant jusqu'à 50 km/h. Lorsque la capote est relevée, l'intérieur reste agréablement silencieux. Le tissu multicouche absorbant le bruit n'est pas aussi insonorisant qu'un toit en dur, mais même à grande vitesse, les conversations et les appels téléphoniques sont possibles sans devoir hausser le ton outre mesure.

La question délicate

La S5 Cabriolet coûte au moins 97 300 Fr. Nous laisserons à la sensibilité des potentiels acheteurs de juger si ce montant est trop élevé ou pas. Le fait est que cela représente environ 6500 Fr. de plus que la Sportback. Cependant, en contrepartie, le client profite d'une motorisation qui fait la part belle au plaisir et qui convient parfaitement au caractère de la voiture. Néanmoins, notre voiture de test comprend, en outre, divers packs d'assistance, les phares Matrix LED, ainsi que les jantes de 20" notamment. Le supplément est d'environ 20 000 Fr. Ça aussi, ça colle bien avec le caractère de l'auto. ●

RÉSULTATS

Note de la rédaction

78,0/100

MOTEUR-BOÎTE

★★★★★

L'essence au lieu du diesel n'est désormais disponible que sur l'Audi S5 Cabriolet. Or, ce moteur correspond parfaitement au caractère de tout modèle sportif d'Audi. La transmission intégrale avec vectorisation du couple répartit adéquatement la puissance.

TRAINS ROULANTS

★★★★★

La direction est assez précise, mais n'est pas suffisamment communicative. La suspension pourrait être un peu moins ferme.

HABITACLE

★★★★★

L'intérieur de la S5 Cabriolet plaît par sa belle finition et ses matériaux de haute qualité. La capote en tissu assure un silence étonnant dans l'habitacle, mais, une fois baissée et sans déflecteur, les turbulences sont de rigueur. L'espace à bord est naturellement limité.

SÉCURITÉ

★★★★★

Audi intègre toutes sortes de systèmes d'assistance dans la S5, mais moyennant un coût supplémentaire considérable. L'ergonomie est exemplaire; le conducteur peut rester concentré sur la route sans être distrait.

BUDGET

★★★★★

La S5 Cabriolet fait payer cher son charme – au moins 97 300 Fr. Son V6 essence n'est pas non plus très économique.

VERDICT

Tout semble bien pensé dans l'Audi S5 Cabriolet. L'intérieur élégant, le puissant V6 et la douce boîte automatique à 8 rapports. La mécanique vous invite à sillonner nos belles routes par beau temps. On aurait cependant aussi aimé que ce soit le cas pour le coupé et la Sportback...



La qualité transpire de tous les côtés: coutures matelassées sur les sièges en cuir, revêtements en Alcantara et beaucoup de carbone créent une atmosphère agréable. Profitez des derniers rayons du soleil d'été!



FICHE TECHNIQUE

Test RA | 83 | 2021

Audi S5 Cabriolet

PRIX

Audi S5 Cabriolet TFSI (3.0 T, 354 ch, AT8, AWD) dès Fr. 97 300.–. Modèle d'essai avec options Fr. 117 070.– (extrait: Pack infodivertissement Fr. 6220.–, Pack assistances Fr. 3340.–, Pack «Technik Plus» Fr. 3590.–, jantes alu Fr. 3320.–, cuir nappa S-Line Fr. 1170.–, phares Matrix LED/Laser Fr. 1100.–, caméras vision périphérique Fr. 1500.–, filet anti-remous Fr. 460.–)

MOTEUR (ECE)

Type EA839
Cylindres/cylindrée V6/2995 cm³
Taux de compression 11,2:1
Puissance 260 kW (354 ch)
à 5400–6400 tr/min
Couple 500 Nm
à 1370–4500 tr/min
Carburant essence

MOTEUR (CONSTRUCTION)

Position longitudinale AV, alésage×course 84,5×89 mm, 2 ACT (chaîne), 4 soup./cyl., VVT, culasse et bloc en alu, injection directe, turbocompresseur, échangeur d'air, stop-start.

TRANSMISSION

AWD; boîte automatique 8 vitesses: I, 5, II, 3, 2, III, 2, 143, IV, 1, 72, V, 1, 313, VI, 1, VII, 0, 823, VIII, 0, 64, AR 3, 478, pont 2, 848.

CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS

Carrosserie autoporteuse; AV triangles transversaux, jambes

élastiques; AR essieu multibras; AV/AR ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice; 4 disques de freins (ventilés); direction à crémaillère avec assistance électrique, roues AV/AR 245/40 R18; jantes 8,5J.

CARROSSERIE

Cabriolet, 2 portes, 4 places.

DIMENSIONS ET POIDS

L×l×h 4705×1846×1382 mm
Empattement 2765 mm
Voies AV/AR 1587 / 1568 mm
Poids à vide (DIN) 1840 kg
Poids total 2340 kg
Poids remorqu. freiné 1900 kg
Poids remorqu. non freiné 750 kg
Coffre 375 l
Charge de timon 80 kg

PERFORMANCES ET CONSOMMATION (WLTP)

Vitesse de pointe 250 km/h
0–100 km/h 4,9 s
Conso. (mixte) 9,1 l/100 km
Emissions de CO₂ 206 g/km
Catégorie énergétique F
Réservoir 58 l

GARANTIE

Usine 3 ans/100 000 km
Vernis 3 ans
Corrosion 12 ans
Service 10 ans/100 000 km
Pièces 2 ans

IMPORTATEUR

Amag Import AG
Alte Steinhäuserstrasse 12
6330 Cham
www.audi.ch

MESURES REVUE AUTOMOBILE

25 °C

ACCÉLÉRATIONS 0–100 km/h (donnée constr.: 4,9 s)

0 s	Audi S5 Cabrio TFSI (pneus été)	5,4 s	20 s
Moyenne du segment 4,2 s			
0–40 km/h	1,6 s	0–140 km/h	9,7 s
0–60 km/h	2,7 s	0–160 km/h	12,6 s
0–80 km/h	3,9 s	0–180 km/h	16,5 s
0–100 km/h	5,4 s	50–80 km/h (S)	1,7 s
0–120 km/h	7,4 s	80–120 km/h (S)	3,6 s

DISTANCES DE FREINAGE 100–0 km/h

0 m	Audi S5 Cabrio TFSI (pneus été)	34,9 m	60 m
Moyenne du segment (pneus été) 35,1 m			
Moyenne du segment (pneus hiver) - 60 m			
120–0 km/h	50,8 m	50–0 km/h	8,9 m
100–0 km/h	34,9 m	40–0 km/h	5,8 m
80–0 km/h	22,4 m	30–0 km/h	3,4 m
60–0 km/h	12,8 m	20–0 km/h	1,6 m

CONSOMMATION Parcours std RA (donnée constr.: 9,1 l/100 km)

0 l/100 km	Audi S5 Cabrio TFSI	7,9 l/100 km	20 l/100 km
Moyenne du segment 7,6 l/100 km			
Moyenne d'essai 9,3 l/100 km			
Autoroute (fluide) 8,2 l/100 km			
Route et autoroute (vitesse irrégulière) 10,6 l/100 km			
Autonomie (d'après le parcours std) 730 km			

POIDS

A vide, mesuré 1880 kg
Répartition AV/AR 54 / 46%
Rapport poids/puissance 7,2 kg/kW (5,3 kg/ch)

DIAMÈTRE DE BRAQUAGE

Tours de volant 2 1/4
Ø entre murs g./dr. 11,5/11,5 m

BRUIT À L'INTÉRIEUR (CAPOTE BAISSÉE / RELEVÉE)

Au ralenti	50,0 / 48,5 dB (A)
50 km/h	63,0 / 61,5 dB (A)
80 km/h	69,5 / 67,0 dB (A)
120 km/h	76,0 / 72,5 dB (A)

CONDITIONS DES MESURES

Kilométrage/distance parcourue 14686/1762 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 25 °C ne tiennent pas compte du temps de réaction et de la montée en puissance du système. Asphalte sec et plat.
Pneus été Dunlop Sport Maxx 265/30 ZR20.

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV/AR	
Garde au toit	87–95/86 cm
Longueur d'assise	49–54/48 cm
Hauteur d'assise	25–31/31 cm
Espace aux jambes	35–59/11–32 cm
Largeur intérieure	148/140 cm
Hauteur sol-assise	38–45 cm
COFFRE	
Profondeur	102 cm
Largeur/hauteur	100–121/25–35 cm
Surface d'ouverture l × h/seuil	95 × 45/65 cm
Hauteur de hayon	151 cm



Tendre baraqué

PHEV Les plug-in-hybrid ne sont pas la spécialité de Toyota. Cependant, malgré ses airs rustiques, le RAV4 plug-in fait bonne figure en combinant place, puissance, confort et sobriété.

Test Team RA

Si Toyota n'a pas inventé le SUV, son fameux RAV4 a pourtant fait partie des pionniers du genre au mitan de années 90. Toutefois, la marque japonaise ne s'était jamais imaginée qu'il remporterait un tel succès. Aujourd'hui, les SUV répondent aux dernières tendances, tandis que le RAV4 fait plutôt partie des représentants les plus rustiques de cette race de véhicules. Avant même son lifting de l'an prochain, Toyota a doté son best-seller d'une motorisation de haut niveau. Désormais, le RAV4 au sommet de la gamme dispose d'un moteur électrique venant seconder son 2,5 l atmosphérique à cycle Atkinson. Ce qui surprend de la part du constructeur nippon, c'est qu'il ne s'agit pas d'un hybride standard – dont la marque est si fière – mais bien d'un hybride rechargeable. Le train avant se compose ainsi d'un moteur thermique de 135 kW (184 ch) et de deux machines électriques, dont l'une de 133 kW (182 ch) et 270 Nm. Des valeurs qui suffiraient déjà à don-



ner des ailes à ce SUV de quasi deux tonnes. Or, comme il s'agit d'un 4x4, le train arrière dispose aussi d'une machine délivrant 40 kW (54 ch) pour un couple de 121 Nm. La puissance totale atteint donc les 225 kW (306 ch). Suffisamment pour «déposer» de nombreux nerveux sur autoroute, étonnés d'avoir été laissés sur place par le SUV nippon. Sur l'exercice du 0 à 100 km/h, Toyota revendique 6,0 s, soit très légèrement moins que ce que nous avons mesuré. L'harmonie étant absolument parfaite entre les moteurs électriques, thermique et la boîte, la chaîne cinématique réagit quasi sans hésitation lors des reprises. De plus, comme la chaîne de traction électrique est en mesure d'adapter le point de charge, on n'assiste jamais aux envolées du régime typiques à certaines autres productions.

A brancher avec assiduité

Avec sa batterie de 18 kWh et une consommation d'électricité moyenne de 25,2 kWh/100 km, le RAV4 peut parcourir environ 50 km sans émissions locales de CO₂. La consommation d'essence au quotidien dépendra de la fréquence à laquelle on rechargera. Les gros rouleurs ou ceux qui ne rechargeront pas souvent devront tabler sur près de 6 l/100 km. Soit bien plus que la consommation du RAV4 «full hybrid», qui a fait preuve d'une sobriété exemplaire lors de notre test (lire RA n°32/2019). Les accros de la prise s'en tireront mieux avec le PHEV. Même ceux qui aiment en avoir sous le pied – car le RAV4 hybride développe 222 ch – apprécieront le plug-in à sa juste valeur. Sa batterie ne se décharge jamais complètement et l'on dispose donc toujours d'un coup de pouce électrique.

Ne vous laissez pas induire en erreur par sa carrosserie de bûcheron: il est étonnamment agréable à conduire, tandis que les trains roulants et les sièges rivalisent de confort. En outre, l'habitabilité, tant à l'avant qu'à l'arrière, est plus que suffisante. Même la place centrale arrière est accueillante, au point que trois adultes prendront toutes leurs aises sur la banquette. De surcroît, la batterie du système hybride se cache sous ladite banquette, ce qui a l'avantage de ne pas amputer la capacité du coffre.

Trônant en haut de la hiérarchie des RAV4, la version PHEV demande logiquement un effort financier: elle coûte au moins 55 900 Fr. Si les 306 ch ne vous font ni chaud ni froid et que vous ne pouvez (ou ne voulez!) pas recharger régulièrement votre auto, il se peut que le «full hybrid» soit le meilleur choix qui s'offre à vous. A équipement identique, ce dernier coûte environ 5 000 Fr. de moins. Cela dit, l'un comme l'autre sont bien équipés de série. Ainsi, la liste des options est courte. ●

Rien ne trahit, de prime abord, que ce Toyota-là cache plus de 300 chevaux sous sa carrosserie trapue.



Rustique à l'extérieur, le RAV4 ne l'est pas moins à l'intérieur. L'habitabilité est généreuse.

FICHE TECHNIQUE

Test RA | 84 | 2021

Toyota RAV4 Plug-in-Hybrid

PRIX
Toyota RAV4 (2.0, 175 ch, MT6, FWD) dès Fr. 31 400.–, RAV4 Plug-in (2.5 PHEV, 306 ch, CVT, AWD) dès Fr. 55 900.–. Modèle d'essai avec options Fr. 67 600.–.

MOTEUR (ECE)
Type A25A-FXS
Cylindres/cylindrée L4/2487 cm³
Taux de compression 14,0:1
Puissance 135 kW (184 ch)
à 6000 tr/min
Couple 227 Nm
à 3600 tr/min
Carburant essence

MOTEUR (CONSTRUCTION)
Trans. AV, 2 ACT, 4 soup./cyl., VT, culasse et bloc en alu, injection directe et dans la tub. d'aspiration.

MOTEUR ÉLECTRIQUE (ECE)
Type Machines synchrones à aimants permanents
Puissance AV 134 kW (182 ch)
Couple AV 270 Nm
Puissance AR 40 kW (54 ch)
Couple AR 121 Nm

BATTERIE
Type / Tension li-ions/355,2V
Capacité 18,1 kWh
Puiss. recharge AC 6,6 kW

PUISSANCE SYSTÈME
Puissance 225 kW (306 ch)

TRANSMISSION
AWD; boîte planétaire.

CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS
Carrosserie autoporteuse; AV, triangles transversaux, jambes élas-

CARROSSERIE
SUV, 5 portes, 5 places.

DIMENSIONS ET POIDS
L x l x h 4600 x 1855 x 1690 mm
Empattement 2690 mm
Voies AV/AR 1605/1635 mm
Poids à vide (DIN) 2030 kg
Poids total 2510 kg
Poids remorqu. freiné* 1500 kg
Poids remorqu. non freiné 750 kg
Coffre 490–1168 l
Charge sur le toit 80 kg
Charge de timon 70 kg
Garde au sol 190 mm
* extensible jusqu'à 2300 kg

PERFORMANCES ET CONSOMMATION (WLTP)
Vitesse de pointe 180 km/h
0–100 km/h 6,0 s
Conso. (mixte) 1,0 l/100 km
Emissions de CO₂ 22 g/km
Catégorie énergétique A
Réservoir 55 l

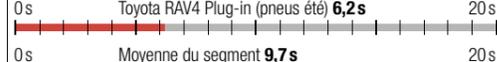
GARANTIE
Usine 10 ans/160 000 km
Vernis/Corrosion 3 ans/12 ans
Mobilité 3 ans
Bat. sys. hybride 5 ans/100 000 km

IMPORTATEUR
Toyota Suisse SA, Emil-Frey-Str., 5745 Safenwil, www.toyota.ch

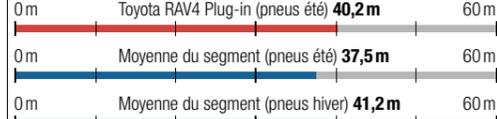
MESURES REVUE AUTOMOBILE

17 °C

ACCÉLÉRATIONS 0–100 km/h (donnée constr.: 6,0 s)



DISTANCES DE FREINAGE 100–0 km/h



CONSOMMATION Parcours std RA (donnée constr.: 1,0 l/100 km)



Moyenne d'essai 6,4 l/100 km
Mode électrique 25,2 kWh/100 km
Moteur thermique seul 7,0 l/100 km
Autonomie (d'après le parcours std) 780 + 50 km

POIDS
A vide, mesuré 2000 kg
Répartition AV/AR 55/45 %
Rapport poids/puissance 8,8 kg/kW (6,5 kg/ch)

DIAMÈTRE DE BRAQUAGE
Tours de volant 2 3/4
Ø entre murs g./dr. 12,1/12,2 m

BRUIT À L'INTÉRIEUR
Au ralenti/50 km/h/80 km/h/120 km/h 34,0/60,5/65,5/73,5 dB(A)

CONDITIONS DES MESURES
Kilométrage/distance parcourue 6811/1153 km
Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant; temp. de 20 °C, press. atmo. de 1000 mbar (haut. de la mer); les dist. de frein. à 17 °C ne tiennent pas compte du temps de réaction et de la montée en puissance du système. Asphalte sec et plat. Pneus été Yokohama Avid GT 235/55 R19.

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV/AR
Garde au toit 89–99/100 cm
Longueur d'assise 48/47 cm
Hauteur d'assise 29–34/35 cm
Espace aux jambes 32–48/18–49 cm
Largeur intérieure 146/145 cm
Hauteur sol-assise 59–66 cm

COFFRE
Profondeur/avec banquette rabattue 74–95/170–203 cm
Largeur/hauteur 100–114/43–84 cm
Surface d'ouverture l x h/seuil 113 x 92/69 cm
Hauteur de hayon 203 cm

RÉSULTATS

Note de la rédaction 76,5/100

MOTEUR-BOÎTE ★★★★★
La puissance abondante et la douceur des transitions entre les moteurs thermique et électrique rendent la conduite du Toyota RAV4 agréable.

TRAINS ROULANTS ★★★★★
La tenue de route souffre du gabarit de SUV, mais le confort est élevé.

HABITACLE ★★★★★
Le RAV4 a un côté rustique à l'intérieur, avec moult plastiques et boutons physiques. En revanche, l'habitabilité est généreuse.

SÉCURITÉ ★★★★★
Les aides à la conduite sont nombreuses, mais avec une distance de freinage de 40 mètres depuis 100 km/h, les freins sont trop faibles.

BUDGET ★★★★★
A 55 900 francs, le PHEV est le RAV4 le plus cher de la gamme. Celui qui roulera à l'électricité «récupérera» une partie de cet investissement initial.

VERDICT
Le Toyota RAV4 est un SUV costaud, mais tendre à la conduite. Cette version hybride rechargeable unit les avantages d'une puissance plus que confortable aux économies de carburant.

Méconnaissable



ÉLECTRIFIÉ La transformation subie par le nouveau Honda HR-V n'est pas seulement esthétique, elle est aussi mécanique. Sa propulsion hybride réduit la consommation de 20%.

En ville, le HR-V se déplace à l'électricité. Le moteur thermique intervient surtout sur autoroute et hors localité.

Denis Robert

Le HR-V peut déjà se targuer d'une longue histoire. Le modèle de première génération, lancé en 1998, avait fait fureur en Suisse. Un succès dû notamment à l'option 4x4 proposée à l'époque. Dévoilé en 2015, le modèle de deuxième génération n'offrait plus cette possibilité, mais compensait cela par davantage d'espace à bord et de confort. Aujourd'hui, le nouveau HR-V est entièrement redessiné et adopte à son tour l'efficace technologie hybride de Honda.

Tout en conservant la même empreinte au sol que son prédécesseur, le HR-V e:HEV s'en distingue par un design s'inspirant d'un SUV coupé. Les lignes épurées de la carrosserie sont moins sculptées, le capot est plus volontaire et la calandre peinte apporte une touche d'originalité. Mais les poignées de portes arrière escamotées ont été conservées, ce qui accentue le côté coupé de la silhouette. L'agencement intérieur, en revanche, reste assez conventionnel. Les instruments pseudo-analogiques cohabitent avec un écran central qui n'est pas orienté vers le conducteur et un sélecteur de vitesses mécanique, comme au bon vieux temps. Honda a également tenu à conserver quelques boutons rotatifs physiques au tableau de bord, notamment pour régler la climatisation. A l'arrière, les passagers disposent de davantage d'espace aux jambes (+35 mm), même si la garde au toit n'est pas plus généreuse que nécessaire.

Le système hybride du nouveau HR-V s'inspire de celui de la Jazz dans son principe, mais sa puissance a été augmentée de 78 à 96 kW. Il sera bientôt adopté aussi par la Civic, tant et si bien que toute la gamme européenne de Honda sera électrifiée d'une manière ou d'une autre dès 2022. Le sys-

tème hybride e:HEV comprend deux moteurs électriques, l'un affecté à la traction et l'autre faisant office de génératrice récupérant de l'énergie. Le HR-V n'est pas rechargeable sur le réseau, mais ce n'est pas forcément un inconvénient. Car tout le monde ne dispose pas d'une prise de courant accessible à son domicile, et le fait qu'un système hybride autonome se contente d'une batterie de faible capacité représente aussi un avantage en terme de poids.

Les conducteurs du HR-V apprécieront, en outre, de conduire ce véhicule comme s'il était purement thermique. A ceci près que le sélecteur de vitesses comprend une position B ayant pour effet d'accentuer le frein moteur, c'est-à-dire la quantité d'énergie récupérée à la décélération. De même, les palettes situées derrière le volant ne servent pas à changer de vitesse, mais permettent, elles aussi, d'agir sur le taux de récupération. Le HR-V dispose également d'une fonction de régulateur de vitesse en descente, opérationnelle entre 3 et 20 km/h sur des sentiers pentus.

Très agréable en agglomération

Le HR-V e:HEV démarre toujours en mode électrique. Et il continue de se déplacer furtivement tant que le conducteur n'appuie pas trop fortement sur l'accélérateur, ce qui est normalement le cas en ville. Sur la console médiane, un commutateur permet de sélectionner les modes de conduite Normal, Sport ou Eco, ce qui modifie – de manière discrète – la réactivité de l'accélérateur et les paramétrages de la climatisation. L'interaction entre le moteur thermique et les deux moteurs électriques est gérée de manière automatique, selon le seul critère de l'efficacité énergétique. C'est notamment la raison pour laquelle, à charge modérée et vitesse stabili-



The Car of the Year 2022

Le Honda HR-V est l'un des 61 véhicules figurant sur la liste provisoire des candidats au titre de Voiture de l'Année. Le gagnant, désigné par un jury dont fait partie la Revue Automobile, sera révélé en février.

sée sur route et autoroute (entre 80 et 120 km/h), le moteur thermique se met en prise directe avec les roues avant motrices, sans interaction avec les moteurs électriques. Mais, lors d'accélération plus énergiques, par exemple en montagne ou en dépassant, la transmission e-CVT laisse le régime du moteur thermique – et le niveau sonore dans l'habitacle – augmenter au gré des besoins.

Ce premier galop d'essai s'est déroulé sur un parcours varié d'une centaine de kilomètres. À en juger par les relevés de consommation faits sur l'ordinateur de bord, la consommation mixte de 5,4 l/100 km paraît réaliste. Le HR-V e:HEV se montre d'une sobriété encourageante, notamment en ville, où la récupération d'énergie est la plus sollicitée et où le mode électrique est privilégié. Les sièges avant sont confortables en dépit d'assises assez courtes, les bruits d'air sur autoroute sont correctement filtrés et les suspensions assez fermes contiennent efficacement le roulis de ce SUV compact au comportement routier plus débonnaire qu'incisif.

Le nouveau HR-V sera commercialisé dans les niveaux de finitions Elegance, Advance et Advance Style. Au prix de base de 33 900 francs, il convient d'ajouter 3000 francs pour chaque niveau supplémentaire. Si la climatisation automatique fait partie de la dotation de base, le hayon mains libres est réservé aux versions Advance et Advance Style. ●



Le nouveau HR-V se distancie également de son prédécesseur par sa ligne de SUV coupé. L'intérieur fait encore recours à des commandes physiques pour la climatisation.

FICHE TECHNIQUE

Honda HR-V		e:HEV 107 ch
Cylindres / cylindrée	cm ³	L4/1498
Moteur (construction)		4 soup./cyl., 2 ACT (chaîne), VVT, injection directe
Taux de compression		13,5:1
Alésage × course	mm	73 × 89,5
Puissance	kW (ch) à tr/min	79 (107) à 6000–6400
Couple	Nm à tr/min	131 à 4500–5000
Système hybride		deux moteurs synchrones (96 kW/253 Nm)
Transmission		e-CVT, FWD
L × l × h / empattement	mm	4346 × 1790 × 1560 / 2610
Poids à vide / total	kg	1380 / 1870
Coffre/avec sièges rabattus	l	335–1305
0–100 km/h	s	10,6
Vitesse de pointe	km/h	170
Carburant / réservoir	l	essence / 40
Consommation (mixte) NEDC	l/100 km	5,4
Emissions de CO ₂	g/km	122
Prix dès	Fr.	33 900.–
Disponibilité en Suisse		début 2022

La CVT, prête à passer la seconde?

BOÎTE DE VITESSES Boudée par les européens, la boîte à variation continue (CVT) pourrait bien s'offrir une seconde jeunesse grâce à l'électrification.

Olivier Derard

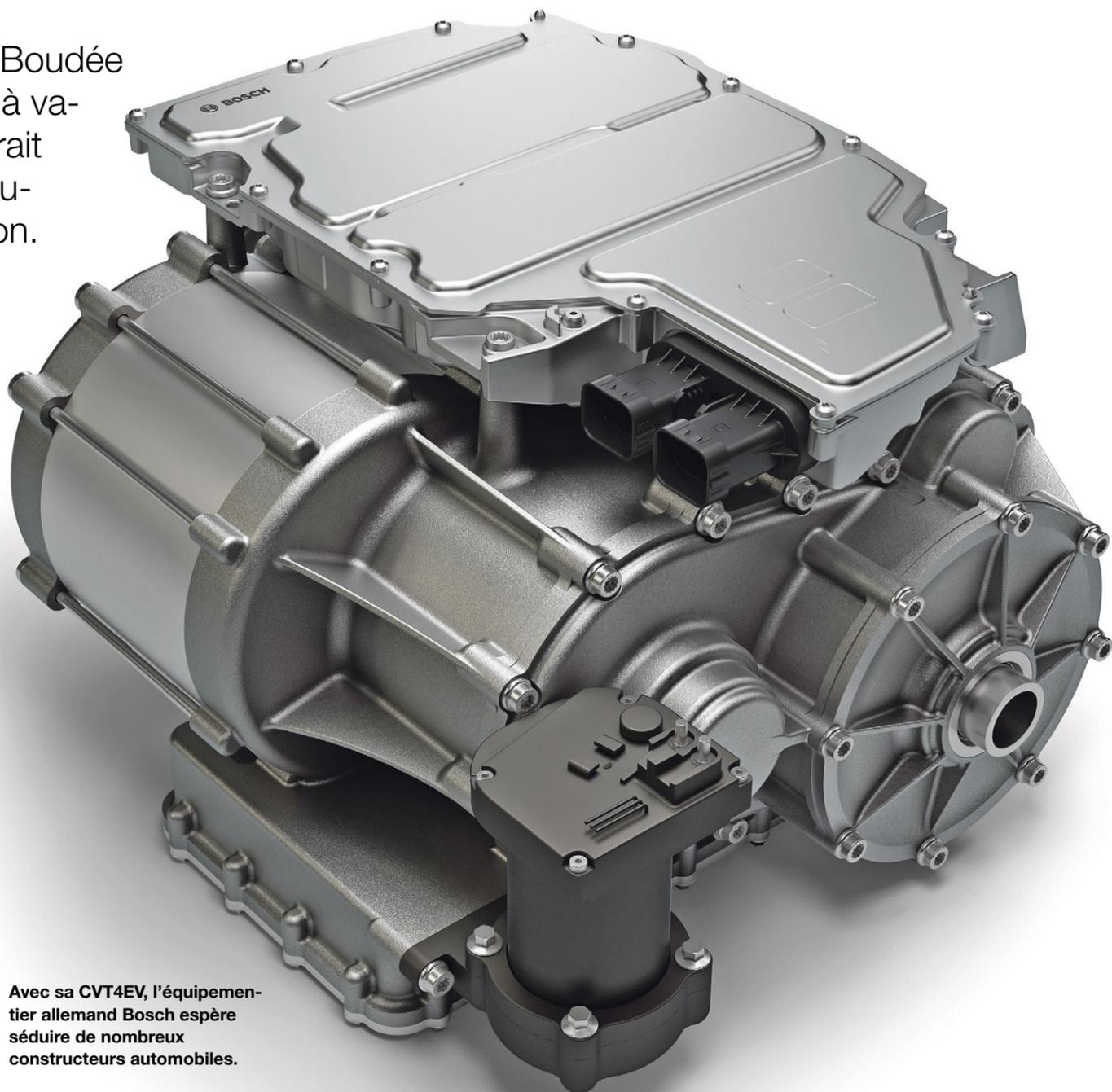
Si la boîte de vitesses à variation continue (CVT, acronyme des termes anglais Continuously Variable Transmission) n'est pas souvent utilisée par les constructeurs européens, elle est, en revanche, monnaie courante aux Etats-Unis et au Japon, où des firmes comme Ford, Toyota, Honda ou encore Nissan y ont fréquemment recours afin de concevoir les chaînes cinématiques de leurs véhicules. Ce succès commercial s'explique par les trois qualités principales de ce type de boîte: dénuée des à-coups propres aux changements de rapports des boîtes de vitesses automatiques standards, la CVT profite, du fait de sa conception (lire encadré), d'un excellent confort de fonctionnement. En outre, capable de faire fonctionner le moteur à son régime de rendement maximal, elle permet à celui-ci d'afficher – en théorie – une moindre consommation. Enfin, elle profite d'un faible coût de production et d'entretien. Un avantage de taille pour les petites voitures, sur lesquelles les coûts de production font l'objet de la plus grande attention.

Forte de tous ces atouts, la boîte CVT pourrait bien faire son grand come-back en Europe. Non pas au sein d'automobiles thermiques, mais bien dans les véhicules électriques. C'est, en tout cas, l'idée qu'a eue un grand nom de l'industrie automobile: Bosch. Plus précisément, il s'agit de Bosch Transmission Technology B.V., une filiale néerlandaise de Bosch. Basée à Tilburg, cette société est spécialisée dans le développement et la production en série de courroies et de chaînes utilisées dans les boîtes CVT.

Une CVT, pour quoi faire?

Mais, au fait, quel intérêt auraient les véhicules électriques, habituellement équipés d'un unique rapport de transmission, à s'équiper d'une boîte à variation continue? Eh bien, la raison est assez simple: bien qu'il soit souvent dit que le couple maximal des voitures électriques est disponible quel que soit leur régime moteur, cela n'est pas tout à fait exact. En effet, s'il est vrai que les machines électriques ont un couple maximal disponible sur une très grande partie de leur plage de fonctionnement, il finit néanmoins par décroître à haute vitesse. De plus, la totalité de la puissance d'une machine électrique n'est pas toujours disponible dès les premiers tours/minute; il faut parfois que le rotor tourne à une certaine vitesse pour pouvoir profiter de l'entièreté de la puissance du moteur. Quant à leur efficacité, si elle est effectivement très bonne sur une large plage de fonctionnement, il n'en reste pas moins qu'elle n'est pas complètement invariable.

Corollaire de l'efficacité, l'autonomie des véhicules électriques est l'une des principales préoccupations des constructeurs automobiles, à l'heure actuelle. Voilà qui explique pourquoi une entreprise comme le Groupe Volkswagen a, par exemple, développé une boîte de vitesses à deux rapports pour ses Audi e-tron GT et autres Porsche Taycan (lire RA n°22/2021). Mais cette solution ne serait pas sans défaut, si l'on en croit les propos de Gert-Jan van Spijk, responsable de l'ingénierie CVT



Avec sa CVT4EV, l'équipementier allemand Bosch espère séduire de nombreux constructeurs automobiles.

chez Bosch: «Les transmissions à deux vitesses permettent, certes, d'optimiser le couple, la puissance et l'efficacité du moteur, mais la coupure induite par le changement de rapport engendre des perturbations au niveau du couple, de l'accélération et du confort», explique-t-il en substance à SAE International, une publication spécialisée. Une tare que nous avons effectivement constatée dans notre essai de la Porsche Taycan 4S (lire RA n°1-2/2021): «La boîte de vitesses à deux rapports du train arrière dispense un désagréable à-coup lors de son unique changement de rapport», écrivions-nous.



Gert-Jan van Spijk est responsable de l'ingénierie CVT chez Bosch.



Frederic Vizzini est Expert Project Manager chez AW Europe/Aisin.



Michael Ebenhoch est Senior Vice President Electrified Powertrain Technology chez ZF.

Aussi, pour Gert-Jan van Spijk, «la boîte à variation continue représente une association plus logique, car elle est non seulement capable d'améliorer le rendement du moteur électrique, mais aussi de conserver une accélération fluide, propre aux machines électriques.» Effectivement, à faible vitesse, la CVT permettrait, selon son concepteur, d'améliorer les performances d'accélération, voire les capacités de franchissement d'un véhicule off-road. En outre, elle fournirait un couple accru en cas de remorquage, tout en consommant moins d'énergie. Et à vitesses plus élevées, elle permettrait d'optimiser l'efficacité de la machine tout en augmentant sa vitesse de pointe.

Des améliorations notables

Cherchant à prouver ses dires, l'équipementier a installé sa solution dans une compacte de segment C, en l'occurrence une Volkswagen Golf de septième génération dont la puissance est de 150 kW (201 ch). Premières constatations: la boîte à variation continue serait impossible à distinguer d'une transmission à rapport unique. En outre, elle permettrait de réduire la vitesse de rotation de la machine électrique, ce qui améliorerait le confort. Plus précisément, les tests effectués par Bosch auraient révélé une réduction de 3% de l'accélération de 0 à 100 km/h, une baisse de 13% de l'accélération de 80 à 120 km/h et une augmentation de 11% de la



Photos: AW Europe, Bosch, ZF

Pour l'heure limitée au compartiment moteur d'une Volkswagen Golf de septième génération, la technologie CVT pourrait bientôt prendre place au sein de la chaîne cinématique de nombreux autres véhicules électriques.

vitesse maximale. Quant au gain d'autonomie, Bosch ne dit rien, mais précise tout de même qu'une augmentation d'efficacité allant jusqu'à 4% pourrait être envisagée sur un véhicule du segment D.

Techniquement, la solution proposée par Bosch se compose d'un module CVT4EV, d'un onduleur, d'une machine électrique et d'un essieu moteur dont le rapport est spécifique au véhicule. Elle convient à une grande variété d'applications, allant des voitures de taille moyenne aux voitures de sport en passant par les véhicules utilitaires légers. A noter que le module CVT4EV peut fonctionner sous une programmation spécifique, permettant de proposer différents modes de conduite pour différents types de véhicules. De quoi permettre aux constructeurs de se démarquer de la concurrence en offrant un comportement spécifique. A noter que la CVT4EV peut également être installée dans les voitures électriques disposant de deux moteurs (transmission intégrale).

Des défauts inhérents

Sur le papier, la CVT électrique développée par Bosch aurait donc tout pour séduire les constructeurs de véhicules électriques. Néanmoins, dans les faits, ce type de boîte souffre d'un gros problème, comme l'explique Frederic Vizzini, Expert Project Manager chez AW Europe/Aisin, filiale du Groupe Toyota spécialisée dans la conception de boîtes de vitesse: «Certes, une boîte CVT permettra à la machine électrique de travailler en permanence à son régime d'efficacité maximal, mais il n'en reste pas moins que l'unité CVT, en tant que telle, est bien plus énergivore qu'une simple boîte de vitesses à rapport unique», explique-t-il à la Revue Auto-

mobile. Ainsi, le principal avantage permis par la CVT serait, en fait, gommé par une conception plus compliquée, la boîte étant constituée d'une courroie (ou d'une chaîne), de plusieurs actionneurs et d'un système hydraulique. Une architecture complexe qui nous amène d'ailleurs à l'autre gros problème de la CVT: son coût. Certes moindre que celui d'une boîte de vitesses automatique à huit rapports, le prix d'une CVT reste néanmoins plus élevé que celui d'une transmission à rapport unique, comme le développe Vizzini: «Cela va à l'encontre de la philosophie des voitures électriques. L'un des principaux avantages de l'électrification est qu'elle permet de simplifier les choses et ainsi de diminuer les coûts de production. Ce qui est essentiel, car, sur un véhicule électrique, la batterie coûte déjà énormément d'argent. Et il est important de compenser cela par une chaîne cinématique simplifiée. Autrement, il faudrait vraiment que le gain d'efficacité en vaille la peine. Mais, je ne pense pas que cela soit le cas avec une CVT. Certes, les boîtes à variation continue avaient toute leur raison d'être dans les véhicules thermiques, puisque la zone de rendement maximal du moteur est très restreinte. Mais, dans le cas d'une machine électrique, où cette zone est bien plus vaste, la CVT a beaucoup moins de sens, les gains d'efficacité potentiels étant bien moins prometteurs.»

ZF du même avis qu'Aisin

Le même son de cloche est constaté du côté de l'équipementier allemand ZF: «Après avoir investigué et réalisé des études de marché concernant le développement d'une boîte CVT dédiée aux véhicules électriques, nous sommes arrivés à la conclusion qu'une telle solution ne méritait pas d'être développée, celle-ci n'ayant un sens que dans certaines applications spécifiques», explique le Dr. Michael Ebenhoch, Senior Vice President Electrified Powertrain Technology (Head of engineering) chez ZF. Les raisons évoquées par l'expert? Elles sont toujours les mêmes: le spectre d'efficacité maximal plus large des machines électriques ainsi qu'une conception plus complexe.

L'électrification laissait présager une certaine uniformisation du marché automobile. Mais les divergences d'opinion constatées entre les magnats de l'industrie que sont, d'un côté, le géant allemand Bosch et, de l'autre, des firmes aussi réputées que ZF et Aisin devraient finalement accoucher de solutions plutôt variées. Ce qui fait plaisir à constater, tant un retour de la diversité semble primordial pour la branche. ●

ÉCHOS DE LA SCIENCE

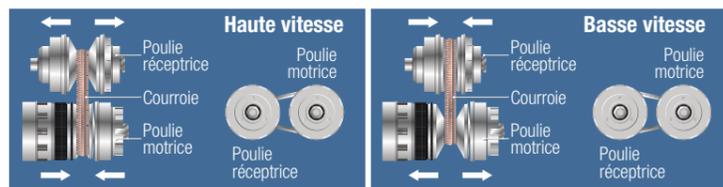
Corvette hybride dans les cartons

Les pontes de GM l'assurent, l'avenir est au tout-électrique et non à l'hybridation. La bonne nouvelle, c'est que les ingénieurs chargés du développement de la Corvette (lire article technique dans la RA n°41/2021) auraient manqué le mémo de la direction. Ainsi, la Corvette ne sera pas déclinée dans une – fade – moture électrique, mais bien dans une version hybride. GM ayant déposé l'appellation «E-Ray» en 2015, la Corvette électrifiée a déjà un nom. Attendue pour 2024, elle arrivera juste après la Z06, prévue pour 2023. Sous le capot, le V8 LT2 de 6,2 litres de 369 kW (495 ch) entraînant les roues arrière sera couplé à une paire de machines électriques de 37 kW (50 ch) entraînant les roues avant.

Attention à la vitesse de charge!

La recharge rapide aurait un effet négatif sur les batteries. C'est, en tout cas, l'avis de David Wragg du Centre des sciences de l'Université d'Oslo. Le professeur prétend que plus une batterie au lithium-ions est chargée rapidement, plus elle perdrait rapidement de sa capacité. Ce qui diminuerait de facto l'autonomie du véhicule électrique. Les causes pointées par le scientifique? «En se chargeant deux fois plus vite, la batterie doit déplacer la même quantité d'ions et d'électrons en deux fois moins de temps. Le problème, c'est que les anodes, qui captent les ions pendant la charge, sont constituées de graphite. Pendant cette opération, les ions de lithium sont pressés dans le graphite. Ainsi, si le courant de charge est élevé, les ions doivent trouver une place plus rapidement que d'habitude, ce qui entraîne des goulets d'étranglement. Si les ions qui se trouvent déjà entre les couches ne peuvent pas pénétrer plus profondément dans la pile, il n'y a pas de place pour de nouveaux ions», souligne le scientifique. Qui continue: «Ce défaut était soupçonné depuis un certain temps, mais le processus n'avait pas été prouvé.» Grâce à un scanner à rayons X, c'est désormais le cas.

Boîte CVT: comment ça marche?



Techniquement, une transmission automatique à variation continue (CVT) s'articule autour de trois pièces mécaniques principales, deux poulies variables et une courroie, faite de caoutchouc (tracteurs ou cyclomoteurs) ou de métal (automobile). Chacune des deux poulies se compose d'un côté mobile en forme de cône. Selon l'utilisation requise, ce cône peut s'approcher ou s'éloigner afin de modifier la position de la courroie. En fonction de l'écartement des parois des poulies, la courroie pénètre plus ou moins près du centre, et modifie ainsi le rapport de vitesse de la boîte. A noter que ladite courroie est assemblée en V afin de bien épouser la forme de la poulie et ainsi permettre le maximum d'adhérence. La poulie dite motrice est rattachée au moteur. Quant à l'autre, la réceptrice, elle est reliée plus ou moins directement aux roues.

Sur le principe, une boîte CVT fonctionne de la même manière qu'une transmission de bicyclette dans laquelle la poulie motrice correspondrait aux trois plateaux de la cassette du pédalier, et la poulie réceptrice aux sept pignons de la cassette accolée à la roue arrière. Ainsi, en montée, à faible vitesse, c'est le diamètre le plus petit au pédalier qui sera sélectionné, tandis qu'à l'arrière, il faudra engager le plus grand disque. Et vice versa en descente, à haute vitesse. Evidemment, dans le cas du vélo, ce sont des roues dentées qui sont utilisées. Voilà pourquoi il est clairement possible d'établir un nombre de vitesses. En l'occurrence, le vélo de notre exemple dénombre 21 vitesses (3x7). Mais, dans le cas de la CVT, la courroie peut se positionner pratiquement n'importe où sur les cônes. Voilà qui explique pourquoi l'on parle de boîte à variation continue et d'un nombre infini de rapports. **OD**

Annonce

LE MYTHE CONTINUE!

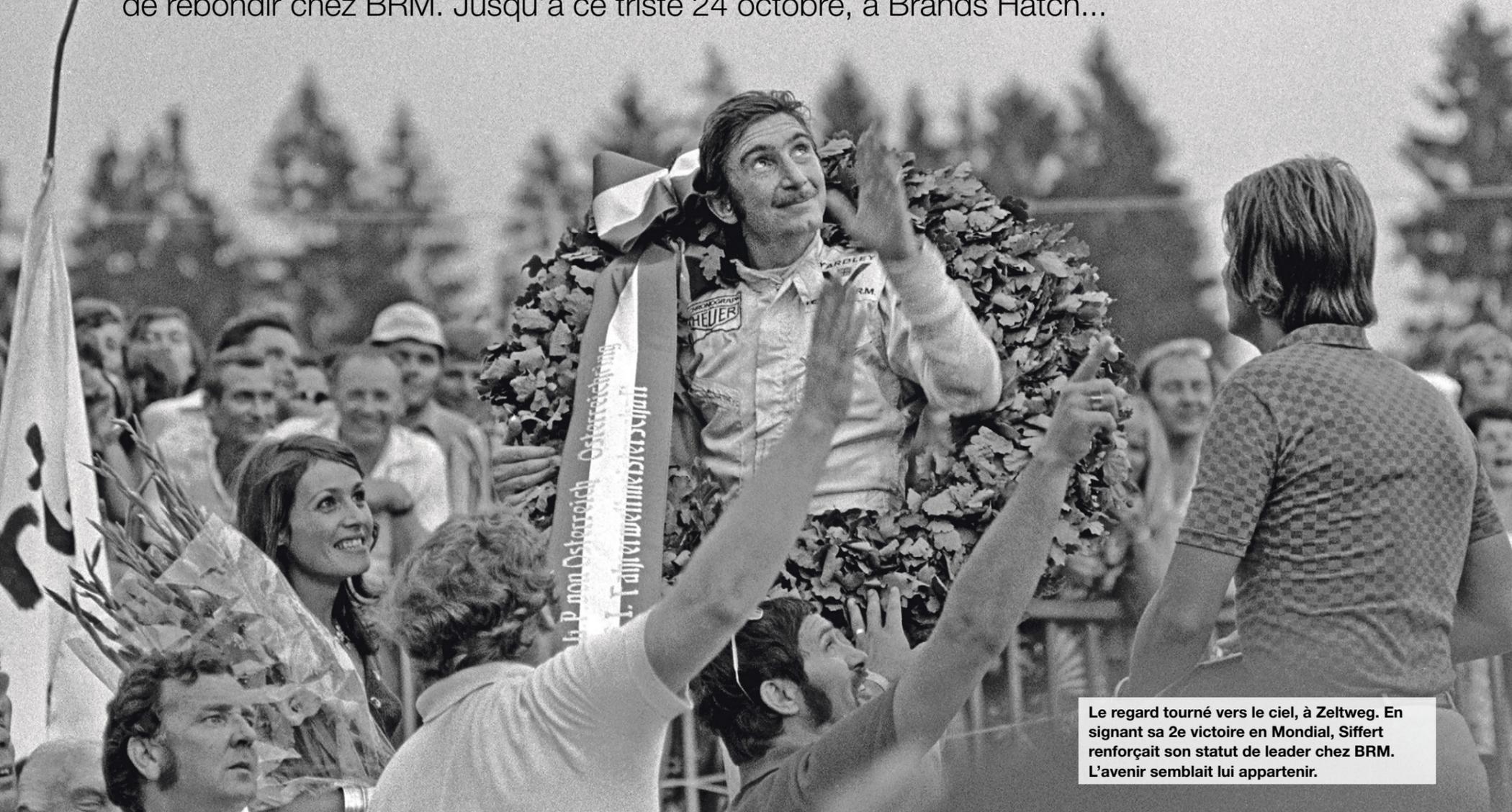
18. WINTER RAID
RALLYE INTERNATIONAL
19. – 22. JANVIER 2022

St. Margrethen (CH) – Seefeld (AT) – Cortina d'Ampezzo (IT) et les Dolomites (IT) – Seefeld (AT).

Tout ce que vous devez savoir sur ce rallye hivernal légendaire: www.raid.ch

1970-71: l'échec, l'espoir, et le drame

JO SIFFERT Enfin pilote d'usine en F1, le Fribourgeois connaît le pire chez March avant de rebondir chez BRM. Jusqu'à ce triste 24 octobre, à Brands Hatch...



Le regard tourné vers le ciel, à Zeltweg. En signant sa 2e victoire en Mondial, Siffert renforçait son statut de leader chez BRM. L'avenir semblait lui appartenir.

Mario Luini

En terminant 9e (avec 15 pts) du Championnat du Monde de F1 1969, Siffert avait confirmé son niveau, matérialisé par deux nouveaux podiums, 3e à Monaco, puis 2e en Hollande. Mais la Lotus 49 du Team Rob Walker était vieillissante, et le Fribourgeois était de plus en plus convoité pour 1970. Signer avec Ferrari lui aurait garanti le double programme F1 - Endurance qui lui tenait à cœur, mais il aurait fallu dire adieu à Porsche. De même, Lotus exigeait l'exclusivité, obligeant Siffert à faire une croix sur l'Endurance. Quant à BRM, elle était en manque de résultats.

Le Zurichois Rico Steinemann, directeur sportif de Porsche, prenait alors contact avec March, un nouveau constructeur ambitieux qui avait déjà la confiance de Ken Tyrrell pour Jackie Stewart. Avec le financement de Porsche – qui ne voulait pas perdre Siffert – le Fribourgeois se retrouvait ainsi dans l'équipe d'usine, aux côtés de Chris Amon. Même s'il ne quittait pas Rob Walker de gaité de cœur, et que March était une toute nouvelle entité, c'était un risque acceptable à ses yeux.

L'émergence de Regazzoni

De fait, la March 701 allait se révéler très compétitive, surtout entre les mains de Stewart, de son équipier François Cevert et d'Amon. Mais pas de Siffert, qui allait vivre une saison 1970 catastrophique, avec une 7e place pour meilleur résultat et zéro point au compteur, la faute à six abandons (et une non-qualification) en 13 GP. «C'était caracté-

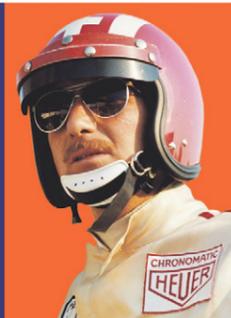
ristique de la poisse incroyable qui le poursuivait toute la saison 1970», relève Jacques Deschenaux*, «les révisions moteurs chez Cosworth ne suivaient pas», ajoute Jean-Marie Wyder**. Siffert voulait changer d'air: non seulement il était dominé par Amon – ce qui était nouveau pour lui – mais, en parallèle, on assistait à la montée en puissance de Clay Regazzoni, dont la popularité explosait avec sa victoire à Monza dès son 5e GP de F1. Tout cela donnait un autre éclairage à son choix d'avoir dit non à Ferrari. Et c'est à Monza, précisément, que Siffert reprit les discussions avec BRM. Cette fois, le terrain d'entente fut vite trouvé.

L'après-Rodriguez

Siffert était persuadé que l'avenir appartenait au moteur V12, ainsi que Ferrari et Matra le démontraient déjà, et BRM était le seul autre constructeur à en aligner un. L'équipe anglaise avait aussi un homme-clé, son ingénieur en chef Tony Southgate, père de l'excellente BRM P160. Ironie du sort, Siffert retrouvait chez BRM son redoutable équipier et rival de chez Porsche, Pedro Rodriguez, partenaire de duels enflammés en Endurance. Le Mexicain était chez BRM depuis deux ans, et son statut de N°1 était confirmé dès le premier GP de la saison 1971, en Afrique du Sud, où il disposait de la nouvelle P160 alors que Siffert devait se contenter de l'ancienne P153 jusqu'au GP d'Espagne. Après deux abandons à Jarama et Monaco (où, excellent 3e des qualifications, il grimpait en deuxième position avant d'être trahi par la mécanique), il entraînait dans les points en Hollande (6e) et en France (4e). La roue semblait enfin tourner,

50e anniversaire
du décès de

Jo Siffert



mais c'est le décès de Rodriguez le 11 juillet lors d'une course d'Interserie qui allait changer la donne: le Fribourgeois devenait alors le leader incontesté de BRM comme de Porsche.

Avec les meilleurs

Il l'a prouvé de la plus belle des façons au GP d'Autriche en arrachant la pole position ainsi que la victoire, la 2e de sa carrière. Et il était sur le point de récidiver au GP d'Italie, qui restera dans les annales de la F1 comme le seul ayant vu deux Suisses aux deux premières places... avant l'abandon de la Ferrari de Regazzoni et le blocage en 4e de la boîte de vitesses de la BRM, qui chutait de la première à la 9e place. Un nouveau podium – 2e à Watkins Glen – lui valait la 5e place finale du Championnat du Monde, à égalité de points avec Jacky Ickx, derrière Stewart, Ronnie Peterson et Cevert. Siffert était enfin au niveau des meilleurs pilotes de F1, et l'avenir s'annonçait bien, avec l'entrée en scène d'un gros sponsor chez BRM pour 1972. Par ail-



De déceptions en déceptions avec la March 701, avant de rejoindre son plus coriace rival Pedro Rodriguez chez BRM, où la disparition du Mexicain lui laissera le champ libre. Désormais, Siffert roule aux avant-postes en F1. Jusqu'à ce GP hors-championnat du 24 octobre à Brands Hatch.

leurs, Porsche ayant suspendu son programme Endurance le temps de s'adapter au changement de règlement, Siffert avait signé chez Alfa Romeo. Et tout était organisé pour continuer également en Can-Am avec sa Porsche 917 spéciale.

Le dernier ticket...

Mais, auparavant, il y avait la Victory Race à Brands Hatch. Une épreuve hors-championnat organisée pour célébrer le 2e titre mondial de Stewart. Pour une fois, Siffert n'avait pas trop envie d'y aller. C'était sa... 41e course de la saison en 43 week-ends, mais il aimait courir, et tout allait bien. Jusqu'à ce maudit 15e tour, sous le soleil d'été indien de la campagne anglaise. Crevaison lente? Suspension cassée? Un choc violent, la BRM qui se retourne, le feu, des extincteurs défaillants... Fin d'une époque, début d'une légende. Ils seront quelque 50 000 à se masser sur le parcours du cortège funéraire, à travers Fribourg, le vendredi suivant, 29 octobre.

«La chance, c'est comme un abonnement de ski», avait dit Siffert quelques mois plus tôt à Jacques Deschenaux, aux essais des 24 Heures du Mans où il s'était fait une énorme frayeur: «Chaque ticket correspond à une chance. Il arrive un jour où il n'y a plus de ticket, mais tu ne sais jamais s'il en reste ou pas. Aujourd'hui, en tous cas, j'en ai utilisé un!» Son dernier. ●

* «Jo Siffert, Tout pour la course», Solar Editeur, 1972

** «Il s'appelait Siffert, Jo Siffert», Turbo éditions, 2020

Des commémorations tout le week-end

Il y a 50 ans, le 24 octobre 1971, disparaissait sur le circuit de Brands Hatch le plus emblématique des pilotes suisses, Jo Siffert. Ses fans lui rendront hommage ce week-end, d'abord par le biais d'une commémoration au théâtre Equilibre de Fribourg, samedi 23 octobre. Pensée pour accueillir jusqu'à 680 personnes, la manifestation verra Jacques Deschenaux (ex-commentateur F1 de la TSR et attaché de presse de Siffert) prendre la parole, dès 15h. Un film inédit sur Jo Siffert figure aussi au menu. Les mécaniciens du Fribourgeois seront de la partie, tout comme les pilotes Kurt Ahrens, Bernard Chenevière, Gérard Larrousse et François Mazet.

Le lendemain, dimanche (le 24 octobre), les supporters se rassembleront au cimetière St-Léonard de Fribourg à 14h18 (heure de son accident fatal à Brands Hatch) devant le tombeau du célèbre pilote. Avant de s'y rendre, il y a la possibilité de se restaurer dès 11h30 au «SportCafé» de la patinoire BCF Arena, situé à proximité immédiate du cimetière (menu «Jo Siffert», CHF 22.-). Attention, il est obligatoire de réserver à l'avance en envoyant un mail à sportcafe@fribourg-gotteron.ch.



Photos: extraits des livres «Les pilotes suisses de F1» et «Il s'appelait Siffert, Jo Siffert»

«C'était un modèle»

Après Jo Siffert et Clay Regazzoni, Marc Surer est le 3e pilote Suisse à avoir brillé en F1. Avec un casque rouge et blanc inspiré de celui de Seppi. «En fait, mon casque était un mélange de Siffert et de François Cevert. Je ne voulais pas faire une simple copie...» Marc Surer courait alors en kart, au débuts des années 70. «Mon but était d'arriver dans l'équipe nationale, réservée aux quatre meilleurs pilotes de la saison. J'y suis arrivé très vite, mais il me fallait un casque rouge. Celui de Siffert était une inspiration, et comme j'ai toujours aimé le design de celui de Cevert, j'ai essayé de combiner les deux...» Mais sans la croix suisse rendue célèbre par le Fribourgeois, «parce que, selon le règlement, seul le champion Suisse avait le droit de la porter!»

REVUE AUTOMOBILE: Aviez-vous eu la chance de rencontrer Siffert ?

Marc Surer: J'ai essayé, mais ça n'a pas marché. Une année (ndlr: 1968, Surer avait 17 ans), je suis allé à la course de côte de St-Ursanne - Les Rangiers, un long trip en vélomoteur à 30 km/h depuis la campagne bâloise! J'étais dans l'épingle, vers la fin de la montée, je l'ai vu passer dans sa Lotus F1 bleu nuit. Je suis monté à l'arrivée pour le voir, mais il y avait une foule de gens et on ne m'a pas laissé passer.

Vous suiviez sa carrière?

Oh oui! Je suivais tout ce qu'il faisait, particulièrement en Endurance avec Porsche, parce que, là, il avait le matériel pour montrer de quoi il était capable, et il gagnait. En F1, il n'a pas souvent eu la bonne voiture au bon moment. Mais, en sport-prototypes, il m'avait beaucoup impressionné.

C'était Siffert qui vous intéressait, ou le sport auto en général?

Les deux. Nous n'avions pas la télévision à la mai-

son, j'allais au bistrot du village pour voir les GP ou les 24 Heures du Mans. Et Siffert était déjà une vedette. Moi, j'étais apprenti, je n'avais pas d'argent, j'ai bricolé un kart parce que c'était le moyen le moins cher pour débiter. Ma toute première compétition était une course de côte près de

Berne. C'était le 24 octobre 1971! Le speaker s'est interrompu pour dire qu'il avait une très mauvaise nouvelle... Ce fut un choc. Pour moi, qui rêvais de devenir pilote, c'était la douche froide.

Etait-il un modèle pour vous?

Absolument. Je lisais tout ce que je pouvais, surtout pour apprendre le métier, comment devenir professionnel quand on est juste un petit pilote de kart sans argent. Siffert était un modèle parce qu'il avait réussi en partant de rien, c'était très impressionnant. Par la suite, lorsque j'ai fait la connaissance de Heini Mader, j'en ai appris davantage sur le personnage. Heini a tellement d'histoires vécues à raconter!

Comme celui de Siffert, on voit parfois des casques Surer sur les circuits...

Oui, effectivement, j'en ai déjà vu quelques-uns, mais il n'est pas facile à copier, car les lignes blanches ne sont pas droites! C'était mon idée de le rendre un peu spécial: le casque, c'est très personnel, c'est la signature du pilote, sa marque de fabrique tout au long de sa carrière. Ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

Cette marque de fabrique, Philippe Siffert, le fils de Jo, l'a aussi portée...

Lorsque j'étais directeur sportif de BMW Motorsport (ndlr: au début des années 90), Philippe était un de nos pilotes, et je le soutenais au travers de ma Fondation Marc Surer pour la promotion des jeunes espoirs. J'avais parlé de lui à l'ingénieur Paul Rosche, le grand patron des moteurs chez BMW, qui avait fait courir Siffert en F2. Il était enthousiaste: «C'est le fils de Jo? On va lui trouver une solution...» Philippe avait du talent, il était rapide, mais il n'a pas vraiment insisté.

Interview: Mario Luini



Aujourd'hui consultant de télévision apprécié, Marc Surer arborait un casque inspiré en partie de celui de Siffert.



Carron ou Coppens?

CS RALLYES La 61^e édition du Rallye International du Valais qui se déroulera ce week-end aux casernes de Sion désignera qui, de Mike Coppens ou Sébastien Carron, sera sacré champion de Suisse des Rallyes 2021.

Olivier Derard

C'est ce jeudi (jour de parution du présent journal) que les pilotes inscrits au Rallye international du Valais – le RIV pour les intimes – affronteront la 61^e édition de l'épreuve. Cette course, que d'aucuns considèrent comme l'événement sportif automobile le plus important de l'année, se tiendra effectivement du jeudi 21 au samedi 23 octobre 2021. Une véritable bouffée d'oxygène pour les pilotes, les spectateurs et les organisateurs, privés de «Valais» en 2020.

Au programme de cette édition 2021: près de 80 équipages inscrits (59 équipages en moderne, 20 en VHC) – ce qui est un petit peu moins que lors de la dernière édition de 2019, toujours à cause du Covid –, un parcours de 190 km, pas moins de 16 spéciales, mais surtout un duel 100% valaisan au sommet. Effectivement, étant donné que le champion de Suisse des Rallyes en titre, le Tessinois Ivan Ballinari, n'a pas réussi à trouver suffisamment de fonds nécessaires pour prendre le départ de la célèbre course, seuls deux pilotes sont encore en course pour le titre: le leader du championnat, le Verbiérais Mike Coppens et le triple champion de Suisse, le Vétrozain Sébastien Carron.

Carron favori

Avec pareille bagarre au sommet, le RIV s'annonce pour le moins prometteur. Pour l'heure, Coppens domine le championnat avec 130 points à son actif. Deuxième, Carron comptabilise 119 unités dans son escarcelle. Mais attention, Coppens a couru toutes les courses du championnat. Absent au Rallye des Bornes, Carron n'en a couru que trois. Concrètement, cela signifiera que Coppens se verra retirer son plus mauvais résultat. Evidemment, si Carron l'emporte en Valais, il sera sacré champion suisse des rallyes pour la quatrième fois. Et même en cas de victoire de Coppens, une troisième place sera suffisante pour que le Vétrozain de 43 ans s'adjuge un quatrième titre.

Cela dit, la victoire ne leur sera pas d'office acquise, plusieurs outsiders de qualité ayant leur chance, à l'image de Michael Burri, troisième l'an dernier, ou encore Jonathan Michellod qui est déjà monté à plusieurs reprises sur le podium d'une manche du Championnat Suisse. Quant à Peter Tsjoen, Sébastien Berner, Jonathan Scheidegger, Jean-Marc Salomon et Stefan Göttig, ils pourraient, eux aussi, venir jouer les trouble-fête dans la catégorie reine du Rally2 (ex-R5).



A l'heure actuelle, avant le début du Rallye du Valais, Mike Coppens (à dr.) domine le championnat avec 130 points à son actif. Deuxième, Sébastien Carron comptabilise 119 unités dans son escarcelle.

Un championnat junior déjà joué

En revanche, en Championnat de Suisse des Rallyes Junior, le titre a déjà été décerné. En l'occurrence, c'est à Jérémie Toedtli qu'il est revenu. C'est donc sans pression que le Neuchâtelais affrontera ses plus proches poursuivants que sont David Erard, Guillaume Girolamo, Yoan Loeffler, et Thibault Maret sur les routes du Vieux Pays. Dans le Trophée Michelin Suisse, la victoire se jouera entre les Français Thomas Battaglia/Marc Della Pina et les Helvètes Laurent Bérard/Audrey Zwahlen.

Cerise sur le gâteau, le VHC (Véhicules Historiques de Compétition) fera rouler de nombreux véhicules d'exception, parmi lesquels l'Audi Quattro A2 du Luxembourgeois Ville Silvasti, la Porsche 924 de l'Anglais James Brady, la Ford Sierra Cosworth de l'Espagnol Daniel Alonso, la Ford Mustang du Suédois Bertil Molander ou encore la Mazda 323 de l'Allemand Stefan Burkart. Au niveau helvétique, les quatre leaders de la Coupe Suisse des Rallyes Historiques seront présents en terres valaisannes: Guy Troillet (Porsche 911), Claude-Alain Cornuz (Ford Escort) et Nicolas Jolidon (BMW 325).

Pour cette nouvelle édition, les organisateurs promettent «quelques morceaux de résistance qui ont forgé la légende du «Valais»». Ainsi, le jeudi, après avoir assisté à la Spéciale de la ville de Martigny, la Spéciale des Cols en nocturne se disputera dans une nouvelle version, puisqu'elle partira de Chemin-Dessus. Elle sera suivie de la présentation officielle des équipages sur la place centrale de Martigny. Événement qui clôturera la première étape du Rallye. Le vendredi, les Spéciales du Valais central telles que les mythiques du Val des Dix, de Veyonnaz et de Nendaz se parcourront à deux reprises. Bien entendu, la Spéciale des casernes de Sion démarrera à douze heures tapantes. Enfin, le samedi, c'est à Montana, Anzère et Nax que se déroulera le spectacle. Avec toujours la Spéciale des Casernes à midi. Voilà qui s'annonce passionnant. ●

Plus d'informations sur le rallye et les spéciales sur: www.riv.ch

GTWC

Double podium suisse à Indy!

L'équipe française Sainteloc/Audi est montée deux fois sur le podium des 8 Heures d'Indianapolis comptant pour le GT World Challenge Endurance avec deux pilotes suisses: le Bernois Patric Niederhauser (avec Christopher Haase et Markus Winkelhock) s'est imposé au classement général, et le Vaudois Lucas Légeret (avec Aurélien Panis et Nicolas Baert) d'abord déclaré vainqueur en Silver Cup (et superbe 4^e au scratch) a reculé à la 2^e place suite à une pénalité.

WRC

Neuville matador en Catalogne

Le Belge Thierry Neuville (Hyundai i20) s'est imposé en WRC dimanche dernier lors du Rallye d'Espagne, onzième et avant-dernière manche de la saison 2021 du Championnat du Monde des Rallyes (WRC). En bonne posture avant la Power Stage, la dernière spéciale du rallye, Neuville a été victime d'un problème technique. Privé de démarreur, le pilote a néanmoins réussi à redémarrer après qu'un début d'incendie s'est déclaré sur sa Hyundai. Auteur de dix meilleurs temps sur les 17 spéciales disputées ce week-end, il a devancé le Gallois Elfyn Evans (Toyota Yaris) de 24"1. Troisième à 35"3, le septuple Champion du Monde Sébastien Ogier (Toyota Yaris) termine quatrième, à 42"1. Au général, Sébastien Ogier (204 points) cède sept points à Elfyn Evans (187 points). Voilà qui promet pour le Rallye de Monza, dernière manche de la saison (19 au 21 novembre).



Photo: Ludovic Carnal, Project-diffusion.ch



A part Michael Burri (Volkswagen Polo), tous les principaux prétendants du Rallye rouleront en Škoda Fabia. Carron en haut, Coppens en bas.

Annonce

A remettre / à louer:

Garage dans l'ouest lausannois, showroom et atelier.

Bâtiment moderne avec plus de 100 places de parc.

Possibilité d'agrandissement, idéal pour devenir un centre d'occasion de plus de 200 places.

Magnifiquement situé, à proximité de l'entrée d'autoroute.

Zone mixte à forte densité: habitation et grands commerces.

Opportunité unique.

Ecrire sous chiffres 111006

«Le travail a payé!»

FRECA En remportant haut la main la Formula Regional Europe By Alpine, Grégoire Saucy a réussi un rare exploit. Avec quelles perspectives?



Grégoire Saucy peut se détendre: il aborde l'ultime manche du championnat, prévue le 31 octobre à Monza, avec le titre déjà en poche.

Photo: FRECA

Interview: Mario Luini

Il faut remonter loin pour trouver trace d'un pilote suisse s'imposant dans un championnat International en monoplace. Romain Grosjean (2011) et Fabio Leimer (2013) en GP2, Louis Delétraz en F.Renault 2.0 NEC (2015), Sébastien Buemi en F.E (2016), la liste est éloquente, et prometteuse pour l'avenir de Grégoire Saucy. Avec huit victoires et deux podiums en 18 courses, il a décroché le titre, voici dix jours au Mugello, avant même la fin de ce championnat né de la fusion de la F3 Européenne et de la Formule Renault Eurocup. Une consécration d'autant plus importante pour le Jurassien qu'il était obligé de gagner pour avoir une chance de poursuivre sa carrière: «Franchement, oui, je suis soulagé», admet Saucy. Qui continue: «Surtout d'avoir tout réglé avant la dernière, à Monza. Là-bas, tout est plus aléatoire, il peut se passer plein de choses, on contrôle moins la situation.»

Revue Automobile: Avec le recul, comment analysez-vous votre saison?

Grégoire Saucy: Quelques petits «couacs», mais tout le reste était «top»! A Monaco, je ne peux évi-

ter un concurrent en tête-à-queue devant moi aux essais et ça me ruine tout le week-end. Au Paul Ricard, on m'enlève une victoire à cause d'une rondelle montée à l'envers. A Spa, je tente de me qualifier dans le peloton pour profiter des aspirations, mais je me retrouve bloqué dans le trafic. Le 95% a été super, il y a juste 5% de déchet, mais c'est la course. Sur l'ensemble de la saison, il n'y a rien à redire. J'ai été constant dans les points, et les gros points.

Vous attendiez-vous à ce que les choses se passent aussi bien?

On a travaillé dur pour préparer cette saison. Le but, c'était de gagner, et on l'a fait. Mais dominer de cette façon, non, on ne s'y attendait pas. Mettre 0^m4 au 2e en qualifications, comme je l'ai fait au Paul Ricard ou à Zandvoort, c'est beaucoup dans un peloton aussi serré. Les trois derniers week-ends ont été un peu plus délicats, les autres – MP et Prema – se sont rapprochés. Mais MP avait beaucoup testé au Red Bull Ring, et Prema est «à la maison» au Mugello; en plus, ils y avaient déjà roulé l'an dernier avec la même voiture, et pas nous.

Cela dépend-il beaucoup des circuits?

Oui, mais il faut rouler vite partout! Personnelle-

ment, j'aime bien Zandvoort, Barcelone, le Paul Ricard, des pistes très techniques, compliquées pour les pneus, qui se dégradent beaucoup. Mais, c'est un exercice qui me plaît, parce qu'il ne s'agit pas seulement d'aller le plus vite possible, il faut réussir à se tenir proche de la limite sans surchauffer les pneus dans les deux premiers secteurs pour en avoir encore dans le 3e. C'est délicat de pousser sans rien perdre au chronomètre et sans abîmer les pneus.

Une caractéristique des Pirelli, que l'on retrouve à tous les étages du sport?

C'est ce qui a le plus changé par rapport aux Hankook de l'an dernier. On a beaucoup travaillé tout l'hiver en essais pour comprendre les Pirelli. Au début, on était loin du compte, à 3" des meilleurs. On s'est posé beaucoup de questions, entre le pilotage et les réglages, mais on n'a pas baissé les bras. Le Team ART, ça fonctionne! Au final, on était 1"5 plus rapides que l'an dernier. Et c'est peut-être ce qui explique pourquoi on était si performant dès le début. Mais, pas seulement, parce que Prema roulait déjà en Pirelli l'an dernier.

Y a-t-il eu d'autres changements profitables cette année?

L'entente parfaite avec mon nouvel ingénieur, Arnaud Cholley. On était très proches, et je fonctionnais mieux avec l'équipe. Le travail a payé. Il ne faut jamais se dire que c'est gagné d'avance. Même d'un jour à l'autre, quand on fait la pole et qu'on gagne le samedi, ce n'est pas une garantie suffisante pour le dimanche. Le niveau était très relevé cette année et, avec 36 pilotes en piste, le trafic était difficile à gérer. Ça m'a coûté plusieurs poles, d'ailleurs.

Et maintenant que vous êtes champion FRECA, qu'envisagez-vous pour la suite?

C'était la condition pour avoir une chance d'aller plus loin. La logique serait de monter en F3 FIA, en ouverture des GP de F1. Mais c'est une décision qui appartient à mes partenaires. On n'en a pas encore parlé, parce qu'ils voulaient éviter que je pense à autre chose avant d'avoir le titre. Maintenant, ça va commencer. Et la même logique voudrait que je continue chez ART. Richard Mille me soutient, et ils sont partenaires d'ART. Mais ce n'est pas une obligation, ni une garantie. ●

ARTM

NEUCHÂTEL-MONTAGNES
P.-A. Henchoz, Président
Rue des Jeanneret 8, 2400 Le Locle

COM N° 6

La 6e épreuve de cette année se déroulera le vendredi 22 octobre 2021 et sera organisée par E. Fénart et E. Lauper. Le départ sera donné au Chalet «Le Mazot» du Club Alpin Suisse (sous le Mont-Soleil, direction Saint-Imier) coordonnées 2.566.154 / 1.223.496, dès 19h. A la fin de l'épreuve, le repas sera pris en commun au chalet, dès l'arrivée. Les inscriptions doivent être faites par e-mail à eric.fenart@bluewin.ch jusqu'au 19/10/2021.

Tom

Vaud
Section RCPE
Max Huber, Président
1844 Villeneuve

Brisolée traditionnelle

Chers membres chauffeurs militaires, La BRISOLÉE habituelle aura lieu le dimanche 31 octobre 2021, dès 11 heures, chez Charly et Frédéric Blanc, vigneron-encaveurs, Vervey 14, 1853 Yverne (pour les habitués: à l'endroit habituel). Au vu de la situation sanitaire actuelle, pour participer au repas, une attestation de test PCR récente ou un certificat COVID seront demandés. Inscriptions nécessaires auprès de Roland Russi, tél. 021 802 25 97 ou 078

906 10 04, par courriel: canane37@gmail.com, avant le 27 octobre 2021. Le Comité se réjouit de vous retrouver. N'oubliez pas l'apéro/fondue de fin d'année, le mercredi 29 décembre 2021, chez Martial Neyroud, Domaine des Châbles, Chemin des Châbles 14, 1807 Blonay. Pré-inscriptions possibles.

Bonne route et cordiales salutations.

Roland Russi, Morges, secrétaire

Vaud
Michel Chardonnes, président
1052 Le Mont-sur-Lausanne

Piste tout terrain du samedi 23 octobre 2021

La commission technique vous invite à participer à la prochaine activité organisée en collaboration avec la section VS en date du samedi 23 octobre prochain, avec Wangen-a/Aare comme destination et sa piste tout terrain. Merci de vous inscrire via artm-gest ou par mail à cheftechnique@artm-vd.ch d'ici au 10 octobre.

Le CT: Serge Cosandey

BUREAU CENTRAL

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



Les résultats du week-end des pilotes suisses

CHAMPIONNAT BRITANNIQUE GT

Donington (GB). 9e et dernière manche: 1. M. Tillbrook/M. Clutton (GB), McLaren 720S GT3, 70 tours, 1h57'00"470. 14. (2e place GT4) **Alain Valente/M.** Benyahia (CH/MA), McLaren 570S GT4, +5 tours. – 26 véhicules au départ, 24 classés. Classement général. – GT3: 1. L. Machitski/D. Lind (RUS/DK), Lamborghini Huracán GT3 Evo, 172 points. – GT4: 1. W. Burns/G. Burton (GB), BMW M4 GT4, 209. 8. **Valente/Benyahia** 67.

FORMULE 4 ITALIE

Mugello (I). 6e manche. – Course 1 (tous en Tatuus F4-Abarth): 1. J. Dürksen (PY), 16 tours, 33'27"209. 2. **Joshua Dufek** (CH), +1"125. 8. S. Ramos Reynoso (MEX), **Jenzer Motorsport**, +11"639. 11. F. Braschi (I), **Jenzer**, +15"200. 12. P. Wisnicki (PL), **Jenzer**, +19"522. 25. J. Garciae Davila (MEX), **Jenzer**, +30"847. – Non classés: **Ben Samir** (CH), **Jenzer** (1er tour). – 29 pilotes au départ, 25 classés.



Joshua Dufek brille en F4 Italie.

– **Course 2:** 1. **Dufek**, 16 tours, 32'31"296. 2. S. Montoya (COL), +0"667. 14. Wisnicki, **Jenzer**, +17"302. 23. Garciae Davila, **Jenzer**, +29"513. 25. **Ben, Jenzer**, +2'36"649 (+2' de pénalité). – non classés: Braschi, **Jenzer** (9e tour); Ramos Reynoso, **Jenzer** (2e tour). – 29 pilotes au départ, 27 classés. – **Course 3:** 1. Dürksen, 18 tours, 33'07"874. 5. Ramos Reynoso, **Jenzer**, +11"859. 6. Braschi, **Jenzer**, +12"131. 7. Wisnicki, **Jenzer**, +17"302. 27. **Ben, Jenzer**, +1 tour. – Non classés: **Dufek** (9e tour). – 29 pilotes au départ, 28 classés.

Classement général. – Pilotes: 1. O. Bearman (GB), 281 points (champion). 6. **Dufek** 148. 14. Braschi, **Jenzer**, 27. 21. Ramos Reynoso, **Jenzer**, 14. 25. **Ben, Jenzer**, 12. 26. Wisnicki, **Jenzer**, 11. – **Rookies:** 1. N. Bedrin (RUS), 220. 4. Braschi, **Jenzer**, 138. 13. **Ben, Jenzer**, 68. 16. **Eron Rexhepi** (CH), 35. – **Ecuries:** 1. Van Amersfoort, 504. 6. **Jenzer** 58. **Prochaine manche:** Monza, 30 & 31 octobre 2021.

GT CHALLENGE

Indianapolis (USA). 2e manche du Championnat intercontinental. 8 Heures d'Indianapolis: 1. C. Haase/M. Winkelhock/**Patric Niederhauser** (D/D/CH), Audi R8 LMS GT3, 265 tours, 8h00'59"768. 2. T. Boguslavski/**Raffaele Marciello**/D. Juncadella (RUS/CH/E), Mercedes-AMG GT3, +11"958. 3. J. Pepper/A. Caldarelli/M. Bortolotti (ZAV/I), +22"853. 7. (2e place Silvercup) A. Panis/**Lucas Légeret**/N. Baert (F/CH/B), Audi R8 LMS GT3, +1'23"937 (+53" de pénalité pour avoir pénétré dans la voie des stands fermée). 12. R. Frijns/M. Drudi/**Nico Müller** (NL/I/CH), Audi R8 LMS



Patric Niederhauser (à g.) prend la pose aux côtés de Christopher Haase.

GT3, +4 tours. – Non classés: **Philip Ellis**/M. Dienst/R. Ward (CH/B/USA), Mercedes-AMG GT3. – 38 véhicules au départ, 30 classés.

ENDURANCE NÜRBURGRING NLS

Nürburgring (D). 9e et dernière manche de la coupe du Münsterland: 1. V. Kolb/F. Stippler (D), Audi R8 LMS GT3, 23 tours, 3h22'16"933. 19. (2e place de la catégorie SP3T) A. Gülden/M. Wasel/**Frédéric Yerly** (D/D/CH), VW Golf 7 GTI TCR, +2 tours. 29. (3e place SP10) G. Dumarey/**Alexander Walker** (B/CH), Aston Martin Vantage AMR GT4, +2 tours. 36. (vainqueur Cup-X) **Manuel Amweg**/F. Wolf/F. van der Laden (CH/D/D), KTM X-Box GTX, +3 tours. 37. (vainqueur BMW M240i) M. Fischer/M. Fischer (A), **Hofor-BMW**

M240i (CH), +3 tours. 39. (2e place VT2) C. Konnerth/**Ranko Mijatovic** (D/CH), BMW 330i, +3 tours. 44. F. Quante/C. Knötschke/**Roland Schmid** (D/D/CH), BMW 330i, +3 tours. 49. (vainqueur H4) **Martin Kroll/Michael Kroll/Chantal Prinz/Alexander Prinz** (CH), **Hofor-BMW M3 CSL** (CH), +4 tours. 57. (2e place V4) M. Flehmer/Z. Radulovic/R. Derscheid (D), **Hofor-BMW 325i**, +4 tours. 63. **Michael Lüthi**/R. Funaro/J. Schell (CH/I/D), BMW M40i RC, +4 tours. 75. M. Lamesch/**André Sturz/Roger Stutz** (D/CH/CH), BMW 240i RC, +6 tours. 76. M. Dormagen/S. Oepen (D), **Hofor-BMW 325i**, +6 tours. 81. L. Fütting/**Herbert Schmidt**/Y. Bieniek (D/CH/D), Opel Astra OPC, +7 tours. – Non classés: L. Rocco/P. Kolb/**Patric Niederhauser**/J. Viebahn (D/D/CH/D), Audi R8 LMS GT3. – 99 véhicules au départ, 86 classés.

Annonce

REVUE
AUTOMOBILE

LE MOTEUR DE NOS ÉMOTIONS –
DEPUIS 1906.

Chaque semaine, le plein d'essais,
de divertissement, d'informations
et d'innovations en provenance
du monde automobile:
le tout, avec l'abonnement
à la Revue Automobile



OUI je veux m'abonner!

Madame Monsieur Entreprise

Prénom _____

Nom _____

Rue/h° _____

CP/Lieu _____

E-Mail _____

Téléphone _____

Date _____

Signature _____

Veuillez s.v.p. cocher la
formule de votre choix!



ABONNEMENT
STANDARD



ABONNEMENT
NUMÉRIQUE

ABO-DÉCOUVERTE
10 ÉDITIONS

CHF 19.–

CHF 19.–

1/2 AN
24 ÉDITIONS

CHF 125.–

CHF 98.–

1 AN
48 ÉDITIONS

CHF 209.–

CHF 172.–

2 ANS
96 ÉDITIONS

CHF 369.–

CHF 272.–

1 AN EUROPE
48 ÉDITIONS

CHF 334.–

CHF 172.–

2 ANS EUROPE
96 ÉDITIONS

CHF 619.–

CHF 272.–

Prière de remplir ce bon de commande en lettres
capitales et de nous le renvoyer par poste ou par e-mail.

AUTOMOBIL REVUE AG
Arnold Baumgartner-Str. 9
CH-2540 Grenchen

Téléphone 058 510 85 40
abo@revueautomobile.ch ou sur
revueautomobile.ch/abonnement

Le DTM n'a pas manqué de faire parler de lui en 2021, en faisant la part belle à la diversité: Lamborghini, Mercedes-AMG, Audi, Ferrari et BMW (de gauche à droite).



Une belle opportunité... ratée

DTM Les GT3 devaient être synonymes de compétition loyale et acharnée. L'issue de la manche finale au Norisring a démontré le contraire.

Werner J. Haller

J'étais vraiment fan de la nouvelle formule du DTM. Malheureusement, j'ai totalement déchanté lors de la manche finale, au Norisring», écrivait un spectateur sur un forum de discussion dédié au célèbre championnat allemand de voitures de tourisme. Des propos rapidement rejoints par d'autres: «Il ne leur reste plus qu'à aligner quelques Mercedes au départ et de tirer au sort le gagant», rajoutait l'un. «A l'avenir, les écuries y réfléchiront à deux fois avant d'envisager une quelconque participation», rétorquait un autre. Avant de rajouter: «Franchement, quel intérêt Ferrari aurait-elle à se réengager l'année prochaine?»

Pour comprendre ces propos, il faut revenir sur ce qui a mis les fans et autres spectateurs hors d'eux: avant le Norisring, dernière manche de la saison 2021, le pilote Ferrari Liam Lawson menait le championnat. Effectivement, avec 19 points d'avance sur Kelvin van der Linde (Audi) et 22 sur Maximilian Götz (Mercedes-AMG), le Néo-Zélandais de 19 ans, qui a fini dix fois sur le podium en seize courses, menait largement au général. Certes, Götz avait encore une chance de l'emporter. Mais, il devait, pour cela, terminer premier et espérer que Lawson ne fasse pas mieux que neuvième. Ses chances étaient donc minimes. Et pourtant...

Alors que le départ était donné, et que la tête du peloton négociait le virage n°2, Kelvin van der Linde venait sérieusement endommager la voiture de Liam Lawson. Le pilote Audi a effectivement entrepris une manœuvre de dépassement totalement inappropriée, coupant la trajectoire de son adversaire. Mis sous pression par Götz, van der Linde était rattrapé par le sort quelques tours plus loin, en commettant une erreur de pilotage. Ainsi, au 62e des 67 tours, Götz se retrouvait en deuxième position, 15 secondes derrière Lucas Auer. Lui aussi pilote d'une Mercedes-AMG GT, Auer laissait passer Götz. Un fait pour le moins étonnant dans la mesure où les deux hommes ne font pas partie de la même écurie. Lawson et Ferrari n'étaient pas les seuls à être inconsolables.

Comment le DTM en est-il arrivé là?

Pilote de DTM chez Mercedes et Audi de 2000 à 2005, Marcel Fässler est et restera à jamais le premier Suisse à remporter un championnat de DTM. Tout comme de nombreux fans, il s'est, lui aussi, dit déçu par les événements qui se sont produits au Norisring: «Le nouveau concept du DTM qui fait désormais concourir des GT3 en lieu et place des Class-1, devenues trop chères, ne manque pas d'arguments. Néanmoins, une telle issue ne fera certainement pas du bien au championnat», raconte le Schwytzois de 45 ans à la Revue Automobile. «A mon époque, nous étions habitués à courir en suivant les consignes du constructeur automobile qui nous engageait. Mais, aujourd'hui, le DTM n'est plus un championnat de constructeurs; les écuries de GT3 sont privées. Aussi, elles ne doivent rien à personne, sinon aux spectateurs. Par conséquent, d'un point de vue strictement sportif, le DTM, mais aussi Mercedes, se sont tiré une balle dans le pied.»

Les explications données par Thomas Jäger, coordinateur de la Compétition Client chez AMG, n'ont guère contribué à calmer l'agacement des spectateurs: «Entre écuries, nous nous échangeons les données, les set-up et les vidéos. C'est ce qui fait notre force.» Manifestement, au sein des écuries Mercedes, on partage plus que ça.

«J'ai aussi aidé Senna»

Grand patron du DTM, Gerhard Berger a, lui aussi, mal vécu ces événements: «Franchement, j'ai très mal dormi ces dernières nuits. La manœuvre de Van der Linde, puis les consignes de Mercedes ont fait du tort au DTM. Je suis vraiment désolé pour toutes les personnes impliquées qui ont tout fait pour que le DTM soit synonyme de compétition acharnée et loyale, où les meilleurs gagnent. Malheureusement, au Norisring, nous avons échoué. Certes, lorsque je courais chez McLaren, il m'est arrivé d'aider mon coéquipier Ayrton Senna à remporter le titre. Mais, je le faisais alors pour mon team, pour ma famille. C'était ma décision à



Ancien pilote automobile autrichien, Gerhard Berger est le grand patron du DTM.



En 2001, Marcel Fässler devenait le premier champion Suisse de DTM.

moi.» Contraint de réinventer son championnat l'année passée, Berger fait aujourd'hui face à un nouveau challenge: calmer les foudres des spectateurs. Des spectateurs auxquels il devra aussi faire avaler la pilule du DTM Electric, prévu pour 2023. Il est évident que les spectateurs vont avoir bien du mal à se faire à cette nouvelle forme de courses automobiles. C'est en tout cas ce que laisse à penser le désamour entre le public et des championnats électriques comme la Formule E, voire l'Extreme E, dont l'engouement semble plutôt limité.

Des fans de retour en 2022

Malgré tout, aujourd'hui, Berger savoure les bons résultats de la saison 2021: «Le championnat a été le théâtre de belles disputes. Et nous avons un champion surprise. Au final, ce que recherchent les fans, les médias et la télévision, c'est justement de l'inattendu. Cette année, nous avons dû composer avec le Covid-19. Mais, si celui-ci disparaît l'an prochain, les fans réinvestiront alors en masse les circuits.» A l'année prochaine, peut-être! ●

Impressum

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

AUTOMOBIL REVUE –
REVUE AUTOMOBILE
Arnold Baumgartner-Strasse 9
2540 Grenchen
Tél. 058 510 85 45
info@revueautomobile.ch

Parution Hebdomadaire, le jeudi

Direction Theo Uhler

Rédaction en chef Lorenzo
Quolantoni (LQ), rédacteur
en chef RA; Ramon Egger (RE),
rédacteur en chef AR, chef
de service,
redaction@revueautomobile.ch

Rédaction Olivier Derard (OD);
Lorenzo Fulvi, photographe; Werner
J. Haller (WHJ); Cédric Heer
(CHE); Calvin Leutwyler (CL); Dave
Schneider (DS); Martin Sigrüst
(MSI), rédacteur en chef Classics;
Martin Wyler (WY), ombudsman

Production et graphisme Martin
Bazzell, responsable; Sabine
Gardon, graphiste; Romain Helfer,
retouches d'images; Daniel Kistler,
relecture AR; Papa Noumou
Ndiaye, correcteur RA

Correspondants Philipp Gut,
Stephan Haur, Catherine Hur-
schler, Jean-Marc Kohler, Nicola
Kohler, Mario Luini,
Sabine Pirolt, Fanny Roulet,
Martin Schatzmann, Joshua

Schenk, Raoul Studer, Bruno
von Rotz

Responsable de la publicité
Tamara Primerano,
Tél. 058 510 85 44

Annonces
Doris Jost, Tél. 058 510 85 48,
annonces@revueautomobile.ch

Abonnements
Tél. 058 510 85 40,
abo@revueautomobile.ch

© 2021 AUTOMOBIL REVUE AG.
Tous droits réservés. Le magazine
et l'intégralité de ses parties sont
protégés par des droits d'auteur.
Toute utilisation ou reproduction
autre que celle prévue par le
cadre légal nécessite un consent-
ement écrit préalable
de l'éditeur.

Impression
Merkur Zeitungsdruck AG
4900 Langenthal

Imprimé
en Suisse

116e année ISSN 0005-1314
www.revueautomobile.ch

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



Photos: DTM, Audi

La DTM Electric Design Model donne une idée de ce à quoi pourraient ressembler les voitures électriques du championnat en 2023.

Retour sur l'histoire des pilotes de F1 avec Sir Stewart

Jean-Marc Kohler

Ce n'est pas tous les jours que l'on peut avoir la chance de rencontrer Sir Jackie Stewart, le légendaire pilote de F1 aux trois titres remportés en 1969, 1971 et 1973. Ce dimanche 17 octobre faisait pourtant partie de ces jours-là. L'Écossais a fait le déplacement au Swiss Viper Museum de Givisiez, dans le cadre des commémorations de la disparition de son ami Jo Siffert. A cette occasion, il a livré un témoignage poignant sur l'univers de la compétition à cette époque et le dur quotidien des pilotes. L'entretien a été mené par une autre personnalité, plus locale toutefois, Jacques Deschenaux, l'éminent ancien commentateur de F1 à la télévision suisse romande. Cette rencontre exceptionnelle n'aurait pas été possible sans le concours du peintre Wolfgang Hugentobler, qui sublime dans ses œuvres les plus belles voitures de course. C'est d'ailleurs l'une d'entre elles, reproduite sur une grande bache, qui orne un ancien garage de Jo Siffert à la route Neuve à Fribourg.

Si Jackie Stewart a rendu hommage à «Seppi» pour le plus grand plaisir des auditeurs, c'est parce qu'il avait un profond respect pour lui et qu'ils entretenaient une sincère amitié. Elle n'aurait pas dû se terminer ce 24 octobre 1971 à Brands Hatch, lors de la «Victory Race» disputée hors championnat. Cela devait être une joyeuse journée entre pilotes et amis, passée à fêter le deuxième titre de Stewart. Personne n'imaginait qu'un si tragique accident viendrait tout bouleverser à 14h18...



Photo: Jean-Marc Kohler

Rendre la compétition plus sûre

Dans le but de fédérer les pilotes et de mieux défendre leurs droits (dont leur sécurité), Stirling Moss et Jo Bonnier vont fonder le Grand Prix Drivers Association (GPDA) en 1961. Mais c'est bien lors des années de présidence assurées par Jackie Stewart dans la deuxième partie des années 60 que les choses vont enfin bouger.

La liste des lacunes sécuritaires à l'époque est édifiante: trop peu de commissaires et de moyens d'intervention, des arbres bien trop proches du circuit, peu de glissières et d'échappatoires permettant de quitter la piste sans risque ou encore des épaves des courses précédentes laissées en bord de piste... Parmi les réussites de la GPDA, il y eut notamment l'annulation du GP de

Belgique en 1969 et le boycott du Nürburgring en 1970. Mais ce fut difficile à obtenir, car certains pilotes craignaient d'être licenciés. Sous la pression, la F1 abandonnera ce circuit dès 1977. ●

Instagram @automobilrevue
Facebook @automobilrevue.ch
Twitter @Automobil_Revue

AGENDA

23 & 24 OCTOBRE 2021

Week-end de commémoration Jo Siffert

Samedi 23 octobre dès 15h au Théâtre Equilibre de Fribourg:

- exposé de Jacques Deschenaux, ex-commentateur F1 de la RTS, attaché de presse de Jo Siffert
- projection d'un film inédit sur Siffert
- présence des mécaniciens de Siffert

Dimanche 24 octobre à 14h18 (heure de son accident fatal à Brands Hatch) au cimetière St-Léonard de Fribourg:

Rassemblement de tous les fans de Jo Siffert devant sa tombe. Avant de s'y rendre, possibilité de se restaurer dès 11h30 au «SportCafé» de la patinoire BCF Arena (menu «Jo Siffert», CHF 22.-). Réservation obligatoire: sportcafe@fribourg-gotteron.ch. josiffert21.ch

24 OCTOBRE 2021

16e salon des voitures anciennes

Palais des congrès et centre d'expositions de Saint-Gall

Comme chaque année, la célèbre foire aux voitures classiques aura lieu une semaine après l'OLMA, le salon

suisse de l'agriculture et de l'alimentation. Frais d'entrée: 10 francs. www.oldtimermesse-ch.com

JUSQU'AU 26 OCTOBRE 2021

Exposition spéciale Mercedes-Benz

Pantheon Basel, Muttenz BL

Prolongée jusqu'au 26 octobre «grâce» au Covid, l'exposition spéciale tourne autour de l'histoire de Mercedes-Benz, de la Benz 10/30 de 1924 aux série SL, en passant par la 170. pantheonbasel.ch

04-07 NOVEMBRE 2021

Auto Zürich

Salon automobile, Zürich-Oerlikon

Le Salon Auto Zürich devait initialement se tenir en novembre 2020. Suite à la crise sanitaire, l'événement a été reporté et agendé à l'automne 2021. auto-zuerich.ch

11 DÉCEMBRE 2021

«Trackday» Sports-Promotion

Stage de pilotage sur glace à Flaine

Freinage d'urgence, contre-braquage: ce cours garantit une progression rapide sur glace. sports-promotion.ch

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2021

Exposition spéciale

Musée suisse des transports, Lucerne

Organisée au sein du Musée suisse des transports, cette exposition spéciale s'articule autour du 25e anniversaire du Registre suisse des voitures, avec des thèmes sur l'histoire de l'automobile suisse. verkehrshaus.ch

Pour vos envois:

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

Perscheid, le fond du fond



Annonce

DÖNNI 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-6265 Rogglistwil (LU)
fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80
www.jaguarclassic.ch, info@jaguarclassic.ch

CAVIGLIA Votre partenaire pour toutes les pièces de rechange Jeep et USA
www.caviglia-lucerne.com

PROCHAIN NUMÉRO ▶▶
N° 43 / 28 octobre 2021