

# ESSENTIELLE

# AUTO

LOUIS DE FABRIBEKERS  
CONCEPTEUR DE RÊVES !

LA DS  
STAR DE CINÉMA

L'ÉPOPÉE DE LA  
FORD GT40



LES 40 ANS  
DE LA 911 TURBO

# BORNE ÉLECTRIQUE

Une voiture peut-elle faire le printemps d'une nouvelle technologie? Autrement dit, est-ce que l'arrivée sur le marché de la BMW i3, le 16 novembre, est susceptible de favoriser la percée de la motricité électrique qui, reconnaissons-le, peine à se faire une place dans notre parc automobile. Malgré une offre qui s'étoffe quelque peu, jusqu'à un début de gamme chez Renault, les immatriculations restent insignifiantes en Belgique, n'atteignant pas 600 unités par an. Certes, l'électricité pour mouvoir une voiture, ça n'a rien de nouveau puisque, à côté de la vapeur et de l'essence de pétrole, elle était l'une des technologies envisagées au début de l'histoire de l'automobile, fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Déjà, elle buta sur l'un de ses écueils: le stockage de l'énergie.

Aujourd'hui, les batteries lithium-ion autorisent un honnête compromis entre volume, masse et quantité d'électricité stockée. C'est ce type de solution qui équipe la BMW i3 100% électrique. Quels sont les atouts de la marque bavaroise? Des tests de grande ampleur d'utilisation quotidienne. Avec les Mini E et les Série 1 ActiveE, quelque 32 millions de kilomètres ont été parcourus par 3600 automobilistes de par le monde. Les conclusions sont sans appel: en environnement urbain et périurbain, une conductrice ou un conducteur font entre 25 et 50 km en moyenne par jour. Pour Paris, Londres, Los Angeles, New York, Pékin ou Bombay, l'autonomie annoncée de la i3 - entre 130 et 200 km selon le type de charge - est largement suffisante. Pour la

Belgique, encore bien démunie en bornes de rechargement, c'est un peu différent puisque nous échappons au phénomène de mégacité, mais l'habitat périurbain est beaucoup plus étendu. Cas pour lequel BMW a prévu une génératrice afin d'accroître l'autonomie jusqu'à 300 km. A part le nouveau mode de propulsion, BMW a gardé tout ce qu'on attend de la marque, soit la sportivité (puissance équivalente à 170ch), le confort allié à un design extérieur comme intérieur audacieux et à une utilisation innovante des matériaux: aluminium à la base, plastique renforcé de fibre de carbone pour l'habitacle.

Voiture haut de gamme « born electric », entièrement conçue autour de cette motricité, l'i3 sera commercialisée à 35500 euros prix de base, ces et une connectivité très poussés sont là pour rassurer. Qui plus est, une telle automobile incite à repenser non seulement sa conduite, mais la mobilité tout entière. BMW est parti de zéro pour construire cette voiture. Il n'y a pas que l'automobile à réinventer. L'automobiliste aussi.

■ **Dominique Simonet**

**ESSENTIELLE AUTO # 2  
SUPPLÉMENT GRATUIT  
DE LA LIBRE BELGIQUE**

**Coordination rédactionnelle**  
Dominique Simonet

**Collaborateurs**  
Bob Monart, Etienne Visart

**Graphisme**  
IPM Print : Fabrice Liben

**Régie Publicitaire  
IPM Advertising :**  
Dominique Flamand  
02.211.31.55  
dominique.flamand@saipm.com  
Daphné Mertens  
02.211.29.85  
daphné.mertens@saipm.com

**Directeur des ventes  
publicitaires**  
Henry Visart

**Impression  
IPM PRESS PRINT**

**Vice-Président du conseil  
d'administration**  
Patrice le Hodey

**Administrateur délégué,**  
François le Hodey  
**éditeur responsable**  
Henry Visart,  
Emmanuel Denis

IPM ADVERTISING  
Rue des Francs, 79  
1040 Bruxelles

## Sommaire

<p>■ <b>Salon de l'auto</b> Salon de Bruxelles : le tour des marques de luxé et de prestige <b>04-08</b></p> <hr/> <p>■ <b>Table ronde</b> Le gaz au naturel <b>13-16</b></p> <hr/> <p>■ <b>Présentation</b> Porsche Macan, le Tigre est lâché <b>09-12</b></p>	<p>■ <b>Histoire</b> xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx <b>49-51</b></p> <hr/> <p>■ <b>Nouveauté</b> La Mini : 54 ans et... toutes ses dents ! <b>52-55</b></p> <hr/> <p>■ <b>Bref</b> L'automobile n'est plus seulement un monde d'hommes ! <b>56-58</b></p>	<p>■ <b>Entrevue</b> Jean-Pierre Foucault, fou de la belle auto ! <b>60-62</b></p>
---	---	--

# PORSCHE LE MACAN TIGRE EST LÂCHÉ

ACCESSIBLE AU PUBLIC DU JEUDI 16 AU DIMANCHE 26 JANVIER, LE SALON DE L'AUTO DE BRUXELLES EST LE RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLE POUR LES AMATEURS DE VOITURES ET PLUS PARTICULIÈREMENT L'UNIQUE OCCASION D'APPROCHER ET DE TOUCHER CELLES QUI FONT RÊVER... CELA FAISAIT TRÈS LONGTEMPS QU'ON N'AVAIT PLUS CONNU UNE TELLE AFFLUENCE DE VOITURES PRÉSENTÉES EN PREMIÈRE MONDIALE (NISSAN QASQAI, OPEL MERIVA, RENAULT MÉGANE COUPÉ CABRIOLET ET TOYOTA VERSO DIESEL) ET EN PREMIÈRE EUROPÉENNE À BRUXELLES.

■ Dominique Simonet



Une marque exclusive comme Porsche qui lance une nouvelle famille de modèles, c'est toujours un événement dans le milieu de l'automobile. Annoncé depuis 2010, présenté quasi simultanément aux Salons de Los Angeles et de Tokyo il y a quelques semaines, le Macan est l'une des vedettes du Salon de Bruxelles à partir du 16 janvier, où il est montré en première européenne. Voilà donc que le Tigre la signification de Macan en langue

indonésienne pose pour la première fois les pattes sur notre continent, prêt à bondir. Avec ce nouveau SUV compact tout est relatif, le constructeur de Zuffenhausen inaugure une cinquième gamme, sixième si l'on inclut la 918 Spyder. Les investissements sont conséquents: 500 millions d'euros dans l'agrandissement du site de production de Leipzig, où sont déjà assemblés Cayenne et Panamera. Avec l'ajout de la tôlerie notamment,

la superficie de l'usine a quasi doublé, avec la perspective de produire quelque 50 000 Macan par an. Ce faisant, Porsche ne part pas à l'aventure, le segment du SUV compact voire un brin crossover, c'est-à-dire mélangeant les styles, étant en pleine expansion à l'échelon mondial: d'ici à 2018, on attend une croissance de 300% sur dix ans, soit 1,2 million d'unités. Ainsi, Porsche entend bien mettre des bâtons dans les roues du

toujours florissant Range Rover Evoque, du nouveau BMW X4, voire de... l'Audi Q5.

#### INVESTISSEMENTS MASSIFS MAIS RISQUES LIMITÉS

Tiens, parlons-en, du Q5. Signe des temps, tout en investissant massivement dans son nouveau modèle, le constructeur de voitures de sport a limité les risques. Au niveau technique d'abord, puisque le nouveau véhicule se sert largement dans le magasin du groupe Volkswagen, et singulièrement chez Audi: du Q5, le Macan adopte notamment la plateforme et le moteur Diesel V6 3 litres. Ce faisant, les coûts de développement et de production du véhicule sont considérablement réduits. Dans le même temps, le constructeur a voulu son véhicule très proche d'aspect du grand frère Cayenne, au moins au premier coup d'oeil. Comme le X4 de BMW peut facilement passer

pour un petit X6, la silhouette générale du Macan rappelle furieusement celle du Cayenne, dont une même grande gueule à l'avant. En en faisant d'emblée une vraie Porsche, le constructeur préserve son identité notamment face à l'Audi Q5 dont il utilise le meilleur. Et l'esprit de la marque, c'est la sportivité. Macan s'inscrit dans cette lignée plus encore que Cayenne, c'est évident lorsqu'on regarde le félin de trois-quarts arrière. La ligne de pavillon descend en pente douce, prolongée par l'arrondi du hayon. Le galbe des hanches est joliment prononcé, dénotant une puissance potentiellement bondissante. Le Macan est ainsi un peu plus large à l'arrière qu'à l'avant, ses montes de pneus ayant une largeur de 255 mm à l'arrière, contre 235 à l'avant. De dos encore, la finesse des feux à diodes électroluminescentes n'est pas sans rappeler celle de la 918 Spyder.

#### UN CAPOT EN U ET D'UNE PIÈCE AVEC LES AILES, COMME LA 918 SPYDER

De l'avant, c'est aussi une Porsche tout craché: entrées d'air proéminentes de part et d'autre de la calandre et variant selon les technologies moteurs, capot en forme de U, ailes légèrement surélevées et visibles lorsqu'on est au volant de

la machine. A nouveau comme sur la 918 Spyder, capot et haut des ailes sont une seule et même pièce, incluant donc les blocs optiques, le tout avec des lignes très pures et simples, sans fioritures perturbant l'élégance de la silhouette. La sportivité du design général est encore soulignée par l'allure plus ramassée de l'animal. Plus court de 16 cm que le Cayenne, Macan est aussi plus bas de 7 cm, tandis que la largeur est quasi identique. Par ces proportions, ainsi bien campé sur ses roues, le fauve donne l'impression d'être prêt à bondir. Bien différent du Q5 esthétiquement, le Macan l'est moins techniquement. Chez Porsche, l'on ne nie bien sûr pas la chose, mais on nuance: « Certaines pièces ont été adaptées, d'autres sont complètement nouvelles », dit un ingénieur. « Où la différence entre Audi et Porsche doit être sensible, là nous avons changé les pièces. » Et quelle est, vu de Zuffenhausen, la différence avec ce qui se fait à Ingolstadt? « L'agilité, la démultiplication directe de



PORSCHE  
LE MACAN,  
TIGRE  
EST LÂCHÉ



la direction, la réactivité moteur, la vitesse de montée en régime, la sonorité qui confine au grondement. » Un essai effectué sur une piste de l'ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), près de Düsseldorf, confirme déjà pour le rugissement du V6 biturbo de 3,6 l de 400 ch, tandis que la version Diesel laisse une trace sonore disons plus discrète.

**EN LONG, EN LARGE  
ET SURTOUT DE TRAVERS,  
ÇA FEULE, ÇA FUME,  
MAIS ÇA TIENT**

Sur piste, avec un pilote professionnel de l'ADAC au volant, la machine fait preuve de qualités sportives inédites

et se montre généreuse en sensations. Selon un ingénieur, « la direction est 10% plus précise par rapport à la base, au véhicule donateurs ». Voilà qui va faire des heureux du côté d'Ingolstadt. Nonobstant, sans trop forcer l'allure, l'on arrive même à mettre l'engin de travers en virage, tous pneus fumants, pour le redresser in extremis. L'un des points sur lesquels le constructeur a travaillé, c'est bien sûr la transmission, le Porsche Traction Management (PTM qui, à partir de l'essieu arrière, répartit la force selon les besoins. Des composants de ces essieux sont identiques à ceux du Q5,

mais avec certaines parties plus rigides, plus fermes, pour donner une meilleure sensation de précision.

Développée pour la compétition dans les années 80, la boîte à double embrayage PDK (Porsche Doppelkupplung), avec ses infimes temps de changement de rapports, participe aussi de la sportivité du Macan. Et c'est comment qu'on freine? Avec des freins que la marque a aussi mis à sa sauce, les adaptant aux puissances et couples des motorisations, Bien sûr, cela secoue, mais l'intérieur raffiné, dans le plus pur style de la marque, est aussi

sécurisant. Comme dans toutes les Porsche, la serrure de clé de contact est à gauche du volant et le compteur central n'indique pas la vitesse du véhicule, ce qui n'est pas le plus important pour un pilote en compétition, mais le nombre de tours du moteur, à avoir toujours à l'oeil pour tirer le maximum d'efficacité et éviter d'aller dans le rouge. Rouge, c'est l'une des options, parmi bien d'autres, de l'habillage des sièges dont le galbe sport assure le maintien lorsque les forces latérales font pression. Le conducteur fait corps avec la machine, les passagers aussi.

Et sur les petits chemins caillouteux? Irréprochable, le Macan s'adapte à toute surface, franchit l'infranchissable, des pentes hallucinantes sont escaladées, ce qui est déjà pas mal, mais surtout descendues en toute sécurité, ce qui est encore mieux. Et l'engin fait ça quasi tout seul: en appuyant sur le bouton « Offroad », un mode embrayable entre 0 et 80 km/h, toute la chaîne cinématique s'adapte aux circonstances de terrain. Le modèle de pointe permet d'aller encore plus loin

avec une suspension pneumatique à assiette variable. En tout chemin, la garde au sol du Macan monte de 4 cm tandis que sur piste, elle peut s'abaisser de 1 cm et se montrer plus féline encore. Sur route, elle peut aussi s'abaisser de 4 cm en fonction de la charge embarquée. .

Oui, mais l'on sait bien que les conducteurs de 4x4 – et celui-ci en est toujours un vrai de vrai – font la plupart de leurs kilomètres en ville ou sur autoroute. Et alors, le Macan est-il encore l'un de ces gros pollueurs qui font honte? Avec les réglementations européennes dans le dos, Porsche, comme tous les constructeurs, ne peut qu'être sensible à cet aspect des choses. Certes, le Macan n'est pas un véhicule des plus légers - 1,9 tonnes-, et pourtant sa carrosserie en aluminium limite les dégâts. Du côté des motorisations, plus de gros V8 mais seulement des V6, tant essence que Diesel. Eh oui, la réduction de taille (downsizing) touche la pyramide automobile depuis le haut. Avec la boîte PDK, la réduction du régime moteur, le système start & stop et la pos-

sibilité de roue libre, Porsche revendique une grande efficacité et un rapport poids/puissance favorisant la sportivité.

**UNE VOITURE POUR UN PUBLIC PLUS JEUNE ET FÉMININ**

Bon, alors, même s'il s'inspire largement du Q5, le Macan n'est pas une Audi mais une Porsche. Ça, on l'a bien compris. Reste la question des prix. Le Macan S V6 3l de 340 ch, actuelle version de base, est de 60 258€, soit un peu moins de 7 000€ plus cher que le Q5 de 270 ch. Logique. Par contre, face au Cayenne de base, V6 de 300 ch, le Macan est 1331€ moins cher, une paille à ce niveau. C'est un écart de prix infime, reconnaît le Dr Michael Steiner, ingénieur véhicules et responsable qualité chez Porsche, « mais on est dans un autre segment, avec un véhicule plus compact, plus léger, plus maniable, avec une motorisation à un niveau de performance équivalent. » Tout est une question d'utilisation et de style. Avec 5 occupants, leurs bagages et éventuellement une remorque, l'on privilégiera le Cayenne. « Mais pour moins d'occupants, si l'on aime la conduite sportive et la maniabilité dans les cols par exemple, et que

l'on apprécie une silhouette de type coupé, ce sera le Macan! Celui-ci vise à séduire une clientèle plus jeune, et aussi féminine. La conception des prix de Porsche n'est qu'en partie conditionnée par la taille du véhicule. Sinon, une 911 serait bien moins chère... » (sourire). « Chaque Porsche est conçue comme un véhicule global, mondial, mais en raison de son concept et de sa taille, on attend un marché différent du Cayenne. Moyen-Orient, Chine, États-Unis plébiscitent les gros véhicules alors que le Brésil et l'Europe privilégient les véhicules plus compacts. Et nous attendons une croissance plus forte des SUV



DANS UN PREMIER  
TEMPS, TROIS  
VERSIONS  
ET DEMI

Disponible dès à présent en Belgique, avec des livraisons qui vont commencer en avril, le Macan existe, pour l'heure, en trois versions. Cela commence par le Macan S avec V6 biturbo 3l développant 250kW (340ch). Comme tous les modèles actuels, il bénéficie de la transmission intégrale permanente gérée électroniquement et de la boîte de vitesses à double embrayage 7 rapports. Résultat: le 0 à 100 km/h exécuté en 5,4 s et une consommation moyenne de 8,7 à 9l/100 km.

En deux vient le Macan S Diesel et son V6 turbo 3 l d'origine Audi développant ici 190 kW (258 ch). Consommation entre 6,1 et 6,3 l/100 km. CO2 autour des 160 g/km. Le S Diesel existe aussi en version défiscalisée avec une puissance réduite à 155 kW (211 ch). Pour ces trois premiers véhicules, le prix de base est de 60 258 €. L'on passe à 82 522 € pour le Macan Turbo équipé du V6 biturbo de 3,6 l et de 294 kW (400 ch). Moteur impressionnant qui atteint son couple maximal de 550 nM à 1 350 tours et le garde jusqu'à 4 500 tours. Abattant les 100 km/h départ arrêté en 4,8 s, il ne consomme guère plus que son petit frère Macan S: entre 8,9 et 9,2 selon le constructeur. Mais là, le style de conduite fait toute la différence. Il n'émet officiellement pas plus de CO2 non plus, un peu au-dessus des 200 g/km. On en est là pour l'instant mais des bruits de paddocks laissent entendre une extension de la gamme vers l'hybride rechargeable, ce qui aurait sa logique, mais aussi avec des moteurs plus petits, de 2 l en Diesel comme en essence. A l'ère de la réduction de taille, cela aurait sa logique.





# LE GAZ AU NATUREL !

ALORS QUE, MALGRÉ SES MULTIPLES POINTS FAIBLES, L'ÉLECTRICITÉ OCCUPE RÉGULIÈREMENT LE DEVANT DE LA SCÈNE LORSQU'IL S'AGIT DE PARLER D'ALTERNATIVES AUX PRODUITS PÉTROLIERS, LE GAZ NATUREL, QU'IL SOIT COMPRESSÉ OU LIQUÉFIÉ, NE JOUIT PRESQUE PAS DU MÊME INTÉRÊT. À COURT TERME, CELA SEMBLE POURTANT ÊTRE LA MEILLEURE SOLUTION POUR LES GRANDS ROULEURS...

■ Dominique Simonet & Etienne Visart

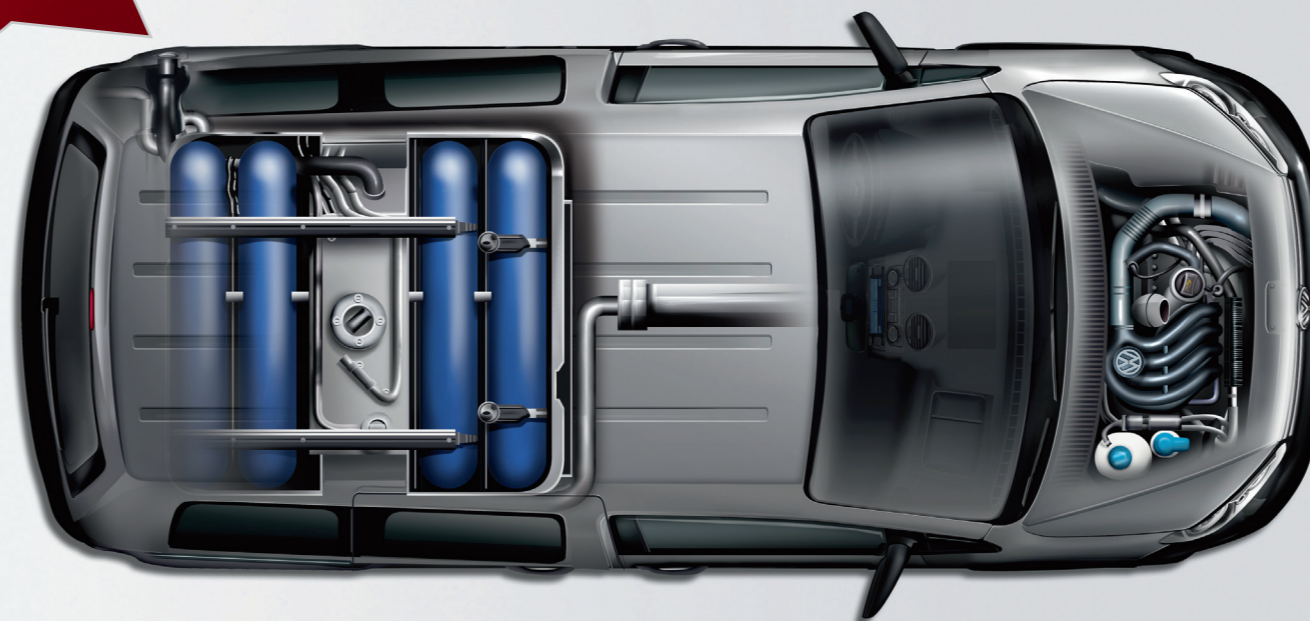


Schéma installation gaz naturel sur VW Touran CNG

Réunis à l'occasion d'une table ronde tenue le jour de l'ouverture du Salon de Francfort, les quelques représentants de marques de luxe et de prestige proposées chez nous sont tous d'accord que le marché automobile belge n'est pas réellement représentatif de la situation au niveau européen ou sur le plan mondial. En règle générale, le Belge aime la belle voiture, est toujours un passionné,

même si certaines mesures fiscales et les commentaires des voisins le forcent aujourd'hui à choisir plus souvent des voitures plus petites et plus discrètes. C'est d'ailleurs un constat valable pour l'ensemble des pays européens, mais les marques locales ont pu rapidement s'adapter en offrant un choix plus large avec des modèles de dimensions réduites équipées de moteurs de plus faibles

cylindrées, ce qu'on appelle communément le phénomène du « downsizing ». L'arrivée prochaine du « petit » Macan chez Porsche est un exemple parmi beaucoup d'autres de cet effort de diversification des marques de prestige.

## L'HYBRIDE RECHARGEABLE POUR LE COURT TERME.

Le Salon de l'Automobile de Bruxelles de ce mois de janvier 2014 permettra-t-il au gaz naturel d'être enfin reconnu au niveau qu'il mérite ? Différentes initiatives sont en tout cas au menu. Du côté des organisateurs du salon, le palais 2 est entièrement dédié aux essais de véhicules électriques ou hybrides et de voitures roulant au gaz naturel. Il est généralement identifié par les trois lettres CNG (Compressed Gas Natural ou Gaz Naturel Comprimé, solution technique retenue pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers). Toujours au salon, l'Association Royale des Gaziers de Belgique occupe un grand stand au palais 4 pour donner toutes les informations et tous les apaisements à propos de ce carburant.

## UNE PRIME D'AU MOINS 2.000 EUROS !

L'ARGB profite surtout de l'occasion pour offrir une prime de 2.000 euros à tout acheteur d'une voiture CNG pour autant qu'elle soit commandée avant le 28 février et immatriculée en 2014. Du coup, à notre connaissance, deux marques, au moins, soutiennent cette action en doublant la prime chez Volkswagen et, même, en la triplant chez Fiat Group Automobiles, de quoi « effacer » le surcoût lié à l'achat d'une voiture ainsi motorisée. Reste à connaître la réaction de Mercedes-Benz et Opel, entre autres.

Il faut en effet compter, selon la catégorie, un supplément de 1.500 à 3.500 euros pour un véhicule CNG par rapport à un véhicule à essence. Enfin, on s'attend à ce que, durant le salon, Melchior Wathelet Jr, Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à l'Energie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles, fasse une série d'annonces à propos de l'usage de l'automobile en Belgique en général et en faveur du CNG en particulier. C'est en tout cas la raison qu'il a invoquée pour ne pas participer à notre table ronde forte de dix personnes du « milieu », cet article étant publié quelques jours avant l'ouverture du salon...

Il faut reconnaître que le gaz naturel a besoin d'un sérieux coup de fouet sur notre marché. En Belgique, à la fin de l'année 2013, on recensait à peine plus de 700 voitures particulières dont le moteur est alimenté au CNG et la plupart d'entre elles font partie de la flotte de quelques entreprises. C'est évidemment un chiffre ridicule, d'autant plus ridicule quand on sait qu'environ vingt millions de véhicules circulent aujourd'hui avec ce carburant dans le monde. On en dénombre près d'un million rien qu'en Italie (avec une prime à l'achat !), près de trois millions en Iran et au Pakistan ou plus de deux millions en Argentine et déjà plus d'un million et demi au Brésil et en Chine (contre dix mille, il y a dix ans !). Avec à peine plus de cent mille unités, l'Allemagne est encore loin derrière, mais met actuellement les bouchées doubles avec des objectifs ambitieux à très court terme, grâce, entre autres, au soutien de ses constructeurs nationaux.

## UNE TRENTAINE DE STATIONS POUR FIN 2014 ?

Chez nous, les choses commencent donc enfin à « remuer », mais, plutôt que de faire dans la simplicité, on aime en effet

compliquer les choses, par exemple dans le domaine de la fiscalité placée sous la responsabilité des régions. Heureusement, une directive européenne impose une étroite coordination entre le pouvoir fédéral et les pouvoirs régionaux pour une harmonisation des réglementations en matière d'homologation et de contrôle technique, par exemple. Un pas important a été franchi dans ce sens en mars 2013 avec un arrêté relatif à l'utilisation du gaz naturel comprimé pour la propulsion de véhicules automobiles. Les voitures au CNG sont dès lors autorisées dans les parkings souterrains, par exemple, et doivent porter une vignette d'identification, mais le contrôle technique est simplifié. Si les directives européennes tentent d'imposer un point de ravitaillement en gaz naturel comprimé tous les 150 Km à partir de 2015 (seuil déjà largement atteint en Allemagne et en Italie), on est encore loin du compte dans plusieurs pays, dont la Belgique. Pour le moment, on ne dénombre chez nous que 17 stations accessibles au public, presque toutes concentrées en région flamande (une à Anderlecht et aucune en Wallonie !), et 14 points de ravitaillement privés (entreprises). On devrait néanmoins atteindre une trentaine de stations publiques pour la fin de cette année 2014 grâce à différentes initiatives, y compris du côté francophone. Les grandes compagnies pétrolières sont prêtes à passer à l'action en Belgique comme elles le font déjà dans d'autres pays, même si la délocalisation des points de distribution en dehors des zones urbaines ne permet pas toujours de se raccorder facilement au réseau du gaz naturel plus implanté dans les villes que dans les campagnes. Et il faut



Station de remplissage gaz naturel

## CITATIONS



**PASCAL HILLEWAERT**  
MULTI-ENERGY & ENERGY EFFICIENCY MANAGER TOTAL BELGIUM

Notre but est de fournir de l'énergie à nos clients, toutes les énergies. On étudie toutes les possibilités et l'on est prêt à réagir à la demande du marché pour autant que ce soit rentable. L'installation d'un point de ravitaillement en CNG coûte quand même 250.000 euros...



**MAARTEN VAN HOUDENHOVE**  
MARKETING & COMMUNICATIONS DATS 24 COLRUYT GROUP

Pour nous, le CNG n'est plus une alternative, mais une réalité dans le cadre de la cohérence de la politique de notre groupe et de notre responsabilité sociétale. Nous voyons avant tout l'aspect économique pour nos clients de rouler au CNG ; l'écologie n'est qu'une plus-value...



**JEAN-LOUIS NIZET**  
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA FÉDÉRATION PÉTROLIÈRE BELGE

La Belgique n'est pas le seul pays à la traîne. Les pays favorisent une solution en fonction de leurs ressources. Par exemple, l'Italie a du gaz et assure la promotion du CNG, mais la France joue la carte de l'électricité parce qu'elle a de nombreuses centrales nucléaires...



**DIDIER HENDRICKX**  
PRÉSIDENT DE LA PLATEFORME NGV AU SEIN DE L'A.R.G.B.

C'est bien de dire que l'effort doit venir des fournisseurs de gaz, parce que les pétroliers vendent d'abord du pétrole, mais il faut développer avant tout une vision concrète de la distribution des différentes sources de carburants alternatifs entre les divers fournisseurs...



**MICHEL RETOUR**  
MANAGER COMMUNICATIONS GM BELGIUM

Il faut saluer le « courage » des constructeurs qui « osent » proposer des voitures pouvant rouler au CNG. Cela représente un coût très important en informations, en communications, en formations, sans parler des investissements en recherches et en développements...

aussi tenir compte des permis de bâtir : les autorisations sont souvent difficiles à obtenir à cause de l'interprétation des règlements par les différentes administrations fédérales, régionales et communales...

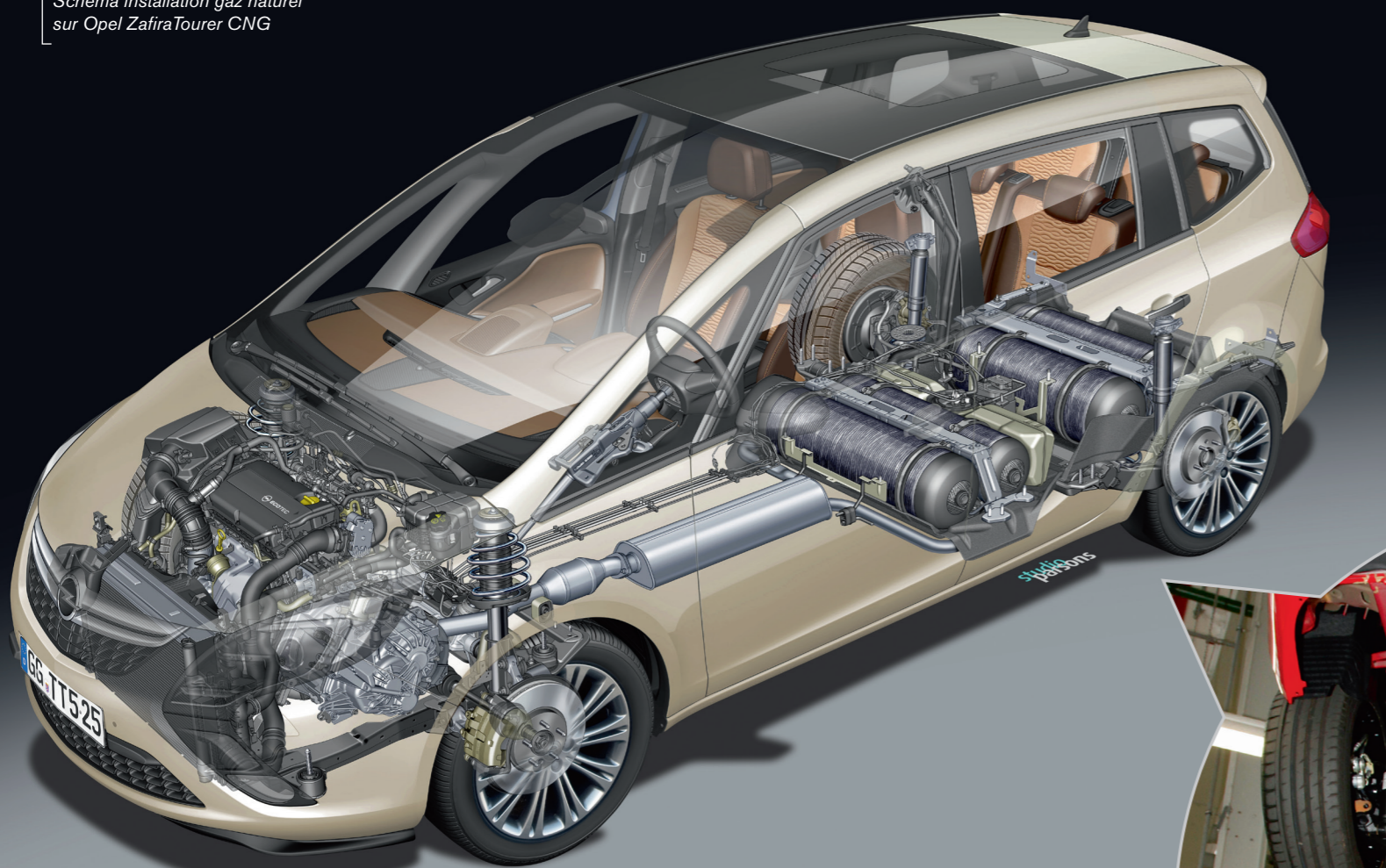
## QUID DE LA POLLUTION ?

Énergie alternative au pétrole, le gaz naturel ne règle pas tous les problèmes liés à l'environnement : il émet, lui aussi, des émissions de CO<sub>2</sub>, mais en moindre proportion, avec un gain de 27% en moyenne par rapport à l'essence et de 12% par rapport au gazole. Au niveau de l'Union Européenne qui fixe un objectif d'une flotte composée de 10% de véhicules au gaz naturel pour 2020, si le CNG représentait 20% de toutes les énergies utilisées par les transports routiers et maritimes, cela ferait baisser de 5% les émissions globales de CO<sub>2</sub>. En outre, les véhicules au gaz naturel peuvent consommer sans difficulté le biogaz, un carburant



Fiat Punto EVO CNG DeutscheBank

Schéma installation gaz naturel sur Opel ZafiraTourer CNG



Montage en usine chez Opel de bonbonnes de gaz naturel

entièrement renouvelable, issu de la fermentation de matières organiques. Le biogaz étant un carburant renouvelable, il offre dès lors des avantages considérables dans le cadre des émissions de CO<sub>2</sub> de toute la chaîne de production et de consommation. Selon le procédé de production, la réduction du CO<sub>2</sub> peut atteindre 80%.

Enfin, les véhicules au gaz naturel n'émettent presque pas de particules fines (95% en moins !). De même, les émissions d'oxydes d'azote (NOX) et d'hydrocarbures sont d'environ 50 à 60% inférieures à celles de l'essence et du Diesel. Par ailleurs, à faible vitesse (là où le bruit du moteur domine), les véhicules au gaz naturel sont en général 50% plus silencieux que leurs homologues à moteur Diesel. À plus vive allure, la différence s'atténue en raison des bruits de roulement et de l'écoulement aérodynamique. Autre atout non négligeable, le gaz naturel comprimé (CNG) ou liquéfié (LNG) utilise un moteur à combustion pratiquement identique à celui qui est utilisé pour l'essence ou le gazole, une solution technique parfaitement maîtrisée depuis très longtemps par l'industrie automobile. En général, seules des modifications sont réalisées au niveau des culasses, de la suralimentation par turbocompresseur, du système d'injection et du catalyseur, sans oublier les bonbonnes spécifiques.

## UN CARBURANT BON MARCHÉ ?

Plusieurs constructeurs, essentiellement allemands et italiens pour le moment, proposent déjà sur notre marché des véhicules fonctionnant au gaz naturel, que ce soit des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers ou des poids lourds. Pour ces derniers, c'est en général la solution du gaz naturel liquéfié qui est retenue car elle permet d'offrir une meilleure autonomie (au moins 1.000 Km) grâce à des

réservoirs adaptés. Ces réservoirs sont cependant plus lourds et plus encombrants, ce qui n'a guère d'influence pour des camions, des autobus et des autocars (sans parler des bateaux pour le transport maritime), mais seraient plus pénalisants pour des véhicules plus petits (voitures et véhicules utilitaires légers). C'est la raison pour laquelle c'est la solution du gaz naturel comprimé qui est alors installée. Le gaz naturel est comprimé à 200 bars et stocké dans des bonbonnes cylindriques qui sont intégrées à plusieurs endroits dans le plancher de la voiture ou du véhicule utilitaire léger. Même si de récentes évolutions techniques permettent de ne fonctionner qu'au CNG, la plupart des véhicules automobiles au gaz naturel comprimé disposent encore d'un petit réservoir à essence, ce carburant étant utilisé pour les démarrages à froid et pour rejoindre une station de ravitaillement...

Le gaz naturel comprimé est par ailleurs un carburant bon marché, de 30 à 40% moins cher que, respectivement, le gazole et l'essence, mais c'est étroitement lié au différentiel des taxes. D'après différentes simulations, le supplément de prix à l'achat serait effacé au bout d'environ 60.000 Km, malgré une consommation moyenne légèrement plus élevée ( $\pm 10\%$ ). En outre, les moteurs au gaz naturel durent plus longtemps que les moteurs à essence ou à gazole grâce à une meilleure combustion et l'huile, par exemple, ne doit être remplacée que tous les 100.000 Km. Deux autres arguments plaident encore en faveur du gaz naturel. Le premier, c'est que plusieurs grands constructeurs de véhicules automobiles sont étroitement impliqués dans son développement technique, un traitement dont n'a (presque !) jamais bénéficié le LPG. Le second, c'est que le gaz naturel est plus léger que l'air, au contraire du LPG. Le point d'inflammation du CNG est à 580°C contre 220°C pour l'essence. En cas de fuite, le CNG se dissipe rapidement dans l'air. Cela évite tout risque d'explosion. Il ne reste qu'un « détail » à régler : convaincre les automobilistes de rouler au gaz ! Il y a en effet un sérieux déficit d'image à ce niveau suite à tous les problèmes qu'ont connus les acheteurs de voitures fonctionnant au LPG, problèmes très souvent liés aux montages d'installations pas assez fiables à moyen et à long terme, entre autres. Et là, il y a du boulot...



## CITATIONS



**DOMINIQUE FONTIGNIES**  
PR & EXTERNAL COMMUNICATION MANAGER FIAT GROUP AUTOMOBILES BELGIUM

S'il y a des volontés politiques et économiques, c'est tant mieux, mais il faut surtout un consensus entre toutes les parties et toutes les régions. Il y a un manque cruel d'informations, le bilan du CNG est positif à de nombreux niveaux, mais on ne le sait pratiquement pas...



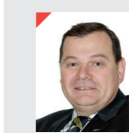
**JEAN-MARC PONTEVILLE**  
VOLKSWAGEN PR MANAGER D'IETEREN AUTO

Le CNG fait partie d'une palette d'énergies alternatives, est l'une des composantes absolument indispensables pour réduire la pollution et les particules, mais il faut arriver à un mixte cohérent et il faut pouvoir compter sur un amortissement à long terme...



**JEAN-PAUL HEINE**  
ADVISOR ENVIRONMENTAL AFFAIRES FEBIAC ASBL

Il est évident que l'on va voir arriver très vite une plus grande diversité de véhicules et une bonne information sur chacun des produits est indispensable pour faire la part des avantages et des faiblesses entre les purs électriques, les CNG, les hybrides et d'autres systèmes...



**PAUL-HENRI GILISSEN**  
MANAGING DIRECTOR EDUCAM ASBL

L'avantage du gaz naturel est que plusieurs grands constructeurs s'y intéressent de très près et effectuent le montage des équipements nécessaires et les modifications techniques en usine, directement sur la chaîne. Du coup, la fiabilité est assurée et les garanties sont maintenues...



**SERGE ISTAS**  
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU GROUPEMENT DES STATIONS-SERVICE FEDERAUTO ASBL

Dans l'immédiat, le gaz naturel est le carburant de transition idéal, le compromis qui peut arranger tout le monde en matière d'emplois, d'économies et d'écologies, mais, pour franchir les étapes, des concertations politiques sont obligatoires entre l'Etat fédéral et les régions...

# SALON DE BRUXELLES LE TOUR DES MARQUES DE LUXE & DE PRESTIGE

ACCESSIBLE AU PUBLIC DU JEUDI 16 AU DIMANCHE 26 JANVIER, LE SALON DE L'AUTO DE BRUXELLES EST LE RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLE POUR LES AMATEURS DE VOITURES ET PLUS PARTICULIÈREMENT L'UNIQUE OCCASION D'APPROCHER ET DE TOUCHER CELLES QUI FONT RÊVER... CELA FAISAIT TRÈS LONGTEMPS QU'ON N'AVAIT PLUS CONNU UNE TELLE AFFLUENCE DE VOITURES PRÉSENTÉES EN PREMIÈRE MONDIALE (NISSAN QASQAI, OPEL MERIVA, RENAULT MÉGANE COUPÉ CABRIOLET ET TOYOTA VERSO DIESEL) ET EN PREMIÈRE EUROPÉENNE À BRUXELLES.

■ Etienne Visart

## PALAIS 7 / QUATRE PREMIÈRES MONDIALES CHEZ BMW

Le sujet Mini étant traité dans un article spécifique, BMW ne présente pas moins de quatre premières européennes à l'European Motor Show Brussels avec la Série 2 Coupé, la Série 4 Cabrio et les M3 Berline et M4 Coupé. Le caractère individuel de la BMW Série 2 Coupé résulte d'une différenciation claire par rapport à la Série 1. Les caractéristiques de design sont typiques d'une carrosserie tricorps avec un coffre à bagages nettement décroché et une silhouette plate, un capot moteur long, des portes avec vitres sans encadrement et une

ligne de toit allongée et dynamique, fuyant légèrement vers l'arrière. Les proportions individuelles de la Série 2 Coupé s'expriment dans une longueur de carrosserie de 4432 mm, la 2 portes dépassant ainsi la Série 1 de 108 mm. La longueur a augmenté de 72 mm par rapport à la Série 1 Coupé. Sa largeur a augmenté de 32 mm (1774 mm), son empattement de 30 mm (2690 mm), la voie avant de 41 mm (1521 mm) et la voie arrière de 43 mm (1556 mm). En même temps, la hauteur du véhicule diminue de 5 mm (1418 mm). À la

date de lancement (mars 2014) sur le marché, sont disponibles un moteur à essence quatre cylindres et un moteur Diesel quatre cylindres délivrant chacun 184 ch sur la 220i Coupé et sur la 220d Coupé. La M235i Coupé, animée d'un moteur six cylindres de 326 ch, fait également son apparition sur le marché à cette date. Suivront immédiatement après deux autres modèles Diesel quatre cylindres, la 218d Coupé (143 ch) et la 225d Coupé (218 ch). La nouvelle BMW Série 4 Cabriolet marque le début d'une nouvelle ère pour

les cabriolets du milieu de gamme de la marque. La Série 4 Cabriolet affiche une largeur, un empattement et une voie visiblement accrus par rapport à l'ancienne Série 3 Cabriolet, de même que des porte-à-faux réduits à l'avant comme à l'arrière, un long capot moteur et un l'habitacle reculé. Le toit rétractable en métal à trois éléments qui coiffe la Série 4 Cabriolet se caractérise par une isolation phonique nettement améliorée grâce au « ciel de pavillon absorbant » et, donc, par un gain de confort. Lorsque le toit est ouvert et logé dans la partie arrière, l'aide au chargement de série soulève, si besoin est, le toit replié pour faciliter l'accès au coffre à bagages. La position assise basse et sportive agrandit la garde au toit à l'avant comme à l'arrière ; à l'arrière, l'espace pour les jambes s'est également accru par rapport à la devancière. Pour le lancement commercial de la Série 4 Cabriolet, les clients ont le choix entre un moteur à 6 cylindres en ligne à essence (435i Cabriolet), un bloc à 4 cylindres à essence (428i Cabriolet) et un moteur à 4 cylindres Diesel (420d Cabriolet).

Avec les nouvelles M3 Berline et M4 Coupé, la société BMW M GmbH présente une nouvelle interprétation de la voiture de sport à hautes performances. La success story de la M3 Coupé, quatrième du nom, construite à plus de 40.000 unités, est désormais perpétuée par la M4 Coupé. Son nom «M4» établit le lien avec la série de modèles sur laquelle repose cette nouvelle voiture M. Pour la première fois, la variante quatre



portes qui, comme le veut la nouvelle logique de BMW, porte le nom de M3 Berline, est présentée en même temps que sa sœur M4 Coupé. De conception entièrement nouvelle, le 6 cylindres en ligne à haut régime bénéficiant de la technologie M TwinPower Turbo débite une puissance de pointe de 431 ch. Son couple maximal de 550 Nm disponibles sur une large plage de régimes dépasse de près de 40% celui de la devancière.

La consommation et les émissions baissent, quant à elles, d'environ 25%. La M3 Berline tout comme la M4 Coupé s'acquittent du 0 à 100 km/h en 4,1 secondes (équipées de la boîte M optionnelle à double embrayage et sept rapports). Par rapport au modèle précédent, le poids de la voiture a été abaissé d'environ 80 kg. À voir également chez BMW le Concept X4, un SAV (Sports Activity Vehicle) qui devrait entrer en production vers la fin de l'été 2014 pour s'intégrer dans la gamme sous le X6, et, surtout, l'i8, voiture hybride sportive qui sera lancée sur le marché belge dans le courant de l'année 2014. Enfin, les fanatiques de football ne peuvent pas rater la série spéciale Série 1 Red Devils: l'acheteur peut même faire signer sa voiture par son Diable Rouge préféré...

De l'autre côté du palais 7 se trouvent Mercedes-Benz et Smart. On sait que la marque de Stuttgart s'est fixée d'ambitieux objectifs pour cette décennie, qui se traduisent par une offensive sans égale de produits. L'année 2014 revêt déjà une importance exceptionnelle pour Mercedes-Benz Cars et est entre autres marquée par la présentation des nouvelles Classe GLA, Classe C et Classe S Coupé (ces deux dernières sont présentées à Détroit!), mais aussi par le lancement des nouvelles smart fortwo et forfour. Il ne faut donc pas rater le concept smart fourjoy qui préfigure la future smart à 4 portes et à 4 places, sans oublier la «citybeam edition» présentée en première mondiale à Bruxelles. Même si elles sont déjà présentes dans les vitrines des distributeurs, Mercedes-Benz expose également en première belge la nouvelle Classe S, la CLA 45 AMG et les nouvelles versions 63 AMG de la Classe E, de la Classe S et de la Classe G.



## PALAIS 6 / LA NOUVELLE JAGUAR F-TYPE COUPÉ.

Pour rejoindre le palais 6, il faut passer soit par le palais 9, soit par le palais 5. En choisissant la première solution, ne manquez pas le stand Abarth et ses deux éditions limitées : l'Abarth 595 «50 Anniversario» et l'Abarth Punto «Serie Limitata». La première sera produite à seulement 299 unités, dont 19 réservées au marché Belux. La seconde est limitée à seulement 68 exemplaires. Dans l'habitacle, la version «Serie Limitata» profite d'une dotation d'origine complète. Si vous retenez la deuxième voie, par le palais 5, marquez un temps d'arrêt chez Volvo pour découvrir la S60 Polestar Concept dont la vente a été annoncée pour certains pays (pas en Belgique pour le moment!) dans le courant du printemps prochain. La S60 Polestar Concept offre un moteur 6 cylindres en ligne turbocompressé gonflé au bénéfice d'une très forte augmentation de puissance et de couple :



508 chevaux et 575 Nm de couple... Et vous voilà dans le palais 6 où l'on s'arrête chez Jaguar et Land Rover. L'inventeur du tout terrain de grand luxe propose pour la première fois en Belgique les versions hybrides et LWB du Range Rover. Pour ce dernier, l'empattement est allongé d'une vingtaine de centimètres, d'où une longueur hors tout de pratiquement 5,20 mètres ! Du coup, l'espace disponible pour les jambes des passagers installés à l'arrière augmente de 186 millimètres et les sièges arrière sont désormais inclinables à 17 degrés au lieu de 8 sur le Range Rover classique. Le système de propulsion des nouveaux Range Rover Hybride et Range Rover Sport Hybride combine le moteur Diesel 3 litres SDV6 avec un moteur électrique de 35 kW intégré. Le moteur électrique produit un

couple de 170 Nm qui renforce l'accélération et propulse le véhicule en mode EV. La puissance combinée du moteur Diesel et du moteur électrique atteint 340 ch à 4000 tr/min et le couple culmine à une valeur de 700 Nm entre 1500 et 3000 tr/min. Cela donne surtout une réduction de 26% des émissions de CO2 à 169 g/km, équivalant à 6,4 l/100 km en cycle combiné. Venue en droite ligne de Los Angeles, la Jaguar F-Type Coupé effectue ses premiers pas sur le sol européen à Bruxelles. L'absence de montant central a contraint les ingénieurs à faire courir un longeron en alliage d'aluminium hydro formé à haute résistance du montant avant au montant arrière de la voiture pour atteindre les objectifs de rigidité définis ainsi que pour préserver l'élégance de la ligne

et optimiser l'espace intérieur. La F-Type Coupé est proposée avec un toit aluminium ou un toit panoramique en verre soudé à la structure principale du pavillon. À l'arrière, un spoiler escamotable se relève à 110 km/h (il se rabaisse sous 80 km/h) pour équilibrer la voiture et en réduire la portance jusqu'à 120 kg. La F-Type R Coupé est motorisée par le V8 Jaguar suralimenté de 5,0 litres qui développe 550 chevaux et 680 Nm de couple. Les F-Type S Coupé et F-Type Coupé sont propulsées par un V6 suralimenté de 3,0 litres développant respectivement 380 ch et 460 Nm ou 340 ch et 450 Nm. Tous les coupés F-Type sont dotés de la transmission Quickshift à huit rapports, à l'étagement resserré, et exploitables via un levier SportShift central ou des palettes au volant.

## PALAIS 8 / LA NOUVELLE LEXUS CT 200H

Quatre marques nous intéressent plus particulièrement dans le palais 8 avec une première européenne chez Lexus et quelques premières belges chez Alfa Romeo, Jeep et Lancia. Parmi ces dernières, c'est incontestablement le petit coupé «4C» d'Alfa Romeo qui retient le plus l'attention. Son rapport entre le poids (895 kg en ordre de marche) et la puissance (240 ch à partir d'un bloc à 4 cylindres placé en position centrale arrière) promet des performances à couper le souffle : 4,5 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h ! Et le prix reste raisonnable : 51.500 euros. Toujours chez Alfa Romeo, il ne faut pas négliger les éditions 2014 de la MiTo ainsi que de la Giulietta et plus spécifiquement les séries spéciales «Veloce» et «Tributo».

Le cousin italien Lancia propose également en première belge l'édition 2014 de la Delta ainsi



ments de réflecteurs distinctifs en forme de L et une section centrale noire qui souligne le centre de gravité abaissé. L'habitacle évolue pour offrir encore plus de confort et de prestations, de même qu'une hausse de qualité visuelle et tactile.

La nouvelle CT 200h bénéficie d'une caisse à la rigidité accrue, d'une suspension remaniée, de mesures aérodynamiques optimisées et d'une maîtrise supérieure du niveau de bruit. La baisse significative des émissions de CO2 permet à la CT 200h d'afficher des valeurs parmi les meilleures de la catégorie. Les modèles chaussés de jantes 16 pouces rejettent 6 g/km de moins (de 94 à 88 g/km) tandis que les émissions de ceux qui sont équipés de jantes 15 pouces perdent 5 g/km et passent de 87 à seulement 82 g/km. Enfin, la CT 200h F Sport se caractérise par un réglage spécifique des ressorts hélicoïdaux et l'optimisation de la répartition avant/arrière de la rigidité de roulis au bénéfice d'un comportement dynamique encore plus sportif.

Seule marque au salon de Bruxelles qui ne présentera que des modèles hybrides, Lexus révèle en première européenne la nouvelle CT 200h présentée en première mondiale en novembre 2013 au Salon de Guangzhou, en Chine. La face avant introduit la dernière évolution de la calandre trapézoïdale de Lexus. Le centre de la calandre forme une avancée qui crée une structure en trois dimensions. À l'arrière, le bouclier redessiné présente une forme plus horizontale. Il intègre des loge-



que plusieurs séries spéciales de l'Ypsilon : «Park in Style» qui est capable de se garer toute seule, «Elefantino» plus élégante et «S» avec une touche sportive. Quant au récent cousin américain (depuis la reprise du groupe Chrysler par le groupe Fiat en juin 2009), Jeep met essentiellement l'accent sur le nouveau Grand Cherokee qui reçoit une nouvelle transmission automatique à huit rapports et des moteurs Diesel sur les CRD fiscalement plus avantageux grâce à une réduction de près de 10% des émissions de CO2.

## PALAIS 11 / AUDI DU PLEIN AIR AU GAZ !



En 2014, tout comme il y a deux ans, Audi occupe le Palais 11 avec d'autres marques de voitures importées en Belgique par D'leteren. Sur le stand Audi, les visiteurs peuvent découvrir l'ensemble de la gamme du constructeur. De la plus petite A1, «made in Brussels», au fleuron de la marque, l'A8, récemment peaufinée, en passant par l'hyper sportive R8, ce ne seront pas moins de 24 modèles au total qui seront exposés. La nouvelle Audi A3 Cabriolet est présentée en première belge au Salon de Bruxelles et constitue l'une des plus grandes attractions sur le stand de la marque aux quatre anneaux. L'A3 ultra et l'A3 Sportback g-tron sont également des nouveautés au Salon. En outre, la voiture qui a remporté l'édition de cette année des 24 Heures du Mans, l'Audi R18 e-tron quattro emmenée par le trio Tom Kristensen, Allan McNish et Loïc Duval, ne passe pas non plus inaperçue. Elle est exposée sur la «Fast Lane» du stand Audi avec les derniers modèles RS (RS6 et RS7) de la gamme.

Par comparaison avec sa devancière, la nouvelle A3 Cabriolet s'est fort agrandie : sa longueur est passée de 4,24 à 4,42 m, son empattement, de 2,58 à 2,60 m, et sa largeur, de 1,77 à 1,79 m. En hauteur (1,41 m), la voiture à quatre places décapotable a en revanche perdu 15 mm. Sur simple pression d'une touche, la capote en toile s'ouvre et se

ferme par commande électro-hydraulique en moins de 18 s, même lorsque la voiture roule à une vitesse allant jusqu'à 50 km/h. Le coffre à bagages, dont le volume a augmenté de 60 l pour atteindre 286 l, est devenu plus facile à charger. La version de base affiche un poids à vide de 1.365 kg seulement : la nouvelle Audi A3 Cabriolet pèse environ 50 kg de moins que sa devancière, malgré sa taille et son confort en hausse. Les deux TFSI de 1,4 l (avec technologie Audi cylinder on demand) et 1,8 l développent respectivement 140 et 180 ch. Le 2.0 TDI revendique pour sa part 150 ch. D'autres moteurs suivront : du 1.6 TDI de 110 ch au 2.0 TFSI de 300 ch qui animera l'Audi S3 Cabriolet.

La nouvelle Audi A3 Sportback g-tron peut rouler au gaz naturel ou à l'e-gas, un carburant «CO2 neutre» d'Audi. Ce gaz est produit dans les installations Power-to-Gas de Werlthe, en Basse-Saxe (Allemagne). Les deux réservoirs placés sous le coffre à bagages peuvent contenir chacun 7 kg de gaz à une pression maximale de 200 bars. Obéissant au principe de la construction ultra légère,

chacun d'entre eux pèse 27 kg de moins qu'un réservoir traditionnel. Dès que la pression dans les réservoirs descend sous les 10 bars, la gestion du moteur commute automatiquement en mode «essence». La nouvelle A3 Sportback g-tron est bivalente à 100%. En d'autres termes, qu'elle roule à l'essence ou au gaz, ses performances sont identiques. Au gaz, son autonomie, mesurée sur la base de sa consommation normalisée, est d'environ 400 km, une distance augmentée de 900 km en mode «essence». L'autonomie totale est donc comparable à celle d'une Audi TDI. Le moteur est dérivé du nouveau 1.4 TFSI. Des modifications importantes ont été réalisées au niveau des culasses, de la suralimentation par turbocompresseur, du système d'injection et du catalyseur. Avec une puissance de 110 ch et un couple de 200 Nm, l'A3 Sportback g-tron atteint une vitesse de pointe supérieure à 190 km/h et accélère de 0 à 100 km/h en 11 s. Cette berline moyenne consomme en moyenne 3,5 kg/100 km de gaz, à quoi correspondent des émissions de CO2 de moins de 95 g/km. Les premières livraisons aux clients sont prévues pour le début du printemps 2014.





PALAIS 12 / LES MARQUES DE PRESTIGE !



Onze marques de prestige sont réunies pendant toute la durée du salon au palais 12: par ordre alphabétique, Aston Martin, Bentley, Ferrari, KTM, Lamborghini, Lotus, Maserati, McLaren, Porsche, Tesla et Rolls-Royce. Deux d'entre elles présentent des premières européennes, Bentley et Porsche. Des 19 firmes ayant pris part à la première édition des 24 Heures du Mans en 1923, seules Bugatti et Bentley sont aujourd'hui rescapées. Il n'est dès lors pas étonnant que la seconde citée, cinq fois victorieuse entre 1923 et 1930, soit particulièrement attachée à la course qui

contribua en partie à sa notoriété mondiale. Le nouveau modèle Mullanne «Le Mans Limited Edition» propose un mélange de sportivité et de patrimoine. Cette volonté d'unir le meilleur de la technologie et de l'artisanat se matérialise, entre autres, au niveau des coutures contrastées, des broderies, de l'horloge, des roues de 21 pouces à 5 branches, des pédales en alliage, etc.

Chez Porsche, l'attraction, c'est évidemment le nouveau Macan dont nous vous parlons plus en détail par ailleurs. Toutes les ver-



sions du Macan feront leur apparition dans les Porsche Centres de Belgique dès le 5 avril 2014. La dynamique et l'efficacité énergétique des nouveaux modèles 911 Turbo (dont nous avons largement parlé dans l'Essentielle Auto de fin octobre 2013) multipliées par le plaisir de conduite d'une voiture de sport découverte : voici la recette des nouvelles versions phares de la 911 Cabriolet. Le bloc six cylindres suralimenté de 3,8 l développe 520 ch dans la 911 Turbo Cabriolet, une puissance portée à 560 ch dans le cas de la «S». Dotées de la boîte automatisée PDK de série et de la nouvelle transmission intégrale PTM, ainsi que du train arrière directionnel et de l'aérodynamisme actif, les nouveaux modèles 911 Turbo découvrables imposent la

technologie Porsche dominante aussi dans le segment des voitures super sportives décapotables. Sur les stands des autres marques, on apprécie plus particulièrement les Vanquish Volante et V12 Vantage S chez Aston Martin, la 458 Speciale chez Ferrari, l'incroyable X-Bow chez KTM, l'Aventador Roadster LP 700-4 chez Lamborghini, l'Evora SR chez Lotus, la Ghibli chez Maserati, la 12C Spider chez McLaren, et la Wraith chez Rolls-Royce, entre autres. Mais le point d'orgue de ce palais 12, c'est sans doute sa zone centrale occupée par une grande terrasse pour offrir une fracture avec le temps généralement maussade du mois de janvier. Il y a des palmiers, une piscine, un bar et, à l'arrière pour les exposants et leurs invités, un restaurant, sur réservation...





## ESSENTIELLE Auto

Histoire  
Le Salon de l'Auto de Bruxelles au cœur des ventes.

Le Salon de Bruxelles en est en cette année 2014 à sa nonante deuxième édition, mais la première manifestation du genre fut, elle, organisée il y a presque cent douze ans, du 8 au 17 mars 1902. Depuis toujours, les Salons de l'Auto de Bruxelles ont un dénominateur commun : être le cœur des ventes du marché automobile belge...

Texte : Etienne Visart – Photos : archives D'Ieteren Gallery & Febiac

On le disait déjà en 1902 quand on avait reçu quelques dizaines de milliers de visiteurs et on le répétera encore en 2014 après en avoir accueilli plusieurs centaines de milliers : faire un bon salon conditionne les résultats commerciaux sinon de l'année, au moins du premier semestre. Chaque marque met dès lors les petits plats dans les grands et invente différentes formules plus attractives les unes que les autres pour attirer le client. Certes, le Salon de Bruxelles ne possède pas l'aura internationale des salons organisés à Francfort, Genève ou Paris, mais, tout au long de son histoire, il a tenu et tient encore un rôle important sur la scène mondiale, plus encore depuis que Bruxelles a été désignée capitale européenne et abrite, à ce titre, de nombreuses institutions. Précisons par ailleurs que le Belge est bon public, tous les artistes le confirmeront, et aime l'automobile depuis plus de cent ans : si l'on compare le nombre de visiteurs par rapport au nombre d'habitants du pays, pratiquement aucun salon international ne fait mieux que Bruxelles en termes de fréquentation.

La Halle sud-est du Cinquantenaire.

Retracer l'histoire des Salons de Bruxelles dans ses moindres détails reviendrait à dresser le portrait de l'industrie automobile belge, mais un bon millier de pages y suffiraient à peine : ce n'est donc pas notre ambition ! Selon les statistiques, il ne resteraient en Belgique que quelques voitures dont l'année de première immatriculation remonte à 1902 et à des années antérieures. Les statistiques ne disent cependant pas si ces voitures ont été achetées ou pas à l'occasion de l'Exposition Internationale des Locomotives Mécaniques organisée par la Chambre Syndicale de l'Automobile au Palais du Cinquantenaire avec le soutien de l'Automobile Club de Belgique, de l'Aéro Club de Belgique et de la Ligue Maritime Belge. Ce n'est pas la première fois que ce cadre majestueux, où se déroulera, en 1897, l'Exposition Universelle, vante la gloire de la production commerciale et industrielle belge.

Déjà en 1880, puis en 1888, s'y sont déroulées de grandes manifestations internationales pour mettre en valeur les produits belges de l'art, de l'industrie et de la science, auxquelles quelques artisans participèrent avec leurs carrosseries hippomobiles. Il faut savoir aussi que d'autres salons pour automobiles furent organisés avant 1902, à Anvers et à Bruxelles, au Pôle Nord, mais étaient des initiatives « privées ». Bref, le premier Salon de l'Automobile et du Cycle fut donc organisé en 1902, du 8 au 17 mars, dans la Halle sud-est du Cinquantenaire, qui abrite aujourd'hui le musée Autoworld. En sa qualité de premier Président de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles et de Cycles (créée en 1899), Louis Mettwie est le maître d'œuvre de ce premier salon. L'histoire retient que ce premier salon recueillit un très grand succès, grâce, entre autres, à la situation centrale du Parc du Cinquantenaire au sein de l'agglomération bruxelloise et à l'aspect majestueux de ses différents palais. Homme d'affaires, qui s'occupait aussi de sport et de politique (il fut bourgmestre de Molenbeek-Saint-Jean de 1919 à 1938),

Louis Mettwie dirigeait à l'époque l'entreprise Belgica qui construisait des bicyclettes depuis 1885 avant d'entreprendre la construction de voitures à moteur électrique dès 1899 et à pétrole à partir de 1901 : Belgica ferma ses portes en 1909, mais Louis Mettwie s'en était déjà retiré en 1905. Et il avait cédé les rênes du salon dès la fin de l'année 1904 au comte Jacques de Liedekerke, précédemment membre du comité exécutif.

Sous le « règne » de Jacques de Liedekerke. De 1905 à 1931, toujours au Cinquantenaire, Jacques de Liedekerke présidera l'organisation de pas moins de vingt-deux salons, avec une interruption forcée (de 1915 à 1919) due à la première guerre mondiale. Outre de parrainer la « Coupe de Liedekerke », le comte Jacques de Liedekerke s'est associé dès 1899 à Alexis Vivinus, un ingénieur français émigré en Belgique, dans la Société des Ateliers Vivinus pour la construction de voitures équipées d'un moteur monocylindrique. L'usine est alors installée à Schaarbeek et tourne à plein régime : 152 voitures seront fabriquées de juillet 1899 à fin 1901 ! Et la gamme s'étoffa rapidement jusqu'à la fin de l'année 1911, lorsque la société fut mise en liquidation.

Jacques de Liedekerke avait cependant de quoi faire et donna une belle impulsion au Salon de Bruxelles et à l'industrie automobile belge. Selon des documents de l'époque, en 1907, une vingtaine de marques belges (qui détenaient plus de 50% des immatriculations de voitures neuves !) et quatre fois plus de marques étrangères participèrent au Salon de l'Automobile de Bruxelles. Après la guerre de 14-18, Jacques de Liedekerke reprit en main, en plus du salon (réorganisé dès 1920 avec un nombre impressionnant d'exposants) et de la chambre syndicale, la marque belge Métallurgique, de 1919 à 1922.

À la fin du dix-neuvième siècle, Métallurgique fabriquait des wagons pour les chemins de fer et des tramways avant de lancer, en 1901, sa première automobile, construite dans une usine installée à Marchienne-au-Pont. La marque Métallurgique disparaîtra en 1927, Impéria rachetant le matériel et Minerva les ateliers. Quant à Jacques de Liedekerke, après plus de vingt-six années de « règne », le plus long mandat jamais exercé jusqu'à présent, il céda la présidence à Alfred Goldschmidt.

Du Cinquantenaire au Centenaire.

Alfred Goldschmidt prend donc la tête du Salon de Bruxelles et de la Chambre Syndicale en 1931, quelques mois après s'être retiré de son poste d'administrateur de la marque Pipe qu'il avait créée en 1898 avec son frère Victor. Sans être aussi connue que des marques comme Excelsior, Impéria ou Minerva, entre autres, à elle seule, la marque Pipe mériterait un dossier complet sur son histoire. Celle-ci est en effet marquée, notamment, par de multiples succès sportifs acquis tant en Belgique qu'en Europe jusqu'à 1914 et par la construction de véhicules utilitaires et de moteurs de bateaux pour le Congo de 1920 à 1932, mais ce n'est pas l'objet du présent article.

En acceptant la présidence du salon, Alfred Goldschmidt doit résoudre deux problèmes : la crise de l'automobile en général et belge en particulier d'une part (en 1931, il n'y a plus que cinq exposants belges au salon pour trente rien qu'en provenance des Etats-

Unis !), l'exiguïté du Palais du Cinquantenaire face aux demandes de constructeurs étrangers d'autre part. Si le premier problème n'était pas vraiment de son ressort, l'industrie automobile belge n'étant pas vraiment en mesure de moderniser ses produits et ses installations du fait de son côté trop artisanal, le problème de l'espace disponible peut être plus facilement réglé. En 1937, le Salon de Bruxelles quitte le Cinquantenaire devenu trop petit pour prendre possession des deux tiers du Palais 5 (la plus grande et haute construction en béton armé de l'époque) au Centenaire. À titre de comparaison, en 2014, les douze palais du Heysel seront occupés, dont dix par l'automobile ! En 1939, le trentième Salon de Bruxelles se déroule dans un climat forcément délicat et sera évidemment le dernier de l'entre-deux guerres, de même que le dernier présidé par Alfred Goldschmidt.

En concurrence avec l'Expo 58.

Le trente-et-unième Salon de Bruxelles se déroule du 14 au 25 février 1948 et est désormais présidé par Louis Brondeel. En dépit du climat économique difficile, c'est l'explosion au niveau du nombre des visiteurs. C'est aussi l'époque des grandes familles d'importateurs privés qui suivent l'exemple, notamment, de Lucien D'Ieteren. Dès 1931, ce dernier avait pris la décision d'abandonner la carrosserie sur mesure pour se consacrer à l'importation et au montage d'automobiles américaines. C'est le tout début aussi de l'ère de la petite voiture populaire, encore que la plupart d'entre elles ne seront présentes que l'année suivante dans la foulée de la Volkswagen Coccinelle pour laquelle Pierre D'Ieteren a signé le contrat d'importation le 17 mars 1948. C'est encore le développement de nombreuses usines d'assemblage un peu partout dans le pays, le gouvernement de l'époque ayant renforcé les barrières douanières en taxant légèrement les pièces et composants des automobiles, mais très lourdement les voitures importées lorsqu'elles étaient entièrement construites, cela afin de relancer l'emploi et l'économie. C'est ainsi qu'à l'époque, les voitures assemblées en Belgique étaient affichées à des prix fixés en francs belges, alors que les voitures importées étaient souvent annoncées à des prix fixés dans leur monnaie d'origine...

De 1948 à 1956, Louis Brondeel marquera de son empreinte le Salon de Bruxelles. Il va transformer les Palais du Centenaire en une véritable scène de théâtre, recouvrant le plafond du Palais 5 d'un somptueux vélum. Il décide de fixer définitivement la date du Salon de Bruxelles au mois de janvier, entre la deuxième et la quatrième semaine suivant les années, afin de mieux fidéliser la clientèle et d'éviter d'entrer en concurrence avec d'autres salons européens. Enfin, en 1955, il ouvre officiellement l'accès du salon aux constructeurs et aux importateurs de motocyclettes pour compléter le plateau offert par les voitures et les vélos, le Salon de Bruxelles prenant la dénomination « Auto-Moto-Cycle ».

L'édition 1956, la trente-neuvième, sera la dernière présidée par Louis Brondeel qui doit accepter la concurrence de l'Expo 58. Suite à l'exposition universelle qui se tient à Bruxelles en 1958, la construction de nouveaux palais en 1957, le dérou-



lement de la manifestation en 1958 et le démontage

des installations en 1959 imposent en effet trois années d'interruption de l'organisation du Salon de Bruxelles.

Un « grand » et un « petit » Salon.

Le 16 janvier 1960, le nouveau président du Salon de Bruxelles, Edouard Desgain, en inaugure la quarantième édition dans un complexe plus imposant : le Centenaire a en effet gagné, grâce à l'exposition universelle, plusieurs palais (7, 8 et 9) ainsi que le fameux Patio au cadre encore plus prestigieux. Dans le courant des années soixante, les salons se suivent et se ressemblent, attirant un nombre de plus en plus important de visiteurs. En 1968, le Salon de Bruxelles se tient bien dans les palais du Parc des Expositions au Heysel dont il occupe déjà pratiquement toute la surface disponible (en attendant, plus tard, la construction des Palais 10, 11 et 12). Ce Salon de Bruxelles ne manque pas d'autres intérêts pour le public. On peut en effet découvrir, pour la première fois chez nous, en tout cas à valeur égale face aux grandes marques européennes et américaines, les produits de plusieurs constructeurs japonais. L'arrivée de ces nouveaux exposants, de plus en plus nombreux, tant du côté des voitures que des véhicules utilitaires et des motos, pose dès lors certains problèmes aux organisateurs. La diversité de l'offre dans les différents secteurs du marché contraint même les organisateurs à organiser pour la première fois, en 1973, un salon réservé aux seuls véhicules utilitaires.

Au terme d'un mandat qui aura duré dix-sept ans, Edouard Desgain cède la présidence à Hendrik Daems. Ce dernier prend immédiatement une importante décision, entrant en vigueur dès 1978 : les années paires seront désormais réservées aux salons « Auto-Moto-Cycle » et les années impaires aux salons « Véhicules Utilitaires ». Cette alternance est toujours en vigueur aujourd'hui, même si la notion de véhicules utilitaires a été largement étendue à d'autres segments du marché en perpétuel développement, au point que l'on parle maintenant de « grand » salon pour les années paires et de « petit » salon pour les années impaires...

Des graphistes reconnus.

Le Salon de l'Automobile de Bruxelles et la Febiac ont toujours été présidés par de fortes personnalités de l'industrie automobile belge. Après Hendrik Daems, qui restera président pendant 10 ans et gravé dans les mémoires par quelques slogans percutants, se sont succédé à ce poste, au cours des vingt dernières années, Herman Vermeerbergen (1988 et 1989), André Van Roy (de 1990 à 1995), Ingmar Jonkers (de 1996 à 2000), Jean-Albert Moorkens (de 2001 à 2006), Pierre-Alain De Smedt (de 2006 à 2001, mais il est aujourd'hui président de la Fédération des Entreprises de Belgique) et, actuellement, Thierry van Kan. Il faut savoir encore que le Salon de Bruxelles est reconnu par l'OICA (l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, fondée en 1919) et que son futur est d'ores et déjà assuré sous la direction de Pierre Lalmand. En 2013, le Salon d'Amsterdam et le Motor Show de Bologne ont été, par exemple, purement et froidement annulés...

Pour illustrer cet article consacré à l'histoire du



Salon de Bruxelles, rien de mieux aussi que

quelques anciennes photos et affiches. Dès le premier salon, Louis Mettwie fait appel à un graphiste reconnu pour la réalisation de l'affiche de 1902. Ses successeurs perpétueront cette tradition en demandant aux meilleurs graphistes du moment de dessiner les affiches. Des graphistes de renommée mondiale comme Donald Brun, Julien Key ou José Goffin ont ainsi créé les affiches de quelques Salons de Bruxelles. Les plus grands musées d'art moderne du monde possèdent aujourd'hui les originaux de certaines d'entre elles, véritables reflets de la perception de l'automobile de chaque époque. Pendant quelques années, la Febiac avait par ailleurs décidé de privilégier de jeunes talents en organisant tous les ans un concours exclusif avec une grande école d'art graphique, mais ce n'est plus d'actualité...



# LA MINI

## 54 ANS ET... TOUTES SES DENTS !

LE PETIT VÉHICULE, SYMBOLE DES ANNÉES SOIXANTE, A TRAVERSÉ LES DÉCENNIES SANS PRENDRE DE RIDE. AUJOURD'HUI, LA MINI EST TOUJOURS MYTHIQUE CAR, SOUS L'ÉGIDE DE BMW, LA VERSION MODERNE EST RESTÉE FIDÈLE À L'ESPRIT D'ORIGINE. LA QUINQUAGÉNAIRE BRITANNIQUE PORTE BIEN SES ANNÉES,

■ Patrick Van Campenhout

En matière automobile, l'innovation technologique et le design adapté aux exigences du moment sont généralement la règle. On le sait, même si les voitures récentes sont devenues bien plus fiables qu'elles ne le furent dans les années 60, les « tendances » permettent aux constructeurs de faire tourner les modèles et de maintenir des cadences de production propres à faire sourire les actionnaires. Or, comme dans tout modèle de marché, il y a des exceptions. La Mini, emblème du savoir-faire britannique en matière de véhicule économique, est de ces véhicules que l'histoire ne veut pas voir enterrés... Le constructeur allemand BMW que l'on connaît surtout pour ses véhicules haut de gamme a su déceler ce signe et a fort opportunément gardé la main sur la marque britannique au terme d'un mariage industriel avec le groupe Rover, rompu en 2000. A ce moment, la production

de la Mini a cessé. Mais le géant allemand va la reformuler à sa manière, avec le succès que l'on sait. C'est ce qui nous vaut de voir passer sur les routes une déclinaison de modèles rappelant ce qui fut en 1959 une délicieuse première du genre. En effet, si BMW a respecté l'esprit de la petite voiture anglaise, le véhicule actuel sous toutes ses formes, et il y en a, est devenu une voiture de très bon niveau, très éloignée du « kart » bon marché conçu par Sir Alec Issigonis (1906-1988). C'est cet ingénieur britannique d'origine grecque, aussi habile au crayon qu'à la règle à calcul qui est en effet le cerveau qui va donner naissance à la Mini sur base d'un cahier des charges pourtant très restrictif.

**CRISE DU CANAL DE SUEZ**  
Remontons dans le temps! On est en 1956, l'économie européenne est en plein boom suite au redémarrage

consécutif à la fin de la deuxième guerre mondiale. Mais, et ceci n'est pas sans rappeler de récentes tensions géopolitiques au Proche-Orient, le Canal de Suez est à la source d'une crise grave qui va entre autres choses rappeler aux pays occidentaux leur dépendance énergétique. L'étranglement de ce lien maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge conduit les politiques mais aussi les industriels à entamer une réflexion sur les moyens de consommer moins et mieux les ressources énergétiques fossiles. En cinquante années, on le voit, les défis n'ont guère changé. C'est en tout cas ce contexte qui pousse le patron du groupe automobile BMC, British Motor Corporation, à faire plancher une équipe d'ingénieurs dont Alec Issigonis sur le projet numéro 15 (ADO15 pour Austin Drawing Office project

number 15) destiné à développer une automobile économique. Viser l'économie, c'est travailler sur un modèle compact, léger, animé par un moteur de faible cylindrée. Et pour coller à ce cahier des charges un peu incongru pour l'époque, Alec Issigonis et son équipe vont prendre des options innovantes en calant sous le petit capot de la future mini un moteur quatre cylindres de 948 cc installé en position transversale. L'auto gagne ainsi en compacité, d'autant que la boîte de vitesses est située sous le moteur. Le prototype qui sort des ateliers de BMC en octobre 1957 est salué par la direction du groupe. Il est résolument différent des voitures familiales de l'époque que sont alors les VW Coccinelle ou les Fiat 500. L'une n'offrant qu'une tenue de route limitée en raison de la présence d'un gros moteur logé

à l'arrière, l'autre étant à la limite de l'habitabilité et propulsé par un moteur bicylindre de 500 cc incapable de lui faire dépasser le 100 km/h. Pour la Mini, l'adoption d'un « vrai » moteur existant (celui de la Morris Minor) et sa disposition astucieuse, vont permettre d'atteindre une vitesse (théorique) maximale de 145 km/h dans un confort relatif certes, mais avec un niveau de sécurité exceptionnel pour une petite voiture de 620 Kg. En vérité, c'est un véritable « kart » dans lequel peuvent s'installer quatre adultes à condition de supporter la promiscuité et d'endurer des chocs répétés. Mais le petit modèle deux portes qui va sortir des chaînes de production sur ses minuscules roues de 10 pouces dès le 26 août 1959 va séduire les foules. Dépouillée, aussi sobre dans son design intérieur

et extérieur que le sera la Renault Twingo 30 ans plus tard, ce petit bolide de... 34 chevaux va séduire les amateurs de conduite sportive à bon compte tout comme les dames soucieuses de disposer d'une auto facile à garer et dotée d'un coffre respectable. La Mini Morris-Minor est née. Elle sera aussi déclinée sous la marque Austin Seven. Et prendra des formes diverses, avec malle arrière (horrible!) ou sous forme de petit break aux portes arrières style vaisseau dans sa version Clubman. C'est le début d'une longue saga.

**LA LÉGENDE DE JOHN COOPER**  
Sérieusement, la Mini des débuts est une voiture qui transporte avec elle autant d'avantages que d'inconvénients. Le moteur qui monte haut dans les tours pour l'époque



2014

La MINI Cooper version 2014, reliftée avec sa grille de calandre en nid d'abeilles et un dessin plus appuyé du tour de carrosserie. Mais surtout, les nouveaux modèles sont plus puissants tout en consommant moins grâce à des moteurs tout neufs dont des trois cylindres particulièrement sobres.

2005

MINI III Le visage de la MINI change peu mais sous le capot, de nouvelles motorisations apparaissent, les assistances s'électrifient pour renforcer le ressenti «kart» de la voiture.

2001

MINI II produites de 2001 à 2006. La voiture a grandi de... 20% et est devenue une «vraie» auto moderne mais a conservé son look spécifique revu par le designer californien Frank Stephenson.

2000

Mini MK6 produite jusqu'en 2000 en Angleterre. Un modèle évolué par rapport aux modèles des années '60, doté de jantes de 12 pouces, de freins à disques à l'avant et de moteurs plus fiables.

est moyennement fiable, sensible aux écarts de température et... à l'humidité. Au-delà de 100 km/h, on se rend trop bien compte de la rusticité du véhicule ce qui justifie dans une certaine mesure le choix prudent par Issigonis d'un moteur de faible cylindrée. La géométrie est pour sa part régulièrement mise à mal par les cahots et une suspension digne d'une caisse à savon. Et pour cause: même s'il évoluera au fil du temps pour offrir un confort accru, le système de base est d'une rare rigidité, puisqu'il s'appuie sur des amortisseurs à pompe sous-dimensionnés et un bloc de caoutchouc qui n'offre qu'une souplesse toute relative à l'ensemble. C'est toutefois l'un des secrets de la tenue de route remarquable de la Mini, dont les roues sont aussi repoussées aux extrémités du châssis, supprimant le porte-à-faux. La force du moteur est transmise de manière assez brutale aux petites roues avant par des cardans courts et le freinage est assuré tant bien que mal par de petits tambours. Inutile de rappeler qu'à l'époque, ni le freinage, ni la direction n'étaient assistés. Mais ça, c'est pour la version de base de la



La nouvelle MINI Cooper est à peine plus sage que sa grande sœur, la Cooper S, également dotée de moteurs de dernière génération, TwinPower Turbo puissants mais sobres.

DSC (contrôle de stabilité) et DTC (contrôle de traction). Les modèles sport sont équipés d'une fonction de blocage du différentiel avant. Mais les prix des modèles grimpent aussi, les plus musclés dépassant allègrement les 30.000 euros. Et la politique de la marque conduit les clients à personnaliser leur modèle, ce qui a un coût mais se traduit par une énorme diversité du parc MINI. Il est pratiquement impossible de trouver en rue deux modèles totalement identiques. Le concept de personnalisation extrême sera d'ailleurs repris par d'autres constructeurs: Citroën (DS3), Fiat (500), VW (Beetle), Opel (Adam).

**LA MINI HATCH EN PREMIÈRE AU SALON**

En 2009, la Mini devenue MINI a eu 50 ans. C'est, pour cette voiture exceptionnelle l'âge de la maturité. Et c'est à Bruxelles que la nouvelle version de la MINI va prendre son départ. Son look a évolué, bien sûr, mais toujours sans trahir ses origines. Les détails nouveaux sont nombreux pourtant: phares à leds redessinés, cerclés de chrome, clignotants latéraux, nouvelle gamme de teintes, calandre en nid d'abeille. L'espace intérieur a été optimisé aussi pour offrir un peu plus de place aux passagers à l'arrière.

Mais c'est sous le capot que les changements les plus importants ont été apportés. Les trois modèles de cette version « Hatch » sont équipés de moteurs de nouvelle génération, plus puissants et plus sobres, dont deux moteurs (essence et diesel) trois cylindres. Les puissances disponibles s'échelonnent de 116 ch (85 kW) pour la MINI Cooper D à 192 ch (141 kW) pour la MINI Cooper S qui passe de zéro à cent en 6,7 secondes. Les modèles bénéficient d'une boîte manuelle à six rapports ou d'une boîte automatique à six rapports existant aussi en version sport. Le tout assorti bien entendu des systèmes d'économie (Mode Green, notamment qui permet sans le ressentir de rouler en roue libre) désormais généralisés sur les voitures de ce niveau. La voiture ne perd rien en maniabilité: selon le constructeur, les sensations « kart » sont même intensifiées puisque la nouvelle suspension a été revue, l'ensemble rigidifié et allégé. Outre ces nouveautés, la gamme reste aussi large qu'auparavant avec notamment les modèles de « super mini » que sont les Countryman, et qui rencontrent un succès auprès d'amateurs de MINI soucieux de disposer d'un véhicule plus imposant. On n'a, 54 ans après le lancement de la première Mini, que l'embarras du choix.



Le moteur de la nouvelle MINI Cooper S, plus BMW que jamais dans sa sophistication, 141 kW/192 ch. Une bombe qui consomme moins de 6 litres au 100 km.

Mini qui se vend bien dès son lancement mais va bénéficier par la suite d'une visibilité et d'une crédibilité assurée par son adoption dans le monde du sport automobile. Évidemment, la trentaine de chevaux ne suffit pas à combler l'appétit des sportifs. Alec Issigonis développe donc avec un constructeur de voitures de sport et de Formule 1 de l'époque, John Cooper (1923-2000), une série spéciale la Mini Cooper dotée d'un moteur plus puissant (55 ch) puis la Cooper S (70 ch) capable d'atteindre 160 km/h. Elles seront améliorées aussi au

niveau du freinage par l'utilisation de freins à disques à l'avant. Ces petits bolides qui seront mûs par des moteurs de plus en plus puissants (jusqu'à 90 ch) vont enchaîner les victoires au Rallye Monte-Carlo de 1964 à 1967. La maniabilité de la Cooper S est son principal atout. Et sa faible cylindrée lui permet quand même de faire jeu égal au classement avec des véhicules beaucoup plus puissants grâce à un indice entrant dans le mode de calcul des performances au Monte-Carlo. D'année en année, la voiture de série s'amé-

liore, devient plus fiable, plus confortable. En 2000, la production est toutefois ralentie puis arrêtée après 5,3 millions d'unités produites.

**LA MINI SUCCÈDE À LA MINI**

La disparition de ce véhicule mythique ne sera toutefois que temporaire. La dernière Mini classique quitte l'usine historique de Longbridge le 4 octobre 2000, mais le développement et la production sont transférés à Oxford, à marche forcée. BMW reprend en effet l'épave et la décline à sa façon: plus moderne, aussi fiable et robuste que le reste de la gamme du groupe allemand, plus grande aussi de 20% par rapport au modèle créé par Alec Issigonis. La MINI « en majuscules » devient d'ailleurs une marque à part entière au sein du groupe. Dès 2001, le cahier des charges transforme le petit modèle bon marché en une vraie voiture adaptée à son temps: plus solide, très fiable, sûre et dotée de ce qui fait le confort des voitures modernes. Pour ne rien gêner, BMW qui pilote la marque MINI sort immédiatement deux versions compatibles avec l'esprit de la Mini d'Alexandre Issigonis: un modèle de base, la MINI One Forte animée par un groupe de 90 chevaux, et... l'héritière de la famille Cooper, la MINI Cooper qui se voit dotée d'un moulin développant 115 chevaux. Les spécialistes des kits de transformation s'en frottent les mains! C'est que d'entrée de jeu, la nouvelle MINI impose un standard tout comme son ancêtre britannique. Il y a ici un modèle très sobre, durable, aux qualités routières indéniables, et qui garde une belle valeur à la revente. Il y a aussi un modèle

sportif, discret mais terriblement efficace, qui permet de retrouver dans une plus grande sécurité, les sensations de pilotage d'un kart, toutes proportions gardées. La personnalité d'origine a été préservée: centre de gravité très bas, voie large, absence de porte-à-faux. Comme ce fut le cas pour la Mini classique, la demande du marché la fait décliner sous une grande variété de modèles dont un cabriolet lancé en 2004 et qui va connaître un énorme succès commercial, et, après un premier lifting de la gamme, un modèle Clubman, plus long, assorti d'audacieuses portes antagonistes, les « clubdoors » et des traditionnelles portes arrière s'ouvrant comme celles d'une armoire, les « splitdoors ». Ce dernier modèle, très exclusif, définit aussi un nouveau standard: celui d'un utilitaire confortable d'une capacité de chargement de 930 litres et très économique. On parle ici de modèles consommant moins de 4 litres en version diesel, selon les données constructeur. L'esprit qui avait conduit à la création de la Mini originale reste présent et plus que jamais d'actualité. BMW enrichit toutefois cette offre économique d'une xième version sportive, la MINI John Cooper Works forte d'un groupe développant 211 chevaux (155 kW) et capable d'atteindre 240 km/h. L'esprit du constructeur allemand se retrouve aussi au niveau de la consommation et normes anti-pollution imposées aux développeurs. Même les modèles les plus nerveux savent rester sobres en mode de conduite raisonnable. En matière de sécurité, tout a changé aussi puisque la MINI bénéficie des systèmes de gestion électronique évolués que sont les ABS,



Sir Alexandre (Alec) Issigonis, ingénieur chargé de développer la Mini selon un cahier des charges basé sur des conditions économiques.



La Mini a su conquérir le cœur des... hommes suite à une série de victoires au rallye Monte-Carlo.



# L'AUTOMOBILE N'EST PLUS SEULEMENT UN MONDE D'HOMMES

**BALADE DANS LE MONDE FÉMININ DE L'AUTOMOBILE À TRAVERS QUELQUES DESTINS EXCEPTIONNELS DANS LE MONDE DE L'INDUSTRIE ET DU SPORT, ET AU FIL D'UNE HISTOIRE QUI MET À MAL LES CLICHÉS LES PLUS SEXISTES SAUF UN : LA FEMME OBJET, A PRIORI INDISPENSABLE POUR ASSURER LA PROMOTION D'UN PRODUIT QUI, POURTANT, N'EST PLUS L'APANAGE DES SEULS HOMMES.**

■ Yves de Partz

Le 15 janvier et pour la première fois dans l'histoire de l'industrie automobile, une femme, Mary Barra, prendra les rênes de General Motors. A 51 ans, Mrs Barra est un « pur produit GM » : études d'ingénieur dans le General Motors Institute, premier job à l'usine Pontiac de Flint (Michigan), MBA à Stanford (Californie) financé par son employeur puis carrière météorique au sein du groupe nord-américain : assistante du CEO Jack Smith, vice-présidente de l'ingénierie industrielle, patronne d'une usine de montage à Détroit et enfin CEO elle-même. La voilà désormais à la tête d'un constructeur qui emploie 213.000 personnes dans le monde pour un chiffre d'affaires de 155 milliards de dollars. Une autre femme gère une marque automobile : le Docteur Annette Winkler préside aux destinées de Smart après avoir été notamment Directrice Générale de Mercedes-Benz Belux où sa gestion musclée avaient fait trembler quelques hommes.

Loin de Détroit ou de Stuttgart, un destin qui aurait pu être lui aussi brillant s'est achevé tragiquement : pilote d'essais dans l'écurie Marussia F1 pour qui roula le Belge Jérôme D'Ambrosio, l'Espagnole Maria de Villota (33 ans) a perdu un œil dans un accident. Confrontée à ce handicap signifiant la fin de ses espoirs en Formule 1, la jeune femme a été retrouvée morte en octobre dernier dans une chambre d'hôtel à Séville. Pas plus que dans l'industrie automobile, les femmes ne sont légion au sommet du sport automobile mais et il y eut, et il y a encore, des exceptions notables. Ainsi, en 1958, la Napolitaine Maria Teresa de Filippis a pris le départ de son premier Grand Prix à Francorchamps où elle mena sa Maserati à la 10<sup>e</sup> place, son seul résultat à ce niveau ; une autre Italienne, Lella Lombardi, a disputé 12 Grands Prix en 1975. Aujourd'hui, l'Écossaise Suzie Wolff (30 ans) est pilote d'essais dans l'écurie de

Frank Williams dont l'assistante n'est autre que sa fille Claire Williams. Il s'agit d'une double affaire de famille quand on sait que le mari de la belle Suzie, Toto Wolff, est actionnaire chez Williams. De quoi susciter des commentaires parfois sarcastiques : « si Suzie était aussi rapide au volant que belle en dehors de la voiture, ce serait un atout énorme pour nous », aurait déclaré récemment Bernie Ecclestone, l'insaisissable boss de la F1. Réplique de la championne : « je ne suis pas ici pour prouver quelque chose sur les femmes dans le sport automobile mais je suis Suzie Wolff qui veut tout simplement réaliser son rêve de piloter en F1. »

## PILOTE DE HAUT NIVEAU ET MANNEQUIN SEXY

De l'autre côté de l'Atlantique, une égérie des magazines de mode exploite sans complexe son double statut de pilote de haut vol et de mannequin : Danica Patrick a été la première femme à remporter une manche du prestigieux championnat IndyCar (l'équivalent nord-américain de la F1), mais son look de star et ses photos dénudées l'ont fait surnommer l'Anna Kournikova du sport automobile, en référence à l'ex-championne russe de tennis dont le physique était aussi célèbre que ses exploits sur le terrain. Loin de ce show médiatique sur fonds d'images people, quelques femmes ont jalonné l'histoire du sport automobile belge : Gilberte Thirion,



Danica Patrick



Carla Bruni dans un spot publicitaire pour la Lancia Musa



Mary Barra, General Motors

Licence de Des Forest Simone

Nicole Sol, Yvette Fontaine, « Christine » et plus récemment Vanina Ickx ont manié le volant avec succès. Et une Française bien connue en Belgique, Michèle Mouton, a gagné quatre rallyes de championnat du monde même si elle admet que « dans ce sport macho, freiner avant une femme est inconcevable ». Que dire de sa compatriote Simone de Pinet de Borde de Forest mieux connue sous le nom de Simone de Forest ? Née en 1910 à Royans, cette jeune fille de bonne famille obtint sa licence de pilote dès l'âge de 19 ans et disputa de nombreuses courses jusqu'en 1957. On la vit aussi au volant d'un camion de la Croix Rouge pendant la deuxième guerre mondiale et à la tête d'une école de conduite pendant 25 ans. Elle est décédée en 2004 à l'âge de 94 ans. Sa gloire aujourd'hui posthume dans l'univers francophone, elle la doit à son prénom qui a inspiré « En voiture Simone » (ou plutôt « En voiture Simone, c'est moi qui conduit, c'est toi qui klaxonne »). Guy Lux, animateur d'un jeu inter-villes populaire à l'ex-ORTF, utilisait cette expression pour s'adresser à sa partenaire Simone Garnier. Un autre prénom féminin est devenu, lui, mondialement connu dans l'industrie automobile, celui de la jeune Mercedes Jelinek. Son père, l'homme d'affaires autrichien Emil Jelinek, avait roulé en compétition sous le nom de sa fille et, en 1902, il choisit Mercedes pour désigner sa nouvelle société d'exploitation des modèles Daimler dans divers pays dont la Belgique. Mercedes fut ensuite le nom adopté en 1903 pour les voitures produites par DMG (Daimler-Motoren-Gesellschaft).

**DES FEMMES DE MOINS EN MOINS CANTONNÉES AU SIÈGE PASSAGER**  
Dans la vie de tous les jours, la possession et la

conduite d'une voiture restèrent longtemps un apanage masculin mais, au fil de l'évolution de la société et de la vie professionnelle, les femmes sont devenues de moins en moins cantonnées au siège passager. « Les femmes conduisent désormais comme les hommes, disait l'écrivain français Marcel Achard. Ce qui m'étonne, c'est qu'elles en soient fières. »

Au-delà du trait d'humour, l'affirmation prête à discussion car la plupart des femmes n'ont pas la même approche de la conduite que les hommes qui ont tendance à attribuer à l'usage de la voiture d'autres valeurs, y compris liées à leur virilité. Quitte à admettre la prise de risques si elle sert leur besoin de domination. « Cette attitude met les femmes en colère, confie une psychologue, par exemple lorsqu'elles voient leur compagnon se presser au train des voitures qui le précèdent. » Les femmes ne seraient-elles pas agressives au volant ? « Si, mais elles s'en tiennent aux violences verbales. Leur orgueil, elles le placent ailleurs, notamment dans leur capacité à donner la vie. Moins individualistes, et plus attentives aux autres. » Aux États-Unis, une étude du puissant groupe AAA (American Automobile Association) basée sur le nombre de kilomètres et une population où les permis de conduire sont répartis à égalité entre les deux sexes, a fait apparaître que les hommes avaient 78% de risques de plus que les femmes de se tuer au volant.

**LA PUB DE CARLA BRUNI A FAIT UN BUZZ**  
Quid des choix automobiles de la gente féminine ? On la dit plus sensible à l'espace intérieur et à la protection qu'offre le véhicule

qu'au nombre de chevaux et aux lignes phaliques de la carrosserie. Même jeunes, elles s'orienteraient davantage vers une familiale susceptible de répondre à leurs besoins de future mère. Y aurait-il donc des voitures pour femmes ? A regarder dans le trafic, on pourrait relever certaines tendances, mais les spécialistes du marché automobile restent dubitatifs : « en imaginant une voiture de femme, dit l'un d'eux, on se priverait de la moitié de la clientèle potentielle ! Et puis, c'est une fausse idée d'enfermer les femmes dans des stéréotypes car pour elles aussi, l'achat est d'abord lié aux besoins et au budget. » En outre et selon plusieurs importateurs, il n'existe pas de campagnes de pub destinées à vanter un achat féminin ni, officiellement du moins, de statistiques de ventes liées au sexe.

Reste une évidence, l'omniprésence de la femme dans la publicité. Qu'il suffise de rappeler le buzz réalisé par Carla Bruni posant langoureusement dans une voiture italienne, surtout lorsqu'elle a officialisé sa liaison avec Nicolas Sarkozy ! D'autres exemples : une édition spéciale du Range Rover Evoque a adopté les initiales de Victoria Beckham ; l'image d'Axelle Red est associée en Belgique à la Renault Zoe électrique ; ou encore Opel vient de faire appel à Claudia Schiffer pour promouvoir les qualités allemandes de la marque sur le thème « It's German » N'en déplaise aux mouvements féministes et à certaines de nos ministres, ce n'est pas demain que la femme ne servira plus d'appât à l'automobile encore associée – à tort ? – à un univers machiste. Le Salon de Bruxelles et ses hôtesse devraient le confirmer dans quelques jours.



## QUI ACHÈTE ?

Sachant que beaucoup de voitures sont immatriculées au nom d'une société, des chiffres précis n'existent pas mais deux tiers des femmes choisiraient leur voiture seule et plus de 80% participeraient à la décision d'achat.

## QUELLES VOITURES FONT CRAQUER LES FEMMES INFIDÈLES ?

Selon le site Gleeden, les femmes à la recherche de relations extraconjugales préfèrent les hommes roulant dans des gros SUV allemands : Mercedes ML, BMW X6, Audi Q7. Selon une autre enquête d'evescar.com, les hommes n'auraient pas en revanche d'idée précise sur les voitures qui, conduites par une femme, les ferait se retourner.



## L'HIVER, ELLES N'AIMENT PAS TROP.

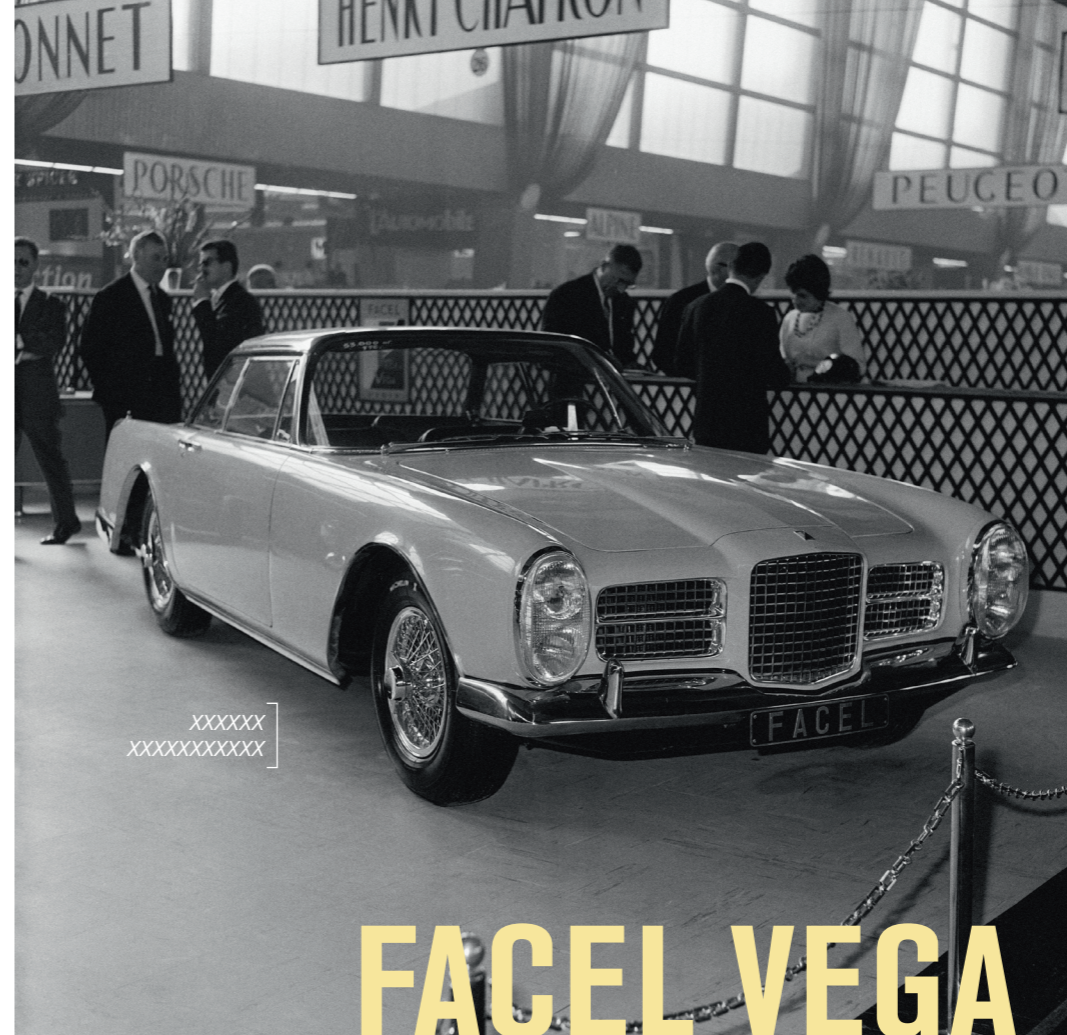
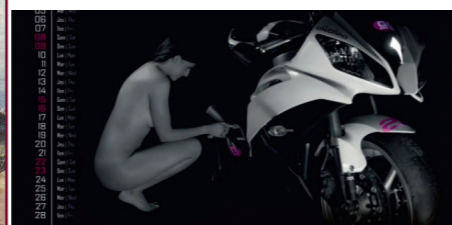
C'est bon à savoir pour les hommes galants : les femmes apprécient peu de conduire sur des routes glissantes. Elles n'aimeraient pas non plus les hommes qui veulent impressionner les femmes au volant, ceux qui dépassent par la droite ou pensent que le code de la route est en option (non respect des priorités, absence de clignotants, queues de poisson...)

## PAS DE « 3 PORTES ».

Pour faire entrer plus facilement bébés, enfants et petits-enfants, les femmes privilégient les modèles à « 5 portes ». Breaks, sportives et SUV rehaussés auraient aussi leurs préférences... pour autant qu'elles aient le choix car, si la voiture est assimilée à un avantage en nature, celui-ci est limité par le salaire et l'employeur.

## NUE CONTRE LE CANCER.

Habitée des compétitions françaises en moto, la pilote Ornella Ongaro a créé un team 100% féminin. Elle a accepté de poser nue pour un calendrier dont les bénéfices sont destinés à lutter contre le cancer. « Etre une femme dans cet univers m'a forgé un caractère de battante. »



XXXXXX  
XXXXXXXXXXXX

# FACEL VEGA

Son nom brille comme des étoiles dans le regard des amateurs d'automobile. Facel Vega, une aventure industrielle aussi belle et prestigieuse que courte, a l'allure d'une comète: 1954-1964. On la doit à un capitaine d'industrie parisien, Jean Daninos, frère de l'écrivain Pierre Daninos (« Les carnets du Major Thompson »). Jean (1906-2001) a d'abord travaillé chez Citroën entre 1928 et 1934, avant d'aborder la sous-traitance aéronautique chez Bronzavia, notamment pour le concepteur de chasseurs Morane-Saulnier. Fin 1939, à Dreux, Bronzavia crée une filiale: Facel, pour Forges et ateliers de construction d'Eure et Loir. Début de la guerre, l'entreprise conçoit et fabrique des gazogènes pour faire rouler les automobiles et camionnettes privées d'essence. En 1941, Jean Daninos part aux Etats-Unis où il poursuit l'effort de guerre dans l'aéronautique. Revenant en 1945, il prend la direction de Facel qu'il fusionne avec Métallon et oriente vers la sous-traitance automobile: la société carrossera des modèles spéciaux pour Simca (dont la magnifique Océane), Panhard, Ford (la Comète, justement), Delahaye. Mais les temps de la belle auto française, comme belge d'ailleurs, sont comptés: après Delage et Hispano-Suiza, Bugatti, Talbot, Hotchkiss ne survivent pas au rouleau compresseur industriel d'après-guerre. Jean Daninos ne l'entend pas de cette oreille. Ayant travaillé pour Bentley et son modèle Cresta, il crée un coupé prestigieux unique, la Cresta II, dont il s'inspire pour lancer sa marque, Facel Vega, qui devrait son nom au frère écrivain, Pierre. Alors que l'automobile se démocratise, Jean veut renouer avec les fastes d'avant-guerre: des voitures stylées et sportives. A la chaîne d'assemblage, Jean Daninos propose le retour du fait main. Sa marque incarne le chic parisien, tout en assumant ses influences. D'emblée, les mécaniques puissances sont de conception américaine. Présentée en 1961, la Facel II avait des phares avant sous coque transparente comme la Mercedes-Benz W111

## LE GRAND TOURISME À LA FRANÇAISE

**BALADE DANS LE MONDE FÉMININ DE L'AUTOMOBILE À TRAVERS QUELQUES DESTINS EXCEPTIONNELS DANS LE MONDE DE L'INDUSTRIE ET DU SPORT, ET AU FIL D'UNE HISTOIRE QUI MET À MAL LES CLICHÉS LES PLUS SEXISTES SAUF UN : LA FEMME OBJET, A PRIORI INDISPENSABLE POUR ASSURER LA PROMOTION D'UN PRODUIT QUI, POURTANT, N'EST PLUS L'APANAGE DES SEULS HOMMES.**

■ Dominique Simonet

de 1959, un moteur Chrysler de 6,3 l, américain donc, tout comme le concept de feux arrière dans le prolongement des ailes. Quant à la grille de calandre en trois parties, une verticale au centre entourée de deux horizontales, elle rappelle celle des Alfa Romeo Giulietta de l'époque. Mais il s'agit bien de l'expression même de l'excellence française. Hors de prix cependant, c'est pourquoi la marque développe parallèlement le sublime petit coupé-cabriolet Facellia. Malheureusement, à l'époque, l'État intervient dans les choix industriels, et impose à Jean Daninos un moteur bien français, un 1 600 cc conçu par Pont-à-Mousson Brillant: 115 ch, pour l'époque, c'est énorme, mais peu fiable. S'ensuit une épidémie de casses moteur qui coûtent très cher à l'entreprise et son poste directorial à Jean Daninos. Aidée par des prêts de l'État, la société est mise en location gérance chez Sferma, filiale de Sud-Aviation, constructeur de l'avion de ligne biréacteur Caravelle. La jolie Facellia est maintenant motorisée par la même mécanique que celle de la Volvo P1800 pour devenir Facel III. Lancée au printemps 1964, la Facel 6, équipée d'un moteur anglais 6 cylindres, semble aussi

bien accueillie, mais ne suffit pas à redresser l'entreprise qui ferme ses portes le 31 octobre.

Cette fantastique histoire est racontée avec force documents, archives, brevets, photos, témoignages rassemblés par ce livre de référence, ayant sa place non seulement chez les nombreux passionnés de la marque, mais dans toute bibliothèque sérieuse sur l'automobile. Dix ans de rêve se terminant ainsi? Le livre révèle encore que fin des années soixante, Jean Daninos pensa à un prototype Facel pour les 24 Heures du Mans. Inspiré d'une Lola, il ressemblait assez bien à la Ford GT 40, grande victorieuse de l'époque.

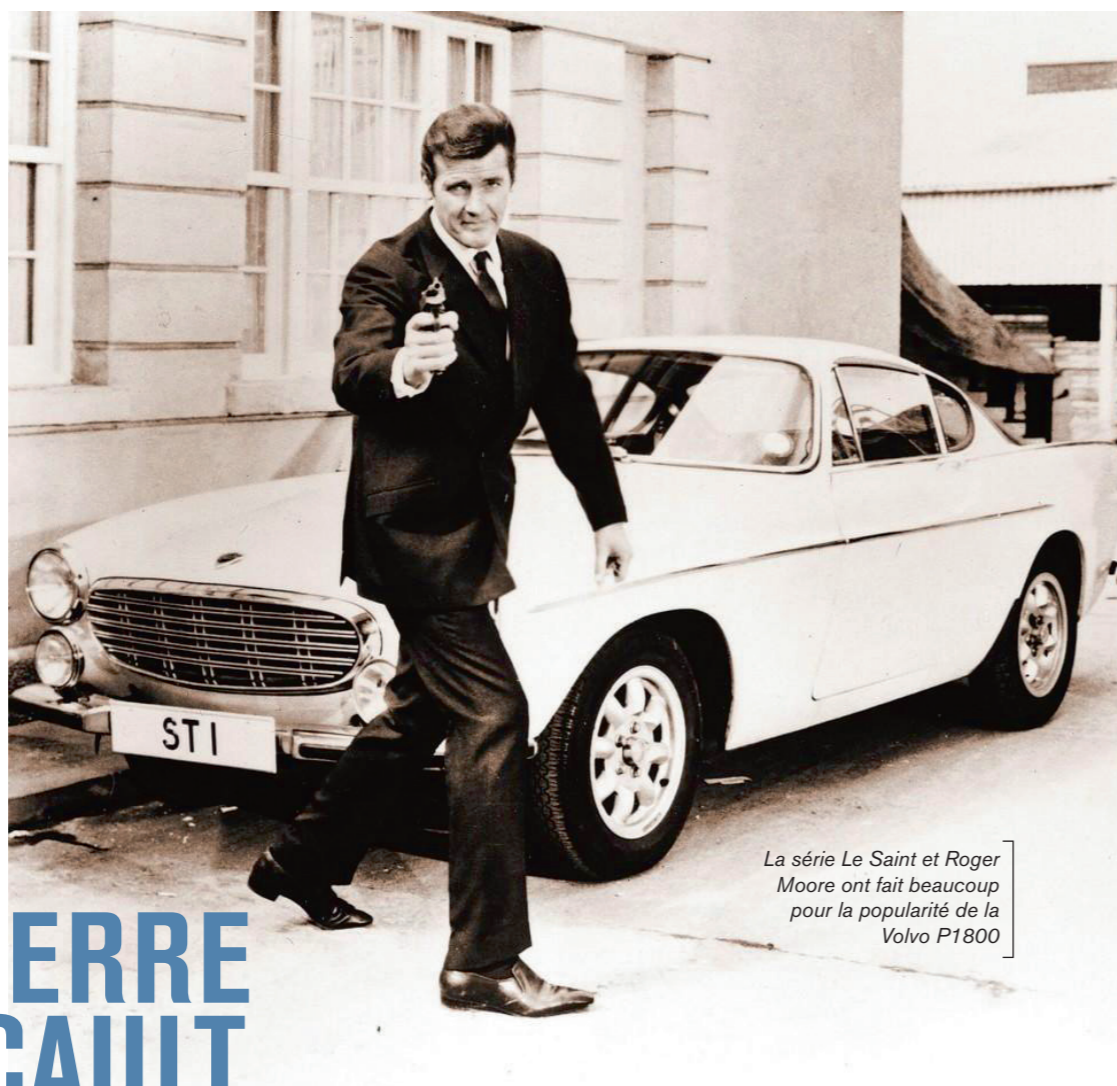


XXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

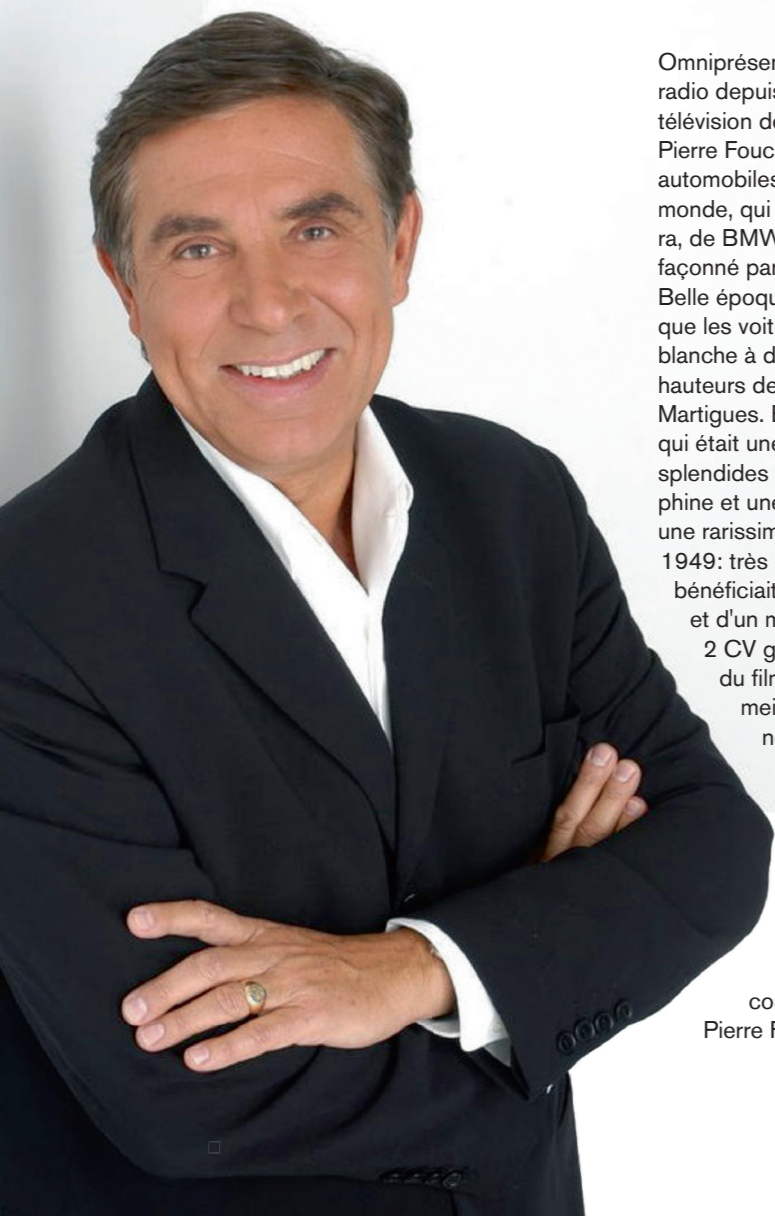
L'HOMME DE MÉDIAS EST AUSSI COLLECTIONNEUR DE VOITURES ANCIENNES POPULAIRES. SA PASSION ET SES CONNAISSANCES, IL LES PARTAGE DANS DES LIVRES COMME « LES VOITURES DES ANNÉES SOIXANTE », SON SEPTIÈME OUVRAGE, QUI VIENT DE PARAÎTRE CHEZ MICHEL LAFON.

■ Entretien: Dominique Simonet

# JEAN-PIERRE FOUCAULT, FOU DE LA BELLE AUTO



La série Le Saint et Roger Moore ont fait beaucoup pour la popularité de la Volvo P1800



Omniprésent sur les chaînes françaises de radio depuis la fin des années soixante, et de télévision depuis les années septante, Jean-Pierre Foucault cultive la passion des belles automobiles. Oui mais pas comme tout le monde, qui ne rêve que de Lamborghini Miura, de BMW 507 ou du modèle sport unique façonné par un artisan carrosser de ladite Belle époque. Le Marseillais ne collectionne que les voitures populaires. Il habite une villa blanche à deux pas des flots bleus, sur les hauteurs de Carry-le-Rouet, entre Marseille et Martigues. En bas, non loin du port, un hangar qui était une ancienne porcherie abrite de splendides autos comme une Renault Dauphine et une 4 CV toutes simples, mais aussi une rarissime Panhard Dyna X84 bordeaux de 1949: très en avance sur l'époque, la Dyna X bénéficiait notamment d'une carrosserie et d'un moteur en aluminium. Sa Citroën 2 CV grise de 1958, est identique à celle du film « Le Corniaud » mais en bien meilleur état car il l'a achetée quasi neuve. Fort belle aussi, la Peugeot 202 de 1949, avec des portières antagonistes s'ouvrant à contre-sens. Très courant à l'époque, ce système se retrouve sur la Citroën Traction, qui fut la voiture de la Gestapo et de la Résistance pendant la guerre, celle des politiciens et de bandits comme sera plus tard la DS. Jean-Pierre Foucault en a reçu un exemplaire

de la part d'amis, lors d'un anniversaire. C'est avec cette 11 BL 1954 en version taxi que tout a commencé.

### D'où vous vient cette passion de l'automobile, ancienne et populaire en particulier?

De mon père, lui-même passionné d'automobile, qui avait déjà des voitures avant-guerre. Après la guerre, quand je suis né, en 1947, il a acheté une très belle automobile, une Delahaye 135, carrossée par Henri Chapron, qui était magnifique. Un cabriolet superbe. Petit à petit, il m'a communiqué cette passion des voitures, d'abord sur ses genoux, lorsque je faisais vroom vroom en tenant le volant et en donnant l'impression de conduire moi-même. Hélas, il a disparu très tôt, j'avais 14 ans. Une fois que je me suis installé ici, du côté de Marseille, je n'ai eu de cesse que de retrouver ces odeurs, ces couleurs, ces bruits de mon enfance et de mon adolescence en collectionnant ces voitures.

### Des voitures de Proust en quelque sorte...

Oui, le souvenir peut être simple, au premier degré. Lorsque vous entendez le bruit d'une voiture qui vous est familière – plus maintenant, car les voitures ne font plus de bruit et sentent toutes la même chose – mais lorsque vous entendez ce son familier, cela avive vos souvenirs. Lorsque vous traversez une maison et que vous sentez un poulet au four, forcément, cela vous rappelle vos dimanches familiaux. Oui, les sens sont très importants dans la mémoire. Mon père était importateur

de fruits et légumes. Quand un bateau d'ananas arrivait, il en ramenait un carton à la maison. En rentrant, je sentais l'ananas de partout, qui envahissait le domicile familial. Et aujourd'hui, lorsque je passe devant un étal et que je sens la même odeur, vous ne pouvez pas m'empêcher de me retrouver en enfance.

### Comment votre collection est-elle conçue?

Ce sont uniquement des voitures françaises populaires, qui n'ont pas de valeur commerciale, mais une valeur affective. Avec mes amis, on met un point d'honneur à les remettre en état quasiment comme si elles étaient neuves, voire même plus neuves que neuves concernant le traitement des châssis qui, à l'époque, n'existait pas. Cela nous amuse et cela nous distrait.

### Cela veut dire que vous mettez la main dans le cambouis?

Ah, un peu quand même, oui. Il n'est pas certain que j'en sorte quelque chose. Mais j'ai des copains qui, eux, la mettent, la main dans le cambouis, et ils savent jusqu'où aller. Quand une voiture ne démarre pas le week-end, c'est l'annonce d'un moment heureux, car il va falloir la faire tourner.

### Vous avez un jour revu de Delahaye de votre père.

Ma mère l'avait vendu après la mort de mon père, en 1962. En 1989, mon équipe de l'émission Sacrée Soirée l'a retrouvée. Quand elle est arrivée sur le plateau, je l'ai reconnue au bruit et à l'odeur, ainsi qu'à la plaque portant le nom de mon père qui était vissée au tableau de bord. J'étais persuadé que l'équipe me l'offrait. Hélas, le propriétaire est reparti avec et elle lui appartient toujours. Je sais qu'elle est toujours en vie et qu'elle roule, mais ce n'est pas la mienne, ce qui n'est pas très grave.

### Vous avez fait une proposition de rachat?

Sait-on jamais? Mais j'arrête de lui demander parce que ça va l'énerver, donc j'attends qu'il vienne vers moi tout seul...

### Une automobile manque à votre collection, c'est la DS.

Oui, il faut bien le reconnaître, au début des années soixante, on l'appelait la voiture de l'an 2000. Elle avait une direction assistée exceptionnelle, une suspension hydropneumatique unique en son genre, des phares pivotants qui tournaient en même temps que le volant. C'était comme un véritable salon dans lequel

Un vent de liberté, accroches-toi Mireille.



on s'asseyait. D'ailleurs, une publicité montrait la DS non pas avec quatre pneus, mais avec quatre ballons gonflés, pour signifier son haut niveau de confort. Cela voulait aussi dire que certains ne supportaient pas la DS parce qu'ils y étaient malades lors de longs trajets... Mais c'est pour moi une voiture mythique, magique, en avance sur son temps, et que j'aimerais bien retrouver un jour. Dans nos régions, hélas, la corrosion a fait son effet, et il faut en trouver une en bon état. Mais j'ai le temps, d'une part, et d'autre part je n'ai pas trop de place en ce moment donc, les deux associés font que j'aurai un jour une DS. Mais pas tout de suite.

### Aux Pays-Bas, elle court les rues...

Les Pays-Bas sont des fanatiques de DS et, comme les Hollandais l'adorent, ils en ont sauvé une quantité..

### Votre livre traite des voitures des années soixante. Vous-même avez acheté votre première auto à la fin de ces années-là, peu après être monté à Paris et avoir été engagé à Europe 1 par Lucien Morisse. A l'époque, pour un jeune, l'acte d'achat d'une automobile était très important.

C'était la liberté surtout. Avant, on dépendait de ses parents. Moi, au début, c'est ma mère qui m'a prêté sa voiture pour aller travailler. Le véritable acte de liberté, c'était d'abord de travailler, et ensuite, avec ses premiers salaires, de s'acheter une voiture qui était la porte ouverte à tout. Moi je rêvais de ça. A Paris, je suis allé sur les Champs-Élysées, au Pub Renault<sup>(1)</sup>. Là, j'ai acheté ma première voiture, ma R8 Major bordeaux, à tempérament, évidemment sans avoir si j'allais pouvoir arriver au bout de ce crédit. Mais pour moi, comme pour tous les gens de ma génération, c'était un acte de liberté évident.

Aujourd'hui d'ailleurs, quand un jeune hérite d'une voiture de ses parents ou de ses grands-parents, c'est un moment important, dont on se souvient toujours dans la vie. C'est souvent votre premier domicile. En tournée pour vendre des porte-clés dans les campings, je dormais dans ma voiture. Avec elle, je pouvais aller d'un point A à un point B sans attendre quoi que ce soit comme autorisation ou aide de qui que ce soit. Pour moi, ça a été très important, et je ne pense pas être le seul dans le cas...

### Les choses ont changé depuis, la voiture est devenue un produit de grande consommation. Le côté exceptionnel d'un achat ne s'estompe-t-il pas?

En effet, c'est un produit de grande consommation, mais je pense que la sensation n'est pas loin d'être la même. Qu'il soit neuf ou terriblement d'occasion, c'est enfin un objet qui vous appartient. C'est le symbole de l'âge de raison: passer son permis, l'obtenir et mettre en application ce petit bout de papier rose. C'est important pour tout le monde, et ça n'a pas changé bien sûr.

### Quels furent les critères d'achat de vos premières automobiles?

Le prix, évidemment, ben oui, comme tout de le monde... Peut-être avais-je envie d'une autre voiture, mais la R8 était populaire; compacte, ne consommait pas beaucoup, et l'on pouvait la faire réparer partout à travers le réseau Renault dans la France entière. C'est ce qui m'a tenté, je pense comme tout le monde. Je sortais de la 2 CV de ma maman, une voiture irréprochable, et la R8 m'a aussi rendu de fiers services.

### Avant sa fin brutale...

Une fin terrible. Je l'ai un jour retrouvée en stationnement, écrasée par un camion.



Jackie Stewart et la Matra MS80



**Si vous achetiez au départ en fonction du prix, vers quoi s'orientaient vos rêves?**

La DS, toujours, ça n'a pas changé. Le père de mon ami d'enfance en avait une qu'il nous prêtait le dimanche quand on sortait, il avait l'extrême délicatesse de faire le plein avant... Socialement, c'était important, la voiture. L'on pouvait définir la profession de quelqu'un, ou en tout cas son rang social, en fonction de la voiture qu'il avait. La DS, c'était le top du top. Les artistes, c'était la Ford Mustang, les potentats de la République, c'était la DS, tout comme les bandits. Auparavant, la Traction, la 15 de Citroën, occupait les mêmes fonctions, entre notabilité et filouterie. Si j'avais pu m'en acheter une... Et vous voyez, j'ai toujours ce rêve 50 ans plus tard.

**Vous le faites quand même un peu exprès, vous auriez déjà pu en trouver une entre-temps...**

Oui, m'enfin, disons qu'il faut tomber sur celle qui vous plaît, il faut un coup de foudre.

**Et quel modèle convoitez-vous en particulier? Dans vos rêves, c'est une 21? Un 23 Pallas?**

Non non, c'est la 19, la première, la vraie avec les phares ronds.

**Pour revenir à votre livre, qu'est-ce qui, selon vous, caractérise l'automobile des années soixante?**

Les voitures des années cinquante étaient souvent des modèles d'avant-guerre revisités, comme la Traction, la Peugeot 202... La 2 CV est née pendant la guerre avant d'être rebricolées. La production des années soixante, elle, était centrée sur l'innovation: la nouveauté, l'invention étaient présentes tant chez les designers que les motoristes, les ingénieurs. Les années soixante ont inauguré des formes anguleuses, comme la Peugeot 404. C'étaient des voitures très différentes. On a alors assisté au renouveau de l'automobile, au moins en France et en Europe.



La Peugeot 404 Cabriolet (1961), un joyau signé Pininfarina.

**Il y eut aussi des aventures exceptionnelles, comme Facel Vega par exemple...**

C'était magnifique. Hélas, toutes ces belles usines se sont arrêtées, c'est vraiment dommage. Facel Vega était un modèle de puissance, de beauté. C'était une voiture racée et bien française puisque Facel signifie Forges et ateliers de construction d'Eure et Loir. Fou du ciel, le propriétaire de la marque, Jean Daninos, a appelé sa voiture Vega. Toutes ces grandes marques ont disparu pour laisser place à des voitures de consommation courante et plus populaires.

**La crise du pétrole de 1973 y est pour quelque chose.**

Incontestablement, en 73-74 le pétrole a fait un bond et on a commencé à faire des voitures consommant moins et qui étaient meilleur marché.

**On en reparlera certainement pour un prochain ouvrage... Pour vous, à part la DS née au milieu des années cinquante, quel est le summum de l'esthétique des sixties?**

La Ford Mustang. Elle était costaude, c'est vrai. Elle n'était pas fine ni légère mais je l'adorais parce que mes amis chanteurs avaient chacun une Mustang, le symbole de la

réussite pour eux. Et vous parlez de crise du pétrole. Je me souviens qu'avec la Mustang, il suffisait d'accélérer pour voir, en même temps que vous appuyiez sur l'accélérateur, l'aiguille du réservoir aller du côté gauche, tellement elle consommait. Mais il y avait un bruit de puissance dans cette voiture... Et puis après, dans la finesse et l'élégance, il y avait les italiennes, bien sûr.

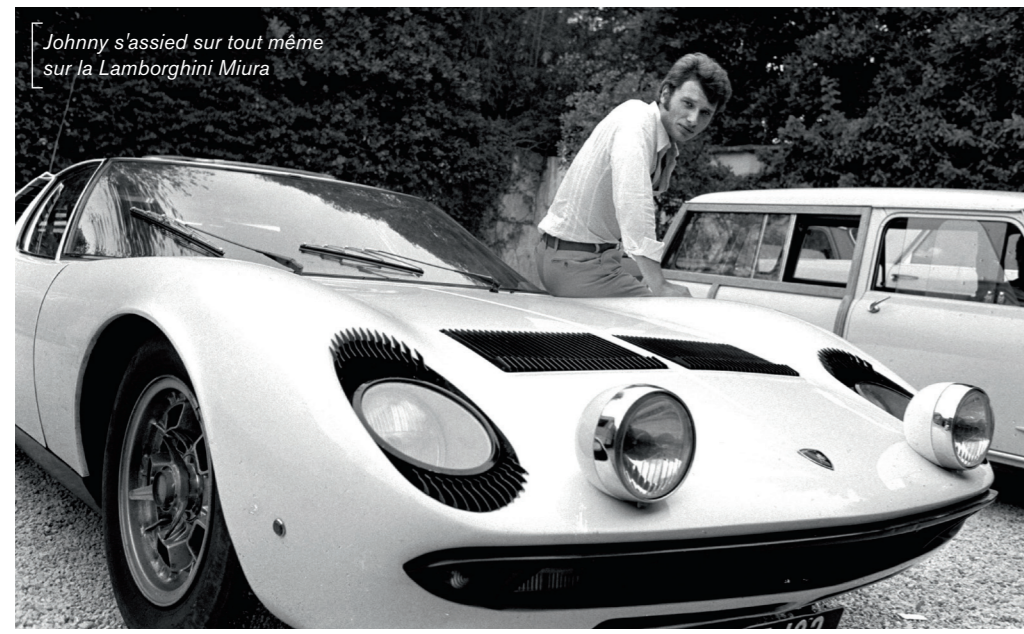
**A quels chanteurs faites-vous allusion?**

Il y avait Eric Charden, mort il y a peu, et l'autre que vous ne connaissez peut-être pas, s'appelaient Monty<sup>(2)</sup>. Ils habitaient tous les deux Saint-Cloud, c'étaient des copains à moi, j'allais chez eux et je lorgnais avec envie leurs voitures, une rouge et une blanche, qu'ils avaient la délicatesse de me prêter et de me faire conduire de temps en temps.

**LES VOITURES DES ANNÉES 1960, JEAN-PIERRE FOUCAULT,**



(1) Dans l'immeuble acheté en 1911 par Louis Renault, au 53 Champs Elysées, le Pub Renault est créé en 1963. Jusqu'en 1999, il accueille Parisiens du coin et touristes. Le concept change pour devenir l'Atelier Renault, avec son restaurant le Café, en 2000.  
(2) Monty (1943) a notamment écrit la chanson « Le monde est gris, le monde est bleu » pour Eric Charden (1942-2012). Parmi les vedettes françaises de l'époque, ont eu une Mustang les chanteuses France Gall et Sheila, les chanteurs Claude François, Dick Rivers, Danyel Gérard, Hugues Aufray (normal, pour l'interprète de « Stewball »), Christophe, fou de vitesse et champion, encore à l'heure actuelle, des retraits de permis. Johnny Hallyday ne pouvait pas faire sans non plus, et participa, à son volant, au Rallye Monte-Carlo édition 1967.



Johnny s'assied sur tout même sur la Lamborghini Miura

**NOUVELLE collection 2014**

**CRAQUEZ POUR NOS NOUVEAUX MODÈLES ET NOS CONDITIONS SALON.**

**CAPTUR** Life Energy TCe 90

€500 D'OPTIONS GRATUITES

À PARTIR DE **€ 13.250**

0% TAEG AVEC 5 ANS DE GARANTIE EASY deal<sup>(1)</sup>

**NOUVELLE MÉGANE BERLINE**  
TomTom Edition® 1.6 16V

PRIX CATALOGUE TVAc € 19.450  
REMISE SALON<sup>(2)</sup> - € 4.700

**PRIX PROMO SALON TVAc € 14.750**

0% TAEG AVEC 5 ANS DE GARANTIE EASY deal<sup>(1)</sup>

**OUVERT LES DIMANCHES 12, 19 ET 26 JANVIER**

3,2 - 7,5 L/100 KM. 90 - 174 G CO<sub>2</sub> /KM.

Informations environnementales [A.R. 19.03.2004] sur [www.renault.be](http://www.renault.be). ♦ DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Renault préconise elf

(1) Cette offre Easy Deal se compose d'un crédit Easyfin Classic et d'un contrat d'extension de garantie. Ces 2 contrats peuvent être souscrits séparément à des conditions identiques. FINANCEMENT TAEG 0% : Offre de prêt à tempérament réservée aux particuliers, valable du 11/01/2014 au 31/01/2014 sur Twingo, Clio Collection, Nouvelle Clio, Captur, Kangoo, Mégane, Scénic et Koléos. Taux annuel effectif global 0% pour une durée maximale de 30 mois, avec minimum 30% d'acompte obligatoire. Exemple représentatif : prêt à tempérament : prix au comptant (remises déduites) pour Clio Authentique 1.2 16V avec option Easylife incluse (5 ans / 100.000 km\*) : 11.035 € TVAc, acompte : 3.311 €, montant du prêt : 7.724 €, 30 mensualités de 257,46 € dont 17,83 € pour l'option Easylife, taux annuel effectif global : 0 %, taux débiteur fixe : 0 %, montant total dû : 11.035 €. Easylife est une extension de garantie couvrant l'ensemble des pièces mécaniques, électriques et électroniques (hors pièces d'usure) au-delà de la période de garantie contractuelle. Sous réserve d'acceptation du dossier par Alpha Credit S.A. (Prêteur), rue Ravenstein 60/15, 1000 Bruxelles. Annonceur : Renault Belgique Luxembourg S.A. (Importateur), boulevard de la Plaine 21, 1050 Bruxelles. \*La première de ces 2 échéances atteinte mettra fin au contrat Easylife. (2) Remise Salon : Offre valable pour les particuliers, pour toute Renault neuve commandée entre le 11/01/2014 et le 31/01/2014. Photos non contractuelles.

**CENTRE-AUTOMOBILES**  
Rue du Chemin de Fer 163  
7033 CUESMES (Mons)  
065/40.06.60

**CHARL'AUTO PERUWELZ**  
Neuve Chaussée 76 a  
7600 PERUWELZ  
069/77.67.37

**B.L.C. MOTORS**  
Chaussée de Bruxelles 58  
7090 BRAINE-LE-COMTE  
067/56.10.18

**RENAULT BINCHE**  
Route de Mons 258  
7131 WAUDREZ (Binche)  
064/33.25.85

[www.omnia-cars.be](http://www.omnia-cars.be)

**L'appel des conditions salon Dacia est irrésistible**

**NEW Dacia Duster 1.6 16V 4x2 à 11990 €<sup>(1)</sup>**  
CONDITIONS SALON : FINANCEMENT 0% TAEG<sup>(2)</sup>

**Dacia Sandero Stepway TCe 90 à 10600 €<sup>(1)</sup>**  
CONDITIONS SALON : FINANCEMENT 0% TAEG<sup>(2)</sup>

**NEW Dacia Logan MCV 1.2 16V à 8990 €<sup>(1)</sup>**  
CONDITIONS SALON : FINANCEMENT 0% TAEG<sup>(2)</sup>

**Dacia, partenaire de TARZAN. 1000 places de cinéma à gagner sur [www.dacia.be](http://www.dacia.be)**

Trademark TARZAN Owned by Edgar Rice Burroughs, Inc. and used by Permission.

3,8 - 7,5 L/100 KM. 99 - 165 G CO<sub>2</sub> /KM.

Informations environnementales [A.R. 19.03.2004] sur [www.dacia.be](http://www.dacia.be). ♦ DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Dacia préconise elf

(1) Prix catalogue du 02/01/2014 au 31/01/2014. (2) Offre de prêt à tempérament réservée aux particuliers, valable du 11/01/2014 au 31/01/2014 sur Logan, Sandero, Duster, Lodgy, Dokker et Dokker Van. Taux annuel effectif global 0% pour une durée maximale de 30 mois, avec minimum 30% d'acompte obligatoire. Exemple représentatif : prêt à tempérament : prix au comptant (remises déduites) pour Sandero Stepway Tce 90 : 10600 € TVAc, acompte : 3180 €, montant du prêt : 7420 €, 30 mensualités de 247,33 €, taux annuel effectif global : 0 %, taux débiteur fixe : 0 %, montant total dû : 10600 €. Sous réserve d'acceptation du dossier par Alpha Credit S.A. (Prêteur), rue Ravenstein 60/15, 1000 Bruxelles. Annonceur : Renault Belgique Luxembourg S.A. (Importateur), boulevard de la Plaine 21, 1050 Bruxelles. (3) Au premier des 2 termes atteint.

**DACIA MONS**  
Rue du Grand Courant 2  
7033 CUESMES (Mons)  
065/59.09.50

**CHARL'AUTO PERUWELZ**  
Neuve Chaussée 76 a  
7600 PERUWELZ  
069/77.67.37

**B.L.C. MOTORS**  
Chaussée de Bruxelles 58  
7090 BRAINE-LE-COMTE  
067/56.10.18

**RENAULT BINCHE**  
Route de Mons 258  
7131 WAUDREZ (Binche)  
064/33.25.85

[www.omnia-cars.be](http://www.omnia-cars.be)

**PUB**  
PNEU VANHAMME

COVER 4

## Sommaire

- **Salon de l'auto**  
Salon de Bruxelles :  
le tour des marques de  
luxe et de prestige 04-08

---

- **Table ronde**  
Le gaz au naturel 13-16

---

- **Présentation**  
Porsche Macan,  
le Tigre est lâché 09-12

---

- **Histoire**  
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx 49-51

---

- **Nouveauté**  
La Mini : 54 ans et...  
toutes ses dents ! 52-55

---

- **Bref**  
L'automobile n'est  
plus seulement  
un monde d'hommes ! 56-58

---

- **Entrevue**  
Jean-Pierre Foucault,  
fou de la belle auto ! 60-62

# BORNE ÉLECTRIQUE

**ESSENTIELLE AUTO # 2  
SUPPLÉMENT GRATUIT  
DE LA LIBRE BELGIQUE**

**Coordination rédactionnelle**  
Dominique Simonet

**Collaborateurs**  
Bob Monart, Etienne Visart

**Graphisme**  
IPM Print : Fabrice Liben

**Régie Publicitaire  
IPM Advertising :**  
Dominique Flamand  
02.21.1.31.55  
dominique.flamand@saipm.com  
Daphné Mertens  
02.21.1.29.85  
daphné.mertens@saipm.com

**Directeur des ventes  
publicitaires**  
Henry Visart

**Impression  
IPM PRESS PRINT**

**Vice-Président du conseil  
d'administration**  
Patrice le Hodey  
**Administrateur délégué,**  
François le Hodey  
**éditeur responsable**  
Henry Visart,  
Emmanuel Denis

IPM ADVERTISING  
Rue des Francs, 79  
1040 Bruxelles

Une voiture peut-elle faire le printemps d'une nouvelle technologie? Autrement dit, est-ce que l'arrivée sur le marché de la BMW i3, le 16 novembre, est susceptible de favoriser la percée de la motricité électrique qui, reconnaissons-le, peine à se faire une place dans notre parc automobile. Malgré une offre qui s'étoffe quelque peu, jusqu'à un début de gamme chez Renault, les immatriculations restent insignifiantes en Belgique, n'atteignant pas 600 unités par an. Certes, l'électricité pour mouvoir une voiture, ça n'a rien de nouveau puisque, à côté de la vapeur et de l'essence de pétrole, elle était l'une des technologies envisagées au début de l'histoire de l'automobile, fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Déjà, elle buta sur l'un de ses écueils: le stockage de l'énergie. Aujourd'hui, les batteries lithium-ion autorisent un honnête compromis entre volume, masse et quantité d'électricité stockée. C'est ce type de solution qui équipe la BMW i3 100% électrique. Quels sont les atouts de la marque bavaroise? Des tests de grande ampleur d'utilisation quotidienne. Avec les Mini E et les Série 1 ActiveE, quelque 32 millions de kilomètres ont été parcourus par 3600 automobilistes de par le monde. Les conclusions sont sans appel: en environnement urbain et périurbain, une conductrice ou un conducteur font entre 25 et 50 km en moyenne par jour. Pour Paris, Londres, Los Angeles, New York, Pékin ou Bombay, l'autonomie annoncée de la i3 - entre 130 et 200 km selon le type de

charge - est largement suffisante. Pour la Belgique, encore bien démunie en bornes de rechargement, c'est un peu différent puisque nous échappons au phénomène de mégacité, mais l'habitat périurbain est beaucoup plus étendu. Cas pour lequel BMW a prévu une génératrice afin d'accroître l'autonomie jusqu'à 300 km. A part le nouveau mode de propulsion, BMW a gardé tout ce qu'on attend de la marque, soit la sportivité (puissance équivalente à 170ch), le confort allié à un design extérieur comme intérieur audacieux et à une utilisation innovante des matériaux: aluminium à la base, plastique renforcé de fibre de carbone pour l'habitacle.

Voiture haut de gamme « born electric », entièrement conçue autour de cette motricité, l'i3 sera commercialisée à 35500 euros prix de base, ces et une connectivité très poussés sont là pour rassurer. Qui plus est, une telle automobile incite à repenser non seulement sa conduite, mais la mobilité tout entière. BMW est parti de zéro pour construire cette voiture. Il n'y a pas que l'automobile à réinventer. L'automobiliste aussi.

■ **Dominique Simonet**



# PORSCHE LE MACAN, LE TIGRE EST LÂCHÉ

ACCESSIBLE AU PUBLIC DU JEUDI 16 AU DIMANCHE 26 JANVIER, LE SALON DE L'AUTO DE BRUXELLES EST LE RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLE POUR LES AMATEURS DE VOITURES ET PLUS PARTICULIÈREMENT L'UNIQUE OCCASION D'APPROCHER ET DE TOUCHER CELLES QUI FONT RÊVER... CELA FAISAIT TRÈS LONGTEMPS QU'ON N'AVAIT PLUS CONNU UNE TELLE AFFLUENCE DE VOITURES PRÉSENTÉES EN PREMIÈRE MONDIALE (NISSAN QASQAI, OPEL MERIVA, RENAULT MÉGANE COUPÉ CABRIOLET ET TOYOTA VERSO DIESEL) ET EN PREMIÈRE EUROPÉENNE À BRUXELLES.

■ Dominique Simonet

Une marque exclusive comme Porsche qui lance une nouvelle famille de modèles, c'est toujours un événement dans le milieu de l'automobile. Annoncé depuis 2010, présenté quasi simultanément aux Salons de Los Angeles et de Tokyo il y a quelques semaines, le Macan est l'une des vedettes du Salon de Bruxelles à partir du 16 janvier, où il est montré en première européenne. Voilà donc que le Tigre la signification de Macan en langue indonésienne pose pour la première fois les pattes sur notre continent, prêt à bondir. Avec ce nouveau SUV compact tout est relatif, le constructeur de Zuffenhausen inaugure une cinquième

gamme, sixième si l'on inclut la 918 Spyder. Les investissements sont conséquents: 500 millions d'euros dans l'agrandissement du site de production de Leipzig, où sont déjà assemblés Cayenne et Panamera. Avec l'ajout de la tôlerie notamment, la superficie de l'usine a quasi doublé, avec la perspective de produire quelque 50 000 Macan par an. Ce faisant, Porsche ne part pas à l'aventure, le segment du SUV compact voire un brin crossover, c'est-à-dire mélangeant les styles, étant en pleine expansion à l'échelon mondial: d'ici à 2018, on attend une croissance de 300% sur dix ans, soit 1,2 million d'unités. Ainsi, Porsche entend bien mettre des

bâtons dans les roues du toujours florissant Range Rover Evoque, du nouveau BMW X4, voire de... l'Audi Q5.

#### INVESTISSEMENTS MASSIFS MAIS RISQUES LIMITÉS

Tiens, parlons-en, du Q5. Signe des temps, tout en investissant massivement dans son nouveau modèle, le constructeur de voitures de sport a limité les risques. Au niveau technique d'abord, puisque le nouveau véhicule se sert largement dans le magasin du groupe Volkswagen, et singulièrement chez Audi: du Q5, le Macan adopte notamment la plateforme et le moteur Diesel V6 3 litres. Ce faisant, les coûts de développement



PORSCHE  
LE MACAN,  
TIGRE  
EST LÂCHÉ



et de production du véhicule sont considérablement réduits. Dans le même temps, le constructeur a voulu son véhicule très proche d'aspect du grand frère Cayenne, au moins au premier coup d'oeil. Comme le X4 de BMW peut facilement passer pour un petit X6, la silhouette générale du Macan rappelle furieusement celle du Cayenne, dont une même grande gueule à l'avant. En en faisant d'emblée une vraie Porsche, le constructeur préserve son identité notamment face à l'Audi Q5 dont il utilise le meilleur. Et l'esprit de la marque, c'est la sportivité. Macan s'inscrit dans cette lignée plus encore que Cayenne, c'est évident lorsqu'on

regarde le félin de trois-quarts arrière. La ligne de pavillon descend en pente douce, prolongée par l'arrondi du hayon. Le galbe des hanches est joliment prononcé, dénotant une puissance potentiellement bondissante. Le Macan est ainsi un peu plus large à l'arrière qu'à l'avant, ses montes de pneus ayant une largeur de 255 mm à l'arrière, contre 235 à l'avant. De dos encore, la finesse des feux à diodes électroluminescentes n'est pas sans rappeler celle de la 918 Spyder.

**UN CAPOT EN U ET DUNE PIÈCE AVEC LES AILES, COMME LA 918 SPYDER**  
De l'avant, c'est aussi une Porsche

tout craché: entrées d'air proéminentes de part et d'autre de la calandre et variant selon les technologies moteurs, capot en forme de U, ailes légèrement surélevées et visibles lorsqu'on est au volant de la machine. A nouveau comme sur la 918 Spyder, capot et haut des ailes sont une seule et même pièce, incluant donc les blocs optiques, le tout avec des lignes très pures et simples, sans fioritures perturbant l'élégance de la silhouette.

La sportivité du design général est encore soulignée par l'allure plus ramassée de l'animal. Plus court de 16 cm que le Cayenne, Macan est aussi plus bas de 7 cm, tandis que la largeur est quasi identique. Par

ces proportions, ainsi bien campé sur ses roues, le fauve donne l'impression d'être prêt à bondir. Bien différent du Q5 esthétiquement, le Macan l'est moins techniquement. Chez Porsche, l'on ne nie bien sûr pas la chose, mais on nuance: « Certaines pièces ont été adaptées, d'autres sont complètement nouvelles », dit un ingénieur. « Où la différence entre Audi et Porsche doit être sensible, là nous avons changé les pièces. » Et quelle est, vu de Zuffenhausen, la différence avec ce qui se fait à Ingolstadt? « L'agilité, la démultiplication directe de la direction, la réactivité moteur, la vitesse de montée en régime, la sonorité qui confine au grondement. » Un essai effectué sur une piste de l'ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), près de Düsseldorf, confirme déjà pour le rugissement du V6 biturbo de 3,6 l de 400 ch, tandis que la version Diesel laisse une trace sonore disons plus discrète.

**EN LONG, EN LARGE ET SURTOUT DE TRAVERS, ÇA FEULE, ÇA FUME, MAIS ÇA TIEN**  
Sur piste, avec un pilote professionnel de l'ADAC au

volant, la machine fait preuve de qualités sportives inédites et se montre généreuse en sensations. Selon un ingénieur, « la direction est 10% plus précise par rapport à la base, au véhicule donateur. ». Voilà qui va faire des heureux du côté d'Ingolstadt. Nonobstant, sans trop forcer l'allure, l'on arrive même à mettre l'engin de travers en virage, tous pneus fumants, pour le redresser in extremis. L'un des points sur lesquels le constructeur a travaillé, c'est bien sûr la transmission, le Porsche Traction Management (PTM qui, à partir de l'essieu arrière, répartit la force selon les besoins. Des composants de ces essieux sont identiques à ceux du Q5, mais avec certaines parties plus rigides, plus fermes, pour donner une meilleure sensation de précision. Développée pour la compétition dans les années 80, la boîte à double embrayage PDK (Porsche Doppelkupplung), avec ses infimes temps de changement de rapports, participe aussi de la sportivité du Macan. Et c'est comment qu'on freine? Avec des freins que la marque a aussi mis à sa sauce, les adap-

tant aux puissances et couples des motorisations, Bien sûr, cela secoue, mais l'intérieur raffiné, dans le plus pur style de la marque, est aussi sécurisant. Comme dans toutes les Porsche, la serrure de clé de contact est à gauche du volant et le compteur central n'indique pas la vitesse du véhicule, ce qui n'est pas le plus important pour un pilote en compétition, mais le nombre de tours du moteur, à avoir toujours à l'oeil pour tirer le maximum d'efficacité et éviter d'aller dans le rouge. Rouge, c'est l'une des options, parmi bien d'autres, de l'habillage des sièges dont le galbe sport assure le maintien lorsque les forces latérales font pression. Le conducteur fait corps avec la machine, les passagers aussi. Et sur les petits chemins caillouteux? Irréprochable, le Macan s'adapte à toute surface, franchit l'infranchissable, des pentes hallucinantes sont escaladées, ce qui est déjà pas mal, mais surtout descendues en toute sécurité, ce qui est encore mieux. Et l'engin fait ça quasi tout seul: en appuyant sur le bouton « Offroad », un mode embrayable entre 0 et 80 km/h, toute la

chaîne cinématique s'adapte aux circonstances de terrain. Le modèle de pointe permet d'aller encore plus loin avec une suspension pneumatique à assiette variable. En tout chemin, la garde au sol du Macan monte de 4 cm tandis que sur piste, elle peut s'abaisser de 1 cm et se montrer plus féline encore. Sur route, elle peut aussi s'abaisser de 4 cm en fonction de la charge embarquée. .

Oui, mais l'on sait bien que les conducteurs de 4x4 – et celui-ci en est toujours un vrai de vrai – font la plupart de leurs kilomètres en ville ou sur autoroute. Et alors, le Macan

est-il encore l'un de ces gros pollueurs qui font honte? Avec les réglementations européennes dans le dos, Porsche, comme tous les constructeurs, ne peut qu'être sensible à cet aspect des choses. Certes, le Macan n'est pas un véhicule des plus légers - 1,9 tonnes-, et pourtant sa carrosserie en aluminium limite les dégâts. Du côté des motorisations, plus de gros V8 mais seulement des V6, tant essence que Diesel. Eh oui, la réduction de taille (downsizing) touche la pyramide automobile depuis le haut. Avec la boîte PDK, la réduction du régime moteur, le système start & stop et la possibilité de roue



## DANS UN PREMIER TEMPS, TROIS VERSIONS ET DEMI

Disponible dès à présent en Belgique, avec des livraisons qui vont commencer en avril, le Macan existe, pour l'heure, en trois versions. Cela commence par le Macan S avec V6 biturbo 3l développant 250kW (340ch). Comme tous les modèles actuels, il bénéficie de la transmission intégrale permanente gérée électroniquement et de la boîte de vitesses à double embrayage 7 rapports. Résultat: le 0 à 100 km/h exécuté en 5,4 s et une consommation moyenne de 8,7 à 9l/100 km.

En deux vient le Macan S Diesel et son V6 turbo 3 l d'origine Audi développant ici 190 kW (258 ch). Consommation entre 6,1 et 6,3 l/100 km. CO2 autour des 160 g/km. Le S Diesel existe aussi en version défiscalisée avec une puissance réduite à 155 kW (211 ch). Pour ces trois premiers véhicules, le prix de base est de 60 258 €. L'on passe à 82 522 € pour le Macan Turbo équipé du V6 biturbo de 3,6 l et de 294 kW (400 ch). Moteur impressionnant qui atteint son couple maximal de 550 nM à 1 350 tours et le garde jusqu'à 4 500 tours. Abattant les 100 km/h départ arrêté en 4,8 s, il ne consomme guère plus que son petit frère Macan S: entre 8,9 et 9,2 selon le constructeur. Mais là, le style de conduite fait toute la différence. Il n'émet officiellement pas plus de CO2 non plus, un peu au-dessus des 200 g/km. On en est là pour l'instant mais des bruits de paddocks laissent entendre une extension de la gamme vers l'hybride rechargeable, ce qui aurait sa logique, mais aussi avec des moteurs plus petits, de 2 l en Diesel comme en essence. A l'ère de la réduction de taille, cela aurait sa logique.

libre, Porsche revendique une grande efficacité et un rapport poids/puissance favorisant la sportivité.

### UNE VOITURE POUR UN PUBLIC PLUS JEUNE ET FÉMININ

Bon, alors, même s'il s'inspire largement du Q5, le Macan n'est pas une Audi mais une Porsche. Ça, on l'a bien compris. Reste la question des prix. Le Macan S V6 3l de 340 ch, actuelle version de base, est de 60 258€, soit un peu moins de 7 000€ plus cher que le Q5 de 270 ch. Logique. Par contre, face au Cayenne de base, V6 de 300 ch, le Macan est 1331€ moins cher, une paille à ce niveau. C'est un

écart de prix infime, reconnaît le Dr Michael Steiner, ingénieur véhicules et responsable qualité chez Porsche, « mais on est dans un autre segment, avec un véhicule plus compact, plus léger, plus maniable, avec une motorisation à un niveau de performance équivalent. » Tout est une question d'utilisation et de style. Avec 5 occupants, leurs bagages et éventuellement une remorque, l'on privilégiera le Cayenne. « Mais pour moins d'occupants, si l'on aime la conduite sportive et la maniabilité dans les cols par exemple, et que l'on apprécie une silhouette de type coupé, ce sera le Macan! Celui-ci vise à séduire une clientèle plus jeune, et aussi féminine. La conception des prix

de Porsche n'est qu'en partie conditionnée par la taille du véhicule. Sinon, une 911 serait bien moins chère... » (sourire). « Chaque Porsche est conçue comme un véhicule global, mondial, mais en raison de son concept et de sa taille, on attend un marché différent du Cayenne. Moyen-Orient, Chine, États-Unis plébiscitent les gros véhicules alors que le Brésil et l'Europe privilégient les véhicules plus compacts. Et nous attendons une croissance plus forte des SUV compacts dans les grandes agglomérations, les mégacités », conclut le Dr Steiner. Une nouvelle clientèle pour augmenter sa production et atteindre les 200 000 véhicules par an, voilà l'objectif du Macan, que Porsche réalise et produit à frais contenus, en partant d'une base connue et en accentuant les traits de la marque. Ici, dans SUV, Sport Utility Vehicle, privilégiez le « S ».



**PORSCHE**  
LE **MACAN**,  
TIGRE  
EST LÂCHÉ