

2012
PARIS
MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE
29 SEPT - 14 OCT

Dossier réalisé par
Aymeric Canuel, Daniel
Carroux, Florian Chopin,
Thierry Emptas, Brice Perrin

L'événement n'a lieu que tous les deux ans, ce qui lui donne une résonance particulière. Cette grande fête de l'automobile, qui se tient à Paris, porte de Versailles, reste l'occasion unique de voir toutes les nouveautés des constructeurs réunies en un seul endroit. Et l'on pourrait croire qu'en période de crise, ces derniers réduisent la voilure. Au contraire, pour conjurer la conjoncture, tous ont préparé leur lot de nouveautés. Il y aura des best-sellers (Renault Clio, VW Golf), des concept cars (BMW Active Tourer, Smart Forstars), des modèles innovants (Mini Paceman, Mercedes Shooting Brake) et, bien sûr, du rêve (Peugeot Onyx). Autant de surprises que nous vous invitons à découvrir dans les pages de notre dossier spécial Mondial.

SOMMAIRE

VOLKSWAGEN GOLF VII	p. 16
PEUGEOT ONYX	p. 24
PEUGEOT RCZ, 2008, 208	p. 28
BMW CONCEPT ACTIVE TOURER	p. 30
MERCEDES SHOOTING BRAKE	p. 33
MINI PACEMAN	p. 34
RENAULT CLIO, RS, ESTATE	p. 36
CITROËN DS3, C3 PICASSO	p. 38
FORD FIESTA,	p. 40
SMART FORSTARS, OPEL ADAM	

INFOS PRATIQUES

PARIS EXPO-PORTE DE VERSAILLES, PARIS 15^e.
Horaires: 10 h-20 h, 10 h-22h jeudi et vendredi.
Prix: adultes 13 €, 10-18 ans et étudiants 7 €, enfants de moins de 10 ans gratuit.
M^o8, 12, T2, T3, bus 39, 80
Internet: <http://www.mondial-automobile.com>

Évolution naturelle

La nouvelle Golf fera ses grands débuts au Mondial de Paris. Si cette 7^e génération ressemble fortement à sa devancière, Volkswagen lui a concocté une toute nouvelle plate-forme, de nombreuses innovations, le tout enrobé dans un flacon plus inédit qu'il n'y paraît à première vue...

Textes Florian Chopin
Photos Christian Martin

ALLÉGÉE

Sans recourir à l'usage de l'aluminium, la nouvelle Golf affiche, en moyenne, 100 kg de moins sur la balance que sa devancière.

HALL
4

VOLKSWAGEN GOLF VII

INNOVANT

La gamme des moteurs présents au lancement est connue, hormis le 1.4 TSI à désactivation des cylindres aperçu dans la Polo BlueGT.



TARIFS GOLF 5 PORTES*

Moteurs/Prix (€)	Trendline	Confortline	Carat
1.6 TDI 105 ⁽¹⁾	23340 €	25390 €	27420 €
2.0 TDI 150 ⁽²⁾⁽³⁾	-	27880 €	29910 €
1.2 TSI 85	18580 €	-	-
1.2 TSI 105 ⁽⁴⁾	20460 €	22510 €	24540 €
1.4 TSI 140 ⁽⁵⁾	-	25480 €	27510 €

*Version 3 portes: -790 €. (1) Boîte DSG7: +1870 €. (2) Boîte DSG6: +1510 €. (3) 4Motion: +2010 €. (4) Boîte DSG7: +1810 €. (5) Boîte DSG7: +1540 €.

Volkswagen reste fidèle aux boutons, alors que les petites lettres ont fait leurs preuves chez le cousin Audi...

Le conducteur peut choisir son mode de conduite: Eco, Sport, Normal ou Individual.

Frein de parking et aide au démarrage en côte sont de série sur tous les modèles.

ors de la présentation de la 5^e génération de Golf, Volkswagen a demandé, et obtenu, que Wolfsburg, sa ville d'origine, soit rebaptisée Golfsburg durant six semaines. C'était en 2003. La Golf, toutes générations confondues, s'était alors écoulée à 23,01 millions d'exemplaires dans le monde, soit plus que la Coccinelle 1^{re} mouture (21,5 millions d'unités). Deux générations plus tard, le total est passé à 29,13 millions et l'on pouvait légitimement s'attendre à un événement hors du commun à Berlin, le 4 septembre dernier,

pour la révélation de la Golf VII. Ce fut une présentation des plus conventionnelle.

Rendez-vous avait été donné en effet dans la Neue Nationalgalerie, le Musée des arts modernes de la ville. On s'attendait à quelque chose de plus grandiose, comme la privatisation de la porte de Brandebourg, monument emblématique de la capitale allemande, avec une circulation bloquée et des projecteurs en veux-tu en voilà, des écrans géants et une retransmission en direct dans le monde entier... La Golf est une star, "la voiture la plus importante de la marque, mais

aussi du groupe", comme l'a rappelé Ulrich Hackenberg, membre du directoire, en charge du développement Volkswagen. Elle aurait donc bien mérité un tel déploiement.

La fête fut néanmoins au rendez-vous et les aînées de la saga étaient présentes, dans une très classique robe grise, pour l'accueillir. La présence des 6 premières générations permet de bien les distinguer les unes des autres. En dehors de ce type d'exposition, il devient difficile de ne pas confondre une VI avec une VII. Beaucoup pourraient d'ailleurs estimer qu'il ne s'agit aujourd'hui



DOUX

Les commodos affichent une forme plus moderne et leur manipulation est désormais plus douce.

CLASSIQUE OU SPORT

Selon la finition, le nouveau volant, déjà très élégant dans sa forme classique, s'aplatit à la base sur les versions Sport.

MAINTENANT VOS CAPRICES SONT DE SÉRIE



À PARTIR DE

699 € PAR MOIS*

Location Longue Durée sur 37 mois avec un premier loyer majoré de 10 405 €.

INFINITI FX30d GT

Moteur 3,0 litres V6 Diesel, 238 ch avec 550 Nm de couple.

- Système intelligent 4 roues motrices
- Garnissage des sièges en cuir
- Boîte automatique séquentielle à 7 rapports avec palettes au volant en magnésium
- Caméra de recul avec radars d'aide au stationnement avant et arrière
- Toit ouvrant électrique en verre
- Jantes aluminium 20 pouces à 5 branches

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI MAINTENANT SUR WWW.INFINITI.FR



INFINITI

Inspired Performance™

* Exemple pour un Infiniti FX30d GT avec peinture métallisée en location longue durée sur 37 mois et pour un kilométrage maximum de 60 000 km avec un premier loyer majoré de 10 405 € hors assurances facultatives suivi de 36 loyers de 699 € hors assurances facultatives. Restitution du véhicule chez votre concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kms supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac - SA au Capital de 61000 000 € - 14 avenue du Pavé Neuf - 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable pour la location longue durée d'un Infiniti FX30d GT avec peinture métallisée, du 01/09/2012 au 31/12/2012 chez les concessionnaires Infiniti participants. ** Performance Inspirée
Modèle présenté : Infiniti FX30d GT. Consommations officielles pour l'Infiniti FX30d GT exprimées en l/100 km: urbaine 11,2 ; extra-urbaine 7,8 ; mixte 9,0. Emissions de CO₂ : 238 g/km.

4x4 PRÉVU

La transmission intégrale 4Motion est uniquement proposée avec le bloc TDI 150 ch, mais pas avec la boîte DSG.

ALLONGÉE

L'empattement a été accru de 59 mm par rapport à la Golf VI. L'habitabilité aux places arrière est de ce fait plus généreuse.



La silhouette d'une Golf est intemporelle; impossible de la confondre avec une autre

que d'un gros restylage, à l'image de ce qu'Audi nous a proposé, il y a quelques mois, avec sa nouvelle A3. Pourtant, les modifications sont largement plus importantes qu'entre la V et la VI. En effet, derrière cette carrosserie au style plus incisif, se cache une toute nouvelle plate-forme modulaire, qui permettra au groupe de réaliser d'importantes économies d'échelles. Mais commençons par la partie visible de cet iceberg.

Esthétiquement, les designers ne sont pas partis d'une feuille blanche. Certains codes intrinsèques à la Golf sont toujours présents: la silhouette, les larges montants arrière, la ceinture de caisse haute ou encore le capot plongeant. En s'approchant, on distingue des lignes plus saillantes sur les flancs, le capot moteur et les montants du pavillon, une calandre affinée, des optiques aux contours plus tendus et des antibrouillards rectangulaires. Sur la poupe, la tendance est la même. Les feux s'étirent et semblent se rejoindre via une ligne transversale passant par le logo légèrement courbe. Une superbe pièce.

Passons à l'intérieur, où le premier regard notera, comme pour l'extérieur, une certaine évolution dans la continuité. Les passagers, et notamment le conducteur, ne seront pas dépayés. Des compteurs ronds facilement lisibles encadrent un petit écran faisant office d'ordinateur de bord, une console bien agencée avec des commandes tombant parfaitement sous la main et un volant ne perturbant pas l'utilisateur avec une multitude de boutons. Pour les changements, on note que ce volant affiche un look plus élégant avec, selon les versions, une base plus ou moins aplatie. Les commodos ont été

redessinés et offrent une manipulation très douce. Quant à la console centrale, elle est légèrement orientée vers le conducteur.

Espérons, pour l'ambiance chaleureuse, que les inserts d'aluminium seront présents dès l'entrée de gamme. Dans le cas contraire, la boîte d'antidépresseurs sera fortement conseillée... Une Renault Mégane ou une Citroën C4 peuvent paraître plus avenantes de prime abord. Heureusement, la Golf soigne ses passagers et surtout son conducteur grâce à une ergonomie plus aboutie. La qualité des matériaux moussés comble parfaitement les attentes; toutefois, les plastiques durs restent présents, comme sur la 6^e génération. Dommage!

Si le frein de stationnement est automatique sur l'ensemble de la gamme, ce ne sera pas le cas du démarrage sans clé qui ne sera proposé, en option, que sur la finition haut de gamme Carat. Mesquin! En revanche, toutes les Golf VII disposeront d'un écran tactile pour l'info-divertissement. Il sera de 5 pouces sur l'entrée de gamme (Trendline) et de 5,8 pouces avec défilement manuel et multipoint (comme sur un iPad) sur les deux autres versions. Un large écran de 8 pouces associé à un lecteur DVD sera disponible en option sur les finitions Confortline et Carat.

À l'arrière, les passagers sont chouchoutés avec un espace aux jambes supérieur à la moyenne de la catégorie, une assise longue venant les soutenir jusque sous les genoux; un accoudoir dissimule des porte-gobelets modulables. L'aisance aux coudes et l'espace sous le pavillon sont également excellents. Le coffre affiche toutefois des cotes en retrait par rapport à la concurrence. Si Volkswagen annonce une



Le défilement ou le zoom avec deux doigts comme sur un iPhone est possible avec l'écran tactile 5.8".



Un capteur, à la base de l'écran, détecte la présence de la main pour activer des commandes.



Avec 380 dm³, le coffre n'est pas le plus grand de la catégorie, mais il dispose d'un double plancher.

AUTO

SPORT 200CH



ZEV 100% ÉLECTRIQUE

4 ROUES MOTRICES

CONDUISEZ EN 4 DIMENSIONS

PEUGEOT DOUBLE LE BONUS ÉCOLOGIQUE.



3008 HYbrid4

CO₂ en g/km **99**

508 HYbrid4

CO₂ en g/km **95**

508 RXH

CO₂ en g/km **107**

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL (1) 3008 HYbrid4, (2) 508 HYbrid4, (3) 508 RXH. Consommation mixte (en l/100 km) : (1) 3,8 ; (2) 3,6 ; (3) 4,1.

PEUGEOT DOUBLE LE BONUS ÉCOLOGIQUE, SOIT JUSQU'À 8000€ D'AVANTAGE CLIENT* dont jusqu'à 4000€ de bonus écologique – Véhicules fabriqués en France.

Vivez une nouvelle expérience de conduite grâce à la technologie HYbrid4 qui vous offre 4 modes de conduite. L'alliance d'un moteur Diesel HDi et d'un moteur électrique permet de réduire votre consommation de carburant** et vous garantit de faibles émissions de CO₂.

*Offre valable jusqu'au 31 octobre 2012, composée du montant du bonus écologique qui, pour les véhicules hybrides, est désormais équivalent à 10% du prix d'acquisition du véhicule (hors frais annexes et accessoires) avec un plafond de 4000€ et d'une remise exceptionnelle d'un montant équivalent. **Jusqu'à -42% sur 3008 HYbrid4 vs le moteur 2,0L HDi 163ch FAP BVA6. ***Totalement hybride diesel.

TECHNOLOGIE HYbrid4 – FULL HYBRID DIESEL***



PEUGEOT

MOTION & EMOTION

ACCESSIBLE

À l'inverse de nombreuses nouveautés, la Golf VII conserve un seuil de chargement parmi les plus bas du marché.



Malgré un encombrement contenu, la Golf offre toujours un espace habitable des plus généreux

MODULARITÉ

La Golf VII repose sur une nouvelle plate-forme modulaire qui permettra de proposer de multiples carrosseries à moindre coût.

progression de 30 dm³ par rapport à la 6^e génération, la Golf VII ne propose que 380 dm³ quand les Citroën C4 et Renault Mégane dépassent les 400 dm³. L'allemande compense par un double plancher similaire à celui de la nouvelle Audi A3 et, surtout, par un seuil de chargement parmi les plus bas de la catégorie.

Malgré un encombrement extérieur en progression (+ 56 mm en longueur à 4,26 m), la Golf est plus petite que ses concurrentes (Citroën C4: 4,33 m; Renault Mégane: 4,30 m), mais elle se permet le luxe d'être plus habitable, grâce à un empattement revu à la hausse (+ 59 mm à 2,64 m) du fait de l'avancée du train avant. Cette modification est l'un des signes distinctifs de la nouvelle plate-forme modulaire sur laquelle repose cette Golf VII. Ce châssis innovant fait

économiser à l'auto 100 kg en moyenne mais permet surtout à Volkswagen de développer aisément, et à moindres coûts, une multitude de carrosseries intégrant tout type de motorisation: thermique, hybride ou électrique.

Au lancement, la gamme de cette nouvelle génération de Golf se contentera cependant de blocs conventionnels fonctionnant au sans-plomb et au gazole. Point de 3 cylindres dans un premier temps, mais une version 1.4 TSI 140 innovante avec le système de coupure des cylindres à faible charge. Le reste est classique: 1.2 TSI 85 et 105 ch pour les moteurs essence, quand l'offre diesel se compose des 1.6 TDI 105 ch et du nouveau 2.0 TDI 150 ch. Tous disposent d'un stop/start. Ils seront associés à des boîtes manuelles à 5 ou 6 rapports, ainsi qu'aux DSG6

ou 7, selon les propositions. Une version intégrale 4Motion est également au programme. Il faudra attendre la fin 2013 pour voir arriver les motorisations alternatives.

Au rayon des équipements, on note l'apparition, de série dès le premier niveau de finition, des systèmes de détection de fatigue et de protection proactive des passagers en cas de collision. Le régulateur adaptatif et le Front Assist (freinage automatique d'urgence) ne sont disponibles que sur le haut de gamme.

La Golf VII est bel et bien une Golf. Classique dans ses proportions et son design, elle innove, en revanche, du point de vue mécanique, pour conserver une voûte deux longueurs d'avance sur la concurrence. Ne cherchez pas plus loin les clés d'un vrai succès. ■

Production

UNE DYNASTIE À SUCCÈS



Golf I
 (1974-1983):
6,72 millions
 La GTI et le diesel apparaissent en 1976.



Golf II
 (1983-1991):
6,41 millions
 En 1986, la Golf devient intégrale (Syncro).



Golf III
 (1991-1997):
4,96 millions
 L'injection directe diesel (TDI) sort en 1993.



Golf IV
 (1997-2003):
4,92 millions
 La version R32 inaugure la boîte DSG en 2003.



Golf V
 (2003-2008):
3,27 millions
 En 2006, elle se décline en monospace Golf Plus.



Golf VI
 (2008-2012):
2,85 millions
 Elle obtient le titre de Voiture Mondiale 2009.

Total: 29,13 millions



Les passagers arrière sont confortablement installés. L'espace aux jambes est royal et, surtout, les assises longues maintiennent bien sous les genoux.

Sous cet angle, on voit parfaitement que la console centrale est légèrement orientée vers le conducteur. L'ergonomie est encore améliorée.