

L'ORIGINAL DEPUIS 1967

LE GUIDE DE L'AUTO^{MC} 2024



Dodge Charger Daytona
SRT Concept

GABRIEL GÉLINAS

ANTOINE JOUBERT

MARC LACHAPELLE

 LES ÉDITIONS DE
L'HOMME

LE NUMÉRO 1 DEPUIS 58 ANS

**LE GUIDE
DE L'AUTO^{MC}
2024**

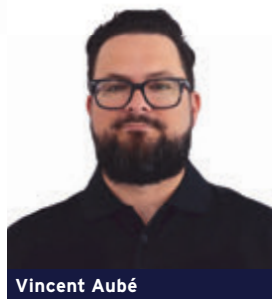
LES

AUTEURS



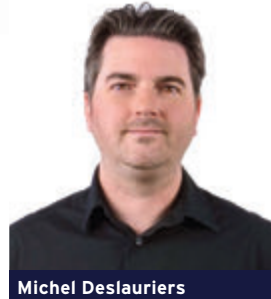
Julien Amado

Julien débute sa carrière en Europe comme journaliste moto en 2007. Reconverti dans l'automobile à son arrivée au Québec, Julien a d'abord collaboré à la version québécoise d'Autoblog. Il a ensuite été responsable du contenu automobile chez Protégez-Vous avant d'aboutir dans l'équipe du *Guide de l'auto*.



Vincent Aubé

Amateur de sportives et de véhicules d'exception, Vincent a effectué ses premiers pas dans le monde du journalisme automobile en 2006, mais sa passion pour tout ce qui a des roues a débuté bien avant. D'ailleurs, il possède toujours sa collection de *Hot Wheels*.



Michel Deslauriers

Michel a amorcé sa carrière de journaliste automobile en 2004. Il a été rédacteur en chef d'Auto123.com et est membre de l'AJAC depuis 2007. Il s'est joint à l'équipe du *Guide de l'auto* en 2015.



Louis-Philippe Dubé

Autrefois programmeur de systèmes d'injection sur dynamomètre et propriétaire d'atelier automobile, Louis-Philippe est dorénavant journaliste et membre de l'AJAC. Il partage quotidiennement ses connaissances dans plusieurs médias francophones et anglophones.



Gabriel Gélinas

Chroniqueur automobile depuis 1991, Gabriel était instructeur-chef à l'école de pilotage Jim Russell. Membre du jury des *World Car of the Year Awards* et du *North American Car, Truck and Utility Vehicle of the Year Awards*. Il commente l'actualité automobile dans plusieurs médias canadiens.



Hugues Gonnot

Hugues a été rédacteur en chef de deux magazines, d'un site internet et a aussi collaboré avec plusieurs magazines. Il s'intéresse à tous les aspects de l'automobile, surtout l'auto ancienne. Il a une affection toute particulière pour les gros paquebots des années 70 et 80.



Germain Goyer

Germain partage sa passion de l'auto avec les lecteurs du *Guide de l'auto* ainsi qu'avec les auditeurs de QUB Radio, où il co-anime l'émission hebdomadaire du *Guide de l'auto*. Il contribue aussi au rayonnement de l'entreprise familiale, Autos-Suggestions.



Jean-François Guay

Avocat de formation, Jean-François a débuté sa carrière de chroniqueur automobile en 1983. Reconnu pour sa vaste expertise, il réalise des essais routiers et commente l'actualité dans les médias.



Antoine Joubert

Il mangeait de la voiture avant même de pouvoir prononcer le mot « auto »! Antoine partage sa passion sur toutes les plateformes du *Guide de l'auto*. Vous pouvez aussi l'entendre sur QUB Radio et le voir à la télévision dans le cadre de ses chroniques à l'émission *Salut Bonjour*.



Marc Lachapelle

Depuis ses débuts au *Guide de l'auto* en 1982, Marc a collaboré à de nombreux médias et récolté plusieurs prix et trophées. Il est membre du jury des prix nord-américains depuis leur création et mesure les données de performance exclusives du *Guide*.



Alain Morin

En 2018, après plus de 14 années au service du *Guide de l'auto*, Alain a changé de carrière. Mais il a continué à écrire dans le *Guide*. Le gars peut sortir de l'auto mais l'auto ne peut pas sortir du gars...



Guillaume Rivard

Ayant obtenu son baccalauréat en journalisme en 2003, Guillaume a débuté à la pige pour différents médias. Il s'est joint à l'équipe du *Guide de l'auto* en 2019, toujours aussi soucieux de renseigner les consommateurs en processus d'achat d'un véhicule.

10 CONCEPTS ET MODÈLES À VENIR

MEILLEURS ACHATS

42

MATCHS COMPARATIFS

56

DOSSIER ÉLECTRIQUE

108

ESSAIS

148

DOSSIER TECHNO

118

DOSSIER PORSCHE 911

126



4	Index	56	Matchs comparatifs
8	Remerciements		58 - Match des sportives 300 chevaux sinon rien !
9	Mot de l'équipe		74 - Match des berlines électriques La Tesla n'est plus la reine
10	Concepts et modèles à venir		90 - Match des multisegments urbains Quand les sous-compactes ne sont plus...
38	En page couverture	108	Dossier Électrique
42	Les meilleurs achats dans chaque catégorie Les experts du <i>Guide de l'auto</i> se prononcent	118	Dossier Techno
		126	Dossier Porsche 911
		148	Tous les essais
		150	Mode d'emploi de la fiche technique
		696	Liste de prix

REMERCIEMENTS

Tina Allison (Royal Automotive Agency) - Francis Beaudet (Integrated Automotive Experience) - Marc Belcourt (BMW Canada) - Susan Bernardo (Kia Canada) - Philippe-André Bisson (GM Canada) - Hugues Bissonnette (Polestar Canada) - Chéryl Blas (Décarie Motors) - François Boisvert (CCAM) - Umberto Bonfa (Ferrari Québec) - John Bordignon (Honda Canada) - Erin Bronner (Bentley USA) - Sinead Brown (Mercedes-Benz Canada) - Michelle Burnham (GM Canada) - Alex Coley (Subaru Canada) - Lindsay Collins (GM Canada) - Dan Dakin (Mitsubishi Canada) - Denis Dessureault (CCAM) - Madison Don (Kia Canada) - Lucas Dias (Volvo Canada) - Matt Drennan-Scace (Ford Canada) - Marie Foucherot (Zone Franche) - Daniela Ferro (Stellantis Canada) - Nadine Gad (Nissan Canada) - LouAnn Gosselin (Stellantis Canada) - Terry Grant (BMW Laval) - Nathalie Gravel (Mercedes-Benz Canada) - Carole Guindon (Mazda Canada) - Rania Guirguis (Mazda Canada) - Lawrence Hamilton (Genesis Canada) - Mohga Hassib (Hyundai Canada) - Bradley Horn (Stellantis Canada) - Douâa Jazouli (Nissan Canada) - Megan Joakim (Ford Canada) - Ekaterina Kukharchuk (Integrated Automotive Experience) - Franck Kirchhoff (Circuit Mécaglisse) - Sébastien Lajoie (Subaru Canada) - Judith Landry (Groupe Livre) - Romaric Lartilleux (Toyota Canada) - Sandra Lemaitre (Mazda Canada) - François Lespérance (Groupe Livre) - John Lindo (VinFast Canada) - Cassidy Louks (Honda Canada) - Julie Lychak (Subaru Canada) - Didier Marsaud (Nissan Canada) - Jennifer McCarthy (Hyundai Canada) - Tina McMullan (Porsche Canada) - Frédéric Mercier (Hyundai Canada) - Leeja Murphy (Agence Pink) - Natalie Nankil (GM Canada) - Cort Nielsen (Audi Canada) - Zakary Paget (Mercedes-Benz Canada) - Rosemarie Pao (Ford Canada) - Jacques Parent (Mazda Canada) - Danielle Petruccelli (Toyota Canada) - Bianca Pettinaro (Genesis Canada) - Barbara Pitblado (BMW Canada) - Daniel Ponzini (Porsche Canada) - Chuck Reimer (Mazda Canada) - Raphaël Rochette (Zone Franche) - Nirali Raval (Toyota Canada) - Don Romano (Hyundai Canada) - Corey Royal (Royal Automotive Agency) - Jordan Russell (Extension PR) - Jory Syed (Lamborghini North America) - Gerry Spahn (Rolls-Royce North America) - Steve Spence (Services Spenco) - Patrick St-Pierre (Porsche Canada) - Erin Strulovich (GM Canada) - Jean-François Taylor (BMW Canada) - Melanie Testani (Toyota Canada) - Thomas Tetzlaff (Volkswagen Canada) - Éric Tremblay (Audi Park Avenue) - Sylvie Tremblay (Groupe Homme) - Trevor Vandervelde (Hyundai Canada) - Jordan Wasyluk (Stellantis Canada) - Dustin Woods (Genesis Canada) - Laurance Yap (Pfaff Automotive)



NOSTALGIE FUTURISTE

La Dodge Charger est une voiture incontournable du marché automobile nord-américain. Apparu dans les années 60, le premier modèle a marqué toute une génération de conducteurs. Avec ses lignes agressives et ses gros moteurs V8 avalant rageusement des litres d'essence, elle incarne l'âge d'or des *muscle car*, à une époque où l'économie était florissante et le pétrole coulait à flots.

Presque 60 ans plus tard, Dodge s'apprête à ressusciter la Charger mais, cette fois-ci, avec une motorisation électrique. Et le modèle qui préfigure cette renaissance imminente, c'est la Charger Daytona SRT Concept. Une voiture qui mêle habilement un style moderne à des références nostalgiques. Nous avons eu l'occasion de l'approcher à Detroit, afin de la prendre en photo pour illustrer la couverture du *Guide de l'auto 2024*. Trapue et racée, la Daytona SRT Concept était presque intimidante dans le studio. C'est ce qui nous a donné l'idée de l'intégrer dans une atmosphère *cyberpunk* qui lui va à ravir.

Le fait que cette Charger électrique porte le nom de Daytona est évidemment un hommage au modèle 1969, développé pour courir en NASCAR. Une voiture qui avait défrayé la chronique à sa sortie, avec sa carrosserie plus aérodynamique et son immense aileron arrière. C'est pour faire le lien entre nostalgie et futurisme que nous avons décidé de faire figurer ce modèle iconique sur la quatrième de couverture du livre.

En 2024, l'électrification du parc automobile québécois va se poursuivre, en même temps que l'intérêt pour les véhicules électriques va continuer à grandir. C'est pour cette raison que nous avons intégré un dossier complet qui vous explique les avantages et inconvénients des véhicules à batterie. Après l'avoir lu, vous pourrez enfin répondre à la question que vous êtes nombreux à nous poser : la voiture électrique est-elle faite pour moi ?

L'arrivée massive d'écrans et de technologies dans les habitacles est la seconde grande tendance que l'on observe actuellement dans l'industrie. C'est la raison pour laquelle nous avons aussi intégré un dossier techno dans le livre. Taille des écrans, infodivertissement, conduite autonome, réalité augmentée ou encore intelligence artificielle, vous allez mieux comprendre ce que l'avenir nous réserve.

Un *Guide de l'auto* n'en serait pas réellement un sans les fameux matches comparatifs. Le prix des véhicules ayant beaucoup augmenté ces derniers mois, nous avons d'abord réuni les multiségments urbains les moins chers du marché. Le Chevrolet Trax, qui revient dans les concessions en 2024, fait face aux Nissan Kicks, Kia Soul et Hyundai Venue. Ensuite, ce sont les berlines électriques qui se sont affrontées, où la Hyundai Ioniq 6 a été confrontée à la BMW i4, la Polestar 2 et l'incontournable Tesla Model 3. Dernier match, et non des moindres, nous avons conduit trois compactes survitaminées à hayon sur la route et sur la piste. La Volkswagen Golf R, déjà bien établie sur le marché, a été opposée à deux nouveautés : la Honda Civic Type R et la Toyota GR Corolla.

Enfin, l'année 2024 est une date importante, puisque la Porsche 911 fête ses 60 ans. Une des sportives les plus iconiques, qui méritait bien que l'on s'attarde sur son histoire, riche en rebondissements. L'équipe du *Guide de l'auto* s'est rendue jusqu'à Stuttgart où le constructeur allemand nous a ouvert ses portes. Nous avons également pris le volant de plusieurs modèles marquants, y compris la mythique 2.7 RS de 1973 que même Jacques Duval n'avait pas conduite à l'époque!

Bonne lecture!
L'équipe du Guide de l'auto





MODÈLE À VENIR

AC COBRA GT

Peu de voitures ont marqué leur époque au point d'influencer le futur de l'automobile et de la société. Les Benz Patent Motorwagen, Ford Model T, Volkswagen Beetle et BMC Mini, entre autres, furent de celles-là. Il y a eu aussi l'AC Cobra, un joli petit roadster britannique né sous le nom d'AC Ace. En 1962, l'Américain Carroll Shelby a eu l'idée d'y installer un V8 Ford de 260 pouces cubes sous le capot et de l'appeler Cobra. Bang, une légende était née! Le style inimitable de la Cobra n'a pratiquement jamais changé, même quand il y avait 427 pouces cubes sous le pied droit. L'histoire de la marque, elle, n'a pas toujours été au beau fixe, passant d'un propriétaire à un autre avec plus ou moins de succès. En mai dernier, AC Cars, une nouvelle entité, a dévoilé l'AC Cobra GT qui, sous une carrosserie classique, possède un châssis très moderne. La recette demeure similaire: un gros V8 5 litres de 460 chevaux fera patiner les larges roues arrière. Une version suralimentée proposera 645 chevaux. Seulement 250 unités seront produites et le prix de chacune devrait avoisiner les 500 000 \$.



AEHRA SUV

MODÈLE À VENIR

La quantité de nouveaux constructeurs automobiles est effarante. Certains ne durent que quelques mois, d'autres quelques années. Une poignée va survivre. Nous ne savons pas encore dans quelle catégorie se situe Aehra, une jeune entreprise italo-américaine basée à Milan, mais on sait qu'elle a de l'ambition! Le premier modèle dévoilé par Aehra est un VUS, platement baptisé SUV, qui a des airs de berline très aérodynamique. Ce véhicule, dont le prix devrait être plutôt salé, embarquera une batterie de 120 kWh qui autorisera une autonomie de 800 km. Cette batterie alimentera deux moteurs à l'arrière et un à l'avant, pour un total d'environ 800 chevaux. On raconte aussi qu'il s'agirait d'une des batteries pouvant être rechargées le plus rapidement sur le marché avec une tension de 925 volts et un chargeur de 350 kW. Cuir fins, fibre de carbone, aluminium et immense écran horizontal formeront l'environnement du pilote. Ce dernier et ses passagers entreront ou s'extraient du vaste habitacle par des portes au style inusité. Cet Aehra SUV devrait entrer en production en 2025. Une berline (Sedan) suivra. Souhaitons à Aehra de percer le marché. Et d'engager quelqu'un pour trouver des noms convenables à ses produits...



MODÈLE
À VENIR

AFEELA

Dans *Le Guide de l'auto 2021*, nous traitions, en ces mêmes pages, d'un véhicule concept fabriqué par Sony, un étonnant nouveau joueur dans le domaine de l'automobile. Or, voilà que la multinationale s'est associée avec Honda pour dévoiler une nouvelle marque de voitures électriques, Afeela. Si Honda est un expert en matière d'automobiles, Sony en connaît un rayon sur l'intelligence artificielle et la réalité virtuelle (et augmentée), des éléments indispensables dans la mobilité de demain. Et demain, dans le domaine de la mobilité (on n'est plus dans l'automobile...), c'est 2026. C'est à ce moment que la première Afeela fera son apparition sur le marché nord-américain. Elle n'utilisera pas moins de 40 capteurs, caméras, radars, ultrasons et lidars pour se mouvoir de façon autonome. Afeela prévoit fonctionner par services payants, une nouvelle mode permettant de soutirer plus d'argent aux consommateurs et ce, tout à fait légalement. Préparez-vous, tous les constructeurs vont adopter cette mode lucrative! Le modèle dévoilé au CES en janvier dernier ne ressemble pas beaucoup à celui que Sony avait montré en 2021. La nouvelle version est plus aboutie et prend même des airs de la Lucid Air.



ALPINE A290_β

MODÈLE
À VENIR

La marque française Alpine a été fondée en 1955 par Jean Rédélé. En 1962, elle dévoile l'A110, utilisant des composants de la Renault 8 Gordini. L'A110 sera en production jusqu'en 1977 et fera la pluie et le beau temps en rallye. Après, Alpine survit difficilement, malgré les poches profondes de son propriétaire, Renault. Il faut attendre 2017 pour que l'on retrouve une nouvelle Alpine qui s'appellera A110. Voilà qu'Alpine vient de présenter une voiture urbaine, l'A290_β, β comme dans bêta. Sa version de production devrait arriver vers la fin de 2024. Il s'agit d'une citadine 100% électrique dont le style n'est pas sans rappeler celui de la Renault 5 de nouvelle génération dont elle partage le châssis. L'A290 de production ressemblera passablement à l'A290_β mais plusieurs éléments (pare-brise, capot et tableau de bord, entre autres) ne s'y retrouveront pas. L'œil avisé aura remarqué qu'il s'agit d'une voiture à cinq portes. Le moteur électrique fera 220 chevaux et sera alimenté par une batterie de 52 kWh. Le prix de base devrait se situer aux alentours de 40 000 euros (58 000 \$).



CONCEPT

BMW CONCEPT TOURING COUPÉ

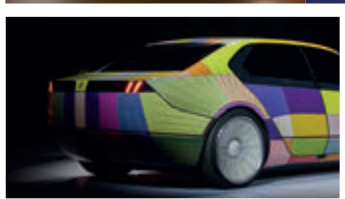
C'est au Concours d'élégance de Villa d'Este, en Italie, que BMW a présenté son Concept Touring Coupé, basé sur le roadster Z4. Ceux qui connaissent le moindrement l'histoire de BMW ont tôt fait d'associer ce Concept à la BMW M Coupé commercialisée entre 1999 et 2002 et affectueusement appelée Clown Shoe (soulier de clown). Les lignes du Concept Touring Coupé sont moins caricaturales que celles de son ancêtre mais ne sont pas particulièrement réussies non plus, avec un capot très long et un arrière tronqué. Il s'agit là d'un commentaire parfaitement subjectif, évidemment. La mécanique du Concept Touring Coupé est un 6 cylindres en ligne... c'est tout ce que l'on sait. D'aucuns parlent du 3 litres turbo de 382 chevaux qui officie déjà dans la Z4. Dans le Concept Touring Coupé, il devrait être plus puissant. Selon BMW, si le Concept Touring Coupé est produit un jour, il le sera en très petite quantité, peut-être aux alentours de 50 unités par année... à un prix assurément exagéré.



BMW I VISION DEE

CONCEPT

Bien qu'elle ressemble davantage à une bagnole de bande dessinée, la BMW i Vision Dee est réelle. BMW présente cette berline intermédiaire comme le pendant automobile d'Alexa, l'intelligence artificielle d'Amazon. La i Vision Dee, appelons-là tout simplement Dee ce sera plus court, Dee, donc, peut converser avec son pilote et sentir son émotion du moment pour mieux l'accompagner sur la route et dans son environnement numérique. Sa partie avant peut présenter plusieurs expressions faciales, un peu comme les voitures de la série de films *Cars* (*Les Bagnoles*). La carrosserie et les roues, constituées de 240 segments recouverts d'une pellicule appelée *E Ink*, peuvent reproduire 32 couleurs différentes dans une quasi-infinité de styles. Si la Dee était produite, ce serait drôlement sympa de la voir déambuler au milieu d'un trafic aux couleurs ternes. Parmi les autres innovations que Dee présente, on note un affichage tête haute (HUD) faisant appel à la réalité augmentée pour informer le pilote sur une foule de sujets, sans doute tous très pertinents.



CONCEPT

CITROËN OLI

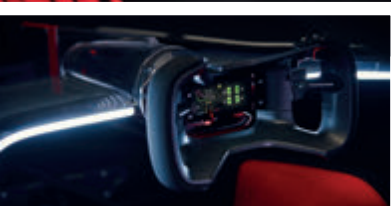
Étonnante petite chose que le Citroën oli (pas de majuscule, c'est ainsi que le constructeur français écrit «oli» qui, d'ailleurs, se prononce à l'anglaise, *all-ë*, conformément à l'usage du français en France) Ce n'est pas évident à première vue et pourtant, oli est un VUS/camionnette compacte. Ses dimensions le rapprochent d'un Kia Soul mais il est plus bas, ce qui lui donne un air plus trapu. Le plateau de chargement semble s'inspirer de celui de l'intrigant Cybertruck de Tesla. La capacité de chargement du oli n'a pas été dévoilée, on peut cependant affirmer sans risquer de se tromper que le F-150 n'a rien à craindre. Le oli est mû par un moteur électrique dont la puissance n'a pas été divulguée. La batterie aura une capacité de 40 kWh, ce qui paraît peu mais puisque le poids du oli n'est que de 1 000 kg, cela devrait suffire. L'autonomie sera de 400 km, selon les très optimistes normes européennes. Le pare-brise étant aussi incliné qu'un frigo, on pourrait s'inquiéter de l'aérodynamisme de la (petite) bête. On se tracasserait pour rien puisque Citroën a prévu le coup avec un système expérimental baptisé Aero Duct qui fait dévier l'air autour du capot par-dessus le toit.



FERRARI VISION GRAN TURISMO

CONCEPT

Ferrari, on le sait, ne fait pas les choses à moitié. Après tout, le constructeur a une solide réputation à honorer. Certaines méchantes langues diront que son équipe de F1 n'a pas reçu le mémo mais nous ne sommes pas un média qui écrit ce genre de choses. Bref, la vénérable marque italienne a fait l'automne dernier son entrée dans le populaire jeu vidéo *Gran Turismo 7* avec la Vision Gran Turismo. Il s'agit de la première Ferrari jamais créée pour un jeu vidéo. Pour l'occasion, les ingénieurs et dessinateurs de Ferrari n'ont pas seulement imaginé une voiture virtuelle, ils l'ont vraiment créée sur papier. C'est-à-dire qu'ils lui ont donné un moteur, le V6 de la 499P et son système hybride qui, débridé pour le jeu, donne 1 016 chevaux. À cela, il faut ajouter trois moteurs électriques, un pour les roues arrière et un pour chacune des roues avant pour 321 chevaux supplémentaires. L'équipe de designers avait pour mandat de créer la plus belle automobile au monde tout en étant la plus futuriste possible. Le résultat n'est pas sans rappeler certains traits du spectaculaire concept Ferrari Modulo de 1970.



CONCEPT

GEELY GALAXY LIGHT

La marque chinoise Geely est connue ici surtout parce qu'elle est propriétaire de Volvo et de Lotus. En fait, Geely fait partie d'un consortium de constructeurs d'automobiles (GIAC) qui a vendu plus de 2,2 millions de véhicules en 2021 partout sur la planète. En février 2023, Geely a lancé la division Galaxy qui chapeautera, d'ici deux ans, sept nouveaux modèles électriques de luxe dont quatre hybrides rechargeables et trois 100 % électriques. La variante Light n'est qu'un concept mais il se pourrait fort bien qu'elle préfigure le style des futures Galaxy. Ce coupé ressemble à un mélange, fort réussi selon notre humble et toujours très pertinent avis, entre une Porsche Taycan et une Lucid Air. Geely a donné bien peu de détails sur les différentes Galaxy. La première qui sortira des chaînes d'assemblage sera un VUS appelé L7. Les véhicules 100 % électriques reposeront sur la plateforme SEA EV (Polestar 5, Lotus Eletre entre autres) tandis que les hybrides rechargeables auront droit à la plateforme CMA (Polestar 2, Volvo XC40). Les modèles Galaxy ont-ils des chances de se retrouver au Canada? Notre petit doigt nous dit que ça se pourrait...



HYUNDAI N VISION 74

CONCEPT

En 1974, Hyundai, alors parfaitement inconnue sur notre continent, a dévoilé au Salon de Turin un concept baptisé Pony. L'année suivante, cette berline était commercialisée un peu partout sur la planète et au Canada à partir de 1983. Le reste appartient à l'Histoire. Hyundai a récemment présenté la N Vision 74 Concept qui reprend des éléments stylistiques du concept de 1974. D'où le 74 dans son nom. La rétrofuturiste N Vision 74 reçoit une motorisation hybride hydrogène/électricité. La pile à combustible de 85 kW est située à l'avant. À l'arrière, on note, outre les réservoirs d'hydrogène, deux moteurs électriques, un pour chaque roue, livrant 671 chevaux et un couple de 664 lb-pi. On aura compris que la N Vision 74 est une propulsion et, selon le bon vouloir de l'électronique, la puissance peut être répartie entre les deux moteurs. Ce doit être vachement agréable à piloter sur une piste! Au centre de la N Vision 74, il y a une batterie de 62,4 kWh. La voiture pourra rouler en mode électrique, en mode hydrogène ou une combinaison des deux. La N Vision 74 n'était, au départ, qu'un concept mais, au moment d'écrire ces lignes, les rumeurs de production se font de moins en moins discrètes. À suivre...

MODÈLE À VENIR

INEOS GRENADIER

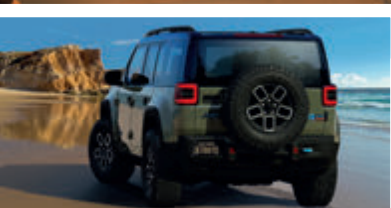
Le 29 janvier 2016, Land Rover a mis fin à la production de son célèbre Defender. Il est bien revenu en 2020 mais ce n'est plus pareil. Sir Jim Ratcliffe, un Britannique très riche, voyait venir avec anxiété la fin de son vieux Defender, sans possibilité de s'en procurer un flambant neuf. La misère, quoi! Après avoir approché Land Rover pour acheter les droits de production du 4x4, sans succès, Ratcliffe a créé sa propre compagnie, Ineos. Son interprétation du Defender, appelé Grenadier, du nom de son pub préféré, ressemble évidemment beaucoup à l'original même s'il ne partage aucun de ses composants. Le Grenadier est, en fait, un Defender moderne, ce qui implique des capacités hors-route phénoménales grâce à un rouage 4x4 avec un boîtier de transfert à deux gammes. Le moteur est un 6 cylindres en ligne BMW de 3 litres tandis que la boîte est une automatique à 8 rapports. L'Ineos Grenadier arrivera au Canada au début de 2024. Son prix de départ se situera un peu au-dessus de 90 000\$, ce qui est beaucoup plus que le prix d'un Defender actuel... mais le Grenadier est tellement plus intéressant!



JEEP RECON

MODÈLE À VENIR

Àu moment où vous lisez ces lignes, la réponse de Jeep à la demande pressante pour des véhicules électriques se limite aux Grand Cherokee 4xe et Wrangler 4xe, dotés de motorisations hybrides rechargeables. Les choses vont changer en 2024 avec l'arrivée sur le marché du Jeep Recon, le premier Jeep 100% électrique. Malheureusement, au moment de mettre sous presse, Jeep n'a toujours pas dévoilé d'informations techniques. Mais on sait déjà que ce joli 4x4 sera de dimensions similaires à celles d'un Wrangler ou d'un Renegade et que ses prouesses en hors route devraient être très impressionnantes. Le Recon sera doté de différentiels à verrouillage électronique, du très performant système Select-Terrain, de plaques de protection et de solides crochets qui permettront d'aller le chercher lorsqu'il sera enlisé loin, loin, loin. Ce futur VUS électrique offrira la possibilité de rouler sans portières et pratiquement en décapotable, son toit ouvrant, optionnel, nous semblant aussi grand que celui de l'ASTROlab du parc national du Mont-Mégantic. Jeep n'a plus qu'à dévoiler des détails comme la capacité de la batterie, la puissance du moteur, l'autonomie, le prix... des choses futiles, quoi!



CONCEPT

LANCIA PU+RA HPE

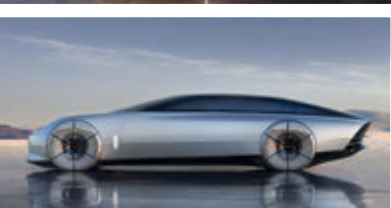
La marque italienne Lancia a une histoire riche qui met en vedette nombre de voitures de route et de course magistrales. Une grande marque, sur le point de rendre l'âme. Elle ne propose qu'un seul modèle, l'Ypsilon, une Fiat 500 avec une carrosserie différente. Comme on dit « C'est pas les gros chars ». Au moins, Lancia garde espoir et se permet même de présenter la Pu+Ra HPE, un concept dévoilé en avril dernier. En fait, cette voiture au nom bizarre (qui veut dire Pure Radical High Performance Electric) ne sera jamais produite mais elle annonce le futur de Lancia... pour la prochaine décennie ! Les lignes extérieures, les feux arrière entre autres, rappellent l'un des modèles les plus spectaculaires de Lancia dans les années 70, la Stratos. Dans l'habitacle, les designers ont retenu le cercle comme point d'ancrage. D'ailleurs, le dessus du tableau de bord est composé d'une immense soucoupe qui sert d'écran. D'autres écrans ronds, plus petits, se retrouvent entre les sièges avant et arrière. L'autonomie annoncée est de 700 km (à prendre avec un grain de sel) et la voiture consommera moins de 10 kWh aux 100 km. Bonne chance Lancia !



LINCOLN MODEL L100

CONCEPT

Lincoln a longtemps représenté l'incarnation de la voiture de luxe américaine. Depuis quelques dizaines d'années, la célèbre division de prestige de Ford a perdu de sa superbe et elle fait maintenant piètre figure devant Cadillac, qui a su renouveler son image. Elle est même moins populaire que la nouvelle coqueluche, Genesis. Dans un regain de vie avant l'inéluctable, peut-être, Lincoln dévoile depuis quelques années des concepts franchement intéressants. Aujourd'hui, on a droit au Model L100 pour souligner les 100 ans de la marque. En effet, en 1920, la première Lincoln, nommée Model L, faisait son apparition. Il y a donc 103 ans. Étant donné que Lincoln a été racheté par Ford en 1923, ça fait 100 ans. Ça s'appelle de l'histoire créative... Mais trêve de peccadilles ! La L100, futuriste à l'extrême, est immense et impressionnante avec ses larges portières à ouverture antagoniste et son toit en verre qui se soulève pour améliorer l'accès à bord. La conduite est parfaitement autonome et la motorisation parfaitement électrique. Chaque roue cache un moteur, alimenté par une batterie à électrolytes solides. La question qui tue : est-ce que Lincoln a besoin d'un concept futuriste en ces temps difficiles ? L'avenir nous le dira...



CONCEPT

MERCEDES-BENZ PROJECT MONDO G

C'est quand on croit avoir tout vu que l'on se rend compte que l'on n'a encore rien vu. Lors de la Semaine de la mode de Londres (London Fashion Week), en février dernier, la noble marque automobile Mercedes-Benz a présenté, en collaboration avec l'aussi noble entreprise italienne Moncler, l'une des plus étranges créations qu'il nous ait été donné de voir... un Mercedes-Benz Classe G enrobé dans un manteau d'hiver bouffant, comme ceux fabriqués par Moncler pour les humains. Les humains riches, devons-nous spécifier... Bien entendu, le Mondo G n'est pas fonctionnel sur la Terre. Peut-être sur la Lune comme semblent suggérer les photos ! Le véhicule choisi est un Classe G de base amputé de ses portes arrière. Après avoir enfilé ses différents manteaux, le Classe G mesure 9 pieds de haut (2,74 m) et 11 pieds (3,35 m) de large. L'ensemble pèse 2,5 tonnes. Décidément, les subtilités de la haute couture nous échappent !



MERCEDES-BENZ VISION ONE ELEVEN

CONCEPT

En 1970, Mercedes-Benz avait présenté une voiture d'une extraordinaire beauté, la C111, dotée d'un moteur rotatif. Cinquante-trois années plus tard, les designers de Mercedes œuvrant au studio de Carlsbad, en Californie, lui rendent une forme d'hommage avec la Vision One Eleven (1 11) en remettant certaines de ses caractéristiques esthétiques au goût du jour. De l'aïeule, on reconnaît la partie avant, les portes en ailes de mouette et les feux arrière. Le style, appelé « one-bow » (traduction très libre de « arc unique ») présente des lignes sans cassures qui, selon le communiqué de presse, redéfinissent l'art du design automobile. Mercedes-Benz sait demeurer humble. Le tableau de bord entièrement numérique fait la largeur de l'habitacle et les informations sont présentées sous forme de pixels. Les sièges sont placés très bas et le pédalier est plus élevé que les fesses, un peu comme dans une Formule 1. Le volant carré semble aussi sorti tout droit d'une F1, quoique l'on ait rarement vu un volant recouvert de cuir dans une F1. Mercedes n'a divulgué aucune information technique. Manifestement, le design de la Vision One Eleven a été créé autour d'une motorisation électrique.



MODÈLE
À VENIR

MG CYBERSTER

Dans *Le Guide de l'auto 2022*, nous avons traité, dans cette même section, de la MG Cyberster Concept. Eh bien voilà, le concept est devenu réalité. À ce moment, la marque anglaise, appartenant depuis 2006 à la chinoise SAIC Motors, avait été très chic en termes de données techniques. On en sait plus aujourd'hui mais il en manque encore des bouts. Par exemple, on sait que ce joli roadster tout électrique aura deux motorisations (pas en même temps...). De base, il s'agira d'une propulsion animée par un moteur unique d'un peu plus de 300 chevaux placé à l'arrière. Le modèle haut de gamme aura droit à deux moteurs, un sur chaque essieu, ce qui en fera une intégrale de près de 550 chevaux. C'est à peu près tout. Le produit final est étonnamment près du concept. Il a perdu sa grotesque partie avant et sa partie arrière est plus subtile mais il a conservé ses spectaculaires portes en élytre. Lorsqu'il arrivera sur le marché européen en 2024, le Cyberster célébrera les cent ans de la marque. Souhaitons qu'il soit aussi agréable à conduire que ses ancêtres !



PORSCHE MISSION X

CONCEPT

Porsche a décidé de célébrer en grand son 75^e anniversaire. La marque allemande a d'abord dévoilé la Vision 357 (voir texte suivant) puis la Mission X, une super voiture conçue pour la route qui, sans doute mieux que tout autre concept à avoir jamais vu le jour, marie le monde de la course et le monde « normal ». L'impressionnante Mission X bougera, rapidement, grâce à quatre moteurs électriques générant un total de près de 1 500 chevaux (1 479 pour être précis). Soulignons que cette biplace ne pèse que 1 500 kg, soit 1 cheval par kg. La batterie de 900 volts est développée par Cellforce, une nouvelle entreprise appartenant à Porsche, et le temps de recharge serait deux fois plus rapide que celui de la Taycan Turbo S. Comme le reste, le châssis est nouveau et pourrait très bien être utilisé par la prochaine génération de Bugatti. Le style de la Mission X rappelle les mythiques 906 et 908 des années 60 tout en étant moderne. Éventuellement, la Mission X sera produite en très petite série (la marque vise 2027) à un prix assurément très, très élevé.





שששששששששש
אאאאאאאאאא
ככככככככככ
חחחחחחחחחח
אאאאאאאאאא
שששששששששש
>>>>>>>>>>
ככככככככככ
אאאאאאאאאא
שששששששששש
ננננננננננ
אאאאאאאאאא
אאאאאאאאאא
זזזזזזזזזז
שששששששששש

L'AUTO ÉLECTRIQUE QUI NE VEUT PAS EN ÊTRE UNE

Le choix du modèle en couverture du *Guide de l'auto 2024* a été évident pour toute l'équipe rédactionnelle. Et ceci pour une raison très simple: la Dodge Charger fait le lien entre un passé électrisant et un futur électrifié. Le V8 est mort, vive les moteurs électriques... mais les *muscle car* sont toujours là. Tout un symbole!

Présentée comme concept en août 2022, la Charger 2024 s'inspire des lignes de la génération 1968-70, la plus célèbre (pensez au film *Bullitt* ou à la série télé *Shérif, fais-moi peur*). Et la nostalgie ne s'arrête pas là, puisque la marque ressort le logo Fratzog, utilisé entre 1962 et 1976 (si vous vous posez la question, le nom ne veut rien dire, il a été choisi au hasard par un designer). Mais tout n'est pas rétro. L'aérodynamisme est tout ce qu'il y a de plus moderne avec un écoulement d'air optimisé par les formes de la calandre et du capot.



Habituellement, une auto électrique est silencieuse, automatique, facile à conduire... Pas la Charger! Elle sera dotée d'équipements aptes à séduire les réfractaires de la propulsion à batterie. Elle aura un pot d'échappement à «chambre Fratizonique» capable de produire un son allant jusqu'à 126 dB, soit le même volume qu'un modèle muni d'un moteur Hellcat. Une boîte de vitesses à commande électromécanique permettant des passages de rapports manuels, baptisée eRupt, sera également disponible. Enfin, une fonction PowerShot, augmentant temporairement la puissance maximale, sera accessible via un bouton installé sur le volant.

Et justement, en parlant de puissance, la Charger 2024 n'en offrira pas moins de 9 niveaux. Trois groupes motopropulseurs de base seront proposés. Les deux premiers, nommés 340 et 440 (un rappel des cylindrées célèbres dans l'univers Mopar, en fait les puissances en kW) reposeront sur une architecture 400 volts tandis que le troisième, baptisé Banshee, passera à 800 volts. Chacun d'entre eux pourra recevoir des ensembles d'amélioration Direct Connection de niveau 1 ou 2. Il s'agit en réalité un débloqué logiciel accompagné d'une clé spécifique et de logos additionnels. Les puissances augmenteront alors de 455 à 495 ou 535 chevaux et de 590 à 630 ou 670 chevaux pour les 340 et 440. Les chiffres de la Banshee n'ont pas encore été dévoilés par Dodge. Ajoutez enfin des modes de conduite pour rouler sur circuits et pistes de drag. Avec tout ça, le futur apparaît déjà moins aseptisé. C'est rassurant. Et puis, avouez que Charger, c'est absolument parfait comme nom de voiture électrique!



DESSINÉE PAR LE VENT

Lancée en 1968, la seconde génération de la Charger séduit le public grâce à des lignes signées Richard Sias. Mais la voiture se devait aussi de gagner sur les pistes de NASCAR. Hélas, l'aérodynamisme du modèle n'était pas adapté aux grandes vitesses. Dodge tente de corriger ce problème en dévoilant en février 1969 la Charger 500 avec une calandre de Coronet et une vitre arrière affleurante au pilier C. Mais les Ford Torino Talladega et Mercury Cyclone Spoiler II restent devant. Dodge sort alors une arme secrète.

Testée durant 14 semaines en soufflerie, la Charger Daytona est présentée en septembre 1969. Elle intègre un museau pointu de 45 cm de long comprenant des phares escamotables, des écopes d'ailes avant et, surtout, un énorme aileron de 58 cm de haut. Les autos vont s'avérer très rapides sur piste (ce seront les premières à dépasser les 200 mph) mais n'empêcheront pas Ford de gagner le titre, car arrivées tard dans la saison. Selon les sources, 501, 503 ou 505 exemplaires auront été produits.

Dans l'édition 1970 du Guide de l'auto, Jacques Duval essaye une Daytona 426 Hemi automatique sur le Circuit Mont-Tremblant. Il trouve le style « monstrueux et plutôt grotesque ». Le 0 à 60 mph est réalisé en 6 secondes et le tour du circuit en 2 min 15 sec. Ce qui n'est pas fantastique puisqu'une Challenger R/T 383 n'a besoin que d'une seconde de plus pour effectuer le même exercice. La faute au moteur Hemi 426 pc de 425 chevaux peu à l'aise dans les bas régimes. Monsieur Duval considère d'ailleurs que le 440 Magnum de 375 chevaux est un bien meilleur choix. Il conclut par ces mots terribles : « Regardez, mais ne touchez pas... ». Dodge aura effectivement les pires difficultés à les écouler, car jugées également trop chères. Aujourd'hui, ce sont des autos de collection inestimables...



Jacques Duval pose devant la Dodge Charger Daytona 1969 pendant son essai publié dans le *Guide de l'auto 1970*.

