

› SÉCURITÉ ROUTIÈRE › CONTRÔLE TECHNIQUE › BONUS/MALUS › CARBURANTS...

Ce qui va changer en 2012

P.2

VOITURES D'OCCASION

CITROËN C3 PICASSO
FAUT-IL CRAQUER
OU SE MÉFIER ?



P.44

1^{er} ESSAI FERRARI 458 SPIDER

WAOUH!



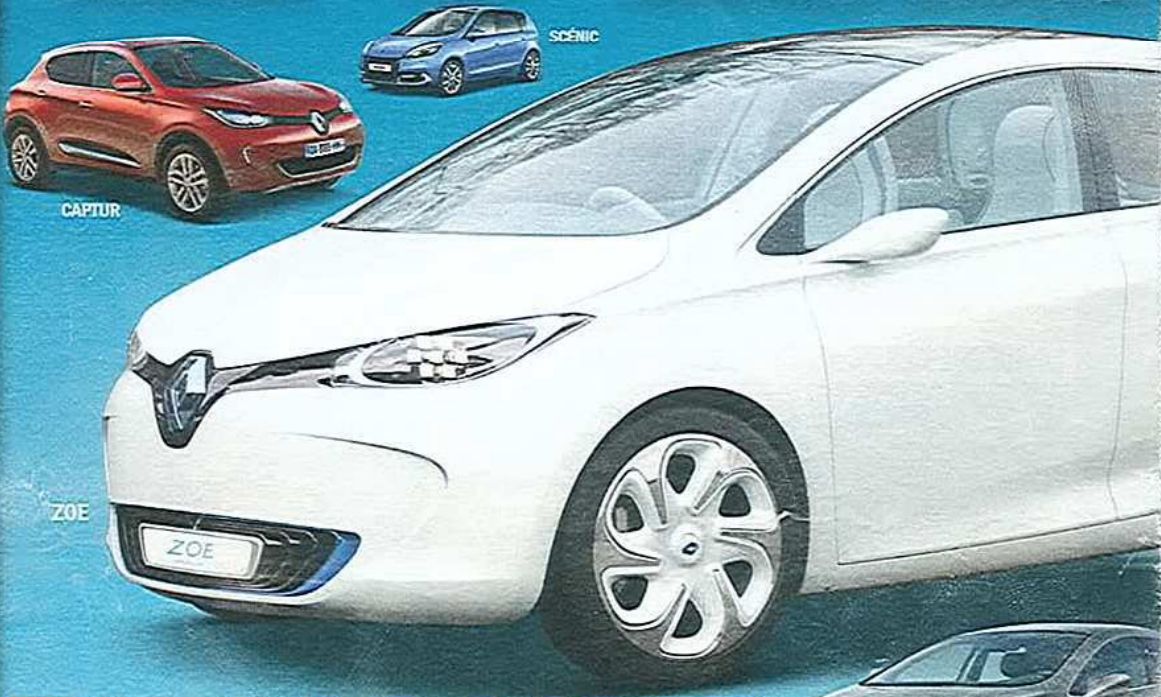
P.24



ENQUÊTE

AUDI, BMW, MERCEDES...
LES VENDEURS
PRENNENT-ILS
LEURS CLIENTS
DE HAUT ?

P.38



RENAULT

› 5 NOUVEAUX MODÈLES DÉCISIFS › LES PREMIÈRES AUTOS ÉLECTRIQUES › UN DESIGN RÉVOLUTIONNE

L'ANNÉE À NE PAS RATER

ESSAIS COMPARATIFS



NOUVELLE TWINGO P.18
VRAIMENT DANS
LE COUP ?

› SES ATOUTS, SES FAIBLESSES
› LE MATCH FACE À LA VW UP!

Pour dompter la montée infernale de Pikes Peak, 850 ch déchainés (et déchainables à l'envi...) ne sont pas de trop. Le Duster "No Limit" porte bien son nom.



J'AI TESTÉ
LE DUSTER
"850 ch"

SIMPLEMENT DÉ

**IL EN RÊVAIT, IL L'A FAIT !
JEAN-PHILIPPE DAYRAUT
S'EST INSCRIT À LA
MYTHIQUE COURSE DE CÔTE
DE PIKES PEAK, DANS LE
COLORADO (ÉTATS-UNIS).
MIEUX, IL FINIT TROISIÈME
AVEC SON DACIA DUSTER
"NO LIMIT". UN MONSTRE DE
850 CH QU'IL A ACCEPTÉ
DE NOUS CONFIER...**

En approchant la bête, un seul mot vous percute l'esprit: im-
pre-ssio-nnant! Aileron et lame
avant surdimensionnés, châssis
tubulaire, moteur surpuissant
(le V6 biturbo de la Nissan GT-R poussé à
850 ch), boîte séquentielle à six rapports,
transmission intégrale... Beau pedigree!
Conception, fabrication et développement
sont effectués en collaboration avec Re-
nault Sport. Bref, c'est du sérieux, mais pas
du lourd (950 kg seulement!). Rendez-vous
est pris pour un essai *Auto Plus* sur le circuit
d'Abbeville. Après examen de l'équipe tech-
nique, Jean-Philippe se charge de mettre
l'engin à température avant de m'en pas-
ser le volant. Une fois installé, je rigole déjà
moins. Une seule chose compte: être à la
hauteur de la confiance qui m'est accordée
(le modèle est unique). Surtout ne rien cas-

ser, tout en prenant plaisir à tenter de maî-
triser la puissance et la vivacité de cette bête
de course. J'ai chaud tout d'un coup!

Ça pousse fort tout le temps!

On est assis très bas, mais le volant est ré-
glable en hauteur. "Une Dacia doit s'adap-
ter à tout le monde", plaisante Jean-Phi-
lippe. Bon, d'accord. Reste qu'une fois
sanglé, faut y aller et... pas question de
caler! J'attrape le sélecteur de vitesses,
qui tombe parfaitement sous la main. Je
démontre doucement et le fauve s'ébroue
presque docilement. J'accélère plus
franchement, tout va bien... Alors gaz!
Waouuh! Les rapports ultracourts s'en-
chaînent à la vitesse de l'éclair et me voici
déjà catapulté sur le premier virage. Quel
bonheur! La répartition des masses idéale
(50/50) et la direction ultraréactive s'as-

socient pour offrir un châssis très incisif.
La voiture se place là où on le désire... A
moi de la mener correctement. Le freinage
est à la mesure de l'accélération. L'efficacité
est telle que l'on prend vite de l'assurance.
La vraie limite semble se résumer à celle des
pneus Pirelli, soumis à rude épreuve sous la
débauche de puissance. Quel pied! Mais il
ne faut pas mollir, car me voilà déjà tutoyant
le rupteur à fond de six... Soit à 210 km/h
"seulement". Vous l'aurez compris, la vite-
se de pointe importe peu ici, contrairement
aux accélérations, époustouflantes. Gesticu-
lant sur le muret des stands, le mécanicien
me fait maintenant signe de me calmer. Et il
n'a pas tort, le bougre. Car, en dépit de l'ap-
parente facilité de conduite qu'offre un tel
monstre mécanique, il faut s'appeler Jean-
Philippe Dayraut pour le pousser dans ses
ultimes retranchements. *Patrick Cléret*

Grâce à ses quatre roues motrices, le
Duster "No Limit" passe un maximum
de puissance au sol. Sur 100 m, il
accélérerait comme une F1.





Sans l'énorme aileron qui apporte déjà 500 kg d'appui à l'arrière dès 100 km/h et le diffuseur, le Duster "No Limit" serait inconduisible.



A bord, c'est la guerre des boutons. L'ordinateur affiche de précieuses données: pression d'admission des turbos, températures, vitesses de rotation, etc. Au centre, l'indicateur de rapports est surmonté de diodes signalant le régime moteur maxi.

MONIAQUE!



La carrosserie en fibre est aussi légère que parfaitement étudiée en soufflerie. Une fois le capot déposé, on découvre les entrailles du monstre et son V6 biturbo gavé de chevaux en position centrale arrière.



Jean-Philippe me livre ses dernières recommandations: "Pas besoin de débrayer pour monter les rapports. Tu soulages juste un peu l'accélérateur." T'inquiète pas, j'vais y aller calmos!

PHOTOS: A. SAUNIER

Le point commun entre le "No Limit" et la version "civile"? Aucun des deux ne dispose de régulateur de vitesse! Pour le reste, difficile d'aller chercher son pain avec le premier... Sauf peut-être à Pikes Peak l'année prochaine.

LES CHIFFRES	DUSTER "NO LIMIT"	DUSTER 1.6 16V PRESTIGE 4x4
Prix	400 000 € environ	17 350 €
Moteur	6 cyl. en V, 24S biturbo	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	3 799 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	850 ch à 7 200 tr/min	105 ch à 5 750 tr/min
Couple maxi	961 Nm à 4 800 tr/min	148 Nm à 3 750 tr/min
Dimensions L x l, en m	4,45 x 1,90	4,32 x 1,83
Poids	950 kg	1 250 kg



LES CARNETS DE ROUTE DE JEAN-LOUIS MONCET

LES ESSAIS PRÉLIMINAIRES

Pour les amoureux de la Formule 1, la saison 2012 démarrera le 18 mars à Melbourne, au Grand Prix d'Australie. Mais les nouvelles F1 prendront la piste avant cette date pour les essais hivernaux, qui se dérouleront en Espagne. A Jerez de la Frontera, près de Séville, du 7 au 10 février; à Barcelone, du 21 au 24 février; et de nouveau à Barcelone, du 1^{er} au 4 mars. Ensuite, les équipes retourneront dans leurs ateliers respectifs afin de préparer les voitures, avant de les conditionner pour leur voyage vers Melbourne aussitôt après. Pourquoi privilégier Jerez et Barcelone? A Jerez, la météo est généralement favorable. A Barcelone, la sélectivité du circuit en matière d'aérodynamique, d'adhérence et de moteur emporte l'agrément des teams et des pilotes. Quant aux conditions climatiques, c'est à voir: il y a une quinzaine d'années, j'ai vu quatre jours de tests à Barcelone se résumer à... sept tours. Il avait neigé sans discontinuer.



Les séances d'essais précédant la saison 2012 de Formule 1 débiteront en février sur le circuit de Jerez, en Espagne.

UNE GRANDE NOUVEAUTÉ

De nombreux malvoyants et non-voyants adorent les Grands Prix. Chaque année, *Auto Plus* et *Sport Auto* participent, avec l'association Handicapzéro, à la conception d'un guide de la Formule 1. Il s'agit en réalité de nos *Guides F1*, que Handicapzéro traduit en braille à plusieurs milliers d'exemplaires. Un vrai travail de fourmi! Or, pour 2012, l'association veut faire encore mieux. Avec l'aide de Total et de Renault, elle va ajouter à son guide le plan de chaque circuit (avec toutes les indications: longueur, nombre de tours, nom des virages, etc.)... en relief. Ce sera un travail colossal, avec un coût qui ne l'est pas moins. L'origine du projet est à chercher deux ans plus tôt. En 2010, Total et Renault avaient convié sur le circuit de Budapest une vingtaine de non-voyants. Des pilotes leur avaient fait faire un baptême de piste avec des Mégane Turbo ou des F1 triplaces. Pour rendre l'expérience encore plus concrète et plus intéressante, les invités avaient pu, sur un plan du Hungaroring tracé en relief, apprendre le circuit par cœur avec les doigts avant de s'installer dans les voitures. Un procédé qui leur avait permis, une fois sur le parcours, de connaître leur position en prenant repère sur les virages. Fantastique, n'est-ce pas?

GARE AUX CHICANES!

Parmi les aménagements du règlement sportif 2012, il y a un paragraphe qui interdit, en permanence, aux pilotes de quitter la piste "sans une raison justifiable". Ainsi, il n'est pas permis de couper une chicane dans les tours de reconnaissance ou dans les tours de rentrée aux stands pour économiser de l'essence. Suivez mon regard! Directement dirigé sur un habitué de ce genre d'astuces: Michael Schumacher, bien sûr.

RETROUVEZ LE BLOG F1 DE JEAN-LOUIS MONCET sur Autoplus.fr ou directement sur votre mobile (iPhone, Android, etc.) en photographiant ce tag grâce à l'application gratuite Flashcode.

