

LE DEVOIR

## Automobile

BERLINES INTERMÉDIAIRES

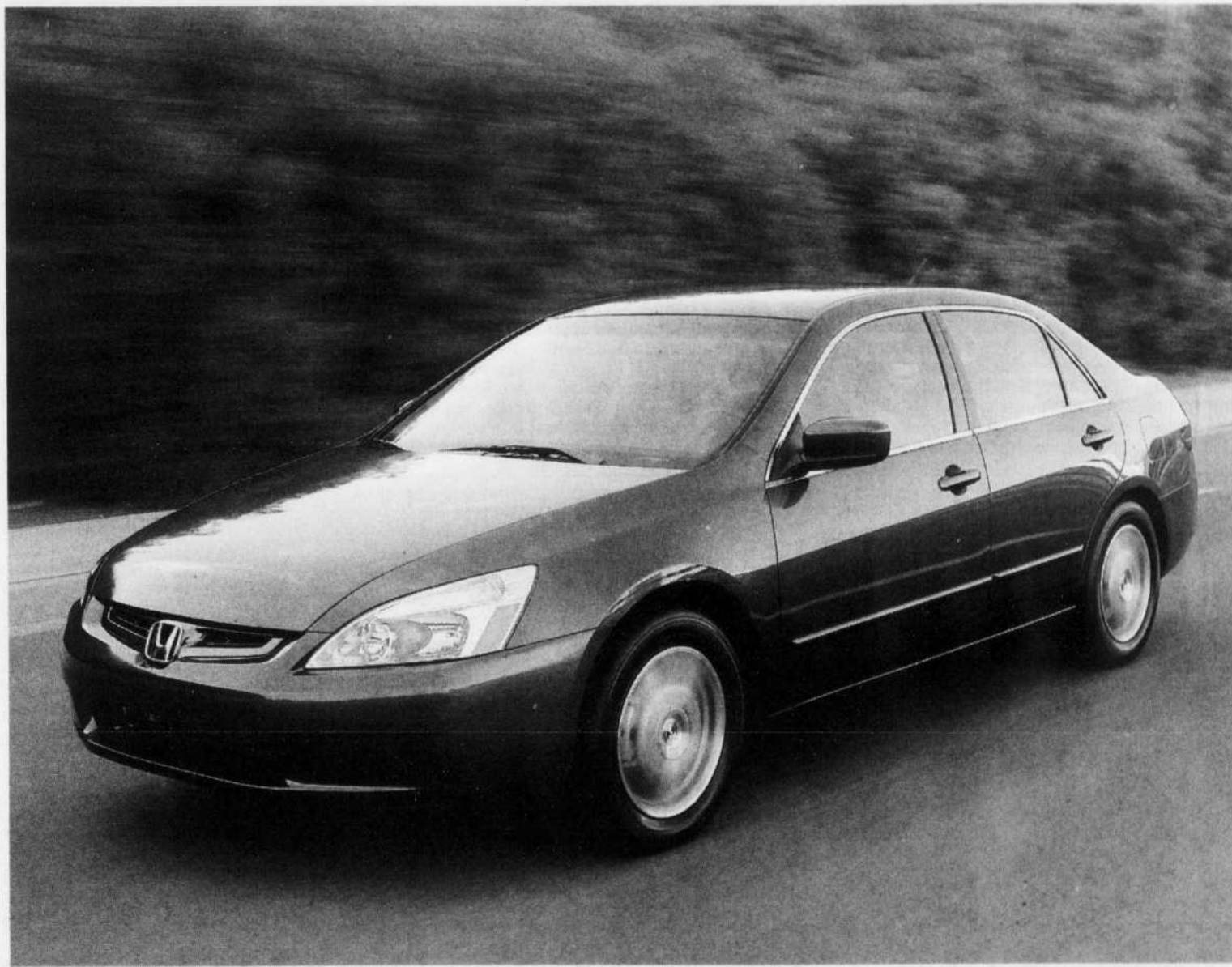
## HONDA ACCORD

Un grand cru  
Page 3

## VU DE LA ROUTE

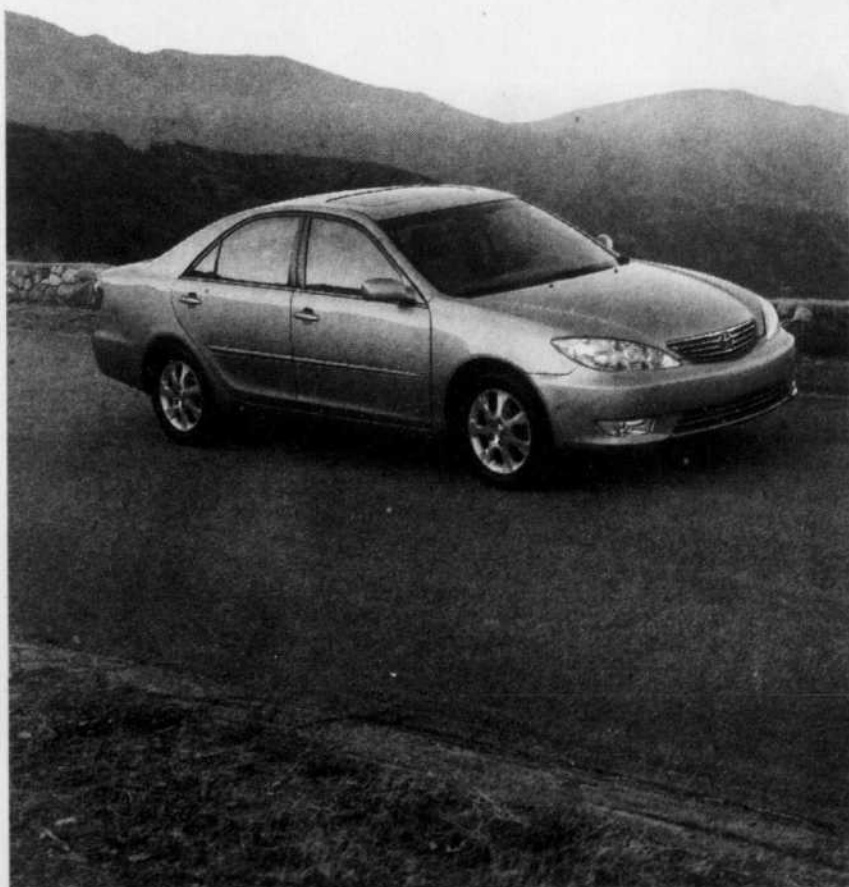
Mieux vaut trop entretenir  
que pas assez ...

Page 4

Majorité  
silencieuse

Deux modèles font la loi dans ce segment: la Honda Accord (ci-haut) et la Toyota Camry (en bas). Les autres se partagent les miettes.

*La berline  
intermédiaire  
est un produit  
générique que l'on  
apprécie seulement  
pour le service  
qu'il rend:  
se déplacer  
de A à B*



SOURCE TOYOTA

**V**ous n'aimez pas les voitures. Vous trouvez qu'elles se ressemblent toutes. Et vous n'avez jamais compris l'intérêt que portent à ces insipides boîtes de tôle à quatre roues ceux qui se disent passionnés d'automobiles. «Et pourquoi pas passionnés de lessiveuses, ou de robots culinaires?», vous dites-vous.

Si vous êtes quand même propriétaire d'une voiture et que vous vous reconnaissez dans cette description, il y a de fortes chances que vous conduisiez une berline intermédiaire. Sans tomber dans des stéréotypes trop caricaturaux, il est fréquent de voir ces voitures achetées par des gens qui considèrent l'automobile comme une simple commodité. La berline intermédiaire est donc un produit générique que l'on apprécie seulement pour le service qu'il rend: se déplacer de A à B. Elle n'a jamais eu pour vocation de «déclencher des élans de passion», pour paraphraser le slogan bien connu.

## Une recette... qui fait recette

Si la berline intermédiaire a déjà été la norme, les typologies automobiles se sont aujourd'hui multipliées, fragmentant ainsi les parts de marché. A une époque où les voitures se prennent pour des camions, et où les camions voudraient nous faire croire qu'ils ne sont pas si camions que ça, l'immuable «sedan quatre portes» ne semble pas être touché par cette quête du segment exclusif, ou du «marché niche», comme disent les spécialistes du marketing.

Année après année, plus d'une voiture sur trois vendues au Canada fait partie de cette catégorie. Aux États-Unis, où les voitures compactes ne sont pas aussi populaires qu'au Canada, la part de marché des intermédiaires s'élève à 45 %, et ce, dans un marché de sept millions et demi de véhicules. Pas étonnant, donc, que les constructeurs qui dominent le palmarès des ventes soient aussi frileux à changer la recette de ce qui est pour eux une véritable vache à lait.

Ainsi, la recette de la berline intermédiaire telle que nous la connaissons remonte au milieu des années 1980, lorsque l'adoption généralisée de la traction avant devint la norme. Si la composition d'une bonne berline peut sembler simple, tout le génie des modèles qui réussissent réside dans l'assemblage et la qualité des ingrédients. Le moteur de base est généralement un quatre cylindres, mais la présence d'un V6 au catalogue est désormais incontournable. Obligatoirement doux et onctueux, le comportement de ce moteur jettera les bases de la personnalité du véhicule.

## Des valeurs sûres

L'acheteur de ce type de voiture ne joue pas aux dés ni à la roulette russe. Il a horreur de se tromper et il n'est pas question de prendre des risques avec ses économies en misant tout sur le mauvais cheval. Contrairement à d'autres types de véhicule, les critères rationnels dominent ici la décision d'achat: on cherche une voiture qui offrira une fiabilité et une durabilité à toute épreuve, en plus de maintenir longtemps une valeur de revente élevée. Et à ce jeu, les constructeurs asiatiques dominent outrageusement.

Les voitures américaines sont affligées par leur assemblage souvent bâclé, des motorisations préhistoriques et une valeur de revente qui plonge dans les abysses aussitôt que la voiture quitte la salle de montre. Les voitures européennes, quant à elles, se tirent dans les pneus en offrant une fiabilité que l'on pourrait qualifier, au mieux, de douteuse. Sans parler de leurs prix abusifs. Tout cela explique pourquoi seulement un ou deux modèles font la loi dans ce segment — la Honda Accord et la Toyota Camry, pour ne pas les nommer — et que les autres se partagent les miettes.

Certes, aucun règne n'est éternel. Les constructeurs américains progressent, comme en font foi des modèles comme la Chevrolet Malibu ou la Buick Allure, tandis que la très attendue Ford Fusion, qui partage sa plateforme avec la Mazda 6, laisse entrevoir de belles choses. Et n'oublions pas les Coréens, avec Hyundai comme chef de file. Mais en attendant, l'Accord et la Camry continuent de regarder les autres de haut. Avec raison.

Pascal Boissé

## ESSAIS ROUTIERS

Toyota Camry  
Page 2Mitsubishi Galant  
Page 4Hyundai Sonata  
Page 5Mazda 6  
Page 6Chevrolet Epica  
Page 6

# • AUTOMOBILE •

Toyota Camry

## L'employée modèle

*La douceur de roulement se compare avantageusement à celle de n'importe quelle berline de luxe*

La Toyota Camry est considérée, à juste titre, comme l'une des meilleures voitures au monde. Championne incontestée de la fiabilité, cette berline intermédiaire est également célébrée pour sa construction solide et son confort, disons-le, exceptionnel. Ce qui ne l'empêche pas d'être boudée par certains acheteurs qui la trouvent trop sage. Toyota a donc décidé de changer cette perception, qui affecte d'ailleurs la plupart de ses modèles.

PHILIPPE LAGUÉ

À fin de dépoussiérer l'image de la Camry, on lui a d'abord fait subir une cure de rajeunissement, en redessinant les parties avant et arrière. Cela ne rend pas la Camry plus belle, mais lui donne un air un peu plus agressif. Sa nouvelle calandre et ses nouveaux phares la font ressembler encore plus à son clone de luxe, la Lexus ES 330.

Trois livrées sont offertes (LE, SE et XLE), mais on s'en tient toujours à une seule configuration — quoique la Solara est, à toutes fins pratiques, une Camry deux portes. Par ailleurs, Toyota a utilisé la même recette qu'avec la Corolla, soit de mieux outiller la version dite sportive. La Camry SE reçoit donc des jantes de 17 pouces en alliage et l'incorruptible aileron arrière, incarnation même de l'inutilité.

La présentation intérieure a elle aussi été rafraîchie et celle de la SE se distingue par sa touche sportive, avec son volant à trois branches et son levier de vitesses gainés de cuir, ainsi que ses garnitures en aluminium brossé. Les sièges ont également été redessinés et le résultat est heureux: dans une Camry SE, on est aussi bien assis à l'avant qu'à l'arrière. A l'avant, les baquets sont moelleux et procurent un bon maintien, tout comme la banquette arrière; cette dernière

est également munie de trois appuie-tête et d'un dossier inclinable. Par ailleurs, je ne crois pas me tromper en affirmant que l'habitacle et le coffre sont les plus vastes de cette catégorie. Pour le reste, on retrouve les attributs habituels d'une Toyota: ergonomie, finition et qualité d'assemblage irréprochables. Et n'oublions pas l'insonorisation, exceptionnelle.

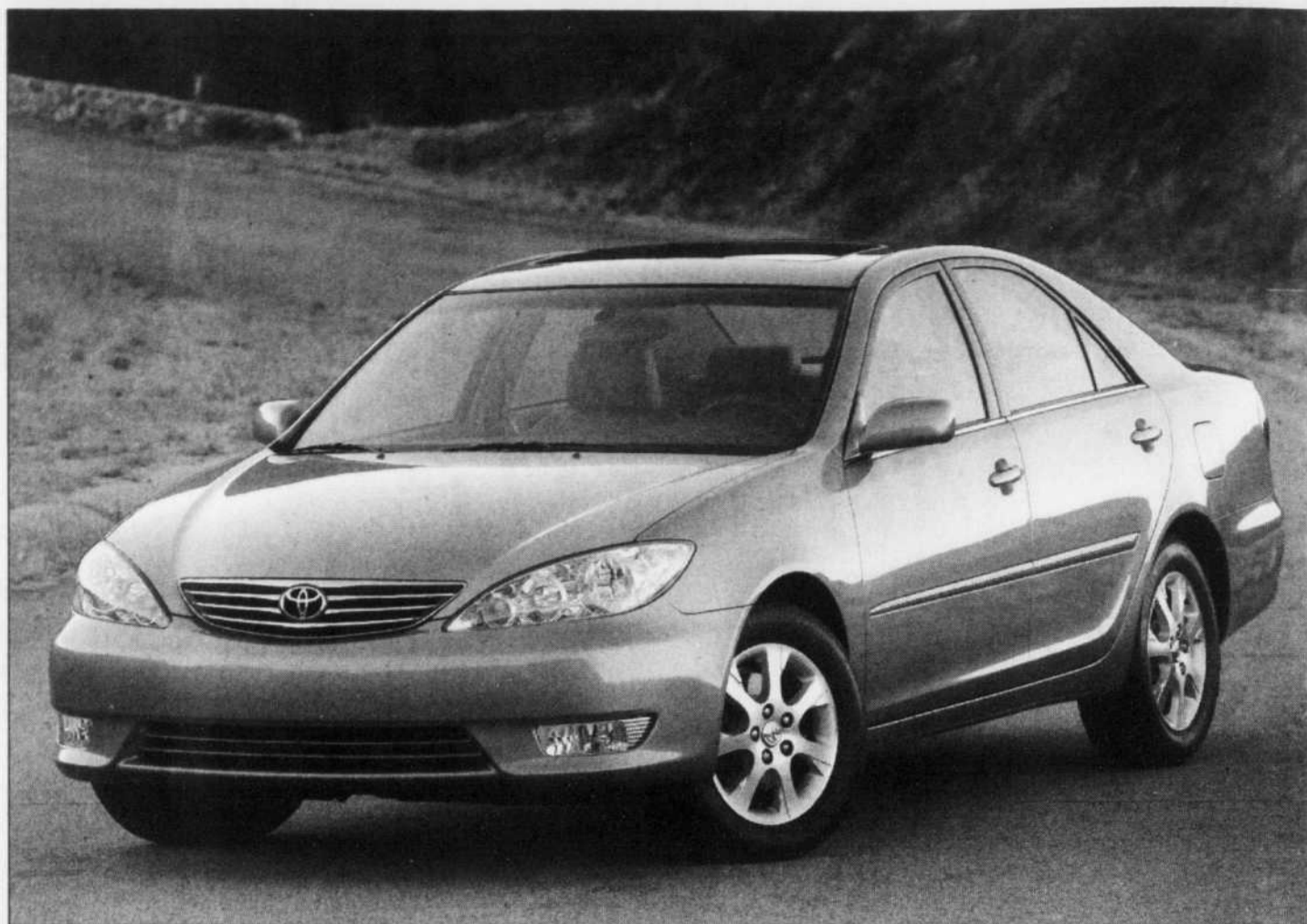
### Le calme mais pas de tempête...

Au 4-cylindres de 2,4 litres et au

V6 de 3 litres s'est ajouté, l'an dernier, un autre V6, plus puissant, de 3,3 litres, réservé à la version SE. Il s'agit du même moteur qu'on retrouve sous le capot de la Lexus ES 330. Un moteur qui brille avant tout par son onctuosité et son silence de roulement, mais qui n'a rien d'électrisant.

En fait, ses 225 chevaux ont un vilain défaut: la paresse. Ils rechignent à l'effort et n'aiment guère être brusqués. L'accélération et les reprises manquent de vigueur et la boîte automatique à 5 rapports n'y est pour rien, car son rendement est exemplaire. C'est d'ailleurs le point fort de la Camry: l'exécution mécanique, d'une rigueur qui n'a rien à envier à n'importe quelle voiture allemande. En fait, ce serait plutôt le contraire: avec une Toyota, au moins, on sait que ça ne brisera pas.

Dans une Camry SE, on est aussi bien assis à l'avant qu'à l'arrière



SOURCE TOYOTA

La nouvelle calandre de la Camry et ses nouveaux phares la font ressembler encore plus à son clone de luxe, la Lexus ES 330. Elle comporte les attributs habituels d'une Toyota: ergonomie, finition et qualité d'assemblage irréprochables.

### Priorité confort

Vocation sportive oblige, la suspension de la version SE est munie d'amortisseurs plus fermes. Mais dès les premiers tours de roue, on constate une nette différence avec les autres versions de la Camry sur le plan de la direction, moins floue, plus rapide et plus précise. Mais les modifications apportées à la SE ne parviennent pas à atténuer

— ou si peu — le roulis et le sous-virage qui affligent cette berline. Malgré toute sa bonne volonté, la conduite sportive, ce n'est pas son truc. L'agrément de conduite est rehaussé d'un cran, certes, mais ça reste une Camry...

Pour le confort, en revanche, elle se situe dans une classe à part. Peu importe la version, la douceur de roulement d'une Cam-

ry se compare avantageusement à celle de n'importe quelle berline de luxe.

Si l'industrie automobile était une entreprise et que les véhicules étaient des travailleurs, la Camry serait une abonnée au titre d'employée du mois. D'une rare compétence, cette berline japonaise est de celles qui ne vous laissent jamais tomber, tout en accomplissant un boulot exemplaire. Le genre de vé-

hicule qu'on peut recommander les yeux fermés.

### FICHE TECHNIQUE TOYOTA CAMRY SE

- Moteur: V6 3,3 L
- Puissance: 225 ch
- 0 à 100 km/h: 8,8 s
- Vitesse maximale: 210 km/h (limitée)
- Consommation: 11,1 L/100 km
- Echelle de prix: 24 950 \$ à 32 700 \$

# CHERCHER MIEUX.



◆ On n'est jamais trop curieux ◆



## • AUTOMOBILE •

VU DE LA ROUTE

# Mieux vaut trop entretenir que pas assez...

Sur le coup, Roger n'a pas senti l'odeur sucrée typique du liquide de refroidissement. Il s'est simplement aperçu qu'il commençait à faire plus frais dans l'habitacle en cette journée d'automne. Il a bien essayé d'augmenter le débit d'air, mais sans grand résultat. Puis, il a constaté que l'aiguille du cadran indicateur de température moteur était dans la zone rouge. Combien de temps y est-elle restée? Il ne le sait pas. En jetant un coup d'œil dans le rétroviseur, il a vu une fumée blanche qui le suivait...

PIERRE  
RENÉ DE COTRET

**A** lors, notre ami Roger a ralenti, il s'est rangé au bord de la route dans la fumée sucrée. «*Ça sent le gâteau*», qu'il s'est dit. Ça lui a coûté 1500 \$...

Il a dû déboursier 1500 \$ parce que la culasse de son moteur était fissurée (plus précisément, son poétique garagiste lui a dit: «*Ta tête de moteur est sautée, mon Roger!*...»). Ce qui s'est passé, c'est qu'un petit conduit a éclaté, le liquide de refroidissement s'est échappé, entraînant la surchauffe du moteur. En pareils cas, c'est généralement la culasse du moteur qui écope. Une pièce chère, qui nécessite plusieurs heures de travail d'installation.

On peut tirer trois conclusions de cette palpitante aventure:

1. Le cadran indicateur de température est l'un des instruments les plus importants du tableau de bord. Il est plutôt ennuyant, je l'avoue, parce que quelques minutes après le démarrage, l'aiguille s'installe au milieu et elle ne bouge généralement plus... Mais il faut toujours la garder à l'œil et avoir une sonnette d'alarme intérieure qui se déclenche dès que l'aiguille abandonne sa position habituelle.

2. Si, justement, vous voyez que l'aiguille de température s'approche de la zone rouge, arrêtez immédiatement, ouvrez le capot et voyez si vous pouvez localiser une fumée blanche, une odeur sucrée ou une fuite de liquide vert. Sauf pour des raisons de sécurité, arrêtez vraiment le plus tôt possible. Ne vous dites pas «*on est seulement à 5 km du prochain village, je vais continuer un peu et trouver un garage*». Ces 5 km de plus peuvent faire la différence entre une réparation mineure et une très grosse dépense.

3. La troisième conclusion, qui fait l'objet de notre chronique de



MYCHELE DANIAU AFP

Même si chaque année, vous dépensez 200 \$ de plus pour des réparations qui auraient pu être faites l'année suivante, ça ne fait rien... Au contraire, vous récupérez facilement cet argent en désagréments et en réparations majeures évitées.

ce mois-ci après ce préambule introductif prolongé, c'est de ne pas négliger l'entretien préventif! Dans notre exemple du début, il aurait suffi de remplacer un conduit de caoutchouc à 15 \$ (plus 25 \$ pour l'installation) pour éviter de nombreux désagréments et des dépenses élevées.

### Pas toujours aussi dramatique...

Évidemment, le fait de négliger un peu l'entretien n'a pas toujours des effets aussi dramatiques. Mais en règle générale, on est toujours gagnant en faisant un peu plus d'entretien qu'en en faisant un peu moins...

Bien sûr, on peut penser qu'il

est dans l'intérêt des garagistes de nous faire dépenser le plus possible en réparations. Mais la plupart du temps, les abus proviennent de mauvais diagnostics ou de recommandations de réparations majeures. Si vous avez un bon garagiste et qu'il vous recommande de faire des petites réparations, vous aurez, dans la majorité des cas, intérêt à l'écouter, quitte à changer une pièce ou deux un an trop tôt, ce qui est moins grave que de voir une fumée blanche qui enveloppe votre auto...

Alors, avec l'arrivée du printemps et les vacances qui se préparent, n'hésitez pas à faire les tâches d'entretien préventif qui s'imposent. En plus des grands

classiques (vidange d'huile, mise au point, vérification de l'usure des freins, etc.), voici quelques points qu'on a souvent tendance à oublier parce qu'ils paraissent peu utiles à première vue.

### Le liquide du système de freinage

Le liquide du circuit hydraulique qui actionne les freins a notamment comme propriété d'absorber l'humidité. Bien des gens hésitent à faire régulièrement la vidange de ce circuit parce qu'il ne semble pas avoir d'impact direct sur la conduite ou la sécurité. Pourtant, au bout d'un certain temps, le liquide se contamine et l'humidité fait rouiller les petits

pistons qui actionnent les plaquettes de frein. En changeant régulièrement le liquide de frein, vous obtiendrez de meilleures performances de freinage en plus d'éviter d'éventuelles réparations plus coûteuses dues à la corrosion. Il faut habituellement le changer au moins tous les deux ans.

### Le filtre à air de l'habitacle

Beaucoup d'autos modernes sont munies d'un filtre qui bloque le pollen, la poussière et les petits débris provenant de l'extérieur. Si on néglige de changer ce filtre, il s'obstrue et réduit le débit d'air du système de chauffage et de clima-

tisation, en plus de favoriser le développement de moisissures et d'odeurs désagréables. Faites-le inspecter ou changer aux deux ans, et plus souvent si vous roulez dans des zones poussiéreuses.

### Les sièges de cuir

Combiné à l'action du soleil, le frottement mécanique des vêtements use et dessèche le cuir. Utilisez chaque année un produit de nettoyage et d'hydratation pour le cuir. Des cuirs bien entretenus peuvent durer 30 ans. Sans entretien, ils commenceront à fendiller en moins de 10 ans.

### Le liquide de refroidissement

Chaque fois que vous ajoutez du liquide lave-glace, que vous vérifiez l'huile ou que vous ouvrez le capot pour quelque raison que ce soit, jetez un coup d'œil au niveau du liquide de refroidissement. Une inspection visuelle de quelques secondes suffit puisque la plupart des autos sont munies d'un contenant de trop-plein en plastique transparent avec des marques aux niveaux minimum et maximum.

### Les retouches de peinture

Dès que vous voyez un éclat de peinture arraché ou une tache de rouille, il faut agir. Poncez l'endroit à traiter et appliquez un peu de peinture. On peut se procurer des petits contenants de peinture pour retouches chez un concessionnaire ou dans un magasin spécialisé. Même si votre retouche n'est pas très réussie visuellement, dites-vous qu'elle sera toujours préférable à une marque de rouille ou à un trou...

### Mieux vaut trop que pas assez

Nous avons souvent souligné dans cette chronique les bienfaits de l'entretien préventif. En plus, une auto bien entretenue consomme moins d'essence, pollue moins et garde une meilleure valeur de revente.

Même si chaque année, vous dépensez 200 \$ de plus pour des réparations qui auraient pu être faites l'année suivante, ça ne fait rien... Au contraire, vous récupérez facilement cet argent en désagréments et en réparations majeures évitées. Bref, mieux vaut trop entretenir son véhicule que se retrouver subitement avec une auto qui sent le gâteau...

Pour en savoir plus long sur l'entretien préventif des automobiles et consulter une liste exhaustive des pièces à vérifier, vous pouvez visiter le site du Conseil Entretien Auto: [entretienaautocanada.ca](http://entretienaautocanada.ca)

Nous aimons recevoir vos commentaires. Si vous avez des questions ou des suggestions d'articles, écrivez-nous: [redaction@ledevoir.com](mailto:redaction@ledevoir.com)

Mitsubishi Galant

## Mission impossible?

Une voiture sans surprises... ni bonnes, ni mauvaises

Le moins qu'on puisse dire, c'est que la Galant ne l'aura pas facile... D'abord parce qu'il s'agit d'une marque arrivée récemment chez nous et qui tarde à décoller; ensuite, parce que l'incertitude plane sur le futur de Mitsubishi après que la marque ait été lâchée par son actionnaire principal (DaimlerChrysler); et finalement, parce que cette berline évolue dans un créneau dominé par ses compatriotes et, ainsi outillée, on voit mal comment elle pourrait constituer une menace pour les Honda Accord, Toyota Camry, Nissan Altima et Mazda 6.

PHILIPPE LAGUÉ

La Galant ressemble à tout et rien à la fois. Sa nouvelle robe, qui date de l'an dernier, évoque tantôt la Passat, tantôt l'Altima, tandis que sa partie avant fait très Pontiac... Pourtant, le résultat de cet amalgame n'est pas malheureux: cette berline est beaucoup moins terne qu'une Accord ou une Camry et elle possède un soupçon de chic. Pour le reste, cela se résume à une seule configuration, qui se décline en quatre versions.

### Intérieur spacieux

Lors de la refonte de l'an dernier, la Galant a pris de l'expansion. Comme le veut la tendance, elle a allongé, grandi, élargi... Au point où elle est devenue la plus volumineuse de sa catégorie. Ce n'est donc pas une surprise de constater que l'habitacle est vaste. Mais il est aussi fonctionnel: rallonges pour les pare-soleil, vide-poches dans la console centrale, gros boutons faciles à manier pour la climatisation et la chaîne stéréo, autant d'éléments qui reflètent le souci du détail.

La finition laisse cependant à désirer. Même si

l'ensemble est plutôt agréable à l'œil, un examen plus approfondi révèle une qualité d'assemblage inégale et la présence de plastique bon marché çà et là. Pour comparer, je dirais qu'on est plus près des standards coreens que japonais. En revanche, la chaîne stéréo se classe parmi les meilleures dans cette catégorie de voitures. Et en matière de confort et d'insonorisation, la Galant soutient la comparaison avec n'importe laquelle de ses compatriotes.

### Mécanique efficace

Le point fort de la Galant se situe sous le capot. Deux motorisations sont offertes: un 4-cylindres de 2,4 litres et un V6 de 3,8 litres. Ce dernier est à la fois le plus intéressant, par ses prestations, et le plus approprié, vu le poids de cette berline.

Très silencieux et très souple, dans la plus pure tradition japonaise, le V6 sait aussi se montrer véloce et sa forte cylindrée lui confère un couple généreux. La boîte automatique s'y marie fort bien et son rendement est irréprochable. Qu'on l'utilise en mode séquentiel ou entièrement automatique, elle autorise des passages fluides et les rapports sont bien étagés. Les freins de notre véhicule d'essai semblaient cependant avoir souffert. Il est vrai que 20 000 kilomètres à se faire torturer par des chroniqueurs spécialisés, ce n'est pas l'idéal...

En matière de comportement, la Galant ne réserve pas de surprises, ni bonnes, ni mauvaises: elle fait ce qu'on attend d'elle, et plutôt bien. Les trains roulants sont efficaces car ils procurent une douceur de roulement qu'apprécieraient les occupants tout en assurant une tenue de route possédant un certain aplomb. Le châssis a des qualités, c'est clair, mais la direction ne permet pas de les exploiter au mieux. Nous sommes en présence d'un cas un peu étrange: elle n'est ni imprécise, ni trop assistée, mais elle semble engourdie et communique peu. De plus, la Galant n'est pas un modèle d'agilité, en raison de ses dimensions.

### Conclusion

Pour se faire une place dans ce créneau, la Ga-



SOURCE MITSUBISHI

La Galant est beaucoup moins terne qu'une Accord ou une Camry et elle possède un soupçon de chic.

lant doit absolument se démarquer. Et c'est là que le bât blesse, car elle n'y parvient pas. Non pas qu'il s'agisse d'une mauvaise voiture, loin s'en faut; mais elle n'offre rien de plus que les autres berlines intermédiaires japonaises, ni de bien différent. Un prix défiant toute compétition aurait pu également constituer une arme efficace, mais il n'en est rien: la Galant est aussi chère, sinon plus, que ses compatriotes.

### FICHE TECHNIQUE MITSUBISHI GALANT GTS

- Moteur: V6 3,8 L
- Puissance: 230 ch
- 0 à 100 km/h: 7,7 s
- Vitesse maximale: 210 km/h (limitée)
- Consommation: 11,6 L/100 km
- Echelle de prix: 23 498 \$ à 33 098 \$

## • AUTOMOBILE •

Hyundai Sonata 2006

# Leçon coréenne de savoir-faire

## Une réussite à moindre prix

Nous sommes très loin de l'époque où la multinationale coréenne a fait ses premiers pas dans l'automobile avec l'aide de quelques ingénieurs de chez Mitsubishi et un certain nombre de mauvaises mécaniques (elles aussi empruntées à Mitsubishi) associées à des carrosseries biodégradables. L'an dernier en Amérique du Nord a reçu le prix de la voiture la plus fiable en Amérique du Nord par la très respectée publication *Consumer Reports* et a terminé au deuxième rang de l'industrie automobile pour sa qualité initiale de fabrication selon J.D. Power and associates.

BENOÎT CHARETTE

San Francisco, Californie — Pour 2006, Hyundai renouvelle complètement sa Sonata et la concurrence devra prendre des notes. Non seulement rivalise-t-elle en tout point avec les meilleures berlines intermédiaires sur le marché mais en plus, Hyundai a su le faire à moindre prix.

### Un extérieur moins distinct

Si la Sonata a toujours su se démarquer par un style qui lui était propre, les concepteurs ont été plus conservateurs avec la cuvée 2006 et ont malheureusement accouché d'une voiture aux lignes très génériques. Au premier coup d'œil on se croirait en présence d'une Honda Accord. Toutefois les proportions sont plus généreuses.

Par rapport à la précédente génération, la Sonata 2006 est plus longue et plus large de 55 mm et l'empattement est allongé de 30 mm. Elle devient la plus grande voiture intermédiaire sur le marché. Les phares elliptiques à la Mercedes ont disparu au profit de blocs optiques monopieces à quatre fuseaux et une calandre à barre unique qui ressemble à s'y méprendre à celle d'une Honda.

Dans l'ensemble, malgré une forte association avec d'autres modèles concurrents, la Sonata reflète tout de même un style harmonieux et plus classique. Même si les goûts ne se discutent pas, l'auteur de ces lignes aurait néanmoins préféré qu'elle se distingue un peu plus visuellement.

### De l'espace à revendre

Je dois féliciter Hyundai sur deux points en ce qui concerne l'habitacle. Il faut d'abord souligner la qualité des matériaux utilisés (à l'exception des sièges en tissu un peu mince) et l'insonorisation qui n'a rien à envier à celle d'une Toyota. Il ne faut pas oublier de parler de l'espace intérieur le plus généreux de sa catégorie: même les adultes les plus corpulents seront tout à fait confortables à l'arrière.

Tout a été refait à l'intérieur, du tableau de bord aux jantes agrandies en passant par le système audio avec lecteur CD et MP3, de bien meilleure qualité que celui de l'ancienne génération. Les sièges sont confortables et offrent un support adéquat. Bref, Hyundai continue d'en offrir beaucoup pour le prix. Ainsi, la version de base à moteur 4-cylindres offre, pour 22 000 \$, six coussins gonflables, les freins à disques aux quatre roues (ABS en option), le groupe électrique, le téléverrouillage avec antivol, le régulateur de vitesse, la climatisation et des rétroviseurs chauffants à commande électrique. En dépit de ce prix plus que compétitif, la qualité d'assemblage et la finition sont dignes d'une voiture beaucoup plus dispendieuse.

### Nouvelles mécaniques

Sous le capot, la nouvelle Sonata offre une version plus avancée de son moteur 4 cylindres de 2,4 litres en guise de mécanique de base. Le gain en puissance est somme toute assez modeste (de 149 à 162 chevaux); c'est l'apport technologique et le silence de roulement qui constituent le véritable changement. Offerte pour la première fois, la boîte manuelle à cinq vitesses est la plus agréable à utiliser; sinon, l'automatique à 4 rapports est dis-

ponible en option.

Pour le V6, c'est une autre histoire. Conscient que la course à la puissance n'est pas terminée, Hyundai a laissé tomber le V6 2,7 litres de 170 chevaux pour installer un V6 3,3 litres de 235 chevaux. Ce moteur est le premier de la série Lambda (qui fera sa place dans d'autres modèles de la famille sous peu) et est monté sur des sous-cadres à l'aide de pieds hydrauliques pour réduire au maximum l'intrusion de bruits et de vibrations moteur dans l'habitacle. Jumelé à une boîte automatique à cinq rapports d'une grande souplesse, ce V6 offre non seulement beaucoup de puissance, mais une onctuosité à rendre verts de jalousie les produits américains.

### Deux modèles, deux personnalités

Sur les routes sinueuses de la vallée de Napa, en Californie, j'ai pu constater que l'expérience au volant est directement reliée à la version choisie. Si vous optez pour un moteur 4-cylindres, Hyundai a clairement mis l'emphase sur le confort. La suspension plus souple se comporte très bien en conduite normale mais apprécie moins les routes en lacets, où l'on devine rapidement les limites de la voiture. La direction est aussi un peu plus ankylosée sur le modèle 4-cylindres. Cela dit, si vous ne poussez pas le véhicule dans ses derniers retranchements, le moteur a tout ce qu'il faut d'énergie, peu importe le régime, et la Sonata à moteur 4-cylindres se compare très bien aux autres berlines de la catégorie.

Si vous avez un caractère plus sportif derrière le volant, vous devez songer aux versions mues par le V6, qui offrent non seulement une puissance accrue, mais une tenue de route de loin supérieure, spécialement sur des parcours plus exigeants. La suspension mieux calibrée est aussi munie de barres antiroulis de diamètre supérieur pour une meilleure tenue de route. La direction est plus précise et, à l'exception de la Tiburon, c'est la première fois que je prenais un réel plaisir à multiplier les enfilades au volant d'une Hyundai. Cette tenue de route très saine doublée d'une caisse très rigide donne vraiment des ailes au V6.

### Conclusion

La nouvelle Sonata se compare point par point aux ténors de cette catégorie que sont les Honda Accord, Toyota Camry ou Nissan Altima. Elle est aussi silencieuse, agréable à conduire et bien construite qu'elles. La cerise sur le «sundae»: le prix de base de 21 900 \$ pour la version GL 4-cylindres ou de 25 000 \$ pour un modèle V6. Des prix nettement inférieurs à ceux de la concurrence. Et il faut aussi mentionner la garantie générale de 5 ans/100 000 km (et 7 ans/120 000 km sur le groupe motopropulseur), la meilleure couverture dans cette catégorie.

Depuis 1999, Hyundai a placé des ingénieurs à la tête de la division automobile. Ces derniers ont reçu pour mission de mettre la qualité en tête de liste de tous les départements. Le travail assidu porte fruits depuis quelques années et Hyundai a fait du superbe travail pour accoucher de modèles toujours plus compétitifs en conservant des prix très abordables. Vous en avez réellement plus pour moins avec la nouvelle Sonata.



BENOÎT CHARETTE

La nouvelle Sonata se compare point par point aux ténors de cette catégorie que sont les Honda Accord, Toyota Camry ou Nissan Altima.

## L'ÉVÉNEMENT PAR EXCELLENCE

d'Infiniti

JUSQU'AU 31 MAI



Berline G35 359\$ par mois sur 39 mois



FX35 559\$ par mois sur 39 mois



G35 coupé 459\$ par mois sur 39 mois

POUR UNE DURÉE LIMITÉE, 3,9% DE FINANCEMENT À LA LOCATION OU À L'ACHAT SUR TOUS LES MODÈLES G35 COUPÉ, BERLINE ET FX 2005\*. Qu'est-ce qui permet à Infiniti de se distinguer des autres voitures de luxe, à part bien sûr son style unique et ses très hauts standards de qualité? C'est son interminable liste de caractéristiques. Comme les sièges chauffants en cuir à l'avant, la puissante sonorisation Bose™ et les sièges avant électriques réglables. Ajoutez-y le système primé de sortie de voie, de série sur le FX à traction intégrale, et un moteur 6 cylindres de réputation mondiale sur tous les modèles G35, FX et M35 et vous obtenez la gamme de véhicules la plus exceptionnelle au monde. Chacun a été conçu pour donner des frissons. Et chacun possède un prix irrésistible. Rendez-vous chez votre concessionnaire Infiniti dès aujourd'hui. [infiniti.ca](http://infiniti.ca)

Taux de financement à la location ou à l'achat

# 3,9%

Jusqu'à 48 mois



Infiniti de Brossard  
9005, boul. Taschereau  
Brossard (Québec)  
(450) 445-5799

Infiniti Laval  
305, boul. Saint-Martin Est  
Laval (Québec)  
(514) 382-8550

Meridien Infiniti  
4000, rue Jean-Talon Ouest  
Montréal (Québec)  
(514) 731-7977

Spinelli Infiniti  
345, boul. Brunswick  
Pointe-Claire (Québec)  
(514) 697-5222

\*TAUX D'UNE DURÉE LIMITÉE sur tous les modèles berline G35, G35 coupé et FX 2005 et uniquement auprès des Services financiers Infiniti, sujets à l'approbation de crédit. Exemples de location d'une berline G35 2005 (G4T75 A400)/G35 coupé 2005 (G2T75 A400)/FX35 2005 (F65075 A400): 359 \$/459 \$/559 \$ par mois pour 39 mois à un taux de location de 3,9%. Comptant de 7 898 \$/7 898 \$/7 898 \$ ou échange équivalent et première mensualité requise au début du bail. Aucun dépôt de sécurité. Total des frais de location: 21 899 \$/23 799 \$/25 699 \$ comprenant les frais de transport et de préparation (1 267 \$/1 274 \$/1 280 \$), 78 000 km alloués, kilométrage additionnel à 0,15 \$ (0,10\$/km si une entente est conclue au début du bail). Des offres ne requérant aucune mise de fonds initiale sont également disponibles. Exemples de financement: 40 000 \$ à 3,9% par an pour 48 mois équivalent à 901,37 \$ par mois. Les intérêts sont de 3 265,76 \$ pour un montant total de 43 265,76 \$. Taxes, immatriculation, assurance, obligations sur pneus neufs, frais d'enregistrement RDPRM, frais de transport et de pré-livraison en sus. Les concessionnaires peuvent fixer leurs propres prix. Voyez votre concessionnaire Infiniti le plus près pour connaître tous les détails.

### FICHE TECHNIQUE - HYUNDAI SONATA

V 4

- Moteur: L4, 2,4L
- Puissance: 162 ch
- 0-100 km/h: 9,7 s
- Vitesse maximale: 180 km/h
- Consommation: 8,7 L au 100 km
- Prix de base: 21 900 \$

V 6

- Moteur: V6, 3,3L
- Puissance: 235 ch
- 0-100 km/h: 8,0 s
- Vitesse maximale: 210 km/h
- Consommation: 10,0 L au 100 km
- Prix de base: 25 000 \$

## AUTOMOBILE BERLINES

CE CAHIER SPÉCIAL

EST PUBLIÉ PAR LE DEVOIR

Responsable NORMAND THÉRIAULT

ntheriault@ledevoir.ca

2050, rue de Bleury, 9<sup>e</sup> étage, Montréal (Québec) H3A 3M9.Tél.: (514) 985-3333 [redaction@ledevoir.com](mailto:redaction@ledevoir.com)

FAISCE QUE DOIS

## • AUTOMOBILE •

Mazda 6

# Inspiration sportive

## Une grande berline sport, les dollars en moins

La Mazda 6 a succédé il y a deux ans à l'insipide 626. Transfigurée, la 6 est probablement l'incarnation la plus éloquente du renouveau que cette marque a vécu depuis qu'elle a choisi de cibler le créneau de la performance.

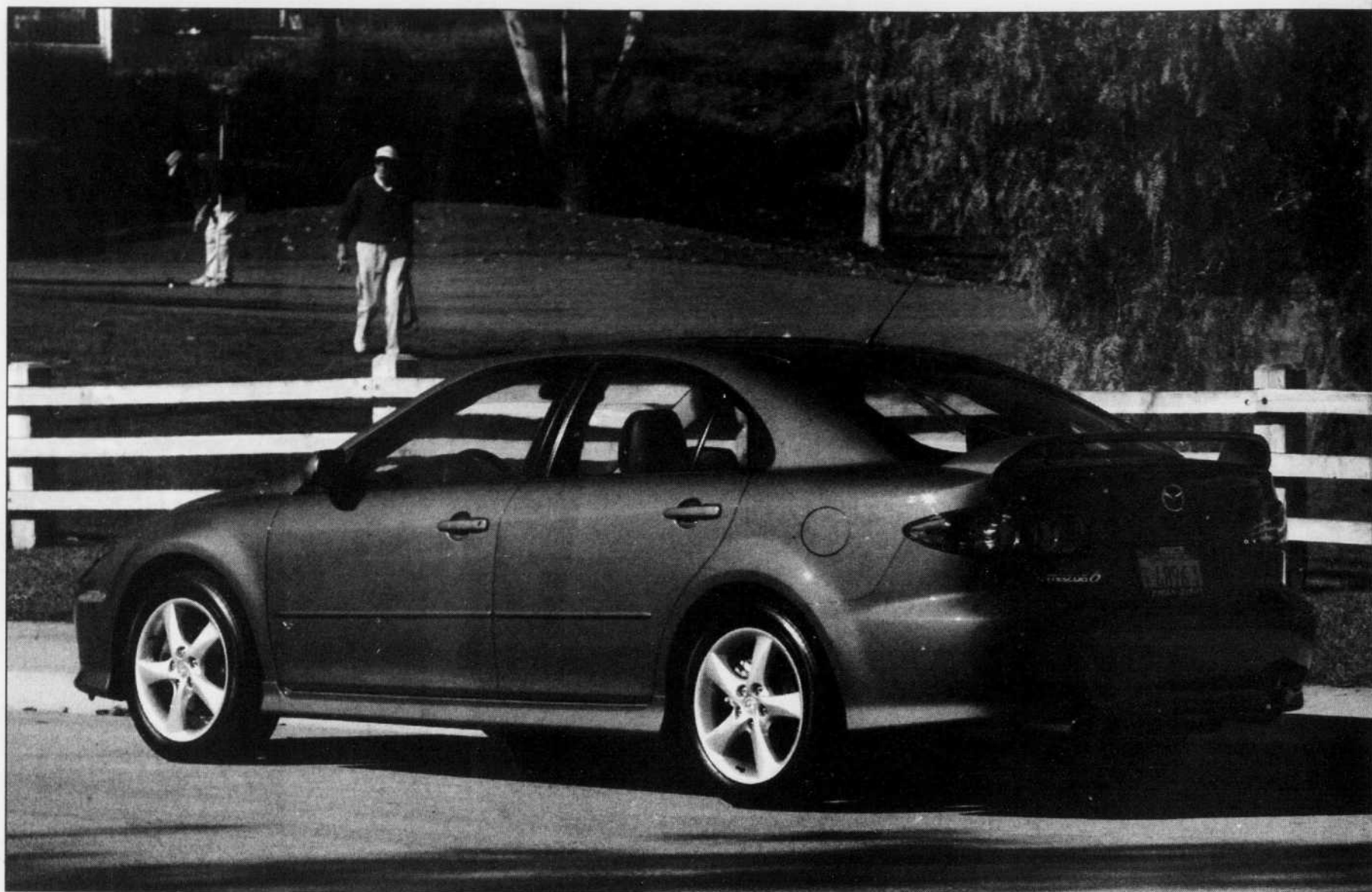
PASCAL BOISSÉ

La Mazda 6 avait une double mission: réussir dans le créneau des berlines intermédiaires, tout en comblant les amateurs de berlines sportives. Pour ce faire, la 6 dispose de deux atouts: sa structure très rigide, et des configurations de carrosserie qu'elle est la seule à proposer. En effet, en plus de la traditionnelle berline trois volumes, Mazda a étoffé sa gamme en proposant la Mazda 6 Sport, qui dispose d'un hayon arrière ouvrant, ainsi qu'une version familiale.

### Esprit, es-tu là?

La berline Mazda 6 se démarque de toutes ses concurrentes par sa ligne racée et profilée. L'esprit sportif répond «présent» au premier coup d'œil. Belle, voire élégante, la Mazda 6 l'est encore plus en version cinq portes (Sport). Même si les designers de Mazda ont pratiquement réussi à dissimuler son hayon arrière, on peut la distinguer de sa sœur à quatre portières par son coffre plus haut et par le profil de sa verrière, qui est plus bombé vers l'arrière. Ces deux versions offrent un coffre très volumineux dont le seul bas facilite le chargement. Pour ce qui est de la version familiale, il faut avouer que sa ligne est plutôt réussie, et qu'elle sait aussi capter le caractère sportif de ses consœurs, malgré les 25 centimètres de longueur supplémentaires de sa caisse.

À l'intérieur, c'est tout à fait cohérent avec ce que l'extérieur nous annonce: c'est élégant et ça évoque subtilement la performance. En plus, c'est spacieux et confortable. La qualité de l'assemblage et des matériaux plastiques rappelle de façon convaincante les intérieurs de certaines berlines de luxe. En livrée GS, la Mazda 6 se contente de sièges en tissu, et il vous faudra déboursier près de 5000 \$ supplémentaires pour la livrée GT, si les sièges en cuir font partie de votre devis. Quoi qu'il en soit, toutes les versions possèdent ce caractère sportif et cette ergonomie raffinée qui démontrent



Énergique, souple et agile en conditions urbaines, le comportement routier de la Mazda 6 devient stable et rassurant à haute vitesse.

SOURCE MAZDA

que rien n'a été bâclé sur le plan du design: la forme s'accorde à la fonction et vice-versa.

### Vroum-vroum

Énergique, souple et agile en conditions urbaines, le comportement routier de la Mazda 6 devient stable et rassurant à haute vitesse. Sa structure très rigide, dotée d'une voie large et d'un centre de gravité bas, lui permet d'offrir une suspension ferme et bien calibrée. Indépendante aux quatre roues, la suspension avant est à double triangulation tandis que les roues arrière sont soutenues par un système multibras. La direction à crémaillère est à la fois précise et nerveuse. La visibilité est généralement bonne, mais l'affreux aileron arrière dont on af-

fuible (en option) le coffre de la berline et de la Sport vient vous empêcher de voir où vous reculez.

Le freinage est puissant et efficace, mais le système de répartition électronique du freinage et l'antipatinage ne font pas partie de l'équipement de base de la berline quatre portes en version GS, alors qu'ils sont offerts sur la Sport et la familiale, ce qui est complètement aberrant. Et si la sécurité vous préoccupe, sachez que les coussins gonflables latéraux et les rideaux de protection ne sont pas offerts sur la version GS, pas même en option.

Dans cette catégorie, les V6 sont habituellement la motorisation de choix, alors que les quatre cylindres sont réservés aux versions les plus dépouillées. C'est

un peu le contraire sur la Mazda 6: le moteur quatre cylindres est une petite merveille qui vous fera oublier le V6. Il est puissant, souple et pas rugueux du tout. Pas que le V6 soit un vilain moteur, au contraire, mais le rendement du «petit» moteur impressionne. Il offre des performances amplement suffisantes tout en gardant la consommation de carburant à un niveau très raisonnable. Cela, surtout lorsqu'il est couplé à la très agréable boîte manuelle à 5 rapports, offerte de série, que l'on manie avec un levier à course courte qui accentue la personnalité sportive de la Mazda 6. On regrettera seulement l'absence d'un sixième rapport surmultiplié qui aurait rendu la conduite plus agréable sur autoroute. La fa-

miliaire, quant à elle, n'est offerte qu'avec le V6.

### Une berline sport pour le peuple

La Mazda 6 est une berline intermédiaire au comportement et aux prestations à la fois inspirés et inspirants. Elle a de la personnalité, ce qui est rarissime dans cette catégorie. Même si les prix affichés sont alignés sur ceux de ses rivales di-

rectes que sont les Honda Accord, Toyota Camry et compagnie, l'expérience de conduite de la 6 nous amène à la comparer à des berlines sport qui valent plusieurs milliers de dollars de plus. Bien sûr, la 6 n'est pas une BMW, ni une Audi ou une Acura, mais après en avoir fait l'essai, vous ne trouverez plus beaucoup de justifications pour les milliers de dollars supplémentaires que vous facturent ces dernières.

### FICHE TECHNIQUE - MAZDA 6

■ Moteur: L4 2,3 L  
■ Puissance: 160 ch/155 lb-pi  
■ 0 à 100 km/h: 9,2 s  
■ Vitesse maximale: 210 km/h  
■ Consommation: 9,3 L/100 km  
■ Echelle de prix: 34 300 \$

■ Moteur: V6 3,0 L  
■ Puissance: 220 ch/192 lb-pi  
■ 0 à 100 km/h: 8,2 s  
■ Vitesse maximale: 230 km/h  
■ Consommation: 10,5 L/100 km  
■ Echelle de prix: 24 500 \$

### Chevrolet Epica

# Le retour de Daewoo

## Un équipement de série exceptionnel pour une voiture de ce prix

Daewoo, ça vous dit quelque chose? Introduite sur le marché canadien à l'automne 2000, cette marque mit abruptement fin à son séjour trois ans plus tard, en raison d'une faillite retentissante. Elle a depuis été rachetée par GM, qui commercialise ces voitures coréennes sous les bannières Chevrolet et Suzuki, en vertu d'un partenariat avec ce manufacturier japonais. Tout ça pour dire que la nouvelle Epica n'a de Chevrolet que le nom.

PHILIPPE LAGUÉ

Dans les faits, la Chevrolet Epica est une Daewoo Leganza. En bonne coréenne, elle représente une troisième voie pour les acheteurs qui se méfient des voitures américaines, mais trouvent les japonaises trop chères.

Dessinée dans les célèbres studios d'Ital Design du non moins célèbre Giugiaro, la première Leganza que nous avons connue était plutôt réussie sur le plan esthétique. On ne peut en dire autant de sa remplaçante qui, sans être laide, manque singulièrement d'éclat. Comme quoi l'inspiration peut manquer aux stylistes les plus renommés.

### Finition bon marché

Le contenu est à la hauteur de l'emballage, c'est-à-dire fade, à commencer par le tableau de bord, constitué de trois cadrans encastrés dans un panneau noir mat. Le simili-bois de la console centrale ne paie guère plus de mine. En bon français, ça fait plutôt *cheap*, tout ça... Le chapeau fait également à la chaîne audio, dont le rendement est très ordinaire.

Mais tout n'est pas négatif, loin s'en faut: l'ergonomie se mérite une bonne note, tout comme l'habitabilité et l'insonorisation, sans contester les points forts de l'habitacle. Le confort n'est pas à dédaigner non plus, avec des sièges baquets honnêtes à l'avant et une banquette arrière inclinable, mu-

nie d'un appui-bras bien pratique avec son coffret de rangement et son porte-gobelet.

Mais le principal attrait de l'Epica réside dans son équipement de série, très garni pour une voiture de ce prix. On vous épargne la liste, mais mentionnons la climatisation et le régulateur de vitesse, en plus des nombreuses commodités électriques (lève-glaces, miroirs, sièges, verrouillage central, etc.).

### À bout de souffle

Sur papier, l'avantage de cette Chevrolet coréenne, c'est d'offrir une motorisation à six cylindres. À prix comparable, les autres berlines de cette catégorie n'offrent que des 4-cylindres. Le hic, c'est que ceux-ci sont aussi puissants, sinon plus, que le 6-cylindres en ligne de l'Epica. Son manque de couple est criant: les accélérations sont correctes, sans plus, et les reprises, laborieuses. Peu importe le régime, ce moteur manque de souffle. Il n'est guère aidé, il est vrai, par une boîte automatique lente. Sur notre véhicule d'essai, elle donnait des coups qui n'avaient rien de rassurant. Tout cela est un peu dommage, car ce moteur n'a pas que des mauvais côtés. Il est souple et surtout, très silencieux (sauf en accélération).

Les freins ont aussi droit à des reproches: la pédale manque de fermeté, sa course est longue et si le freinage est le moins brusque, l'avant de la voiture s'écrase. Au moins, l'ABS n'in-



SOURCE CHEVROLET

Même si l'Epica a l'avantage d'offrir un moteur 6-cylindres, ce dernier n'est pas plus puissant que les 4-cylindres de la concurrence.

tervient pas à tout propos, et les distances de freinage se situent dans la moyenne. Terminons sur une bonne note avec la suspension, qui absorbe bien les trous et les bosses de notre merveilleux réseau routier, tout en proposant une grande douceur de roulement.

### Et vogue le navire...

Si vous aimez la conduite spor-

tive, regardez ailleurs. Les pneus bon marché atteignent rapidement leur limite d'adhérence et le grand débattement des amortisseurs occasionne des mouvements de caisse tels que roulis et tangage. Même pour un chroniqueur aguerrri, cela demande une bonne dose de courage et/ou de témérité pour prendre une courbe à haute vitesse avec un tel bateau. Ajoutez à cela une direction lente

et imprécise, et le portrait est complet. L'Epica est cependant une routière très confortable. A vous d'y aller selon vos priorités.

### Conclusion

La troisième voie, l'Epica? L'auteur de ces lignes n'en est pas convaincu. À prix égal, les berlines japonaises proposent une mécanique plus raffinée et une qualité de construction nettement

supérieure. De plus, leur fiabilité est reconnue et elles conservent mieux leur valeur de revente.

### FICHE TECHNIQUE CHEVROLET EPICA

■ Moteur: 6-cylindres en ligne 2,5 L  
■ Puissance: 155 ch  
■ 0 à 100 km/h: 11,2 secondes  
■ Vitesse maximale: 195 km/h  
■ Prix: 24 710 \$ à 27 245 \$