

## Commentaires sur le 7ème Palmarès / janvier 2010

### 1151 versions de 184 modèles de 36 marques

Le classement de la voiture citoyenne établi avec les modèles et les versions disponibles le 1<sup>er</sup> janvier 2010 met en évidence des remaniements importants par rapport au précédent. Ils sont provoqués à la fois par le délai de 15 mois le séparant du classement précédent et par l'apparition de nombreux modèles dont les caractéristiques sont favorables à l'obtention d'un score élevé :

- réduction de la consommation,
- amélioration des notes obtenues aux tests de protection des piétons que nous considérons comme favorables à l'ensemble des usagers « non protégés » extérieurs au véhicule (piétons, cyclistes, usagers de deux roues à moteur),
- apparition de modèles dont la masse relativement faible témoigne de la nécessaire prise en compte de la relation entre la masse et la consommation de carburant, donc l'émission de dioxyde de carbone.

Les changements intervenus dans les procédures d'EuroNcap, analysés par ailleurs, modifient légèrement notre notation, mais elle permet cependant de faire des comparaisons entre les deux derniers classements. Il y a une poursuite de l'amélioration des résultats sur les critères que nous avons retenus : **37 véhicules atteignent ou dépassent la note 14 et 133 la note 13.**

### Le classement général

Les 10 modèles/versions les mieux classées ont des résultats qui mettent bien en évidence l'équilibre qui existe entre nos quatre axes de notation. Certains de ces véhicules émergent du fait d'une qualité particulière, mais ils ne peuvent pas être mauvais sur un autre critère.

Deux véhicules hybrides sont respectivement 1<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> du classement, la Honda Insight et la Toyota Prius, mais ce n'est pas la nature hybride de leur motorisation qui assure seule ce bon résultat. Les deux modèles sont proches de la note maximale pour la protection des occupants (4,89 et 4,88 sur 5) et ils ont obtenu de très bonnes notes aux tests de protection des piétons (3,75 et 3,33 sur 5). Les résultats sont très bons pour la consommation en ville et finalement le dernier axe sur lequel des progrès pourront être réalisés concerne l'agressivité, que nous exprimons par la valeur de l'énergie cinétique maximale. Il faudra probablement quelques années encore pour que la réduction de la masse et de la vitesse maximale se manifeste avec plus de détermination.

La nouvelle Toyota iQ s'intercale entre ces deux hybrides, elle aussi grâce à ses bons scores sur tous les axes de notre notation, notamment sur celui de la protection des usagers vulnérables. Ceci prouve qu'un capot court n'est pas incompatible avec cet objectif, même s'il est plus difficile à atteindre que pour les véhicules qui ont une grande longueur entre le pare-chocs et le bord antérieur du pavillon. Deux autres versions de l'iQ sont 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup>.

Trois versions de la Ford Fiesta occupent les 6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> places, et deux Toyota (une Yaris et une Auris) occupent les 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> place, se plaçant devant la Smart qui était première lors du classement précédent. Cette première place de la Smart était produite à la fois par sa très faible consommation et sa bonne note sur le critère d'agressivité qui compensaient son faible score sur le critère de protection des usagers vulnérables (1,39 sur 5). Il est évidemment difficile de produire un véhicule pratiquement sans capot, tout en assurant une bonne protection des piétons. Ce handicap n'empêche pas la Smart de conserver un très bon classement, elle compense son handicap sur un axe du classement par trois bonnes notes sur les autres axes.

Si l'on prend en compte les 133 versions les mieux classées avec une note supérieure à 13, il est intéressant de procéder à des regroupements, en tenant compte du nombre de modèles et du nombre de versions, pour avoir une représentation de l'intérêt accordé par les marques à la production de véhicules respectueux de l'environnement, peu consommateurs de carburant, protecteurs de leurs occupants, des usagers vulnérables (piétons, conducteurs de deux roues) et des occupants des autres véhicules. Il faut évidemment tenir compte de la politique des marques quant à l'offre de très nombreuses versions d'un même modèle. Volkswagen obtient un score élevé avec seulement deux modèles, alors que Citroën a trois modèles avec 6 versions qui sont dans les 133 les mieux classées).

- ▶ Toyota 19 (prius, iQ, yaris, auris, urban cruiser)
- ▶ Volkswagen 17 (golf et polo)
- ▶ Fiat 11 (500, punto, bravo)
- ▶ Ford 10 (fiesta, focus)
- ▶ Opel 8 (corsa et astra)
- ▶ Honda 7 (insight, civic hybrid, jazz, civic)
- ▶ Hyundai 7 (i20, i10, i30)
- ▶ Peugeot 7 (207 et 308)
- ▶ Seat 6 (ibiza, leon)
- ▶ Citroën 6 (C1, C3, C4)
- ▶ Suzuki 6 (splash et swift)
- ▶ Mercedes 6 (classe A)
- ▶ Mazda 5 (mazda 2 et 3)
- ▶ Alfa-roméo 4 (mito)
- ▶ Smart 3 (fortwo)

- ▶ Renault 2 (mégane)
- ▶ Daihatsu 2 (sirion et cuore)
- ▶ Skoda 2 (fabia et yeti)
- ▶ Chevrolet 2 (spark)
- ▶ Volvo 2 (S40)
- ▶ BMW 1 (X1)

## **Les résultats par catégorie**

### Les meilleurs de la catégorie avec des versions dépassant la note 14

- citadines 4 places : Toyota iQ 68 chevaux essence (2<sup>ème</sup> du classement général)
- citadines 2 places : Smart 45 chevaux diesel avec FAP (8<sup>ème</sup> du classement général)
- petits véhicules familiaux : Honda Insight (1<sup>ère</sup> du classement général)
- grands véhicules familiaux : Toyota Prius (2<sup>ème</sup> du classement général)

### Les meilleurs de la catégorie avec des versions dépassant la note 13

- petits monospaces : Toyota Urban Cruiser 90 ch

### Les moins mauvais de chaque catégorie avec des notes comprises entre 10 et 13

- coupés : Opel Tigra 1.3 CTDI
- grands monospaces : Ford Galaxy 2.0 TDCI 115 chevaux avec FAP
- petits véhicules tout terrains : BMW X1 sDrive 18d

### Les catégories ne possédant pas une seule version dépassant 10

- grands véhicules tout terrains,
- « pick-up »