

Indications :

Marges du document de 35 mm, format portrait ;
Texte par défaut en Times justifié 12pt ;
En-tête en 10pt centré, avec image oi.png à gauche ;
Pied de page en 10pt centré, avec numéro de page à droite ;
Titre "Nouveautés 2005-2006" en Arial 12pt rouge ;
Titre "Les triplées arrivent" en Arial 20 pt, rouge et jaune, en utilisant WordArt ;
Le paragraphe en italique est en retrait de 8mm à droite et à gauche, avec interligne 1,5x ;
Lettrine initiale (première lettre du premier paragraphe) ;
Autres paragraphes avec retrait de 1^{ère} ligne de 5mm ;
Le changement de page se fera entre deux paragraphes ;
Le graphique provient de l'exercice de tableur ;
Ces indications en 8pt, rouge, encadrées.

NOUVEAUTES 2005-2006

Les triplées arrivent !

Bouffée d'oxygène chez les citadines avec l'arrivée en juin 2005 de la Peugeot 107 et de ses presque jumelles Citroën C1 et Toyota Aygo. Promises autour de 8.500€ en version de base, elles visent les Twingo et Fiat Panda... mais pas la plus grande et plus rustique Dacia Logan.

Sur une plate-forme commune, dont le développement a été confié à Toyota, les trois marques ont étudié trois modèles à forte personnalité et aux carrosseries, malgré les apparences, presque identiques. En fait la Peugeot 107 et la Citroën C1 sont vraiment très proches: même découpes de portes, d'ailes avant et, véritable particularité stylistique, pas d'aile arrière ni de panneau de custode: la porte arrière recouvre le montant de pavillon et vient effleurer la rampe de feux. Principale différence, la calandre, même si la Citroën adopte un bouclier "grande bouche" d'inspiration Peugeot. La japonaise arbore un faciès distinct et bénéficie d'éléments spécifiques: ailes avant et arrière, passages de roues, dessin des portes arrière et décroché autour des deux feux arrière ne copient pas le duo français. La baie de pare-

brise et la cellule de l'habitacle sont toutefois identiques.

Présentées officiellement dans leur version cinq portes, ces trois citadines de choc seront aussi livrables en trois portes. Dans les deux cas, le gabarit sera comme par hasard celui d'une... Twingo, soit 3,43m. Grâce à des boucliers moins volumineux, la Toyota descend à 3,41m. Elle affiche également la même largeur que la Renault (1,43m) mais mesure 5cm de plus en hauteur (1,47m). Dans ce gabarit de puce, inutile d'espérer à la fois une bonne habitabilité arrière et un grand coffre, contrairement à une Twingo qui ne s'encombre pas d'une profonde zone de déformation à l'avant. La quasi-absence de porte-à-faux arrière laisse d'ailleurs suggérer un volume à bagages (à cartable ?) réduit.

Construite dans une nouvelle usine commune aux deux groupes installée en République tchèque, les 107, C1 et Aygo devraient séduire par leur physique... et leur prix. Les versions de base, dotées du 1 litre Toyota, débiteront autour de 8.500€. Il sera aussi possible d'opter pour le diesel 1.4 HDI 70 ch de PSA, plus cher. Mais dans tous les cas, il s'agit de citadines qui pourront difficilement être comparables à la Renault-Dacia Logan, vendue à peu près au même prix mais de vocation plus familiale, plus rustique et dont le design est loin d'avoir constitué une priorité...

Chez le Lyon, la 107 trouvera logiquement sa place sous la 206 qui attaque à 10.900€ et loin de la 1007 avec ses portes coulissantes

qui ne descend pas sous les 13.600€. La Toyota va dans un premier temps pénaliser la Yaris, longue de 3,61m. Mais celle-ci sera remplacée six mois plus tard par un modèle un peu plus gros. Chez Citroën, en revanche, la récente C2 risque de souffrir: plus longue de 24 cm et déjà peu habitable, elle aura plus de mal que jamais à justifier ses 10.500€ de tarif de base. Pour l'heure, Toyota et PSA ont prévu de produire 100.000 unités annuelles de chacune de leurs petites voitures. Un objectif qui semble bien modeste.

