

ent prévoir large. On a le regard le paysage : les at atteints en 13,5 secondes de plus qu'avec la version célerer à fond sur l'accéléraie par un niveau sonore nsonorisation n'est pas la sensation que le moteur : le vide. Pouvant être les palettes au volant, la as non plus un modèle de son rythme trouvé, on se annoins à s'assurer une me sur une route de 'est une bonne surprise : le it de ce SUV compact y



Le tableau de bord est équipé d'un écran couleur tactile de 9 pouces.

Sous le capot

Moteurs

Cylindrée	1 462 cm ³
Type	4-cylindres essence
Puissance	102 ch + 1 moteur électrique (115 ch cumulés)
Couple	138 Nm à 4 400 tr/min

Transmission

Type	Intégrale
Boîte	Robotisée 6 vitesses

Dimensions/poids

L/l/h	4 300 x 1 785 x 1 580 mm
Coffre	293 litres
Poids	1 378 kilos

Performances

0-100 km/h	13,5 secondes
Vitesse	175 km/h

Consommation/émissions

Mixte UE	5,8 l/100 km
CO ₂	131 g/km

Prix **36 290 €**

gamme Style, la seule disponible avec la version Allgrip à 4 modes, on accède même à la sellerie mixte cuir-tissu, à la caméra à 360 degrés et au toit ouvrant panoramique. L'espace arrière est convenable. Par contre, la capacité d'emport reste le principal point noir de ce véhicule à vocation familiale. En raison de l'installation de la batterie sous son plancher, le coffre n'excède pas 293 litres, soit tout de même 137 litres de moins que la version à micro-hybridation. Heureusement, la banquette arrière rabattable 60/40 permet d'accéder, en cas de besoin, à une surface de chargement quasiment plane de 1 111 litres. ■

NOTRE AVIS

Au volant de ce SUV compact, les vertus d'un poids maîtrisé s'expriment parfaitement. La consommation réelle est conforme aux valeurs revendiquées par le constructeur. Passé une ligne passe-partout qui ne déclenche pas l'enthousiasme, le S-Cross saura séduire par son homogénéité et sa singularité. Sa définition boîte auto et quatre roues motrices est sans équivalent sur le marché. Ce modèle est bien armé pour séduire les montagnards et ceux qui empruntent régulièrement des chemins escarpés. La facture pourra sembler élevée, mais la fiscalité reste attractive et les coûts d'usage, raisonnables. ■

naïtrisée, à peine 1 378 kg, cercle vertueux alliant amation et dynamisme de comportement. Jouant la confort, la souplesse des :alme toutefois très vite les inducteur. Sur l'autoroute, nt éveillé. Sa sensibilité au impose des corrections au

is, c'est aussi un SUV rapport prix/équipements ent flatteur. Certes, les égalent pas la concurrence ule fait le plein de systè-iques dernier cri. L'instru-it encore analogique mais trône un écran couleur uces dans lequel il est aisé Dans la finition haut de

DROIT DE L'USAGER

LE PAIEMENT FRACTIONNÉ DES AMENDES DÉLICTEUELLES

■ Par M^e Rémy Josseume, avocat à la cour

1 Depuis 2018, notamment pour désengorger les tribunaux, certains délits routiers font l'objet d'un traitement sous la forme d'une amende forfaitaire délictuelle (AFD). Il est désormais possible de payer l'amende de manière fractionnée.

2 La conduite d'un véhicule sans permis, ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule, ou encore sans assurance, est soumise à l'amende forfaitaire délictuelle. Le paiement de l'amende forfaitaire vaut reconnaissance des faits et met fin aux poursuites pénales.

3 En raison d'un grand nombre d'impayés, les pouvoirs publics ont assoupli les modalités de paiement. Désormais, un paiement fractionné par carte bancaire est possible dans la limite légale de soixante jours. Le contrevenant peut choisir les modalités de ce paiement et son fractionnement.

4 Sachez toutefois que :

Si l'intégralité de l'amende n'est pas réglée au bout des soixante jours, l'amende sera majorée sur la base du montant restant à payer (vous recevrez un avis d'amende majorée).

Le paiement fractionné ne s'applique pas à la consignation préalable à la contestation. Elle doit être réglée intégralement en une seule fois.

Une fois un premier versement partiel effectué, il n'est plus possible, par la suite, de contester l'infraction.

POUR ROULER DES MÉCANIQUES

LE ROUGE DE DUCATI GONFLE SES BISCOTOS ET FAIT TOURNER LES TÊTES.

à cadre monocoque en allia- m, à la place du treillis tubu- permet d'abaisser le poids o de 13 kg (223 kg).

Paramétrable

re de fauve prêt à bondir, le sionne même à l'arrêt. On lonc avec circonspection ension se dissipe vite. Grâce ez basse (790 mm), on pose

les pieds bien à plat au sol et les mains tombent tout naturellement sur le guidon. Le contact se fait sans clef et l'écran couleur TFT s'illumine. Tout ou presque est paramétrable : le mode de conduite (sport, touring, urban ou wet), la puissance (168 ou 115 ch), l'ABS virage, le traction control, l'antiwheeling. S'y ajoutent un régulateur de vitesse, un shifter qui permet de passer les vitesses sans débrayer et un système de navigation en option.

Une pichenette sur le bouton de démar- reur lance le multicylindre qui s'ébroue dans une relative discrétion. Ce qui frappe lors des premiers kilomètres, c'est la facilité de prise en main de l'engin. Elle le doit, bien sûr, à la souplesse et à l'onctuosité du V4 mais aussi à une partie-cycle étonnamment maniable qui profite d'une réduction de l'angle de chasse.

S'il paraît plus policé et moins démon- stratif que le V2, le nouveau moteur ne manque pas de surprendre. Quand le compte-tours part à l'assaut des 11 000 tours de la zone rouge, il faut vraiment s'accrocher au guidon. On rend la main au-dessus de 140 km/h pour éviter de se faire décrocher la tête et l'on voit arriver les virages avec soulagement. D'autant que c'est là que le Diavel se montre sous son meilleur jour. Éton- namment agile, tout en se montrant par- faitement stable, il accepte même sans broncher les freinages sur l'angle. Avec le soutien de pneus Pirelli Diablo Rosso accrocheurs et de freins Brembo, aussi puissants que facile à doser, on se sent ainsi parfaitement en confiance.

Un diable aux bonnes manières, donc,

RVETTI

