

# Le vrai-faux jumeau du 3008

**ESSAI** Bien que conçu sur la même base technique que le SUV Peugeot, l'Opel Grandland X parvient toutefois à cultiver une certaine différence.

**L'**  
PHILIPPE DOUCET  
pdoucet@lefigaro.fr

Intérêt d'Opel pour les modèles de PSA Peugeot-Citroën ne date pas de la récente acquisition de la marque allemande par le groupe français. Les SUV Crossland X et maintenant Grandland X prennent en effet pour bases techniques respectivement celles des Citroën C3 Aircross et Peugeot 3008. Échanges de bons procédés, le véhicule des Chevrone est fabriqué dans l'usine espagnole que possède Opel à Saragosse, où est produit le Crossland X, et le Grandland X est lui construit sur les chaînes du 3008, à Sochaux. La première question qui s'est posée aux concepteurs du nouveau venu est simple : comment faire pour

## Sous le capot

| Moteurs                |   |
|------------------------|---|
| Type                   | Essence 3 cyl. 1199 cm <sup>3</sup><br>et diesel 4 cylindres 1560 cm <sup>3</sup> |
| Puissance              | 130 ch à 5 550 tr/min<br>et 120 ch à 3 500 tr/min                                 |
| Couple                 | 230 Nm à 1 750 tr/min<br>et 300 Nm à 1 750 tr/min                                 |
| Transmission           |   |
| Type                   | Traction  |
| Boîte                  | Manuelle ou auto 6 rapports   |
| Dimensions/poids       |   |
| L x l x h              | 4 477 x 1 906 x 1 609 mm  |
| Coffre                 | 514-1 652 l   |
| Poids                  | 1 350 et 1 392 kg   |
| Performances           |   |
| 0-100 km/h             | 10,9 et 12,2 s  |
| Vitesse                | 188 et 185 km/h   |
| Consommation/émissions |   |
| Mixte UE               | 5,1 et 4 l/100 km   |
| CO <sub>2</sub>        | 117 et 104 g/km   |



L'Opel Grandland X affiche de belles lignes et sa planche de bord ravira par son instrumentation traditionnelle.  
BERND MAYER / OPEL



celle de son homologue tricolore. L'Opel Grandland X permet de régler le volant à la hauteur et l'inclinaison. Le volant à trois branches de la 3008 n'a pas de réglage. Au contraire, le comportement du Grandland X est un peu plus souple que celui de la 3008. Les ajustements de carrosserie sont plus amples en comparaison notable du Peugeot 3008. Les excellents AGR (association santé du dos), facturés à 1 482 €, sont une option technique que le Grandland X possède. Les dimensions que l'Opel offre perd un peu de poids par rapport à la 3008 (514 kg contre 482 kg). Sous le capot, le Grandland X propose également deux moteurs d'origine Peugeot-Citroën : un diesel de 4 cylindres essence cubant

1,2 l de 130 ch et un diesel de 4 cylindres 1,6 l de 120 ch. Ils peuvent tous deux être couplés à une boîte automatique à 6 rapports. Le diesel de 180 ch disponible sur le 3008 devrait arriver en 2018. Comme pour beaucoup de SUV, aucune transmission intégrale n'est toutefois au programme.

## NOTRE AVIS

Les lignes du Grandland X sont agréables et la palette des teintes de carrosserie est très chatoyante. Mais, à part un châssis un peu différent et un prix plus contenu, cela suffira-t-il pour damer le pion au rival français dont il est lui-même issu ? La réponse est sans doute non. Mais le Grandland X intéressera les réfractaires à l'habitacle du 3008. Ils pourraient aussi bénéficier de délais de livraison plus courts. Si la maison PSA, désormais propriétaire d'Opel, gagnera sur les deux tableaux, in fine, le véritable vainqueur reste le 3008, décidément bien né. ■

## Droit de l'usager

Achat d'un véhicule : a-t-on le droit de se rétracter ?

■ Par M<sup>e</sup> Rémy Josseaume, avocat à la Cour, président de l'Automobile-Club des avocats.

De nombreuses acquisitions de véhicules s'effectuent désormais à distance et notamment par le biais de sites Internet marchands. En cas d'achat compulsif ou irréfléchi, la loi vous permet d'annuler la vente.

**1** Pour toute vente conclue sans la présence physique simultanée de parties, le Code de la consommation autorise l'acheteur à se rétracter.

**2** Pendant un délai de quatorze jours, l'acheteur peut exercer son droit de rétractation pour tout contrat conclu à distance, à la suite d'un démarchage téléphonique ou hors établissement, sans avoir à motiver sa décision (art. L.221-18 du Code de la consommation). Le délai court à compter de la réception du bien.

**3** Les tribunaux ont néanmoins fixé les limites à l'exercice de ce droit. Ainsi, l'acquéreur qui se rend en concession ne peut exercer ce droit (Cour de cassation, 25 novembre 2010, n° 09-69500). Néanmoins, si l'acquisition, bien que conclue en concession, a pour origine l'envoi au client d'une lettre l'incitant, par le biais de cadeaux offerts, à se faire livrer un véhicule neuf, l'acheteur peut exercer son droit de rétractation (Cour de cassation, 4 février 2015, n° 14-11002).

**4** Enfin, sachez que, de la même manière, l'usager qui a recours au crédit pour financer son véhicule bénéficie du même délai de rétractation pour renoncer à l'opération financière (art. L.312-19 du Code de la consommation) et ce, à compter du jour de l'acceptation de l'offre de contrat de crédit.

**ESSAI** Version à peine édulcorée de la BMW M4 GTS, la M4 CS soigne la polyvalence d'usage.

SYLVAIN REISSER sreisser@lefigaro.fr

La clientèle des fidèles, frustrée de ne pas avoir pu bénéficier de la radicale M4 GTS éditée à seulement 700 unités dans le monde, retrouve le sourire. Munich dégage une envoiement variée Clubsport de son coupé M4. Dérivée de la GTS, la CS répond aussi à la catégorie des sportives hors normes et hors série. Seulement 2500 exemplaires de ce nouveau bolide seront produits pour l'ensemble des marchés. Autant dire que les amateurs ne devront pas traîner car cette GTS « civilisée » est sans doute la meilleure M4. Elle est à la M4 GTS ce que la 911 GT3 Touring révisée à Francfort est à la GT3 : un coupé de grand tourisme dissimulant sous une robe moins démonstrative des performances proches de sa grande sœur.

Les designers ont eu beau remplacer le spectaculaire aileron arrière réglable par un petit becquet en carbone sur le bord de la malle, les jantes en étoile par un dessin à dix branches et la fine lame aérodynamique avant réglable par un dispositif fixe plus conventionnel, la M4 CS se remarque au premier coup d'œil. Car, pour le reste, la CS est bien une GTS. Le capot moteur bombé est largement échanuré, le pavillon et le diffuseur arrière sont réalisés en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC). Outre un gain de poids de l'ordre d'une vingtaine de kilos, le recours à ce matériau high-tech participe à la réduction du centre de gravité. Les ailes renflées accueillent les pneumatiques



Plus proche d'une M4 GTS que d'une M4, la version CS revendique une consommation normalisée de 8,4 l/100 km, soit des émissions de CO<sub>2</sub> de 197 g/km. DR

de grande dimension de la GTS : les Michelin Sport Cup 2 développés pour optimiser les performances en circuit. Ceux qui rechigneront à connaître cet exercice si particulier opéreront pour les Pilot Super Sport, plus à l'aise sur chaussée mouillée. Les gommes tendres des Cup 2 imposent une mise en température idoine avant de livrer leur potentiel et se signalent par des bruits de roulement importants.

## Ambiance sportive

Comme la GTS, la version Clubsport ne s'insère pas dans le trafic sans déclencher quelques mouvements d'agitation. Les quatre embouts d'échappement filtrent à peine une musique pleine et rauque que l'on ne se lasse pas de solliciter. C'est que le 6-cylindres en ligne 3 litres ne manque pas de souffle. Si les moto-

ristes n'ont pas jugé utile d'installer le système d'injection à eau de la GTS pour des raisons de coût, la CS embarque tout l'arsenal technologique BMW : distribution entièrement variable Valvetronic, calage variable des arbres à cames (double Vanos), carter d'huile en magnésium.

Le couple de 600 Nm est identique à celui de la GTS tandis que la puissance chute de 40 ch mais revendique tout de même 460 ch à 6 250 tr/min. Les performances sont à peine inférieures. La CS ne rend que 0,1 seconde (3,9 s) pour atteindre les 100 km/h et que 10 secondes pour boucler un tour de la Nordschleife du Nürburgring (7'38"), le circuit référence des constructeurs. Les adeptes des autobahns allemandes apprécieront aussi la présence du pack M Drivers

de série déplaçant la bride électronique à 280 km/h.

Cette M4 CS nous rappelle l'étourdissante M3 CSL qui n'était pas loin d'être en 2003 la référence absolue en matière de sensations sportives. Comme son aînée, sous une tenue presque de ville offrant quatre places, la CS présente une remarquable homogénéité, reflet d'un châssis parfaitement calibré permettant de tirer la quintessence d'un six en ligne à l'allonge incroyable pour un moteur turbocompressé - la zone rouge est fixée à 7 600 tr/min. La boîte à double embrayage à sept vitesses participe aux sensations, proposant plusieurs lois de passage, du total automatisme double embrayage inclus au manuel ultra-sportif avec à-coup virtuel au passage des rapports.

Modèle du genre en matière de finition et d'ambiance sportive, l'habitacle est calqué sur celui de la GTS, excepté la jante du volant en cuir au lieu de la suédine. BMW n'a ainsi pas cédé à la tentation de réduire les équipements de confort et seuls les panneaux de portes et latéraux arrière réalisés en fibres naturelles recyclables et le remplacement des poignées de portes par des sangles attestent du caractère de l'engin. Celui qui aura eu le privilège d'obtenir un bon de commande et de signer un chèque de 117 900 € ne sera pas déçu. Ce qui fait le sel de ce modèle, c'est de pouvoir rejoindre un circuit en famille et ensuite de boucler quelques tours de piste à un rythme élevé, en toute confiance. Malgré un surcoût de 30 600 € qui altère le rapport prix/prestations de la M4 de base, la CS fait déjà figure de collecteur. ■

**SUR LE WEB**  
► Essai de la Mitsubishi Eclipse Cross  
[www.lefigaro.fr](http://www.lefigaro.fr)