Essai – Mini Paceman Cooper S ALL4 : A la croisée des styles

Mini Paceman Cooper S ALL 4. Rien que l'appellation est tout un programme. Alors voyons ce que nous offre cet énième déclinaison de la Mini lors d'un essai. En route !

- 4 cylindres, turbo, 1'598 cm^3
- 184 CV à 5'500 t/min
- 240 Nm de 1'600 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 207 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.8 sec.
- Poids : 1'470 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'115 x 1'786 x 1'522
- Conso. mesurée : 10.2 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 180 g/km (D)
- dès CHF 39'250.-,modèle essayé: CHF 59'220.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Jérôme Marchon

Septième « bébé » de la famille Mini, la Paceman se veut le premier "S.A.C." au monde. Enoncé ainsi, et sachant qu'il ne s'agit pas du dernier-né de chez Lancel,

on peut se poser des questions. Et il y a de quoi. « Paceman », avouez que c'est « space » comme appellation ; niveau marketing je ne comprends parfois pas tout.

Revenons à notre "S.A.C.", comprenez Sport Activity Coupé. Un coupé donc. Certes un coupé, mais basé sur le gros Countryman. Pourquoi pas ! La recette a déjà fonctionné. En effet, la Paceman est à la Countryman ce que, dans une certaine mesure, l'Evoque est au Range. Un style singulier, voire décalé, charmeur pour certains, trop étriqué pour d'autres, mais qui d'évidence ne laisse pas indifférent.

A l'extérieur

Il y avait les S.U.V. (Sport Utility Vehicle) et depuis peu BMW a opté pour un terme plus noble, le S.A.V. (Sport Activity Vehicle). Mini pousse encore plus loin avec son S.A.C. (Sport Activity Coupé). Mais le fait d'enlever deux portes et "d'écraser" le toit fait-il d'un véhicule un coupé? A vous de juger.

Effilé, suivant la ligne du pavillon plongeant, le vitrage latéral donne au Paceman une allure bien plus dynamique que celle du Countryman dont il descend. Ils partagent néanmoins la même face avant et ont la même longueur (4,12m), soit tout de même 43 cm de plus qu'une Mini !

A l'arrière, on trouvera des feux placés horizontalement ; plus larges et plus étirés que ceux positionnés sur le Countryman. Cela lui confère un aspect plus trapu, associé à une lunette arrière inclinée façon coupé ainsi que deux sorties d'échappement rondes qui finissent par bien donner le ton : c'est une sportive. Dommage qu'il y ait, et ce pour la première fois, ce logo aussi gros qui trône au milieu du coffre ainsi que l'appellation du modèle. A croire que les marques actuelles nous prennent pour des « bigleux ». Ils ont tort, car il est souvent plus payant de pousser à chercher à quelle marque on a affaire que de l'apporter sur un plateau. Ici on ne vous collera pas au c… pour vous identifier !

C'est de profil que l'on perçoit vraiment cette sportivité recherchée. L'allure générale est métamorphosée et offre une ligne qui tend vers l'arrière, prête pour affronter la vitesse et le vent. Comme si ce dernier l'avait usée, telle la mer sur un galet. Un style osé qui sied parfaitement à l'idée qu'ont certains d'un concept-car et qui permet de se distinguer en roulant différent.

Haut perchés sur de belles jantes de 19 pouces, les passages de roues s'en trouvent bien remplis. Les extensions d'aile en plastique noir renforcent ici le côté baroudeur et 4×4 de ce coupé sport. Je ne pensais jamais pouvoir écrire de tels adjectifs qualificatifs dans une même phrase. Avec le Paceman, c'est devenu possible. Bien qu'elle ne soit pas mini, cette voiture ne passera pas inaperçue. Son look décalé et exacerbé suscite un intérêt certain, surtout auprès de la gente féminine. Voyons maintenant ce qu'elle nous offre à l'intérieur.

A l'intérieur

La Paceman offre une facilité d'accès très agréable aux places avant. Point de contorsion, on est pile à la bonne hauteur. Les sièges sont de belle facture avec un joli design style Club ! Mais hélas ils ne sont confortables qu'à l'arrêt. En effet, ils n'offrent pas suffisamment de maintien au regard de ce que le châssis peut "encaisser" et répercuter en « G » latéraux. Enfin, le Paceman offre pratiquement un demi-mètre de plus qu'une Mini en longueur et pourtant l'espace aux places arrières est mesuré. Sur ce point, la similitude avec un coupé est claire. Adieu la troisième place arrière, ici on fait la part belle au côté lounge, à l'individualisation de l'espace, au cocooning. On retrouve les mêmes sièges individuels qu'à l'avant. De ce fait, même celui qui se verra relégué à l'arrière pourra se sentir valorisé par le simple fait qu'il n'aura pas à se disputer son espace. Eh oui, avoir sa propre sphère dans un espace réduit est un luxe. En revanche, et contrairement au Countryman, ces sièges ne coulissent pas. Côté coffre, le Paceman dispose de 330 dm3 (20 dm3 de moins que le Countryman mais rien à voir avec les petits 160 dm3 de la Mini). C'est donc correct, on est dans la moyenne de la catégorie.

L'intérieur ne dépaysera pas les "néo-Mini praticiens". On retrouve les petits interrupteurs chromés type "aviation" du plus bel effet sur la console centrale. Seuls les poussoirs pour les vitres ont bougé. Ils ont migré vers les contre-portières. Un éclairage d'ambiance en liaison avec l'option "pack d'éclairage" offre la possibilité de changer de couleur en continu, y compris sur le rail central présent à l'avant comme à l'arrière.

Pour le reste, on est en terrain connu, avec un petit côté ludique. Pour bien comprendre le pourquoi de cet adjectif qualificatif, il suffit de fixer son regard vers l'énorme tachymètre de forme ronde, placé au milieu du tableau de bord

offrant à la fois une lecture de la vitesse – délicate en conduisant – et celle de l'ordinateur de bord. Puis de laisser glisser ses yeux de part et d'autre de ce compteur pour y voir deux aérateurs eux aussi de forme ronde. Au final, et avec une imagination toute enfantine, je vous l'accorde, on peut y voir un ensemble rappelant la tête à Minnie, vous savez la femme de Mickey mouse ! En face des yeux du conducteur trône le compte tours. C'est bien dans l'esprit d'un coupé sportif, mais est-ce vraiment approprié sur ce type de voiture? Car même s'il ne s'agit pas d'un diesel, je n'ai guère flirté avec la zone rouge. Disons que cela va bien dans la globalité du design de ce « concept ». Par ailleurs, l'ensemble des commandes est bien intégré et se manie de manière intuitive. Seules les palettes au volant m'ont dérangé dans leur mode de fonctionnement. A savoir que l'on peut utiliser indifféremment la palette gauche ou droite, en tirant pour monter les rapports et poussant pour les descendre. C'est d'une logique, mais pas la mienne. Enfin c'est juste une question d'habitude à prendre lorsque l'on est habitué aux autres systèmes.

Notre modèle d'essai possédait pas mal d'options. Notamment l'option "Pack visuel" qui comprend le pare-brise chauffé, le détecteur de pluie et la commande auto des feux de croisement. Des petits plus certains dans l'aide à la conduite.

Sous le capot

On retrouve sous le capot le très connu quatre cylindres 1'598 cm3 avec turbocompresseur Twin-Scroll à injection directe et son système de distribution variable développé par BMW. Cette dernière procure une belle réactivité et un rendement élevé du moteur. Il développe ainsi la coquette puissance de 184 chevaux à 5'500 t/min pour un couple de 240 Nm. Pour des accélérations encore plus franches, il y a une fonction nommée overboost qui pousse le couple jusqu'à 260 Nm.

Le moteur est donc bien plein et ce dès les bas régimes. Vigoureux, il permet des relances vives et surprenantes au premier contact. En effet, on ne s'attend pas à ce qu'une voiture de cette forme puisse pousser autant. C'est le côté « Sport » du « S.A.C » qui transparait à travers ce moteur et nous verrons plus loin que le châssis n'est pas en reste. La vitesse de pointe selon le constructeur et que nous n'avons pas pu tester, est tout de même de 212 km/h. Plausible mais si inutile

dans nos contrées.

Notons que la gamme Paceman ne débute pas avec la One, mais directement en Cooper avec le moteur de 122 CV et que cette S se décline en deux ou quatre roues motrices.

Côté consommation, nous sommes en moyenne à 10,2 l./100 km. Cela peut paraitre beaucoup (enfin beaucoup plus que les 7,7 litres annoncés) mais nous avons affaire à un 4×4 pesant tout de même 1'470 kilos, cela relativise un peu. Le réservoir de 47 litres permet une autonomie correcte.

Au volant

Nous avons eu à l'essai un Paceman avec une boîte automatique à convertisseur à 6 rapports dite « Steptronic ». Sans être au niveau d'une DSG, les rapports de boîte passent sans à-coup et relativement vite, « step-by- step » serais-je tenté d'écrire.

Ce qui m'a le plus bluffé sur cette voiture c'est la rigueur du châssis. On m'avait dit : « Tu verras, c'est comme un gros kart ». Etant haut perchée, je m'attendais tout de même à trouver une voiture un peu mollassonne, prête à tanguer au premier virage un peu serré. Et bien non. On retrouve les gênes du comportement d'une Mini mais en étant assis plus haut. Même en augmentant le rythme, la voiture est rivée au sol et vire presque à plat. Mais on ne peut pas tout avoir. De ce fait, le confort n'est pas celui d'une Citroën DS4. C'est un peu raide, surtout en 19 pouces, mais c'est un choix qui se défend pour ce type de produit où l'esthétisme prime.

J'ai perçu assez souvent, surtout en descente et en freinant fort au dernier moment, quelques louvoiements dans la direction. Rien de bien méchant, n'entrainant pas forcément de sous-virage. J'ai cherché, pensant que cela pouvait venir de la monte pneumatique. J'ai aussi pensé qu'il s'agissait d'une aide électronique. Mais je n'ai sincèrement pas pu identifier si c'était un ESP trop castrateur ou un ABS mal ajusté ou encore le DSC (contrôle dynamique de stabilité) ou le CBC (contrôle de freinage en courbe) associé à l'EBD (répartiteur électronique de freinage). A moins que ce ne soit cette technologie "MINIMALISM", présentée de série sur tous les modèles Paceman incluant la

récupération de l'énergie au freinage. Quoiqu'il en soit, nous avons là de nombreuses aides qui, nous le savons, peuvent parfois dérouter lorsqu'elles entrent en action pour corriger. Je reste aussi persuadé que le comportement doit être encore meilleur avec une monte pneumatique moins généreuse. Les 19'' génèrent un comportement vraiment trop « rigoureux » pour ce type de véhicule et surtout pour la majorité des routes empruntées, à savoir des petites routes de montagne. La voiture suit la moindre des irrégularités de la route et offre un confort plus que relatif. En revanche, cela ne pose aucun problème sur autoroute. Le bon compromis visuel et confort serait de choisir des 18 pouces. A noter que de série, la voiture est livrée en 17 pouces.

Le bouton « sport » enclenché induit une sensation de conduite plus sportive avec une direction plus directe, une pédale d'accélérateur plus franche et, selon les options, des changements de rapports plus courts avec la possibilité de monter plus haut dans les tours. J'ai aimé ce volant à jante large que l'on a bien en main mais je trouve qu'il devient artificiellement trop dur dans ce mode sport. De plus, le calibrage de l'assistance électromécanique (Servotronic) n'offre pas une régularité dans la consistance du toucher de volant et pourtant elle est sensée s'ajuster à la vitesse. De nuit, l'ambiance intérieure est douce, agréable et bien pensée. Néanmoins, le tachymètre devient carrément illisible car en plus d'obliger à tourner le regard pour le voir, il possède une aiguille éclairée en orange, donc quasiment invisible sur les graduations de même couleur.

Les quatres roues motrices ne font pas du Paceman un franchisseur dans la trempe des Range Rover, mais permettent quelques escapades sur chemins non-asphaltés et plus de motricité sur chaussée humide ou enneigée.

Verdict

Pari en passe d'être gagné pour ce S.A.C. Le Paceman est une voiture niche, chère, mi-4×4 mi-coupé, presque sportive pour bobo citadin, à vivre à deux ou seul au quotidien mais qui permettra tout de même des escapades à Gstaad à quatre en cas de besoin.

Mini exploite ainsi à fond la carte de la différence et offre à ses clients une large déclinaison de sa belle. À chacun son look, selon sa manière de vivre. Nul doute qu'il y aura des clients car la base est bonne mais sur le long terme une telle

palette de formes ne risque-t-elle pas de lasser ?

Au moment du choix final, même si cette version est suffisamment motorisée (sachez que la Paceman se décline aussi en version John Cooper Works) et pour CHF 1000.- de plus, je recommande d'essayer la version diesel plus coupleuse, et pour certains peut-être plus en adéquation avec ce modèle quatre roues motrices.

Prix et options – Mini Paceman Cooper S ALL4

Prix de base : CHF 41'200.-

Peinture métallisée « Brilliant Copper »: CHF : 600.-

Jantes 19 pouces : CHF : 2'660.-

Boîte automatique : CHF : 2'050.-

Alarme antivol : CHF : 430.-

Entrée « confort » : CHF : 690.-

Pack visuel : CHF : 470.-

Intérieur finition piano noir laqué: CHF : 130.-

Bouton sport : CHF : 170.-

Pack coffre à bagages: CHF : 310.-

Rétroviseurs intérieur et extérieur à anti-éblouissement : CHF : 330.-

Eclairage adaptatif en virage : CHF : 1'130.-

Radio MINI Visual Boost : CHF : 1'400.-

Intérieur cuir : CHF : 2'720.-

Palettes au volant : CHF : 110.-

Monte pneumatique permettant de rouler à plat : CHF : 120.-

Pack rétroviseurs extérieurs : CHF : 320.-

Chrome Line Interieur : CHF : 130.-

Ciel de toit anthracite : CHF : 210.-

Interface poste de conduite piano black : CHF : 160.-

Rail central continu : CHF : 130.-

Kit éclairage : CHF : 270.-

Kit rangement : CHF : 150.-

Vitrage calorifuge : CHF : 270.-

Installation telephone Bluetooth : CHF : 410.-

Autres équipements optionnels : CHF : 2’650.-

Prix TOTAL : CHF 59’220.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à BMW (Schweiz) AG pour le prêt de cette Mini Paceman Cooper S ALL4 ainsi qu’au garage Emil Frey BMW MINI SA aux Acacias pour la logistique.

A lire aussi

Essai – Mini Cooper S Roadster : Espace minimal pour un plaisir maximal !

Essai – Mini Countryman Cooper SD All4 : Mini au sens large du terme

Essai – Mini Countryman Cooper S All4 : Le crossover BCBG

Nouveauté – La nouvelle Mini, 3ème génération

Nouveauté – MINI John Cooper Works Paceman

Nouveauté – Mini Paceman

Présentation – Mini John Cooper Works GP

Genève 2012 – Mini John Cooper Works Countryman

Genève 2012 – Mini Roadster

Nouveauté – Mini John Cooper Works Countryman

Nouveauté – Mini Roadster

Nouveauté – Mini Coupé

Genève 2011 – MINI Rocketman Concept

PACEMAN
ZH·118154
W.A.Y.

COOPER S
ZH·118
W.A.Y.

PACEMAN
ZH·118154
W.A.Y.

harman/kardon

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 118 154
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 118154
W.A.Y.

ZH 118 154
W.A.Y.

ZH·118154
W.A.Y.

ZH·118 154
W.A.Y.

PACEMAN
ZH·118154
W.A.Y.

MINI

S

MINI

ALL4
W.A.Y.

MINI NAVIGATION SYSTEM
AUTO
MAX
AUTO
20°c
A/C
SPORT
OFF
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·118 154

W.A.Y.

W.A.Y.

PACEMAN
ZH 118154
W.A.Y.

ZH 118154
W.A.Y.

ZH 118154
W.A.Y.

W.A.Y.