



# Phedra 2.0 JTD



Les monovolumes se déclinent maintenant sous différentes tailles (les grands, les compacts, les microsplaces...). C'est sans doute pourquoi, les grands tendent à voir leur prix évoluer à la hausse en même temps que leurs mensurations et leurs équipements. Lancia a imaginé un remplaçant au Zeta : le Phedra. Il est le frère jumeau des nouveaux C8, 807 et Ulysse. Les quatre véhicules sont le fruit de la collaboration du groupe PSA/Fiat Automobiles. Lancia reste fidèle à sa volonté de produire des véhicules aptes à se faire remarquer par leur touche italienne, leur dotation plus riche et ce "je ne sais quoi" de différent !

Je n'ai malheureusement pas retrouvé dans le Phedra la même impression de confort et de raffinement que la Thesis avait éveillée. L'Alcantara est omniprésent et la position de conduite est celle que l'on a au volant d'un utilitaire. La direction n'a pas la même accroche, le levier de vitesse ne tombe pas sous la main, son guidage est flou et la finition est moins léchée... Pourtant, l'élégance de

la ligne de ce monovolume a été relevée par plusieurs d'entre vous.

Le Phedra testé propose sept sièges individuels et il est également disponible en six places avec accoudoirs pour chaque passager. Dans cette configuration, les deux sièges avant pivotent à 180°. De nombreux rangements sont judicieusement répartis dans l'habitacle, des tablettes-avion sont accrochées aux dossiers des sièges avant, le climatiseur multi-zones est proposé de série, un filtre à charbon actif réduit les substances polluantes à l'intérieur de l'habitacle et absorbe les mauvaises odeurs.

Au rang des équipements assurant un confort de conduite accru, le régulateur de vitesse est idéalement commandé. Dommage que le constructeur ait choisi de le signaler par un voyant orange (et quelque peu gênant) rappelant que le

système est utilisable plutôt que d'utiliser un voyant vert signalant qu'il est actif. Les projecteurs s'allument automatiquement à l'entrée d'un tunnel ou le soir. Les premières gouttes de pluie actionnent les essuie-glaces sans intervention du conducteur. Les manœuvres sont facilitées par les capteurs de distance dans le pare-chocs arrière et la pression des pneus est contrôlée en permanence.

Bien entendu, les quatre vitres sont à ouverture et fermeture automatiques et le reste de l'équipement est à l'envi.

Les technologies de sécurité, devenues maintenant classiques pour les haut de gamme, sont efficaces : ABS avec répartition de freinage EBD (Electronic Brake force Distribution), le système ESP (l'Empêcheur de Survir en Paix ou Electronic Stability Program) qui intervient dans les situations d'instabilité et l'ASR (Anti Slip Regulation) qui évite le patinage des roues motrices. En cas



de freinage d'urgence, la centrale ABS multiplie la puissance du pied droit et allume automatiquement les feux de détresse.

Le système CONNECT, outil infotélématique, offre une variété presque illimitée de possibilités. Passer un coup de fil, consulter la carte routière, se laisser guider par le GPS, dialoguer avec l'un des 750 opérateurs du Centre d'Aide grâce à une touche sur le tableau de bord, réserver un hôtel, obtenir des informations sur la circulation ou la météo complètent les possibilités déjà nombreuses d'un radio-CD intelligent et d'un ordinateur de bord classique.

Le moteur de la voiture testée est un Common Rail turbo diesel de 2.0 JTD. Il peine bien parfois à entraîner le mastodonte de quelque 1750 kg, mieux profilé que le Zeta tout en conservant une impressionnante surface frontale. Bien qu'il démontre des tendances à la frugalité (pour un véhicule par définition énergétivore), il exige encore un peu moins de 9 litres aux cent.

## Berline de luxe

Prix du modèle testé :	<b>30.900 €</b>
TMC :	<b>495 €</b>
TR :	<b>443 €</b>
Autonomie : 80 litres = 900 km	

