

Génération **SANS PERMIS**

www.gsanspermis.com

numéro #33 - Mai/juin/juillet 2017 - 6,90 €

Match

AIXAM CITY vs LIGIER JS50

Le duel de l'année



M 02307 - 33 - F: 6,90 € - RD



www.cppresse.fr

GRUPE
CPPRESSE



Aixam Crossline
Un coup de jeune en low-cost



Ligier JS50
La baroudeuse de retour



Microcar Flex Highland X
L'utilitaire stylé

Exclusif : La cote de l'occasion 2016 & le prix du neuf de tous les VSP

Aixam City vs Ligier JS50 à couteaux tirés

Pas question de répit dans la guerre qui oppose Aixam et Ligier. Les deux poids lourds du marché viennent de renouveler coup sur coup leur modèle le plus compact. La Ligier JS50 restylée affronte donc la nouvelle Aixam City dans ce qui a tout lieu de devenir le duel de l'année.







Sur la route, le comportement de l'Aixam City est impérial.

Style et présentation

1^{er} ex-aequo : Ligier JS50

Certes, ce n'est qu'un restylage. Mais les modifications sont suffisamment profondes pour que la physionomie de la Ligier JS50 en soit radicalement changée. De face, la nouvelle mouture ne partage ainsi aucun élément de carrosserie avec sa devancière. Le tout est mis en valeur par le regard, les nouveaux phares empruntés à la Peugeot 108 donnant une stature certaine à l'ensemble. La finition Club doit se passer d'antibrouillards et de jantes diamantées, certes. Mais ces dernières reprises de l'ancienne mouture arborent désormais une peinture grise légèrement foncée qui donne une petite touche de nouveauté bienvenue. Et les divers accessoires noirs ne choquent pas, ils rehaussent même la robe rouge de notre modèle d'essai. Bref, cette nouvelle JS50 en jette, même si on pourra toujours lui reprocher ses rétroviseurs un peu petits et son profil moyennement équilibré en version courte.

A l'intérieur, les modifications sont bien plus ténues. En effet, la planche de bord est reprise

à l'identique de la précédente mouture. Il faut dire que celle-ci a été renouvelée il y a deux ans, à l'occasion du Mondial de l'Automobile de Paris en 2014. En finition Club d'entrée de gamme, celle-ci adopte une façade gris mat sobre mais correctement finie. Globalement, les lignes sont modernes et les assemblages plutôt soignés. Mais il faudra passer à la finition supérieure pour profiter de médaillons de portes garnis. La nouvelle sellerie, certes moins recherchée que celle de la finition Élégance (voir notre essai de la JS50 L Élégance en page 46) présente bien, grâce à un skai de belle facture.

1^{er} ex-aequo : Aixam City

Certes, c'est une toute nouvelle génération... Mais on pourrait aisément croire à un restylage tant la filiation avec l'ancienne mouture est flagrante. Et la confrontation avec la Ligier fait apparaître que l'une et l'autre semblent finalement avoir évolué dans des proportions assez semblables. Ainsi, cette nouvelle Aixam City Sensation reprend les phares et les dimensions de la partie centrale de la caisse de l'ancienne génération, issue de la gamme Vision. Au final, c'est principalement vue de trois-quarts arrière que l'évolution est flagrante. Avec plus de rondeur et des lignes

presque futuristes, la City est callipyge. Et la nouvelle teinte Acier Mat lui sied très bien. Si bien que cette finition Premium, émaillée de nombreux détails chromées, apparaît séduisante. Face à une Ligier plus aguicheuse mais un peu moins équilibrée, c'est vraiment une question de goût.

A l'intérieur, l'évolution est tout aussi mesurée chez Aixam que chez Ligier. Et pour cause, la nouvelle City reprend à l'identique la planche de bord, les sièges et les contreportes de la précédente version. Certes, les lignes n'avaient pas vieilli et la finition est toujours d'actualité, même si on peut regretter des contreportes qui ploient un peu sous le coude. La nouveauté concerne l'arrivée d'un pack alu, qui peut habiller la façade. On peut également choisir une imitation érable ou encore le plastique grainé beige de série, moins flatteur.

Aspects pratiques et vie à bord :

1^{er} ex-aequo : Aixam City

L'avantage quand il n'y a pas de surprise, c'est qu'il n'y a pas de mauvaise surprise. Il en va donc ainsi de l'habitacle de l'Aixam City, qui présente toujours la même position de



A l'intérieur, l'environnement est exactement identique à la génération précédente.

conduite impeccable et la même ergonomie soignée qu'auparavant. Chaque chose est à sa place, mais on regrette tout de même les sièges un peu étroits en version Premium. Il faut recourir à la GTO pour disposer de fauteuils dignes de ce nom. L'équipement est assez complet, mais laisse tout de même la place à quelques accessoires en option, comme par exemple la tablette tactile. Un choix assumé d'Aixam, alors même que notre modèle était présenté en finition haut-de-gamme Premium.

Quand Aixam se décidera-t-il donc à abandonner ce satané bouton ? L'ouverture du hayon se commande toujours par un minuscule champignon, bien caché derrière la ceinture de conducteur. Certes, il est toujours possible d'ouvrir à distance à l'aide de la clé, mais on trouve désormais chez Ligier (comme

chez Chatenet et Bellier) une ouverture de coffre électrique. Une fois ce hayon ouvert toutefois, on se réconcilie tout de même avec l'Aixam City, qui offre un volume très large et un seuil bas, qui facilite d'autant le chargement de la soute.

1^{er} ex-aequo : Ligier JS50

Chez Ligier non plus, l'environnement ne change guère. On retrouve donc les qualités de la précédente mouture, à savoir une position de conduite correctement étudiée et des sièges larges et confortables. Par contre, on pesterait toujours contre l'absence de repose-pied sur le passage de roue, par ailleurs trop proéminent. Et les montants de pare-brise plutôt épais génèrent un angle mort parfois gênant. Au rayon équipement, toutes les Ligier JS50 disposent d'une dotation ↘

Aixam City

- + Confort de suspension
- + Comportement routier sûr
- + Volume du coffre
- + Présentation soignée
- Sièges étroits
- Pas d'ouverture extérieure du coffre
- Vivacité moyenne
- Quelques détails de finition

Fiche technique

Dimensions (L x l x h) :
2,762 m x 1,500 m x 1,480 m

Empattement : 1,795 m

Voie av/ar : 1,345 m/1,345 m

Rayon de braquage : 4,00 m

Freins avant : disques de 220 mm

Freins arrière : tambours de 160 mm

Volume du réservoir : 16 litres

Volume du coffre :
700 litres

Hauteur de seuil :
50 cm

Hauteur sous pavillon/sous tablette :
96 cm/52 cm

Largeur/profondeur de l'aire de chargement :
93 cm/70 cm

Largeur/hauteur de l'ouverture du hayon :
95 cm/88 cm

Moteur : Bicylindre Diesel Kubota Z482

Injection : indirecte par injecteurs pompe

Alésage x course : 67 mm x 68 mm

Cylindrée : 479 cm³

Taux de compression : 23 : 1

Puissance : 6 kW à 3.200 tr/min

Couple : 21 Nm à 2.500 tr/min

Consommation : 3,1 l/100 km

Accélération de 0 à 30 km/h : 5,1 s

Accélération de 0 à 45 km/h : 11,7 s





C'est sur la face avant que les nouveautés de la JS50 sont plus évidentes.

des plus décentes, positionnement haut-gamme oblige. Si bien qu'au final, l'entrée de gamme Club dont nous disposons se place directement face à l'Aixam City en haut-gamme Premium.

Le restylage de la JS50 a été l'occasion pour Ligier d'ajouter un bouton d'ouverture

extérieur sur le hayon, à commande électrique. Une bonne nouvelle qui facilite grandement la vie au quotidien ! Reste que l'ouverture déçoit un peu. Certes assez correcte, elle apparaît plutôt étroite comparée à celle de l'Aixam. Et le seuil est bien plus haut. Le volume est par ailleurs légèrement en retrait, tout en restant acceptable. On ne

peut pas dire que la JS50 démérite. Mais plutôt que sa concurrente a une âme de déménageuse.

Au volant

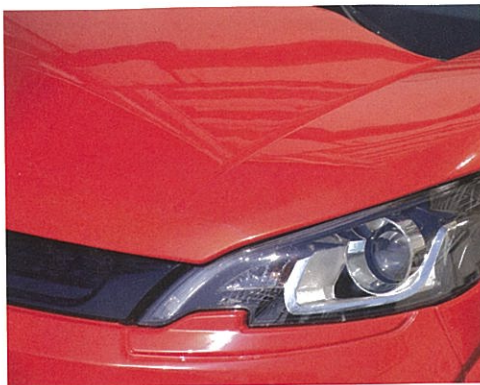
1^{er} : Aixam City

Pour sa nouvelle génération, Aixam a eu droit aux honneurs d'un tout nouveau moteur Kubota, le premier du marché à répondre à la norme de pollution Euro 4. D'une cylindrée supérieure à l'ancien bloc, celui-ci en conserve le caractère. C'est-à-dire qu'il se révèle assez placide en accélération, mais que sa gestion douce et linéaire se révèle satisfaisante dans tous les cas. Par ailleurs, le constructeur savoyard a su conserver une insonorisation correcte, au même niveau que la précédente mouture qui avait atteint un niveau intéressant sur les derniers exemplaires. Assez souple en manœuvres, il ne peut bien évidemment pas rivaliser sur ce point avec le DCI de la Ligier et sa fonction rampage.

Là où Aixam réalise un sans-faute, c'est au point de vue du comportement routier. Une fois de plus, le constructeur savoyard propose une voiture parfaitement équilibrée et



A l'intérieur, rien ne change ou presque mais la finition progresse dans le détail.




Même en entrée de gamme Club, la Ligier a de l'allure.

sécurisante. Le freinage se révèle stable et plutôt mordant, quoique légèrement moins puissant que sur les Coupé et Crossline. La rigueur du comportement de ce modèle à l'empattement plus court est à ce prix. Cerise sur le gâteau : le confort de suspension est de tout premier plan, ce qui n'était pas gagné avec un empattement réduit. Les possesseurs de l'ancienne génération verront là un progrès notable, avec un amortissement bien plus prévoyant à l'arrière.

2^{ème} : Ligier JS50

C'est à dessein que nous avons choisi une Ligier JS50 animée par le bicylindre à rampe commune d'injection DCI pour ce comparatif. Certes plus onéreux, celui-ci est indispensable pour disposer de l'option climatisation, disponible également chez Aixam. Par ailleurs, il nous semble plus adapté à cette voiture sans

permis plutôt chic. A l'usage, ce bloc se révèle toujours assez talentueux. Sa fonction rampage (l'auto avance à faible vitesse au lâcher de frein) demeure souveraine en manœuvres. Et sa vivacité est toujours réjouissante. Sans oublier sa sonorité, pas vraiment plus discrète que celle du Kubota de l'Aixam, mais plus agréable à l'oreille.

Malheureusement, ce bilan est terni par un comportement routier perfectible. Certes, les trains sont bien guidés et le roulis est parfaitement contenu par une suspension aux tarages revus, assez ferme, mais pas inconfortable. Le problème vient de la répartition du freinage, une maladie chronique des Ligier à châssis court. Un léger coup de frein en virage peut entraîner un blocage immédiat de la roue arrière extérieure, qui se solde par une amorce de tête-

Ligier JS50

- + Présentation soignée
- + DCI vif et silencieux
- + Bouton de coffre sur le hayon
- + Possibilités de personnalisation
- Risques de dérobades du train arrière
- Pas de repose-pieds
- Tarif élevé
- Coffre peu pratique

Fiche technique

Dimensions (L x l x h) :

2,85 m x 1,500 m x 1,466 m

Empattement : 1,827 m

Voie av/ar : 1,356 m/1,372 m

Rayon de braquage : 4,35 m

Freins avant : disques de 220 mm

Freins arrière : disques de 180 mm

Volume du réservoir : 17,5 litres

Volume du coffre avec/sans tablette :

202 litres/605 litres

Hauteur de seuil :

66 cm

Hauteur sous pavillon/sous tablette :

78 cm/38 cm

Largeur/profondeur de l'aire de chargement :

118 cm/49 cm

Largeur/hauteur de l'ouverture du hayon :

92 cm/70 cm

Moteur : Bicylindre Diesel Lombardini LDW 492

Injection : directe par rampe commune d'injection

Alésage x course : 69 mm x 64 mm

Cylindrée : 478 cm³

Taux de compression : 20 : 1

Puissance : 4 kW à 3.200 tr/min

Couple : 26 Nm à 1.400 tr/min

Consommation : 2,5 l/100 km

Accélération de 0 à 30 km/h : 5,0 secondes

Accélération de 0 à 45 km/h : 9,1 secondes



AIXAM CITY ET LIGIER JS50



Le moteur Kubota de l'Aixam est moins vif et onctueux que le DCI de la Ligier

à-queue. Guère rassurant, lorsque l'on sait que ce phénomène peut se produire même sur le sec. Sensible sur les tous premiers exemplaires sortis de chaîne, ce phénomène nous semblait avoir disparu sur les autres modèles essayés depuis, notamment la Pack Sport. Il est navrant de le voir réapparaître, au détriment de la sécurité.

Prix/équipement

1^{er} : Aixam City

Certes, l'Aixam City peut paraître assez chère, puisqu'elle est vendue 12.799 € dans cette finition haut-de-gamme Premium. Toutefois, son équipement se révèle plutôt complet, avec le verrouillage centralisé, l'autoradio CD, les jantes alliage ou encore les nombreux éléments décoratifs chromés. Quelques raffinements supplémentaires

comme les clignotants et vitres à impulsion aident à faire passer la pilule.

2^{ème} : Ligier JS50

En choisissant le moteur DCI, il était évident que nous allions un peu défavoriser la Ligier JS50 à ce chapitre, puisqu'elle est vendue pas moins de 13.099 € en finition d'entrée de gamme Club. Et celle-ci dispose d'un équipement un peu moins riche, puisqu'elle se passe d'antibrouillards, de décorations chromées ou encore des vitres et clignotants impulsionnels. Mais la finition supérieure *Élégance* joue vraiment dans une autre cour, avec une présentation bien plus luxueuse que l'Aixam, et une tablette tactile de série. Quant à la Club avec le moteur d'entrée de gamme *Progress*, elle se négocie 11.899 €, avec un raffinement moins poussé et, surtout une climatisation indisponible. Voilà qui fait

pencher la balance d'une – très – courte tête en faveur de l'Aixam, à un chapitre où le savoyard est rarement à la fête.

Conclusion

Le constat est sans appel. Malgré un rafraîchissement esthétique des plus réussis, la Ligier JS50 ne peut s'imposer. Difficile en effet d'octroyer la victoire à une auto au comportement routier délicat en cas de freinage. Ce, d'autant plus que sa concurrente, très homogène, parvient à marquer des points à tous les chapitres. Le match aurait sans doute été bien plus serré entre une Aixam Coupé et une Ligier JS50 L, au comportement bien plus équilibré. Mais notre duel du jour concerne les citadines et la Ligier marque le pas. ■

Retrouvez la galerie photo complète de cet essai sur notre page Facebook

