

N°979

**GUIDE
F1**
SUPPLÉMENT GRATUIT

À bord de l'Alpine A110



DOSSIER

LES SURPRISES DU SALON DE GENÈVE



BUSINESS ATHLETE.

NOUVELLE BMW SÉRIE 5.
DISPONIBLE EN VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE.



Business Athlete = Profession : Athlète.

Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW Série 5 Berline : 1,9 à 9,1 l/100 km. CO₂ : 44 à 209 g/km selon la norme européenne NEDC.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le Bretonneux.



Le plaisir
de conduire



DS4 CROSSBACK MOONDUST

DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

Edition Limitée à 150 exemplaires



TOUT ÉQUIPÉE À **420 €/MOIS⁽¹⁾**
SANS APPORT / SANS CONDITION

GARANTIE ET ENTRETIEN 3 ANS INCLUS
ASSISTANCE ÉTENDUE 24H/24, 7J/7
CLUB DS PRIVILÈGE - CONCIERGERIE

Teinte mate Gris Platiniüm - Jantes alliage 18" Noir brillant
Planche de bord en cuir Nappa - Sièges cuir
Caméra de recul - Accès et démarrage mains-libres
Mirror Screen* avec MirrorLink® et Apple CarPlay™
Navigation avec tablette tactile 7" - Projecteurs DS LED Vision

DS4 CROSSBACK À PARTIR DE 300 €/MOIS⁽²⁾

DS préfère TOTAL

DSautomobiles.fr

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

(1) Exemple pour la Location Longue Durée sur 36 mois et 30 000 km de DS4 CROSSBACK PureTech 130 S&S BVM6 Moondust, hors options ; soit 36 loyers de 420 €.

(2) Exemple pour la LLD sur 36 mois et 30 000 km de DS4 CROSSBACK PureTech 130 S&S BVM6 Be Chic neuf, hors options ; soit 36 loyers de 300 €.

(1)/(2) Contrat de garantie et entretien 3 ans inclus - assistance étendue 24h/24, 7j/7 au prix de 23 €/mois pour 36 mois et 30 000 km (au 1^{er} des deux termes échu), conditions générales du contrat disponibles en point de vente. Montants TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable, valable jusqu'au 30/04/17, réservée aux particuliers, dans le réseau Citroën/DS participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, locataire gérant de CLV, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, 9 rue Henri Barbusse CS 20061 - 92623 Gennevilliers Cedex. ORIAS n° 07004921 (www.orias.fr). Le contrat de garantie et entretien peut être souscrit indépendamment de toute LLD selon conditions disponibles en point de vente. *Nécessite un téléphone compatible.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS4 CROSSBACK : DE 3,8 À 5,6 L/100 KM ET DE 100 À 130 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

Sommaire [N° 979]

5

EN
DIRECT

SALON DE GENÈVE



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 16 au
29 mars 2016**



Découvrir

[NOUVEAUTÉS SALON DE GENÈVE]

12 Alpine A110 Première Édition
22 Volvo XC60, Nissan Qashqai restylé,
Volkswagen Arteon, Opel Crossland X,
Mercedes-AMG GT Concept, Porsche
Panamera Sport Turismo...

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

38 Les marques de luxe en pleine forme

Conduire

[1^{ERS} ESSAIS]

46 Land Rover Discovery 3.0 TD6

60 Kia Rio 1.0 T-GDi

70 Skoda Octavia 1.0 TSI

[FACE-À-FACE]

52 Peugeot 5008 2.0 BlueHDi 180 / Renault
Espace 1.6 dCi 160

[GRAND ANGLE]

64 Toyota GT86 2.0

[MATCH]

66 Mini Countryman Cooper 1.5 /

Audi Q2 1.4 TFSI

[LES EXPERTS]

74 Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid SHVS

[DERNIER ESSAI]

77 Opel Insignia

Vibrer

[REPORTAGE]

78 La collection Marcel Alves aux enchères

[RÉTRO]

84 Peugeot 104 ZS

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

94 La vie de vos autos

95 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[SHOPPING]

88 Escapades printanières

[CONFIGURATEUR]

96 Opel Mokka X

[FICHE OCCASION]

100 Renault Clio IV

[LE PRIX DU NEUF]

105 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS

S'AFFICHENT]

113 Les petites annonces

CHAQUE SAMEDI
RETROUVEZ L'AUTO-JOURNAL
DANS L'ÉMISSION DE
PIERRE DE VILNO
TOUT ROULE / 18H10-18H45



Europe 1

NOUVEAU ŠKODA KODIAQ

AVEC AVENTURES FAMILIALES DE SÉRIE



**3 ANS
INCLUS**

**GARANTIE⁽²⁾
ENTRETIEN⁽³⁾
ASSISTANCE**

À partir de 299 €/mois⁽¹⁾

**1^{er} loyer de 1 907 € | LLD sur 37 mois
sous condition de reprise**

À ceux qui pensent qu'une voiture ne peut pas être en même temps design, techno et fonctionnelle, nous répondons avec un SUV jusqu'à 7 places à l'habitacle immense et aux lignes élégantes. Son style unique et ses technologies innovantes ne laissent rien au hasard et vont vous surprendre. **ŠKODA KODIAQ, reconnectez-vous avec ce qui compte vraiment.**

Découvrez-le chez votre distributeur ŠKODA ou sur skoda.fr

Offre valable du 23/01/2017 au 30/06/2017.

Modèle présenté : KODIAQ Style 1,4 TSI 150 ch DSG 4x4 avec options : 1^{er} loyer majoré de 2 957 € suivi de 36 loyers de **469 €**/mois.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 1 907 € et 36 loyers de 299 €. KODIAQ Active 1,4 TSI 125 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. Remise déduite du tarif au 01/01/2017. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904.



ŠKODA



SÉCURITÉ Aide à la conduite en embouteillage*



CONFORT Modularité jusqu'à 7 places*



TECHNOLOGIE ŠKODA Connect*

[2] Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse limitée à 60 000 km. [3] Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. *De série, en option ou indisponible selon version. Volkswagen Group France - Division ŠKODA - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional.
Consommations mixtes de la gamme KODIAQ (l/100 km) : 5 à 7,1. Émissions de CO₂ (g/km) : 131 à 163.

NOUVELLE SEAT LEON PRÊTE À TOUT, COMME VOUS.

LEON STYLE À 189 €/MOIS⁽¹⁾ AVEC :
 / GPS ÉCRAN TACTILE 8"
 / SIGNATURE FULL LED
 / GARANTIE ET ENTRETIEN 3 ANS⁽²⁾⁽³⁾



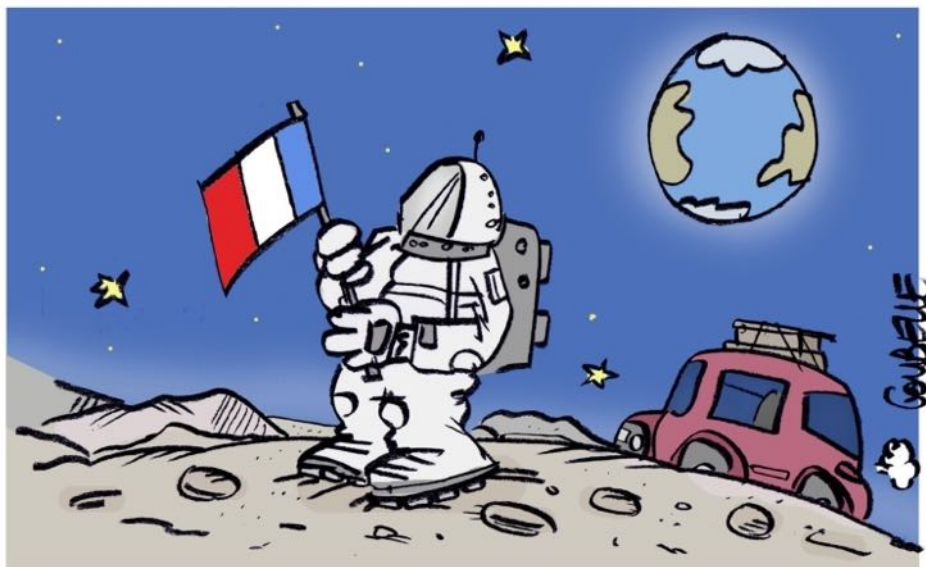
TECHNOLOGY TO ENJOY

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2 500 € suivi de 36 loyers de 189 €, sous condition de reprise. Offre valable jusqu'au 31/03/2017. Exemple pour une Nouvelle SEAT Leon STYLE 1.2 TSI Start/Stop 110 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Offre réservée aux particuliers et valable dans le réseau SEAT participant en France métropolitaine, pour toute commande passée d'une nouvelle SEAT LEON Style 1.2 TSI Start/Stop 110 ch avant le 31/03/2017 et livrée avant le 31/05/2017, sous condition de reprise de votre ancien véhicule. Voir conditions sur Seat.fr

Modèle présenté: NOUVELLE SEAT LEON FR 1.4 TSI Start/Stop 150 ch BVM6 ACT à 30 120 € avec options en location longue durée, 1^{er} loyer de 2 500 € suivi de 36 loyers de **354 €** pour 30 000 km maximum au tarif n° 111 du 02/01/2017, sous condition de reprise de votre ancien véhicule.

NOUVELLE SEAT LEON FR 1.4 TSI Start/Stop 150 ch BVM6 ACT: consommation mixte (l/100km): 5. Emissions de CO₂ (g/km): 117.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 76 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

MYTHOLOGIES

L'après-guerre, en France, a été pauvre en voitures légendaires. Sans doute, notre pays a su créer d'ingénieuses machines populaires. Mais pour le rêve, le panache, on était prié de regarder ailleurs, vers l'Italie, l'Angleterre, les États-Unis, l'Allemagne même. Dans les livres d'histoire, outre l'inévitable 2CV, que retient-on au chapitre France pour ces années 50 et 60 ? La Citroën DS et la Berlinette Alpine A110. Par une singulière coïncidence, ces deux mythes faisaient l'actualité du Salon de Genève 2017. On y convoquait l'Histoire pour tenter de sortir la production française de ce ventre mou du

milieu de gamme. La renaissance d'Alpine, tant attendue, tant de fois annoncée puis ajournée, nous offre enfin une sportive tricolore crédible. Son dessin, référence explicite à la glorieuse ancêtre, son patronyme identique montrent que l'on a douté du seul pouvoir d'attraction de la marque. Il fallait retisser visuellement le lien avec l'icône, effacer près de quarante ans d'interruption depuis les dernières A110, raconter l'histoire fabuleuse d'un enfant prodigue revenu à la maison après des années d'errance. Alpine a sans doute bien observé Porsche et Mini.

Le chemin est tout autre chez DS. De l'ovni génial des années 50, la nouvelle marque DS a voulu retenir une forme de prestige typiquement française, littéralement incomparable. Avec le DS 7 Crossback, elle présentait le premier vrai nouveau modèle de sa jeune histoire, manifeste de son ambition en haut de gamme. Aucune référence directe au passé. Pas d'extravagances de style non plus. Mais un soin du détail, un raffinement des matériaux inédit dans la production française, sur fond de solide dotation technologique. Que vont devenir ces deux modèles et, partant, les deux marques qu'ils portent ? Difficile à dire. Aussi bonnes soient les intentions, aussi solides soient les fondements techniques, le client seul décide. Mais pour la première fois depuis des décennies, tandis que le 3008 était sacré Voiture de l'année et que PSA officialisait le rachat d'Opel, l'industrie automobile française est sortie de sa zone de confort pour explorer de nouveaux territoires. Ce Salon de Genève 2017 restera dans les mémoires. Et peut-être dans les livres d'histoire.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans son droit de réponse du dernier numéro, Emmanuel Barbe explique, confirme et justifie sa seule alternative : du répressif à l'envi, même si cela n'a plus d'impact sur les victimes. Les aspects formation, réduction des points noirs, amélioration des infrastructures, présence policière sur les routes n'apparaissent pas dans son argumentaire. Par ailleurs, les futurs dispositifs de sécurité de nos voitures sont passés sous silence.

Olivier Kuhnast

Les pouvoirs publics ont tendance à s'attribuer tout le mérite des baisses de mortalité... lorsqu'elles existent, sans mentionner l'effet des progrès considérables des voitures en matière de sécurité.

J'ai entendu dire que la vignette Crit'Air n'est pas obligatoire et qu'il n'est donc pas possible d'être verbalisé pour son absence sur le pare-brise. Qu'en est-il vraiment ?

Jean-Claude Peney

Il existe une certaine zone de flou sur ce sujet. Vous pouvez être verbalisé si vous roulez dans les zones à circulation restreinte avec un véhicule qui y est interdit. En revanche, si votre véhicule est autorisé mais que vous n'affichez pas la vignette, les avis des avocats spécialisés divergent. Dans le doute, nous vous conseillons de l'apposer.

**ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE**





UNE ROLLS BIENVEILLANTE

C'est une très belle initiative : Rolls-Royce a fabriqué un modèle unique sur mesure, puisque destiné au service pédiatrique de l'hôpital de Chichester, la ville où le constructeur est aujourd'hui implanté. La marque explique que cette mini-Rolls-Royce électrique qui file jusqu'à 16 km/h *"permettra aux enfants sur le point de subir une intervention chirurgicale de rejoindre le bloc opératoire, guidés par les panneaux de signalisation apposés dans les couloirs. Le but est de réduire le stress de ces enfants"*.

La conception et la réalisation en interne de cette mini-Rolls ont réclamé 400 heures de travail.

*L'entrée d'air permet
de refroidir l'environnement
moteur, le 4 cylindres
conservant un
refroidissement liquide.*



L'INSPIRATRICE

A110, la Berlinette

Construite entre 1962 et 1977, l'A110 a remporté de nombreux succès en compétition. Sous sa robe en polyester se cachait un châssis poutre sur lequel sont venus se greffer plusieurs moteurs, dont le 1100 cm³ des R8, poussé ensuite à 1300 cm³. À partir de 1969, elle reçoit celui de la R16 TS.

OLIVIER MARTIN GAMBIER

Ballerin Alp



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 58 500 €

Commercialisation :
octobre 2017

*Grâce à son fond plat
et son diffuseur, l'A110 se passe
d'appendice aérodynamique.*

ette ine

**Refaire le coup de la Berlinette près de quarante ans
après l'arrêt de sa production, il fallait oser. Ils l'ont fait
sans aucun compromis, ni sur le style, ni sur le poids...**

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin/Studio Virage

La testostérone n'est pas étrangère à la tumultueuse renaissance d'Alpine. Ce n'est pas un secret, Carlos Tavares, aujourd'hui patron du groupe PSA, est à l'origine du projet. L'autre Carlos, P.-D.G. de Renault, a validé et accompagné la mise en production. Entre-temps, les fragiles accords avec la marque Caterham ont bien failli ruiner les ambitions du Losange.

Sans doute grâce à la passion des gens de Renault Sport, l'Alpine nouvelle verra bien le jour. Présentée en première mondiale au dernier Salon de Genève, elle reprend les gènes de son illustre ancêtre, allant même jusqu'à lui emprunter son patronyme : A110. Sur le papier, le lien avec l'ancien coupé sportif n'a sans doute pas été évident à tisser. Pas question, aujourd'hui, de se servir d'un châssis poutre comme base de structure, pas plus qu'il n'est possible d'opter pour une peau en polyester. C'est pourtant bien au niveau de la caisse que se trouvait le véritable challenge. Car la Berlinette affichait un poids de seulement 620 kg. Son petit 1 300 cm³ de 125 ch était alors suffisant pour générer

des performances de coupé sportif. Outre son style, sa force résidait dans un rapport poids/puissance inférieur à 5.

Pour conserver cette philosophie, Renault n'avait de choix que dans deux matériaux : le carbone – très cher à industrialiser et posant des problèmes d'acoustique difficiles à surmonter – et l'aluminium, guère moins dispendieux mais plus simple à maîtriser. C'est vers ce dernier que ses concepteurs se sont tournés. Pour le soubassement, la structure mais aussi les éléments de peau. Résultat : sur la balance, l'A110 "junior" se contente de 1 080 kg, équipements et plein compris (1 103 kg sur Première Édition). Une fois rapporté aux 252 ch de son 4 cylindres 1.8 turbo, vous obtenez un rapport poids/puissance de 4,3. Lotus Elise, Audi TT, Alfa Romeo 4C et Porsche Cayman sont prévenus...

"Nous avons réussi à créer un cercle vertueux. Lorsqu'on maîtrise le poids et que l'on ne fait aucun compromis, tout le reste découle naturellement, l'agilité, l'efficacité, le confort", s'enorgueillit Éric Reymann, directeur de gamme Alpine. Le réservoir est placé devant le conducteur, le moteur en position centrale, la commande de boîte (double embrayage à 7 rapports) →



↑ Les freins Brembo ont été spécialement développés pour l'A110. Ils ne sont pas surdimensionnés... grâce au poids maîtrisé.

Soubassement, structure, éléments amovibles : tout est en aluminium, à l'exception des boucliers.



"C'est le résultat d'un cercle



À bord, style
et finitions sont
léchés. De là
à faire douter
Audi ou Porsche...
Le système multimédia
se révèle très complet.



1

① Sous la lunette, l'extracteur pour le débouillage de l'air utilisé, via les entrées de custode, pour le refroidissement de l'environnement moteur.

② Le réservoir est implanté à l'avant de la voiture.



2



*44 % du poids se trouve
sur l'avant, ce qui
devrait favoriser l'agilité,
notamment après un
léger freinage!*

vertueux. La maîtrise du poids amène à l'agilité. ”

Éric Reymann, directeur de gamme Alpine



L'instrumentation digitale propose différents graphismes, dont l'un rappelle celui de l'ancienne A110.



❶ L'A110 ne sera proposée qu'avec une boîte à double embrayage Getrag à 7 rapports à bain d'huile. ❷ L'ensemble des commandes et informations se gère à partir de l'écran tactile. ❸ Quelques boutons sont issus de la banque d'organes Renault, mais ce ne sont pas les plus voyants. Le style de la console rappelle celui de sportives italiennes, l'ergonomie aussi...



est de type drive by wire (sans liaison mécanique), le train avant est à double triangulation, multibras à l'arrière. Au final, 44 % du poids se porte sur l'avant. Une caractéristique idéale pour obtenir un comportement d'une grande vivacité. Et Éric Reymann de le confirmer : *"Nous voulions une voiture joueuse, toujours prête à pivoter mais facile à contrôler. Nous ne voulions pas en faire une ultra-sportive, ce qu'Alpine n'a jamais été, difficile à piloter sur circuit et très contraignante au quotidien. Conduire l'A110 n'impose aucune souffrance, sur circuit comme sur la route."* Le confort devrait, lui aussi, profiter du poids allégé de la voiture et de l'excellente résistance à la torsion qui découle de l'utilisation de l'aluminium.

Avec ce type de matériau, vibrations et résonances sont très simples à éliminer.

L'A110 ne devrait pas être insipide pour autant. *"Nous avons intégré un clapet sur la ligne d'échappement. En mode Normal, il ne s'ouvre que sous une forte sollicitation de l'accélérateur. En mode Sport, il s'active beaucoup plus tôt"*, précise Éric Reymann, qui insiste sur le fait que la sonorité est 100 % naturelle. Moins de 2 000 exemplaires ont été vendus sous la forme de précommandes au tarif de 58 500 €. Ils seront livrés à partir du mois d'octobre. C'est à cette date que la commercialisation sera effective, le tarif d'entrée de gamme pourrait alors être revu à la baisse.

Mais le niveau d'équipements restera étoffé. Outre les différents modes de conduite et niveaux d'activation de l'ESP, elle recevra une instrumentation complète, digitale et entièrement personnalisable. Devant le conduc-





Mercedes-Benz Classe V

Pour toutes les tribus... Grandes ou petites...

La Classe V, le grand monospace créé par Mercedes-Benz.

Unique, elle est idéale pour répondre à toutes les exigences d'une vie intense.

À partir de **469€** TTC/mois⁽¹⁾

Mercedes-Benz



(1) Exemple : Classe V 200d compact au tarif remisé du 01/01/17 en Location Longue Durée 60 mois et 80 000 km, 1^{er} loyer de 5 840€ TTC⁽²⁾ et 59 loyers de 469€ TTC⁽²⁾/mois. Modèle présenté : Classe V 220d BM Long Executive avec peinture métal et pack AMG au tarif remisé du 01/01/17 en Location Longue Durée 60 mois et 80 000 km, 1^{er} loyer de 5 950€ TTC⁽²⁾ et 59 loyers de 729€ TTC⁽²⁾/mois. Offres valables chez un distributeur participant pour toute commande entre le 01/01/17 et le 30/03/17 et livraison avant le 30/06/17, non cumulable, hors loueurs, flottes et transports de personnes, sous réserve d'acceptation par Mercedes-Benz Financial Services France S.A. - 7 av. Niepce - 78180 Montigny-Le Bretonneux - RCS 304 974 249. (2) Incluant l'assurance Complémentaire Financière.

Deux coffres, comme sur un Cayman ! À l'arrière, il ne peut accueillir plus de deux casques.



La ligne d'échappement intègre un clapet actif qui s'ouvre sous forte charge, plus vite en mode Sport.

Centre gravité au niveau du nombril, train avant triangulé : un ADN sportif.

teur, plusieurs graphismes possibles, l'un d'eux rappelant les compteurs de la Berlinette. Au centre, l'écran tactile permet de commander l'ensemble des fonctions, dont le système audio Focal, étudié spécialement pour l'A110, avec la volonté de compacité et de faible poids. Toujours lui ! Cette philosophie se retrouve partout dans l'habitacle, au niveau des fins baquets recouverts d'Alcantara, de la planche de bord dépourvue de boîte à gants, largement évidée pour offrir une bonne impression d'espace. Chose assez rare dans cette catégorie de voiture, les plus grands devraient pouvoir s'installer sans grande difficulté, grâce, entre autres, à une très bonne garde au toit. Même si l'on retrouve quelques commodos de Renault, la finition semble de bonne facture. Sans doute pas de quoi rendre jalouse une Audi TT ou une Porsche Cayman, mais bien meilleure que celle d'une Lotus Elise ou d'une Alfa Romeo 4C.

Pour l'instant, l'A110 n'est proposée que dans trois teintes : blanc, noir ou bleu métallisé. Si vous vous demandez pourquoi le Losange n'a pas poussé le mimétisme jusqu'à reproduire le bleu de l'époque, sachez que les pigments autorisés en première monte ne le permettent plus aujourd'hui.



L'avis de Guy L'Hospital Côté style, je préférerais l'ancienne, mais la nouvelle A110 est beaucoup plus belle en vrai qu'en photo. Sa fiche technique me séduit. Si, là encore, c'est mieux au volant que sur le papier... le pari des Carlos sera bel et bien gagné.



- ❶ Les baquets ont été étudiés avec une contrainte de poids. Ce qui ne les empêche pas de bien maintenir et de soigner leur style.
- ❷ Alpine aurait-il l'intention de surfer sur le made in France ? C'est ce que semblent montrer les drapeaux sur les contre-portes.



MORE

FROM EVERY DAY*

NOUVEAU FORZA 125 2017



*Toujours plus chaque jour



PNEUS
MICHELIN
CITY GRIP



SMART KEY



PHAROS À LED



BULLE
RÉGLABLE



RANGEMENTS
2 CASQUES
INTÉGRAUX



ABS



IDLE STOP
SYSTEM



FORZA 125

Le meilleur du Sport et du GT est enfin réuni. Moteur eSP quatre soupapes pour une réactivité accrue. Système Idle Stop pour une coupure du moteur au ralenti et une consommation maîtrisée, seulement 2,29l/100 km. Système Smart Key (clef à puce intelligente) pour l'allumage du moteur à distance (moins de 2 m). Signature phare Full LED inédite et design racé. Pour profiter toujours plus de chacune de vos journées, il est temps pour vous de l'essayer.

VS

Alpine A110

Porsche 718 Cayman PDK

Le premier match

1 080 kg*

*1 103 kg sur Première Édition

4,5 s
0 à 100 km/h



58 500 €

Octobre 2017
Commercialisation

CHRISTIAN MARTIN

Alpine peut-il chatouiller

Chez Renault, on a appris à être prudent. Lorsqu'on évoque le futur d'Alpine, le discours officiel vous recadre, précisant que la priorité est de bien réussir le lancement de l'A110. La suite, ils n'y songent même pas dans le bureau de Billancourt. Et lorsqu'on s'aventure sur le terrain de la concurrence, là encore, on préfère marteler le fait que l'A110 ne rentre frontalement en concurrence avec aucun des coupés sportifs. Et si vous insistez, alors le nom de Porsche apparaît plutôt en fin de liste.

Pourtant, il suffit de s'attarder sur la philosophie de l'A110 pour noter de nombreux points communs avec le 718 Cayman. Moteur central, boîte robotisée, trains avant à double triangulation. Rien que de très commun dans cette catégorie de voiture ? Oui et non. Si le moteur turbo du Cayman affiche 300 ch et 380 Nm de couple, il doit mouvoir un poids

total de 1 365 kg. Moins puissante – en tout cas au lancement –, l'A110 se contente d'un poids total de 1 080 kg. Et lorsqu'on divise le poids par la puissance, les deux modèles se tiennent dans un mouchoir de poche.

Sur le plan des performances pures, l'A110 semble avoir les moyens de prendre l'ascendant.

Sur le 0 à 100 km/h, ses géniteurs assurent qu'elle devrait se contenter de 4,5 s (4,7 s pour le Cayman). Elle pourrait même prendre le large sur le 1 000 m d.a. grâce à son aérodynamique très travaillée. Renault annonce – certes prudemment – un excellent 23,6 s.



	Alpine	Porsche
L/I/h	4,18/1,798/1,26 m	4,37/1,80/1,30 m
Poids	1 080 kg	1 365 kg
Moteur	4 cylindres 1.8 turbo	4 cylindres 2.0 turbo
Puissance	252 ch	300 ch
Couple	320 Nm	380 Nm
Rapport poids/puissance	4,3 kg/ch	4,6 kg/ch
0 à 100 km/h	4,5 s	4,7 s
400 m da	13,3 s	—
1000 m da	23,6 s	—

*Données constructeur

4,7 s
0 à 100 km/h

1 365 kg

56810 €
Prix à partir de

Depuis 2016
Commercialisation

PORSCHE

Porsche?

S'il nous est impossible de jauger le comportement, plus ou moins sportif, de l'A110, nous pouvons d'ores et déjà dire que la partie sera rude pour le coupé français tant le Cayman frise la perfection dans ce domaine. Freinage impeccable et résistant, comportement joueur mais prévenant et confort de roulage préservé.

Un Cayman "premier prix" s'affiche à 56 810 € avec la boîte robotisée. À ce tarif, inutile de préciser que la liste d'équipements de série se limite au strict nécessaire. Tout le contraire de l'Alpine! À niveau d'équipement équivalent, une différence de plus de 10 000 € devrait rester à l'avantage de l'Alpine. Un argument choc qu'il faut s'empresse de relativiser en insistant sur le fait que même si le Cayman est pauvrement équipé, la magie Porsche opère et la finition reste soignée. Deux domaines où les premiers modèles présentés n'apportent pas vraiment de réponse.

Ses autres rivales

Alfa Romeo 4C



Prix	63 200 €
Poids	895 kg
Puissance maxi	240 ch

Avec sa coque carbone, la 4C joue l'exclusivité, au prix fort et sans confort.

Lotus Elise 250



Prix	61 620 €
Poids	899 kg
Puissance maxi	243 ch

Sans doute plus redoutable sur piste que l'A110, l'Elise est moins facile à vivre.

Audi TT S



Prix	57 060 €
Poids	1 440 kg
Puissance maxi	310 ch

C'est le coupé idéal, facile à utiliser tous les jours. Mais ce n'est pas une sylphide.

LES NOUVEAUTÉS ONT ÉTÉ LÉGION À GENÈVE, ET CERTAINES MARQUES ONT SU GARDER LE SECRET JUSQU'AU DERNIER MOMENT. CES MODÈLES ONT NÉANMOINS ÉTÉ PASSÉS AU CRIBLE DE NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX.

Dossier réalisé par Jean Bourquin, Florian Chopin, Mélina Priam et Jean-Éric Raoul
Photos Yann Lefebvre et Arnaud Saunier



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 35 000 €

Commercialisation :
septembre 2017

Volvo XC60

Pas facile de remplacer la star maison, surtout lorsqu'il s'agit d'un SUV. Car Volvo ne se contente pas de faire un copier-coller du grand frère XC90. Pourtant, le nouveau XC60 ne manque pas de charme.

A Genève, le stand Volvo est une vraie carte postale scandinave: parquet clair, mobilier minimaliste, hôtesses au sourire discret, accueil chaleureux, poignées de main délicates... On s'y croirait, la neige en moins ! Il n'empêche, au moment de lever le voile sur le nouveau XC60, la tension est palpable. Aucun lien avec le fait que la version haut de gamme du SUV sera mue par une motorisation hybride rechargeable de 407 ch ! Tout un symbole. Rien à voir non plus avec l'arrivée, en 2019, d'un modèle 100 % électrique. On n'y est pas encore. Non : il s'agit là de présenter le rem-

plaçant du best-seller maison. Le XC60, qui représente 30 % des ventes de Volvo, est le SUV le plus vendu de sa classe en Europe, devant le trio allemand Audi Q5, BMW X3 et Mercedes GLC. Avouez que n'importe quelle équipe aurait la pression. D'autant qu'elle n'a pas opté pour la solution la plus évidente (choisie par les concurrents, justement), celle des "poupées russes". Maximilian Missoni, en charge du design extérieur, confirme: *"Si le XC60 reprend la plate-forme technique du XC90, il n'est en rien un mini-XC90. Nous voulons que chacun de nos modèles ait sa propre expression."* À bon entendeur... Le XC60 ne peut toutefois pas



“ Le XC60 n'est pas un XC90 en miniature. Nous voulions une ligne aux proportions parfaites, plus dynamique mais pas agressive pour autant. ”

Maximilian Missoni, vice-président design extérieur

Matériaux raffinés, finition léchée, le XC60 soigne les détails et fait le plein de technologies embarquées.

nier la ressemblance, même s'il se revendique tout autant comme le fils de l'actuel XC60. Il paraît moins râblé, plus bas que ses rivaux; affiche une ligne plus allongée, dynamique à la façon d'un gros break surélevé, sans aucune agressivité. Thomas Ingenlath, vice-président en charge du design, a trouvé la formule: *“C'est un athlète, pas un bodybuilder!”* Bref, une fois de plus, Volvo se démarque. Et tant mieux, dirons-nous! À bord aussi, la patte scandinave transpire: ligne fluide, cuir pleine fleur, inserts en bois clair et tonalités douces. Ceux qui affectionnent les ambiances sportives pourront choisir des matériaux plus froids et métalliques, mais ils n'échapperont pas au clin d'œil du petit drapeau suédois pris dans la surpiqure des sièges.

Dans la plus pure tradition maison, le XC60 met l'accent sur la sécurité et disposera des systèmes les plus aboutis. Volvo, qui ne craint pas de s'engager dans cette voie, annonce un pilote semi-automatique qui prend les commandes en cas de risque d'accident. Au menu également: les services connectés dernier cri, une clim quadrizone... Sous le capot, ceux qui ne souhaitent pas “se brancher” en hybride devront se satisfaire de 4 cylindres diesel (D4 de 190 ch ou D5 de 235 ch) ou essence (T5 de 254 ch ou T6 doté d'un compresseur et d'un turbo, d'une puissance de 320 ch!)



La sécurité est au cœur des préoccupations: le XC60 inaugure un pilote semi-automatique qui gère direction, accélération et freinage jusqu'à 130 km/h.

Volvo prouve que performances et écologie sont compatibles: la version haut de gamme de 407 ch sera hybride.



“ Nous avons encore accru la qualité intérieure avec de nouveaux matériaux pour apporter une impression presque premium. ”

Mark Fowler
chef de produit Qashqai



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 22 500 €

Commercialisation :
été 2017

Nissan Qashqai restylé

Pour rester la référence en Europe, le Qashqai s'offre un restylage visible esthétiquement et moderne sur le plan technologique.

Nissan avait tout intérêt à ce que le restylage de son Qashqai se remarque... L'auto a beau être le SUV compact le plus vendu en Europe, il voit le nombre de ses concurrents grossir et l'engouement pour le Peugeot 3008 ou le Renault Kadjar pourrait bien lui faire de l'ombre. Ainsi, de nombreuses pièces sont inédites : “L'ensemble de la partie avant a été modifié, le bouclier, la calandre, le capot, les ailes”, nous explique Mark Fowler, responsable produit Qashqai pour l'Europe. L'ensemble se veut plus charismatique. À l'intérieur, les matériaux, déjà de bonne facture, progressent encore, avec notamment des éléments moussés auprès des genoux. À noter l'apparition d'une nouvelle version haut de gamme Tekna+ qui dispose, entre



L'interface de l'écran tactile est plus intuitive. Les matériaux de cette finition haut de gamme Tekna+ sont également de meilleure facture.

autres, d'une sellerie cuir Nappa dont le dessin rappelle la sellerie de type bracelet de montre DS... La forme des sièges a également évolué pour offrir plus d'espace aux passagers arrière qui profiteront de caves à pieds très confortables. Le volant arbore une nouvelle ergonomie et le système d'info-divertissement se veut plus intuitif.

Si sur le plan mécanique, rien ne bouge par rapport à l'offre actuelle (essence : 115 et 163 ch ; diesel : 110 et 130 ch), la dotation en équipements a été revue à la hausse. “Nous avons intégré des radars dans la calandre, au niveau du logo, ce qui permet d'améliorer le freinage d'urgence avec la reconnaissance des piétons”, indique Mark Fowler. Avant la fin de l'année, le Qashqai sera également équipé du système de conduite semi-autonome ProPilot qui gère la vitesse et le maintien de l'auto dans sa file sur voie rapide.



Celui qu'il remplace

Apparu fin 2013, le Qashqai II inaugure la plate-forme modulaire CMF C/D de l'Alliance Renault/Nissan. SUV le plus vendu en Europe, il sort un exemplaire chaque minute de l'usine de Sunderland (GB).

**NOUS TENONS À FÉLICITER
NOS CONCURRENTS
POUR LEUR PARTICIPATION.
C'EST IMPORTANT
DE PARTICIPER.**



**NOUVEAU SUV PEUGEOT 3008
VOITURE DE L'ANNÉE**



PEUGEOT RECOMMANDE **TOTAL** Consommation mixte (en l/100 km) : de 3,8 à 6,0. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 100 à 136.

NOUVEAU SUV PEUGEOT 3008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 35 000 €

Commercialisation :
juin 2017

L'Arteon adopte (en option) le système d'infodivertissement via un écran de 9,2 pouces avec commandes gestuelles.

Volkswagen Arteon



Outre les blocs 4 cylindres, un VR6 est prévu... et pas forcément pour les États-Unis.

L'Arteon est un coupé 5 portes, il dispose donc d'un large hayon qui s'ouvre sur un coffre de 563 dm³.



Né Passat CC, le coupé 5 portes de Volkswagen devient Arteon et s'émancipe de la berline pour devenir un modèle aussi sportif que familial. Si, si, c'est possible !

Pour l'anecdote, la paternité du style de l'Arteon peut être attribuée à Marc Lichte, désormais à la tête du design Audi, mais qui a officié durant des années chez Volkswagen. *"Il était en effet mon responsable lorsque nous avons finalisé le dessin de l'Arteon"*, nous confie Tobias Sühlmann, l'auteur du coup de crayon. Aussi n'est-il pas complètement saugrenu de retrouver certains traits communs avec les Audi les plus récentes (et à venir...).

Mais il s'agit bel et bien d'une Volkswagen, avec un physique plus marqué que sur le reste de la gamme. *"Nous avons souhaité lui donner un look de vraie sportive, comme les coupés des années 60 ou 70"*, nous explique le designer. La chute fuyante du pavillon ou encore le long capot moteur évoquent l'esprit fastback des coupés de cette époque. Notez la découpe du capot moteur qui vient reposer sur le passage de roue. *"J'aime cette ligne qui fait le tour complet de l'auto"*, avoue notre interlocuteur. Mais le plus marquant reste cette proue béante qui aurait certainement gagné en sobriété sans cette ouïe surdimensionnée dans le bouclier.

Coupé à l'extérieur mais très habitable à l'intérieur, tel était le cahier des charges. Il comprenait également l'utilisation de la plate-forme MQB et un empattement de 2,84 m pour 4,87 m de longueur. Le résultat est une réussite : l'espace réservé aux passagers arrière n'a rien à envier à une limousine. Ajoutez à cela un large hayon ouvrant sur un vaste coffre (563 dm³) et des dossiers rabattables, et vous aurez l'impression d'un break !

La présentation de la planche de bord rassurera les habitués de la marque : tout est exactement à sa place. Seule véritable révolution, l'élimination d'un

“ Nous avons souhaité donner une allure de coupé des années 60-70, tout en préservant l'habitabilité. ”

Tobias Sühlmann, **designer extérieur**



Avec 2,84 m d'empattement, l'espace réservé aux passagers arrière est important, notamment au niveau des jambes.

grand nombre de boutons physiques avec la présence de l'écran tactile de 9,2 pouces à commandes gestuelles. On notera le clin d'œil à la Passat avec l'adoption d'une montre au sommet de la console. Sur les versions haut de gamme, l'instrumentation peut être 100 % digitale.

Au rayon des motorisations proposées, l'Arteon débute sa carrière exclusivement avec des blocs 4 cylindres : essence (1.5 TSI 150, 2.0 TSI 190 et 280 ch) et diesel (2.0 TDI 150, 190 et 240 ch). Boîte DSG7 et transmission intégrale 4Motion sont également au programme. Si aucun V6 ne sera proposé, l'Arteon devrait toutefois récupérer le VR6 du SUV Atlas (disponible aux États-Unis), et pas forcément uniquement sur les marchés américain et chinois...

Le Crossland X est un vrai crossover, il mélange les univers du SUV et du monospace

Thibaut Doneux, designer extérieur du Crossland X

LAURENT LACOSTE



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 17 000 €

Commercialisation :
juin 2017

Opel Crossland X

Le monospace urbain n'ayant plus la cote (l'a-t-il jamais eue ?), les constructeurs se tournent vers des silhouettes plus alléchantes. Toutefois, le Crossland X n'entend pas être un SUV, mais un crossover... Explications

Le monospace n'a plus vraiment la cote, pourtant sa modularité est toujours attractive." Thibaut Doneux, designer extérieur du Crossland X donne ici une indication sur le cahier des charges de l'Opel. La ligne extérieure ne devait surtout pas être celle d'un monospace, mais l'intérieur devait en avoir tous les avantages... La silhouette monocorps (cassure entre la ligne du pare-brise, incliné, et capot moteur plus horizontal) disparaît ainsi sous des attributs d'aventurier des villes (assiette rehaussée, protections plastiques). Opel ne va-t-il pas se mélanger les pinceaux avec le Mokka X à peine plus long (+ 7 cm) ? "L'esprit est différent, le Mokka X est plus dynamique, plus baroudeur, le Crossland X est clairement orienté famille avec une ceinture de caisse moins haute, des vitrages plus importants et une ligne de pavillon qui se prolonge plus", nous explique le designer d'origine belge. À l'intérieur, comme prévu, l'ambiance SUV s'estompe. Le Crossland X offre un bel espace habitable et une belle modularité provenant de ses gènes de monospace. Mais la banquette coulissante 60/40 n'est pas disponible de série dès l'entrée de gamme. Cet équipement peut faire passer le volume du coffre de 410 à 520 dm³. L'ergonomie change fortement avec l'adoption d'un écran tactile (jusqu'à 8 pouces). La climatisation reste toutefois en accès direct, et les connexions (USB et Jack) sont désormais bien plus faciles d'accès. Si les matériaux sont doux sur la planche de bord, ils sont durs sur une partie des contre-portes. Opel a réussi un beau mélange des genres. Pardon, un crossover...



L'ergonomie gagne en clarté grâce à l'adoption de l'écran tactile (jusqu'à 8 pouces).

Le volume du coffre peut passer de 410 à 520 dm³ grâce à la banquette coulissante (option).

NOUVEAU FORD KUGA

TREND 1.5 DIESEL TDCi 120 CH

249€

/MOIS*

LOA 48 MOIS. 15 000 KM/AN. 1^{ER} LOYER DE 3 930 €, SUIVI DE 47 LOYERS DE 249 €/MOIS.
COÛT TOTAL SI ACHAT : 24 540,65 €.

Une autre façon de voir la vie.



Go Further

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

*Exemple de location avec option d'achat 48 mois d'un Kuga Trend 1.5 TDCi 120 ch BVM6 4x2 Type 09-16. Prix maximum au 19/09/16 : 27 000 €. Prix remis : 23 500 € incluant l'option Pack Style Plus. Kilométrage 15 000 km/an. Option d'achat : 8 910 €. Assurances facultatives. Décès-Incapacité dès 17,63 €/mois en sus du loyer. Coût total de l'assurance : 846,24 €. Délai légal de rétractation. Si acceptation par Ford Credit, 34 rue de la Croix de Fer, CS 90036, 78174 St-Germain-en-Laye Cedex. RCS Versailles 392 315 776, intermédiaire inscrit à l'ORIAS, N° 07 009 071. Produit « Assurance Emprunteur » assuré par les succursales françaises de FACI, SIREN 479 311 979 RCS Nanterre, et FICL, SIREN 479 428 039 RCS Nanterre, Groupe Axa, Terrasse 8, 51 rue des Trois Fontanot, 92000 Nanterre. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande de ce Kuga neuf, du 01/03/17 au 31/03/17, dans le réseau Ford participant. **Modèle présenté :** Kuga ST-Line 1.5 TDCi 120 ch Stop & Start 4x2 avec options au prix déduit de la remise de 30 320 €, 1^{er} **loyer de 3 930 €**, option d'achat de 11 178 €, **coût total si achat : 32 695,87 €**, **47 loyers de 374,21 €/mois. Consommation mixte (l/100 km) : 4,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 115** (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.

ford.fr

Mercedes-AMG GT Concept

Mercedes-AMG veut taquiner Porsche et sa Panamera et s'offre avec ce concept une GT familiale technologique.

Notre GT, c'est comme la 911 de Porsche". Gordon Wagoner, patron du style du groupe Daimler, n'y va pas par quatre chemins. Ce concept GT quatre portes (cinq, avec le hayon...) annonce la future rivale de la Panamera. L'engin s'apparente à une GT rallongée. "C'est une GT, elle en a l'ADN et les codes, avec ses hanches sexy et son long capot", soutient-il. Mais c'est aussi une descendante des sportives historiques de Mercedes: "Elle reprend la calandre des fameuses Panamericana". Cette dernière est encadrée par des optiques étroites intégrant la technologie nano active fibre. L'intérieur n'est pas visible mais concernant les places arrière, Gordon Wagoner assure "qu'il y a plus d'espace à la tête que dans une Classe E". Le V8 4.0 biturbo de la gamme est associé à un électromoteur placé sur l'essieu arrière pour offrir une puissance de 600 kW (soit 816 ch). L'auto embarque une nouvelle génération de batteries modulaires dotées d'une capacité supérieure et affichant un poids réduit par rapport aux systèmes sur le marché. L'ensemble permet à cette GT de passer de 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes. Ce système hybride, baptisé EQ Power+, sera introduit sur l'ensemble des modèles Mercedes-AMG.



Sur l'essieu arrière, le GT Concept dispose d'un moteur électrique permettant de proposer une transmission intégrale, tout en faisant grimper la puissance à 600 kW, soit 816 ch.

“ Ce concept viendra agrandir la famille de la GT. Il en reprend forcément l'ADN, et notamment ses hanches sexy. ”

Gordon Wagoner, responsable du design Daimler



Coupé familial, certes, mais surtout coupé sportif, comme en témoigne le capot nervuré qui dissimule le V8 4.0 biturbo de la bête.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 175 000 €

Commercialisation :
2018

Vous aurez du mal à y croire.

CRÉDIT À
0%



DU 13 AU 22 MARS
SUR TOUTE LA GAMME
VOLKSWAGEN

T.A.E.G. fixe/an à 0% sur 36 mois avec un apport minimum de 10% du prix total TTC du véhicule.
416,67€ par mois pour 15 000€ empruntés. Montant total dû: 15 000€.

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 538

* Offre de crédit liée à une vente réservée aux particuliers valable pour les modèles Volkswagen neufs chez tous les Distributeur Volkswagen présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital: 318 279 200€ - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15 av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et d'intermédiaire d'assurance n°ORIAS: 08 040 267 (www.orias.fr) et après expiration du délai légal de rétractation. Montant total minimum du crédit 2 500€ sur 36 mois. Taux débiteur fixe: 0%. Coût du crédit pris en charge par Volkswagen Group France. Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. Assurance facultative Décès-Incapacité Perte d'Emploi souscrite auprès de Cardif Assurance Vie, SA au capital de 688 507 760€ - n°732 028 154 - RCS Paris et Cardif Assurances Risques Divers, SA au capital de 14 784 000€ - n°308 896 547 - RCS Paris - Siège social: 1, bd Haussmann - 75009 Paris. Cotisation de 24,75€ par mois. Ce montant s'ajoute à la mensualité en cas de souscription. Montant total dû au titre de l'assurance: 891€. Taux annuel effectif d'assurance: 3,85%. Le coût de l'assurance varie en fonction de l'âge de l'emprunteur. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 13/03/2017 et le 22/03/2017 (cf. volkswagen.fr).

Cycles mixtes de la gamme Volkswagen (l/100km): 1,5 à 7,6. Rejets de CO₂ (g/km): 35 à 180.



Le hayon engloutit 520 dm³, soit 20 de plus que la berline.

Jean-Éric Raoul, rédacteur en chef



LES INFOS CLÉS

Prix:
à partir de 100 367 €
Commercialisation:
octobre 2017

Porsche Panamera Sport Turismo



Non content de faire un carton avec ses SUV, Porsche décline désormais sa Panamera en break. Mais pensez à bien arrimer la cargaison avant de démarrer !

Qui aurait dit que l'on s'extasierait un jour devant un break Porsche ! Et pourtant, le prolongement du toit, associé aux hanches sportives de la Sport Turismo, lui offrent à la fois dynamisme et élégance. En plus d'une capacité de chargement très généreuse : le hayon engloutit 520 dm³, soit 20 de plus que la berline. Les passagers disposent-ils également de plus de place ? Oui et non. Mètre en mains, rien ne change en longueur aux jambes. Mais la lunette arrière reculée donne une sensation d'espace supérieure et un peu plus de garde au toit. Et il est désormais possible d'accueillir un troisième passager à l'arrière. Oh, petit, le passager. Car c'est un strapontin qui remplace l'accoudoir central, d'autant que le tunnel de transmission est envahissant. À propos de transmission, la Sport Turismo sera disponible uniquement en intégrale et toutes les motorisations y sont proposées, sauf la Turbo S E-hybride, pour l'instant. N'y voyez pas un manque d'ambition sportive : pour rappeler la base musclée de sa démnageuse, Porsche l'a fait tourner sur le Nürburgring. Verdict : 7,38 mn au tour en version Turbo, soit exactement le même temps que la berline équivalente. Chassez le naturel...

L'élégance n'a pas toujours été l'atout majeur de la Panamera. Mais en version Sport Turismo, elle fait vraiment envie !

Un hayon, des sièges rabattables et un vaste coffre sur une Porsche ? Oui, c'est possible.





7

En arrivant à la chicane...

A..... JE DOUBLE

B..... JE DOUBLE

C..... JE DOUBLE

D..... JE DOUBLE

NOUVELLE SAISON, NOUVELLES REGLES, NOUVEAU SPECTACLE

Les Grands Prix de Formule 1 sont de retour sur CANAL+ avec le Grand Prix d'Australie dimanche 26 mars. Avec des voitures encore plus spectaculaires, vivez cette nouvelle saison au cœur de la course : essais, qualifications, Grands Prix et magazines. Prolongez l'expérience en profitant de contenus enrichis avec l'appli CANAL F1 APP.

CANAL+

APPELEZ LE

3910

Service 0,25 € / min
+ prix appel

Le logo F1 FORMULA 1, les dénominations F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX et toutes les marques qui y sont associées sont des marques déposées de Formula One Licensing B.V., une société du groupe Formula One. Tous droits réservés.



À PARTIR DE 53 400 € - DÉBUT 2018

DS 7 Crossback

L'édition limitée La Première s'affiche à près de 55 000 €. Cela peut paraître élevé, mais l'équipement est digne de la concurrence.

Jusqu'au 31 décembre 2017, DS commercialisera son premier SUV sous la seule finition La Première, disponible avec les blocs BlueHDI 180 (53 400 €) et THP 225 (54 900 €), tous deux associés à la boîte automatique à 8 rapports. Le tarif comprend la peinture métallisée (gris, blanc ou noir), les jantes de 20", le cuir Nappa, l'instrumentation digitale, l'écran tactile 12",

le Connected Pilot (régulateur adaptatif avec maintien dans la voie), la suspension adaptative et pro active. La liste des options se contente de sept éléments, dont la vision de nuit, l'assistant au stationnement 100 % automatique, la dashcam (comme sur la Citroën C3) ou encore le toit ouvrant panoramique. La version diesel s'affiche ainsi à 58 700 €. Cela place l'auto entre un Audi Q3 TDI 184 S Tronic

Quattro Ambition luxe (47 510 €), qui aura besoin de nombreuses options pour tenter de se mettre au niveau, et un Q5 TDI 190 S Tronic Quattro Design Luxe (58 900 €), auquel il manquera également de nombreux équipements... Aucun des deux modèles allemands n'aura, en effet, de surpiqûres « point perles », de montre B.R.M. ou encore de dossier de banquette arrière inclinable électriquement.



Cette édition limitée La Première dispose de l'écran tactile de 12" et de l'instrumentation 100 % digitale.

Bel espace habitable à l'arrière avec en sus, des dossiers qui peuvent s'incliner électriquement.



ItalDesign & Airbus Pop.Up



Coincé dans un bouchon interminable, qui n'a jamais rêvé d'appuyer sur un bouton pour transformer sa voiture en drone ? Ce n'est plus de l'ordre du fantasme. La Pop.Up mise au point par ItalDesign et Airbus Industries n'a rien d'un véhicule de bande dessinée d'anticipation, le fait est.

Au cœur du dispositif se tient une capsule en fibre de carbone en mesure d'accueillir deux personnes (2,64 m en longueur). Partant de là, le cocon peut être posé sur un module terrestre animé par deux électromoteurs, avec à la clé une autonomie de 130 km. La conduite est totalement autonome. Autre possibilité, la capsule peut

être arrimée à un module volant composé de quatre rotors mus par des électromoteurs pour une puissance de 136 kW et une autonomie de 100 km. Le poids total ne doit pas dépasser 600 kg. Evidemment, la Pop.Up ne se déplace pas avec son drone sur le toit (3,11 m d'envergure), il reste donc à savoir quand l'engin passe du statut d'automobile à celui d'objet volant. Rien de plus simple. Selon le mode déplacement choisi, le module terrestre ou le module volant se rend par lui-même un à point donné, et la transformation s'effectue à ce moment-là. Il suffisait d'y penser. L'intelligence artificielle s'occupe de tout. Les essais dans une vingtaine d'années.

Mitsubishi Eclipse Cross

À PARTIR DE 27 000 €* - AUTOMNE 2017

Avec ses 4.40 m de long, l'Eclipse Cross ne remplace ni l'Outlander (4.70 m), ni l'ASX (4.30 m), il s'ajoute à la gamme. Si sa calandre reprend le dessin du grand SUV japonais, l'arrière adopte un dessin évoquant plus une version coupé avec une découpe pour le moins particulière. L'habitacle se veut tout aussi original et les matériaux

plastiques trahissent l'origine nippone du modèle. On appréciera toutefois l'aisance proposée aux places arrière avec une banquette arrière coulissante. L'offre moteur se compose d'un bloc 1.5 l essence associé à une boîte CVT et d'un diesel 2.2 l associé à une boîte automatique à 8 rapports. Dans les deux cas la transmission intégrale est au programme.



TechRules Ren

Vous-vous souvenez de l'Opel Ampera, cette voiture électrique équipée d'un moteur essence servant de générateur pour alimenter directement la batterie ? Eh bien, la société chinoise TechRules reprend le même principe sur son prototype Ren, en plus gros. Grosso modo, une turbine diesel recharge une batterie au lithium-

ion, laquelle alimente six électromoteurs (deux à l'avant, quatre à l'arrière) pour une puissance et un couple respectivement portés à 1 287 ch et 2 340 Nm. Les cellules habitables, au nombre de trois, sont interchangeables. La chose devrait déboucher sur une toute petite production en série à des prix que l'on devine pharaoniques.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

Nouveaux modèles, restylages, évolutions mécaniques : découvrez, chaque quinzaine, **ce qui change chez les constructeurs.**



Alfa Romeo Stelvio



A lfa Romeo

Stelvio Le Stelvio embauche deux moteurs en début de carrière. Le 4 cylindres essence 2.0 Turbo de 280 ch réclame 51 300 ou 55 600 € sous les finitions Super et Lusso. Rajoutez 2 940 € pour le malus. Le 4 cylindres diesel 2.2 de 210 ch est disponible sous ces mêmes finitions aux prix respectifs de 49 200 et 53 500 €. Rajoutez 50 € pour le malus. BVA8 et transmission 4x4 dans les deux cas. Super : antibrouillards, banquette 40/20/40, clim. automatique bizona, démarrage sans clé, feux diurnes à LED, frein de stationnement électrique, planche de bord 2 tons, projecteurs bi-Xénon, radars de parking AV/AR, régulateur

de vitesse, rétros rabattables électriquement, rétro central photosensible, jantes alliage 18 pouces. Multimédia : écran central 6,5 pouces commandé par une molette, Bluetooth, USB, GPS. Assurances : avertisseur de risque de collision + détection piéton, alerte de franchissement de ligne, freinage d'urgence autonome. Lusso : caméra de recul, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, régulateur de vitesse adaptatif, rétros photosensibles, sellerie cuir, sièges électriques, sièges et volant chauffants, surveillance des angles morts. Multimédia : écran 8,8 pouces, GPS 3D, ordinateur de bord écran couleur 7 pouces.

Porsche Panamera Sport Turismo



Porsche

Panamera Sport

Turismo Extrapolé de la carrosserie courte de la berline, le break Panamera Sport Turismo ne fait l'impasse sur aucune motorisation. L'entrée de gamme Panamera n'est toutefois disponible qu'en quatre roues motrices (propulsion en sus sur la berline). Voici les prix. Panamera 4 ST – V6 3.0 330 ch : 100 367 €,

malus de 6 553 €. Panamera 4 S ST – V6 2.9 440 ch : 123 047 €, malus de 9 050 €. Panamera Turbo ST – V8 4.0 550 ch : 161 927 €, malus de 10 000 €. Panamera 4 E-Hybrid ST – V6 2.9, puissance cumulée de 462 ch : 114 782 € avant déduction du bonus de 1 000 €. Panamera 4 S Diesel – V8 4.0 422 ch : 127 007 €, malus de 6 053 €.



Volkswagen e-Golf

Volkswagen

e-Golf La variante électrique de la Golf restylée, alias e-Golf, va plus loin que la précédente version. L'électromoteur développe 136 ch (115 ch auparavant), et la capacité de la batterie au lithium-ion passe de 24,2 à 35,8 kWh. Résultat, l'autonomie en cycle officiel d'homologation est portée de 190 à 300 km – aux environs de 200 km dans la vraie vie. L'installation multimédia est gérée par un écran tactile de 9,2 pouces à commande gestuelle. Prix : 39 350 € avant déduction du bonus de 6 000 €.



Porsche a choisi **Mobil 1** et **MICHELIN**

www.porsche.fr ou Porsche Contact **0 800 400 911** Service & appel gratuits

**Vous voyez double ?
Nous aussi.**

**Lors des Porsche Approved Days du 23 au 25 mars
le réseau officiel Porsche double la durée de garantie.**

Admirez, choisissez et repartez au volant de l'un des 700 véhicules d'occasion Porsche Approved sélectionnés par le réseau Porsche. La garantie Porsche Approved passe exceptionnellement de 12 à 24 mois*, du 23 au 25 mars, pour vous permettre de découvrir le plaisir de conduite typiquement Porsche.

Afin de préparer au mieux votre visite, retrouvez les occasions via le moteur de recherche

Porsche Approved sur www.porsche.fr



PORSCHE

Cayenne Diesel Platinum Edition - Conso. Mixte : de 6,6 à 6,8** l/100 km - Émissions de CO₂ de 173 à 179** g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen). *Offre valable pour toute commande de Véhicule d'Occasion éligible à la Garantie Porsche Approved et dans les Centres (Service) Porsche participants du 1^{er} au 31 Mars 2017. Offre non cumulable avec toute autre offre en cours, valable sous conditions et sur une sélection de véhicules éligibles. Voir le détail de l'offre dans votre Centre (Service) Porsche. **En fonction du types de roues montées sur le véhicule.



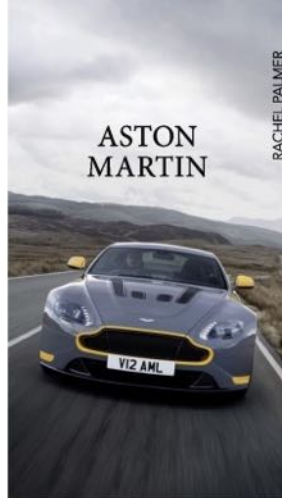
FERRARI



ROLLS-ROYCE



PORSCHE



ASTON
MARTIN

RACHEL PALMER



JAGUAR

STUART PRICE



BENTLEY



LAMBORGHINI

WOLFGANG



MASERATI

80 milliards

C'est le chiffre d'affaires, en euros, généré chaque année à l'échelle mondiale par l'industrie de l'automobile de luxe, qui se contente pourtant d'environ 450 000 voitures vendues par an dans un marché automobile global qui avoisine les 80 millions d'unités.

DANIEL WOLLSTEIN



Les marques de luxe en pleine forme

ELLES COÛTENT UNE FORTUNE, CE QUI NE LES EMPÊCHE PAS DE SE VENDRE DE MIEUX EN MIEUX.

BIENVENUE DANS L'UNIVERS FLORISSANT DES VOITURES TRÈS HAUT DE GAMME.

Par Brice Perrin

C'est un marché en pleine explosion, qui génère chaque année des dizaines de milliards d'euros de revenus. Le mouvement est accentué par la multiplication des demandes spécifiques d'une riche clientèle toujours plus nombreuse: en 2016, la planète comptait plus de 1 800 milliardaires, et près de 20 millions de millionnaires. Si la plupart des marques de luxe sont désormais intégrées à de grands groupes automobiles, le développement de nouveaux débouchés et la croissance forte du segment des SUV sont autant d'opportunités prometteuses.

Un marché en croissance permanente

En cinq ans, les ventes de voitures de luxe ont plus que doublé, pour atteindre 460 000 unités, et elles ont quasiment triplé depuis l'année 2009

– qui correspondait à un niveau bas, du fait de la crise économique. La plupart des marques de luxe voient leurs ventes progresser depuis cinq à huit ans, et la tendance ne semble pas près de s'inverser. Plusieurs constructeurs viennent à nouveau de battre leur record historique de ventes et si, en 2016, les immatriculations de Porsche, Lamborghini et Rolls-Royce neuves se contentent d'une hausse d'environ 6%, en ligne avec le marché global (+5,6% d'après le spécialiste Jato), celles de Maserati ont augmenté de 30%, et celles de Jaguar ont bondi de 77%! Porsche, habitué aux records financiers, affiche année après année une marge opérationnelle située entre 15% et 18% et, en 2016, Ferrari s'est enorgueilli d'une marge opérationnelle de 20%! Pour 2017, les perspectives manifestent un optimisme certain. Ferrari s'attend à "livrer environ 8 400 voitures et atteindre 3,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires". D'ici la fin de l'année, Aston Martin espère faire grimper son chiffre

d'affaires de 30%, à 900 millions d'euros, même si les ventes sont plus faibles que prévu (moins de 5 000 contre 7 000 espérées pour 2016).

Une descente en gamme inéluctable

Pour exploiter au mieux l'image de marque et les frais engagés dans le développement de technologies, de plates-formes et de motorisations, les constructeurs de luxe ont trouvé une recette miracle: multiplier les modèles et descendre en gamme! Porsche est le premier à avoir mesuré le danger que représente la monoculture et, en vingt ans, la production de la marque a été multipliée par 10 grâce à ses SUV et berlines (notamment diesel – n'en déplaie aux puristes). Aujourd'hui, la 911 ne représente plus que 13,5% des ventes de Porsche, mais ce modèle reste celui qui véhicule le mieux l'image et l'histoire de la marque. Chez Jaguar, la familiale XE et le ➔

DES MARQUES EUROPÉENNES POUR UN MARCHÉ MONDIAL



PORSCHE	JAGUAR	MASERATI	BENTLEY	FERRARI	ASTON MARTIN	ROLLS-ROYCE	LAMBORGHINI
CRÉÉE EN 1948	CRÉÉE EN 1922	CRÉÉE EN 1914	CRÉÉE EN 1919	CRÉÉE EN 1947	CRÉÉE EN 1913	CRÉÉE EN 1904	CRÉÉE EN 1963
237 778 VOITURES VENDUES EN 2016 (+6%)	148 730 VOITURES VENDUES EN 2016 (+77%)	42 100 VOITURES VENDUES EN 2016 (+30%)	11 023 VOITURES VENDUES EN 2016 (+9%)	8 014 VOITURES VENDUES EN 2016 (+4,6%)	NC (AU MOINS 4 200) VOITURES VENDUES EN 2016 (+30%)	4 011 VOITURES VENDUES EN 2016 (+6%)	3 457 VOITURES VENDUES EN 2016 (+6,5%)
CHIFFRE D'AFFAIRES 21,5 MILLIARDS D'EUROS (2015)	CHIFFRE D'AFFAIRES 26 MILLIARDS D'EUROS* (+1,5%)	CHIFFRE D'AFFAIRES 3,48 MILLIARDS D'EUROS (+44%)	CHIFFRE D'AFFAIRES 1,94 MILLIARD D'EUROS (2015)	CHIFFRE D'AFFAIRES 3,10 MILLIARDS D'EUROS (+8,8%)	CHIFFRE D'AFFAIRES 696 MILLIONS D'EUROS (+16%)	CHIFFRE D'AFFAIRES ET MARGE OPÉRATIONNELLE (INTÉGRÉS AUX RÉSULTATS DE BMW)	CHIFFRE D'AFFAIRES 811 MILLIONS D'EUROS (2015)
MARGE OPÉRATIONNELLE 3,4 MILLIARDS D'EUROS (2015)	MARGE OPÉRATIONNELLE 1,83 MILLIARD D'EUROS* (-40%)	MARGE OPÉRATIONNELLE 339 MILLIONS D'EUROS (+223%)	MARGE OPÉRATIONNELLE 110 MILLIONS D'EUROS (2015)	MARGE OPÉRATIONNELLE 632 MILLIONS D'EUROS (+34%)	MARGE OPÉRATIONNELLE 19 MILLIONS D'EUROS (68 MILLIONS DE PERTES EN 2015)		MARGE OPÉRATIONNELLE (INTÉGRÉE AU BILAN D'AUDI AG)

*Pour l'ensemble du groupe Jaguar Land Rover

ET LA FRANCE DANS TOUT ÇA ?

Si elle ne produit pas de voitures de luxe, la France reste un marché important pour la plupart des marques spécialisées dans le très haut de gamme. Voici les scores réalisés en 2016 par les constructeurs concernés :

PLUS DE 10 000 AUTOS DE LUXE VENDUES :

Porsche	5 396
Jaguar	3 738
Maserati	732
Ferrari	235
Bentley	82
Aston Martin	74
Lamborghini	69
Rolls-Royce	15



Les voitures de luxe ont même droit à leurs Salons ! Ici, Top Marques, à Monaco.

SUV F-Pace totalisent plus de 60 % des ventes de la marque alors que les emblématiques XJ et F-Type ne représentent même pas 15 % des unités vendues – mais assurent, là encore, le maintien du prestigieux pedigree. La stratégie vaut même pour Lamborghini puisque le “bas de gamme” qu’est l’Huracán s’octroie près de 70 % des commandes. Idem pour Bentley dont la Continental assure plus de 60 % des ventes.

De nouveaux marchés en renfort

La Chine, 1^{er} marché automobile du monde, reste un eldorado à conquérir pour les constructeurs spécialisés dans le luxe, malgré une fiscalité contraignante (25 % de droits de douane, 25 % de taxes pour les moteurs de forte cylindrée, taxe de 10 % pour les voitures à plus de 180 000 €...). Certaines voitures peuvent ainsi voir leur prix doubler par rapport à l’Europe ! Ce qui n’empêche pas de nombreuses marques de luxe d’enregistrer de belles progressions. Avec 65 246 unités en 2016 (soit 12 % de hausse), la Chine est le premier débouché commercial de Porsche, devant les États-Unis. Pour le spécialiste Porsche Research & Markets, “le marché des voitures de luxe en Chine devrait croître en moyenne de 12 % par an d’ici à 2020, contre 8 % pour le marché automobile en général. En 2020, la Chine devrait devenir le premier débouché mondial pour les voitures de luxe.” En Chine, 2016 fut un très bon cru : + 91 % pour Maserati, + 31 % pour Jaguar et + 23 % pour Rolls-Royce. Mais en attendant que la Chine ne devienne le 1^{er} marché, les États-Unis demeurent la cible de prédilection historique pour ce secteur industriel. Le pays représente encore un tiers des ventes de Lamborghini, et la croissance du marché du luxe y demeure importante : + 25 % pour les ventes de Jaguar en 2016, ou encore + 14 % pour Maserati et + 12 % pour Rolls-Royce, pour qui les États-Unis restent le premier client, même si le concessionnaire qui vend le plus de Rolls-Royce dans le monde est désormais celui

de Dubaï... Enfin, l’Europe reste le 3^e marché privilégié pour les voitures de luxe, avec deux pays qui assurent l’essentiel des commandes : l’Allemagne et le Royaume-Uni – qui ont une industrie florissante dans ce domaine...

SUV, le passage obligé

Ce n’est plus une progression, c’est une explosion : une croissance à deux chiffres chaque année et, en 2016, les SUV représentaient plus d’un quart des ventes de voitures neuves en Europe, et près d’un tiers dans le monde. Les marques de luxe se sont engouffrées dans ce nirvana commercial avec un, voire plusieurs modèles dans leur gamme. Parmi les Porsche immatriculées neuves, plus de deux sur trois sont des SUV, et le Macan représente à lui seul 40 % des ventes de Porsche. Fin février 2016, Maserati débutait la production de son SUV Levante, qui a contribué à la progression des ventes du Trident (+ 30 % en 2016). Bentley commercialise son Bentayga depuis peu, Rolls-Royce s’apprête à lancer le Cullinan et Lamborghini annonce qu’elle va “conquérir le marché en constante croissance du SUV de luxe avec un modèle de série qui sera produit dès 2018. L’usine va quasiment doubler de taille pour accueillir ce modèle, et les ventes de la marque devraient aussi doubler pour atteindre 6 000 voitures par an.” Autant dire que, même pour les marques les plus exclusives, le SUV est impératif. Seul rebelle à ce jour, Ferrari, qui se limite aux breaks de chasse. Pour l’instant...

Le syndrome hypercar

Proposer des supercars ne suffit plus pour se démarquer. Bugatti fut le premier à lancer les hostilités avec la Veyron et ses 1 001 ch, mais d’autres l’ont rejoint. McLaren P1, Porsche 918, Ferrari LaFerrari, Pagani Huayra, Koenigsegg Agera et Regera... Et ce n’est pas fini : les Aston Martin AM-RB 001 et Mercedes-AMG Project One promettent de relever encore le niveau de

performances. Ces propositions délirantes ont deux mérites : donner une image encore plus exclusive à une marque et assurer une trésorerie conséquente puisque, la plupart du temps, la modeste production (de quelques exemplaires à quelques centaines d’unités) est intégralement vendue avant même la présentation du modèle au grand public... Les constructeurs ne se sont d’ailleurs pas arrêtés là : Ferrari en tête, ils sont désormais plusieurs à proposer des séries très limitées (de 10 à 50 exemplaires) basées sur un modèle existant, avec un moteur plus puissant et une carrosserie revue, mais pour un tarif cinq à dix fois supérieur. Et ça marche, comme en témoignent les livraisons actuelles des vingt exemplaires de Lamborghini Centenario, basée sur l’Aventador, tous prévendus depuis plus d’un an, et affichés à environ 2 millions d’euros l’unité. Le luxe ne connaît pas la crise. ■

L’avis de L’Auto-Journal

L’industrie du luxe française est réputée dans le monde entier. Mais depuis des décennies, le pays ne produit plus d’automobiles de luxe. Alors que Citroën se lance dans le premium avec DS, et que Renault a enfin décidé de relancer Alpine, la stratégie des constructeurs français dans ce domaine est masquée par le voile de l’inconnu. Ce qui n’empêche pas Porsche, Jaguar et consorts de faire des affaires dans l’Hexagone !



Quand la vie change, un crédit conso ça peut changer la vie.

Profitez de notre bon taux sur les **Prêts Personnels Auto, Travaux ou Projet**⁽¹⁾.

1,99% TAEG fixe

De 8 000 € à 30 000 €*, de 12 à 24 mois,
sans frais de dossier, du 20/02 au 01/04/2017 inclus.



BANQUE ET CITOYENNE

0 805 901 924

Service & appel
gratuits

• labanquepostale.fr⁽²⁾ • bureaux de poste



Exemple (3) : Pour un Prêt personnel Auto, Travaux ou Projet de 10 000 € sur 24 mois au taux débiteur fixe de 1,97 %, soit un TAEG fixe de 1,99 %, le remboursement s'effectue en 24 mensualités de 425,27 €. Montant total dû : 10 206,48 €. Pas de frais de dossier. Assurance Décès Invalidité⁽⁴⁾ facultative : TAEG de 1,55 %, soit 6,67 €/mois (non inclus dans la mensualité), soit un montant total dû sur la durée totale du prêt de 160,08 €. Flashez ce code et faites une simulation personnalisée sur votre mobile.

**UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.
VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.**

* Dans la limite de 21 500 € pour un Prêt personnel Projet. (1) Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. (2) Coût de connexion selon le fournisseur d'accès. (3) Exemple sur la base d'une première échéance à 30 jours. (4) Selon conditions contractuelles. Prêteur : LA BANQUE POSTALE FINANCEMENT - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 2 200 000 €. Siège social : CS 40014, 1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine Saint-Denis CEDEX. RCS Bobigny 487 779 035. Code APE 6492Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 09 051 330. La Banque Postale Financement est une filiale de La Banque Postale. Distributeur/intermédiaire de crédit du prêteur : LA BANQUE POSTALE - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 4 046 407 595 €. Siège social : 115 rue de Sèvres 75275 Paris CEDEX 06. RCS Paris 421 100 645. Code APE 6419Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 023 424. Assureur : SOGECAP - S.A. d'Assurance sur la Vie et de Capitalisation au capital de 1 168 305 450 € entièrement libéré, régie par le Code des assurances. RCS Nanterre 086 380 730. Siège social : Tour D2 - 17 bis place des Reflets 92919 Paris La Défense CEDEX. SOGECAP est une filiale de la Société Générale, qui détient une participation de plus de 10 % dans La Banque Postale Financement. Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Tailbout 75009 Paris.



PHOTOS JÉRÔME LEJEUNE

J'AI "CONDUIT" LA PREMIÈRE CITROËN AUTONOME

PSA a accepté de nous "passer le volant" de son prototype autonome, qui vient de parcourir près de 120 000 km sur les routes d'Europe. Épatant !

Je m'installe avec une petite appréhension : c'est la première fois qu'un "non-expert" est autorisé à mener ce prototype entièrement autonome, réalisé sur une base de Citroën C4 Picasso. De l'extérieur, rien ne le distingue de la version de série au premier coup d'œil : les cinq radars et six caméras sont parfaitement intégrés.

À l'intérieur : des écrans de contrôle et, surtout, des doubles commandes intégrales. Même le volant est en double, pour permettre à l'ingénieur qui m'accompagne de corriger la trajectoire si nécessaire. Ce qui arrivera deux fois : la première quand la voiture interprétera une sortie d'autoroute comme la voie à suivre, la seconde alors qu'une Audi A3 hésitait

(vraiment) trop à s'engager dans le trafic depuis sa voie d'insertion. Mais pour un prototype en cours de développement – qui n'est par ailleurs pas le plus abouti de la flotte actuelle de PSA –, ce C4 Picasso s'en sort admirablement. En tout cas sur les routes à chaussées séparées auxquelles il se destine.

La voiture maintient en permanence la distance idéale avec le véhicule qui précède, sans à-coups ni hésitations, et elle suit les courbes sans infliger de mouvements de caisse désagréables. Le volant tourne progressivement et presque constamment – ce qui, au passage, rassure sur le fait que l'auto a bel et bien le contrôle. Pour l'instant, l'automatisation de la conduite atteint le niveau 3 : l'auto est encore incapable de rallier un point A à un point B toute seule. Mais elle peut parcourir des centaines de kilomètres sur autoroute sans intervention du conducteur et elle gère à la perfection les dépassements, après avoir vérifié en un instant que la situation le permet – il suffit juste d'enclencher au préalable le clignotant. Pour en profiter dans votre auto, il faudra toutefois être patient : Vincent Abadie, qui dirige les travaux sur la conduite autonome chez PSA, explique que "la conduite autonome de niveau 2 (surveillance du conducteur encore requise) sera disponible en 2018, et celle de niveau 3 (plus besoin de regarder la route) en 2021. Elle sera d'abord réservée aux allures les plus basses, puis sur toute la plage de vitesses." Patience, donc.



Ce C4 Picasso d'apparence anodine n'a pas besoin d'intervention humaine sur autoroute !



MONDIAL DE L'AUTO Un nouveau format en 2018

Il reste le premier Salon automobile mondial, mais avec une fréquentation en baisse (- 14 % en 2016) et des constructeurs qui ne viennent plus systématiquement, le Mondial devait réagir. Face aux critiques sur la durée trop longue, et donc coûteuse, l'organisation annonce un format plus court pour 2018: le Mondial se tiendra du 4 au 14 octobre 2018, soit onze jours au lieu de seize, mais il comptera six nocturnes, soit deux de plus.



ULI DECK/AFP

DU 5 AU 9 AVRIL TECHNO CLASSICA À ESSEN www.sihh.de



C'est le Salon européen incontournable si vous aimez les anciennes, avec des centaines de restaurations et de modèles exceptionnels, et plus de 1 200 exposants. Inconvénients: c'est en Allemagne (à environ 300 km de Metz), et le billet est à 25 € (45 € le premier jour).



ÉCONOMIE

PSA-Opel, nouveau géant européen

Comme nous vous l'annoncions dans le précédent numéro, le groupe français PSA a finalisé l'acquisition de la marque allemande Opel (et de son pendant britannique Vauxhall). Avec la bénédiction des autorités françaises et allemandes, PSA a trouvé un accord et devra signer un chèque de 1,3 milliard d'euros à General Motors, plus 900 millions conjointement avec BNP Paribas pour la filiale financière de GM en Europe. Le français repassera ainsi devant Renault et deviendra, avec près de 4,5 millions d'unités annuelles, le 2^e groupe automobile européen derrière

le géant Volkswagen. Carlos Tavares a promis qu'aucun site ne sera fermé et qu'aucun emploi ne sera supprimé à court terme, mais Opel est chroniquement déficitaire et ses usines en surcapacité, et PSA souhaite un retour de la marque dans le vert d'ici à 2020. Pour qu'Opel renoue avec les bénéfices, PSA entend "réaliser d'importantes économies d'échelle et dégager des synergies dans les domaines des achats, de la production et de la recherche et développement". Nous vous tiendrons évidemment informés des suites de l'opération.

Les chiffres du marché français en février 2017



- 2,9 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à février 2016.

+25,2%

C'est la hausse des ventes du groupe Toyota en France en février 2017, avec 8 533 voitures immatriculées. Le japonais passe ainsi devant les groupes Ford et Fiat-Chrysler.

161 885

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de février, soit 314 931 depuis le début de l'année (+ 3,2%).

17 369

C'est le nombre de Renault Clio IV immatriculées en France depuis le début de l'année. La citadine au losange demeure l'indétrônable numéro 1, devant la Peugeot 208 (15 687 unités).

ZONE ROUGE

JEAN-BRICE LEMAL



Linda Jackson dévoile le prochain SUV Citroën

Traditionnellement, les dirigeants des marques automobiles font tout ce qu'ils peuvent pour éviter les fuites. Linda Jackson, la discrète patronne de la marque Citroën, vient de faire l'inverse: en plein Salon de Genève, elle a posté sur Twitter deux dessins accompagnés du message: "C'est avec grand plaisir que je partage avec vous ces premiers sketches de notre tout nouveau SUV du segment C, C5 Aircross." Ce SUV familial sera présenté au Salon de Shanghai (du 21 au 28 avril) et, comme vous pouvez le constater, ses lignes seront très proches du spectaculaire et désirable concept Citroën Aircross. Bonne nouvelle!



Bientôt une Insignia baroudeuse

Audi Allroad, Mercedes All-Terrain ou encore Peugeot RXH: les breaks typés tous chemins sont à la mode et, au même titre que la précédente génération, la nouvelle Insignia va elle aussi céder aux charmes de cette niche commerciale. Cette version, qui devrait perpétuer l'appellation Country Tourer, affichera des élargisseurs d'ailes et des bas de caisse noirs, une garde au sol rehaussée, des protections supplémentaires et, bien sûr, la transmission intégrale. Présentation prévue cette année.

Le BMW X3 partiellement dévoilé



TOM KIRCKPATRICK

Une fois n'est pas coutume, BMW a décidé de prendre les devants et de dévoiler des *spyshots* de la prochaine version de son SUV familial, le X3. Rien de nouveau par rapport à ce que vous aviez découvert dans L'Auto-Journal n°946, mais la marque révèle dans le même temps que ce X3 de 3^e génération, actuellement testé dans le Grand Nord, mettra l'accent sur le dynamisme et le plaisir de conduite, avec des aides électroniques efficaces mais paramétrées pour rester discrètes. Verdict dans quelques mois...



PUB

Un coussin qui vous veut du bien

Pour rappeler que le smartphone pose un problème de sécurité même quand il n'est pas entre les mains d'un conducteur, Volvo précise avec cette pub "percutante" que sa V40 est le premier modèle doté d'un airbag externe capable d'atténuer les blessures en cas de choc avec un piéton. Même si l'idéal est, bien sûr, d'éviter toute collision...

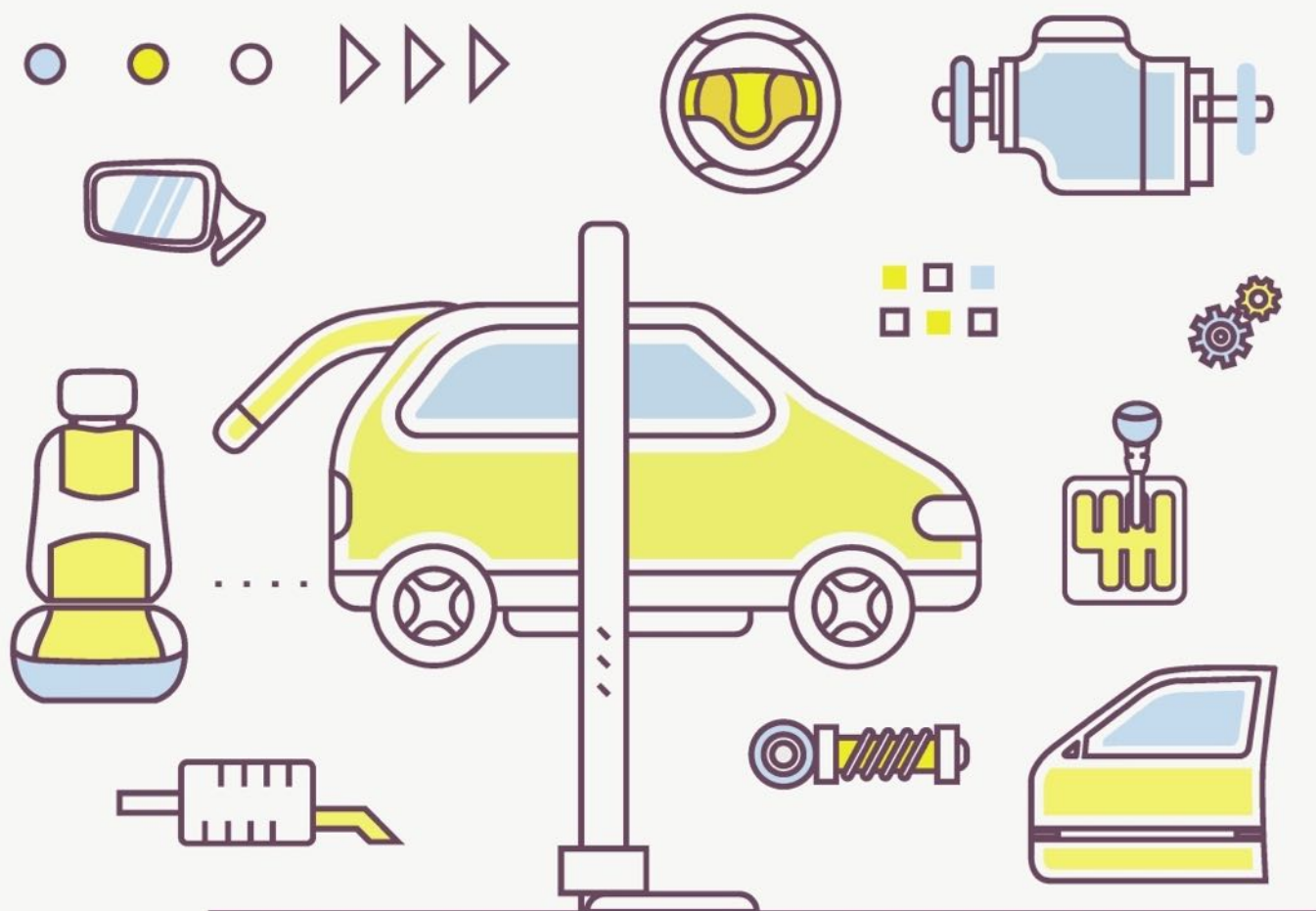
CO₂

L'automobile a encore progressé!

Les exigences fixées par l'Europe en matière d'émissions de CO₂ sont drastiques: les constructeurs ne devront pas dépasser 95 g/km en moyenne en 2021. Mais les voitures immatriculées s'en rapprochent déjà: le spécialiste Jato révèle qu'en 2016, malgré la baisse de la part de marché du diesel, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont baissé de 1,2% et s'établissent à 117 g/km. Et la marque la mieux placée est Peugeot (101,9 g/km), devant Citroën, Toyota et Renault. Enfin, avec 110 g/km en moyenne, le marché français est juste derrière la Norvège, le Portugal, le Danemark et les Pays-Bas.



REEMPLACER ~ ÉCONOMISER ~ PRÉSERVER



PIÈCES AUTO

ISSUES DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Une alternative aux pièces neuves

Depuis le 1^{er} janvier 2017, vous pouvez demander aux professionnels de l'automobile la réparation ou l'entretien de votre véhicule à partir de pièces d'occasion ou de pièces portant la mention échange standard. Généralement moins chères, ces pièces sont aussi tracées et sécurisées : d'occasion elles sont issues des centres de traitement de véhicules hors d'usage (VHU) agréés par l'Etat, ou, sous la mention *échange standard*, elles sont remises en état selon les spécifications du constructeur.

Y recourir c'est faire un geste pour l'environnement, alors parlez-en à votre garagiste !



L'AVENTURIER DES TEMPS MODERNES

Le Discovery a une réputation à tenir. Si, par certains de ses équipements et son style, il se rapproche du monde des SUV de luxe, il conserve ce qui a toujours fait sa force : un esprit de famille développé et des capacités de franchissement très supérieures à la moyenne. Par Guy L'Hospital Photos Nick Dimbleby et David Shepard



L'avis de Guy L'Hospital



Pas dans mes moyens, mais c'est un de mes modèles préférés. Avec lui, c'est un peu tous les jours l'aventure.



Ouf! Ce dimanche matin, à Roissy-Charles-de-Gaulle, je suis rassuré. J'aperçois à l'enregistrement la presse "tout-terrain". Les purs et durs. Ceux qui, avant l'invasion des puces électroniques, ne rechignaient pas à sortir de la voiture, tourner quelques moyeux de roues pour "craboter" le pont avant et s'offrir une petite séance d'escalade.

Car, de crapahutage, il n'en est plus beaucoup question avec les nouveaux SUV. Dernier témoin – avec le Land Cruiser et quelques Jeep – d'une espèce en voie d'extinction, le Discovery allait-il vendre son âme sur l'autel du luxe? À la vue de sa grille de tarifs, il était permis de

le croire. Premier prix à 50 900 €, le nouveau Disco peut flirter avec les 100 000 € équipé d'un V6 et de toutes les options qui vont bien. Autre indice pouvant laisser planer le doute: le design. Moins anguleux, il conserve le léger décrocher de pavillon qui fut la marque de fabrique des premières générations. À l'arrière, il jette aux orties son hayon à double ouverture mais se fend d'un style qui rappelle l'ancien système.

Son hayon, monobloc et en composite, dégage une large ouverture. Derrière, une ridelle interne et amovible peut supporter jusqu'à 300 kg, trois personnes pouvant s'y reposer lorsque le hayon est relevé. Sur les flancs du coffre, une platine de boutons permet de commander automatiquement la modularité des sièges arrière.

Ceci sans aucune intervention manuelle. Si tout est électrique, tout est évidemment facturé en option. Et cher! Mais le système est bluffant et deux adultes peuvent s'installer – plutôt confortablement – sur la dernière rangée de sièges.

Cette 5^e génération de Discovery est bien la plus luxueuse jamais construite, mais elle n'a visiblement pas abandonné son esprit familial.

De l'aisance pour tout le monde, un coffre parfaitement dessiné et logeable, et une modularité automatisée, il n'y a pas mieux sur le marché, même chez les grands monospaces. Tout juste pourrions-nous lui reprocher la finesse et la fermeté de sa sellerie. Jadis, entre un Range et un Disco, il y avait un monde. C'est beaucoup moins vrai aujourd'hui. Et pour cause, le dernier-né de chez Land Rover reprend pour une bonne part la structure alu du Range Rover. Ce qui permet, selon le constructeur, d'abaisser le poids par rapport au précédent modèle de plus de 400 kg sur certaines versions. Un *gap* qui laisse envisager de généreuses performances. C'est le cas... à condition d'opter pour un V6, et plutôt diesel.

En effet, c'est le TD6 de 258 ch et sa courbe de couple bien remplie qui convient le mieux à la bête. Malgré son gain de poids supposé, le dernier Discovery frôle les 2,3 tonnes. Ce qui ➔

Le coude à la portière

Vous vous souvenez sans doute de la publicité pour le Volkswagen Tiguan, où des chevaux sont pliés de rire devant un conducteur essayant (sans jamais y parvenir) de faire une marche arrière avec une remorque. Comme le Tiguan, le nouveau Discovery propose l'option Assistance au remorquage (430 €). Il faut préalablement sélectionner le crochet de remorquage amovible (780 €) ou à déploiement électrique (1 230 €). Marche arrière enclenchée, le conducteur positionne l'emplacement final et souhaité de la remorque. Il n'a plus qu'à gérer freins et accélération, le Disco se chargeant du reste.





PLUS
 Habitabilité/confort
 Capacités de franchissement
 Agrément moteur/boîte

—

MOINS
 Poids élevé
 Performances un peu justes
 Rapport prix/équipement



❶ Large et haut, le Land Rover ne brille pas par son agilité, mais son confort est remarquable. Les suspensions filtrent parfaitement les irrégularités, bruits d'air et vibrations sont exclus de l'habitacle.

❷ En matière de connectique, le Disco fait très fort: USB, HDMI, wi-fi... rien n'a été oublié.

❸ Clin d'œil au premier Discovery: le crochet porte-sac devant le passager avant.

❹ Tout se commande depuis l'écran central, y compris le basculement des sièges arrière... si personne ne s'y trouve!





DANS L'OUEST AMÉRICAIN, LE DISCOVERY NE PARAÎT PAS TROP IMPOSANT. EN EUROPE, SES 5 MÈTRES DE LONG DEVRAIENT D'AVANTAGE SE VOIR ●●●



❶ En seconde rangée, la banquette coulissante permet d'ajuster l'espace aux jambes. Positionnés plus haut, les sièges arrière ne sont pas inconfortables et peuvent être utilisés par des adultes. ❷ Comme des commandes de lève-vitres, ces boutons permettent d'abaisser ou de remonter les dossiers de sièges arrière. ❸ La ridelle peut se rabattre et se relever automatiquement. À l'usage, pas certain que l'intérêt soit réel.

n'est pas sans générer une certaine nonchalance. En contrepartie, la rigidité de la structure et la grande amplitude de suspension permettent de voyager dans un confort qui n'a pas grand-chose à envier à celui d'un Range. Ni en termes de filtration, ni même en ce qui concerne l'insonorisation, remarquable quel que soit le type de chaussée empruntée. C'est l'esprit du Discovery et c'est ce qu'on attend de lui. Il remplit cette tâche avec un certain brio.

Le plus familial des Land Rover ne peut pas se contenter d'un habitacle spacieux, élégant et confortable. Sa réputation tient pour beau-

coup au fait qu'il est censé, plus que n'importe quel autre SUV, ne jamais être stoppé par les anfractuosités de la nature.

Gués, rochers, sables, neige, boue ne doivent pas l'arrêter.

Et ils ne le feront pas ! Pas plus aujourd'hui qu'hier. Mieux : là où les limites des vieux Discovery étaient souvent celles du conducteur qui n'osait pas s'aventurer sur certains terrains, le nouveau dispose d'un système, le All Terrain Progress Control, qui analyse le terrain, utilise le couple nécessaire pour s'en sortir, gère freins,

différentiels, aides à la conduite et fait tout sans l'aide du conducteur. Ce dernier n'a qu'à tourner le volant. Le tout-terrain facile, en quelque sorte. Bien sûr, la garde au sol, la gamme de vitesses courtes, les angles d'attaque et de sortie, la suspension – forcément pneumatique dans ce cas-là – sont essentiels au bon fonctionnement d'un tel équipement. Il faut croire que le Discovery a coché toutes les cases, tant il semble inarrêtable. Dans le détail, sa garde au sol évolue entre 169 mm en position basse et 283 mm en position haute. Bien évidemment, le dernier Land Rover reprend le Terrain Response des autres SUV de

la marque. La commande rotative permet de sélectionner différents modes de conduite (neige, sable, boue...).

De retour sur la route, le Discovery abaisse automatiquement sa garde au sol à une certaine vitesse pour favoriser l'aérodynamisme. Plus bas et profitant de la bonne rigidité de la structure aluminium, il s'engage en courbe sans mollesse ni imprécision. Lorsque les virages se resserrent, le conducteur ressent davantage le poids, l'engin acceptant un peu de roulis avant de se caler.

Oubliez donc la conduite sportive avec ce Disco, ce n'est pas son truc.

La boîte automatique compte 8 rapports et les enchaîne en toute discrétion. Ça, c'est l'esprit Disco ! Du temps pour apprécier les astuces de rangements (deux boîtes à gants, une console centrale réfrigérée et même une petite cachette secrète sous l'autoradio), compter les prises 12 V et USB (6 pour les premières, 9 pour les

secondes), et additionner en monnaie sonnante et trébuchante les nombreux équipements proposés en option. Limitons-nous aux plus étonnants, comme le pack InControl Connect Pro, qui permet de gérer la position des sièges depuis son smartphone (3 340 €... sièges compris !), le pack tout-terrain qui comprend le système All Terrain Progress Control (1 410 €), le crochet de remorquage à déploiement avec une assistance au remorquage (1 660 €), la détection de hauteur de gué (360 €), le système de caméras panoramiques (800 €), le bracelet-clé étanche (410 €), l'écran central avec vision séparée conducteur/passager (830 €), l'affichage tête haute (1 340 €), la console centrale réfrigérée (370 €)... Au final, la facture passe de 74 300 € pour une finition HSE Luxury à plus de 95 000 € tous comptes faits (options et malus de 9 660 € compris). De quoi redonner de l'intérêt à la version SD4 de 240 ch, moins performante mais guère moins plaisante et qui se "contente" d'un malus de 3 660 €. ■



❶ **● Même sans pneumatiques étudiés pour, le Discovery se montre à l'aise sur tous les terrains, y compris le sable mou. Lors de notre essai, nous avons dû baisser la pression d'air lors des passages les plus délicats. L'aventure, vous dis-je ! ●**
Mode All Terrain Progress Control et gamme de vitesses courtes enclenchés, le Discovery gère l'ensemble des commandes, à l'exception du volant. C'est plus simple comme cela !



LAND ROVER DISCOVERY 3.0 TD6 258 ch HSE Luxury EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 258 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 600 Nm de 1750 à 2250 tr/mn
Type	6 cylindres en V, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2993 cm³/16 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,7 m
Pneumatiques	255/55 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,97/2,07/1,84/2,93 m
Poids/tractable freiné	2298/3500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,1 s
Vitesse maxi	■ 209 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre 7-5 pl.	■ 258-1137 ⁽¹⁾ dm³

(1) Mesure constructeur donnée chargée jusqu'au pavillon

LE BUDGET

Prix	■ 74 300 €
Malus (CO ₂)	■ 9 960 € (189 g/km)
Prix du modèle essayé*	95 960 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

Accès mains-libres, banquette arrière coulissante, boîte de transfert, caméra de recul, climatisation trizone, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes alliage 20 pouces, hayon électrique, sellerie cuir, suspension pneumatique, système audio Meridian 825 W, système de navigation avec radio numérique, toit ouvrant électrique...

Options

Affichage tête haute (1 340 €), pack InControl Connect Pro : rabattement des sièges arrière à distance + applications InControl (1 710 €), 3^e rangée de sièges (1 630 €), pack tout-terrain : blocage différentiel arrière, Terrain Response 2, All Terrain Progress Control (1 410 €).

Consommations	
Mixte	■ 7,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 8,3/6,5 l/100 km
Réservoir	■ 85 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Son habitabilité, sa modularité et ses aptitudes sur route comme en tout-terrain impressionnent.

Ses équipements aussi, même s'ils ne sont pas sans incidence sur le poids et le prix du modèle clé en main.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

58 [FACE-À-FACE] **PEUGEOT 5008** 2.0 BlueHDi 180 S&S EAT6 GT
RENAULT ESPACE 1.6 dCi 160 EDC6 Intens 7 places*



*Le Renault Espace photographié est une version Initiale Paris Pack 4Control.



Nuances de gris

A priori, ce type de véhicule familial n'engendre pas la passion. Mais le 5008 et l'Espace sont des exceptions. À défaut de susciter le grand frisson, ils créent l'émotion. Et vous pourriez bien devenir incondicional de l'un d'eux. Oui, mais duquel ?

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre

Pour Renault, l'Espace est un monument installé au firmament de la gamme. Il constitue, à n'en pas douter, le haut de gamme du constructeur... ou l'image qu'on se fait du porte-drapeau de la marque. À lui seul et mieux que tous les autres modèles réunis, cette vitrine roulante incarne un art de rouler ou de vivre, cher à Renault. Peu importe ses défauts,

grâce à ses options radicales et à son charisme, l'Espace ne laisse personne indifférent. Dans une certaine mesure, il s'inscrit comme une alternative crédible aux meilleures propositions haut de gamme de la concurrence allemande. Le Peugeot 5008, pour original qu'il soit, ne pousse pas le bouchon aussi loin. Cette relative timidité, ou plutôt cette prise de position délibérée, il la compense largement par un châssis dédié à la conduite et, corollaire, au plaisir de

conduite. Alors, aussi curieux qu'il puisse paraître, ce face-à-face n'oppose pas uniquement deux véhicules capables de transporter sept personnes mais confronte deux philosophies. D'un côté, un constructeur défend son art de vivre, de l'autre, il est question avant tout d'un art de conduire... Tout en respectant scrupuleusement, dans les deux cas, le cahier de charges attendu de ce type de véhicule. Au-delà de la comparaison des produits, le choc des idées... ➔

54 [FACE-À-FACE] PEUGEOT 5008 2.0 BlueHDi 180 S&S EAT6 GT RENAULT ESPACE 1.6 dCi 160 EDC6 Intens 7 places*

SUR LA ROUTE

Un simple regard sur les deux fiches techniques respectives permet déjà de tirer quelques précieux enseignements. Ainsi, le Peugeot dispose du plus "gros" moteur (2 l contre 1,6 l sur le Renault), qui délivre à la fois une puissance plus importante (180 ch contre 160 ch) et surtout un couple plus confortable (400 Nm contre 380 Nm). Sur la bascule, l'Espace plus imposant avoue de plus un poids supérieur de 100 kg par rapport à son rival, ce qui évidemment n'arrange rien pour affronter le chrono... qui lui fait subir une véritable correction ! Sa (petite) revanche, il la prend en affichant un poids tractable freiné nettement plus conséquent. Marginal pour le commun des utilisateurs, cet avantage se révèle précieux pour celui qui tire de lourdes remorques. Du côté des transmissions, 5008 comme Espace sont deux tractions avant qui confient à une boîte automatique le passage des six rapports et la mission de tirer le meilleur profit de leur mécanique. Voilà pour une lecture rapide survolant l'information. En y portant un peu plus d'attention, notons que ces boîtes sont loin d'être identiques puisqu'on retrouve un organe 100 % automatique sur le Peugeot alors qu'on a affaire à une mécanique robotisée faisant fonction de transmission

automatique sur le Renault. Autre "détail" d'importance : si le 5008 se contente de 11,4 m pour exécuter un demi-tour, l'Espace réclame près d'un mètre supplémentaire pour réaliser la même manœuvre ! Une parade existe bien pour réduire ce handicap. Elle réside dans le pack 4Control qui inclut à la fois l'amortissement piloté (qui ne vous est d'aucune utilité en l'occurrence mais ajoute au raffinement du châssis) et les 4 roues directrices qui permettent, elles, de réduire le diamètre de braquage de 12,3 m à 11,7 m. Au volant, si la visibilité est bonne dans le Peugeot, elle est tout simplement exceptionnelle dans le Renault. Petit bémol toutefois en ce qui concerne la facilité à situer les extrémités avant de la voiture depuis le poste de conduite, la silhouette monocorps de l'Espace ne plaidant pas en sa faveur.

Vous l'avez compris, de ces premières remarques, il ressort clairement que la ville n'est pas le terrain de prédilection du Renault. Et cela sans même évoquer son gabarit supérieur, plus particulièrement en longueur (4,86 m contre 4,65 m pour le Peugeot). Garage étroit, rampe de parking piègeuse, emplacement de stationnement dessiné autour d'une Fiat 500 ou ruelle datant du Moyen Âge, tout sera sujet à faire perler de grosses gouttes sur votre front.

Sans pour autant que l'ensemble de ces difficultés disparaisse au volant du Peugeot, le 5008 se révèle autrement plus à l'aise pour évoluer dans ce contexte.

Si vous êtes amené à circuler essentiellement en ville, écarter donc d'emblée le Renault ! Ailleurs, les choses ne sont pas aussi claires.

Procédons par ordre. Sur route, et plus particulièrement sur des nationales rapides avec des tracés presque rectilignes nécessitant peu de relances, l'Espace supporte largement la comparaison, voire prend le dessus grâce à un confort pullman. Dès que l'itinéraire se fait plus sinueux, le 5008 séduit le plus blasé des conducteurs à la fois grâce à son moteur plus performant, à son châssis compétent au toucher de route remarquable, et à sa direction magnifiée ➔

Vu de l'arrière, le 5008 se différencie du 3008 essentiellement par la forme de sa lunette, plus verticale.

PEUGEOT

PLUS

Présentation soignée et originale
Agrément de conduite/performances
Rapport prix/qualité

MOINS

Finition toujours pas parfaite
Largeur aux coudes
Garanties modestes





PEUGEOT 5008

❶ La planche de bord, identique à celle du 3008, est aussi originale que fonctionnelle. Sinon, dans la partie inférieure, les matériaux font la part belle aux plastiques moussés. ❷ Il existe bien un mode Sport qui, sur le 5008, relève plus du gadget qu'autre chose. ❸ Le bloc instrumental virtuel permet plusieurs présentations.

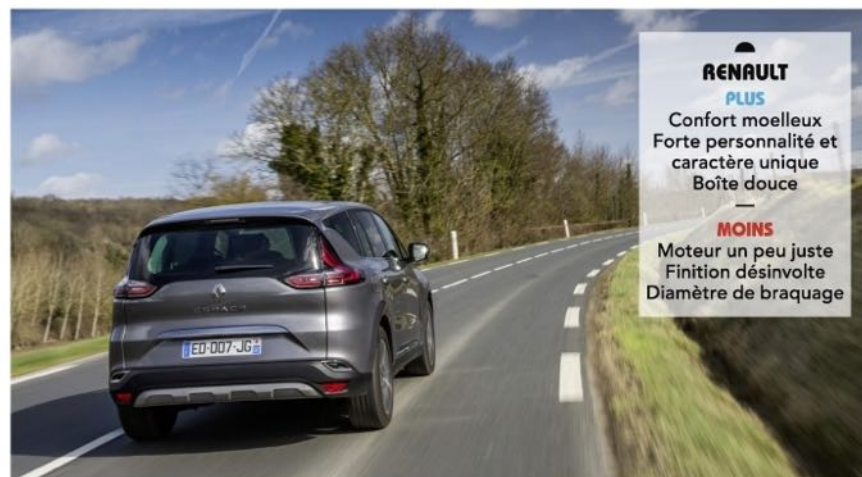
FACE AU SÉRIEUX DES MATÉRIAUX ET DE LA FINITION DU 5008, L'ESPACE A DU MAL À RIVALISER. MAIS IL SORT LA CARTE DU COCOONING ●●●



RENAULT ESPACE

❶ Le bloc instrumental est dépouillé et, pour tout dire, indigne du rang du véhicule. ❷ La silhouette de l'Espace est un vrai crossover, mélange de monospace pour sa forme monocoque et de SUV, pour son attitude sur la route. ❸ Inspirée, la forme du levier de changement de vitesses s'avère très pratique à l'usage. ❹ La vue sur la route est exceptionnelle. Quel dommage que la qualité des matériaux utilisés soit si pauvre!





Là où s'exprime le mieux l'Espace, c'est soit sur des nationales rectilignes très roulantes, soit sur l'autoroute. Ailleurs, il est moins à l'aise.

par le petit volant vous donnant l'impression d'être intronisé pilote. Non pas que le Renault soit défaillant, mais dans ces conditions, il se montre pataud, un défaut amplifié par le tarage souple de ses suspensions. Une solution existe cependant pour corriger cette faiblesse, et vous la connaissez bien puisqu'il en a été question plus haut dans cet article : le pack 4Control qui, une fois de plus, s'impose comme une évidence sur l'Espace.

Dès que le relief devient plus exigeant, comme en montagne par exemple, la messe est rapidement dite. Le 5008 domine outrageusement l'Espace grâce à son moteur plus vigoureux et à son châssis aux mouvements contrôlés plus fermement. Reste l'autoroute. Sans y démeriter,

le Peugeot subit là la loi du plus fort... ou du plus grand, alias le Renault, absolument souverain dans ces conditions et qui confirme là son invitation au long voyage.

LA VIE À BORD

Peugeot confie le soin du haut de gamme 5008 à une finition GT alors que Renault opte pour une appellation Initiale Paris, bien trop chère pour apparaître ici. Ce qui pourrait sembler anodin ne l'est pas, bien au contraire. En effet, ce positionnement arbitraire doit mettre la puce à l'oreille quant à la vocation de nos deux rivaux. Ainsi, au 5008 incombe la mission du plaisir de conduite souvent inconnue et/ou mal traitée sur ce genre de monospace-cros-

sover typé SUV. Quant à l'Espace, Renault ne fait ainsi aucun mystère quant à son aptitude à rouler différent. En matière de finition, il ne faut pas être un grand expert ni disposer de beaucoup de temps pour accorder au Peugeot vos faveurs. Non seulement la qualité des matériaux est supérieure, mais leur apparence et leur assemblage le sont aussi. Très franchement, il aurait été judicieux pour Renault de consacrer plus de temps, d'énergie et d'argent à la finition pour offrir à l'Espace la carrière qu'il mérite. Si l'i-Cockpit Amplify du 5008 ravira le geek, le combiné d'instruments du Renault partagé avec des modèles du segment inférieur ne devrait même pas convaincre l'acheteur le plus indulgent. Cette mesquine économie aurait pu être pardonnée grâce la plantureuse console centrale aérienne intégrant le maxi-écran dans sa partie haute. Il n'en est malheureusement rien par la faute de sa réalisation et de son habillage

**QUELLE QUE SOIT
LA ROUTE, LE 5008
A DE QUOI SÉDUIRE
LE PLUS BLASÉ DES
CONDUCTEURS.
L'ESPACE PRIVILÉGIE
L'AUTOROUTE ●●●**





En largeur, les deux véhicules font jeu égal. La proue de l'Espace est plus inclinée que celle du 5008.

PEUGEOT 5008

RENAULT ESPACE



ROYAL AU BAR

Espace comme 5008 soignent les passagers du second rang. D'abord en leur offrant des sièges individuels. Ensuite en leur assurant un plancher plat. Enfin en leur donnant beaucoup de place aux jambes. En largeur habitable, net avantage au Renault.



FAITES ENTRER LES OTAGES !

Ces places de 3^e rang sont conçues pour des enfants. Et encore : lorsqu'ils y seront assis, oubliez les bagages !



FOURGONS BLINDÉS... DE BONNES INTENTIONS

Désormais, les sièges du 3^e rang ne s'ôtent plus. Fini les manipulations pénibles, les transports éreintants... et la recherche d'un endroit où les caser, grâce à des cinématiques intelligentes. Beaux volumes de coffre sauf en configuration 7 places.

en plastiques récupérés sur un jouet chinois... Pour l'instant, le 5008 est tranquille : aucun client potentiel ne s'en détournera après avoir ouvert la porte d'un Espace. Jusqu'au moment où il prendra vraiment place à bord. L'instant précis où il découvrira que l'Espace ne manque précisément pas... d'espace, et plus particulièrement en largeur avec des cotes d'habitabilité surclassant d'une bonne poignée de centimètres celles du 5008 ! Un constat qui s'applique aussi bien pour l'avant que pour la rangée centrale, les sièges 6 et 7 situés au troisième rang étant à considérer dans les deux cas comme des places de dépannage qui, lorsqu'elles sont utilisées, condamnent le coffre à devenir un rangement... pour trousse de toilette ! Au passage, remarquons l'adoption de trois sièges indépendants coulissants en deuxième rangée et l'absence de tunnel central de servitude sur les deux véhicules. Comme par enchantement, la balle change alors de camp. La partie qui s'annonçait facilement gagnée pour le 5008 prend tout à coup une autre tournure.

Car l'Espace possède ce pouvoir magique de transcender le voyage, de lui donner une autre dimension... avant même de l'avoir commencé.

De son habitacle émane une forme de cocooning inconnue chez les concurrents, 5008 compris, et cela en dépit des indéniables qualités de celui-ci. Quelque chose qui ne s'explique ni par des mots ni par la raison mais par des sensations. Subtiles mais bien réelles, et qui sont confortées en cours ➔

L'avis de Stany Meurer



Bien sous toutes les coutures, le 5008 m'a moins séduit que le 3008 sans que je puisse en expliquer la raison.



TENDANCE DYNAMIQUE OU VOYAGES AU LONG COURS : LES NUANCES DE GRIS

de route par l'excellent travail des suspensions capables de gommer toutes les imperfections du revêtement avec une aisance déconcertante, pour autant que vous ayez adopté le rythme lui convenant. En effet, si pour vous tout déplacement ne peut s'effectuer qu'à un rythme sportif, le 5008 vous fera passer l'Espace comme un radeau perdu sur une mer déchaînée. Tout est donc ici affaire de sensibilité personnelle et il est difficile de décerner objectivement la palme à l'un plutôt qu'à l'autre.

Examiner la liste des équipements de nos deux véhicules ne permettra pas davantage de les départager ni d'établir une quelconque hiérarchie, nos deux prétendants étant richement dotés d'origine. Petite curiosité : alors que le 5008 GT est le haut de gamme du modèle, il possède une liste d'options plus fournie que l'Espace en finition Intens, modèle qui n'est pourtant pas le plus

luxueux de la famille (ce rôle étant dévolu, pour rappel, à l'Initiale Paris). Dernier petit conseil enfin : à nos yeux, l'achat d'un Espace ne peut raisonnablement pas se concevoir sans cocher l'option du pack 4Control (facturée 1 500 €), pratiquement indispensable et qui semble avoir été imaginée, élaborée et réalisée pour ce véhicule. S'en priver serait comme quitter la table avant le dessert...

BUDGET

Le haut de gamme 5008, alias GT avec son moteur 2,0 l 180 ch, vous sera facturé 43 750 € contre 50 100 € pour l'Espace équipé du moteur 1,6 l 160 ch en finition Initiale Paris et en version 7 places. Opter pour une finition inférieure (Intens) et vous passer du pack 4Control inclus dans l'Initiale Paris fera redescendre l'addition à 46 100 €, ce qui reste toutefois 2 350 € plus cher

que le Peugeot. Ne comptez pas sur les consommations pour inverser la tendance : nos mesures montrent qu'elles donnent l'avantage au 5008. Reste les garanties. En offrant 2 ans, kilométrage illimité, Peugeot assure le minimum syndical, Renault se montrant plus généreux avec ses 3 ans ou 150 000 km. Pas de malus à envisager sur les deux véhicules, ce qui est une bonne nouvelle. En revanche, le remplacement des pneus larges en 19 pouces vous fera tousse dans les deux cas. Par rapport aux hauts de gamme allemands, 5008 comme Espace sont avantageusement placés à l'achat. Reste l'inconnue de la revente et de la perte y afférente... ■

VERDICTS

LA VIE À BORD : ÉGALITÉ

SUR LA ROUTE : PEUGEOT 5008

LE BUDGET : PEUGEOT 5008



L'avis de Stany Meurer



L'Espace me séduit bien plus aujourd'hui qu'à son lancement. Sa marginalité, peut-être ?

70%
Quotient
Emotionnel

FINISSENT PAR S'AFFIRMER ●●●



PEUGEOT 5008 2.0 BlueHDi 180

S&S EAT6 GT

RENAULT ESPACE 1.6 dCi

160 EDC6 Intens 7 places

EN CHIFFRES



NOS MESURES

Depuis plus de soixante ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation sur l'anneau de vitesse de 2,5 km et le circuit routier de 6,5 km de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

	Peugeot 5008	Renault Espace
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	180 ch à 3750 tr/mn	160 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2000 tr/mn	380 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1997 cm³/10 CV	1598 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/6	robotisée/6
Châssis		
Diamètre de braquage	11,4 m	12,3 m
Pneumatiques AV/AR	235/50 R 19	235/55 R 19
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,65/1,85/1,65/2,84 m	4,86/1,89/1,68/2,88 m
Poids/tractable freiné	1742 kg/1500 kg	1842 kg/2000 kg
Performances		
1000 m d.a.	31 s	33,4 s
0 à 100 km/h	9,5 s	11,5 s
90-130 km/h en Drive	8,7 s	11,1 s
Vitesse maxi	197 km/h	192 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/65 m	10/32/65 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	de 21 à 36 cm	de 18 à 35 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/150 cm	156/155 cm
Volume du coffre 5 places/7 places	de 639 à 779 dm³/214 dm³	de 610 à 775 dm³/252 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	44,3/66,8/69 dB	46,4/65,5/68,4 dB
LE BUDGET		
Prix	43 750 €	46 100 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (124 g/km)	0 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé*	49 640 €	46 830 €
Garantie	2 ans, km illimité	3 ans ou 150 000 km

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags, affichage tête haute, aide au parking AV/AR, Bluetooth, capteurs de pluie/luminosité, caméra de recul, clim. auto. bizona, jantes alliage 19 pouces, ordi. de bord, rég./lim. de vitesse, rétros élec. et dégivrants, syst. multimédia (écran tactile), volant en cuir ajustable dans les 2 axes.

Options

Peugeot: Advanced Grip Control (gratuit), pack élect. & massage (1300 €), pare-brise chauffant (100 €), peint. métal. ou spéciale (de 640 à 830 €), régul. de vitesse adapt. (400 €), sellerie cuir (2000 €), sièges AV chauffants (200 €), syst. hi-fi Focal (850 €), toit ouv. pano. (1200 €)...

Renault: Pack 4Control avec 4 roues direct. et amort. piloté (1500 €), pack hiver avec sièges AV & AR, pare-brise, buses de lave-glace et volant chauffants (700 €), peint. métal. ou spéciale (de 720 à 920 €), roue de secours galette (120 €), syst. hi-fi Bose (800 €), toit ouv. pano. (1200 €)...

Consommations

Moyenne	7,1 l/100 km	7,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,7 / 6,8 / 6,8 l/100 km	8,2 / 7,3 / 7,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	788 km / 56 l	773 km / 58 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	France	France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 5008

D'un point de vue objectif, le Peugeot 5008 s'impose. Mieux fini et fabriqué avec un plus grand soin tout en étant vendu à un prix inférieur, il fait étalage d'un catalogue de qualités routières à faire pâlir d'envie l'Espace... qui pourra vous faire craquer par son aspect décalé, sur le plan esthétique comme dynamique. L'Espace ne se choisit pas par raison mais avec passion.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MONTÉE EN

Comme sa devancière, la nouvelle Rio mise sur des prestations soignées, surtout dans cette inédite version 3 cylindres turbo de 100 ch. Avec des tarifs aussi ambitieux, on n'en attendait pas moins...

Par Alan Froli Photos Thomas Antoine/ACE Team



PUISSANCE



Le moins que l'on puisse dire, c'est que la précédente Kia Rio avait tout pour réussir dans l'Hexagone: un design à très forte personnalité, une qualité de fabrication sérieuse, de bonnes prestations sur route, surtout en diesel, et, bien sûr, une garantie de sept ans, le tout à un prix contenu. La recette lui a d'ailleurs permis de figurer sur les podiums des comparatifs de la presse, notamment les nôtres, devant des stars telles que la Renault Clio. Hélas, cela n'a pas ému grand monde... et sa carrière est restée très discrète: seulement 6 469 immatriculations en 2016, sa meilleure année, soit... moins de 1,5% de part du marché sur le segment B. En France, les amateurs de citadines achètent avant tout français, et ceux qui osent les constructeurs étrangers se tournent naturellement vers des modèles implantés depuis des lustres tels que les Volkswagen Polo, Ford Fiesta et Opel Corsa. Mais la marque coréenne ne s'avoue pas vaincue et compte bien imposer davantage la nouvelle version.

Pour convaincre, la Rio met les petits plats dans les grands et hausse encore son niveau.

En témoigne ce nouveau moteur essence. Alors que la précédente se contentait d'un 4 cylindres 1.2 de 82 ch d'ailleurs toujours au catalogue, le cru 2017 s'octroie les services d'un "3 pattes" 1.0 turbo de 100 ch tout à fait dans l'air du temps, inauguré par sa cousine, la Hyundai i20. Et ça change tout! Ce bloc rend la coréenne ultra-confortable à conduire dans toutes les situations. En ville, elle gagne un tonus inédit, idéal pour passer d'un carrefour à l'autre, changer de voie rapidement ou dépasser à la hâte un camion garé en double file. Et sur voies rapides, plus besoin de repasser en 3^e à l'abord des montées, l'effet ➔



L'intérieur fait plus penser à celui d'une Polo qu'à celui d'une C3 : c'est propre et bien dégagé derrière les oreilles, mais pas vraiment excitant.

turbo permettant d'effectuer des longs trajets en évoluant sur les deux derniers rapports. Mieux : l'insonorisation est poussée et les vibrations, typiques des 3 cylindres, sont idéalement contenues. Les françaises devraient prendre exemple !

En consommation, on peut d'ores et déjà espérer un appétit modéré.

La Hyundai i20 pourvue de ce moteur s'était en effet contentée de 6,8 l/100 km lors de nos mesures. Pour ne rien gâter, la Rio offre également de meilleures sensations de conduite. Fini l'impression de lourdeur et de flou dans la direction, la nouvelle garantit à la fois légèreté

et précision... De plus, le châssis affiche un bon compromis confort/efficacité.

Que demander de plus ? Un intérieur soigné ? C'est prévu ! Certes, nous avons connu plus gai et les plastiques restent encore brillants, mais le design est élégant et, surtout, la qualité des assemblages exemplaire : tout est solidement fixé, laissant augurer une bonne tenue dans le temps. Par ailleurs, tout le monde est bien installé sur des assises creusées et confortables, et la place ne manque pas. Enfin, notre Rio (ici en livrée haut de gamme) embarque toutes les technologies dernier cri, à commencer par un système GPS TomTom réussi (carte 3D, info-

trafic en temps réel gratuit pendant sept ans) et des équipements ultra-sécurisants comme le freinage autonome en ville avec détection piéton ou l'alerte au franchissement de ligne. Pour sûr, elle n'a pas à rougir face à la concurrence. Et Kia le sait : il n'y a qu'à jeter un œil sur les tarifs pour s'en rendre compte : 13 490 € pour le modèle d'entrée de gamme et plus de 20 000 € pour notre porte-étendard nanti des deux options sympas proposées (jantes alu 17 pouces et peinture métallisée). La Rio n'a plus rien de bon marché. Incontestablement, le pari est osé car cette coréenne a beau être très réussie, son déficit d'image risque encore de la handicaper. ■

CE NOUVEAU 3 CYLINDRES ESSENCE EST TRÈS PLAISANT ET OFFRE UNE BELLE POLYVALENCE D'UTILISATION ●●●



PLUS
Sérieux de fabrication
Agrément mécanique
Équipement

MOINS
Tarif ambitieux
Style classique



Elle est très réussie, mais il lui manque ce côté fun qui aiderait à combler son manque de renommée.



KIA RIO

1.0 T-GDi Premium

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 100 ch à 4500 tr/mn
Couple maxi	■ 171 Nm à 1500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,2 m
Pneumatiques	205/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,07/1,73/1,45/2,58 m
Poids/traction freiné	1 155/1 000 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 10,7 s
Vitesse maxi	■ 188 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 325 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Prix	■ 19 590 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (102 g/km)
Prix du modèle essayé*	20 440 €
Garantie	■ 7 ans, 150 000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès mains-libres, alerte franchissement de ligne, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto., freinage d'urgence auto., GPS, jantes alu 16 pouces, phares et essuie-glaces auto., radars de recul, radio + 2 USB, régulateur/limiteur de vitesse, rétro intérieur jour/nuit auto., rétros rabattables électriquement, 4 vitres électriques + surteintées AR.

Options

Jantes alu 17 pouces (300 €), peinture métal. (550 €).

Consommations

Mixte	■ 4,5 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,2/4,1 l/100 km
Réservoir	■ 45 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sérieusement fabriquée, confortable, moderne et très agréable à conduire grâce à un châssis revu et à ce nouveau 1.0 turbo essence, la Rio jouera plus que jamais les donneuses de leçons lors de nos comparatifs. Mais attention à ne pas pousser le bouchon trop loin en tarif, elle manque encore d'image de marque.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



La Rio donne enfin le sourire au volant, grâce à un châssis plus dynamique, une direction plus légère et précise, tout en préservant un bon confort de suspension.



① Tonique, le petit 3 cylindres turbo essence se révèle en prime peu sujet aux vibrations caractéristiques des "3 pattes". ② Il pourrait être un peu plus joliment intégré mais le système multimédia avec GPS TomTom est assez performant. ③ Les passagers arrière profitent d'un espace très correct et d'une banquette bien creusée qui soutient idéalement toutes les parties du corps. ④ La Rio n'oublie pas les aspects pratiques avec notamment, sur ce haut de gamme, un double plancher de coffre qui permet, une fois réglé au plus haut, d'obtenir une grande surface plane. ⑤ Les jantes optionnelles de 17 pouces soignent encore un peu plus le look et ne sont pas trop chères (300 €).



PLAISIR SIMPLE

Le petit coupé nippon passe sur le billard pour un léger lifting. Mais il garde une recette simple, délectant tout passionné : une propulsion légère et joueuse, dans l'esprit de la MX-5.

Par Julien Diez Photos Denis Meunier

MALUS ASSASSIN

Depuis le début d'année, le petit coupé est frappé d'un malus de 7073 € ! Soit 22% de son prix. Ce "boulet" condamne quasiment sa carrière en France. Pour pallier ce handicap, les concessionnaires devraient absorber le malus et revendre des autos de démonstration à moins de 30 000 €, avec environ 10 000 km au compteur. L'autre solution consiste à opter pour la boîte auto, ramenant le malus à 3473 €. Mais elle ne colle pas à l'esprit puriste du GT86, d'autant que la commande de boîte manuelle est parfaite. Il ne reste plus qu'à dénicher la perle rare au sein du réseau.

L'avis de Julien Diez



Cette sportive se démarque par son comportement et son look. Il manque juste de l'émotion mécanique.

85%
Quotient
Émotionnel

TOUR DE VIS

Faute de watts, le GT peaufine les réglages du châssis. Le constructeur s'est penché sur les suspensions et la rigidité structurelle. Au volant, il en ressort un meilleur maintien de caisse et un placement plus prompt en courbe. Revers de la médaille : le confort régresse, surtout à basse vitesse. Toyota a eu la bonne idée de revoir les aides à la conduite et d'introduire un mode Track pour éviter les coupures de gaz intempestives à rythme soutenu. Comme la Mazda MX-5, il n'est pas nécessaire d'aller vite pour se faire plaisir. Cette qualité "old school" se raréfie chez les sportives.



TOYOTA
GT86

2.0 200 ch

EN CHIFFRES

NOS MESURES

Depuis plus de soixante ans, nos techniciens vérifient, à l'aide d'appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation de chaque voiture sur l'autodrome de Linas-Monthéry.

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 200 ch à 7 000 tr/mn
Couple maxi	■ 205 Nm à 6 400 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, bi-injection essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 998 cm³ / 12 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m
Pneumatiques	215/45 ZR 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,24/1,77/1,28/2,57 m
Poids/tractable freiné	1 251 kg / -

Performances

1 000 m d.a.	■ 27,5 s
0 à 100 km	■ 6,9 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 7,2/8,8/12,8 s
Vitesse maxi	■ 212 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 61 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/131 cm
Volume de coffre	■ 291 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 42/69/73 dB
------------------------	---------------

LE BUDGET

Prix	■ 32 490 €
Malus (CO ₂)	■ 7 073 € (180 g/km)
Prix du modèle essayé*	41 473 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

7 airbags, autobloquant Torsen, Bluetooth, dim. auto. bizone, démarrage sans clé, détecteurs de pluie/luminosité, jantes alu. 17 pouces, phares à LED, régl. de vitesse, rétroviseurs rabattables électriquement, syst. multimédia avec écran tactile et prise USB.

Options

BVA 6 (1 600 €), aileron (300 €), GPS (700 €), peint. métallisée/Blanc nacré (620/850 €), radar de recul (350 €), sièges chauffants en cuir/Alcantara (1 600 €)

Consommations

Moyenne	■ 8,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 9,4/7,5/8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 602 km / 50 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le GT86, pénalisé par son malus, évolue peu. Qualité de finition et sensations mécaniques sont toujours en retrait.

Mais la propulsion poids plume préserve l'essentiel et donne la banane quand la route serpente.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SIMPLE DÉPOUSSIÉRAGE

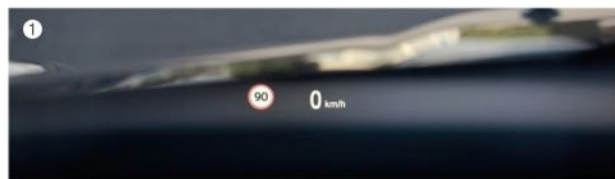
L'un de ses points faibles était son habitacle, triste et ramenant aux années 90. Ouf, il est remanié! La taille du volant diminue. Un écran digital est annexé au bloc d'instrumentation et l'écran central tactile s'agrandit. Certains habillages sont plus qualitatifs et les sièges gagnent en maintien. Un beau programme sur le papier, mais qui n'est qu'une remise à niveau, hélas insuffisante: le GT 86 reste désuet. Mais pour un coupé sportif, l'essentiel est là: une position de conduite parfaite et des commandes qui tombent sous la main.

REGARD NOIR

Vous pensez que le GT86 est un flop commercial? Faux! Depuis 2012, il s'est écoulé à 17 000 exemplaires en Europe et 170 000 dans le monde. Pour un petit coupé, c'est suffisant pour parler de succès. Conçu en collaboration avec Subaru, il a droit à un lifting. Le style manga est accentué avec de petites optiques accueillant un éclairage à LED. Le museau est lissé et élargi visuellement grâce à de nouveaux boucliers, alors que les jantes de 17 pouces sont remodelées, comme le logo latéral abandonnant les pistons. À l'arrière, le gros aileron (redessiné) demeure optionnel.

À PLAT !

Le changement le plus attendu concernait la mécanique, fade malgré son architecture atypique: un 4 cylindres à plat bi-injection. Merci Subaru! Toyota, qui au départ a ajouté l'injection directe, ne greffe toujours pas de turbo. Dommage, le 2 l s'en tient donc à 200 ch et il manque toujours d'un poil de hargne et d'une belle voix. Il perd même le saccadé typique du Boxer. Des solutions existent pourtant au Japon (plus de puissance) et aux États-Unis (échappement), mais ne sont pas importées en France. Les performances stagnent et situent le GT86 au niveau d'une Focus ST.



MINI COUNTRYMAN

❶ L'affichage tête haute est proposé sur les deux modèles, à 610 € sur la Mini et 680 € sur le Q2. ❷ L'ambiance à bord est plus originale sur la Mini, même si nombre d'éléments se retrouvent sur les autres modèles de la gamme. ❸ Les 6 rapports de la boîte automatique s'enchaînent avec douceur. ❹ En s'allongeant d'une vingtaine de centimètres, le Countryman soigne le bien-être à bord. Le confort de suspension est devenu une priorité. C'est nouveau chez Mini.



PLUS LONG ET PLUS LOURD QUE CELUI QU'IL REMPLACE, LE COUNTRYMAN RESTE ASSEZ AGILE MAIS SES PERFORMANCES SONT EN NET RETRAIT ●●●

MATCH

C'est qui le plus beau?

Jadis tout seul sur le marché des SUV urbains premium, le Countryman avait la vie belle. Mini savait bien que cela ne pouvait plus durer. Son remplaçant s'est donc mis sur son 31, histoire de résister à la fronde Q2. Par Guy L'Hospital Photos Adrien Cortesi

NOS MESURES

Depuis plus de soixante ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation sur l'anneau de vitesse de 2,5 km et le circuit routier de 6,5 km de l'autodrome de Linas-Montheury.



COUNTRYMAN
Cooper 1.5 136 ch
BVA6 Red Hot Chili

Q2 1.4 TFSI
150 ch S tronic 7
S line

LA TECHNIQUE

À première vue, le Countryman paraît moins haut que celui qu'il remplace. C'est une illusion d'optique due à la longueur qui, elle, progresse de 20 cm ! Sous le capot, le petit 3 cylindres 1.5 136 ch, associé à une boîte auto à 6 rapports, semble un peu léger pour les 1 490 kg. L'Audi Q2, plus compact et donc moins habitable, n'a pas beaucoup de craintes à avoir sur la route, lui qui profite d'un 4 cylindres de 150 ch, d'une boîte robotisée à 7 rapports et, surtout, d'un poids nettement mieux maîtrisé.

LE GAGNANT : ÉGALITÉ

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 136 ch à 5000 tr/mn	■ 150 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 250 Nm à 1500 tr/mn	■ 250 Nm à 1500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/Puissance fiscale	1499 cm³/7 CV	1395 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/6	robotisée double embr./7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m	■ 11,1 m
Pneumatiques	255/55 R 17	215/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,30/1,83/1,56/2,67 m	4,19/1,80/1,51/2,60 m
Poids/tractable freiné	1490/1500 kg	1385/1700 kg

LA CONDUITE

Sur la balance, le Q2 s'avère plus léger d'une centaine de kilos que le Countryman. Autant dire qu'il ne laisse aucune chance au SUV Mini devant le chronomètre. Quel que soit l'exercice, il économise plus d'une seconde. La légèreté du Q2 se ressent jusque dans la direction et les trains roulants. Plus vif, plus agile, il freine aussi beaucoup plus court. Malgré la faiblesse de ses performances, le Countryman reste plutôt agréable à conduire. Sa direction se montre plus précise que celle de l'ancien modèle et le couple moteur/boîte automatique propose une belle douceur de conduite.

LE GAGNANT AUDI

Performances/Freinage

1000 m d.a.	■ 31,9 s	■ 30,6 s
0 à 100 km/h	■ 9,8 s	■ 8,9 s
90-130 km/h en Drive	■ 9,9 s	■ 8,2 s
Vitesse maxi	■ 191 km/h	■ 202 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m	■ 10/31/62 m



AUDI Q2

- ❶ Moins confortable mais plus dynamique que le Countryman, le Q2 affiche de bien meilleures performances.
- ❷ La boîte double embrayage à 7 rapports manque de douceur au démarrage. C'est son seul défaut.
- ❸ Superbe combiné d'instruments facturé 350 € en option.



L'avis de Guy L'Hospital



C'est toujours la même chose avec une Mini. Même bourrée de défauts, on l'adore. Comme celle-là en a peu...

90%
 Quotient Émotionnel



PLUS

Excellent confort
 Ambiance intérieure
 Habitabilité/coffre

MOINS

Poids élevé
 Performances trop justes
 Rapport prix/équipement

MINI COUNTRYMAN

❶ La finition est en progrès, la sellerie confortable, l'équipement complet... à l'exception du système de navigation, vendu 1 850 €. ❷ Banquette reculée au maximum, l'espace aux jambes est très correct. ❸ En consommation, il réclame en moyenne 7,7 l/100 km. ❹ Le SUV Mini embarque presque deux fois plus de bagages que le Q2.



LE COUNTRYMAN SERRE UN PEU PLUS SES TARIFS, MAIS NOMBREUX SONT LES ÉQUIPEMENTS FACTURÉS EN SUPPLÉMENT ●●●

COUNTRYMAN
Cooper 1.5 136 ch
BVA6 Red Hot Chili

Q2 1.4 TFSI
150 ch S tronic 7
S line

LA VIE À BORD

Autant le Q2 est à l'aise sur la route, autant il manque d'arguments à bord face au Countryman. En matière de confort tout d'abord, avec sa suspension Sport et ses roues de 18 pouces, il se montre plus fermement suspendu. Ensuite, l'espace dévolu aux occupants des places arrière est plus restreint et moins modulable. Grâce à sa banquette coulissante, le Countryman se montre plus généreux pour les passagers mais aussi, le cas échéant, pour les bagages. Son coffre évolue de 415 à 518 dm³ quand le Q2 ne propose que 276 dm³. Enfin, si les deux modèles affichent une finition léchée, c'est Mini qui soigne davantage l'ambiance à bord.

LE GAGNANT MINI

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 20-33 cm*	■ 23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 143/141 cm	■ 145/142 cm
Volume du coffre	■ 415-518 dm ³ *	■ 276 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 41,5/66/70,3 dB	■ 37,1/66,1/70,5 dB
------------------------	-------------------	---------------------

*Banquette mini/maxi.

LE BUDGET

Audi ne s'est pas méfié. Conscient que son rival en fin de carrière pratiquait des tarifs déraisonnables, il a voulu faire encore plus fort. Parfaitement équipé, le Q2 peut allègrement dépasser les 40 000 €. De retour sur le marché, le Countryman soigne davantage son rapport prix/équipement. Nous sommes cependant encore assez loin de ce que l'on pourrait qualifier de bonne affaire mais le Countryman, il est vrai moins puissant, se montre toujours un peu moins onéreux. Malgré son poids plus faible, le Q2 ne parvient pas à prendre sa revanche au niveau des consommations, seulement 0,2 l/100 km séparent les deux modèles.

LA GAGNANTE MINI

Prix	■ 33 220 €	■ 35 250 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (126 g/km)	■ 0 € (119 g/km)
Prix du modèle essayé**	37 420 €	39 635 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, accès mains-libres, aide au stationnement arrière, autoradio avec écran 6,5 pouces et prise USB, banquette arrière coulissante, Bluetooth, climatisation auto., jantes alliage 17 pouces, projecteurs full LED, rétroviseurs ext. rabattables électriquement, sièges avant sport cuir.

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, Audi Sound System, châssis et sièges avant sport, climatisation automatique, jantes alliage 18 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie mixte cuir/tissu, système de navigation à écran couleur 7 pouces, volant sport.

Options

Affichage tête haute (610 €), caméra de recul (410 €), commande électrique du hayon (460 €), peinture métallisée (630 €), sièges avant à réglages électriques (1 270 €), système hi-fi Harman Kardon (800 €), système de navigation Professionnelle (1 850 €), toit ouvrant panoramique (990 €).

Accès et démarrage sans clé (440 €), affichage tête haute (680 €), Audi Virtual Cockpit (350 €), caméra de recul (430 €), hayon électrique (550 €), peinture métallisée (800 €), projecteurs à LED (1 400 €), sellerie cuir (1 535 €), toit ouvrant vitré (1 125 €).

Consommations

Moyenne	■ 7,7 l/100 km	■ 7,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8,2/7,4/7,4 l/100 km	■ 7,9/7,2/7,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 662 km/51 l	■ 666 km/50 l

Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Pays-Bas	Allemagne

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MINI COUNTRYMAN

Mini a judicieusement décalé son Countryman. En sacrifiant légèrement le dynamisme sur l'autel du confort et de la vie à bord, il est armé pour séduire les petites familles. Plus agile, plus agréable à conduire, le Q2 fait presque figure de jouet aujourd'hui. Ce qui ne l'empêche pas de forcer sur ses tarifs.

L'avis de Guy L'Hospital



À conduire, le Q2 est très sympa. À vivre, il n'apporte pas grand-chose de plus qu'une citadine.

70%
Quotient Emotionnel



AUDI Q2

❶ Plus léger et puissant, le Q2 domine les débats en performances mais il consomme autant. ❷ Attention aux surmontes pneumatiques qui peuvent dégrader le confort. ❸ Pour une Audi, la finition n'est pas hors de critique. Mais dans la catégorie, c'est plutôt ce que l'on fait de mieux. ❹ Pas simple d'installer autre chose que des enfants aux places arrière. Ça tombe bien : le Q2 n'est pas plus généreux avec les bagages.





À l'est, rien de (très) nouveau

Derrière de discrètes retouches esthétiques, l'Octavia masque de timides évolutions technologiques. Pas de quoi la transfigurer, donc... Ce qui n'est pas forcément une mauvaise nouvelle. Par **Romain Vannier** Photos **Clément Choulot**



Les ingénieurs de chez Skoda semblent définitivement convaincus que le mieux est l'ennemi du bien. Avec, visiblement, la crainte d'altérer ses qualités reconnues, la marque tchèque modernise son Octavia par petites touches, tout en retenue. L'excentricité la plus folle à laquelle cède cette 3^e génération est l'adoption d'une paire de doubles optiques de part et d'autre de la calandre. C'est dire ! Si la familiale croît de onze tout petits millimètres (8 mm pour le break Combi) pour atteindre finalement les 4,67 m

de longueur, ce n'est que du fait de boucliers très subtilement redessinés.

Les évolutions ne se révèlent guère plus flagrantes à bord.

En marge de nouveaux inserts sur les contre-portes et de commandes de climatisation légèrement remaniées, seule l'interface multimédia de 9,2 pouces s'inspirant de celle du récent Kodiaq – et donc intégralement tactile – retient quelque peu l'attention. Et encore, il faut auparavant déboursier 950 € pour se l'offrir, en lieu et place d'un écran plus modeste livré de série.

Qu'importe ! L'Octavia conserve par ailleurs ce qu'elle a de meilleur, à commencer par son ergonomie. Celle du poste de conduite en l'occurrence ne souffre toujours pas de la moindre critique, les différents réglages du siège et du volant permettant d'ajuster "sa" position au millimètre. Les différentes commandes, agréables à manier et idéalement placées, à l'image de celle de la boîte de vitesses, facilitent grandement la prise en main. Comme ses cousines du groupe Volkswagen basées sur la même plateforme modulaire dite MQB, la tchèque dégage une grande impression de douceur dès les pre- ➔



❶ Comme pour la plupart des voitures du groupe Volkswagen, l'ergonomie du poste de conduite est parfaite. ❷ À l'image de sa cousine la Golf, l'Octavia fait le plein d'aides à la conduite. ❸ Le nouvel écran tactile de 9,2 pouces, inspiré de celui du Kodiaq, multiplie les applications connectées. ❹ À défaut d'être transcendante, la conduite s'avère toujours aussi rassurante.



miers mètres parcourus. Même si la direction s'avère un brin plus pesante qu'au volant d'une Volkswagen Golf ou d'une Seat Leon, l'Octavia se mène sans le moindre effort. La mécanique, compacte et légère, de notre modèle d'essai favorise sans aucun doute cette sensation.

Au catalogue depuis l'été 2016, le petit 1.0 TSI de 116 ch s'avère particulièrement bluffant.

Malgré une puissance et un couple mesurés, ce 3 cylindres turbo essence ne semble jamais souffrir. Aux alentours des 1000 tr/mn sur le

troisième rapport en ville ou au-delà des 4500 tr/mn au moment de s'élancer sur l'autoroute, il assume brillamment sa tâche. En prime, sans vibrer ni vociférer. D'une douceur et d'une discrétion à vous écœurer du diesel, ce TSI à l'appétit raisonnable offre de surcroît la possibilité d'opter pour la boîte robotisée à double embrayage DSG à 7 rapports (+1 500 €).

Sans devoir investir des milliers d'euros dans de plus puissantes motorisations, l'Octavia se

PLUS
Brio du 1.0 TSI
Habitabilité généreuse
Contenu technologique

MOINS
Nombreuses options
Comportement placide
Évolutions esthétiques timides

mue alors en une agréable routière au caractère rassurant à défaut toutefois d'être particulièrement grisant. Le manque de tenue de l'amortissement à bon rythme sur chaussée déformée pénalise encore trop la précision de conduite et le dynamisme pour offrir le fris-

son. Et impossible d'y remédier efficacement en optant pour l'amortissement piloté. Le système DCC demeure réservé aux versions dotées d'un train arrière multibras lui-même monté sur les modèles à partir de 150 ch. Si Skoda avoue avoir



RESTYLÉE OU PAS, CETTE SKODA AFFICHE TOUJOURS LE MEILLEUR RAPPORT HABITABILITÉ/PRIX DE LA CATÉGORIE ...



L'avis de Romain Vannier



Pétrie de qualités, l'Octavia manque pourtant d'un brin de caractère pour procurer de réelles émotions.



❶ D'un gabarit autrement plus généreux que celui de ses rivales, la tchèque offre une habitabilité sans égale dans la catégorie. ❷ Il en est de même pour le coffre, gigantesque. Et si ça ne suffisait pas, il reste possible d'opter pour le break Combi, qui exige un surcoût de 1 100 €.

élargi les voies arrière de quelques millimètres, c'est autant pour renforcer la carrure que la stabilité de son Octavia.

Si des doutes planaient encore sur le sérieux de la Skoda la plus vendue au monde, notez qu'elle peut embarquer désormais un maximum d'aides à la conduite. Par exemple : le freinage automatique d'urgence inclut la détection piétons et, en combinant surveillance d'angles morts, assistant au maintien de voie et régulateur de vitesse adaptatif proposés en supplément, l'Octavia peut se targuer de circuler de manière semi-autonome en embouteillage. Par

ailleurs, l'arrivée du Trailer Assist facilite également les manœuvres de remorquage. Soignant davantage son apparence et affichant une plus grande sophistication, la tchèque n'a pour autant rien perdu de son pragmatisme. Pour à peine plus de 24 000 € dans notre version 1.0 TSI Drive, l'Octavia en offre bien plus qu'une simple familiale compacte. L'habitacle affiche toujours une habitabilité inégalée dans la catégorie et il est complété par un coffre gigantesque. De quoi franchement taper dans l'œil de ceux qui trouvent ses glorieuses cousines Golf trop petite et Passat trop chère... ■

SKODA OCTAVIA 1.0 TSI Drive 116 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 116 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 200 Nm à 2000 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	999 cm³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,4 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions / Poids	
L/l/h / empattement	4,67 / 1,81 / 1,46 / 2,69 m
Poids / tractable freiné	1225 / 1500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,9 s
Vitesse maxi	■ 203 km/h

Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 590 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 24 090 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé*	27 350 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, aide au stationnement AV et AR, antibrouillards, Bluetooth, climatisation automatique bizonne, feux de jour à diodes, jantes alliage 17 pouces, ordinateur de bord couleur, régulateur/limiteur de vitesse, pack extérieur chrome, phares et essuie-glaces automatiques, rétroviseurs rabattables électriquement, ordinateur de bord couleur, surveillance de la pression des pneus, système multimédia avec écran tactile, connexion wi-fi et GPS, MirrorLink, Apple CarPlay et Android Auto, volant cuir multifonction...

Options

Airbags latéraux AR (310 €), caméra de recul (380 €), chargeur à induction (290 €), freinage autonome d'urgence avec détection piétons (300 €), phares full LED avec éclairage d'intersection (1 220 €), sièges AV et AR chauffants (410 €)...

Consommations	
Mixte	■ 4,8 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 5,9 / 4,2 l/100 km
Réservoir	■ 50 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'Octavia n'est pas métamorphosée par ce restylage... et c'est tant mieux ! Tout en modernisant son équipement, elle conserve un instinct familial intact pour rester assez unique au sein de la catégorie des compactes. Le brillant 3 cylindres 1.0 TSI est, lui, la cerise sur le gâteau.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

La Suzuki Ignis en fait un max pour se faire remarquer: look improbable, système micro-hybride malin et rapport prix/équipement digne d'un Duster. En prime, c'est un vrai 4x4. Nos Experts ont forcément voulu vérifier si ce n'était pas un coup de bluff.

Avec sa transmission 4x4, l'Ignis entend bien aussi séduire les montagnards, fans de la Fiat Panda 4x4.



CHRISTIAN MARTIN



YANN LEFEBVRE

Le coffre n'est pas immense, mais grâce à la banquette arrière coulissante, il est possible de jongler avec les places arrière.

SUZUKI IGNIS

1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack Allgrip - 17 690 €
Malus écologique : 0 €



CHRISTIAN MARTIN

Son physique ne fait pas l'unanimité, mais son petit gabarit (3,70 m) et son diamètre de braquage ultracourt sont des atouts en ville.



YANN LEFEBVRE

Franck Lagorce a plus remarqué et apprécié la présentation colorée et l'écran tactile du système multimédia que la piètre qualité des plastiques.



Franck Lagorce
(Pilote)

- ▶ Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
- ▶ 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 20 victoires en Trophée Andros.



Mélina Priam
(Journaliste)

- ▶ Des centaines de modèles essayés en 15 ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.



Ghislain Bacon
(Taxi)

- ▶ 20 ans d'expérience
- ▶ Des millions de kilomètres parcourus.

“
Ils savent donc aussi faire des voitures chez Suzuki ! Cette Ignis est très plaisante en ville.
”

L'avis du pilote



Je suis agréablement surpris. La dernière expérience en Celerio n'avait pas été concluante (L'AJ n° 932). Cette Ignis est plaisante à mener en ville. Même si je pense qu'une boîte automatique serait plus appropriée pour une citadine, la version manuelle n'est pas rebutante du tout : ferme, bien guidée et servie par un embrayage assez souple. Bon point aussi pour l'angle de braquage court, l'ergonomie des commandes simple et intuitive, ou encore l'excellente visibilité périphérique. Je lui reproche juste des suspensions un peu fermes, mais c'est le gage d'un bon maintien de caisse. Le moteur est aussi un peu juste pour qui veut faire plus de route. **Même si elle l'alourdit, la transmission 4x4 n'est pas surperflue : elle gomme les défauts de l'Ignis et lui permet d'afficher un comportement équilibré.** Vu son physique étroit et haut sur pattes, ce ne doit pas être pareil en 2 roues motrices.

“
Une petite voiture à la fois simple, pratique, économique et qui met de bonne humeur !
”

L'avis de la journaliste



Comme Franck, je suis bluffée par cette petite auto : elle me fait sourire ! Mais tout n'est pas parfait, loin de là : il ne faut pas trop lui en demander sur route car elle devient bruyante. Mais en ville, elle est à son aise, malgré un stop/start taquin ! À bord, les matériaux sont rustiques et les vis apparentes pas très raffinées, mais l'ensemble est bien assemblé. Certains détails sont plus soignés, et les notes de couleur égaient le tout. Au final, la présentation s'avère fraîche et joyeuse. Surtout, le rapport prix/équipement est alléchant ! **Allez trouver un petit 4x4 avec système multimédia, écran tactile, GPS, caméra de recul, alerte au franchissement de ligne, sièges chauffants – et j'en passe – pour moins de 18000 €.** Il y a le Duster, mais cette Ignis est plus sympa. En prime, avec son système micro-hybride qui récupère l'énergie au freinage, elle consomme peu : 6,4 l/100 km en moyenne et 5,8 l/100 km en ville.

“
Elle me fait penser à une voiture Toys“R“Us en plastique : elle ne paraît pas bien solide ni sérieuse.
”

L'avis du taxi



Cette Ignis ne m'inspire pas du tout confiance ! Je trouve qu'elle fait quinquallerie. **Les matériaux sont vraiment bas de gamme et peu résistants, la présentation ultra-simpliste, le bloc de commandes de climatisation semble avoir été ajouté à la va-vite et n'est pas du tout en harmonie avec la planche de bord.** Elle est certes maniable en ville, le moteur de 90 ch est assez vigoureux pour un usage citadin, mais je suis mal assis – la sellerie étant trop molle, sans aucun maintien. De plus, la direction se révèle lourde dans les manœuvres. Les passagers arrière ne sont pas plus à la fête : non pas qu'ils soient trop à l'étroit au niveau des jambes, mais la banquette se montre aussi confortable qu'une planche de bois. Le coffre, lui, est symbolique. C'est vrai qu'elle est super bien équipée, avec notamment un système multimédia assez performant, mais je ne mets pas quelque 18000 € dans une tablette tactile !

ABONNEZ-VOUS à

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal



+

avec votre abonnement
LA MONTRE CONNECTÉE



Compatible iOS et Android et se connectant en Bluetooth®, cette superbe montre vous permettra de **gérer vos appels, synchroniser vos contacts, suivre votre activité au quotidien (podomètre, calories brûlées, qualité du sommeil, etc.)**, sans oublier la possibilité d'écouter votre musique. De plus, **déclencher à distance l'appareil photo de votre smartphone** (grâce à une application gratuite Android), **recevoir et émettre des sms, lire vos anciens messages ou encore, recevoir vos notifications**, deviendra un jeu d'enfant.

Écran tactile 1,4", affichage multifonction, heure en mode numérique ou analogique. Fonctions alarme, anti-perte, calculatrice, chronomètre et calendrier. Livrée avec un câble de chargement USB.

SOIT
50%
DE RÉDUCTION

79€
SEULEMENT
au lieu de ~~159,34 €~~

1 AN - 25 n°s
+ 5 GUIDES

(4 Auto-Journal évasion 4x4
+ Le Guide L'Auto-Journal)



ABONNEZ-VOUS aussi sur :
www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal



BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer à Service Abonnement
L'AUTO-JOURNAL - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

☐ **OUI, je m'abonne à l'offre 1 an (25n°) dont le Spécial Salon + 5 Guides + la montre connectée pour 79 € SEULEMENT au lieu de 159,34 € soit 50% de réduction (832626)**

☐ Je m'abonne à L'Auto-Journal 1 an (25 n°) seulement à 61 € (832634)

☐ Je commande seulement la montre connectée à 29 € (654400)

MES COORDONNÉES

Nom: Prénom:

Adresse:

Complément d'adresse (Résidence, lieu-dit, Bâtiment...):

Code postal: Ville: E-mail:

Tél.: Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrions vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement ☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)

Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous:

MODE DE RÈGLEMENT

☐ Je joins mon règlement à l'ordre de L'Auto-Journal par chèque bancaire ou postal

☐ Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n°:

Date de validité: Pour plus de sécurité, merci d'indiquer les 3 derniers chiffres du n° au dos de votre carte, près de la signature (cryptogramme):

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRES

*Prix de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 31/05/2017 et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. J'accepte que mes données soient cédées à des tiers en cochant la case ci-contre: ☐
Editions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

Biographie

SITE DE PRODUCTION

RÜSSELSHEIM

(Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

3 263 en France en 2016,

à titre de comparaison

Peugeot a vendu sur la

même période 17 191

exemplaires de la 508.

MOTORISATIONS

DIESEL: de 110 à 195 ch

ESSENCE: de 116 à 360 ch

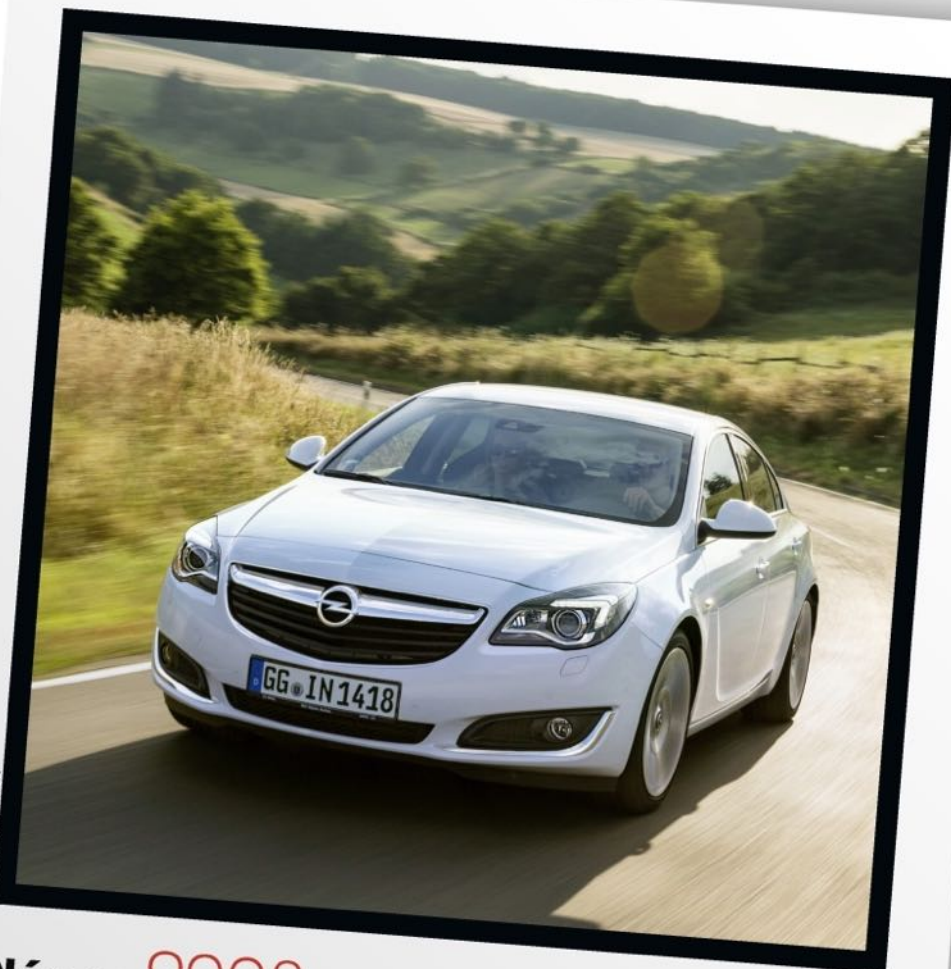
MODÈLE LE PLUS VENDU

1.6 CDTI 120/136 ch

Sa seconde vie
en occasion

Dans la gamme Insignia, la version la plus sympa est peut-être bien le break Sports-Tourer! Joliment dessiné, il propose un rapport encombrement/volume utile intéressant même si son coffre (495 dm³ selon nos chiffres) n'est pas le plus généreux de la catégorie. Reste qu'il est pratique et qu'en version diesel 170 ch, il se montre plaisant à l'usage.

AXEL WERDEMANIN



Née en 2008

Fin de carrière 2017

Opel Insignia

Par Pascal Richard

Trop discrète, l'Opel Insignia n'a guère connu les feux de la rampe. Pour compenser, à l'heure de son départ, offrons-lui un petit coup de projecteur!

Avez-vous déjà connu ça, ce délicieux moment teinté à la fois d'espoir et de crainte? Comment sera-t-elle? Sera-t-elle vêtue de cuir, sportive ou glamour, allemande, italienne, suédoise...? Non, je ne suis pas en train de vous raconter un "instant Meetic" mais plutôt ce moment où le préposé de l'agence de location vient vers

vous avec les clés de la voiture que vous avez réservée. Sur internet, ils disaient BMW Série 5, ou "modèle équivalent". Doté d'une nature optimiste, j'ai surtout retenu "BMW Série 5" et avait totalement laissé de côté l'expression "modèle équivalent". C'était un tort! Car de BMW, il n'y eut point! Et je repartis avec ma

femme au volant d'une Opel Insignia. Déçu, un peu, mais Madame semblait y trouver son compte, dès lors... À l'heure de rendre les clés et d'embarquer dans l'avion ma douce m'avoua que: "C'était vraiment pas mal les BM... Assez discrètes finalement." Avais-je une seule bonne raison de la décevoir? ■



La vie en rouge

Quel enfant n'a pas rêvé un jour d'être pompier ? De connaître le grand frisson en montant sur la grande échelle ? De s'échapper du monde miniature ? L'étude Osenat vous en offre l'occasion, en dispersant une collection unique de véhicules, de modèles réduits, casques et souvenirs divers liés aux soldats du feu.

Par Michel Guégan Photos Christian Martin



3



4



❶ Un bel aperçu de cette fabuleuse collection : un camion Delahaye de 1929 côtoie une Jeep d'intervention rapide et une motopompe. ❷ Des extincteurs en veux-tu en voilà... N'oublions pas qu'une des sociétés de Marcel Alves en fabriquait. ❸ Ces coudes feront d'excellents éléments de décoration ! ❹ Tirée par un cheval, la pompe à bras devait être déposée avant d'être utilisée. ❺ Cette Delahaye de 1929 fut la camionnette utilisée au château de Versailles pendant une trentaine d'années. Elle a été magnifiquement restaurée par Lecoq.





❶ Il fallut attendre les années 30 en France pour que les pompiers soient à l'abri. ❷ Une casquette russe sur un casque monégasque. ❸ Des milliers de casques, provenant de différentes villes de France. ❹ Pompe à bras de 1862: il fallait trois pompiers pour la rendre opérationnelle. ❺ Marcel Alves, devant sa collection. ❻ En 1946, l'aménagement des fourgons est normalisé, avec notamment un dévidoir à l'arrière du camion.



Il s'appelle Marcel... Dans le monde de l'incendie, nul besoin de donner son patronyme, Alves. Tout le monde connaît Marcel! Pompier? Pyromane? Rassurez-vous, collectionneur. Compulsif qui plus est... Des milliers d'objets, d'autos, de figurines, de miniatures, de casques, de pompes à bras, d'insignes, de costumes, d'affiches, de tableaux, entassés dans des bâtiments au sein desquels seuls quelques initiés ont pu pénétrer.

Mais revenons à l'homme. Il s'appelle Marcel Alves donc. Il a aujourd'hui 91 ans, mais dans ses yeux, il est toujours ce jeune homme de 17 ans qui, en 1944, déniché son premier job dans l'incendie. Le jeune Marcel, du haut de son 1,60 m, a de l'ambition et de la force de caractère. Quatre ans plus tard, il crée sa société: il vend du matériel incendie, parcourt la France, croise tous ceux qui côtoient les hommes du feu. Il est fasciné par ce monde, par tout ce matériel, par cette débauche d'ingéniosité et, un jour, il craque et fait l'acquisition d'une pompe à bras de 1879... Le début du paradis – ou de l'enfer, c'est selon! Nous sommes dans les

AMERICAN LAFRANCE: THE FRENCH TOUCH ?

D'origine française (alsacienne?), Truckson Huenveux portait un nom trop compliqué pour ses partenaires et clients américains. Légende ou réalité? Toujours est-il qu'on baptisa sa société "American LaFrance". La compagnie LaFrance Manufacturing est fondée en 1873, la division incendie naissant au début des années 1900. Les camions American LaFrance deviennent très populaires, notamment grâce à leur silhouette originale. La marque est rachetée en 1995 par Freightliner, filiale de Daimler AG, avant de disparaître définitivement en 2014. En un siècle, les camions American LaFrance avaient balisé l'histoire des pompiers américains. À noter que la société construisit quelques voitures particulières avant la Première Guerre mondiale.





4



81

5

*Une quête sans limite.
Mieux qu'une collection,
l'histoire d'un homme
et de sa passion...*

années 60. Imaginez ! Marcel Alves, depuis ce jour fatidique, n'a jamais cessé de chiner. Parallèlement, il monte de nouvelles entreprises, s'installe à Cormeilles-en-Parisis, rénove une ancienne ferme et, comme il y a un peu de place... eh bien, il stocke ! Et qui dit pompiers dit voitures de pompiers. Au début, ce sont des chariots attelés mais, à l'aube du siècle dernier, apparaissent les premiers "porteurs" à essence, des véhicules autonomes qui peuvent emmener du personnel, une réserve d'eau assortie d'une pompe, des tuyaux, et puis enfin "Rosalie", la grande échelle qui, déployée, pouvait atteindre 19 mètres.

Marcel Alves a acquis quelques véhicules et découvre le monde merveilleux des modèles réduits. Tous les grands enfants que nous sommes se souviennent avec émotion du camion Delahaye de Dinky Toys et de son extraordinaire grande échelle, mais aussi des miniatures et des jouets en passant par la maquette, le tout multiplié par le nombre de pays, le choix est infini. Les posséder tous est une lutte sans fin, sauf pour Marcel dont les vitrines sont pleines à ras bord. Et que dire des dioramas qui vibrent ➔



6





❶ La société Delahaye joua un grand rôle dans le développement des camions de pompiers. Elle disparut lors de la Seconde Guerre mondiale. ❷ Ce petit camion Renault entama une seconde carrière comme dépanneuse. ❸ L'uniforme des pompiers s'inspira de celui des militaires du génie. C'est par assimilation à cette arme qu'ils devinrent sapeurs. ❹ Il fallait parfois plusieurs heures pour hisser cette pompe à bras le long des chemins. ❺ Les insignes d'uniforme, aussi appelées "pucelles". ❻ Pendant des dizaines d'années, M. Marino, un pompier talentueux, construisit des modèles réduits pour Marcel Alves. ❼ La motopompe remplaça dès les années 30 les pompes à bras. ❽ Selon la taille, la pompe à vapeur attelée pouvait transporter de trois à six hommes.



au son des sirènes, colorés de milliers de gyrophares en folie. Défilé devant des murs de casques et de casquettes – pas le temps de s'attarder devant ce camion Mercedes de 1939 (jamais servi!) –, nous filons dans une autre bourgade, dans un hangar où nous attendent deux joyaux: des American LaFrance. Le premier à nous accueillir date de 1942 et mesure 12 m de long. En charge, il pèse 17,5 tonnes mais il dispose d'un Lycoming V12. Il transporte sa grande échelle mais, curieusement, elle s'articule au centre du camion et non à l'extrémité, comme il est d'usage! Le deuxième (de 1951) est moins spectaculaire a priori, mais avec sa cabine avancée, il était devenu une icône: entre 1947 et 1959, plus de 3 000 exemplaires sortirent de l'usine d'Elmira dans l'État de New York. Les plus chanceux d'entre vous ont pu apercevoir le premier à la fête de la locomotion, il y a quelques années, à La Ferté-Alais.

Ah, les camions! Marcel Alves en possède vingt-cinq, dont des modèles nés pendant la Première Guerre mondiale. De ses innombrables voyages





à l'étranger (pour les affaires, certes, mais également pour assouvir sa passion), il a ramené de quoi enrichir sa collection. Il se souvient même que, ne sachant pas quoi lui offrir, un général de pompiers russe lui a donné sa casquette! Il n'est pas le seul, si l'on en croit les étagères surchargées du hangar de Cormeilles-en-Parisis.

Marcel avait un rêve, celui d'ouvrir un musée. À Cormeilles, existe un fort qui aurait pu accueillir cette passion de toute une vie et qui aurait marqué l'histoire de ce corps d'élite qu'est celui des sapeurs-pompiers. Cet édifice, impressionnant sur sa butte, avait une stature propre à héberger la collection. D'autres projets et/ ou des vents contraires ont ruiné cette chance. La famille n'ayant pas la volonté de poursuivre la passion du père, Marcel s'est résolu à ce qu'il considérait comme impensable encore il y a quelques années: disperser l'œuvre d'une vie, sachant qu'en soixante-dix ans, il n'a jamais vendu quoi que ce soit! Ce sera fait le 23 avril, et tous les collectionneurs du monde entier sont sur le qui-vive. ■



3



7

“Ce qui aurait pu devenir un extraordinaire musée sera dispersé aux enchères le 23 avril!”



8



*C'était en
février 1983
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

Lxlxh:
3,36x1,52x1,34 m

Poids: 800 kg

Puissance:
80 ch DIN
à 5800 tr/mn

1000 m d.a.: 33,9 s

V. max.:
158 km/h

**Consommation
à 90 km/h:**
6,2 l/100 km



Ultracourte (3,36 m de longueur) et très maniable, la 104 ZS est la reine des villes. Mais pas uniquement...

LA PEUGEOT 104 ZS À L'ESSAI

Aujourd'hui, avec les 108, 208 voire même 2008, Peugeot ne manque pas de citadines. Mais cela n'a pas toujours été le cas. Ainsi, au début des années 80, le constructeur ne pouvait compter que sur sa 104. Une 104 qui fut accommodée à toutes les sauces, même les plus épicées, comme ici avec la pétillante ZS...

Par **Bernard Carat** (1983) / **Thomas Riaud** (2017)

■ "Finalement, le coupé Peugeot 104 a eu une carrière sans doute inespérée au moment de son lancement. En effet, cette carrosserie courtaude, aux places arrière sacrifiées, a été adoptée par Citroën pour les différentes versions LN et, dans une certaine mesure, par Talbot sur sa Samba."

■ "Toute la question est de savoir si passer de 72 à 80 ch est un progrès déterminant, car les deux versions sont en concurrence au catalogue."

■ "Les rapports de boîte et de pont ont été étudiés d'une façon toute différente, ce qui donne un échelonnement a priori très satisfaisant. Mais les efforts de Peugeot

se sont arrêtés là car tout le reste de la voiture se trouve absolument inchangé."

■ "Alors que Peugeot annonce 156 km/h pour l'ancienne ZS et 162 km/h pour la 80 HP, nous n'avons pu, par un jour froid il est vrai, dépasser les 158 km/h à Montlhéry."

■ "Il est vrai que la 104 est déjà ancienne et sa carrosserie ne doit pas bénéficier d'un Cx particulièrement favorable. En tout cas, 158 km/h ne peuvent être considérés comme un progrès notable. Il est permis de se demander où sont passés les 8 ch supplémentaires."

■ "En utilisation courante, la 80 HP laisse une bonne impression par sa vivacité, surtout sur les intermédiaires."



Le coffre est petit, mais une fois la banquette rabattue, la capacité devient très intéressante rapportée à l'encombrement.

“ Il faut rappeler que le moteur 1 360 cm³ de la ZS est alimenté par deux carburateurs simple corps. ”

↑ Ses qualités

TRÈS BONNE BOÎTE

"La boîte de vitesses est en tout point satisfaisante, aussi bien par la douceur du levier que par son échelonnement progressif."

DEUX GRANDES PLACES

"Les deux places avant sont parfaitement habitables même par les grands gabarits, qui peuvent loger leurs jambes en l'absence de la trop fameuse console centrale des voitures modernes."

VOITURE MANIABLE

"Son gabarit en fait une mini-sportive qui peut intéresser une certaine clientèle faisant passer la maniabilité en ville et les facilités de stationnement avant toute autre considération."

↓ Ses défauts

VITESSE DÉCEVANTE

"La vitesse de pointe est bien décevante, d'autant qu'une Visa GT, dotée du même moteur, avait été chronométrée à 166 km/h."

CONSOMMATION

"La courbe de consommation à 140 km/h atteint 10,2 l et surtout 14 l à 158 km/h, ce qui est tout de même beaucoup. À pleine ouverture, les deux carburateurs ont soif."

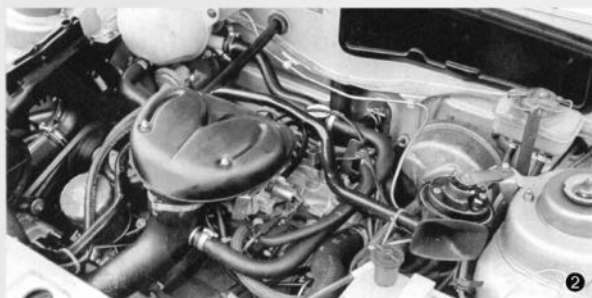
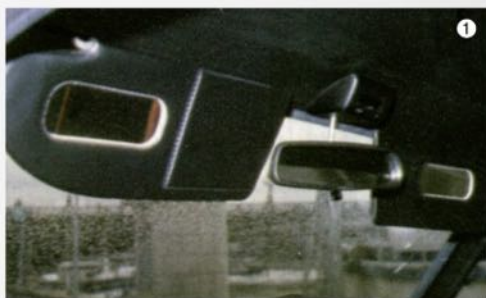
TABLEAU DÉMODÉ

"La planche de bord en particulier commence à dater sérieusement avec ses cadrans trop petits et pas tellement lisibles."

❶ Malgré sa vocation urbaine, cette 104 "coupé" reste assez mal protégée contre les petits chocs.
❷ Seuls le gros compte-tours et le volant trois branches apportent une touche sportive à l'ensemble.
❸ et ❹ Si les places avant sont vastes et confortables, celles situées à l'arrière ne peuvent servir qu'en dépannage...



“ La suspension reste efficace malgré l'empattement très court, même sur les routes très déformées. ”



❶ Peugeot a pensé à la clientèle féminine en dotant sa ZS de deux miroirs de courtoisie.
❷ Ce petit 1360 cm³ développe 80 ch à 5800 tr/mn grâce à l'apport de deux carburateurs.
❸ La face avant reste identique à la 104 normale. L'éclairage est très satisfaisant. ❹ Faute de place dans le coffre, la roue de secours est installée sur le moteur... à l'instar de la DS!



Extraits...

■ "Le plus souvent, la tenue de route demeure satisfaisante bien que le train avant soit sujet à quelques pertes d'adhérence et aussi à des réactions assez violentes qui se transmettent dans la direction."

■ "La maniabilité est tout de même favorable grâce à un volant précis qui ne dépasse pas 3,3 tours d'une butée à l'autre."

■ "De son côté, le freinage n'a fait aucun progrès et reste moyen à cause d'un effort assez important sur la pédale, en dépit de l'assistance."

■ "Attribuer officiellement quatre places à cette 104 nous semble tout à fait généreux de la part du service des mines, qui n'en est pas à une contradiction près."

■ "Le tableau de bord, la présentation en général, et même l'ensemble de la finition n'ont pas du tout évolué, ce qui en dit long sur l'importance que Peugeot attache à ce modèle."

■ "Disons-le tout net, la 104 ZS avec le moteur 80 ch nous a déçus par ses performances, surtout par rapport à la Visa GT, nettement plus rapide et même plus vivante."

■ "Le tarif se gonfle de certaines options que l'on souhaiterait trouver de série, tel que le pare-brise feuilleté, si important pour la sécurité."

■ "Les aménagements intérieurs accusent leur âge, à tel point qu'il est permis de se demander si un coupé 205 ne figure pas dans les projets de Peugeot."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Au début des années 80, excepté Volkswagen qui se distingue depuis 1976 avec une certaine Golf GTI, seule au monde, le concept de la petite sportive reste encore un peu flou. Avec cette pétillante ZS, plus convaincante en ville ou sur une petite route sinueuse que sur un circuit, Peugeot ne démerite pas et apprend... vite! En 1984, le Lion sortira vraiment ses griffes en commercialisant une certaine 205 GTi. Une bombinette devenue culte, au même titre que la R8 Gordini avant elle!

ESCAPADES PRINTANIÈRES

Marre de la grisaille, vivement les beaux jours et l'été ! Mais avant de s'y plonger complètement, l'Auto-Journal vous a préparé une sélection de vêtements et d'accessoires pour anticiper vos tenues.

Réalisation et stylisme **Thibault Cocardon** - Photos **Pilou**



WEEK-END

1/ Ciré jaune, **PETIT BATEAU** – 145 € (08 20 20 02 03) 2/ Marinière Minquiers, **SAINT-JAMES** – 42 € (02 33 89 15 60)

3/ Bottes Goeland marine, **AIGLE** – 60 € (05 49 02 38 98 ou www.aigle.com) 4/ Pull en coton, **AMERICAN VINTAGE** – 70 € (fr.americanvintage-store.com)

5/ Couteau jaune n° 9 bricolage, **OPINEL** – 19,90 € (www.opinel.com) 6/ Ceinture en coton, **PEPE JEAN** – 50 € (www.pepejeans.com) 7/ Jean bleu coupe droite, **DIESEL** – prix sur demande (01 40 13 65 55 ou www.diesel.com) 8/ Bouée porte-boissons Ananas, **SUNNYLIFE** – 18,90 € (www.sunnylife.com) 9/ Boxer Le Marinière, **LE SLIP FRANÇAIS** – 40 € (www.leslipfrancais.fr)

10/ Chaussures Dockside en nubuck, **SEBAGO** – 140 € (www.sebago.com) 11/ Pull en coton, **MONTAGUT** – 149 € (www.montagut.com) 12/ Doudoune sans manche Rivage, **JOTT X ARMOR LUX** – 135 € (justoverthetop.com) 13/ Short imprimé en toile de coton, **TOMMY HILFINGER** – 99,90 € (01 42 60 70 02 ou fr.tommy.com) 14/ Short ED55, **EDWIN** – 90 € (edwin-europe.com)

15/ Sac à dos 15 pouces, **HEDGREN** – 89 € (01 42 36 36 97 ou www.hedgren.com) 16/ Chaussettes à rayures jaunes motifs ananas, **ROYALTIES** – 6 € (www.royalties-paris.com)

17/ Lunettes solaires héritage collection, **PERSOL** – 210 € (www.persol.com) 18/ Chaussettes coton rayées motifs ancre, **BLEU FORÊT** – 9,90 € (www.bleuforet.fr)

19/ Casquette marin, **SAINT-JAMES** – 37 € (02 33 89 15 60)



RIVIERA CHIC

- 1/ Gourde, **SIGG** – 17,90 € (www.sigg.fr) 2/ Porte-documents en cuir perforé ligne Défi, **S.T. DUPONT** – 690 € (www.st-dupont.com)
 3/ Lunettes monture grise, **IZIPIZI** – 35 € (www.izipizi.com) 4/ T-shirt avec bande à motifs parasol, **CUISSE DE GRENOUILLE** – 55 € (www.cuissedegrenouille.com)
 5/ Pull manches courtes en maille coton et cachemire, **DE FURSAC** – 175 € (www.defursac.fr) 6/ Chapeau en raphia, **STETSON** – 79 € (www.stetson-europe.com)
 7/ Chaussettes en coton rayées motifs triangle, **BLEU FORÊT** – 9,90 € (www.bleuforet.fr) 8/ Ceinture rouge et blanche, **ANDERSON'S** – 115 € (www.anderson.it)
 9/ Chemise en popeline de coton, **ALAIN FIGARET** – 145 € (www.figaret.com) 10/ Bombers en lin et coton, **GENTLEMAN FARMER** – 189 € (01 58 90 15 89)
 11/ Lunettes solaires rouges, **AFFLELOU PARIS** – 39 € (01 49 37 73 77) 12/ Chaussettes à rayures bleues motifs homard, **ROYALTIES** – 6 € (www.royalties-paris.com)
 13/ Tong Nautical, **HAVAIANAS** – 20 € (01 42 74 87 40) 14/ Pull en maille, **CELIO** – 39,99 € (www.celio.com) 15/ Pull camouflage bleu, **CERRUTI** – 495 € (01 53 30 18 81 ou www.cerruti.com)
 16/ Bottines derby Chukka, **CROCKETT & JONES** – 470 € (www.crockettandjones.com) 17/ Short de bain rouge imprimés cube blanc, **ROBINSON LES BAINS** – 185 € (www.robinsonlesbains.com)
 ou 03 89 20 13 18) 18/ Maillot de bain imprimé corail et poisson, **VILEBREQUIN** – 195 € (01 58 18 67 55 ou fr.vilebrequin.com) 19/ Chaussures Gresham en cuir, **BEXLEY** – 139 € (www.bexley.com)
 20/ Chemise en coton, **BALIBARIS** – 125 € (www.balibaris.com) 21/ Pantalon en coton, **HENRY COTTON'S** – 149 € (www.henrycottons.fr)
 22/ Jean, **KAPORAL** – 139 € (www.kaporal.com) 23/ Ceinture en cuir, **JULES** – 25,99 € (www.jules.com) 24/ Slip Le Homard, **LE SLIP FRANÇAIS** – 35 € (www.leslipfrancais.fr)



BAROUDEUR

- 1/ Polo Alois 100% coton, **ELEVEN PARIS** – 49 € (01 44 59 69 15 ou www.elevenparis.com) 2/ Maille piquée grise et marine, **EDEN PARK** – 110 € (01 70 92 50 00 ou www.eden-park.fr)
 3/ Chaussures en toile et gomme, **PALLADIUM** – 79,95 € (www.palladiumboots.com) 4/ Short en coton, **PEPE JEANS** – 80 € (www.pepejeans.com)
 5/ Lunettes de soleil Edge, **VUARNET** – 250 € (vuarnet.com) 6/ Tee-shirt Abdel Stripe, **ELEVEN PARIS** – 29 € (01 44 59 69 15 ou www.elevenparis.com)
 7/ Chemise en jean, **DEELUXE** – 49,95 € (www.deeluxe.fr) 8/ Ceinture en cuir au tannage végétal, **ANDERSON'S** – 125 € (www.anderson.it)
 9/ Chino battle kaki coupe 732, **SERGE BLANCO** – 149 € (www.sergeblanco.com) 10/ Lunettes solaires pilote Sartoria, **PERSOL** – 240 € (www.persol.com)
 11/ Sac à dos Gary en cuir pleine fleur et toile de coton, **LE TANNEUR** – 340 € (01 80 05 29 63 ou www.letanneur.com)
 12/ Ceinture en cuir beige, **EDEN PARK** – 75 € (01 70 92 50 00 ou www.eden-park.fr) 13/ Chemise gravure d'insectes cintrée, **COTON DOUX** – 69 € (01 40 27 03 33 ou www.cotondoux.com)
 14/ Chaussures à lacets bicolores, **ÉRAM** – 75 € (www.eram.fr) 15/ Pantalon en coton, **NAPAPIJRI** – 99 € (www.napapijri.com)
 16/ Chaussettes en coton collection réserve, **STANCE** – 16 € (www.stance.com) 17/ Chaussettes coton motifs moustaches, **BLEU FORÊT** – 9,90 € (www.bleuforet.fr)
 18/ Saharienne, **HACKETT** – 375 € (www.hackett.com) 19/ Pull gris, **HIRCUS** – 120 € (www.hircus.fr)



CASUAL

- 1/ Pull en coton torsadé, **GANT** – 139 € (fr.gant.com) 2/ Polo en coton, **CRÉMIEUX** – 115 € (www.danielcremieux.com)
 3/ Chino en gabardine gris/bleu, **SERGE BLANCO** – 149 € (www.sergeblanco.com) 4/ Drap de plage solo, 1 m x 2,15 m – le XXL : 1,60 m x 2,15 m et le XXL + : 2,30 m x 2,15 m, **ÔBABA** – 39,90 € - 49,90 € et 59,90 € (www.obaba.fr) 5/ Ceinture en cuir, **L'AIGLON** – 95 € (www.aiglon.fr) 6/ Chaussettes azur motifs cactus, **ROYALTIES** – 6 € (www.royalties-paris.com)
 7/ Chino en coton, **TOMMY HILFGER** – 139 € (01 42 60 70 02 ou fr.tommy.com) 8/ Chaussures Evade navy, **DR. MARTENS** – 130 € (www.drmartens.com)
 9/ Besace en cuir de vachette vieilli pleine fleur, **GÉRARD HÉNON** – 185 € (www.gerard-henon.com) 10/ Caleçon en coton, **CÉLIO** – 13,99 € (www.celio.com)
 11/ Boxer blanc en coton, **DIM** – 15,11 € (www.dim.fr) 12/ Short de bain Collbin, **TBS** – 69,90 € (www.tbs.fr) 13/ Slip-on tressées bleu et blanc, **VICTORIA** – 89 € (www.chaussuresvictoria.fr)
 14/ Chemise à carreaux, **JULES** – 19,99 € (www.jules.com) 15/ Chaussures Chambord en cuir, **PARABOOT** – 350 € (fr.paraboot.com)
 16/ Bomber en daim beige, **BOSS** – 850 € (01 44 17 16 81) 17/ Chemise en coton, **SEIDENSTICKER** – 79 € (www.seidensticker.fr)
 18/ Lunettes solaires rondes Frames of life, **GIORGIO ARMANI** – 247 € (www.armani.com) 19/ Cravate en soie, **BALIBARIS** – 85 € (www.balibaris.com)



URBAIN

- 1/ Ceinture en cuir, **TOMMY HILFINGER** – 49,90 € (01 42 60 70 02 ou fr.tommy.com) 2/ Boxer short en coton gris, **PETIT BATEAU** – 19 € (08 20 20 02 03)
 3/ Boxer L'Auguste, **LE SLIP FRANÇAIS** – 35 € (www.leslipfrancais.fr) 4/ Sweat Hubert Medium Marl Grey, **PYRENEX** – 105 € (www.pyrenex.com)
 5/ Coupe-vent matelassé, **K-WAY** – 149 € (www.k-way.fr) 6/ Porte-monnaie zippé, **MONTBLANC** – 210 € (www.montblanc.com) 7/ Lunettes solaires Hightstreet, **RAY-BAN** – 159 € (www.ray-ban.com)
 8/ Tee-shirt en coton, **LACOSTE** – 65 € (01 44 82 69 02 ou www.lacoste.com) 9/ Polo en coton, **GÉMO** – 9,99 € (www.gemo.fr)
 10/ T-shirt noir graphique, **COLMAR** – 49 € (www.colmar.it) 11/ Chaussettes fil d'Écosse à côtes motifs plumetis, **BLEU FORÊT** – 18 € (www.bleuforet.fr)
 12/ Jean slim Tapered noir, **LE TEMPS DES CERISES** – 109,90 € (www.letempsdescerises.com) 13/ Tennis en cuir rouge, **GEOX** – 135 € (www.geox.com)
 14/ Pantalon de jogging 2 Tones Loose, **SWEET PANTS** – 85 € (01 47 93 08 85) 15/ Casquette, **THE NORTH FACE** – 22 € (www.thenorthface.fr)
 16/ Short Ilbaritz noir, **ATALAYE** – 109 € (www.atalaye.com) 17/ Sac de marin format baluchon, **EASTPAK** – 62 € (www.eastpak.com)
 18/ Chaussures Explorateur Mid, **LACOSTE** – 129 € (01 53 30 86 70) 19/ Chemise col officier à micromotifs croix noires, **THE KOOPLES** – 155 € (www.thekooples.com)
 20/ Lot de deux paires de chaussettes, **DIM** – 9,90 € (www.dim.fr) 21/ Chemise en coton, **DOCKERS** – 79 € (www.dockers.com)

Sport auto Formule 1

LE GUIDE 2017



Le Guide le plus complet sur la saison F1 2017

- ★ Toutes les analyses et statistiques
- ★ Les nouveaux patrons de la F1
- ★ Ferrari/Red Bull à l'assaut de Mercedes
- ★ **Exclusivité Sport Auto** Romain Grosjean commente tous les grands prix



148 pages - 20 circuits - 20 pilotes - 10 écuries - 4 champions

EN VENTE ACTUELLEMENT

La vie de vos autos

Cette rubrique est la vôtre. Tous les 15 jours, *L'Auto-Journal* présente les voitures de ses lecteurs. L'occasion de partager votre expérience d'automobiliste: les joies, les déceptions, les surprises... **Tous les événements vécus avec votre voiture ont leur place ici !**

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ VOLKSWAGEN

"Je suis propriétaire d'une Golf VI TDI 105 ch d'avril 2011, qui totalise 51 444 km et qui a toujours été entretenue dans le réseau Volkswagen. En revenant du travail, le moteur s'est mis en mode dégradé avec deux voyants moteur allumés, et une auto qui ne dépassait pas les 30 km/h. Le garage VW a diagnostiqué un injecteur à changer. Facture de 891 € avec refus de VW France de la moindre prise en charge. Je suis d'autant plus mécontent qu'auparavant, sur cette même voiture, c'était la vanne EGR qui avait lâché et le constructeur avait refusé la prise en charge de la main-d'œuvre (environ 300 €). J'aimerais pouvoir espérer un geste commercial de Volkswagen France avec ces ennuis à répétition..."

Jean Claude Guionnet

Sylvain Schlessinger nous parle de son Audi A4 TDI 190 S tronic

ACHETÉE NEUVE EN MARS 2016
13 000 km PARCOURS



"Outre son excellent confort et sa tenue de route parfaite, je suis étonné par sa faible consommation. J'ai déjà réalisé deux trajets Montpellier-Paris et un de mon domicile (sud Lozère) pour me rendre à Angers, et ma consommation n'a jamais excédé les 5,2 l/100 km sur l'autoroute. Sur route ou sur voie rapide limitée à 110 km/h, j'oscille entre 4,5 l/100 km et 4,8 l/100 km. C'est une très belle auto, et tellement agréable à conduire, surtout sur les routes des Cévennes ! Et je trouve que le moteur TDI 190 ch associé à la boîte S tronic lui convient fort bien."

Peter Isler nous parle de sa DS 5 BlueHDi 180 BVA

"C'est une voiture merveilleuse qui est, à mon avis, sous-estimée... Notamment par les journalistes français."



"Captivé dès le début par le design de cette voiture, j'ai également été convaincu par d'autres atouts: moteur sobre et puissant, châssis équilibré, place suffisante... Et, encore une fois, un design vraiment extraordinaire. Nous nous sommes vite habitués à l'ergonomie et à la visibilité un peu limitée mais compensée en partie par les aides électroniques. Certes, elle n'est pas parmi les plus confortables, même si une évolution des amortisseurs a permis d'améliorer un peu ce

point. En ce qui concerne les autres membres de notre famille, ils sont, après un scepticisme initial, eux aussi enthousiastes à propos de cette DS 5. Les qualités de cette auto apparaissent de façon encore plus marquée sur les longs trajets. Même après un voyage de plusieurs heures, on quitte la voiture très décontracté. Et la place est suffisante même pour ranger mon VTT ! Mon bilan ? C'est un modèle plaisant, innovant à bien des égards et très agréable au quotidien."

ACHETÉE D'OCCASION (PREMIÈRE IMMATRICULATION EN JUIN 2015, 9000 km)
EN AVRIL 2016, 20 000 km PARCOURS, CONSOMMATION MOYENNE: 6,2 l/100 km.
FRAIS D'ENTRETIEN: révision prévue à 30 000 km pour environ 600 CHF (soit environ 560 €)



aj L'avis de Brice Perrin

La passion qu'entretient Peter pour sa DS 5 ne peut être qualifiée de chauvinisme puisqu'il est Suisse. Pour ma part, j'apprécie également le design de cette auto et plus encore son habitacle, mais j'ai du mal à percevoir son positionnement et, même s'il a progressé en phase 2, son niveau de confort reste insatisfaisant.

Vos autos nous intéressent

Vous souhaitez témoigner ? Envoyez un mail à brice.perrin@mondadori.fr



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Vous boudez la Citroën C-Elysée

Citroën ne souhaite pas communiquer sur la C-Elysée, bien qu'elle soit en vente sur notre marché. Mais pourquoi diable vous conformez-vous à cette directive ? Aucun essai de votre part, c'est incroyable. Vos lecteurs n'ont pas le droit de connaître cette auto, alors que c'est peut-être une alternative crédible aux Tipo et autres Logan. Affranchissez-vous des directives des constructeurs dans l'intérêt de vos lecteurs, nous voulons savoir ! **I. B.**

Certes, la C-Elysée n'est sans doute pas la priorité absolue pour Citroën. Cependant, la voiture est bien disponible en parc. Nous l'avons réservée et nous vous proposerons très prochainement un face-à-face avec une Fiat Tipo. Vous avez raison, cette voiture – fabriquée en Espagne – est une alternative crédible.

Citroën C-Elysée



WILLIAM CROZES

À quand un essai du Mercedes GLC 350 e ?

Avez-vous prévu un essai du Mercedes GLC 350 e ainsi qu'un essai comparatif de ce dernier avec d'autres modèles hybrides comme le Lexus NX 300h ? **T. L.**
Le GLC hybride est d'ores et déjà disponible en concessions au tarif de 59 800 €. Hélas, nous n'avons pas encore pu réaliser un essai avec mesures à la clé. J'espère que cela ne va plus tarder. Rappelons que le 350 e 4Matic associe le 4 cylindres essence de 211 ch à un moteur électrique de 116 ch. Quant à savoir si nous organiserons un comparatif avec les autres hybrides, je ne peux pas m'engager pour l'instant, même si cette confrontation paraît logique.



Mercedes GLC

DAIMLER



BMW Série 1

TOM KIRKPATRICK

Quelle boîte automatique sur la BMW 118i ?

Pourquoi BMW n'équipe-t-il plus depuis 2016 ses modèles Série 1 118i et Série 2 coupé 218i de la boîte automatique à 8 rapports mais d'une boîte auto à seulement 6 rapports ? **G. P.**

Seuls l'Active Tourer 218i et le X1 18i sont équipés d'une boîte automatique à 6 rapports. Série 1 et Série 2 Coupé, profitant du même 1.5 turbo de 136 ch, conservent une transmission à 8 rapports. C'est logique puisque seuls l'Active Tourer et le X1 sont des tractions, comme la Mini, qui utilise la même plate-forme. La future Série 1, elle aussi en traction, passera ainsi à la BVA 6.

OPEL MOKKA X

Si vous souhaitez un SUV qui ait à la fois le sens de la famille et le sens de la mesure côté tarif, alors le Mokka X a de quoi retenir votre attention.

Par Pascal Richard Photos Pilou

En devenant "X", le Mokka compte bien entretenir un succès qui ne se dément pas depuis son lancement en 2013. Restylé l'année dernière, il a adopté à cette occasion un patronyme un peu différent (Mokka X à la place de Mokka), il s'est aussi refait une beauté en adoptant une face avant redessinée et une nouvelle planche de bord qui intègre

désormais un grand écran tactile semblable à celui de l'Astra.

Sur le plan mécanique, toutes les motorisations présentes au moment du lancement ont été progressivement remplacées, si bien qu'aujourd'hui, le Mokka X est parfaitement à la page dans ce domaine. Par ailleurs, on note l'arrivée d'un nouveau moteur essence de 152 ch asso-

cié à une transmission intégrale. Cette dernière peut également être montée avec les blocs essence 140 ch ainsi que le diesel 136 ch. Enfin, la gamme a été totalement remaniée. Elle s'articule désormais autour de quatre niveaux de finitions (Edition, Innovation, Color Edition et Elite). Reste maintenant à sélectionner la version la plus intéressante.

En devenant "X", le Mokka a gagné en personnalité tout en restant raisonnable côté tarif.



LA GAMME

	Moteurs/Prix	Edition	Innovation	Color Edition	Elite	Malus écologique
Diesel	1.6 CDTI 110 ch 4x2	23 550 €	24 750 €	—	—	0 €
	1.6 CDTI 136 ch 4x2	—	♥ 25 450 €	♥ 26 800 €	27 550 €	0 €
	1.6 CDTI 136 ch 4x2 Auto.	—	27 000 €	28 350 €	29 100 €	de 53 à 113 €
	1.6 CDTI 136 ch 4x4	—	27 450 €	28 800 €	29 550 €	0 €
Essence	1.4 Turbo 140 ch 4x2	21 200 €	♥ 22 550 €	♥ 23 900 €	24 650 €	de 353 à 473 €
	1.4 Turbo 140 ch GPL 4x2	—	24 500 €	—	—	de 0 à 60 €
	1.4 Turbo 140 ch 4x2 Auto.	—	24 000 €	—	26 100 €	de 773 à 1 260 €
	1.4 Turbo 140 ch 4x4	—	♥ 24 450 €	—	26 550 €	de 1 260 à 1 613 €
	1.4 Turbo 152 ch 4x4 Auto.	—	—	—	28 450 €	de 1 153 à 1 373 €



① La planche de bord évolue, avec l'intégration d'un nouvel ensemble multimédia. La finition est d'un bon niveau. ② Sur le plan dynamique, le Mokka X affiche une belle sérénité.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Tous les moteurs, exception faite du 1.4 Turbo 152 ch, sont associés à une boîte à 6 rapports. Cette dernière propose une commande douce et précise. Côté étagement, rien à redire, même si le dernier rapport est surtout adapté à l'autoroute.

AUTOMATIQUE

Opel propose une boîte automatique à 6 rapports. Cette dernière peut être associée au diesel de

136 ch ainsi qu'aux blocs essence de 140 ch et 152 ch (ici de série). Si la douceur est au rendez-vous, la réactivité, elle, est un peu juste.

INTÉGRALE

Facturée 2 000 € (de série sur 1.4 Turbo 152 ch), la transmission intégrale vous aidera si vous envisagez quelques escapades hors bitume. Mais pour qu'elle soit efficace, il convient de l'associer à une monte pneumatique adaptée à cet usage, sans ça, vous n'irez pas bien loin...

L/I/h/empattement: 4,27/1,78/1,66/2,56 m

MOTEURS DIESEL	1.6 CDTI 110 ch	♥ 1.6 CDTI 136 ch	1.6 CDTI 136 ch Auto.
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 3500	136 à 3500	136 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 2000	320 à 2000	320 à 2000
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	175	184	181
Accélération 0-100 km/h (s)	11,1	10,8	10,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	11	10	10 en D
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,9	6,5	7

MOTEURS ESSENCE	♥ 1.4 Turbo 140 ch	1.4 Turbo 140 ch GPL*	1.4 Turbo 152 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 4900	140 à 4900	152 à 4900
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1850	200 à 1850	235 à 1850
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	185	197	193
Accélération 0-100 km/h (s)	9,7	10,2	9,7
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	11	NC	NC
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	7,9	6,4	6,5

*Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 CDTI 110 ch

Ce diesel n'est pas désagréable mais il manque un peu d'allonge pour animer avec entrain un engin qui flirte avec les 1500 kg. Reste que la consommation, 5,9 l/100 km en moyenne, est des plus raisonnables.

♥ 1.6 CDTI 136 ch

Même bloc que précédemment mais cette fois, la puissance est à la hauteur! Plus à l'aise sur route, ce diesel propose de bonnes relances et sa douceur d'utilisation apporte un vrai plus en matière d'agrément de conduite. À noter que la consommation reste dans les limites du raisonnable, même avec la boîte de vitesses automatique (7 l/100 km en moyenne)

ESSENCE

♥ 1.4 Turbo 140 ch

Ce petit moteur essence n'est pas inintéressant, bien au contraire. Très doux, doté d'une bonne valeur de couple, il n'est pas à la peine ici et il distille un bon agrément de conduite. Côté consommation, le bilan est plus nuancé puisqu'on frise les 8 l/100 km en moyenne. À noter que ce bloc peut faire l'objet d'une adaptation GPL (avec un réservoir de 34 l, ce qui est peu) facturée 1 950 €.

1.4 Turbo 152 ch

Nouvellement introduit dans la gamme, ce moteur est différent du précédent (cylindrée 1 399 cm³ contre 1 364 cm³ pour le 140 ch). Si ses caractéristiques sont tout à fait d'actualité, le fait qu'il soit affublé d'un malus écologique allant de 1 153 à 1 373 € selon la monte pneumatique ne plaide pas en sa faveur.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, allumage automatique des phares, antibrouillards avant, autoradio avec lecteur de mp3, connexion Bluetooth et prise USB, climatisation manuelle, dossier de banquette AR fractionnable, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Edition	Innovation	Color Edition	Elite
Aide au stationnement AV/AR	♥ 700 € (1)	série	série	série
Caméra de recul	♥ 700 € (1)	360 €	série	série
Climatisation automatique	—	série	série	série
Rétroviseurs rabattables électriquement	—	série	série	série
Sellerie cuir	—	—	—	série
Vitres AR et lunette AR surteintées	—	série	série	série

(1) Options groupées, inclut également l'écran tactile.



- ❶ Pas de grand spectacle côté instrumentation mais cet ensemble classique a le mérite d'être parfaitement lisible.
 ❷ La caméra de recul est montée de série à partir de la finition Color Edition. ❸ Le nouvel ensemble multimédia vous permettra de piloter les applications de votre smartphone via CarPlay ou Android Auto. ❹ L'ensemble audio Bose implique beaucoup de contraintes (voir ci-contre). ❺ Le troisième appui-tête est en option en entrée de gamme.
 ❻ Les feux de jour à LED sont montés de série sur toute la gamme. ❼ Le FlexFix, un porte-vélo vraiment intelligent.



LES FINITIONS

EDITION

En entrée de gamme, le Mokka X propose une panoplie d'équipements complète incluant: la climatisation (manuelle), l'allumage automatique des phares, la connexion Bluetooth, une prise USB, un ordinateur de bord et le régulateur/limiteur de vitesse. Dommage que le choix des motorisations se limite au diesel de 110 ch et au bloc essence de 140 ch.

♥ INNOVATION

Pour passer de la finition Edition à la finition Innovation, il faut consentir un effort de 1 200 € en diesel et 1 350 € pour les essence. Ici, le Mokka X propose l'aide au stationnement AV/AR, des jantes alliage de 18 pouces, une climatisation automatique, un capteur de pluie, le passage automatique feux de route/feux de croisement et l'écran tactile de 7 pouces qui permet de piloter l'ensemble multimédia. Sur le plan mécanique, si on met de côté le 1.4 turbo de 152 ch, tous les moteurs sont ici disponibles.

♥ COLOR EDITION

Cette exécution est facturée 1 350 € de plus que l'Innovation. Elle s'en distingue par l'arrivée de série de la caméra de recul, des sièges avant ergonomiques certifiés par l'AGR (*Aktion Gesunder Rücken*). Cette association patronnée par des médecins a pour but la prévention du mal de dos. Ces sièges seront donc aux petits soins pour vos vertèbres. L'ensemble multimédia est également plus abouti (écran de 8 pouces) et il intègre un GPS.

ELITE

La plus chic des finitions est affichée 750 € de plus que la Color Edition. Côté équipements, pas de différence avec cette dernière, on note juste l'arrivée d'une sellerie cuir et des sièges AV chauffants et dotés partiellement de réglages électriques (lombaires/hauteur).



Le Mokka X propose un bon niveau de confort sur tous les types de terrains.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ ENSEMBLE MULTIMÉDIA (de 450 à 800 €)

Cette option s'adresse à la finition Edition. Dans sa définition la plus simple (450 €), elle regroupe l'écran tactile de 7 pouces, les prises USB et Aux et la possibilité de prendre en charge un iPod. Les applications CarPlay et Android Auto qui permettent de piloter votre smartphone et d'utiliser certaines de ses applications sont également au menu. Pour 350 € de plus, vous aurez le droit à un ensemble plus complet incluant notamment le GPS et un écran tactile plus grand (8 pouces).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

SYSTÈME AUDIO (600 €)

Cette fois, ce sont les finitions Innovation, Color Edition et Elite qui sont concernées. On trouve ici un ensemble audio signé Bose qui comprend: 6 HP, un caisson de basse et un amplificateur. À noter que cette option implique forcément la présence de l'ensemble multimédia avec GPS. D'autre part, à cause du caisson de basse situé dans le coffre, la motorisation GPL est incompatible avec cette option qui, par ailleurs, vous imposera une roue de secours de taille réduite. Honnêtement, cela fait beaucoup de contraintes (en plus d'un coffre amputé de quelques dm³) pour quelques décibels de plus...

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ SYSTÈME FLEXFIX (900 €)

Ce porte-vélo n'est pas donné, mais si vous passez vos loisirs "en selle", vous ne regretterez pas cet investissement. En effet, grâce au FlexFix, fini les manipulations compliquées et les fixations hasardeuses. Intégré au bouclier arrière, ce porte-vélo vous permettra d'embarquer jusqu'à trois bicyclettes. À noter que même chargé, le FlexFix autorise un accès au coffre. Seule réserve, le FlexFix n'est pas compatible avec certaines options (GPL, attelage, Audio Bose...).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK TECHNOLOGIE (1 250 €)

Ce pack est réservé à la finition Innovation (de série sur Color Edition et Elite). En fait, il s'agit d'un ensemble multimédia plus abouti et plus complet que celui qui est fourni de série. Ainsi, on trouve ici un écran tactile de 8 pouces (contre 7 de série), un GPS avec une cartographie Europe 3D, les interfaces iPod, Apple CarPlay et Android Auto ainsi que la caméra de recul. Plus étonnant, ce pack comprend également... le troisième appuie-tête arrière. Pas inintéressant mais, vu le prix, mieux vaut passer directement à la finition Color Edition qui le propose de série.

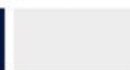
DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peinture opaque gratuite



Bleu Roi



Blanc Glacier

Peinture spéciale 150 €



Rouge Eclat

Peintures métallisées 600 €



Ambre



Gris Acier satiné



Bleu Intense



Bleu Outremer



Noir Profond



Espresso



Gris Minéral



Gris Quantum

Peinture nacrée 750 €

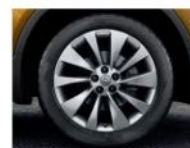


Blanc Nacré

LES JANTES



Jantes alliage montées de série sur Edition.



Jantes alliage de série sur Elite et Innovation.



Jantes alliage montées de série sur Color Edition.



Jantes alliage en option (500 €) sur Edition.



Jantes alliage en option sur Elite et Innovation (250 €).



Jantes alliage en option de 500 à 800 €.

NOTRE CHOIX

1.6 CDTI 136 ch 4x2 Color Edition

28 800 € hors options - Malus écologique: 0 €

Confortable, bien présenté et bénéficiant désormais d'une mécanique à la hauteur, notamment en diesel, le Mokka X ne manque pas d'arguments. Doté de bonnes qualités routières, le petit SUV d'Opel fait bon usage du moteur 1.6 CDTI 136 ch.

♥ NOS COUPS DE CŒUR

RENAULT CLIO IV

Voiture la plus vendue en France, la Clio est-elle une référence incontournable sur le marché de l'occasion ? En clair, à côté de ses bonnes prestations routières, la petite Renault offre-t-elle une fiabilité sans faille ? Par Pascal Serres

La quatrième mouture de Clio change radicalement et affiche un style assez dynamique. La petite Renault est même agréable à l'œil dans toutes ses variantes, y compris break. Cette carrosserie est assez représentée sur le marché de l'occasion et permet de rendre la Clio plus polyvalente. Agréable à l'usage même si on peut lui reprocher une certaine fermeté des amortisseurs, une insonorisation moyenne et une finition en retrait (plastiques fragiles et parfois de qualité perfectible) par rapport à la Clio III, la Clio IV est une petite auto à l'aise sur tous les terrains. De même, l'habitacle de la citadine n'est pas un modèle de générosité lorsqu'on s'installe à l'arrière. Côté moteurs, le choix est assez varié, en essence comme en diesel. Notons que ce dernier, le 1.5 dCi, est aujourd'hui fiabilisé et ne rencontre plus de soucis majeurs.

LA GAMME

Essence		Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Essence	0.9 TCe	90 / 95	6,1	Vif à bas régime, ce 3 cylindres s'avère idéal pour la ville et les petits trajets.	
	1.2 16 V	75	7	Un vieux moteur dépassé et manquant de tonus. Seul intérêt, son prix.	
	1.2 TCe	120	7,1	Lorsqu'il est associé à la boîte EDC, ce bloc essence est un vrai régal. Un peu gourmand.	
	R.S.	200	9	La version sportive de la gamme, aussi performante que joueuse, exige de l'attention sur la route.	
Diesel		Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Diesel	1.5 dCi	75	5,1	Un peu trop juste sur route, surtout si vous optez pour la version break.	
	1.5 dCi	90	5,1	Cette version ne procure qu'un plaisir limité mais se révèle très économique à l'usage.	
	1.5 dCi	110	5,2	Un bloc plus cher à l'achat, qui n'est pas justifié en regard du faible gain qu'il procure.	

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 7 500 €

Diesel : à partir de 7 000 €

Génération : actuelle (4^e)

Commercialisation : depuis septembre 2012

Restylage : 2016

Carrosserie : 5 portes/break (en 2013)

Modèles en circulation : 477 620



NOTRE CHOIX

Tc 90 ch EXPRESSION

de 2013

1^{er} prix prospecté: 8490 €
64 500 km

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	90 ch à 5250 tr/mn
Couple maxi	140 Nm à 2500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	898 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	10,9 m
Pneumatiques	195/55 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,06/1,73/1,45/2,59 m
Poids/tractable freiné	1143/1200 kg

Performances

1000 m d. a.	35,2 s
0 à 100 km	13,4 s
90-130 km/h en (4 ^e /5 ^e)	12,6/21,5 s
Vitesse maxi	169 km/h
Freinage à 90/130 km/h	34/72 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	137/138 cm
Volume de coffre	330 dm³

LE BUDGET

Assurance*: 950 €	Carte grise**: 133,20 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,3/5,8/6,4 l/100 km
Autonomie/ Réservoir	726 km/45 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	200 €	Distribution	130 €
Amortisseurs AR	180 €	Embrayage	330 €
Disques AV	200 €	FAP	450 €
Tambours AR	NC	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	110 €	Feu AV	270 €
Mâchoires AR	120 €	Feu AR	90 €
Filtre à air	25 €	Bouclier AV	350 €
Filtre huile	16 €	Bouclier AR	280 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Base de calcul: automobiliste parisien avec 30% de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.

**Base de calcul: moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

LE BILAN FIABILITÉ

Étonnamment, la Clio IV rencontre pas mal de soucis de fiabilité, et les rappels sont légion. Si les gros organes mécaniques s'en sortent plutôt bien, ce sont surtout les à-côtés qui se montrent fragiles. Et, mis à part les bugs du système R-Link de début de carrière, rien de dramatique n'est à signaler en ce qui concerne l'électronique.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/ PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

Perte de puissance et/ou ratés de fonctionnement du moteur 1.5 dCi. Ce bloc rencontre aussi des pannes du système stop/start (désactivation inopinée). Les problèmes sont résolus par la mise à jour du logiciel de gestion moteur.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES

Bruits métalliques sur les versions équipées de la boîte à double embrayage EDC jusqu'en 2013 (modification de la boîte en usine).

ÉLECTRONIQUE

Nombreux dysfonctionnements du système R-Link jusqu'à fin 2014/début 2015. Des mises à jour ont été diligentées par le constructeur pour tenter de résoudre les problèmes. Imprécision de la jauge à carburant. Impossibilité d'allumer ou d'éteindre les feux sans couper le contact (commande défectueuse).

CLIMATISATION

Panne du circuit de climatisation à cause du mauvais serrage de certaines vis de la plaque de fermeture du compresseur de climatisation, pouvant entraîner des fuites de fluide frigorigène (jusqu'à mi-2013).

CARROSSERIE

Capot moteur et/ou portes avant difficiles à fermer (réglage). Peinture Rouge Flamme fragile, notamment au niveau des boucliers. Le joint de la porte conducteur est à remplacer (bruits d'air).

LES RAPPELS

MAJEURS

FREINAGE (SEPTEMBRE 2014 ET JUIN 2016)

Sur certaines Renault Clio IV construites jusqu'au 02 avril 2015 ou jusqu'au 6 octobre 2014 (selon l'usine de fabrication): risque de déplacement du piston de cylindre de roue arrière imposant la mise en place de rondelles améliorées pour le maintien des ressorts de mâchoires de frein.

ROUES (FÉVRIER 2016)

Risque de serrage insuffisant des vis de fixation des roues.

ALIMENTATION (DÉCEMBRE 2015)

Sur les Renault Clio fabriquées entre août 2012 et décembre 2014, le tuyau d'alimentation en carburant peut frotter contre une vis d'un support moteur puis s'user et fuir. Les signes avant-coureurs sont un démarrage difficile et une odeur de carburant.

FREINAGE (SEPTEMBRE 2014 ET OCTOBRE 2015)

Sur certaines Renault Clio IV construites jusqu'au 04 mars 2014 ou jusqu'au 14 avril 2014 (selon l'usine de fabrication): risque d'usure par frottement de la canalisation souple de frein avant par l'écran de passage de roue. Après contrôles, le passage de roue et/ou la canalisation de frein peuvent être à remplacer.

ALIMENTATION (AVRIL 2015)

Sur les Clio R.S. 200 EDC, possible fuite de carburant entre le capteur de pression de carburant et la rampe d'injection. Le capteur de pression de carburant doit être resserré à un couple de 50 Nm.

SUSPENSION (MARS 2013)

Remplacement des deux amortisseurs avant, des vis et écrous de fixation de la fusée en raison d'un risque de casse d'une de ces vis sur les Clio IV et Clio IV Estate.

& MINEURS

CARROSSERIE (MARS 2016)

Sur les Renault Clio GT et R.S. fabriquées jusqu'au 9 novembre 2015, la partie supérieure de l'aileron arrière pourrait se détacher.

Pour en finir avec votre mal de dos : **DorylaxPro®**

Un tout nouvel appareil révolutionne tout ce que l'on pensait savoir sur le mal de dos. Mis au point par des chercheurs universitaires australiens, cet étonnant dispositif est déjà considéré comme l'arme absolue contre les maux de dos. Des centaines de mil-

liers d'australien l'ont adopté pour en finir avec leurs sciatiques, douleurs lombaires, disques écrasés ou autres maux de dos qui les rendaient quasiment incapables de faire quoi que ce soit. Aujourd'hui, des milliers de français lui font déjà confiance, alors pourquoi pas vous ?

3 fois 3 minutes par jour suffisent pour combattre les douleurs :

- ☒ Sciatique
- ☒ Hernies discales

- ☒ Cruralgie
- ☒ Lombalgie

- ☒ Cervicales raides
- ☒ Disques détériorés



COLLÈGE EUROPÉEN DU DOS

Jean-Paul Parisot, président du Collège Européen du Dos, nous explique :

Comment DorylaxPro® combat les 4 causes responsables des maux de dos.



Alain Dulac est allé interroger Jean-Paul Parisot, Président du Collège Européen du Dos, qui a permis à cet appareil d'être classé "dispositif médical". Ce spécialiste qui a exercé pendant plus de 30 ans a accepté de nous expliquer comment DorylaxPro® agit et pourquoi les résultats sont si étonnants.

Bonjour Monsieur Parisot ! Une question me brûle les lèvres. Comment un appareil aussi simple et facile à utiliser peut-il obtenir de tels résultats sans effort ?

Réponse : Pour bien comprendre il faut en revenir aux raisons du mal de dos et surtout à son origine. Dans tous les cas, la douleur provient de disques vertébraux qui ne remplissent plus leur fonction. Ils peuvent être usés, coincés ou même détruits partiellement. Alors, comme vous le savez, on débouche sur des sciatiques, des lombagos ou encore pire sur des douleurs lombaires insupportables car les os peuvent aller jusqu'à frotter l'un sur l'autre.

Question : Pourquoi ces disques se détériorent-ils ?

Réponse : On distingue 4 causes principales :

- ① La première cause est simple. Le poids supporté quotidiennement par notre colonne tout au long de notre vie et, bien sûr, le surpoids, n'arrange rien.
- ② La seconde est liée aux mauvaises positions du

corps que nous adoptons lors de nos activités, par exemple devant un ordinateur ou encore dans notre vie quotidienne ou au travail.

- ③ Une troisième cause réside dans les traumatismes et accidents, les efforts violents et répétés et les exercices sportifs effectués sans précaution.
- ④ Enfin si je vous dis que le stress peut contribuer de façon importante à cette détérioration des disques, vous n'allez pas me croire et pourtant... C'est très simple, le stress de la vie moderne va contribuer à contracter exagérément vos muscles du dos, amplifiant la pression sur les disques ou tout simplement empêchant qu'ils retrouvent leur position.

Question : J'ai bien compris, mais cela ne me dit pas comment DorylaxPro® va vous redonner un dos de 20 ans...

Réponse : C'est simple, pour réparer les dégâts de ces 4 causes qui provoquent les maux de dos, il faut être capable d'étirer régulièrement la colonne vertébrale dans l'axe.

Question : Pourquoi dans l'axe ?

Réponse : Car c'est seulement en étirant dans l'axe que vous allez pouvoir rétablir la circulation sanguine au niveau de chacun des disques de la colonne. Ainsi, avec ce carburant sanguin, les disques se régénèrent,

Voici les 10 raisons pour lesquelles vous devez absolument essayer DorylaxPro® :

1. Efficacité prouvée
2. Pour tous maux de dos
3. Sans effort
4. Sans contre-indication
5. Sans médicament
6. Sans chirurgie
7. Sans bouger de chez vous
8. Pour hommes et femmes
9. Pour tous les âges
10. Résultats rapides

reprennent leur volume initial et peuvent assurer de nouveau leur rôle d'amortisseur. Les maux de dos disparaissent car leur cause a été traitée à la racine si je puis dire.

Question : Donc DorylaxPro® est la seule arme efficace contre les maux de dos ?

Réponse : Oui, des chercheurs australiens ont démontré scientifiquement que l'étirement axial, tel qu'il est obtenu avec DorylaxPro®, permet de traiter les problèmes de dos en régénérant les disques intervertébraux. C'est un traitement de fond contrairement à une manipulation qui, même si elle soulage quelques jours, ne solutionne pas le problème à terme.

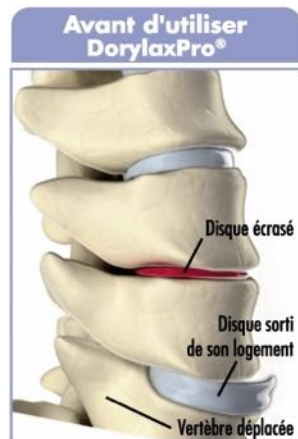
Question : Malgré son apparente simplicité, cet appareil n'est pas donné.

Réponse : C'est exact, mais il y a encore 2 ans il était vendu plus de 319 euros. Aujourd'hui, avec le succès et les quantités importantes fabriquées, il est disponible pour 199 euros seulement.

Question : C'est encore beaucoup d'argent !

Réponse : Oui et non. Pour un appareil de ce type, la qualité de fabrication doit être la meilleure possible. Il doit être d'une sécurité totale et permettre une utilisation même pour des personnes mesurant jusqu'à 1m95 et pesant jusqu'à 115 kilos. Les matériaux utilisés, ainsi que les contrôles qualité expliquent ce prix et, en plus, cet appareil est garanti satisfait ou remboursé.

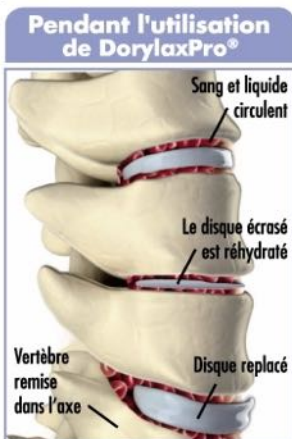
Merci Monsieur Parisot, je comprends mieux maintenant pourquoi DorylaxPro® connaît un tel succès et pourquoi nous pouvons le recommander à tous ceux qui souffrent de mal de dos.



Avant d'utiliser DorylaxPro®

Les dégâts causés

Le poids quotidien supporté par votre colonne, des mauvaises positions, des accidents traumatiques, le tout accompagné du stress de la vie quotidienne ont causé tous ces dégâts.



Pendant l'utilisation de DorylaxPro®

La triple action de DorylaxPro®

L'étirement axial remet la colonne dans sa position originale, décontracte les muscles du dos et en décompressant vos disques permet un afflux sanguin qui réhydrate vos disques.



Après l'utilisation de DorylaxPro®

Après une utilisation régulière de DorylaxPro®

Votre colonne se remet dans l'axe. Les muscles du dos se détendent. Vos disques reprennent du volume ainsi que leur position originale.

Bernard Hinault révèle :

Comment je me suis débarrassé du mal de dos qui gâchait ma vie en seulement quelques minutes par jour !

COMMUNIQUÉ

Bernard Hinault, la "légende vivante du cyclisme"

INTERVIEW EXCLUSIVE

Bernard Hinault, bonjour ! Inutile de vous présenter, vous avez marqué le cyclisme et le sport en général. Vous avez passé la soixantaine, mais vous semblez encore affûté. Le cyclisme est l'un des sports les plus exigeants pour le dos, comment vous-même l'entretenez-vous ?

Réponse : Quand j'étais cycliste professionnel, je ne savais pas ce que c'était que d'avoir mal au dos. Aussitôt fini l'entraînement ou la compétition, je passais sur la table du kiné qui remettait tout en place. Pour dire la vérité, c'est dès que j'ai arrêté le vélo que mes douleurs de dos ont commencé. Je ne faisais plus beaucoup de sport, je m'occupais de la ferme que je venais de reprendre et l'été je suivais le tour de France. J'étais occupé toute l'année. De temps en temps, il m'arrivait même d'être bloqué du dos alors, seulement dans ce cas, j'allais voir un ostéopathe qui me manipulait. J'ai vite compris qu'il fallait absolument renforcer mon dos mais je préférais prendre des anti-inflammatoires...

Question : Les anti-inflammatoires finissent à la longue eux aussi à peser sur la santé. Comment avez-vous réussi à les abandonner ?

Réponse : Eh bien un jour, j'ai découvert un étrange appareil chez un ami. C'était en vacances et dans la chambre de mon ami, il y avait un appareil qui ne ressemblait à rien de ce que je pouvais connaître. Je lui ai demandé : "C'est quoi ton engin de torture ?". Il me répondit : "Ce n'est pas un engin de torture, c'est un DorylaxPro", cela te permet d'étirer la colonne vertébrale dans l'axe. C'est contre le mal de dos !".

Question : Vous avez donc trouvé la solution par hasard chez un

ami ?

Réponse : Oui, et depuis que je l'utilise, je n'ai plus aucune douleur, je revis ! Mon ami avait très souvent mal au dos et effectivement là, il semblait en pleine forme. Il m'expliqua ensuite comment fonctionnait DorylaxPro®. Pour lui, c'est le seul appareil qui permet d'étirer la colonne dans l'axe debout, sans effort, en se laissant pencher en avant. Avec ça, 3 fois 3 minutes par jour suffisent pour un dos sain. Je lui ai dit : "fais-moi essayer" car cela m'avait l'air trop beau pour être vrai.

Question : C'était le début de votre histoire d'amour avec DorylaxPro®, si j'ose dire ?

Réponse : Exactement. J'ai immédiatement commandé un appareil. Le lendemain j'ai reçu un mail très agréable. Le distributeur avait vu que j'avais commandé et il me connaissait. Le service client m'a proposé de recevoir gratuitement un appareil s'ils pouvaient citer mon nom comme utilisateur. J'étais content mais j'ai répondu que je voulais d'abord l'essayer pendant 3 mois et juger les résultats. Quand je suis rentré chez moi, j'ai trouvé l'appareil que le Collège Européen du Dos m'avait envoyé en test. Je l'ai monté (c'est vraiment très simple) et j'ai continué mes séances de 3 fois 3 minutes chaque jour.

Question : Et vous sentez mieux maintenant ?

Réponse : Au bout d'1 mois je me sentais déjà réellement revivre. C'était vraiment très sensible le matin car je n'avais plus de courbatures ni de pointes dans le bas du dos. Je sentais que tout dans mon corps se décoincant. Par exemple, j'avais des bonnes sensations dans les jambes. Enfin, et ce qui n'était pas prévu, je

me tenais de plus en plus droit et de ce fait, mes muscles abdominaux s'étaient retendus. Une bonne partie de mon ventre était devenue beaucoup plus plate et ferme.

Question : Vous semblez conquis ?

Réponse : Oui, totalement, et avec de tels résultats, je n'ai pas attendu 3 mois pour les appeler et leur dire que j'étais d'accord pour qu'ils utilisent mon témoignage. Aujourd'hui, à ceux qui découvrent cet entretien, je peux vous dire que si vous aussi vous souffrez du dos, DorylaxPro® est certainement la solution la plus simple, la plus rapide et la plus saine que vous attendiez. Bravo et merci beaucoup, Bernard Hinault !



DorylaxPro® un appareil révolutionnaire !



DISPOSITIF MÉDICAL

- Facile à monter et à transporter
- Livret et vidéo de démonstration



Comment DorylaxPro® fonctionne ? C'est très simple et sans effort.

Bernard Hinault, la légende du cyclisme, vous montre comment procéder :

- 1 Réglez la hauteur de l'appareil en fonction de votre taille.
 - 2 Prenez les poignées et faites reposer vos bras sur les 2 coussinets latéraux prévus à cet effet.
 - 3 Laissez-vous aller vers l'avant. Sans aucun effort, votre dos va s'étirer tout seul dans une position hyper relâchée.
- "La meilleure sensation de ma vie."



Le secret est ICI

DorylaxPro® est le seul appareil stable en position debout, confortable et sans effort, qui assure un étirement axial maximum pour décompresser votre colonne vertébrale sans aucun danger physique de quelque sorte que ce soit.

Vous aussi, comme Bernard Hinault, essayez DorylaxPro® et débarrassez-vous de votre mal de dos !

Retrouvez tous les détails de DorylaxPro® sur :

www.dorylax.fr

Garantie satisfait ou remboursé

Vous essayez tranquillement DorylaxPro® chez vous. Vous avez 90 jours pour décider si vous êtes satisfait(e) ou non. Si vos maux de dos ne sont pas qu'un mauvais souvenir, renvoyez-nous votre appareil et dès réception nous vous rembourserons le montant de votre appareil par chèque à votre nom.

Paiement en 3 fois

Vous pouvez payer en 3 petites mensualités de 78 euros. Si vous optez pour ce paiement en 3 fois sans frais, vous faites 3 chèques de 78 euros (le premier sera encaissé à l'expédition de votre appareil DorylaxPro®, le 2^e un mois après, le 3^e 2 mois après). Il en sera de même si vous optez pour le paiement par carte de crédit.

Bon pour en finir avec le mal de dos

À renvoyer à Perfoline, 12/14 Rond Point des Champs élysées, TSA 30053 75802 PARIS CEDEX 08

04 89 088 453 Service gratuit * prix appel

☐ OUI, je veux essayer DorylaxPro® pour en finir avec mon mal de dos.

Il est bien entendu que je ne risque pas un seul euro. Je dispose de 3 mois pour vérifier que DorylaxPro® va bien faire disparaître mes douleurs de dos. Si ce n'est pas le cas, il me suffira de renvoyer mon appareil pour être immédiatement remboursé(e) sans aucune discussion par chèque à mon nom. Sous ces conditions, je vous commande :



☐ 1 DorylaxPro® au prix exceptionnel de 219 € au lieu de 249 €. J'ajoute 15 € au montant de ma commande comme participation aux frais de préparation et d'expédition de ma commande, soit un total de 234 € seulement au lieu de 334 €.

Je règle le montant de ma commande :

☐ Par chèque à l'ordre de Perfoline

Si vous optez pour ce paiement en 3 fois sans frais, vous faites 3 chèques de 78 euros (le premier sera encaissé à l'expédition de votre DorylaxPro®, le 2^e un mois après, le 3^e 2 mois après). Il en sera de même si vous optez pour le paiement par carte de crédit.

☐ Par carte bancaire : ☐ VISA ☐ Mastercard

Numéro : _____

Expire fin : _____

Code CVV obligatoire* : _____

Signature : _____

Date : / /

* Code de sécurité se trouvant au dos de votre carte : les 3 derniers chiffres imprimés sur la partie signée de la carte.

J'indique ci-dessous mes coordonnées :

Nom : _____ Prénom : _____

N° de la rue : _____ Rue : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Téléphone* : _____

E-mail* : _____

En application de la loi n°78-17 du 06/01/1978 relative à l'Informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition aux informations vous concernant que vous pouvez exercer en vous adressant à SimplyForte. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours ouvrables à compter de la réception de votre commande. Pour éviter de faire l'objet de démarchage téléphonique par des sociétés dont vous n'êtes pas client, vous pouvez vous inscrire sur « <http://bioclet.gouv.fr> ».

DU 1^{ER} AU 31 MARS

LES OFFRES VENUES D'AILLEURS



**Si vous trouvez moins cher,
on vous rembourse
la différence⁽¹⁾**



Aramisauto.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

28 AGENCES PARTOUT EN FRANCE | APPELEZ-NOUS AU : **30 55** | OU SUR :  **ARAMISAUTO.COM**
(Gratuit depuis un poste fixe)

(1) Voir conditions sur le site www.aramisauto.com

(2) Sur les véhicules neufs : remise par rapport au prix catalogue constructeur. Aramisauto propose des véhicules neufs en mandat.

LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE MITO			
1.4 MPI 78 ch	5	73	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5	0	19 090
1.4 TB Multiair 140 ch Super TCT	7	0	22 590
Velox TCT	9	0	25 890
1.3 JTDm 95 ch Super	4	0	20 790
Surcoût Super: "base" + 1 900 €			
Surcoût Lusso: "Super" + 1 800 €			

GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	773	22 190
1.4 TB Multiair 150 ch	8	50	24 690
1.4 TB Multiair 170 ch Super TCT	9	0	29 990
Velox TCT	14	2 300	35 690
1.6 JTDm 120 ch	6	0	24 990
2.0 JTDm 150 ch	6	0	26 990
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	7	0	32 890
Surcoût Super: "base" + 2 060 €			
Surcoût Lusso: "Super" + 2 750 €			

NOUVELLE GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto	11	353	37 090
2.0 Turbo 280 ch Velox Auto. Q4	nc	1 153	53 790
Quadrifoglio	40	10 000	79 790
2.2 Diesel 136 ch	7	0	30 990
2.2 Diesel 150 ch	7	0	32 990
2.2 Diesel 180 ch Super	9	0	39 290
2.2 Diesel 210 ch Velox Auto. Q4	nc	0	50 990
Surcoût Super: "base" + 3 900 €			
Surcoût Lusso: "Super" + 4 700 €			

4C			
Standard Edition	14	2 300	63 200
4C SPYDER			
Surcoût: couplet + 9 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage S Coupé	nc	10 000	120 811
V8 Vantage S Roadster	nc	10 000	132 912
V12 Vantage S Coupé	nc	10 000	184 643
V12 Vantage S Roadster	nc	10 000	196 744
DB11 Coupé Auto	nc	10 000	206 430
Vanquish Touchtronic	nc	10 000	259 906
Vanquish Volante Touchtronic	nc	10 000	275 051
Rapide S Touchtronic	nc	10 000	197 455

AUDI



Audi

Premium Murat

105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e

Tel : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI 82 ch	4	0	17 910
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 350
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 410
S1	14	3 113	35 590
1.4 TDI 90 ch	4	0	20 100
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 440
Surcoût Ambiente: "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition: Ambition + 600 €			
Surcoût S line: Ambition + 2 800 €			
Surcoût Ambition Luss: S line + 700 €			

A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 800 €			
NOUVEAU Q2			
1.0 TFSI 116 ch	6	0	24 900
1.4 TFSI CDD 150 ch	8	0	26 900
1.6 TDI 116 ch	5	0	26 500
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	0	32 800
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	53	34 800
Surcoût Sport: "base" + 2 800 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 3 400 €			
Surcoût Design Luss: S line + 2 400 €			

NOUVELLE A3 (3 PORTES)			
1.0 TFSI 115 ch	6	0	24 400
1.4 TFSI CDD 150 ch	7	0	26 400
2.0 TFSI 190 ch	10	0	28 400
S3	20	3 113	50 000
1.6 TDI 110 ch	5	0	25 900
2.0 TDI 150 ch	7	0	27 900
2.0 TDI 184 ch	10	0	29 900
Surcoût Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luss: S line + 2 600 €			

NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 1 750 €			
NOUVELLE A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
e-tron Design	6	1 000	41 400
Surcoût: 3 portes + 1 200 €			
NOUVELLE A3 CABRIOLET			
1.4 TFSI 115 ch	6	0	31 400
1.4 TFSI CDD 150 ch	7	0	33 400
2.0 TFSI 190 ch	10	53	35 400
S3 S tronic	20	1 740	59 150
1.6 TDI 110 ch	5	0	32 900
2.0 TDI 150 ch	7	0	34 900
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	60	41 200
Surcoût Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 800 €			
Surcoût Design Luss: S line + 2 600 €			

TT			
1.8 TFSI 180 ch	10	173	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	300	41 830
S Quattro	20	3 473	57 060
2.0 TDI 184 ch	9	0	41 220
Surcoût S line: "base" + 4 500 €			

TT ROADSTER			
Surcoût: couplet + 3 000 €			

Q3			
1.4 TFSI 125 ch	7	150	30 500
1.4 TFSI CDD Ultra 150 ch	8	50	32 000
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	1 373	38 360
RS Quattro S tronic	23	10 000	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	10 000	66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 470
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	32 220
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	50	34 450
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	113	39 560
Surcoût Ambition: "base" + 2 950 €			
Surcoût S line: Ambition + 2 600 €			
Surcoût Ambition Luss: S line + 2 400 €			

A4			
1.4 TFSI 150 ch	8	0	31 650
2.0 TFSI Ultra 190 ch	10	0	35 120
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro S tronic	14	540	47 860
S4 Quattro Tiptronic	24	4 673	71 210
2.0 TDI 122 ch	6	0	33 680
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 120
2.0 TDI Ultra 150 ch	7	0	35 320
2.0 TDI 190 ch	10	0	38 180
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	38 380
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	0	48 040
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	173	54 060
Surcoût Design Sport: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design Sport + 3 300 €			
Surcoût Design Luss: S line + 2 100 €			

A4 AVANT (BREAK)			
Surcoût: berline + 1 700 €			

NOUVELLE A4 ALLROAD QUATTRO			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	1 050	50 740
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	53	47 960
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	53	49 860
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	300	53 360
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	410	56 910
Surcoût Design Luss: Design + 5 050 €			

NOUVELLE A5 COUPÉ			
2.0 TFSI 190 ch	11	50	40 370
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	113	46 500
S5 Tiptronic	24	4 673	75 700
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12	0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	53	54 510
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luss: S line + 2 800 €			
Surcoût Aus: Design Luss + 3 290 €			

NOUVELLE A5 SPORTBACK			
2.0 TFSI 190 ch	10	60	40 370
2.0 TFSI 252 S tronic	15	253	46 500
S5 Tiptronic	24	4 673	75 700
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 235

3.0 TDI 218 S tronic	12	0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	90	54 510
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luss: S line + 2 800 €			
Surcoût Aus: Design Luss + 3 290 €			

NOUVELLE A5 CABRIOLET			
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic	15	773	53 600
2.0 TDI 190 ch S tronic	10	0	48 900
3.0 TDI 218 ch Quattro S tronic	12	0	55 650
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luss: S line + 2 800 €			
Surcoût Aus: Design Luss + 3 290 €			

NOUVEAU Q5			
2.0 TFSI 252 Quattro S tronic	15	1 673	49 750
2.0 TDI 150 ch	8	0	40 750
2.0 TDI 163 Quattro S tronic	9	60	46 550
2.0 TDI 190 Quattro S tronic	10	60	46 050
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 5 200 €			
Surcoût Design Luss: S line + 1 500 €			
Surcoût Aus: Design Luss + 3 300 €			

A6			
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	73	45 240
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	173	49 860
S6 Quattro S tronic	34	10 000	94 560
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	41 460
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente	10	0	43 860
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12	0	50 250
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr	16	113	56 790
3.0 TDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	2 610	67 050
Surcoût S line: Ambition + 6 900 €			
Surcoût Ambition Luss: S line + 300 €			
Surcoût Aus: Ambition Luss + 5 300 €			

A6 AVANT (BREAK)			
RS6 Quattro Tiptronic	47	10 000	126 450
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	10 000	135 160
Surcoût: berline + 1 400 € à + 2 600 €			

A6 ALLROAD QUATTRO			
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	660	57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	660	60 020
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	16	1 260	63 390
3.0 TDI 320 ch Ambition Luss Tiptronic	21	5 113	73 650
Surcoût Ambition Luss: Ambition + 7 200 €			
Surcoût Aus: Ambition Luss + 4 300 €			

A7 SPORTBACK			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	300	61 240
S7 Quattro S tronic	34	10 000	106 790
RS7 Quattro Tiptronic	47	10 000	135 870
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	10 000	144 550
3.0 TDI 190 ch Ambition S tronic	10	0	60 970
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambition S tronic	12	0	63 460
3.0 TDI 272 ch Ambition Quattro S tronic	16	253	70 150
3.0 TDI 320 ch Ambition Quattro Tiptronic	21	3 113	74 290
Surcoût S line: Ambition + 4 100 €			
Surcoût Ambition Luss: S line + 2 400 €			
Surcoût Aus: Ambition Luss + 6 000 €			

A8			
6.3 TFSI 500 ch W12 Tiptronic Limousine	41	10 000	161 270
S8 Tiptronic	42	10 000	136 850
S8 Plus Tiptronic	52	10 000	173 910
4.2 TDI Clean Diesel 365 ch Tiptronic	16	1 260	89 760
Surcoût Aus: "base" + 13 400 €			
Surcoût Aus Extended: Aus + 6 000 €			

Q7			
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	773	61 270
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	1 260	65 620
SQ7 TDI Tiptronic	32	9 660	106 770
e-tron	13	0	82 880
Surcoût S line: "base" + 4 400 € à + 7 200 €			
Surcoût Design Luss: S line + 900 €			
Surcoût Aus: Ambition Luss + 6 900 € à + 7 700 €			
Surcoût Aus Extended: Aus + 5 500 € à 6 100 €			

Q8			
V10 S tronic	45	10 000	169 600
V10 Plus S tronic	49	10 000	202 100

NOUVELLE R8 SPYDER			
V10 S tronic	45	10 000	194 000

BENTLEY

||
||
||

SÉRIE 2 GRAN TOURER			
216i Première	6	53	26 490
218i Lounge	7	0	31 490
220i Lounge	11	860	35 000
214d Première	5	0	29 490
216d Première	6	0	30 950
218d Lounge	8	0	34 800
220d Lounge	10	0	37 850
Série 2 Gran Tourer : Première + 1 750 € à + 1 910 €			
Série 2 Gran Tourer : Lounge + 2 650 € à + 3 000 €			
Série 2 Gran Tourer : Sport + 2 350 €			
Série 2 Gran Tourer : Lounge + 850 € à + 750 €			

X1			
sDrive18i Lounge	7	0	31 950
sDrive20i Lounge	11	953	39 950
sDrive25i Lounge	13	953	42 700
sDrive18d Lounge	6	0	32 150
sDrive18d Lounge Plus	7	0	34 600
sDrive20d Lounge	8	0	37 850
sDrive25d Lounge	13	140	44 150
Série X1 : Lounge + 4 150 €			
Série X1 : Sport + 800 €			
Série X1 : Lounge + 1 200 €			

SÉRIE 3 BERLINE			
318i Lounge	7	0	32 100
320i Lounge	10	53	35 500
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	353	48 800
340i Lounge Plus	21	5113	49 800
M3	32	10 000	84 500
M3 Pack Competition	34	10 000	91 200
330e Lounge Plus	8	1 000	47 100
318d Lounge	6	0	32 100
318d Lounge	7	0	34 650
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	38 050
320d Lounge	10	0	38 050
330d Lounge Plus Auto.	12	60	49 900
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	690	56 500
Série 3 : Lounge Plus + 3 100 €			
Série 3 : Lounge Plus + 1 900 €			
Série 3 : Sport + 3 150 €			
Série 3 : Sport + 2 550 €			

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)			
Série 3 : berline + 1 350 € à + 1 650 €			

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO			
320i Lounge	10	113	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	15	860	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	21	4 253	54 550
318d Lounge	8	0	37 850
320d Lounge	10	0	41 300
330d Lounge	15	613	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	20	1 153	56 250
Série 3 : Lounge + 5 250 €			
Série 3 : Lounge + 3 550 €			
Série 3 : Sport + 2 250 € à + 2 350 €			

SÉRIE 4 COUPE			
420i Lounge	10	173	39 250
430i Lounge	15	690	43 500
440i Lounge	20	5 113	50 350
M4	32	10 000	85 400
M4 Pack Competition	34	10 000	92 200
418d Lounge	8	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	15	60	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	20	690	56 200
Série 4 : Lounge + 4 550 €			
Série 4 : Lounge + 3 800 €			
Série 4 : Sport + 3 000 €			

SÉRIE 4 GRAN COUPE			
420i Lounge	10	173	39 250
430i Lounge	15	1 873	43 500
440i Lounge	21	5 573	52 550
418d Lounge	7	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	10	173	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10	953	56 200
Série 4 : Lounge + 4 550 €			
Série 4 : Lounge + 3 800 €			
Série 4 : Sport + 3 000 €			

SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i Lounge	10	860	46 800
430i Lounge	15	1 873	51 350
440i Lounge	20	2 610	56 850
M4	32	10 000	91 600
M4 Pack Competition	34	10 000	97 800
420d Lounge	10	50	48 800
430d Lounge Auto.	15	410	57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15	1 490	62 950
Série 4 : Lounge + 5 900 €			
Série 4 : Lounge + 2 150 €			
Série 4 : Sport + 3 000 €			

SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i Lounge	10	860	46 800
430i Lounge	15	1 873	51 350
440i Lounge	20	2 610	56 850
M4	32	10 000	91 600
M4 Pack Competition	34	10 000	97 800
420d Lounge	10	50	48 800
430d Lounge Auto.	15	410	57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15	1 490	62 950
Série 4 : Lounge + 5 900 €			
Série 4 : Lounge + 2 150 €			
Série 4 : Sport + 3 000 €			

X3			
sDrive20i Lounge Auto.	11	2 153	42 600
sDrive28i Lounge Auto.	15	3 113	50 200
sDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 000	58 700
sDrive18d Lounge	8	0	39 350
sDrive20d Lounge	10	210	45 200
sDrive30d Lounge Auto.	15	1 260	53 900
sDrive35d Lounge Plus Auto.	20	2 300	62 500
Série X3 : Lounge Plus + 4 700 €			
Série X3 : Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €			
Série X3 : Lounge + 50 € à + 2 860 €			

X4			
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	3 113	57 700
M40i Auto.	25	10 000	70 000
xDrive20d Lounge Plus	10	210	52 500
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	1 260	61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	2 300	65 400
Série X4 : Lounge Plus + 4 300 €			
Série X4 : Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €			

NOUVELLE SÉRIE 5			
530i Business Lounge xDrive Auto.	15	300	57 300
540i Business Lounge xDrive Auto.	22	3 473	63 950
520d Business Lounge	10	0	46 350
530d Business Lounge Auto.	15	0	58 900
Série 5 : Business Lounge + 4 400 € à + 4 800 €			
Série 5 : Lounge : Sport + 1 300 € à + 3 700 €			
Série 5 : Sport : Lounge + 200 € à + 1 500 €			

SÉRIE 5 GRAN TURISMO			
535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	10 000	69 100
520d Lounge Plus Auto.	10	773	56 100
530d Lounge Plus Auto.	15	1 740	63 550
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	4 253	71 100
Série 5 : Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €			
Série 5 : Sport : Lounge + 1 650 € à + 1 700 €			

SÉRIE 5 COUPE			
640i Lounge Plus Auto.	21	5 113	85 300
650i Lounge Plus Auto.	34	10 000	98 700
M6 DKG	47	10 000	136 800
M6 Pack Competition DKG	52	10 000	146 800
640d Lounge Plus	20	410	88 550
Série 5 : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Série 5 : Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €			

SÉRIE 6 GRAN COUPE			
640i Lounge Plus Auto.	21	5 573	87 500
650i Lounge Plus Auto.	34	10 000	100 900
M6 DKG	47	10 000	141 650
M6 Pack Competition DKG	52	10 000	150 050
640d Lounge Plus Auto.	20	690	90 050
Série 6 : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Série 6 : Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €			

SÉRIE 6 CABRIOLET			
640i Lounge Plus Auto.	21	6 053	94 400
650i Lounge Plus Auto.	34	10 000	107 800
M6 DKG	47	10 000	144 350
M6 Pack Competition DKG	52	10 000	154 250
640d Lounge Plus Auto.	20	773	97 650
Série 6 : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €			
Série 6 : Sport : Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €			

X5			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 000	70 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 000	86 350
M Auto.	49	10 000	127 650
xDrive40e Lounge Plus	13	0	73 850
sDrive25d Lounge Plus	13	410	55 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	2 153	68 850
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	2 300	73 850
M50d Auto.	26	5 340	97 150
Série X5 : Lounge Plus + 6 450 €			
Série X5 : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Série X5 : Exclusive : Lounge + 5 000 € à + 5 900 €			
Série X5 : Sport : Lounge + 500 € à + 3 400 €			

X6			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 000	74 450
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 000	89 950
M Auto.	49	10 000	135 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	2 300	72 600
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	2 300	77 600
M50d Auto.	26	5 573	100 500
Série X6 : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €			
Série X6 : Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €			

SÉRIE 7			
740i Auto.	21	1 873	92 250
750i xDrive Auto.	34	10 000	109 050
740e	13	1 000	94 450
730d Auto.	15	0	87 650
740d xDrive Auto.	20	60	97 850
750d xDrive Auto.	28	1 260	109 050
Série 7 : Exclusive : "base" + 13 000 €			
Série 7 : Sport : Exclusive + 3 650 €			
Série 7 : Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €			

HYBRIDE RECHARGEABLE			
Hybride rechargeable	11	1 000	136 800

CITROËN			
C-ZERO			
C-Zero Comfort	1	6 300	26 900
NOUVELLE E-MEHARI			
Electrique	nc	6 300	25 000

C1 (3 PORTES)			
1.0 VTI 68 ch Live	4	0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Shine	4	0	14 050
C1 (5 PORTES)			
Série C1 : 3 portes + 500 €			

NOUVELLE C3			
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	16 800
1.6 BlueHD 75 Live	4	0	15 550
1.6 BlueHD 100 Feel	5	0	18 300

Série C1 : Feel : Live + 1 550 €			
Série C1 : Shine : Feel + 1 800 €			

C3 PICASSO			
1.2 PureTech 110 ch Comfort	6	0	19 350
1.6 Blue HD 100 ch Comfort	5	0	21 100
Série C3 : Exclusive : Comfort + 2 000 €			

C4 CACTUS (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 ch Live	5	0	19 000
1.6 Blue HD 100 ch Feel	5	0	20 450
Série C4 : Live : Live + 1 850 €			
Série C4 : Shine : Feel + 1 750 €			

NOUVELLE C-ELYSEE			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.6 Blue HD 100 ch Live	5	0	16 750

C4 BERLINE (5 PORTES)			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	18 9

500L				
1.4 95 ch Pop	6	690	16 100	
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	19 790	
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5	0	20 890	
1.6 Multijet 120 ch Popstar	6	0	21 890	
Suzuki Popstar: Pop + 2 190 €				
Suzuki Lounge: Popstar + 1 500 €				

500L TREKKING				
1.4 95 ch Popstar	6	773	19 290	
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 790	
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5	0	21 890	
1.6 Multijet 120 ch Popstar	5	0	22 890	
Suzuki Lounge: Popstar + 1 500 €				

500L LIVING				
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	21 190	
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5	0	22 290	
1.6 Multijet 120 ch Popstar	6	0	23 290	
Suzuki Lounge: Popstar + 1 500 €				

500X				
1.6 E-Tong 110 ch Pop	6	410	17 990	
1.4 Multiair 140 ch Popstar	8	410	21 490	
1.4 Multiair 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	2 300	26 990	
1.3 Multijet 95 ch Pop	5	0	19 990	
1.6 Multijet 120 ch Popstar	6	0	22 990	
2.0 Multiair 140 ch Cross 4x4	7	73	26 590	
Suzuki Popstar: Pop + 1 700 €				
Suzuki Lounge: Popstar + 2 400 €				
Suzuki Cross: Popstar + 1 000 €				
Suzuki Cross Plus: Cross + 2 400 €				

PANDA				
1.2 69 ch	4	0	9 590	
0.9 TwinAir 85 ch Pop	4	0	12 090	
1.3 Multijet 95 ch Pop	4	0	14 090	
Suzuki Pop: "base" + 1 000 €				
Suzuki Easy: Pop + 1 000 €				
Suzuki Lounge: Easy + 1 000 €				

PANDA 4x4				
0.9 TwinAir 85 ch Pop	5	0	16 690	
0.9 TwinAir 90 ch Cross	5	0	18 190	
1.3 Multijet 95 ch Cross	4	0	18 690	
Suzuki Cross: Pop + 1 500 €				

PUNTO (5 PORTES)				
1.2 69 ch	4	0	11 090	
1.4 77 ch Easy	5	113	13 590	
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5	0	15 090	
1.3 Diesel 95 ch Pop	nc	0	15 590	
Suzuki Pop: "base" + 1 000 €				
Suzuki Easy: Pop + 1 000 €				
Suzuki Lounge: Easy + 1 000 €				

NOUVELLE TIPO BERLINE				
1.4 95 ch	5	140	12 490	
1.3 Multijet 95 ch	4	0	14 990	
1.6 Multijet 120 ch Pop	4	0	17 590	
Suzuki Pop: "base" + 1 300 €				
Suzuki Easy: Pop + 1 300 €				

NOUVELLE TIPO 5 PORTES				
1.4 95 ch	5	113	13 990	
1.6 110 Easy AIX	6	953	18 490	
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	410	18 490	
1.3 Multijet 95 ch	5	0	16 490	
1.6 Multijet 120 ch Pop	6	0	19 490	
Suzuki Pop: "base" + 1 500 €				
Suzuki Easy: Pop + 1 500 €				
Suzuki Lounge: Easy + 1 500 €				

NOUVELLE TIPO STATION WAGON				
Suzuki: 5 Portes + 1 500 €				

NOUVEAU 124 SPIDER				
1.4 Multiair 140 ch	8	1 153	26 290	
Suzuki Lusso: "base" + 2 000 €				
Suzuki Lusso Plus: Lusso + 2 000 €				

NOUVEAU ABARTH 124 SPIDER				
1.4 Multiair 170 ch	9	1 153	40 000	

NOUVEAU QUBO				
1.3 Multijet 80 ch Trekking	4	0	16 140	
1.3 Multijet 95 ch Trekking	4	0	16 640	

DOBLO				
1.4 95 ch Pop	6	5 340	16 490	
1.6 Multijet 95 ch Lounge	5	0	22 390	
1.6 Multijet 120 ch Lounge	6	0	22 890	
Suzuki Lounge Pack: Lounge + 1 000 €				
Suzuki Trekking: Lounge Pack + 0 €				

DOBLO MAXI				
1.6 Multijet 120 ch Lounge	6	0	23 690	
Suzuki Lounge Pack: Lounge + 1 000 €				

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA +			
1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4	0	9 990
1.2 Ti-VCT 85 ch Ultimate	5	0	11 490
Suzuki Black & White Edition: Ultimate + 500 €			

FIESTA (3 PORTES)			
1.25 82 ch Edition	5	0	14 390
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	16 090
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	18 090
ST	10	353	24 890
1.5 TDCI 75 ch Edition	4	0	16 990
1.5 TDCI 95 ch Titanium	5	0	19 140
Suzuki Titanium: Edition + 1 500 €			
Suzuki ST-Line: Titanium + 0 €			

FIESTA (5 PORTES)			
Suzuki: berline 3 portes + 600 €			

FOCUS				
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	410	18 100	
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	20 600	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	5	0	21 800	
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	50	25 000	
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium	6	50	26 200	
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	2 610	29 200	
RS	24	5 810	39 600	
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	22 600	
1.5 TDCI Econetic 105 ch Trend	5	0	23 000	
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	23 800	
2.0 TDCI 150 ch Titanium	7	0	27 000	
2.0 TDCI 185 ch ST	15	0	30 700	
Suzuki Titanium: Trend + 2 000 €				
Suzuki ST-Line: Titanium + 0 €				

FOCUS SW (BREAK)				
Suzuki: berline + 600 €				

B-MAX				
1.4 90 ch Edition	5	410	18 100	
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	19 500	
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	8	1 260	20 300	
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6	0	20 300	
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7	0	21 650	
1.5 TDCI 75 ch Edition	4	0	20 500	
1.5 TDCI 95 Edition	5	0	21 350	
Suzuki Titanium: Edition + 850 € + 1 350 €				
Suzuki Color Edition: Titanium + 650 €				

ECOSPORT				
1.5 Ti-VCT 112 ch Trend	6	1 260	18 250	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	19 250	
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7	0	21 300	
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	20 450	
Suzuki Titanium: Trend + 1 550 €				

C-MAX				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 100	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	24 300	
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	773	27 500	
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	25 100	
1.5 TDCI Econetic 105 ch Trend	5	0	25 500	
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	26 300	
2.0 TDCI 150 ch Titanium	8	0	29 500	
2.0 TDCI 170 ch Titanium PowerShift	8	60	32 000	
Suzuki Titanium: Trend + 2 000 €				

GRAND C-MAX				
Suzuki: C-MAX + 1 300 €				

NOUVEAU KUGA				
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	690	22 650	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	8	690	24 850	
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	4 610	32 700	
1.5 TDCI 120 ch Trend	8	0	26 100	
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	0	28 350	
2.0 TDCI 180 ch Titanium 4x4	10	210	34 600	
Suzuki Titanium: Trend + 3 050 €				
Suzuki ST-Line: Titanium + 1 900 €				
Suzuki Vignale: ST-Line + 3 950 €				

MONDEO				
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	27 550	
1.5 EcoBoost 160 ch ST Line	9	300	31 750	
1.5 EcoBoost 240 ch ST Line Auto.	14	5 573	37 450	
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	0	34 950	
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	29 550	
2.0 TDCI 150 ch ST Line	7	0	33 250	
2.0 TDCI 180 ch ST Line	9	0	34 750	
2.0 TDCI 210 ch ST Line PowerShift	12	60	37 950	
Suzuki Titanium: ST Line + 0 €				
Suzuki Vignale: Titanium + 6 100 €				

MONDEO SW				
Suzuki: berline + 1 000 €				

S-MAX				
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	1 260	34 300	
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	15	7 073	42 000	
2.0 TDCI 120 ch Trend	6	0	34 300	
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	0	35 800	
2.0 TDCI 180 ch Titanium	10	0	39 300	
2.0 TDCI Bi-Turbo 210 ch Titanium PowerShift	12	773	42 500	
Suzuki Titanium: Trend + 2 000 €				
Suzuki Vignale: Titanium + 6 700 €				

GALAXY				
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	1 260	39 800	
2.0 TDCI 120 ch Trend	8	0	37 700	
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	0	39 200	
2.0 TDCI 180 ch Titanium	10	0	42 800	
2.0 TDCI Bi-Turbo 210 ch Titanium PowerShift	12	773	46 100	
Suzuki Titanium: Trend + 2 200 €				

EDGE				
2.0 TDCI 180 Trend	10	1 260	42 000	
2.0 TDCI 210 Titanium PowerShift	12	1 260	48 500	
Suzuki Titanium: Trend + 3 000 €				
Suzuki Sport: Titanium + 3 000 €				
Suzuki Vignale: Sport + 3 700 €				

MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost 317 ch	21	8 173	37 500	
5.0 GT 418 ch	33	10 000	41 500	

MUSTANG CONVERTIBLE				
Suzuki: Fastback + 4 000 €				

TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	0	13 240	
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	4	0	14 240	
1.5 TDCI 95 ch Ambiente	5	0	14 740	
Suzuki Trend: Ambiente + 750 €				
Suzuki Titanium: Trend + 1 200 €				

TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	0	20 570	
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	5	0	21 070	
1.5 TDCI 100 ch Ambiente	5	0	21 670	
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	24 170	
Suzuki Trend: Ambiente + 1 400 €				
Suzuki Titanium: Trend + 2 100 €				

GRAND TOURNEO CONNECT				
Suzuki: "court" + 600 €				

HONDA

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 90
2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-monthilhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	18 380
Suzuki Executive: Elegance + 800 €			
Suzuki Executive Navl: Executive + 600 €			
Suzuki Exclusive Navl: Executive Navl + 1 600 €			

NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Elegance	6	0	22 900	
1.5 i-VTEC Sport	10		113	27 300
Suzuki Executive : Elegance + 2 000 €				
Suzuki Exclusive : Executive + 2 600 €				
Suzuki Exclusive Premium : Exclusive + 1 000 €				

F-PAGE			
3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	23	10 000	61 100
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	27	10 000	82 650
2.0 D 180 ch Pure	10	0	44 350
3.0 D 300 ch Prestige 4x4 Auto.	19	2 610	64 950
Suzuki Prestige: Pure + 5 190 € à 5 200 €			
Suzuki Portfolio: Prestige + 9 940 € à 7 470 €			
Suzuki R-Sport: Prestige + 4 270 € à 4 280 €			
Suzuki S-R: Sport + 9 090 €			

V.J			
3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	nc	10 000	93 290
R Auto.	nc	10 000	144 250
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	nc	1 260	83 100
Suzuki Luxe Premium: Luxe + 5 000 €			
Suzuki Portfolio: Luxe Premium + 6 690 € à 7 450 €			
Suzuki Autobiography: Portfolio + 17 050 € à 18 250 €			

JEEP			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 Etorq Evo 110 ch Sport	6	540	18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	473	22 150
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	2 773	31 450
1.6 MultiAir 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiAir 120 ch Sport 4x4	7	0	23 550
2.0 MultiAir 140 ch Limited 4x4	8	173	30 350
2.0 MultiAir 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	1 490	33 300
Suzuki Limited: Longitude + 1 100 €			
Suzuki Limited Advanced Technologies: Limited + 2 000 €			
Suzuki Trailhawk Advanced: Trailhawk + 2 250 €			

WRANGLER (2 PORTES)			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	10 000	40 000
2.8 CRD Sport Auto.	13	10 000	33 400
Suzuki Sahara: Sport + 7 100 €			
Suzuki Rubicon: Sahara + 2 000 €			

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
Suzuki: Wrangler + 2 500 €			
CHEROKEE			
2.0 MultiAir 140 ch Sport	8	410	31 950
2.2 MultiAir 165 ch 4x4 Auto. Longitude	10	1 260	42 650
2.2 MultiAir 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	1 260	47 450
Suzuki Longitude Executive: Longitude + 2 800 €			
Suzuki Limited: Longitude Executive + 2 200 €			
Suzuki Overland: Limited + 2 800 €			

GRAND CHEROKEE			
3.6 Pentastar 286 ch Limited Pack Nav. Auto.	19	210	58 100
SRT Auto.	39	10 000	83 500
3.0 CRD 250 ch Limited	16	8 173	56 900
Suzuki Limited Pack Navigation: Limited + 4 200 €			
Suzuki Overland: Limited Pack Navigation + 5 800 €			
Suzuki Summit: Overland + 3 500 €			

KIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO (5 PORTES)			
1.0 66 Origine	4	0	11 590
1.2 85 ch Origine Premium Auto.	5	73	14 490
Suzuki Origine Premium: Origine + 1 400 €			
NOUVELLE RIO			
1.2 84 ch Motion	4	0	13 490
1.0 T-GDI 100 ch Launch Edition	5	0	17 590
1.4 100 ch Launch Edition Auto.	6	473	17 990
1.4 CRDI 90 ch Motion	4	0	15 690
Suzuki Active: Motion + 1 800 €			
Suzuki Launch Edition: Active + 1 300 €			
Suzuki Premium: Launch Edition + 2 000 €			

VENGA			
1.4 90 ch Motion	5	73	16 100
1.6 125 ch Active	7	410	19 800
1.6 CRDI 115 ch Active	6	0	21 800
Suzuki Active: Motion + 2 500 €			
Suzuki Premium: Active + 1 300 €			

NOUVEAU SOUL			
1.6 GDI 132 Active	nc	1 153	20 600
Short DCT	nc	2 153	27 600
1.6 CRDI 136 Active	nc	50	23 100
Suzuki Premium: Active + 3 000 €			
PRO CEE'D			
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 990
GT	12	4 673	29 290
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 290
Suzuki GT Line: Active + 1 700 €			

CEE'D			
1.4 100 ch Motion	6	353	17 990
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	22 290
1.4 CRDI 90 ch Motion	5	0	19 990
1.6 CRDI 110 ch Active	5	0	23 590
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 590
Suzuki GT Line: Active + 1 700 €			
Suzuki Premium: GT Line + 1 800 €			

CEE'D SW (BREAK)			
Suzuki: 5 portes + 1 100 €			
CARENS			
1.6 GDI 135 ch Motion	7	690	22 490
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	24 690
1.7 CRDI 141 ch Active	7	0	28 490
Suzuki Active: Motion + 3 200 €			
Suzuki Premium: Motion + 2 600 €			

NOUVEAU NIRO			
Motion	5	0	26 990
Suzuki Active: Motion + 2 000 €			
Suzuki Premium: Active + 4 000 €			

SPORTAGE			
1.6 GDI 132 ch Motion	7	1 050	23 090
1.6 T-GDI 177 ch GT Line PK Prem 4x4 DCT	10	5 610	37 590
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	25 090
2.0 CRDI 136 ch GT Line	7	50	32 990
1.7 CRDI 141 Active DCT	7	60	30 990
2.0 CRDI 185 ch GT Line PK Prem 4x4 Auto.	11	3 653	40 790
Suzuki Active: Motion + 3 900 €			
Suzuki GT Line: Active + 1 800 €			
Suzuki GT Line Pack Premium: GT Line + 3 000 €			
Suzuki Premium: GT Line Pack Premium + 0 €			

OPTIMA			
Hybride Rechargeable	nc	1 000	45 990
1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 990
Suzuki GT Line: Premium + 6 000 €			

NOUVELLE OPTIMA SW			
GT Auto.	nc	10 000	42 990
1.7 CRDI 141 ch Premium	nc	0	33 990
Suzuki GT Line: Premium + 6 000 €			
SORENTO			
2.2 CRDI 200 ch Active	12	1 260	37 000
Suzuki Premium: Active + 4 000 €			
Suzuki Ultimate: Premium + 4 000 €			

LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracan LP 580-2	nc	10 000	180 000
Huracan LP 610-4	nc	10 000	203 400
Huracan LP 610-4 Spyder	nc	10 000	223 740
Aventador LP 700-4	nc	10 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	10 000	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	nc	10 000	396 000
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	nc	10 000	432 960

LANCIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ypsilon 5 PORTES			
1.2 69 ch Gold	4	0	15 200

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE/EVOQUE COOPE			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	7 340	44 400
2.2 d4 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	40 800
Suzuki SE: Pure + 3 900 €			
Suzuki SE Dynamic: SE + 4 800 €			
Suzuki HSE: SE Dynamic + 3 200 €			
Suzuki HSE Dynamic: HSE + 2 600 €			
Suzuki Autobiography: HSE Dynamic + 6 000 €			

EVOQUE CABRIOLET			
2.0 S4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	10 000	56 800
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9	0	52 800
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	0	55 800
Suzuki HSE Dynamic: SE Dynamic + 6 300 €			
NOUVEAU DISCOVERY			
3.0 S6 340 ch SE Auto.	nc	10 000	59 300
2.0 TD4 180 ch S Auto.	nc	3 290	50 900
2.0 SD4 240 ch S Auto.	nc	4 253	54 800
3.0 TD6 258 ch SE Auto.	nc	6 660	59 300
Suzuki SE: S + 2 450 € à 2 500 €			
Suzuki HSE: SE + 4 400 € à 8 420 €			
Suzuki HSE Luxury: HSE + 6 600 €			

DISCOVERY SPORT			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	10 000	41 000
2.0 TD4 150 ch Pure	8	0	36 812
2.0 TD4 180 ch Pure	8	173	36 400
2.0 TD4 180 ch S Auto.	10	173	36 800
Suzuki SE: Pure + 4 500 € à 8 400 €			
Suzuki HSE: SE + 5 400 €			
Suzuki HSE Luxury: HSE + 6 000 €			

RANGE ROVER SPORT			
3.0 S/C HSE Auto.	nc	10 000	76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43	10 000	96 700
SVR Auto.	nc	1 000	131 400
2.0 SD4 S Auto.	nc	3 473	63 300
3.0 TDV6 S Auto.	14	7 613	67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	19	8 460	77 400
4.4 SDV8 HSE Auto.	24	10 000	89 600
3.0 SDV6 Hybrid HSE	20	3 473	91 600
Suzuki SE: S + 4 900 €			
Suzuki HSE: SE + 5 500 €			
Suzuki HSE Dynamic: HSE + 1 600 € à 2 500 €			
Suzuki Autobiography Dynamic: HSE Dyn. + 11 600 € à 12 200 €			

RANGE ROVER			
5.0 S/C Vogue Auto.	44	10 000	123 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	7 613	98 600
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	10 000	117 400
3.0 SDV6 Hybrid Autobiography	18	3 473	136 500
Suzuki Vogue: HSE + 10 200 €			
Suzuki Autobiography: Vogue + 14 100 €			
Suzuki SV Autobiography: Autobiography + 55 300 € à 61 200 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GT			
200h	4	0	28 590
Suzuki Pack "base" + 1 300 €			

Suzuki Luxe: Pack + 5 200 €			
Suzuki F-Sport: Luxe + 0 €			
Suzuki Executive: F-Sport + 7 400 €			

NOUVELLE IS			
300h	9	0	39 990
Suzuki Pack "base" + 1 700 €			
Suzuki Luxe: Pack + 7 300 €			
Suzuki F-Sport: Luxe + 0 €			
Suzuki Executive: F-Sport + 7 200 €			
Suzuki F-Sport Executive: Executive + 3 300 €			

RC			
200i F-Sport	15	4 253	56 590
F Auto.	38	10 000	79 790
300h Luxe	10	0	51 590
Suzuki F-Sport: Luxe + 4 400 €			
Suzuki Executive: F-Sport + 4 400 €			
Suzuki F-Sport Executive: Executive + 1 200 €			
Suzuki GT: F + 8 000 €			
Suzuki F-Catone: GT + 3 200 €			

Surcoolt F Carbon: F GT + 3 200 €			
NX			
200i Luxe 4WD	15	7 890	52 290
300h	8	0	40 490
Surcoolt Pack: "base" + 2 300 €			
Surcoolt Luxe: Pack + 7 500 €			
Surcoolt F-Sport: Luxe + 7 000 €			
Surcoolt Executive: F-Sport + 4 000 €			
Surcoolt F-Sport Executive: Executive + 2 500 €			

CLASSE C COUPÉ			
180	8	113	37 200
200	10	60	39 850
250 Auto.	12	73	44 050
300 Executive Auto.	14	690	51 450
400 Executive 4Matic Auto.	22	5 113	59 500
43 AMG 4Matic Auto.	25	6 553	68 450
63 AMG Auto.	36	10 000	92 900
63 AMG S Auto.	40	10 000	101 250
220 d Auto.	9	0	40 750
250 d Auto.	11	0	46 300

Suzuki Executive: "base" + 4 100 €
Suzuki Sportline: Executive + 2 650 €
Suzuki Fascination: Sportline + 4 650 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Suzuki: couplet + 7 450 €

SLC			
180	8	113	36 100
200	10	613	41 000
300 Auto.	14	173	48 900
43 AMG Auto.	25	6 553	66 000
250 d Auto.	11	0	45 200

Suzuki Executive: "base" + 4 700 €
Suzuki Sportline: Executive + 3 000 €
Suzuki Fascination: Sportline + 5 000 €

CLASSE GLC			
250 4Matic Auto.	12	1 613	44 450
43 AMG 4Matic Auto.	25	9 660	66 150
350 e Executive 4Matic	10	1 000	55 950
220 d 4Matic Auto.	9	0	46 600
250 d 4Matic Auto.	11	60	47 950
350 d 4Matic Auto.	nc	2 610	55 900

Suzuki Executive: "base" + 4 700 €
Suzuki Sportline: Executive + 1 550 €
Suzuki Fascination: Sportline + 5 000 €

NOUVEAU GLC COUPÉ			
250 Executive 4Matic Auto.	12	2 610	53 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 000	70 000
350 e Executive 4Matic	10	1 000	59 800
220 d Executive 4Matic Auto.	9	0	55 150
250 d Executive 4Matic Auto.	11	90	56 500
350 d Executive 4Matic Auto.	nc	2 940	59 750

Suzuki Sportline: Executive + 3 200 €
Suzuki Fascination: Sportline + 5 000 €

NOUVELLE CLASSE E			
200	10	113	44 750
250 Executive Auto.	12	613	49 500
300 Executive Auto.	14	613	56 500
400 Executive 4Matic Auto.	22	6810	67 900
43 AMG 4Matic Auto.	29	9 050	81 400
63 AMG 4Matic + Auto.	48	10 000	119 000
63 S AMG 4Matic + Auto.	53	10 000	130 900
350 e Executive	nc	1 000	65 500
200 d Auto.	7	0	45 100
220 d Auto.	10	0	49 200
350 d Executive Auto.	15	140	62 500

Suzuki Executive: "base" + 4 400 €
Suzuki Sportline: Executive + 2 500 €
Suzuki Fascination: Sportline + 6 600 €

NOUVELLE CLASSE E BREAK			
200 Auto.	10	353	50 150
250 Auto.	12	353	52 300
400 Executive 4Matic Auto.	23	7 073	70 700
43 AMG 4Matic Auto.	29	10 000	84 200
200 d Auto.	8	0	47 900
220 d Auto.	10	0	52 000
350 d Auto.	16	473	65 300

Suzuki Executive: "base" + 4 400 €
Suzuki Sportline: Executive + 2 500 €
Suzuki Fascination: Sportline + 6 600 €

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN			
220 d 4Matic Auto.	nc	300	62 600

NOUVELLE CLASSE E COUPÉ			
200 Executive Auto.	nc	410	53 150
300 Executive Auto.	nc	1 373	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	nc	7 890	69 300
220 d Executive Auto.	nc	0	55 000

Suzuki Sportline: Executive + 6 300 €
Suzuki Fascination: Sportline + 7 400 €

CLASSE GLS COUPÉ			
400 Auto.	22	3 473	73 100
500 Executive Auto.	30	10 000	95 200
63 AMG Auto.	47	10 000	133 700
63 AMG S Auto.	50	10 000	148 700
220 d Auto.	9	0	59 900
250 d Auto.	11	0	63 500
350 d Auto.	15	300	70 550

Suzuki Executive: "base" + 6 750 €
Suzuki Sportline: Executive + 5 950 €
Suzuki Fascination: Sportline + 800 €

CLASSE GLS SHOOTING BRAKE

Suzuki: Classe GLS + 800 €

CLASSE S			
400 4Matic Auto.	nc	10 000	99 200
500 Executive Auto.	34	10 000	118 600
630 L Auto.	44	10 000	167 700
63 AMG Auto.	50	10 000	173 100
65 AMG L Auto.	57	10 000	250 800
400 h	19	410	97 200
500 L Executive	20	0	124 600
350 d Auto.	15	953	90 800
300 h	19	0	90 800

Suzuki Executive: "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)
Suzuki Maybach: 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €

CLASSE S COUPÉ			
400 4Matic Auto.	26	10 000	118 000
500 Auto.	35	10 000	137 300
63 AMG Auto.	50	10 000	183 300
65 AMG Auto.	57	10 000	253 800

CLASSE S CABRIOLET			
500 Auto.	35	10 000	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	10 000	202 600
65 AMG Auto.	nc	10 000	265 900

SL			
400 Auto.	25	5 810	105 700
500 Executive Auto.	35	10 000	135 600
63 AMG Auto.	50	10 000	181 400
65 AMG Auto.	56	10 000	256 900

AMG GT			
GT	35	10 000	126 200
GT S	41	10 000	145 300
GT R	nc	10 000	174 800

NOUVELLE AMG GT ROADSTER			
GT	nc	10 000	139 400
GT S	nc	10 000	171 200

CLASSE G			
500 Auto.	31	10 000	106 400
63 AMG Auto.	47	10 000	144 400
65 AMG Auto.	50	10 000	271 800
350 d Auto.	15	10 000	91 800

CLASSE GLE			
400 4Matic Auto.	23	10 000	67 350
43 AMG 4Matic Auto.	26	10 000	83 150
500 Executive 4Matic Auto.	34	10 000	90 550
63 AMG 4Matic Auto.	48	10 000	130 600
63 AMG S 4Matic Auto.	51	10 000	140 400
500 e Executive 4Matic	20	0	87 050
250 d 4Matic Auto.	12	473	57 550
350 d 4Matic Auto.	16	4 460	65 050

Suzuki Executive: "base" + 5 300 €
Suzuki Sportline: Executive + 6 500 €
Suzuki Fascination: Sportline + 3 200 €

CLASSE GLE COUPÉ			
400 4Matic Auto.	23	10 000	72 750
43 AMG 4Matic Auto.	nc	10 000	89 050
500 Executive 4Matic Auto.	35	10 000	96 750
63 AMG 4Matic Auto.	48	10 000	132 350
63 S AMG 4Matic Auto.	51	10 000	142 850
350 d 4Matic Auto.	16	7 073	70 550

Suzuki Executive: "base" + 6 100 €
Suzuki Sportline: Executive + 6 200 €
Suzuki Fascination: Sportline + 4 100 €

GLS			
400 4Matic Auto.	16	10 000	93 500
500 Executive 4Matic Auto.	23	10 000	119 000
63 AMG 4Matic Auto.	36	10 000	146 800
350 d 4Matic Auto.	51	6 460	88 000

Suzuki Executive: "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG			
112 Pure	nc	473	22 728
108 Cxi Pure	nc	0	22 416
108 Cxi Pure	nc	0	22 824
111 Cxi Pure	nc	0	23 940

Suzuki Plus: Pure + 2 886 €
Suzuki Prime: Plus + 3 918 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG			
111 Cxi Pure	nc	0	26 916

Suzuki Plus: Pure + 1 962 €
Suzuki Prime: Plus + 2 796 €

MINI

MINI 3 PORTES			
One 75 ch	4	0	16 450
One 102 ch	5	0	17 850
Cooper 136 ch	7	0	20 750
Cooper S 192 ch	11	140	25 600
John Cooper Works	13	1 050	32 550
One D 95 ch	4	0	19 400
Cooper D 116 ch	5	0	22 200
Cooper SD 170 ch	9	0	27 000

MINI 5 PORTES			
One 75 ch	5	0	17 350
One 102 ch	5	0	18 750
Cooper 136 ch	7	0	21 650
Cooper S 192 ch	9	253	26 500
One D 95 ch	5	0	20 300
Cooper D 116 ch	5	0	23 100
Cooper SD 170 ch	9	0	27 900

NOUVELLE MINI CABRIO			
Cooper	7	0	25 000
Cooper S	11	410	29 850
John Cooper Works	13	1 050	36 800
Cooper D	6	0	26 450
Cooper SD	10	0	32 800

CLUBMAN			
One	5	0	23 200
One 102 ch	7	0	25 200
Cooper S	11	773	29 800
John Cooper Works All4	nc	nc	37 900
One D	6	0	26 200
Cooper D	8	0	28 200
Cooper SD	10	0	31 800

NOUVEAU COUNTRYMAN			
Cooper	8	0	26 800
Cooper S	11	540	31 500
Cooper D	8	0	29 900
Cooper SD Auto.	11	0	35 400

MITSUBISHI

TYPE			
I-MIEV		CV	B/M* PRIX
Électrique	1	6 000	23 350

NOUVELLE SPACE STAR			
1.2 Mies: 80 ch Invite	4	0	13 800
Suzuki Intense New Connect: Invite + 2 500 €			

ASX			
1.6 115 ch Invite	6	90	22 500
1.6 D-115 ch Invite	6	0	25 600
2.2 D-150 ch Intense New Con. 4x4 Auto.	8	1 613	32 600

OUTLANDER			
2.0 150 ch Inform	9	2 010	29 900
2.2 D-150 ch 2WD Invite	8	0	32 300
Suzuki Intense New: Invite + 2 700 €			
Suzuki Intake: Intense New 4WD + 7 800 €			

PHEV Intense			
Suzuki Intense Style: Intense + 4 000 €			
Suzuki Intake: Intense Style + 7 000 €			

NISSAN			
TYPE		CV	B/M* PRIX

NOUVELLE MICRA			
1.0 73 Visa	4	0	13 590
0.9 IG-T 90 Visa Pack	5	0	15 490
1.5 dCi 90 Visa Pack	5	0	17 690

Suzuki Acenta: Visa Pack + 1 000 €
Suzuki Acenta: Visa Pack + 1 200 €
Suzuki N-Connecta: Acenta + 1 600 €
Suzuki Tekra: N-Connecta + 1 100 €

JUKE			
1.6 94 ch Visa	7	353	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	53	19 550
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	410	20 450
1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta	11	410	23 050
Nismo RS	13	4 253	28 050
1.5 dCi 110 ch Visa Pack	6	0	19 900

Suzuki Visa Pack: Visa + 1 400 €
Suzuki Visa Pack: Visa + 1 450 €
Suzuki N-Connecta: Acenta + 1 700 €
Suzuki Tekra: N-Connecta + 2 100 €

LEAF			
24 kWh Visa	3	6 000	31 900
30 kWh Acenta	3	6 000	35 300
Suzuki Visa Pack: Visa + 480 €			
Suzuki Acenta: Visa Pack + 1 920 €			
Suzuki Tekra: Acenta + 2 400 €			

PULSAR			
1.2 DIG-T 115 ch Visa	6	0	18 990
GT	10	353	26 115
1.5 dCi 110 ch Visa	5	0	21 490

Suzuki Acenta: Visa + 2 200 €
Suzuki N-Connecta: Acenta + 1 500 €
Suzuki N-Visa: N-Connecta + 590 €
Suzuki Tekra: N-Visa + 1 510 €

208 (3 PORTES)			
1.0 PureTech 68 ch Access	4	0	12 700
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	15 700
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	19 250
GTI	11	0	26 350
GTI by Peugeot Sport	11	0	29 750
1.6 BlueHD 75 ch Active	4	0	17 200
1.6 BlueHD 100 ch Allure	5	0	20 550
1.6 BlueHD 120 ch GT Line	6	0	23 050
Surcoût Active: Access + 2 000 €			
Surcoût Allure: Active + 1 950 €			
Surcoût GT Line: Allure + 1 450 €			

208 (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 600 €			
Surcoût Feline: GT Line + 550 €			

NOUVEAU 208			
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	16 050
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	21 850
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	22 800
1.6 BlueHD 75 ch Access	4	0	17 700
1.6 BlueHD 100 ch Active	5	0	21 150
1.6 BlueHD 120 ch Allure	6	0	24 300
Surcoût Active: Access + 2 100 €			
Surcoût Style: Active + 600 €			
Surcoût Allure: Active + 1 950 €			
Surcoût GT Line: Allure + 1 000 €			
Surcoût Crossway: GT Line + 650 €			

308 (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	18 800
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	22 900
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 100
1.6 THP 205 ch GT	8	73	31 350
GTI	16	410	37 700
1.6 BlueHD 100 ch Access	5	0	22 600
1.6 BlueHD 120 ch Active	5	0	25 750
2.0 BlueHD 150 ch Feline	7	0	31 850
2.0 BlueHD 180 GT Auto.	9	0	34 900
Surcoût Active: Access + 2 350 €			
Surcoût Style: Active + 400 €			
Surcoût Allure: Active + 2 150 €			
Surcoût GT Line: Allure + 1 800 €			
Surcoût Feline: Allure + 2 300 €			

306 SW			
Surcoût: 5 portes + 850 € à + 950 €			

NOUVEAU 308			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900
1.6 THP 165 Allure Auto.	9	60	34 050
1.6 BlueHD 100 Access	5	0	27 400
1.6 BlueHD 120 Active	6	0	30 200
2.0 BlueHD 150 Allure	8	0	35 250
2.0 BlueHD 180 GT Auto.	10	0	42 050
Surcoût Active: Access + 2 100 €			
Surcoût Allure: Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line: Allure + 2 100 €			

NOUVEAU 508			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 400
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	140	35 750
1.6 BlueHD 100 Access	5	0	27 900
1.6 BlueHD 120 Active	6	0	31 900
2.0 BlueHD 150 Allure	8	0	36 950
2.0 BlueHD 180 GT Auto.	10	0	43 750
Surcoût Active: Access + 3 300 €			
Surcoût Allure: Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line: Allure + 2 000 €			

4008			
1.6 HDI 115 ch Style	6	113	34 800

508			
1.6 THP 165 ch Active	9	60	30 150
1.6 BlueHD 120 ch Active	6	0	30 600
2.0 BlueHD 150 ch Allure	7	0	35 550
2.0 BlueHD 180 ch Allure Auto.	9	0	37 850
Surcoût Allure: Active + 2 900 €			
Surcoût Feline: Allure + 3 450 €			

508 SW (BREAK)			
Surcoût: berline + 1 200 € à 1 900 €			

508 RXN (BREAK)			
2.0 BlueHD 180 ch Auto.	9	0	44 050
Hybrid4	8	0	48 350

BIPPER TEEPEE			
1.3 HDI 80 ch Style	4	0	17 950
Surcoût Outdoor: Style + 600 €			

JANTNER TEEPEE			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 100
1.6 BlueHD 75 Access	5	0	19 050
1.6 BlueHD 100 Access	5	0	21 800
1.6 BlueHD 120 ch Outdoor	6	0	25 850
Surcoût Outdoor: Active + 2 600 €			

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU 718 CAYENNE			
2.0	19	4 253	53 960
S	24	8 173	66 710

NOUVEAU 718 BOXSTER			
2.0	19	4 253	56 000
S	24	8 173	68 750

NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Caméra	25	9 973	99 975
Caméra 4	26	10 000	106 415
Caméra S	31	10 000	113 255
Caméra 4S	31	10 000	120 685
Targa 4	26	10 000	119 615

Targa 4S	31	10 000	133 895
Turbo	44	10 000	177 695
Turbo S	49	10 000	206 135

NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Caméra	26	10 000	112 175
Caméra 4	26	10 000	119 615
Caméra S	31	10 000	126 455
Caméra 4S	31	10 000	133 895
Turbo	42	10 000	180 895
Turbo S	49	10 000	219 335

NOUVELLE PANAMERA			
4S	32	8 753	115 967
Turbo	46	10 000	156 287
4E-Hybrid	31	1 000	110 222
4S Diesel	31	6 553	119 927

MACAN			
2.0	15	5 113	58 235
S	23	10 000	63 755
GTS	25	10 000	76 115
Turbo	29	10 000	86 510
S Diesel	16	3 473	63 155

CAYENNE			
S	31	10 000	87 290
GTS	33	10 000	104 690
Turbo	43	10 000	134 330
Turbo S	49	10 000	172 610
S E-Hybrid	20	0	88 760
Diesel	16	6 810	72 890
S Diesel	28	10 000	90 530

RENAULT

RENAULT PARIS

40 000 Véhicules Neufs en stock

3 000 Occasions disponibles

Tel : 01 80 18 00 44

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 Sca 70 ch Life	4	0	11 100
0.9 Energy TCE 90 ch Zen	4	0	13 600
GT	6	0	17 100
Surcoût Zen: Life + 1 500 €			
Surcoût Inters: Zen + 1 000 €			

ZOE			
Life	1	6 000	23 600
Charge rapide Life	1	6 000	24 100
Surcoût Life: Life + 1 200 €			
Surcoût Inters: Zen + 800 €			

NOUVELLE CLIO			
1.2 75 ch Life	4	50	13 800
0.9 TCE 90 Zen	5	0	16 800
0.9 Energy TCE 90 Zen	6	0	19 550
RS EDC	11	140	26 500
RS Trophy 220 ch EDC	12	210	29 500
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	16 900
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 500
1.5 Energy dCi 110 Inters	4	0	22 650
Surcoût Life: Life + 1 800 €			
Surcoût Inters: Zen + 1 500 €			
Surcoût Inters: Zen + 3 450 €			

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût: berline + 600 €			

CAPTUR			
0.9 Energy TCE 90 ch Life	5	0	16 900
1.2 TCE 120 ch Zen	6	0	19 700
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 400
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	22 500
Surcoût Life: Life + 1 900 €			
Surcoût Inters: Zen + 1 700 €			

NOUVELLE MEGANE			
1.2 Energy TCE 100 ch Life	5	0	19 200
1.2 Energy TCE 130 ch Zen	7	0	23 400
1.6 Energy TCE 205 ch GT EDC	11	173	32 200
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 300
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 600
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	26 800
Surcoût Zen: Life + 2 800 €			
Surcoût Inters: Zen + 2 200 €			

NOUVELLE MEGANE ESTATE			
Surcoût: berline + 900 € à + 1 700 €			

NOUVEAU SCENIC			
1.2 Energy TCE 115 ch Life	6	60	24 000
1.2 Energy TCE 130 ch Zen	7	60	26 800
1.5 Energy dCi 95 Life	5	0	25 500
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 500
1.5 dCi 110 Hybrid Assist Zen	nc	0	29 300
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7	0	29 900
1.6 Energy dCi 160 Inters EDC	8	0	35 600
Surcoût Zen: Life + 2 100 €			
Surcoût Inters: Zen + 2 600 €			

NOUVEAU GRAND SCENIC			
Surcoût: Scenic + 600 €			

KADJAR			
1.2 Energy TCE 130 Life	7	0	24 400
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 500
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	29 900
Surcoût Zen: Life + 2 000 €			
Surcoût Inters: Zen + 2 500 €			

TALISMAN			
1.6 Energy TCE 150 ch Zen EDC	8	50	32 200
1.6 Energy TCE 200 ch Inters EDC	11	73	36 500
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 500
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	31 800
1.6 Energy dCi 160 ch Inters EDC	8	0	37 200
Surcoût Zen: Life + 2 000 €			
Surcoût Inters: Zen + 3 000 €			
Surcoût Inters: Zen + 4 700 €			

TALISMAN ESTATE			
Surcoût: berline + 1 200 € à + 1 400 €			

ESPACE			
1.6 Energy TCE 200 ch Zen EDC	11	473	39 300
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	35 700
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	40 800
Surcoût Inters: Zen + 3 800 €			
Surcoût Inters: Zen + 3 900 €			

KANGOO			
1.2 Energy TCE 115 ch Life	6	473	20 050
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	20 050
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 850
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 700
Surcoût Zen: Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem: Zen + 850 €			
Surcoût Inters: Extrem + 400 €			

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 450
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 400
Surcoût Inters: Zen + 850 €			

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*
------	----	------

SSANGYONG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-XI Urban	7	1 260	17 490
160 e-XI Urban	6	0	19 490
Suzuki Sport 3-Box: Urban + 3 000 €			
Suzuki Luxury: Sport 3-Box + 1 000 €			
NOUVEAU TIVOLI XLV			
160 e-XI Sport 3-Box	6	0	23 990
KORANDO			
220 e-XI Pack Sport	10	410	25 490
REXTON			
220 e-XI	11	6 810	31 990
RODIUS			
220 e-XI	11	9 660	30 690

SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	1 490	26 990
2.0i 150 ch Premium	9	1 490	27 990
2.0D 147 ch Premium	8	540	30 990
Suzuki Luxury: Premium + 3 000 €			
WRX STI			
S Alleron	21	10 000	44 990
Suzuki S Club Alleron: S Alleron + 5 000 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	2 773	32 990
2.0T 240 ch Exclusive Lineartronic	15	10 000	44 990
2.0D 147 ch	8	1 153	31 990
Suzuki Premium: "base" + 3 000 €			
Suzuki Luxury: Premium + 3 000 €			
LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	3 473	39 990
OUTBACK			
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	2 940	49 990
2.0D 150 ch Premium	9	860	41 990
Suzuki Luxury Eyesight: Premium + 5 000 €			
Suzuki Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch	12	7 073	32 990

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLERIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Advantage	4	0	8 990
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Suzuki Privilege: Advantage + 1 700 €			
Suzuki Pack: Privilege + 800 €			
NOUVELLE IGNIS			
1.2 Dualjet Advantage	5	0	12 790
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 190
Suzuki Privilege: Advantage + 700 €			
Suzuki Pack: Privilege + 1 900 €			
SWIFT (3 PORTES)			
1.2 VWT 92 ch Advantage	5	0	12 090
Sort	8	1 050	17 490
Suzuki Privilege: Advantage + 800 €			
SWIFT (5 PORTES)			
Suzuki: 3 portes + 650 €			
Suzuki So City: Privilege + 1 750 €			
BALENO			
1.2 Dualjet Privilege	4	0	14 490
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 150
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 390
Suzuki Pack: Privilege + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 VWT JX	6	3 113	13 860
Suzuki JX: JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 VWT 120 ch Advantage	7	0	17 490
S	6	0	22 890
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	21 690
Suzuki Privilege: Advantage + 1 900 €			
Suzuki Pack: Privilege + 1 900 €			
NOUVEAU S-CROSS			
1.0 Boosterjet Advantage	6	0	19 390
1.4 Boosterjet Style	7	0	25 290
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	23 890
Suzuki Privilege: Advantage + 2 400 €			
Suzuki Style: Privilege + 4 300 €			

TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
60	1	6 000	79 400
75	1	6 000	86 600
90D	1	6 000	102 900
P100D	1	6 000	153 200
NOUVEAU MODEL X			
75D	1	6 000	99 800
90D	1	6 000	110 300
P100D	1	6 000	154 400

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 VWT 68 ch x	3	0	10 800
Suzuki x-play: x + 1 500 €			
AYGO (5 PORTES)			
Suzuki: 3 portes + 400 €			

YARIS (3 PORTES)			
1.0 WT 68 ch Active	4	0	13 900
1.3 WT 110 ch France	6	0	15 950
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 800
Suzuki France: Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
100h France	5	0	19 190
Suzuki: 3 portes + 600 €			
Suzuki Dynamic: France + 410 € + 700 €			
NOUVEAU C-HR			
1.2T 116 ch Active	7	210	23 000
1.2D Dynamic	6	0	28 600
Suzuki Dynamic: Active + 3 000 €			
Suzuki Graphic: Dynamic + 3 000 €			
Suzuki Distriche: Graphic + 0 €			

AURIS (5 PORTES)			
1.3 WT 100 ch Tendence	5	53	20 700
1.2T 115 ch Design	6	0	23 850
1.36h Tendence	4	0	25 800
1.4 D-4D 90 ch Tendence	5	0	24 150
1.6 D-4D 112 ch Tendence	6	0	25 750
Suzuki Design: Tendence + 2 250 €			
Suzuki Technolux: Design + 500 €			
Suzuki Lounge: Design + 2 250 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Suzuki: berline 5 p + 1 100 €			
VERSO			
1.6 WT 132 ch Tendence	8	1 873	24 300
1.8 WT 147 ch Dynamic CVT	8	1 740	26 300
1.6 D-4D 112 ch Tendence	7	0	27 000
Suzuki Dynamic: Tendence + 500 €			
Suzuki Design: Dynamic + 1 000 €			
PRIUS			
Dynamic	4	0	30 500
Suzuki Lounge: Dynamic + 3 300 €			
PRIUS +			
1.36h Active	4	0	32 300
Suzuki Dynamic: Active + 1 500 €			
Suzuki SkyView: Dynamic + 1 000 €			
Suzuki Lounge: SkyView + 2 550 €			
AVENSIS			
1.6 WT 132 ch Dynamic	8	613	29 400
1.8 WT 147 ch Dynamic	9	473	30 700
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	31 300
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7	0	32 300
Suzuki Executive: Dynamic + 400 €			
Suzuki Lounge: Executive + 1 500 €			
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Suzuki: + 1 000 €			

RAV4			
2.0 WT 151 ch Active AWD	9	2 010	31 000
Hybride Tendence	9	0	35 100
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	30 000
Suzuki Dynamic: Active + 2 200 €			
Suzuki Design: Dynamic + 3 000 € + 3 200 €			
Suzuki Lounge: Design + 2 100 € + 2 500 €			
LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	9 973	37 100
Suzuki Lite: Le Cap + 4 950 €			
Suzuki Légende: Lite + 2 500 €			
Suzuki Lounge: Légende + 4 400 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 WT 280 ch Lounge Auto	20	10 000	61 950
Suzuki: 3 portes + 2 700 € + 6 000 €			
Suzuki Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € + 8 400 €			
NOUVEAU GT86			
2.0 200 ch	12	7 073	32 490

VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE UPI (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 400
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 080
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	13 690
Suzuki Move up!: Take up! + 1 910 €			
Suzuki High up!: Move up! + 1 790 €			
NOUVELLE UPI (5 PORTES)			
e-Up!	2	6 000	27 600
Suzuki: 3 portes + 500 €			
NOUVELLE CROSS UPI			
1.0 75	4	0	15 800
1.0 TSI 90	5	0	16 500
POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 570
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 280
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5	0	17 150
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 900
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 960
1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 620
GTI	11	473	26 900
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	16 620
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	17 330
Suzuki Confortline: Trendline + 1 950 €			
Suzuki Match: Confortline + 0 €			
Suzuki R-Line: Confortline + 2 400 €			
Suzuki Carat: R-Line + 1 210 €			
POLO (5 PORTES)			
Suzuki: berline 3 p + 690 €			
CROSS POLO			
1.2 TSI 90 ch BMT	5	0	18 530
1.4 TDI 90 ch BMT	4	0	20 960

NOUVELLE GOLF VII (3 PORTES)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	19 060
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	21 300
1.4 TSI 125 ch Confortline	6	0	24 820
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	29 490
R	20	7 073	43 980
1.6 TDI 90 ch Trendline	5	0	23 540
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	24 240
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 580
GTD	10	0	35 800
Suzuki Confortline: Trendline + 2 520 €			
Suzuki Carat: Confortline + 2 370 €			

NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES)			
Suzuki: berline 3 p + 940 €			
Suzuki Carat Exclusive: Carat + 4 250 €			
GOLF VII SW (BREAK)			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 670
1.2 TSI 115 ch Confortline	5	0	25 090
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	23 920
1.4 TSI 125 ch Trendline	6	0	23 920
1.4 TSI 150 Confortline	8	0	28 240
R DSG	19	4 253	46 700
1.6 TDI 90 ch Trendline	5	0	25 360
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	25 960
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 870
GTD	10	0	36 970
Suzuki Confortline: Trendline + 2 190 €			
Suzuki Carat: Confortline + 2 180 €			
GOLF ALLTRACK			
1.6 TDI 110 ch	6	73	32 860
2.0 TDI 150 ch	8	0	35 660
2.0 TDI 184 ch DSG	10	60	38 150
GOLF SPORTSWAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	21 520
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 600
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	50	24 600
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	28 850
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	26 030
1.6 TDI 115 ch Trendline	5	0	27 160
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 530
Suzuki Confortline: Trendline + 2 200 €			
Suzuki Carat: Confortline + 2 350 €			
Suzuki R-Line: Carat + 720 €			

Suzuki R-Line: Carat + 720 €			
NOUVELLE COCCINELLE			
1.2 TSI 105 ch Design	6	0	22 090
1.4 TSI 150 ch Design	8	113	25 260
2.0 TSI 220 ch Dune	13	1 740	32 860
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	25 590
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	28 160
Suzuki Dune: Design + 4 680 €			
NOUVELLE COCCINELLE CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch Design	6	50	26 290
1.4 TSI 150 ch Design	8	253	29 310
2.0 TSI 220 ch Dune	13	2 300	36 540
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	29 790
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	32 340
Suzuki Dune: Design + 4 150 €			
SCIROCCO			
1.4 TSI 125 ch	7	0	26 080
2.0 TSI 180 ch	10	613	29 340
2.0 TDI 150 ch	7	0	31 130
2.0 TDI 184 ch R-Line	10	0	36 440
Suzuki R-Line: "base" + 3 280 € + 3 590 €			
Suzuki Carat: R-Line + 1 490 €			
TOURAN			
1.2 TSI 110 ch Trendline	6	53	25 070
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	113	30 200
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	28 310
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	33 040
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	38 720
Suzuki Confortline: Trendline + 3 010 €			
Suzuki Carat: Confortline + 2 610 €			
Suzuki R-Line: Carat + 680 €			
TIGUAN			

LES CROISIÈRES

l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

SÉLECTIONNÉES PAR
VOTRE MAGAZINE

Une croisière exceptionnelle de Saint-Petersbourg à Moscou

11 jours au fil de l'eau pour découvrir la Russie

à partir de
1471€ SEULEMENT
au lieu de 1640€
PAR PERSONNE
11 jours/10 nuits : vol inclus,
PENSION COMPLÈTE !
PRIX SPÉCIAL LECTEURS -169€

Les points forts de votre croisière l'Auto-Journal :

- Nombreuses visites et excursions incluses
- Un conférencier spécialiste de la Russie à bord
- Encadrement et animations 100 % francophone
- Un tarif **PENSION COMPLÈTE**, spécial lecteurs

Renseignements - réservation : 01 41 33 59 00

Navigation sur la Neva, les grands lacs de Carélie, la Moskova...

Moscou

Les croisières fluviales en Russie offrent un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre et découvrir la Russie d'hier et d'aujourd'hui. L'Auto-Journal vous propose cette croisière en 11 jours, des palais somptueux de Saint-Petersbourg aux bulbes des cathédrales de Moscou, des immensités vierges de Carélie à la majestueuse Volga.



Dates et prix (à partir de)
par personne, en cabine double

27 juillet au 6 août 2017
1514 €

7 au 17 septembre 2017
1503 €

25 mai 4 juin 2017
1510 €

17 au 27 août 2017
1471 €

28 septembre au 8 octobre 2017
1471 €

Laissez-vous porter au fil des
fleuves, des lacs et des rivières...



Avec l'Auto-Journal dans **LE PRIX SPÉCIAL LECTEUR** voici ce qui est compris :
Vols Paris/Russie/Paris • assistance • transferts en autocar • hébergement en cabine double pont standard
• visites et excursions mentionnées au programme • pension complète à bord, du dîner du 1er jour au petit
déjeuner du dernier jour • cocktail de bienvenue et cérémonie du "PAIN et du SEL" • dîner du Commandant
• 2 déjeuners en ville à Saint-Petersbourg et un déjeuner à Moscou • animations à bord : conférences sur
la civilisation russe, des cours d'initiation au russe, soirées dansantes et ambiances musicales • assurance
assistance/rapatriement OFFERTE pour l'obtention du visa • taxes portuaires. (NON INCLUS : boissons, visas,
taxes aéroport et autres prestations non mentionnées dans la brochure).

Téléchargez une documentation plus détaillée sur www.croisieres-lecteurs.com/aj

Informations - réservation : 01 41 33 59 00

Du lundi au vendredi de 9h à 18h
et le samedi de 9h à 12h.

En précisant le CODE :
AUTO JOURNAL

l'auto-journal

CroisiEurope

Si vous souhaitez recevoir une documentation détaillée de votre croisière retournez ce bulletin à :
L'Auto-Journal - Croisière Russie - CS 90125 - 27091 EVREUX Cedex 9. Sans oublier d'indiquer vos coordonnées.

CE17RUP

NOUVEAU ŠKODA KODIAQ

PRENDRE L'AIR :
IL N'Y A PAS D'APPLIS
POUR ÇA



ŠKODA



**3 ANS
INCLUS**

GARANTIE⁽²⁾
ENTRETIEN⁽³⁾
ASSISTANCE

ŠKODA KODIAQ

À partir de **299€** TTC/mois¹⁾
avec apport - sous condition de reprise

CONFORT : Modularité jusqu'à 7 places*
SÉCURITÉ : Aide à la conduite en embouteillage*
TECHNOLOGIE : ŠKODA Connect*

Offre de Location Longue Durée sur 37 mois et 45 000 km avec Garantie*, Entretien** et Assistance inclus, du 01/02/2017 au 30/06/2017.

Modèle présenté : KODIAQ Style 1.4 TSI 150 ch DSG 4x4 avec options, hors assurances facultatives : 1^{er} loyer majoré de 2 957 € suivi de 36 loyers de 469 € KODIAQ Style : 1^{er} loyer majoré de 2957€ suivi de 36 loyers de 469€, aide à la remise et à la reprise déduites du tarif du 02/01/2017... (1) Exemple pour un KODIAQ Active 1.4 TSI 125 ch avec option Extension de Garantie 1 an, hors assurances facultatives, 1^{er} loyer de 1907€ suivi de 36 loyers de 299€. Aides à la remise et à la reprise déduites du tarif du 02/01/2017. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine chez tous les distributeurs ŠKODA présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH. SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904. Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance n° ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). *De série, en option ou indisponible selon les versions. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse limitée à 60 000 km. (3) Contrat d'entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. Publicité diffusée par le concessionnaire SPORT AUTOS 78 enregistré à l'Orias sous le n° 7032807 en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France - Division ŠKODA - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional.

Consommations mixtes de la gamme KODIAQ (l/100 km) : 5 à 7,1. Émissions de CO₂ (g/km) : 131 à 163.

SKODA PARIS EST 124, boulevard Diderot 75012 PARIS
DAMREMONT PALACE AUTOS 120, rue Damrémont 75018 PARIS
COURTOISE MOTORS 242, avenue Jean Moulin 60880 JAUX
DANIEL AUTOMOBILES 820, rue des Madeleine 77100 MAREUIL LES MEAUX
ESPACE EUROPA 2, rue du Général Leclerc 77400 POMPONNE
SMDA 520, impasse de l'Épinet 77240 VERT SAINT DENIS
ESA 24, bis route du Petit Fossard 77130 VARENNES SUR SEINE
SPORT AUTOS 78 90, rue des Chantiers 78000 VERSAILLES
ADVANCE 2, avenue de la Durance 78200 BUCHELAY

HEURTEL SA 14, rue Jacques Anquetil 91100 CORBEIL ESSONNES
SAS VEGA AUTOMOBILES 68, avenue Charles de Gaulle 91220 BRETAGNY S. ORGE
VEGA AUTOMOBILES SAS 35, route de Gometz 91940 LES ULIS
ADVANCE 35, avenue Paul Doumer 92210 RUEIL MALMAISON
SKODA PARIS EST 113, avenue de Rosny 93250 VILLEMOMBLE
METIN PARIS EST Rue Théodule Jourdain 94460 VALENTON
COURTOISE MOTORS 1, rue Marcel Cerdan 95140 GARGES LES GONESSE
NDS PARIS 5, avenue Robert Schumann 95350 ST. BRICE SS. FORET
NDS CITY CAR 10, rue Louis Delage 95310 ST. OUEEN L'AUMONE

Entrez en territoire



SUBARU



SUBARU XV

299 €/MOIS⁽¹⁾

SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS
ET 40 000 KM AVEC UN PREMIER LOYER
MAJORÉ DE 3 350 €

FORESTER

399 €/MOIS⁽²⁾

SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 60 000 KM
AVEC UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 1 400 €



NOUVELLE LEVORG

399 €/MOIS⁽³⁾

SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 40 000 KM
AVEC UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 6 800 €

OUTBACK

499 €/MOIS⁽⁴⁾

SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 60 000 KM
AVEC UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 2 850 €



SUBARU

Confidence in Motion®

(1) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 40 000 km pour une SUBARU XV 1.6i Premium : 1^{er} loyer de 3 350 € suivi de 48 loyers mensuels de 299 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). **Modèle présenté :** Subaru XV 1.6i Premium BVM6 (PM incluse) : 27 600 € TTC (hors avantage client). **Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Subaru XV :** de 5,4 à 7,0 l/100 km et de 141 à 160 g/km. (2) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour un SUBARU FORESTER 2.0D BVM6 : apport placé en 1^{er} loyer de 1 400 € suivi de 48 loyers mensuels de 399,8 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). **Modèle présenté :** FORESTER 2.0D Exclusive BVM6 (PM incluse) 39 600 € TTC (hors avantage client). **Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Forester :** de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 148 à 197 g/km. (3) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 40 000 km pour un SUBARU LEVORG 1.6 GTS Exclusive EyeSight Lineartronic : apport placé en 1^{er} loyer de 6 800 € suivi de 48 loyers mensuels de 399,1 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). **Modèle présenté :** LEVORG 1.6GTS Exclusive EyeSight Lineartronic (PM incluse) : 40 600 € TTC (hors avantage client). **Consommations et émissions de CO₂ :** 7,1 l/100 km et 164 g/km. (4) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour un SUBARU OUTBACK 2.0D Premium BVM6 : apport placé en 1^{er} loyer de 2 850 € suivi de 48 loyers mensuels de 499,6 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). **Modèle présenté :** OUTBACK 2.0D Exclusive EyeSight Lineartronic (PM incluse) : 50 600 € TTC (hors avantage client). **Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Outback :** de 5,6 à 7,0 l/100 km et de 145 à 161 g/km.

Offres réservées aux particuliers, valable pour toutes SUBARU neuves commandées du 01/01/2017 au 30/06/2017, dans la limite des stocks disponibles et dans le réseau SUBARU participant, avantage client déduit, sous réserve d'acceptation du dossier par SEFA, SAS au capital de 10 000 000 €, 69, avenue de Flandre 59708 Maroix-en-Boréul Cedex - SIREN 491 411 542 - RCS Lille Métropole. Tarifs TTC publics au 1^{er} janvier 2017. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 2 287 500 €, RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fiel - BP 10432 Saint-Ouen l'Aumône - 95005 Cergy-Pontoise Cedex.

REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



SWB

38, rue Pelloutier
77183 CROISSY BEAUBOURG
Tél : 01.64.68.40.00

MB CAR

CD 60, Rte de Vauhallan
91400 SACLAY
Tél : 01.69.41.83.13

SOGEL

10, rue Séré Depoin
95300 PONTOISE
Tél : 01.30.75.33.00

MELUN MOTORS

620, impasse de l'Épinet
77240 VERT SAINT DENIS
Tél : 01.64.09.21.73

AUTOMOTION

33, av. d'Argenteuil
92600 ASNIERES S/SEINE
Tél : 01.46.25.00.80

PELLETAN MOTOR SPORT

170, av. Maurice Berteaux
78500 SARTROUVILLE
Tél : 01.61.04.19.91



AVENTUREZ-VOUS.

THE NEW MINI COUNTRYMAN.

Le crossover MINI s'aventure sur tous les terrains grâce à sa technologie 4 roues motrices ALL4. Son espace intérieur et son coffre modulables s'adaptent à vos escapades entre amis, tout en assurant confort et accès aux technologies embarquées.

MINI PARIS VÉLIZY

39, avenue Louis Bréguet
78140 Vélizy-Villacoublay
01 39 45 04 00
www.MINIPARIS.fr

MINI PARIS, LE BRAND STORE

89-93, boulevard Raspail
75006 Paris
01 39 46 64 64
facebook MINIPARIS



Consommations et émissions de CO₂ du MINI Countryman en cycle mixte selon la norme européenne NEDC: de 4,3 à 7,1 l/100 km et de 113 à 162 g/km. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles 3, avenue Ampère, 78180 Montigny-Le Bretonneux.

Sport auto

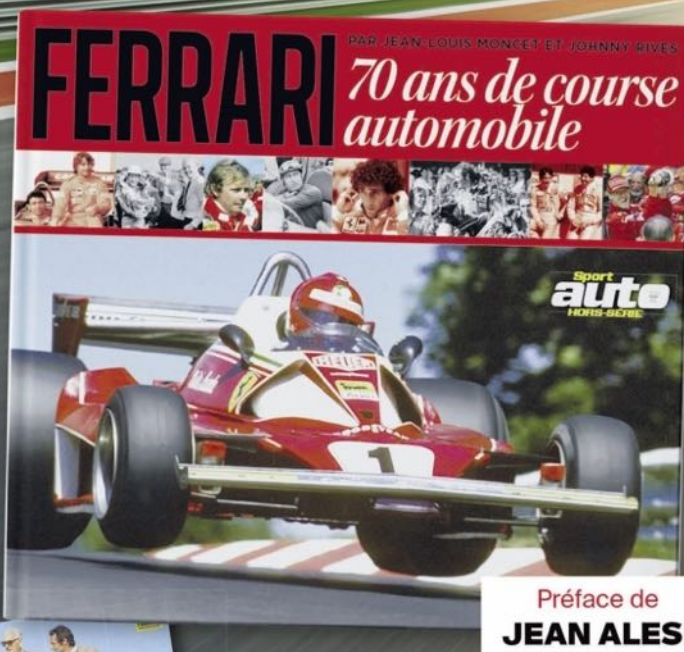
R 1357
246

HORS-SÉRIE FERRARI

SPÉCIAL ANNIVERSAIRE

Cette année, Ferrari a **70 ans**. Un hors-série de **180 pages** qui raconte toute l'histoire de l'emblématique **Scuderia** à travers **Enzo Ferrari**, ses pilotes, ses machines et ses courses inoubliables sous la plume de Jean-Louis Moncet et Johnny Rives. Découvrez des **photos uniques** d'archives pour revivre cette folle épopée.

Un hors-série destiné aux curieux comme aux passionnés...



Préface de
JEAN ALESI



EN VENTE DÈS LE 24 MARS



ON NE VIT RIEN SI ON NE VIT PAS PLEINEMENT



NOUVEAU VOLVO V90 CROSS COUNTRY ECHAPPEZ-VOUS

MODÈLE PRÉSENTÉ : D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8

799 € / MOIS SANS APPORT

LOA 48 MOIS ET 48 000 KM

AVEC ENTRETIEN & GARANTIE OFFERTS ⁽¹⁾ JUSQU'AU 30/04/2017

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY/MANTES

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 56 47 06 60
01 39 17 12 00
01 39 20 17 17
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GANELINES

PRIOD

Offre de "Location avec Option d'Achat Ballon" sur 48 mois et 48 000 km d'un Volvo V90CC D4 AWD 190CH Geartronic 8, peinture métallisée d'une valeur de 56 950 Euros TTC sans dépôt de garantie, avec 48 loyers mensuels de **799 Euros TTC** et en fin de contrat la possibilité de devenir propriétaire de ce véhicule en levant l'option d'achat finale pour un prix de vente de 24 230,80 Euros TTC. En cas d'acquisition du véhicule (levée de l'option d'achat finale) le montant total dû sera de 62 582,78 Euros TTC hors assurances facultatives. Cette offre est réservée aux particuliers dans le réseau ACTENA. Sous réserve d'acceptation du dossier jusqu'au 30/04/2017 par Volvo Car Finance, mandaté par Cofica Bail, SAS au capital de 12 800 000 Euros, Siège Social : 1 boulevard Hausmann 75009 Paris - 399 181 924 RCS Paris - N° ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr).
Modèle présenté : VOLVO V90CC D4 AWD 190CH Geartronic 8 avec option peinture métallisée. Consommation Euromix (L/100 km) : 5,2 - CO2 rejeté (g/km) : 138. (1) Pour toute souscription d'un contrat de Location avec Option d'achat pour une VOLVO neuve, Prestation Entretien-Garantie offerte et assurée par Cofica Bail sur une durée maximale de 48 mois et 120 000 km maximum.

Sport auto RECRUTE



Mondadori Magazine France, 3^{ème} éditeur de presse magazine en France recrute pour son magazine Sport Auto et dérivés un :

CHEF DE PUBLICITÉ H/F - CDI

- **Mission :** Développer le chiffre d'affaires publicitaire et gérer un portefeuille de clients des magazines Sport Auto, Sport Auto Classiques, Hors-Série Sport Auto et produits digitaux. Vous aurez un rôle d'expert en communication auprès des professionnels du secteur de l'automobile de luxe, de sport et de collection. Vous appliquerez la stratégie commerciale avec un souci permanent de dépassement de vos objectifs.

- **Profil :** de formation supérieure, vous avez une indispensable et excellente culture automobile ainsi qu'une expérience significative et réussite de commercialisation. Vos connaissances des secteurs de la communication, des médias et du digital seront des éléments déterminants. Esprit créatif et novateur, vous avez le goût du challenge, de grandes qualités commerciales et vous êtes passionné(e) par l'automobile.

Poste basé à Montrouge (92) - Véhicule indispensable

Merci d'adresser votre candidature [CV + Photo + Lettre de motivation] par mail à nicolas.berthy@mondadori.fr



**MONDADORI
PUBLICITÉ**
DE L'AUDACE !

Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en
acheter une nouvelle !

Estimation gratuite
de votre voiture



Aramisauto

APPELEZ-NOUS AU :
(Gratuit depuis un poste fixe)

30 55

Véhicules du Personnel

Véhicules de Direction

Véhicules Neufs

Usine de POISSY

PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00

06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org

www.info-auto.org

1^{er} Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW

Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Diminuez votre budget carburant. À partir de 299€.

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : -12%

Recherchons Revendeurs et Commerciaux



**KIT
POWER**
OPTIMISATION MOTEUR

**SPÉCIALISTE DE LA PRÉPARATION
ET OPTIMISATION DES MOTEURS
ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.**

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLLES



FIAT 500 1.3 JTD.....	75 CH	195 NM
KITPOWER.....	100 CH	247 NM
AUDI A3 1.6 TDI.....	105 CH	250 NM
KITPOWER.....	130 CH	310 NM
BMW X6 30D.....	245 CH	530 NM
KITPOWER.....	302 CH	645 NM
RENAULT MEGANE 1.5 DCI.....	110 CH	240 NM
KITPOWER.....	140 CH	300 NM
MERCEDES C250 BLUE EFFIC.....	204 CH	500 NM
KITPOWER.....	258 CH	630 NM
DACIA SANDERO 0,9 TCE.....	90 CH	140 NM
KITPOWER.....	124 CH	184 NM
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....	265 CH	350 NM
KITPOWER.....	304 CH	415 NM

WWW.KITPOWER.FR
TÉL. : +33(0)6 60 17 68 58
INFO@KITPOWER.FR



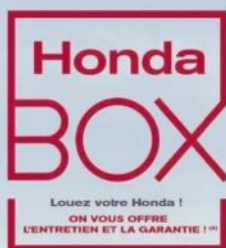
Satisfait ou remboursé.
Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine.
Plus de 50 centres de montage.
Garantie 8 ans

voir conditions. Réservé à la compétition

HONDA
The Power of Dreams[®]

NOUVELLE
CIVIC

CHAQUE DÉFI VOUS REND UNIQUE



À PARTIR DE
279 € / MOIS⁽¹⁾
SANS APPORT

LOA 60 MOIS, 60 LOYERS DE 279 €
COÛT TOTAL SI ACHAT : 26 233,36 €



VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER. UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSE.

LOA : location avec option d'achat (1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 30 juin 2017 pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'une Honda Civic neuve de 36 à 60 mois. Exemple pour une location avec option d'achat de 20 900 € pour une nouvelle Civic 1.0 i-VTEC Elegance (hors peinture métallisée), d'une durée de 60 mois et 50 000 km. 60 loyers de 278,81 €/mois hors assurance facultative. Option d'achat finale : 9 505 €. Montant total dû en cas d'acquisition : 26 233,36 €. Coût mensuel de l'assurance facultative DCCS, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail souscrite auprès de Cerdif Assurance Vie et Cerdif Assurances Risques Quiers 22,60 €/mois en sus du loyer-ci-dessus. Coût total assurance 1 338,32 €. Modèle présenté : nouvelle Honda Civic 1.5 i-VTEC Sport Plus au prix de 29 390 €, 49 loyers de 408,15 €, hors assurance facultative. Montant total dû option d'achat incluse 34 584,94 €. Option d'achat finale 12 000 €. Date de tarification 01/02/17. Consommation et émissions de CO₂ : 5,8 l/100 km en cycle mixte et 153 g/km de CO₂. Offre valable chez les Concessionnaires participants. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail. RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr), soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 21 rue Talbott 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) L'entretien et l'extension de garantie sont offerts pendant toute la durée de la location dans la limite de 10 000 km par an. Contrat Honda Box N° 21701106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance ; Détails sur www.honda.fr *Donnez vie à vos rêves.

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY
50, route de Mantes – 01 71 52 11 00
www.honda-chambourcy.com



COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE
Cité de l'Auto - 12 rue Louis Deloge – 01 34 32 33 00
www.honda-saintouenlaumone.com



Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue

Gamme Audi Q2 : consommation cycle mixte (l/100km) : 4,4 - 5,7. Rejets de CO

Premium Automobiles

105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

Premium II

15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com

#SUV?
#coupé?
#citadine?



Nouvelle Audi Q2 #untaggable

Untaggable = inclassable. SUV = tout-terrain.
de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.
mixte (g/km) : 114 - 130. Valeur communiquée à titre indicatif - en cours d'homologation au 29/09/2016.

Paris Est Evolution
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 980

du 30 mars 2016

ADRIEN CORTES



Volvo V90 Cross Country

Tout le monde n'a d'yeux que pour les SUV. Qu'importe, Volvo poursuit la tradition du break baroudeur. Premier essai du nouveau Cross Country sur ses terres. A priori, même pas peur des routes enneigées !

10 000 km en Toyota C-HR Hybrid

Pour vérifier si le nouveau SUV Toyota tient ses promesses, rien de tel qu'un test longue durée ! Nous l'avons embarqué pour une grande boucle sur les routes du nord de l'Europe.



TIBO

CLÉMENT CHOULOT



La BMW Série 5 face à la Classe E

C'est devenu un classico ! Tout juste intronisée comme reine de sa catégorie, la Classe E voit déjà sa suprématie contestée par une nouvelle Série 5, bien décidée à lui ravir sa couronne.

Et aussi... En kiosque

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N° 79
164 pages

En kiosque jusqu'au 22 mars 2017, le dernier numéro de L'Auto-Journal Évasion & 4x4 fait la part belle aux nouveaux Audi Q2 et Q5 (à l'essai dans ce numéro) et aux futurs Q4 et Q6. Découvrez également les Alfa Romeo Stelvio, BMW X2, Jaguar I-Pace, Mazda CX-5 et Mini Countryman, ainsi que notre super essai du Peugeot 3008.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

RÉDACTION

8, rue François-Orly - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00

E-mail: autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiappello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (55 94)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (53 96)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoiyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitlée (56 50)

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaian

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

Directeur exécutif: Valérie Camy

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54),

Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Trafic: Stéphane Durand (53 12)

Service Opérations spéciales: 01 46 48 19 23

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53),

Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Orly - 92543 Montrouge Cedex

Co-gérants: Carmine Perna et Ralph Büchi

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: mars 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier: Allemagne

Taux de fibres recyclées: 0%

Certification: PEFC

Impact sur l'eau: Ptot 0,016 kg/tonne

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigrupp Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigrupp.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigrupp S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigrupp.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).





Way of Life!

SUZUKI VITARA IMAGINEZ PLUS GRAND



Suzuki Vitara, une gamme à partir de 15 490 €⁽¹⁾

Vous rêvez d'un SUV⁽²⁾ sans compromis ? N'attendez plus et imaginez plus grand avec le Vitara. Véritable SUV⁽²⁾ issu du savoir-faire légendaire de Suzuki, il allie style, sensations de conduite, confort et technologies. Doté de motorisations performantes avec une transmission exclusive 4 roues motrices AllGrip Select et des aides à la conduite dernière génération (régulateur de vitesse adaptatif, freinage actif d'urgence), il saura vous guider sur toutes les routes en toute sécurité.

(1) Prix TTC du nouveau Vitara 1.6 VVT Advantage après déduction d'une remise exceptionnelle de 2 000 € offerte par votre concessionnaire Suzuki. Offre réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles valable pour tout achat d'un Vitara neuf jusqu'au 31/03/2017. Modèle présenté : Suzuki Vitara S 1.4 Boosterjet : 20 890 €, remise de 2 000 € déduite + peinture métallisée : 530 € + accessoires : 630 €. Consommations mixtes CEE gamme Vitara (l/100 km) : de 4,0 à 5,7. Emissions de CO₂ (g/km) : de 106 à 131. (2) SUV (Sport Utility Vehicle) : concept urbain et tout chemin. Tarifs TTC clés en main au 12/01/2017. *Un style de vie !

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu.

www.suzuki.fr



DANS CHAQUE SUBARU,
IL Y A UN PILOTE
QUI SOMMEILLE...



SUBARU

*Confidence in Motion**

FORESTER LA SÉRÉNITÉ EN TOUTE CIRCONSTANCE

399 €/MOIS⁽¹⁾
SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 60 000 KM
AVEC UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 1 400 €

Grâce au concept SUBARU associant son moteur boxer à sa transmission intégrale symétrique, le Forester est apte à maîtriser toutes les situations et tous les types de route. De quoi vivre en toute sérénité vos trajets en ville comme vos virées nature au volant d'un 4x4 racé et confortable.

La sécurité est depuis toujours au cœur de la philosophie de SUBARU. Les nombreux tests d'évaluation menés partout dans le monde (Euro NCAP, Top Safety Pick) confirment l'excellence Subaru en matière de sécurité active et passive.



(1) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour un Forester 2.0D BVM6 : apport placé en 1^{er} loyer de 1 400 € suivi de 48 loyers mensuels de 399,8 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). **Modèle présenté** : Forester 2.0D Exclusive Lineartronic (PM incluse) : 42 600 € TTC hors avantage client. Tarif TTC public au 1^{er} janvier 2017.

Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Forester : de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 148 à 197 g/km.



RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR **SUBARU.FR** | REJOIGNEZ-NOUS SUR **FACEBOOK**



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



LEVORG



WRX STI



SUBARU BRZ