



1^{er} MATCH

Citroën C5 Aircross / Peugeot 3008

NOUVEAUX SUV FRANÇAIS

NUMÉRO SPÉCIAL



Citroën C3 Aircross

1er ESSAI

Renault Koleos



1ers ESSAIS

3 NOUVEAUX SUV ÉTRANGERS

VOLVO XC60
Le choix du raffinement

NISSAN QASHQAI
La star
du marché
contre-attaq

JEEP COMPASS
En style
comme en
conduite,
un retour
convaincant!



ESSAI
PEUGEOT 308
PHASE 2 Toujours

Toujours au sommet... et avec 8 vitesses!



DOSSIER ESSAIS LES MEILLEURES BOÎTES AUTO

M 01117 - 986S - F: 3,90 € - RI





Nouveau Renault KOLEOS Suivez vos aspirations

Le SUV au caractère affirmé
Habitabilité et confort de haut niveau avec hayon motorisé
mains-libres* et toit ouvrant panoramique*
Technologie tout terrain ALL MODE 4x4-i*
Système multimédia R-LINK 2 avec écran tactile 8,7"*

* De série ou en option selon version. Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 4,6/5,8. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 120/156. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande 



RENAULT
La vie, avec passion



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 : 26 247,89 €



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

LOA: location avec option d'achat (1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 30 septembre 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 : 9 519,53 €. Montant total dû en cas d'acquisition: 26 247,89 €. Coût mensuel de l'assurance facultative: Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers 22,68 €/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 29 300 €, 60 loyers de 406,98 €, hors assurance facultative. Montant total dû option d'achat inclus : 36 601,56 €. Option d'achat finale 12 182,94 €. Date de tarif au 01/02/17. Consommation et émissions de CO2 : 5,8 l/100 km en cycle mixte et 133 g/km de CO2. 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 61 rue Taitbout 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 Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr *Donnez vie à vos rêves

Sommaire [N° 986]

51 DOSSIER ESSAIS



44



12

*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 22 juin au
19 juillet 2017**



36



76



96



70



90



64



82

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

12 Citroën C3 Aircross

18 Citroën C5 Aircross vs Peugeot 3008

24 Volkswagen Polo VI

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

28 L'autoroute prépare sa révolution

Conduire

[1^{er} ESSAI XL]

36 Renault Koleos 2.0 dCi 175

[ESSAI]

44 Peugeot 308 2.0 BlueHDi 180 EAT8

[DOSSIER ESSAIS]

51 Les meilleures boîtes automatiques

[1^{er} ESSAIS]

64 Volvo XC60 D5

70 Jeep Compass 2.0 Multijet

76 Nissan Qashqai 1.6 dCi 130

82 McLaren 720S

[LES EXPERTS]

74 Honda Civic 1.5 i-VTEC

[GRAND ANGLE]

86 Seat Ateca 1.0 TSI

[DERNIER ESSAI]

89 Ford Fiesta

Vibrer

[REPORTAGE]

90 L'usine de verre Volkswagen à Dresde

[SPORT]

96 Formule 1 du futur: l'avis d'Alain Prost

[RÉTRO]

98 Pontiac Firebird

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

102 La vie de vos autos

103 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

104 Skoda Kodiaq

[FICHE OCCASION]

108 Mercedes Classe C

[LE PRIX DU NEUF]

113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

121 Les petites annonces

OLIVIER MARTIN-GAMBIER

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

1 ©CPA PICTURES / Europe 1

Europe 1

NOUVEAU SUV 7 PLACES PEUGEOT 5008

ENTREZ DANS UNE NOUVELLE DIMENSION



BTC Automobiles PEUGEOT 552 14 003 RCS Paris

ORIGINE
FRANCE
GARANTIE

BVCert. 6033203

À PARTIR DE
299 €/MOIS⁽¹⁾

Après un 1^{er} loyer
de 4 200 €

3
ANS

D'ENTRETIEN
INCLUS

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL. Consommation mixte (en l/100 km) : de 4,1 à 6,1. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 106 à 140.

(1) En location longue durée (LLD) sur 37 mois et pour 30 000 km. Exemple pour la LLD d'un nouveau SUV 5008 Access 1,2L PureTech S&S BVM6 130 neuf hors options, incluant 3 ans de garantie, d'entretien et d'assistance. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. **Modèle présenté** : 5008 Allure 1,2L PureTech S&S BVM6 130 options peinture métallisée Emerald Crystal, toit ouvrant panoramique et toit Black Diamond : **353 €/mois** après un 1^{er} loyer de 5 800 €. Offre non cumulable valable du 02/05/2017 au 30/06/2017, réservée aux personnes physiques pour un usage privé pour toute LLD d'un nouveau SUV PEUGEOT 5008 neuf dans le réseau PEUGEOT participant, sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, ORIAS 07004921 - 9, rue Henri-Barbusse 92230 Gennevilliers. Le PCS Maintenance peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau PEUGEOT participant.

NOUVEAU SUV PEUGEOT 5008

MOTION & EMOTION



**NOUVEAU PEUGEOT i-COCKPIT®
VOLET DE COFFRE MOTORISÉ
NAVIGATION 3D CONNECTÉE**

ESPACE INTÉRIEUR MODULABLE
GRÂCE À SES 2 SIÈGES SUPPLÉMENTAIRES
ESCAMOTABLES ET EXTRACTIBLES



PEUGEOT

Mitsubishi ASX



Technologie
Grandeur Nature

Système multimedia
connecté avec navigation,
compatible Apple CarPlay
et Android Auto

Jantes alliage bi-ton 18"

Toit panoramique



OFFRE SPÉCIALE

JUSQU'AU 31 JUILLET

ASX 1.6 ESSENCE 2WD INTENSE NAVI CONNECT
EST À

21 500 €⁽¹⁾ **SANS CONDITION**



(1) Prix du Mitsubishi ASX 1.6 Essence 2WD Intense Navi Connect, déduction faite d'une remise de 3 500 €. **Modèle présenté** : Mitsubishi ASX 1.6 Essence 2WD Intense Navi Connect avec peinture métallisée en supplément (600 €) à **22 100 €**, déduction faite d'une remise de 3 500 €. Tarifs Mitsubishi Motors en vigueur en France métropolitaine au 03/01/2017. Offre réservée aux particuliers valable jusqu'au 31/07/2017 et non cumulable avec d'autres offres en cours chez les distributeurs participants. Garantie et assistance : limitées à 5 ans/100 000 km, au 1^{er} des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Riel - 95067 Cergy Pontoise Cedex.

Consommation mixte (L/100 km) : 5,7. Émission CO₂ (g/km) : 132.

www.mitsubishi-motors.fr

Retrouvez-nous sur facebook

MMAF recommande **MOTUL**

Crédits photos : gettyimages - Pierre Mahieu.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 31 et sur www.kiosquemag.com

CLÉMENT CHOULOT



TRAHISON OU ÉVOLUTION ?

Début juin, la production de la Citroën C5 s'est achevée à l'usine de Rennes. Bien qu'écoulée à 430 000 exemplaires depuis le début de sa carrière, en 2008, cette deuxième version de la grande berline aux chevrons n'avait rien d'un best-seller. Mais si cette fin de carrière est un événement, c'est que la C5 sera la dernière Citroën à avoir utilisé la fameuse suspension hydropneumatique. Un totem, une icône technologique pour la firme française. Depuis l'annonce de son abandon, les citroënistes du monde entier ont versé des torrents de larmes,

plus abondants encore que les fuites de LHM qui s'échappent de leurs montures. Ont-ils tort de se désespérer à ce point ?

D'un point de vue rationnel, il y a débat. Citroën, qui entend faire du confort un axe majeur de sa stratégie, explique qu'il existe aujourd'hui d'autres moyens que l'hydropneumatique, bien moins coûteux, pour réaliser des suspensions éminemment moelleuses. La première démonstration devrait en être donnée par le système de butées hydrauliques progressives qu'inaugurera le C5 Aircross. Pour aller dans le sens de Citroën, je dois avouer que les dernières versions de l'Hydractive, sur la C5 notamment, peinaient à me convaincre de son intérêt. Et c'est un fan inconditionnel de la DS et de son confort unique qui vous parle. Nous jugerons donc sur pièce.

Mais il y a le symbole. Incontestablement, cette suspension "à huile" fait partie des innovations françaises qui resteront dans les livres d'histoire. Sa disparition risque-t-elle de dégrader l'image du constructeur au double chevron ? C'est possible.

Mais un exemple allemand aidera à relativiser ce danger. Il y a quelques années, l'idée que BMW puisse proposer des modèles à traction avant suscitait un tollé général. C'est pourtant arrivé, et le constructeur bavarois ne s'en porte pas plus mal. En fait, qu'il s'agisse de la propulsion chez BMW ou de l'hydropneumatique chez Citroën, ces orientations ont contribué à forger l'image et la philosophie de ces deux marques. Si, aujourd'hui, Citroën a décidé de mettre le paquet sur le confort, identifié comme un axe majeur de sa spécificité, elle le doit à cette fameuse suspension. Et, après tout, ce n'est peut-être pas si grave si elle atteint ses objectifs grâce à d'autres technologies.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre comparatif des citadines françaises face aux asiatiques, vous ne citez pas la Honda Jazz, équivalente aux modèles comparés, tout en étant plus habitable et plus pratique. Depuis sa sortie, aucun essai. Cela ressemble à un boycott !

Christian Durero

Les voitures du comparatif étaient toutes des modèles récents, et le positionnement de la Jazz est un peu décalé, jouant davantage sur les codes du monospace urbain. Ceci dit, nous en avons publié un essai en septembre 2015. Point de boycott, donc...

Pour faire suite à votre édito du numéro 984, je tenais à vous raconter que mon père, après la disparition de Panhard dont il avait été un fidèle client, avait acheté une berline Lancia Fulvia GT, avec son beau moteur. Deux marques innovantes, malheureusement victimes, l'une et l'autre, des industriels qui les ont rachetées.

Jean-Paul Garnaud

Effectivement, l'histoire de l'automobile est pleine de ces marques attachantes et innovantes, balayées par des regroupements industriels. En France, le cas de Simca a également nourri bien des regrets.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



C'EST BIEN CE QUE VOUS CROYEZ

Le Grand Prix d'Autriche n'aura lieu que le 9 juillet, mais les pilotes Max Verstappen et Daniel Ricciardo de l'écurie Red Bull ont déjà parcouru quelques tours du circuit de Spielberg. À bord d'Aston Martin Vanquish cabriolet. Chacune tractant une caravane. Du grand n'importe quoi complètement absurde, digne des grandes heures de l'émission d'outre-Manche *Top Gear*. Évidemment, l'idée de pratiquer le drift en Aston Martin Volante infligeant les pires sévices à une pauvre caravane n'est pas pour nous déplaire! Un délire sympathique pour une opération de com réussie...



CITROËN
C3 AIRCROSS

LES INFOS CLÉS

À partir de
16 000 €*Commercialisation :
automne 2017Sa cible :
Renault Captur*Estimation

Élégance



*Citroën propose
sa vision du SUV
urbain : un look
de baroudeur mais
un esprit de monospace.*

ation

Le C3 Picasso devient C3 Aircross et prend de la hauteur pour entrer dans la cour des SUV urbains avec de sérieux atouts, parmi lesquels une modularité issue de ses gènes de monospace.

Par Florian Chopin Photos Laurent Lacoste



L'inspirateur : C-Aircross

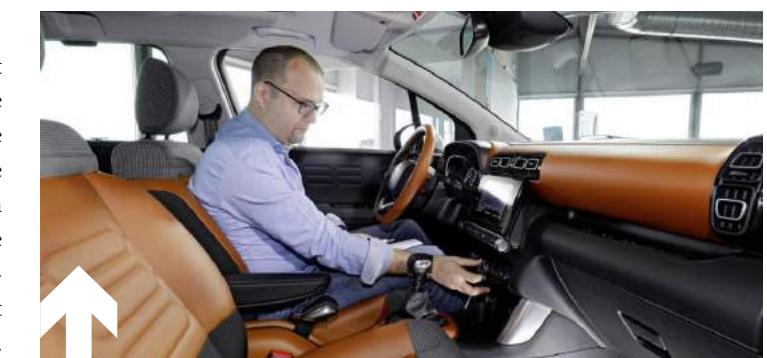
Citroën avait annoncé la couleur de ce SUV monospace en présentant, lors du Salon de Genève 2017, le concept C-Aircross. Tout y était déjà : la silhouette, les barres de toit, les touches colorées, la jalousie... Outre les airbumps, le concept disposait également des protections de passages de roues incrustées de dessins. Aucun des deux éléments ne se retrouve en série, mais Citroën réfléchit à développer un film pour personnaliser ces protections. À suivre...

ARNAUD SAUNIER



La planche de bord reprend l'esprit horizontal de la C3. Un affichage tête haute sera disponible en option.

Pourquoi n'a-t-il pas d'airbumps ?" C'est assurément la question la plus fréquente à laquelle Alexandre Malval, responsable du style Citroën et son équipe de designers ont dû répondre lors de la journée de présentation du C3 Aircross. C'est, en effet, un détail qui attire l'œil. Du moins l'absence de ce détail. Les airbumps, initiés par le C4 Cactus, ont été repris, sous différentes formes, sur les C3 et C5 Aircross, mais également sur le concept C-Aircross (voir encadré p. 13) qui a inspiré le SUV urbain présenté ici. Alors que s'est-il passé ? Pour Christophe Bouchet, responsable du style extérieur de l'auto (et du concept), "l'auto affiche une force naturelle de par sa compacité et la proportion entre le vitrage et la carrosserie. Les Airbumps auraient allongé la ligne, ce que nous ne voulions pas." Il est vrai que le C3 Aircross est à la fois très compact (4,15 m de long) et très musclé grâce à ses galbes généreux. Une musculature accentuée par le décalage entre le capot moteur et les ailes. Le tout est agrémenté de codes inhérents au monde des SUV : hauteur de caisse surélevée, protection des passages de roues et des bas de caisse, sans oublier les barres de toit au dessin original (disponible dès le deuxième niveau de finition). Le C3 Aircross joue, par ailleurs, la carte de la personnalisation à travers un effet bicolore contrasté déjà apparu sur la C3 ou le C5 Aircross. À noter que la vitre de custode arrière reprend l'idée de la jalousie apparue sur le concept.



↑ Sans transmission intégrale, le C3 Aircross propose Grip Control et système HADC pour gérer la vitesse en descente sur revêtement délicat.



← Le volume du coffre va de 410 à 1 289 dm³ une fois la banquette rabattue. Il est aussi possible d'embarquer des objets de 2,40 m de longueur.



L'énigme Cactus

Au catalogue Citroën, le C3 Aircross se retrouve à 1 cm du C4 Cactus (4,16 m). Un autre modèle surélevé affichant des éléments de baroudeur des villes. Impossible de conserver deux modèles pour un même segment. Aussi, comme L'Auto-Journal vous l'annonçait en avril 2016 (L'AJ n° 956), le Cactus pourrait fusionner avec la C4 pour ne plus proposer qu'une seule et même gamme. Un regroupement qui devrait permettre de patienter jusqu'à l'arrivée d'un nouveau modèle, prévu pour 2021, sur le segment des berlines compactes.

LA FORCE NE FAIT PAS TOUT.
PARFOIS, SI.

V6 TDI



**Nouvelle gamme Amarok à partir de 249 € TTC / mois* en LLD.
Non assujetti à la TVS ni au malus.**

Nouvelle gamme Amarok, nouveau moteur V6 3,0 l TDI jusqu'à 244 ch et jusqu'à 550 Nm de couple, transmission intégrale 4MOTION permanente, et boîte de vitesses automatique 8 rapports. Maintenant, faut-il encore avoir le courage de l'essayer.
Le nouvel Amarok. Accélérateur d'émotions.



**Véhicules
Utilitaires**

Modèle présenté : Amarok Aventura 224 ch V6 3.0 l TDI avec option peinture métallisée en Location Longue Durée sur 48 mois et 80 000 km, 1^{er} loyer majoré 9 521 € TTC, 47 loyers de **349 € TTC**. Cycle mixte (l/100 km) : 7,8. Rejets de CO₂ (g/km) : 203-204.

*Exemple pour un Amarok DC Confortline 204 ch 4MOTION en location Longue Durée sur 80 000 km, 1^{er} loyer majoré 7 400 € TTC suivi de 47 loyers de 249 € TTC. Cycle mixte (l/100 km) : 7,5-7,8. Rejets de CO₂ (g/km) : 196-204. Offre réservée aux professionnels, hors loueurs et flotte, jusqu'au 31/07/2017, dans le réseau participant, 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). Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance ORIAS : 08 040 267.

Volkswagen Group France SA au capital de 7 750 000 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS B 602 025 538.

Volkswagen Véhicules Utilitaires recommande Castrol EDGE Professional.

16 [DÉCOUVRIR] CITROËN C3 AIRCROSS



Si les airbumps ont disparu, le C3 Aircross conserve la jalouse et les barres de toit originales du concept Aircross. ,.



L'espace arrière est modulable grâce à la banquette 2/3-1/3 coulissante sur 15 cm et aux dossier inclinables.

Le C3 Aircross dispose d'une option personnalisation avec quatre teintes possibles : orange, blanc, noir et gris.

Autant l'extérieur répond clairement aux exigences du monde des SUV, autant l'intérieur conserve la philosophie monospace de feu le C3 Picasso. Ainsi l'engin dispose-t-il d'une banquette fractionnable (2/3-1/3) et coulissante sur 15 cm. De quoi permettre au volume du coffre de passer, au besoin, de 410 à 520 dm³. En comparaison, le Renault Captur, meilleure vente de la catégorie (France et Europe), n'offre qu'un volume allant de 377 à 455 dm³. Un coffre qui peut également disposer d'un double plancher et d'une manipulation aisée des dossier de la banquette. Ajoutez à cela la possibilité de rabattre le dossier du siège passager avant, et vous pourrez enfourner un objet de 2,40 m de long. Concernant les passagers, avec un empattement de 2,60 m (7 cm de plus que celui du Peugeot 2008), le C3 Aircross propose un espace tout à fait convenable, même pour les grands gabarits. À l'avant, on retrouve une ambiance très Citroën avec un tableau de bord horizontal sur lequel s'intègre un écran tactile de 7 pouces, placé certes un peu bas par rapport au champ de vision, mais facilement accessible sans décoller l'épaule du siège.

L'offre des motorisations est très classique avec trois essence (82, 110 et 130 ch) et deux diesels (100 et 120 ch). La boîte automatique à 6 rapports est disponible avec le PureTech 110. En revanche, au rayon des assistances à la conduite, le C3 Aircross se classe parmi les modèles les plus modernes. Il dispose du Grip Control avec le système HADC qui gère la vitesse jusqu'à 3 km/h en descente sur les chemins délicats. Mais la panoplie peut également comprendre la caméra de recul, le stationnement semi-automatique, le freinage automatique d'urgence, la surveillance des angles morts, la lecture des panneaux de signalisation, la détection de la fatigue ou encore l'affichage tête haute en couleur via une lame transparente. Tout d'un petit C5 Aircross...

L'avis de **Florian Chopin** Pas facile d'intégrer un marché qui risque la saturation sous peu. Aussi peut-on louer la bonne idée de Citroën de conserver une modularité de monospace qui lui donne une vraie originalité. On ne se dit pas : "Tiens, un SUV de plus..." .





Savourer les kilomètres

Pneumatique 17" d'Origine Audi® à partir de 99€*



Profitez d'une expérience de conduite unique grâce aux pneumatiques d'Origine Audi(r), spécialement conçus pour chaque modèle de la marque. Développés avec les plus grands manufacturiers, ils remplissent plus de 50 critères de performance, d'adhérence et de sécurité. Et pour une totale sérénité, nous vous offrons 3 ans d'assurance** pneumatiques. **Prenez rendez-vous sur Audi.fr/RDV**

Continental

PIRELLI

BRIDGESTONE

MICHELIN

DUNLOP

* Prix TTC conseillé à l'unité pour un pneumatique A0 225/45 R17 91Y. Pneumatiques Bridgestone et Pirelli : 99€ - Continental : 101€ - Dunlop : 100€ - Michelin : 111€. Hors pose, hors runflat et hors pneumatiques hiver. ** L'assurance pneumatiques est un service offert sous réserve de l'achat et de la monte de pneumatiques ou roues complètes hiver dans le réseau Audi. Voir conditions dans le Passeport Assurance Pneumatiques disponible chez votre Réparateur Agréé. Pneumatiques remboursés à 100% la première année, 50% la deuxième et 25% la troisième. Les frais d'installation (montage, valves, équilibrage) restent à votre charge. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 21/07/2017, en France métropolitaine, chez les Partenaires Audi Service participant à l'opération, et non cumulable avec toute autre promotion en cours.

Volkswagen Group France SA au capital de 7 750 000 € - 11, avenue de Bouronne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS B 602 025 538.
Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Bonnet blanc mais pas blanc bonnet

L'offensive Citroën sur le marché des SUV en Europe se poursuivra en 2018 avec l'arrivée du C5 Aircross.

S'il partagera de nombreux éléments avec le Peugeot 3008, il n'en sera pas pour autant un clone. La preuve.

Par Florian Chopin



Le Peugeot 3008 et le Citroën C5 Aircross partagent, en toute logique, de nombreux éléments : base technique EMP2, motorisations, assistances à la conduite, baie de pare-brise, poignées de portière, ouverture du capot moteur... Pourtant, aussi bien dans leur style extérieur que dans leur ambiance intérieure, sans oublier la partie technologique, les deux autos proposent des philosophies radicalement différentes.

STYLE/ENCOMBREMENT

Malgré un encombrement extérieur peu ou prou le même (il y a 5 cm d'écart en faveur du Citroën), les deux autos affichent des designs

très opposés. Ainsi, aux lignes anguleuses et saillantes du 3008, le C5 Aircross répond par des galbes et des rondeurs très douces. Cela ne l'empêche néanmoins pas d'avoir autant de charisme que le Peugeot. Bien au contraire ! Le nouveau venu semble plus massif, notamment grâce à sa ligne de caisse haut perchée, à son hayon vertical et, surtout, à son capot moteur très horizontal. Il joue une carte protectrice qui donne l'impression d'être tout petit lorsqu'on se trouve à ses côtés, quand le Peugeot se veut plus dynamique.

Le 3008 se permet une petite excentricité au travers d'une robe biton avec la coupe franche, mais c'est le Citroën qui se montre le plus personnalisable avec, ici et là, des touches de couleur différentes du reste de la teinte de la carrosserie. Les goûts et les couleurs ne se discutent



PHOTOS WILLIAM CROZES ET TIBO

pas. Le Peugeot est toutefois plus clivant (on aime ou on n'aime pas). Le Citroën se veut plus rassembleur.

MON CHOIX: C5 AIRCROSS

Plus rond, plus galbé, son style devrait plus facilement perdurer dans le temps.

INTÉRIEUR / HABITABILITÉ

Le constat est très semblable pour l'intérieur. Avec des modules techniques similaires, Peugeot et Citroën offrent des ambiances presque contraires. Le 3008 joue la carte de l'élégance moderne et high-tech avec ses touches piano, sa console ornée de tissu (ou de bois). Le conducteur prend place

	LES INFOS CLÉS
À partir de 25 000 €*	
Commercialisation:	
fin 2018	
Sa cible:	
Renault Kadjar	

*Estimation

	LES INFOS CLÉS
À partir de 25 900 €	
Commercialisation:	
depuis octobre 2016	
Sa cible:	
Volkswagen Tiguan	



DS 7 Crossback

Chez PSA Groupe, en partant des mêmes organes techniques, les équipes de développement ont été capables de proposer trois modèles totalement différents sur un même segment. Ainsi, aux côtés de nos deux protagonistes, DS disposera de son SUV compact. Mais, étant la tête de gondole du groupe, le DS 7 Crossback disposera d'éléments spécifiques en avant-première : essieu arrière multibras, écran tactile de 12,3 pouces, stationnement 100% automatique, vision de nuit... Disponibilité : début 2018.



Ambiance cosy et protectrice à bord du C5 Aircross. Toutes les zones de contact sont moussées. Les compteurs sont 100 % digitaux.

PHOTOS WILLIAM CROZES



Si le dessin du levier de BVA est le même que le Peugeot, la transmission reçoit 8 rapports.

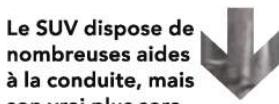


Les designers ont soigné les parties visibles dont les contre-portes avec des matériaux nobles (cuir, alu...).



Au menu: pas de transmission intégrale, mais le Grip Control avec HADC (contrôle de la vitesse en descente).

Le SUV dispose de nombreuses aides à la conduite, mais son vrai plus sera son amortissement à butées hydrauliques progressives, gage d'un grand confort.



dans un cockpit qui lui est entièrement dédié: console orientée, petit volant, compteurs digitaux placés en hauteur... Il est installé dans les meilleures conditions pour profiter de la route. À bord du C5 Aircross, la philosophie se veut plus conviviale. La planche de bord est horizontale et ne privilégie ni le conducteur ni le passager avant. Tous deux disposent d'un accès aisément aux commandes placées sur la console. Celle-ci se veut massive, tout comme les aérateurs entourant l'écran tactile. Le Citroën entend mettre en avant le côté protecteur du SUV. Les applications de cuir apportent de la chaleur et de l'élégance à l'ensemble.

Concernant l'habitabilité, le 3008 se situe légèrement en dessous de la moyenne de la catégorie. L'espace est convenable à l'arrière, mais les passagers se sentent moins bien considérés qu'à l'avant. Une fois encore, la

préoccupation de Peugeot est celle du bien-être du conducteur. En gros, si vous voulez de la place, prenez le 5008... Ce n'est pas le cas à bord du C5 Aircross. D'abord parce qu'il n'y aura pas de déclinaison 7 places faisant office de plan B, ensuite parce que Citroën entend prendre soin de tous les occupants. Certes, la version dans laquelle nous avons pu prendre place était d'abord dédiée au marché chinois, mais avec un empattement plus grand (2,73 m contre 2,68 m), le SUV aux chevrons met toutes les chances de son côté pour s'inscrire dans la bonne moyenne de la catégorie.

MON CHOIX: 3008

Le conducteur est enfin aux commandes de sa voiture, dans un univers inédit.



PHOTOS PEUGEOT

Atmosphère high-tech à bord du 3008. Le cockpit est tourné vers le conducteur qui n'a qu'un objectif: prendre du plaisir.



La dalle numérique de 12,3 pouces offre une multitude de personnalisations des compteurs.



Des commandes en alu façon touches de piano et du tissu: des matériaux d'une rare élégance.



Au rayon des assistances à la conduite, le 3008 dispose d'un vrai régulateur adaptatif avec fonction stop&go et maintien de la distance.

	PEUGEOT 3008	CITROËN C5 AIRCROSS
Moteurs essence	1.2 PureTech 130, 1.6 THP 165	1.2 PureTech 130 et 150
Moteurs diesel	1.6 BlueHDI 100 et 120, 2.0 BlueHDI 150 et 180	1.5 BlueHDI 130, 2.0 BlueHDI 150 et 180
Moteurs hybrides	1.6 THP 200 + 2x80 kW (300 ch)*	1.6 THP 150 + 80 kW (250 ch)**
Boîtes	BVM5 et 6, BVA6	BVM6, BVA 6 et 8

*Prévu pour 2019. ** Prévu pour 2020.



Contrairement à certains, PSA Groupe parvient à proposer

MÉCANIQUES

Sur ce terrain, la confrontation devrait tourner au match nul avec une base technique (EMP2) et des motorisations quasiment identiques (voir tableau ci-dessus). Toutefois, le Citroën prendra l'avantage car, prime au dernier arrivant, les moteurs et boîtes de dernière génération lui seront fournis en priorité. Ainsi, le nouveau moteur BlueHDI 130 ch sera au catalogue, tout comme les versions remaniées des blocs actuels afin de passer les nouvelles normes antipollution, dont le 3 cylindres PureTech 130. Celui-ci

pourrait par ailleurs se décliner dans une version plus puissante courant 2018. La nouvelle boîte auto à 8 rapports apparaîtra également. Sa petite sœur technique à 6 rapports sera aussi au programme.

Côté hybridation, les deux autos pourront disposer, à partir de 2019 (après le DS 7 Crossback), d'une proposition électrifiée et rechargeable. Pour le 3008, il s'agira de la version la plus puissante (300 ch au total) avec un moteur électrique (80 kW, environ 110 ch) placé sur l'essieu arrière en plus de celui accolé, à l'avant, au THP 200, et offrant la même puissance.



Déjà produits ensemble

Le C5 Aircross peut déjà s'afficher aux côtés du 3008 II... Pardon, du 4008. En effet, en Chine, la gamme Peugeot comprend le 3008 (l'ancienne mouture) et le 4008 (notre nouveau 3008). C'est sur ce marché que Citroën lancera, en fin d'année, son SUV. Les deux modèles (ainsi que le Peugeot 5008) sont assemblés dans l'usine de Chengdu (province du Sichuan), inaugurée en septembre 2016. La capacité annoncée est de 300 000 unités par an.



PHOTOS WILLIAM CROZES ET TIBO

des ambiances très différentes en partant de bases communes...

Pour Citroën, si cette architecture sera disponible en Chine, il est envisagé une version dégonflée pour l'Europe : 250 ch (sur la base du THP 150 et d'un moteur électrique de 80 kW) et seulement deux roues motrices.

MON CHOIX: C5 AIRCROSS

Nouveaux moteurs, nouvelles boîtes, versions hybrides, le C5 Aircross fera feu de tout bois.

TECHNOLOGIE

Peugeot s'est mis à la page sur le plan des assistances à la conduite. Caméra 360°, détecteur d'angles morts, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop (uniquement sur les versions boîte auto), reconnaissance des panneaux de signalisation, aide au stationnement... Le 3008 propose une belle panoplie à laquelle s'ajoute le HADC, un système qui, couplé au Grip Control, permet de réduire à 3 km/h maximum la vitesse en descente dans les zones délicates. Ce dispositif fonctionne aussi bien avec une boîte manuelle qu'automatique.

Toutes ces aides, le Citroën les fera siennes dès qu'il arrivera sur le marché. Il disposera même de l'instrumentation 100 % digitale via une dalle numérique de 12,3 pouces, s'offrant ainsi des compteurs personnalisables.

Sa boîte auto à 8 rapports pourra également se mettre en mode roues libres afin d'économiser encore un peu plus de carburant. Mais le C5 Aircross fera assurément la différence en adoptant de nouvelles suspensions inédites baptisées Progressive Hydraulic Cushions. Grâce à des butées hydrauliques progressives (une pour la détente, l'autre pour la compression), l'amortissement sera plus doux que jamais. Ajoutez à cela de nouvelles mousses plus denses pour les sièges et une insonorisation retravaillée et vous obtiendrez une Citroën digne de son rang en matière de confort.

MON CHOIX: C5 AIRCROSS

Le C5 Aircross reprend tout du 3008 et en ajoute encore, notamment au niveau du confort...



L'avis de **Florian Chopin** Si le C5 Aircross confirme sur la route sa bonne tenue sur le papier, il pourrait bien faire des ravages dans le segment. Mais nous n'en aurons la confirmation que dans un an et demi. En attendant, vous pouvez toujours profiter du Peugeot 3008...

Tout d'une grande !



LES INFOS CLÉS

À partir de
14 000 €

Commercialisation:
automne 2017

Sa cible:
Renault Clio

*Estimation



Avec la nouvelle Polo, Volkswagen fait descendre les technologies haut de gamme vers le segment des citadines. Attention toutefois à ne pas faire s'envoler les prix... Par Florian Chopin

Pour sa sixième génération de Polo, Volkswagen a choisi de ne conserver que la version 5 portes. Un choix pragmatique déjà fait par Renault pour sa Clio IV et qui ne l'a pas handicapée, ni en termes de volume, ni en termes de design. Cette nouvelle Polo affiche une silhouette pour le moins dynamique. Dans le détail, elle s'inscrit parfaitement dans la lignée de ses devancières en adoptant un esprit très... Golf ! En revanche, à l'intérieur, Volkswagen a choisi d'apporter une vraie touche de nouveauté et de couleur (17 coloris différents pour le bandeau du tableau de bord). L'écran tactile, dont la taille va de 6,5 à 8 pouces, est parfaitement intégré et, en association avec l'option instrumentation 100 % digitale de dernière génération, cela donne une impression de continuité très high-tech. Outre cet équipement, la Polo pourra également disposer d'une panoplie technologique digne des plus grandes : régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop&go sur les boîtes DSG (en option), détecteur d'angle mort avec aide à la sortie de stationnement (en option), aide au stationnement semi-automatique, système de freinage automatique jusqu'à 10 km/h en manœuvre (en option)...

Pour la partie mécanique, l'auto repose sur la plate-forme MQB A0 inaugurée par la récente Seat Ibiza, d'où un empattement similaire (2,56 m).



En option : tableau de bord coloré et instrumentation 100 % digitale.

PHOTOS VOLKSWAGEN



Celle qu'elle remplace

Révélée au Salon de Genève 2009, la cinquième génération de Polo est la toute première de la dynastie à décrocher le titre de Voiture de l'année. Elle partage sa base technique MQB avec l'Audi A1.



L'avis de **Florian Chopin** Pour sa nouvelle Polo, Volkswagen a fait du VW en proposant une petite Golf. Consensuelle à l'extérieur, elle pourrait réveiller les sens de ses occupants avec son intérieur coloré et ses équipements high-tech. Mais il faudra y mettre le prix.



**Écoutez vos tripes,
elles ont rarement tort.**

**Start
moving.**



**Nouvelle
Ibiza.**

N'attendez pas que les meilleurs moments viennent à vous, allez les chercher. Lancez-vous, maintenant, avec la nouvelle Ibiza. Elle n'attend que vous.

S
SEAT



Start moving = Bougez. Avancez. Vivez.

Nouvelle SEAT Ibiza : consommations mixtes (l/100 km) : 4,7 à 4,9. Émissions de CO₂ (g/km) : 106 à 112. RCS SOISSONS B 602 025 538.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi

SQ5 Le Q5 sous anabolisants, alias SQ5, ne carbure plus au gazole (pour le moment) mais à l'essence. Le moteur retenu est le V6 3.0 TFSI de 354 ch, associé à la BVA8 Tiptronic et chargé d'entraîner les quatre roues via la transmission Quattro. Prix : 75 000 €. Rajoutez 9960 € pour le malus.



De
à
Z
Par Daniel Carroux

Fiat

500L Fiat restyle le monospace 500L et remodèle sa gamme par la même occasion. Attention, faut suivre. Petit a), la version standard s'inscrit dans la lignée Urban et se vend sous les finitions Popstar et Lounge. Petit b), la version typée baroud ne s'appelle plus Trekking mais Cross (garde au sol relevée de 2,5 cm et motricité renforcée Traction +, notamment). Elle est couverte par les finitions Opening Cross et Cross. Petit c), la version allongée adopte désormais l'appellation Wagon (Living précédemment) et n'est disponible que sous une seule finition dite... Wagon. Seule la finition Popstar est privée de l'installation multimédia UConnect (écran tactile 7 pouces, interface smartphone Apple CarPlay/Android Auto) en série – 500 € en option, dans son cas.

LA GAMME 500L URBAN

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Ess.	1.4 95 ch BVM6	690 €	Popstar/Lounge
	0.9 Twinair 105 ch BVM6	0 €	Popstar/Lounge
Diesel	1.3 Multijet 95 ch BVM5	0 €	Popstar/Lounge
	1.3 Multijet 95 ch BVR5	0 €	Lounge
	1.6 Multijet 120 ch BVM6	0 €	Lounge

LA GAMME 500L CROSS

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Ess.	1.4 95 ch BVM6	773 €	Opening Cross/Cross
	0.9 Twinair 105 ch BVM6	0 €	Opening Cross/Cross
Diesel	1.3 Multijet 95 ch BVM5	0 €	Opening Cross/Cross
	1.3 Multijet 95 ch BVR5	0 €	Opening Cross/Cross
	1.6 Multijet 120 ch BVM6	0 €	Opening Cross/Cross

LA GAMME 500L WAGON

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Ess.	1.4 95 ch BVM6	n.c.	Wagon
	0.9 Twinair 105 ch BVM6	0 €	Wagon
Diesel	1.3 Multijet 95 ch BVM5	0 €	Wagon
	1.3 Multijet 95 ch BVR5	0 €	Wagon
	1.6 Multijet 120 ch BVM6	0 €	Wagon



Tech

Faire des vidéos dignes d'un blockbuster.

SONY®

XPERIA XZ Premium

Caméra
super
slow motion*

100€ de bonus reprise⁽¹⁾
pour l'achat d'un Sony Xperia XZ
Premium pour les clients d'un forfait
mobile ou Open.



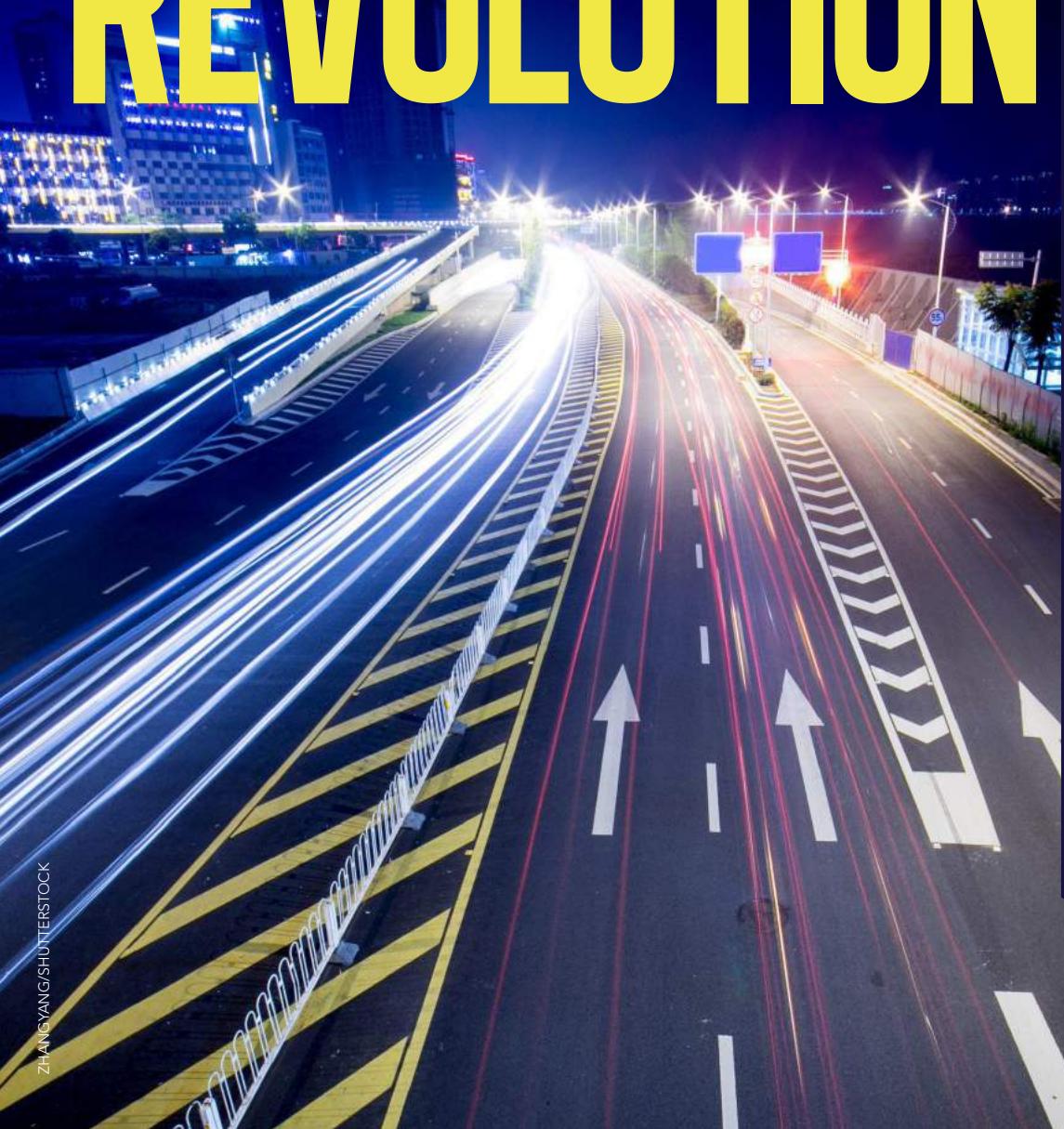
DAS : 1,21 W/kg⁽²⁾

Boutique Orange, orange.fr

orange™

Offre soumise à conditions en France métropolitaine jusqu'au 31/07/2017, réservée aux clients particuliers ou pro non assujettis à la TVA, propriétaires de mobiles éligibles. Kit mains-libres recommandé. (1) 100€ supplémentaires sur le montant de reprise de votre ancien mobile ayant une valeur après évaluation. Un seul bonus par téléphone repris et par téléphone acheté. En boutique : remise immédiate ou bon d'achat. Sur orange.fr : virement bancaire différé. (2) Le DAS (débit d'absorption spécifique) des téléphones mobiles quantifie le niveau d'exposition maximal de l'utilisateur aux ondes électromagnétiques pour une utilisation à l'oreille. La réglementation française impose que le DAS ne dépasse pas 2 W/kg. Marvel and all related character names © & ™ 2017 MARVEL. Spider-Man: Homecoming, The Movie © 2017 Columbia Pictures Industries, Inc. All Rights Reserved. *Slow motion : Mode d'enregistrement en super ralenti.

L'AUTOROUTE PRÉPARE SA RÉVOLUTION



**UN ÉCLAIRAGE
INTELLIGENT,
UNE CHAUSSÉE QUI
COMMUNIQUE, DES
CAPTEURS PARTOUT,
UN REVÊTEMENT
CHAUFFANT :
L'AUTOROUTE DE
DEMAIN VOUS
RÉSERVE BIEN DES
SURPRISES...**

C'est le réseau que tout le monde adore détester. Le plus cher, le plus monotone, le moins agréable pour se restaurer, mais aussi le mieux loti en infrastructures et en revêtement, le plus moderne et innovant, le plus rapide et, incontestablement, le plus sûr : les autoroutes ne totalisent que 8 % des victimes et des blessés, alors qu'elles représentent près d'un quart du trafic national. Avec 1,5 accident mortel par milliard de kilomètres parcourus, "le réseau autoroutier est cinq fois plus sûr que les autres réseaux", annonce l'Asfa*.

Les autoroutes totalisent aujourd'hui un peu plus de 11 500 km, soit à peine 1 % du réseau routier français. Depuis le début des années 2000, la longueur du réseau évolue à la marge. Le réseau autoroutier français est toutefois le troisième le plus long d'Europe, derrière ceux d'Espagne (15 000 km) et d'Allemagne (13 000 km). Décriées pour le coût des péages et les profits réalisés par les sociétés concessionnaires, les autoroutes restent le moyen le plus efficace pour se déplacer en voiture. Et elles n'ont pas fini d'innover, pour améliorer à la fois le confort, la sécurité et l'efficacité des déplacements !

*Asfa : Association des sociétés françaises d'autoroutes.

1000 KM EN ÉLECTRIQUE SANS RECHARGER

Un Paris-Nice en voiture électrique sans recharger, c'est possible ! Et nul besoin d'embarquer une énorme batterie, grâce à la recharge dynamique par induction. Avec des bobines placées sous la chaussée et dans un boîtier sous le véhicule, un courant de 20 kW est induit jusqu'à 120 km/h, ce qui permet de charger la batterie en roulant, pour un ou plusieurs véhicules électriques en simultané.

L'entreprise américaine Qualcomm vient de faire une démonstration concluante de cette technologie (voir *L'AJ* n°985), qui ne sera toutefois pas généralisée à court terme : elle implique la pose d'équipements spécifiques et une modification conséquente, donc coûteuse, de la chaussée.



MÊME PLUS BESOIN DE CONDUIRE !

C'est d'abord sur le réseau autoroutier que les voitures deviendront totalement autonomes. La raison ? Une infrastructure parfaitement adaptée : chaussées séparées, marquage horizontal et vertical systématique et facile à identifier, pas d'obstacles, revêtement en excellent état, aucun croisement et des règles de dépassement simples. Certains véhicules sont d'ailleurs déjà capables de se débrouiller quasiment seuls sur un trajet autoroutier, et c'est avant tout la législation qui doit évoluer. Si la réglementation devient favorable, il deviendra possible, avant 2020, de parcourir plusieurs centaines de kilomètres sur autoroute sans toucher le volant.



UN ÉCLAIRAGE ÉCONOME ET PERTINENT

Les autoroutes belges sont célèbres pour leur éclairage. Mais cet éclairage permanent reste basique, énergivore et coûteux. Il existe d'autres solutions pour assurer sécurité et visibilité.

Certaines sont déjà en test, et pourraient se développer : intégration de LED dans la chaussée pour la signalisation horizontale, marquage au sol phosphorescent qui restitue la nuit sous forme de lumière l'énergie emmagasinée la journée...

Plus besoin de lampadaires lourds, chers et disgracieux ! Le concept Solar Roadways, testé aux États-Unis, fait la synthèse de ces idées : la chaussée se compose de dalles communicantes qui intègrent des cellules photovoltaïques et des diodes pour un marquage au sol à la fois très lisible et dynamique.



AUTOROUTES EN CHIFFRES

11 500 km
de réseau autoroutier en France
dont 9 137 km d'autoroutes concédées.

2 645
panneaux à messages variables sur le réseau autoroutier.

946
échangeurs sur nos autoroutes.

366
aires de service, auxquelles il faut ajouter 637 aires de repos.

133
barrières de péages sur les autoroutes françaises ; elles ont accueilli l'an dernier plus de 52 millions de véhicules.

74 %
C'est la proportion d'autoroutes en 2x2 voies, contre 24 % de 2x3 voies et 1 % de 2x4 voies (et plus).

24 KM
de portions d'autoroute seront mises en service cette année.

6,65 millions
d'abonnés au système de télépéage Liber-T, qui compte 4 850 voies équipées et représente désormais 40 % des transactions.

UNE CHAUSSÉE CONNECTÉE POUR PLUS D'EFFICACITÉ

Le télépéage, les panneaux à messages variables, Autoroute Info... furent les prémisses de l'autoroute connectée, mais la technologie va se développer considérablement. **Grâce à la communication entre véhicules (V2V) et avec l'infrastructure (V2I), vous serez informés en temps réel des conditions météo, du trafic en aval et des éventuels incidents ou travaux.** Ce sera bientôt une réalité : dans le cadre du projet Scoop@F, des stations de bord de route capables d'échanger avec les véhicules de test équipés ont été déployées depuis deux ans sur l'autoroute A4 (Paris-Strasbourg) pour un test grandeur nature. Mais déjà, les autoroutes mesurent de plus en plus finement le trafic, et peuvent ainsi moduler la vitesse ou orienter les usagers. Comment ? En multipliant les caméras, capteurs ou même les antennes Bluetooth : le spécialiste Magsys explique que ses capteurs "déetectent les équipements Bluetooth embarqués dans les véhicules". Évidemment anonymisées, les données permettent de "déduire un temps de parcours et une trajectoire origine-destination". L'entreprise précise que "la détection typique de 25 % des véhicules du trafic est plus que suffisante pour l'obtention d'une précision supérieure à celle habituellement obtenue avec les stations de comptage". Enfin, l'autoroute du futur sera capable de s'auto-diagnostiquer : la technologie Smartvia d'Europavia repose sur l'installation de capteurs sous la chaussée qui évaluent "en temps réel l'endommagement de la chaussée en mesurant la température, la pression, l'humidité et la déformation".

Les services d'entretien seront ainsi prévenus rapidement si une intervention est nécessaire.



JÉDY ROUX/EUROVIA

LES INTEMPORIES ? PLUS DE PROBLÈME ☀️ ☔️ ☁️ ☁️

Les enrobés drainants sont déjà capables d'évacuer rapidement l'eau même lors de fortes précipitations, améliorant la visibilité et l'adhérence. Mais ils sont aussi plus sensibles au verglas et, de ce fait, ne peuvent être systématisés sur l'ensemble du réseau. La solution ? **Une route qui lutte contre la neige et la glace en chauffant. La solution la plus courante consiste à faire courir une grosse canalisation d'eau chaude sous la chaussée.** Elle implique toutefois des travaux coûteux et beaucoup d'énergie, même en exploitant un réseau d'eau chaude existant. À réserver aux axes très exposés ou sinuieux... Mais l'Ifsttar** explique que "les surfaces des chaussées sont le plus souvent de couleur noire, donc absorbant l'énergie du rayonnement solaire. Leur température de surface peut facilement dépasser de plusieurs dizaines de degrés la température ambiante". L'institut ajoute que "l'énergie thermique ainsi récupérée peut être stockée en été dans des réservoirs d'eau souterrains, naturels ou artificiels, et être ensuite réutilisée en hiver pour le déneigement ou le déverglaçage de la surface".



AURELIEN MORISSARD/MAXPPP

DES AUTOROUTES À ÉNERGIE POSITIVE

Outre l'éventuelle intégration de capteurs photovoltaïques dans la chaussée, l'infrastructure routière peut aller encore plus loin dans la gestion de l'énergie et de la consommation électrique. Elle peut même produire plus qu'elle ne consomme ! Dans l'exemple évoqué précédemment, qui consiste à utiliser l'énergie captée par la chaussée pour chauffer de l'eau, l'Ifsttar explique que le système caloporeur peut potentiellement "contribuer au chauffage d'installations proches. Des matériaux spécifiquement développés sont à l'étude". Imaginez des maisons alimentées en eau chaude grâce à l'autoroute ! Vous aurez déjà sûrement remarqué que les éoliennes sont souvent implantées le long des axes autoroutiers. Mais de plus petites éoliennes, placées le long de l'autoroute, pourraient également tourner grâce au déplacement d'air généré par les véhicules, et produire de l'électricité. De tels dispositifs sont déjà en test sur le réseau français. Enfin, l'Ifsttar rappelle que "les raisons qui font de la route un chauffe-eau potentiel en font également une surface parfaitement adaptée à la production directe d'électricité par des panneaux photovoltaïques". L'autoroute pourrait donc devenir son propre fournisseur d'énergie et approvisionner les alentours en électricité et en eau chaude. Évidemment, au-delà de la pertinence technologique, le coût d'installation de ces innovations reste un facteur déterminant.

**Ifsttar: Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

DES AUTOROUTES TROP CHÈRES ET ENCORE PERFECTIBLES

Le premier reproche formulé à l'encontre des autoroutes reste le tarif élevé des péages. Plus de 55 € pour un Paris-Bordeaux, et 100 € pour un Lille-Nice ! Dès 2013, la Cour des comptes publiait un rapport qui révélait, à propos de la négociation des contrats, un "déséquilibre au bénéfice des sociétés autoroutières" et qui regrettait

"des augmentations tarifaires supérieures à l'inflation". Par ailleurs, si les aménagements sont désormais systématiques, l'incidence d'une autoroute sur la faune et la flore environnantes n'est pas négligeable. Le réseau manque également de bornes de recharge pour voitures électriques : elles sont à peine 160. Enfin, alors que les voitures qui

empruntent ce réseau comptent en moyenne 1,5 personne à leur bord en semaine (un peu moins de 2 le week-end), le covoiturage est encore peu développé, même si des aires dédiées ont commencé à faire leur apparition (112 parkings aménagés et 5 500 places). Il y a donc encore des progrès à faire dans bien des domaines, et notamment dans la tarification...

Abonnez-vous à L'Auto-Journal

L'OFFRE CLASSIQUE

1 an - 25 numéros
de L'Auto-Journal

+ Le Spécial Salon

= 60€ SEULEMENT
au lieu de 100€⁵⁹

40%
de réduction !



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'Auto-Journal et
je choisis mon offre

L'OFFRE CLASSIQUE

L'Auto-Journal (25 n°) + Le Spécial Salon à
60€ au lieu de 100€⁵⁹ soit 40 % de réduction.
(832766)

L'OFFRE BONUS : PAR MANDAT SIMPLIFIÉ

L'Auto-Journal (25 n°) + 5 Guides pour 5€⁴⁹ par mois au lieu de 10€⁵⁰ soit près de 50 % de réduction. (908822)

Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de suspendre mon abonnement à tout moment. Je remplis le mandat de prélèvement SEPA ci-dessous auquel je joins un RIB.

1 - MES COORDONNEES :

Nom:

Prénom:

Adresse:

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

Code postal:

Ville:

E-mail:

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)

Tél.:

Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrons vous contacter si besoin
pour le suivi de votre abonnement

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 30/08/2017 pour tout nouvel abonnement uniquement et paiement par prélèvement automatique, chèque ou CB. Délai de livraison : 4 semaines à réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine et/ou du support pour la montrer 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 marketing et la direction des 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. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre :

2 - JE CHOISIS MON MODE DE RÉGLEMENT :

OFFRE BONUS : PAR MANDAT SIMPLIFIÉ

Je complète l'IBAN et le BIC présent sur mon RIB. Je n'oublie pas de joindre mon RIB. Chaque mois, vous serez prélevé du nombre de numéros reçus. A tout moment vous êtes libre de changer de magazine ou d'arrêter ce service.

Numéro d'identification international du compte bancaire - IBAN :

Code international d'identification de votre banque - BIC :

(8 ou 11 caractères
selon votre banque)

Signature obligatoire

CRÉANCIER
EMAS S.N.C - 8, rue François

Ory - 92543 Montrouge
Cedex 09 - FRANCE

IDENTIFIANT DU CRÉANCIER

FR 77 ZZZ 434057

FAIT à : _____

LE : / /

Référence unique du mandat (zone réservée à nos services)

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez EMAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte. Vos droits concernant ce mandat sont expliqués dans un document que vous pouvez obtenir auprès de votre banque.

CHÈQUE BANCAIRE OU POSTAL À L'ORDRE DE L'AUTO-JOURNAL (Offre classique uniquement)

CB N° Signature obligatoire

Offre classique
uniquement

Date de validité: / / Cryptogramme:



Pas de doute, c'est bien un Duster! Dacia ne va pas transcender les lignes de son SUV fétiche, mais il va gagner quelques centimètres...



La hauteur de caisse et la transmission intégrale optionnelle permettront toujours au Duster de quitter les voies bitumées.

PHOTOS SB MEDIEN

DACIA PRÉPARE UN TOUT NOUVEAU DUSTER

Le SUV du constructeur roumain est un modèle stratégique pour le groupe Renault. Son successeur promet de vrais progrès.

Vous regardez le Duster, et vous ne voyez rien d'autre qu'un banal SUV low-cost? Erreur! Commercialisé par Dacia mais aussi sous la marque Renault sur certains marchés, il représente à lui seul près de 10 % des immatriculations de voitures du groupe français. Treizième voiture la plus vendue en France, le Duster est seulement dépassé dans la gamme Dacia par la Sandero. Mais après sept années de carrière et plus d'un million d'exemplaires produits, le temps du renouvellement est arrivé, malgré le succès. D'autant que le Duster a encore des défauts: insonorisat^{ion} médiocre (même si la phase 2 a amélioré les choses), position de

conduite perfectible et implantation trop basse de l'écran tactile.

Le Duster II sera le premier modèle Dacia de troisième génération.

Lui qui a été le premier modèle de la gamme à renouveler les codes stylistiques Dacia, il sera également le premier véhicule de la troisième génération Dacia lors de sa présentation l'an prochain. Le Duster II héritera de la plate-forme M0, utilisée sur les modèles actuels, alors que le précédent reposait sur la B0, héritée de la Logan première du nom. Comme vous pouvez le constater, le style est plus affirmé, et il évolue vers plus de rondeurs, avec des ailes généreusement galbées et des boucliers très enveloppants, mais la voiture restera identifiable au premier coup d'œil comme un Duster. Les plus grosses modifications ont lieu au niveau des optiques. À l'intérieur, nous pouvons déjà annoncer un petit effort sur les matériaux et la qualité de présentation, et un équipement revu à la hausse (phares et essuie-glaces auto notamment) – mais n'attendez pas de révolution. Du côté des moteurs et transmissions, le Duster aura toujours droit aux 3 et 4 cylindres essence et quatre cylindres diesel, sans hybridation mais avec un léger surcroît de puissance, et il sera toujours disponible en versions 4x2 et 4x4. Et, surtout, les tarifs accessibles, qui sont l'ADN de la marque, seront reconduits. **Le nouveau Dacia Duster sera officiellement dévoilé à la rentrée.**



Le plus gros changement stylistique entre les deux générations de Duster aura lieu au niveau des optiques et de la calandre.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2018

Prix : à partir de **13 000 €**

Concurrent des
Renault Captur, Citroën C4 Cactus, Fiat Panda 4x4...

41%

C'EST LE NOMBRE DE FRANÇAIS QUI CONSIDÈRENT LA VOITURE "COMME UN OBJET FAISANT TOUJOURS RÊVER", d'après l'étude réalisée par Kantar TNS pour Aramisauto.com. Cette même étude révèle que 38 % des sondés ne considèrent la voiture que comme un moyen de transport, une commodité, et 35 % l'associent à la liberté et à l'autonomie dans les déplacements. Enfin, 53 % des Français se déclarent attachés au fait d'acheter une voiture de marque française.



UNE NOUVELLE APPLI L'AJ !

La nouvelle version de l'application officielle L'Auto-Journal est disponible. Elle est toujours gratuite, et compatible avec les tablettes et smartphones Android et iOS. Elle offre une interface encore plus belle, une ergonomie plus claire et vous permet de suivre l'actualité automobile, de découvrir le nouveau numéro et d'en acquérir une copie numérique, de regarder les essais vidéo et les galeries photos et même d'obtenir la cote personnalisée de votre véhicule, en rentrant simplement votre plaque d'immatriculation. Alors n'hésitez-plus, téléchargez-la !

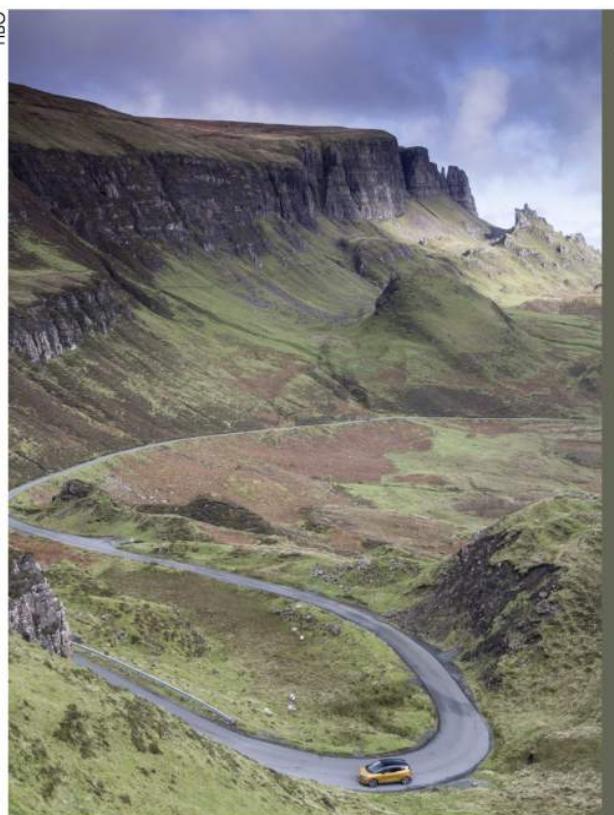
NOUVEAUTÉ

Une 911 Turbo très exclusive

Il n'y en aura pas pour tout le monde ! Les 500 exemplaires de la Porsche 911 Turbo S Exclusive Series sont destinés aux plus exigeants amateurs de flat-6. Avec 607 ch (soit 27 de plus qu'à l'origine), et une personnalisation réalisée par le département Porsche Exclusive, elle annonce le 0 à 100 km/h en à peine 2,9 s et une vitesse de pointe de 330 km/h. Belle machine, même si les livrées proposées versent (trop) dans l'exubérance. Prix de base : 263735 €.



O



PORSCH

30 JUILLET 10^e TRAVERSÉE DE PARIS

www.vincennesenanciennes.com



Depuis l'un des bus mis à disposition par l'organisation (10 € par personne), à bord d'une belle ancienne, depuis les rues de Paris ou en visite à la terrasse de l'observatoire à Meudon où se conclut le périple, la traversée de Paris peut se vivre de multiples façons, qui permettent chacune de passer un moment fort agréable !

VOYAGE

Belles routes : suivez le guide !

Découvrez une centaine de superbes itinéraires, parfois de plusieurs centaines de kilomètres, en France mais aussi dans le reste du monde. Personnalisez-les, et importez-les dans votre GPS pour vos prochaines vacances : c'est ce que vous propose Tomtom avec son nouveau service gratuit Roadtrips, accessible sur internet à l'adresse <https://roadtrips.tomtom.com>. Une initiative sympathique, qui permettra de découvrir de nouvelles routes au cœur des plus belles régions.

Les chiffres du marché français en mai 2017



+ 8,9 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à mai 2016.

+28,1 %

C'est la hausse des ventes de Seat en France, en mai.

La marque ibérique du groupe Volkswagen confirme sa bonne santé hexagonale puisque ses ventes ont progressé de 21,2% depuis le début de l'année.

191 419

904 344 depuis le début de l'année (+ 3,3 %).

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de mai, soit 904 344 depuis le début de l'année (+ 3,3 %).

49 539

C'est le nombre de Renault Clio IV neuves immatriculées en France depuis le début de l'année, soit 5,5 % de part de marché. Elle devance ainsi la Peugeot 208 (44 463 unités, soit 4,9 % de pdm).



JEU



Du motocross dans votre salon

Si vous aimez la boue, vous serez servis ! MXGP, troisième du nom, vous place

aux commandes des machines officielles (125, 250 et 450 cm³) du championnat de motocross, sur les pistes tout aussi officielles. Les graphismes sont plutôt décevants, mais le pilotage est plaisant et les différents modes de jeu (multijoueur notamment) permettent de passer un bon moment.

MXGP3, édité par Milestone, pour PS4, Xbox One et PC, à partir de 50 €.

**DU 7 AU
9 JUILLET
AMERICAN TOURS
FESTIVAL**

www.americantoursfestival.com



Motos et kustoms, tracteur pulling, véhicules militaires, belles américaines et énormes trucks: la mécanique sera à l'honneur de l'American Festival de Tours, qui prévoit évidemment bien d'autres animations typiques d'outre-Atlantique. Le pass 3 jours est à 55 €.

Kia Stonic et Hyundai Kona

Un nouveau duo de SUV coréens

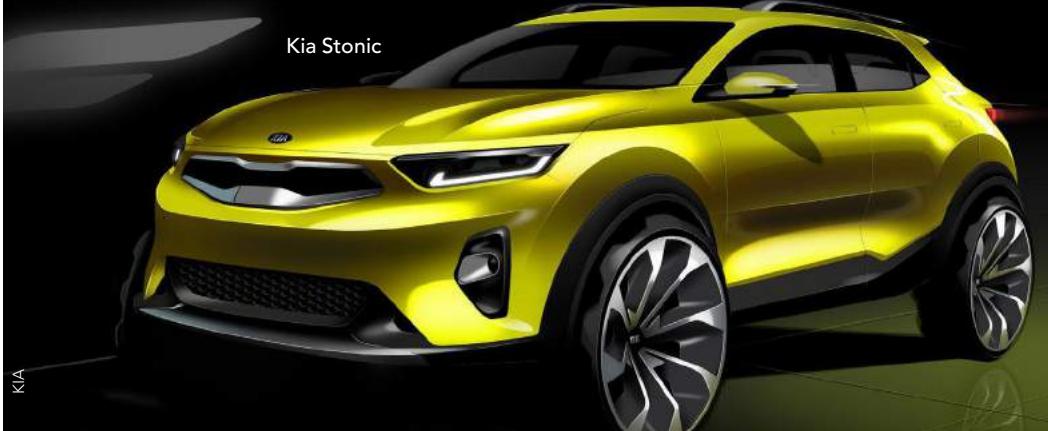
Le quatrième groupe automobile mondial a pris son temps pour débarquer sur le segment des SUV citadins à forte personnalité, mais c'est pour mieux alimenter le marché: Kia annonce le Stonic avec des esquisses séduisantes. Ce SUV reprendra les codes de ses grands frères de la marque, mais Kia promet "une orientation stylistique résolument européenne". Le Stonic sera lancé au deuxième semestre 2017, et Kia annonce qu'il "sera le modèle le plus personnalisable jamais proposé par Kia, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur". Et son proche

cousin vient déjà d'être dévoilé par Hyundai: long de 4,16 m, le Kona affiche une ligne dynamique et séduisante, des phares full LED... et un traitement biton qui rappelle le Renault Captur et l'Opel Adam Rocks. L'habitacle offre une disposition sans surprise, mais il est rehaussé de quelques touches colorées, et le Kona peut recevoir un affichage tête haute. Il propose une transmission intégrale, une boîte robotisée à double embrayage et à 7 rapports, et deux moteurs essence (1.0 de 120 ch et 1.6 de 177 ch). Un nouveau 1.6 diesel (115 ch et 133 ch) sera disponible à l'été 2018.



Hyundai Kona

HYUNDAI



KIA



PUB

Prévoir l'imprévu

"En cas de ous, Ford Assistance disponible 24 h/24", annonce cette publicité brésilienne pour la marque américaine qui utilise un visuel éloquent où une Ka est transformée en piñata pour mettre en avant ses services, et qui rappelle qu'un imprévu est vite arrivé...



CARAVANESQUE

Depuis plus de quatre-vingts ans, cette emblématique caravane tout d'alu vêtue fait rêver les voyageurs du monde entier. Illustré de 300 photos d'archives de la marque, cet ouvrage réalisé par l'historien américain Patrick Foster rend hommage à ce monument de l'industrie américaine.

Airstream, éd. ETAI, par P. Foster, 192 p., 45 €.



ÉNERGIE

Une deuxième vie pour les batteries Renault

Après Nissan, Tesla ou encore Daimler, Renault se lance à son tour dans les batteries domestiques. Mais pas directement : le Losange s'est associé à l'entreprise britannique Powervault, qui "donne une nouvelle vie aux batteries des véhicules électriques, en les transformant en unités de stockage résidentiel". Renault ajoute que le fait d'utiliser les batteries issues de véhicules électriques va "réduire le coût des batteries intelligentes Powervault de 30 % et ainsi favoriser le déploiement de ce système d'énergie domestique". Avant d'envisager un déploiement commercial d'ampleur, un premier test sera effectué au Royaume-Uni avec 50 unités, pour des résidences équipées de panneaux solaires.



POWENVault

Une Toyota Supra très BMW

Ce n'est pas un secret, BMW et Toyota développent en commun un véhicule : le remplaçant du Z4 pour la marque bavaroise, et une sportive pour le japonais. Roadster BMW et coupé Toyota auront un style extérieur distinct, mais l'intérieur de la japonaise sera une copie quasi conforme de la future Z4, de l'écran aux commodos, en passant par le levier de vitesses. Une rationalisation qui pourrait incommoder les fans de Toyota...

La 508 II prend la route

Le planning est respecté.

Dans notre n° 983, nous vous annoncions la ligne et la date de lancement de la remplaçante de la 508.

Les premiers prototypes de la version de série viennent de prendre la route.

Ils confirment à la fois le style "germanisant" et son lancement qui débutera dans moins d'un an.

Une gamme A8 100% hybride

Le prochain étandard Audi généralisera une hybridation légère, qui repose sur une architecture 48V. Un moteur électrique alimenté par une batterie lithium-ion de 0,48 kWh, qui prend la place de l'alternateur tout en conservant une courroie pour la transmission, permettra de relancer le moteur plus doucement et plus rapidement après un arrêt, la coupure moteur pouvant se faire dès que la vitesse tombe sous 22 km/h.

Le démarreur sera utilisé pour les démarrages à froid.



Allongé
mais
raffiné



Si le Kadjar était un expresso, le Koleos serait sa version allongée. Le problème, c'est que le premier n'est déjà pas très corsé. Le second ne fait pas dans l'originalité mais se montre au final beaucoup plus raffiné.

LA GAMME: pas d'essence pour le Koleos

Moteurs/Prix (en €)	Base	Zen	Intens	Initiale Paris
dCi 130 4x2	29 900 €	32 500 €	35 600 €	—
dCi 175 4x2 X-Tronic	—	35 900 €	39 000 €	41 400 €
dCi 175 4x4 BVM	—	36 900 €	39 400 €	—
dCi 175 4x4 X-Tronic	—	—	41 000 €	43 400 €



LE KOLEOS EMPRUNTE BEAUCOUP DE CHOSES AU NISSAN X-TRAIL... MAIS PAS LA POSSIBILITÉ D'ACCUEILLIR 7 PERSONNES À BORD •••



APPLICATION MY RENAULT

Votre Renault au téléphone

Le Koleos devrait être la première Renault à profiter des services de l'application connectée

MY Renault. Sur iOS comme sur Android, celle-ci permet la communication de certaines informations entre le smartphone et la voiture.

Parmi elles, citons la **navigation connectée** (pour préparer ses trajets depuis son smartphone ou les poursuivre en mode piéton, une fois la voiture garée), **l'affichage à distance** (pour consulter la consommation moyenne, le niveau de carburant ou encore la pression des pneus), **les services** (gestion de la maintenance du véhicule). Sur le Koleos, l'application sera disponible à la rentrée et l'ensemble des services connectés gratuit pendant 3 ans.



LE SENS DU DÉTAIL

La finition Initiale Paris soigne l'ambiance et multiplie les inserts au niveau de la planche de bord et des contre-portes.



CLIM À TOUS LES ÉTAGES

Doté d'un couvercle, ce rangement climatisé permet de maintenir de la nourriture au chaud ou au froid. Bien vu !



ASSURANCE PARKING

Pour gérer les 4,67 mètres du Koleos, le conducteur peut réclamer l'aide de l'assistant de parking, plutôt efficace.



PARÉ POUR L'HIVER

Outre les sièges arrière chauffants, le pack Hiver (400 €) propose le pare-brise, les lave-phares et le volant chauffant.

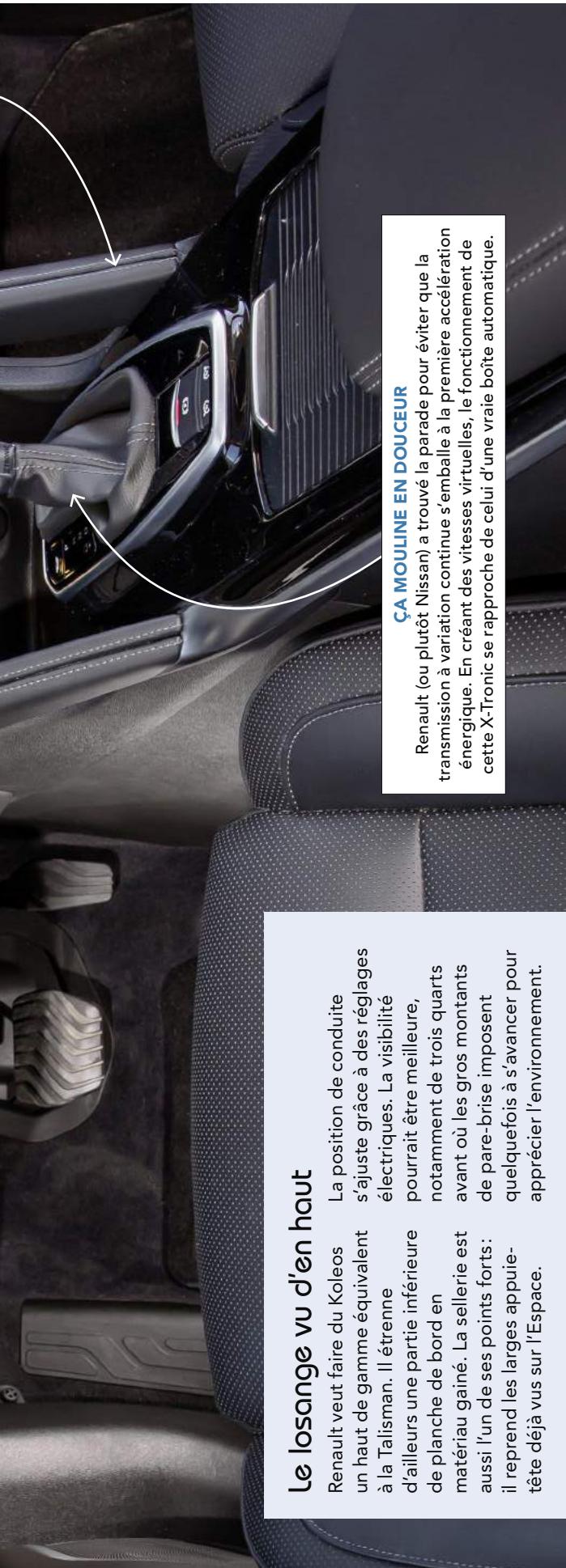


TOUJOURS UN PEU LENT

L'écran de 8,7 pouces vertical apparaît à partir de la finition Intens. Tactile, il est agréable à utiliser mais le système de navigation manque de réactivité et les bordures mates sont vite envahies de traces de doigt.

POIGNÉES D'AMOUR

Sur le Koleos, les poignées de maintien sont rapportées sur la console centrale. Celles-ci profitent d'un revêtement gainé cuir. Idéal pour renforcer l'aspect luxueux d'un habitacle.



Le losange vu d'en haut

Renault veut faire du Koleos un haut de gamme équivalent à la Talisman. Il étreint d'ailleurs une partie inférieure de planche de bord en matière gainé. La sellerie est aussi l'un de ses points forts : il reprend les larges appuie-tête déjà vus sur l'Espace.

La position de conduite s'ajuste grâce à des réglages électriques. La visibilité pourrait être meilleure, notamment de trois quarts avant où les gros montants de pare-brise imposent quelquefois à s'avancer pour apprécier l'environnement.

ÇA MOULINE EN DOUCEUR

Renault (ou plutôt Nissan) a trouvé la parade pour éviter que la transmission à variation continue s'emballe à la première accélération énergique. En créant des vitesses virtuelles, le fonctionnement de cette X-Tronic se rapproche de celui d'une vraie boîte automatique.



Style et ambiance lumineuse sont personnalisables assez facilement. Certaines vues sont très élégantes mais finalement assez peu lisibles.

Avant de porter une critique sur un produit, il n'est pas inutile de s'intéresser aux raisons qui ont poussé un constructeur à opter pour une option plutôt qu'une autre. Ainsi, le dernier SUV Renault n'a pas été conçu pour nous, Européens, mais pour plaire au monde entier, le Koleos étant commercialisé sur 5 continents et 80 pays. Avec les contraintes du genre.

Ainsi, vous pourriez, comme nous, vous étonner du fait que Renault ait fait fi d'une banquette arrière coulissante ou de strapontins dans le coffre pour accueillir deux personnes supplémentaires. Propositions qu'aucun autre concurrent (à l'exception du Ford Edge) ne néglige. Mais, pour le constructeur au losange, l'important sur ce segment (celui des SUV familiaux) est ailleurs. Au niveau du style et du confort.

Extérieurement, le Koleos reprend les codes maison avec une signature à LED à l'avant comme à l'arrière.

Ce ne sont pas les seuls éléments qui le distinguent du Kadjar. Les joncs chromés sont beaucoup plus présents, allant même jusqu'à prendre place sur les ailes avant. À l'intérieur, sur les versions haut de gamme, l'accueil est à la hauteur avec une vue plongeante sur la tablette tactile verticale R-Link. Le conducteur a bien le sentiment de prendre le volant d'un gros SUV. Sensation renforcée par une direction précise mais jamais incisive. Remarque que nous pourrons appliquer au freinage, à l'amortissement d'une manière générale et au fonctionnement du couple moteur/boîte. Sans donner l'impression d'être sous-motorisé, le Koleos 2.0 dCi 175 ne peut prétendre battre des records d'accélération. Sa boîte à variation continue n'en souffre pas et se nourrit de la belle valeur de couple maxi pour enchaîner des rapports virtuels sans faire hurler la mécanique, même sous forte sollicitation. C'est plutôt une bonne surprise.

Malgré ses grosses roues de 19 pouces et s'il lui arrive de se laisser surprendre par de vilaines saignées, le nouveau SUV Renault filtre avec une belle efficacité les défauts qu'il rencontre sur la chaussée. À bord, pas besoin d'élever la voix pour se faire entendre entre les deux rangées de sièges. Lors de ce premier essai réalisé



L'avis de Guy L'Hospital



Je me sens bien à bord du Koleos. Mais un 5008 fait aussi bien, avec un meilleur agrément de conduite.



sur les routes finlandaises, nous avons toutefois noté d'importants bruits de roulement. Un phénomène que nous pourrions mettre sur le compte de l'asphalte très granuleux ici, mais aussi sur le fait que l'insonorisation très soignée au niveau de la mécanique et des bruits d'air (vitrage feuilleté et système hi-fi Bose doté de la technologie Active Noise Cancellation) laisse percevoir plus que de raison les remontées au niveau des passages de roues. À vérifier lors d'un prochain essai en région parisienne.

Ce désagrément mis de côté, le confort du Koleos est à la hauteur des meilleurs de la catégorie. Les matériaux moussés utilisés au niveau de la planche de bord, y compris en partie basse (à partir d'Intens), l'épaisseur des selleries,

notamment de l'assise de la banquette arrière, les larges appuie-tête (réglables en inclinaison à l'avant) permettent d'offrir un bon accueil à tous les occupants, y compris ceux assis à l'arrière qui profiteront en outre d'un généreux espace pour étendre leurs jambes.

Hélas, en l'absence de strapontins supplémentaires, ils ne seront que trois, le constructeur ayant préféré ne pas sacrifier style (toujours une question de goût) ou possibilité d'opter pour une transmission intégrale. L'espace dévolu aux bagages n'est pas pour autant exceptionnel. Il reste même relativement modeste pour une voiture qui dépasse les 4,60 m. En se référant aux valeurs fournies par les constructeurs, Renault annonce 498 dm³ quand Peugeot propose 780 dm³ sur son 5008 (sièges de rang 2 avancés au maxi-

PLUS
Qualité de présentation
Confort de bon niveau
Espace à l'arrière

MOINS
Pas de version 7 places
Carcasses d'équipement
Agrément quelconque



PAS DE ROUES ARRIÈRE DIRECTRICES POUR LE KOLEOS, CE N'EST PAS LA PLUS AGILE DES RENAULT ●●●



➊ La face avant du Koleos rappelle celle de la Talisman, notamment grâce à sa signature à LED. ➋ À l'arrière, les trois occupants profitent d'un bel espace pour leurs jambes. Une banquette coulissante aurait apporté un peu de modularité. ➌ Ces larges appuie-tête se règlent en inclinaison et offrent un bon maintien latéral. Efficace! ➍ Le coffre manque de hauteur sous cache-bagages. Au final, son volume est tout juste correct.



mum et strapontins repliés dans le plancher). Le Koleos se rattrape en partie par la taille de ses rangements. Les bacs de porte sont suffisamment larges, la boîte à gants n'est pas là que pour faire joli (11 dm³) et les astuces au niveau de la console centrale ont été bien pensées.

Malgré cela, le Koleos pourrait manquer d'arguments face à des rivaux qui paraissent mieux armés.

En effet, seuls les constructeurs premium se permettent de négliger sièges supplémentaires et volume de coffre généreux. Mais les BMW X3, Audi Q5 et Volvo XC60 (voir p. 64), certes beaucoup plus chers, peuvent faire valoir un niveau de technologie bien supérieur. Sur ce point aussi, le Koleos joue les parents pauvres. Certes, en finition Initiale Paris, les systèmes mains-libres, de stationnement automatisé,

d'alerte au franchissement de ligne, d'avertisseur d'angles morts font partie de l'équipement proposé. Tout comme le système multimédia R-Link doté de services connectés. Mais il manque des options telles que l'affichage tête haute ou encore le régulateur de vitesse adaptatif... Cela devrait arriver prochainement, précise-t-on chez le constructeur, qui vante sellerie cuir, hayon motorisé mains-libres, sièges chauffants et ventilés... Vendu 35 900 € en finition Zen et un peu plus de 41 000 € en Initiale Paris, le 2.0 dCi 4x2 X-Tronic reste assez compétitif dans la catégorie. Surtout, le Koleos peut disposer d'une véritable transmission intégrale, indisponible chez Peugeot, par exemple. Pas certain que cela soit suffisant pour faire la différence face à des rivaux dans l'ensemble plus cohérents et souvent moins pénalisés par le malus écologique. ■

RENAULT KOLEOS 2.0 dCi 175 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	175 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	380 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1995 cm ³ /10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	à variation continue/7

Châssis

Diamètre de braquage	12,1 m
Pneumatiques	225/55 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,67 / 1,86 / 1,68 / 2,70 m
Poids/tractable freiné	1643/1650 kg

Performances

0 à 100 km/h	9,3 s
Vitesse maxi	196 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	498 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	41 400 €
Malus (CO ₂)	690 € (143 g/km)
Prix du modèle essayé*	43 740 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, alerte angles morts, aide au démarrage en pente, antibrouillards, Bluetooth, clim. auto., détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence automatique, jantes alliage 19 pouces, lecture des panneaux de vitesse, système mains-libres, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs ext. rabattables électriquement, sièges avant électriques/ventilés/chauffants, syst. multimédia avec écran tactile/prise USB et services connectés (3 ans), système hi-fi Bose, planche de bord revêtue de cuir, sellerie cuir Nappa, gestion feux de route/feux de croisement automatique.

Options

Peinture métallisée (740 €), pack Hiver 2: pare-brise chauffant, sièges arrière chauffants, lave-phares, volant chauffant (400 €), roue de secours (130 €), toit ouvrant panoramique (1 200 €).

Consommations

Mixte	5,4 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	5,8/5,2 l/100 km
Réservoir	60 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le parti pris confort est un choix tout à fait respectable. Cet argument ne sera sans doute pas suffisant dans une catégorie où la majorité des acteurs soigne la modularité et les équipements de dernière technologie, deux des points faibles du Koleos.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LA BOÎTE À LA MODE

Huit mieux que six ? Nous ne parlons pas ici de cylindres mais du nombre de rapports de boîte sur une transmission automatique. Peugeot affirme qu'il en va ainsi sur sa nouvelle 308. Mais dans la réalité, ça donne quoi ?

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre





Apparue fin 2013, la 308 n'a eu aucun mal à faire oublier les formes moins harmonieuses du modèle originel. Ce qui ne lui garantissait pas pour autant le succès, dans une catégorie où les références – sans même parler de l'institution Golf – n'étaient guère disposées à lui faciliter la tâche pour accéder au podium de la discipline. Il n'aura pourtant fallu que quelques mois à la sochalienne pour s'imposer dans son segment. En France évidemment, mais aussi sur de nombreux marchés étrangers. Aussi, quand est venu le temps du restylage de mi-carrière, l'opération réclamait d'agir avec autant d'adresse que de sagesse.

Sur le plan esthétique, il n'était pas question de défigurer la belle en lui injectant massivement du botox ou encore en faisant mauvais usage du bistouri. Le résultat? Certains y verront une timidité excessive, d'autres, beaucoup de bon sens. Mais vous, sincèrement, avez-vous repéré

toutes les modifications apportées? Si nous étions *Pif Gadget*, nous n'aurions pas hésité à vous fournir une loupe pour relever les différences. De face, je vous l'accorde, je suis un peu mauvaise langue. Avec sa calandre redressée et logeant à présent l'emblématique lion, son capot rehaussé et son pare-chocs redessiné, même un regard non entraîné marquerait aisément des points au jeu des 7 erreurs. L'affaire se complique à l'arrière et la sélection des candidats s'opère. Peu d'entre vous auront en effet remarqué la venue de nouveaux feux, plus exactement d'un masque de feux obscurci. Un

privilège de surcroît réservé à la seule berline. Au passage, notons que la signature lumineuse à trois griffes est désormais allumée en permanence, de jour comme de nuit. De profil, tout dépend...

Côté conducteur, ne cherchez pas: il n'y a rien.

Côté passager en revanche, la "révolution" passe par une trappe à carburant troquant sa forme ronde pour une rectangulaire, imposée par la nécessité de masquer l'orifice de remplissage d'AdBlue.

Le diesel a (encore) de l'avenir

Je sais, ce n'est pas politiquement correct d'affirmer cela. Ne voyez aucune provocation dans ce titre, juste du réalisme. Et flûte à l'hypocrisie: si vous roulez beaucoup et que, pour vous, le poste de carburant est important, personne n'a trouvé mieux qu'un moteur diesel. La preuve? Le nouveau 1.5 BlueHDI 130 ch vous offre sur un plateau ses avantages, avec ses montées en régime nettement plus vives que celles offertes par le 1.6 BlueHDI qu'il remplacera à terme. Avec, pour bonus, d'anticiper les normes les plus restrictives à venir en termes d'émissions polluantes.

LES RETOUCHES
APPORTÉES À LA
CARROSSERIE SONT
SUBTILES, SURTOUT
À L'ARRIÈRE. TANT
MIEUX: LA PURETÉ
DU DESSIN ORIGINEL
EST CONSERVÉE ●●●



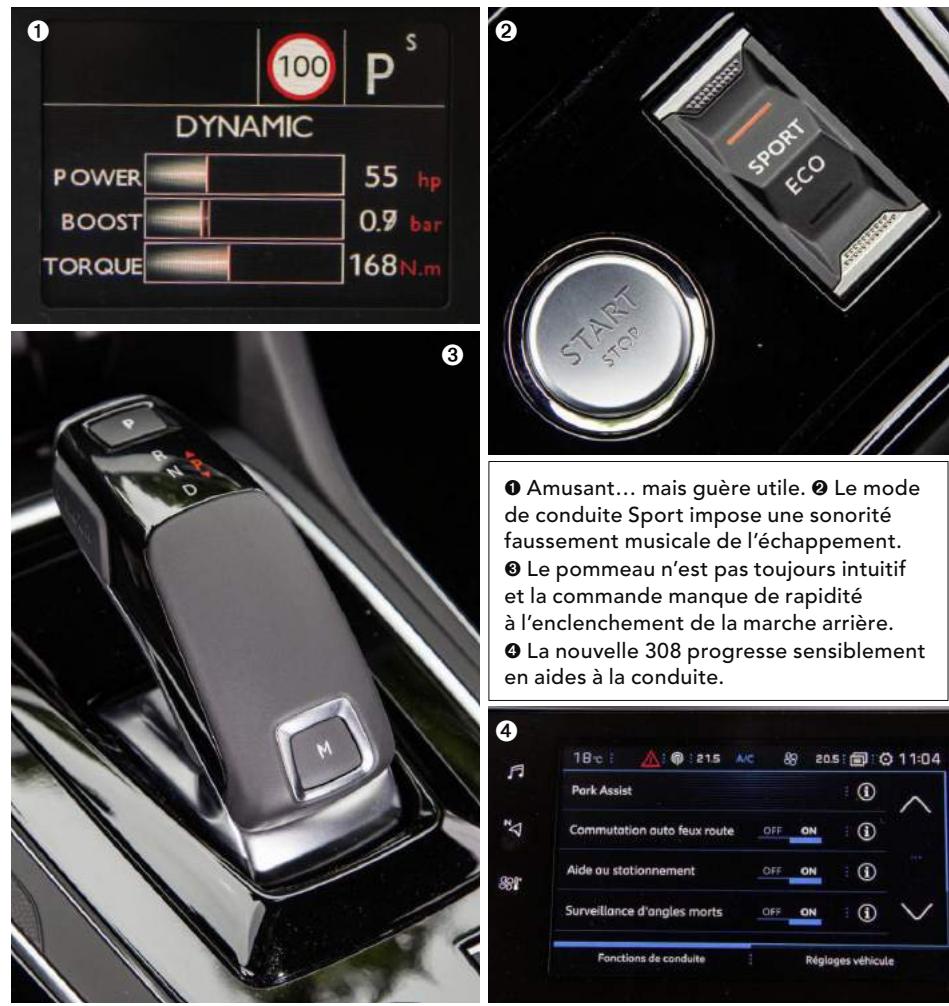


La lisibilité du bloc instrumental dépend de votre position de conduite. Le réglage en hauteur de la colonne de direction manque d'amplitude.

À bord, détendez-vous: rien ne change. Tous ceux qui ont rêvé de l'arrivée du bloc instrumental virtuel du 3008 ou encore de son volant à double méplat en seront pour leur frais. À l'évidence, ils ne feront dans le futur pas davantage confiance aux supposés devins volontiers enclins à divulgues des scoops de comptoir qu'aux horoscopes... Ce qui ne veut pas dire que rien n'a évolué sous la planche de bord.

Ainsi, l'écran central tactile bénéficie d'une technologie capacitive héritée du 3008.

Connectée à TomTom Traffic, la navigation facilite les déplacements en fonction des informations concernant le trafic mais aussi de la météo, ou encore des lieux où trouver une station-service ou un parking. En marge de ces progrès, la nouvelle 308 s'offre une bien utile mise à jour sur le plan des aides et assistances à la conduite. Dans le désordre, nous citerons l'arrivée d'un Active Safety Brake (freinage d'urgence) qui fonctionne à toutes les vitesses (auparavant, il n'était actif qu'au-dessus de 50 km/h); d'un régulateur adaptatif avec fonction stop jusqu'à l'arrêt lorsque la voiture est équipée d'une boîte automatique et



- ➊ Amusant... mais guère utile. ➋ Le mode de conduite Sport impose une sonorité faussement musicale de l'échappement.
- ➌ Le pommeau n'est pas toujours intuitif et la commande manque de rapidité à l'enclenchement de la marche arrière.
- ➍ La nouvelle 308 progresse sensiblement en aides à la conduite.

fonction fort ralentissement jusqu'à 30 km/h, avec transmission manuelle; d'une alerte active de franchissement de ligne et de surveillance d'angles morts (avec correction de trajectoire donc, et non un simple bruiteur); d'une commutation automatique des feux de route et d'une reconnaissance des panneaux dotée d'une préconisation (fonction complémentaire à la demande expresse du conducteur). Tous ces raffinements sont disponibles de série ou en option à partir du niveau Allure, la nouvelle caméra 180° étant quant à elle accessible dès le niveau Active.

Exclusif à la version GT, le 2.1 BlueHDI 180 ch est dorénavant secondé par une nouvelle boîte à 8 rapports.

Celle-ci remplace l'organe à 6 vitesses également fabriqué par Aisin dans son usine d'Okazaki au Japon. Adopter cette nouvelle transmission servirait-il les intérêts de Peugeot pour devenir le premier constructeur français à s'aligner sur les standards des concurrents allemands, américains et asiatiques, ou viserait-elle autre chose? Comme de répondre à un pur effet de mode, par exemple...

Selon les responsables techniques, deux objectifs principaux étaient en ligne de mire. Tout d'abord obtenir un meilleur échelonnement des rapports susceptible d'abaisser les consomma-



① Sous cet angle, on distingue clairement le rehaussement du capot. ② Nouvelle trappe à carburant agrandie pour accueillir le bouchon de remplissage de l'AdBlue.



tions de 4 à 7%. Ensuite, autoriser un plus grand lissage lors du passage des vitesses. Enfin et très accessoirement, réaliser un gain de poids, la nouvelle boîte pesant 2 kilos de moins que sa devancière. Dans la pratique, il faut d'abord s'habituer au maniement du nouveau levier de commande, non plus à câbles mais électrique, déjà vu sur le 3008. La boîte automatique à 6 rapports nous ayant déjà parfaitement rallié à sa cause, la nouvelle à 8 vitesses ne pouvait que nous combler. Ce qu'elle réalise à la perfection, même si les gains obtenus aussi bien en douceur qu'en réactivité ne sont pas aussi évidents que Peugeot le prétend.

Deux modes de conduite sont proposés: Eco ou Sport. Dans le premier cas, vous avez droit à un éclairage blanc des compteurs et un échappement au son étouffé. Dans le second, et c'est bien regrettable, l'éclairage rouge du bloc instrumental et la plus grande réactivité de la boîte s'accompagnent obligatoirement d'une sonorité plus agressive, très artificielle et, pour tout dire, pas vraiment mélodieuse. Pour le reste, nous retrouvons une 308 avec toutes ses qualités, aux premiers rangs desquelles figurent son agrément de conduite, son comportement routier exemplaire, son remarquable compromis confort/tenue de route. Elle a bien aussi quelques défauts, mais ils sont rares et relèvent plus du détail qu'autre chose. ■

L'avis de Stany Meurer



Si je pouvais obtenir le mode Sport sans la musique d'échappement peu naturelle, il grimperait à 90%.



PEUGEOT 308

2.0 BlueHDi 180 EAT8 GT EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	180 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1997 cm ³ / 9 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	225/40 R 18

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,26 / 1,81 / 1,46 / 2,63 m
Poids / tractable freiné	1320 kg / NC

Performances

0 à 100 km/h	NC
Vitesse maxi	225 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	420 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	35 900 €
Malus (CO ₂)	NC
Prix du modèle essayé*	39 910 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, climatisation automatique bizona, détecteurs pluie et luminosité, jantes alliage 18 pouces, phares full LED, radars de parking AV/AR + caméra 180°, régulateur/limiteur de vitesse, suspension sport, système multimédia avec écran tactile 9,7 pouces et autoradio-mp3, prises USB/aux, volant réglable en hauteur et profondeur...

Options

Alarme + anti-soulèvement (310 €), Park Assist + surveillance angles morts (550 €), peinture spéciale (200 à 820 €), régulateur de vitesse adaptatif + Active Safety Brake + Distance Alert (700 €), roue de secours galette (110 €), sellerie cuir et sièges à commande électrique (1 600 €), système hi-fi Denon (510 €), toit panoramique (610 €)...

Consommations

Mixte	NC
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	53 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Réactive et très douce, la nouvelle boîte EAT8 est une alliée parfaite pour le puissant, souple et remarquablement éduqué diesel de 180 ch. Direction précise. Freinage puissant et endurant, belle progressivité à la pédale. Compromis efficacité/confort remarquable des suspensions.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PLUS
Accord moteur/boîte
Comportement routier
Contenu technologique
MOINS
Sonorité mécanique en mode Sport
Levier de vitesses pas toujours intuitif
Habitabilité

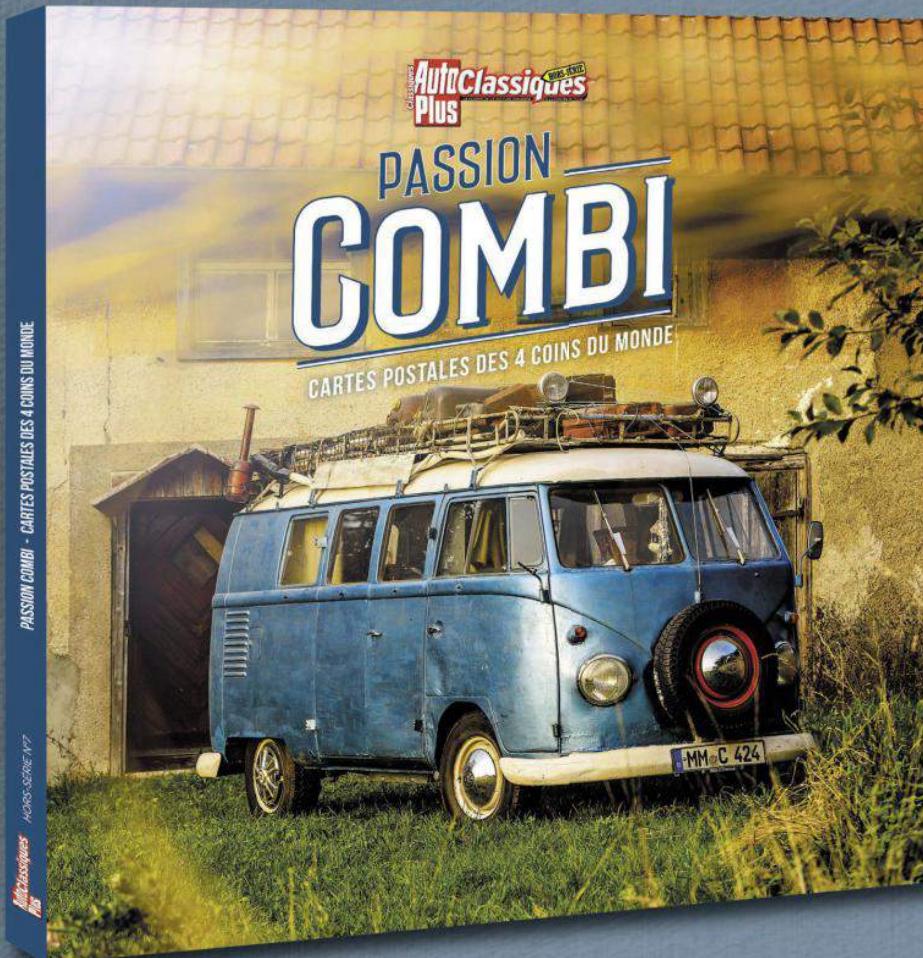


QUALITÉ MAÎTRESSE DE LA 308 : LE CHÂSSIS DE LA NOUVELLE 308 N'A SUBI AUCUNE MODIFICATION. IL N'EN AVAIT GUÈRE BESOIN •••



Si la 308 doit se voir reprocher un défaut, c'est bien celui de l'espace accordé aux passagers arrière, et plus particulièrement celui dévolu à leurs jambes. D'autres compactes sont plus généreuses.

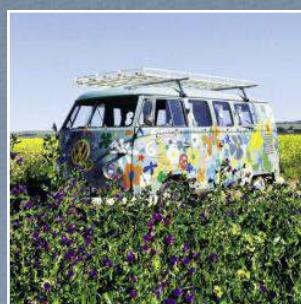
PASSION COMBI



**Hors du temps,
plein de caractère
et de joie de vivre...
C'est l'esprit Combi !**

Le Combi séduit depuis plus de soixante-sept ans. Plus qu'un simple véhicule, il éveille en nous des envies de camping en famille, de virées entre copains. Ce hors-série réunit des histoires d'évasion : du pur collectionneur à l'aventurier de l'extrême. Toutes les générations du célèbre modèle Volkswagen sont représentées par de superbes images et des récits passionnnants.

**Le Combi Volkswagen :
une passion au long cours !**





Les meilleures boîtes auto

Et si vous passiez à l'automatique ?
Devant les progrès réalisés par ce type
de transmission, la question mérite d'être
posée. Reste à savoir laquelle choisir...

À l'instar des moteurs essence qui, aujourd'hui, prennent leur revanche sur les diesels, les boîtes de vitesses automatiques sont en passe de s'imposer face à leurs homologues manuelles. Pourquoi ? Tout simplement parce que, de nos jours, plaisir de conduite et automatisme ne sont jamais allés aussi bien ensemble.

Ainsi, en plus du confort de conduite qu'elles procurent en ville – comme sur tous les types de parcours d'ailleurs –, ces transmissions savent désormais vous épauler lorsque, par exemple, vous vous sentez d'humeur badine sur une route de campagne. Capables d'adapter leur fonctionnement à votre style de conduite, les boîtes automatiques se montrent bien plus polyvalentes que leurs cousines manuelles.

Pour vous aider à choisir, nous avons passé en revue, catégorie par catégorie, l'ensemble des offres présentes sur le marché. À chaque fois, nous avons sélectionné une lauréate, une alternative et un modèle – il y en a encore – sur lequel la "greffe" de la boîte automatique n'est pas spécialement convaincante. Si après cela, vous avez encore des crampes dans le mollet gauche, c'est que vous l'aurez bien cherché !

AUTOMATIQUE, OUI MAIS LAQUELLE ?

► AUTOMATIQUE "CLASSIQUE"

Ici, l'embrayage est remplacé par un convertisseur de couple. C'est lui qui fait l'interface entre le moteur et la boîte de vitesses. Cette dernière est constituée d'une pignonnerie spéciale (épicycloïdale, pour faire l'intéressant) commandée par des bandes-frein activées hydrauliquement : il n'y a donc pas de déplacement de pignons comme dans une boîte mécanique. L'ensemble est géré électroniquement, ce qui permet aux constructeurs de proposer plusieurs lois de passage de vitesses (mode sport, confort, neige...). En matière de douceur, c'est ce type de transmission qui, généralement, apporte le plus de satisfaction.

► ROBOTISÉE SIMPLE/DOUBLE EMBRAYAGE

"Physiquement", il s'agit d'une boîte manuelle sur laquelle le passage des rapports a été automatisé. L'embrayage est toujours présent mais le changement des vitesses est assuré par des actionneurs électromagnétiques. L'ensemble est piloté par un calculateur. Dans le cas d'une boîte à double embrayage, le passage des vitesses est scindé. Ainsi, l'un des embrayages prend en charge le passage des rapports pairs tandis que l'autre gère les impairs. Avantage : lorsqu'une vitesse paire passe, l'autre embrayage prépare le rapport suivant. Du coup, en ce qui concerne la réactivité, c'est cette transmission qui apporte le plus de satisfaction.

► À VARIATION CONTINUE

Dans ce cas, la transmission de la puissance s'effectue via une courroie métallique reliant deux jeux de poulies qui peuvent s'écartier ou se resserrer en fonction de la vitesse de rotation du moteur. Ce mouvement permet de faire varier en continu et suivant la pression que le conducteur exerce sur l'accélérateur le rapport de démultiplication de la transmission, un peu comme sur un scooter. Mais en plus sophistiquée, grâce à une gestion électronique très fine. Cela autorise une douceur de fonctionnement très appréciable en ville. Sur route, la sensation de "patinage" et les montées en régime incongrues limitent l'agrément d'utilisation.

La meilleure

Renault Clio

1.2 TCe 120 ch EDC Intens

Boîte à double embrayage

INFOS CLÉS

0 à 100 km/h: **10,9 s**

90 à 130 km/h en Drive: **10,5 s**

Conso. moyenne: **7,1 l/100 km**

Prix: **21 050 €**

Grâce à la boîte EDC, la Clio gagne en confort et en plaisir de conduite. Le surcoût par rapport à la transmission manuelle s'élève à 1500 €.

NICOLAS SOLIER

BIEN SOUS TOUS RAPPORTS

Une citadine au talent reconnu associée à une boîte automatique à double embrayage très réussie, que croyez-vous que cela donne ?

citadine connue... et reconnue, la Clio a pourtant longtemps boudé les transmissions automatiques. Oh, bien sûr, il y a toujours eu dans la gamme une version automatique, mais le plus souvent il s'agissait un peu du parent pauvre. Traduisez par là : une version faiblement motorisée dotée d'une transmission sans grand intérêt.

Heureusement, avec cette 4^e génération, Renault a opéré un changement de cap radical. Ainsi, cette version reçoit à la fois une mécanique brillante et une boîte pleine de talent. Cette dernière n'est d'ailleurs pas une nouveauté : il s'agit de la



boîte EDC à double embrayage. À la fois douce et réactive, elle compte, comme la boîte manuelle, 6 rapports. Côté finances, elle implique un surcoût de 1 500 €. Ce chiffre n'a rien d'anecdotique sur une voiture de ce prix mais il faut bien avouer qu'en ville, comme sur route d'ailleurs, elle apporte un réel plus tant en confort qu'en agrément de conduite. Au passage, il serait injuste d'oublier le petit 1,2 l de 120 ch qui, lui aussi, ne manque pas de qualités. Tonique, il assure de bonnes prestations et sa consommation s'avère sage. À ce sujet, notons que, par rapport à la version équipée d'une boîte manuelle, cette variante consomme juste 0,3 l de plus en moyenne aux 100 km (+0,2 l/100 km en ville). Une augmentation qui n'a rien de scandaleux.

Aux qualités de la Clio, la boîte EDC ajoute le confort de conduite en ville mais aussi une pointe de sportivité lorsqu'on évolue loin des centres urbains ! Une polyvalence qui lui permet de dominer ses rivales qui mettent généralement l'accent sur la douceur. Ici, c'est douceur plus large sourire sur les parcours sinuieux !



L'alternative

Toyota Yaris 100h Dynamic Variation continue



Si vous ne faites que de la ville, la Yaris hybride vous conviendra. Grâce à sa transmission à variation continue, la petite Toyota est un monstre de douceur. Un trait de caractère qu'il ne faut pas confondre avec de la paresse car cette citadine se montre plutôt alerte et économique grâce à sa motorisation hybride. Mais attention : loin des centres-ville, ce type de transmission s'avère nettement moins convaincant.

EN CHIFFRES

Puissance: **100 ch**
0 à 100 km/h: **13,4 s** Consommation moyenne: **5,6 l/100 km**
Malus écologique (CO₂): **0 €** Prix: **20 480 €**

Pas au top

Peugeot 208 1.2 PureTech 82 ch ETG5 Robotisée



On aime bien la 208 mais là, franchement, le mariage entre une motorisation timide et une boîte de vitesses robotisée d'un autre âge ne fonctionne vraiment pas. En ville, les à-coups entre chaque rapport sont désagréables au possible, et sur route, la lenteur de la boîte ETG devient rapidement exaspérante. Rien à garder, en somme.

EN CHIFFRES

Puissance: **82 ch**
0 à 100 km/h: **14,6 s** Consommation moyenne: **6,3 l/100 km**
Malus écologique (CO₂): **0 €** Prix: **17 350 €**

Et aussi...

► Alfa Romeo MiTo 1.4 TB 140 ch TCT (22 590 €)

Du tempérament et une boîte à double embrayage !

► Audi A1 1.0 TFSI 95 ch S tronic 7 (22 830 €)

Le petit 3 cylindres s'entend bien avec la boîte S tronic !

► Citroën C3 1.2 PureTech 110 ch EAT6 (18 300 €)

Une boîte auto classique qui apporte beaucoup de douceur.

► Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 100 ch PowerShift (18 350 €)

Une mécanique brillante et une bonne boîte à double embrayage.

► Opel Corsa 1.4 Auto (14 150 €)

Un tarif attractif mais une motorisation trop limitée.

► Peugeot 208 1.2 PureTech 110 ch EAT6 (21 250 €)

Comme sur la C3, le duo est plaisant à l'usage.

► Suzuki Swift 1.0 Boosterjet Auto (18 390 €)

En ville, cette nouvelle Swift ne manque pas d'arguments.

► Volkswagen Polo 1.4 TSI 150 ch DSG7 BlueGT (25 240 €)

Presque une sportive... avec une consommation ultra-douce !



La meilleure
BMW 118d
150 ch Auto. Lounge
Boîte auto à 8 rapports

INFOS CLÉS

0 à 100 km/h: **9,2 s**
90 à 130 km/h en Drive: **8,9 s**
Conso. moyenne: **6 l/100 km**
Prix: **32 700 €**

La BMW Série 1 est, à n'en pas douter, une, sinon la berline compacte la plus plaisante à conduire. Une fois équipée de la boîte automatique (option 2050 €), l'agrément de conduite progresse encore!

LA FAISEUSE DE MIRACLES

Même avec un petit moteur diesel, la Série 1 parvient à tenir son rang en matière d'agrément de conduite. Un "miracle" auquel la boîte auto n'est pas totalement étrangère...

Si nous ne jugions la 118d que sur son moteur, elle n'aurait guère de chances de s'imposer. Mais voilà, ici, nous nous intéressons avant tout à la boîte de vitesses automatique. Dans ce domaine, la BMW s'appuie sur une alliée de poids: sa boîte automatique à 8 rapports. Cette transmission est à ce point parfaite qu'elle parvient même à faire oublier le caractère un peu revêche du 2 l diesel de 150 ch qui officie sous le capot. Cet exploit (car c'en est un!) est possible grâce à une gestion électronique particulièrement fine. Très bien



gérée, cette boîte marie avec bonheur douceur et réactivité. En ville, sur un filet de gaz, les rapports s'enchaînent sans le moindre à-coup, tandis que, sur route, on peut absolument tout lui demander. Conduite coulée, conduite musclée, cette boîte sait tout faire. Aussi précis et rapides que les montées des rapports, les rétrogradages interviennent toujours au bon moment. Ajoutez à cela un châssis remarquablement équilibré et vous obtiendrez une auto pleine de tempérament malgré une mécanique qui, une fois encore, manque singulièrement de douceur. Autre point fort : la consommation moyenne, toujours très sage (6 l/100 km contre 5,7 l pour la BVM6). Seul bémol : en ville, la boîte auto réclame 0,8 l/100 km de plus.

Dans cette catégorie, la meilleure transmission automatique est assurément la boîte de vitesses à 8 rapports de la Série 1. La chance veut que cette transmission soit associée à l'une des autos les plus plaisantes à conduire du marché. À partir de là, avouez qu'il est bien difficile de ne pas craquer !



L'alternative

Fiat Tipo
1.6 MultiJet
120 ch DCT Easy
Double embrayage



FLORIAN GROUT/DP MULTIMÉDIA

Une compacte diesel bien équipée et dotée d'une boîte automatique à double embrayage pour à peine plus de 20 000 €, c'est cadeau ! D'autant que, sur le plan mécanique, le bloc 1.6 diesel de 120 ch ne manque pas d'allant. La boîte à double embrayage est pour sa part plaisante malgré quelques hésitations.

EN CHIFFRES

Puissance : **120 ch**
0 à 100 km/h : **10,9 s** Consommation moyenne : **5,7 l/100 km**
Malus écologique (CO₂) : **0 €** Prix : **22 490 €**

Pas au top

Nissan Pulsar
DIG-T 115 ch Xtronic
Variation continue



CHRISTIAN MARTIN

Prenez une berline pas vraiment joyeuse dans sa forme, ajoutez-lui une mécanique douce mais trop placide, enfin, mixez le tout avec une transmission à variation continue qui gomme toute sensation de conduite et vous obtiendrez... une auto sans la moindre saveur.

EN CHIFFRES

Puissance : **115 ch**
0 à 100 km/h : **12 s** Consommation moyenne : **7,6 l/100 km**
Malus écologique (CO₂) : **0 €** Prix : **22 690 €**

Et aussi...

► **Audi A3 2.0 TDI**
150 ch S tronic 7
(31 840 €)
Un tandem efficace et sobre.

► **Mazda3 2.0 120 ch**
Auto (25 500 €)
Une boîte auto classique qui sert une mécanique plaisante.

► **Mercedes A 200**
7G-DCT (31 800 €)
Une double embrayage très douce à l'usage.

► **Hyundai i30**
1.4 DCT-7 (26 750 €)
Une boîte à double embrayage douce mais un peu lente.

► **Opel Astra 1.6**
CDTI 136 ch Auto
(27 500 €)
Très douce mais peu réactive.

► **Peugeot 308 1.2**
PureTech 130 ch
EAT6 (28 000 €)
Un ensemble correct, mais attention : la BVA8 arrive bientôt (voir essai p. 44) !

► **Renault Mégane**
1.5 dCi 110 EDC
(27 400 €)
Pas d'esbroufe mais un réel plaisir de conduite.

► **Seat Leon 1.0**
EcoTSI 115 ch DSG 6
(24 905 €)
Le petit 3 cylindres et la boîte DSG font bon ménage.

► **Toyota Auris 136h**
(25 300 €)
Une hybride plaisante en ville mais "limite" sur route.

► **Volkswagen Golf**
1.5 TSI 150 ch DSG 7
(31 340 €)
Un bon moteur et une bonne boîte, le résultat ne fait guère de doute.

► **Volvo V40 D4**
Geartronic (34 500 €)
La BVA se marie bien avec l'auto.

La meilleure
Volkswagen Passat
 2.0 TDI 150 ch DSG6
 Confortline
 Boîte à double embrayage

INFOS CLÉS

0 à 100 km/h: **9,2 s**

90 à 130 km/h en Drive: **8,9 s**

Conso. moyenne: **6,6 l/100 km**

Prix: **35 570 €**

La – bonne – réputation de la boîte DSG n'est pas usurpée. Très douce en ville, elle sait s'adapter à toutes les conduites. Suivant les motorisations auxquelles elle est associée, elle compte 6 ou 7 rapports.



DISCRÈTE SÉDUCTION

La Passat tient le haut du pavé depuis des années. Si vous vous demandez encore pourquoi, voici quelques éléments de réponse...



n ne tombe pas "raide dingue" d'une Passat. Mais on succombe à son charme au fil des kilomètres. Prenez par exemple cette version 2 l diesel de 150 ch. A priori, cette auto n'a rien qui puisse susciter un enthousiasme particulier, et pourtant, elle finit par être attachante ! Et si, au départ, vous optez pour une version DSG (facturée 1 530 € de plus que la boîte manuelle), ce sentiment sera encore plus immédiat. En effet, il ne faut pas des kilomètres pour apprécier la douceur et la réactivité de cette transmission. Bien épaulée par le couple généreux du



21 TDI (340 Nm à 1 750 tr/mn), la DSG fait plus que vous affranchir de la pédale de gauche : elle génère un réel plaisir de conduite, et ce, quels que soient votre rythme et le terrain sur lequel vous évoluez. Forcément à l'aise en ville, cette transmission est également une alliée de poids sur les petites routes sinuées. Enchaînant les rapports en un battement de cil, elle assure également des rétrogradages précis et à propos. Sur autoroute, relancer la bête d'une simple pression sur l'accélérateur est appréciable. Une manœuvre qui, là encore, n'engendre aucun heurt. La seule ombre au tableau vient de la consommation qui augmente de 1,2 l/100 km en moyenne. C'est beaucoup, mais une moyenne de 6,6 l/100 km reste une valeur tout à fait raisonnable pour la catégorie.

En version DSG, la Passat 2.0 TDI 150 ch gagne vraiment sur tous les tableaux, au point de devenir une familiale aux forts accents de routière ! Une ascension sociale qui s'opère sans faire de vague mais qui est bien réelle. Cet atout, les rivales de la grande Volkswagen ne peuvent pas toutes le mettre en avant.



L'alternative
Alfa Romeo Giulia
2.2 Diesel 180 ch
Auto Super
Auto à 8 rapports

La Giulia ne se contente pas de flatter l'œil, elle donne aussi le sourire à son conducteur. Ainsi, même en diesel, elle propose un bel agrément de conduite. Dans ce domaine, la présence d'une boîte automatique "classique" à 8 rapports n'est pas un handicap, bien au contraire. Seul souci : le surcoût (2 100 €) n'est pas anodin.

EN CHIFFRES Puissance : 180 ch
0 à 100 km/h : 7,7 s Consommation moyenne : 6,3 l/100 km
Malus écologique (CO₂) : 0 € Prix : 41 390 €



Pas au top
DS 5 Hybrid
4x4 ETG6
Robotisée

Apriori, la carte de visite technique de cette version est prometteuse. Un diesel associé à un moteur électrique qui agit sur les roues arrière et une transmission automatique... La totale ! Seul problème : tous ces éléments ont du mal à fonctionner de manière totalement fluide. Résultat : une conduite heurtée qui ne colle vraiment pas à la philosophie de cette voiture.

EN CHIFFRES Puissance : 200 ch
0 à 100 km/h : 10,8 s Consommation moyenne : 5,3 l/100 km
Malus écologique (CO₂) : 0 € Prix : 49 300 €

Et aussi...

► **Audi A4 2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic (40 970 €)**
Un classique qui fonctionne à merveille !

► **BMW 320d EfficientDynamics 163 ch Auto (40 250 €)**
Quand économie de carburant rime avec plaisir de conduite !

► **Citroën C5 BlueHDI 180 EAT6 (35 000 €)**
Le mariage boîte auto et Hydractive peut plaire...

► **Ford Mondeo 2.0 TDCi 210 ch PowerShift (38 450 €)**
Très bon rapport prix/prestations.

► **Jaguar XE 2.0D 180 ch Auto (39 960 €)**
La BVA8 est au niveau, le moteur pas vraiment.

► **Peugeot 508 BlueHDI 120 ch EAT6 (32 100 €)**
Pas une bête de course mais de la douceur et un tarif "fin de carrière".

► **Renault Talisman 1.6 dCi 160 ch EDC (37 400 €)**
Moteur et boîte font là encore bon ménage.

► **Skoda Octavia 1.6 TDI 110 ch DSG7 (24 390 €)**
Une familiale diesel auto à ce prix-là, n'hésitez pas !

► **Volvo S60 D4 190 ch Geartronic (38 160 €)**
Un diesel plein de couple et une boîte auto à 8 rapports : un mariage heureux.

*La
meilleure*

Peugeot 3008

PureTech 130 ch EAT6 Active
Boîte auto à 6 rapports

INFOS CLÉS

0 à 100 km/h: 10,7 s

90 à 130 km/h en Drive: 10 s

Conso. moyenne: 8,4 l/100 km

Prix: 26600 €

Le plus original dans la boîte auto du 3008, c'est bien son levier de commande! Reste que cette transmission très classique se marie bien avec ce SUV. En version PureTech 130 ch, l'augmentation de la consommation reste contenue (0,5 l/100 km).

Y. LEFEUVRE



CHANGEMENT D'ÉPOQUE

Il y a quelques années, acheter un SUV essence en boîte auto était un choix iconoclaste, aujourd'hui, c'est peut-être bien du bon sens...

En version PureTech 130 ch à boîte automatique, le Peugeot 3008 est une sorte de "cumulard". En effet, cette auto regroupe à peu près tout ce qui, jadis, faisait fuir l'acheteur. Ainsi, sous son capot sévit un petit 3 cylindres 1200 cm³ essence, associé à une boîte automatique classique à 6 rapports. Tout pour plaisir, en quelque sorte! Eh bien, oui, justement, tout pour plaisir!

Guère impressionnant sur le papier, le moteur PureTech a démontré depuis longtemps l'étendue de son talent. Bien aidé par son turbo, il délivre un couple suffisant (230 Nm



à 1 750 tr/nm) pour ne pas rechigner à la tâche. Côté transmission, le 3008 ne fait pas dans le spectaculaire avec cette classique boîte auto à 6 rapports. Reste qu'à l'usage, elle fait preuve de beaucoup de douceur. Moderne, elle bénéficie d'une gestion assez fine qui privilégie le confort de conduite, ce qui, sur un SUV, est un parti pris qui se défend. En ville, le rayon de braquage assez court (10,9 m) allié à la souplesse de fonctionnement de l'ensemble moteur/boîte garantit une conduite "déstressante". Sur route, la transmission se montre également à la hauteur et ne provoque pas d'envolée déraisonnable de la consommation puisque nous avons relevé une augmentation moyenne de 0,5 l/100 km par rapport à la version à boîte manuelle.

Le pari était osé, mais il est réussi ! Le 3008 PureTech 130 ch EAT6 est un choix parfaitement défendable. Dans les clous financièrement malgré le surcoût de 1 600 € imposé par la boîte auto, il ravira les amateurs de conduite "apaisée" et fera taire ceux qui pensaient que ça ne marcherait jamais. Vous avez dit "changement d'époque" ? Assurément.



CLEMENT CHOULOT

Malus écologique (CO₂) : 0 €

L'alternative

Dacia Duster

dCi 110 ch EDC

Lauréate Plus
Double
embrayage



TIBO

En recevant l'excellente boîte Renault à double embrayage (EDC), le Duster a fait une bonne affaire. Une affaire d'autant plus attractive pour l'acheteur que le couple moteur diesel/boîte EDC se révèle plaisant à l'usage. Dernier détail : l'ensemble est facturé au tarif Dacia ! Résultat : un rapport prix/prestations tout simplement imbattable !

EN CHIFFRES

Puissance : **110 ch**
0 à 100 km/h : **12 s** Consommation moyenne : **6,7 l/100 km**
Malus écologique (CO₂) : **0 €** Prix : **18 450 €**

Pas au top

Subaru XV

2.0i 150 ch

Lineartronic
Variation
continue



Y. LEFEBVRE

Plutôt efficace et équilibré, le petit SUV de Subaru est malheureusement affublé ici d'une boîte de vitesses à variation continue particulièrement désagréable. Chaque accélération déclenche un tonnerre de décibels sans pour autant affoler le chrono. Seule satisfaction : le malus écologique passe de 2 773 € sur la version manuelle à "seulement" 1 490 € ici...

EN CHIFFRES

Puissance : **150 ch**
0 à 100 km/h : **11,4 s** Consommation moyenne : **8,3 l/100 km**
Malus écologique (CO₂) : **1 490 €** Prix : **29 990 €**

Et aussi...

Audi Q3 1.4 TFSI

150 ch S tronic 6

(34 580 €)

Agrément et budget d'utilisation raisonnable pour ce petit SUV essence.

BMW X1 18d

sDrive 150 ch

(38 250 €)

Un duo moteur/boîte qui n'oublie pas le plaisir de conduite.

Mazda CX-5 2.2 SkyActiv-D

150 ch Auto

La boîte assagit le CX-5, un parti pris qui a du sens...

Mercedes GLA 220d 7G-DCT

(40 650 €)

Un moteur ancien mais la boîte à double embrayage arrange bien les choses.

Renault Kadjar TCe 130 ch EDC

(28 100 €)

Mécanique douce, boîte souple et réactive : l'ensemble est plaisant.

Seat Ateca EcoTSI 150 ch DSG 7

(31 425 €)

La DSG se marie bien avec le tempérament joueur de ce SUV.

Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 ch DSG 7

(34 950 €)

Un mariage de raison qui n'apporte que des satisfactions !

Toyota RAV4 Hybride 197 ch Auto

(34 100 €)

Bien en ville, mais sur route, le bilan est plus nuancé.

Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 ch DSG 7

(37 630 €)

Beaucoup de sérieux et un réel agrément à la longue.

La meilleure
Mercedes E
 220 d 194 ch Auto
Boîte auto à 9 rapports

INFOS CLÉS

0 à 100 km/h: **8,2 s**
 90 à 130 km/h en Drive: **7,1 s**
 Consommation moyenne: **6 l/100 km**
 Prix: **52 750 €**

Située derrière le volant, la commande de boîte de la Classe E se manipule du bout des doigts. En outre, les interventions "humaines" sont ici très rares puisque cette boîte se débrouille très bien toute seule!



TOUT POUR PLAIRE !

La nouvelle Classe E marie un moteur diesel inédit et une boîte automatique à 9 rapports. Une union qui promet beaucoup...

Dans la catégorie des routières, la Classe E fait partie des valeurs sûres. Un statut qui est le fruit d'un long travail. Finition, confort, équipement : la grande Mercedes ne néglige rien et surtout pas l'aspect technique qui, à ce niveau de gamme, ne saurait se satisfaire de solutions plus ou moins approximatives. Mais ici, rien à craindre, la Classe E millésime 2016 n'a rien négligé. Fort de 194 ch, le nouveau 4 cylindres 2 l qui officie sous le capot est un modèle de discrétion. Une qualité qui s'accompagne d'un mode de fonctionnement alerte donnant lieu à des mon-



tées en régimes rapides. Un trait de caractère dont la boîte automatique à 9 rapports profite, pour enchaîner les vitesses avec une douceur et une rapidité qui n'ont pas d'égales dans la catégorie. Totalemment transparents en ville, les passages des rapports ne sont d'une manière générale perceptibles qu'à travers les mouvements de l'aiguille du compte-tours. On notera aussi que lorsque l'on force le rythme, la transmission suit le mouvement sans le moindre problème. Une faculté d'adaptation que n'ont pas toujours eue les boîtes automatiques de la marque. Côté consommation, la multiplication des rapports a du bon, tout comme la modernité de la mécanique puisque nous avons relevé une moyenne de 6 l/100 km. Une valeur tout à fait remarquable au vu des prestations proposées. C'est bien joli tout ça, mais combien ça coûte ? Rien. Rien puisque Mercedes a eu la grande sagesse de monter cette boîte automatique d'office sur la E 220 d. Une excellente initiative qui garantit au conducteur (et à ses passagers) des kilomètres et des kilomètres de voyage en toute quiétude.



Malus écologique (CO₂) : 0 €

L'alternative
Skoda Superb
2.0 TDI 150 ch
DSG 6 Active
Double embrayage



PILOU

En adoptant la boîte de vitesses DSG à 6 rapports, la Skoda Superb confirme ses galons de routière. La présence de cette transmission est en effet bénéfique à l'agrément de conduite, mais aussi au confort. Douce sans être paresseuse, réactive mais dépourvue d'à-coups, la DSG démontre une nouvelle fois son savoir-faire et justifie les 1 500 € de supplément qu'elle implique ici.

EN CHIFFRES Puissance : **150 ch**
0 à 100 km/h : **9,1 s** Consommation moyenne : **6,3 l/100 km**
Malus écologique (CO₂) : **0 €** Prix : **30 790 €**

Pas au top
Lexus GS
300h 223 ch Auto
Variation continue



JAMES HALPAGRE

Il ne faut pas être trop sévère avec cette berline hybride essence qui propose de bonnes performances et un comportement plutôt alerte. Du coup, on est un peu déçu que Lexus ait fait le choix d'une transmission à variation continue qui revient en quelque sorte à "couper les pattes" à cette auto qui, par ailleurs, revendique une consommation très sage.

EN CHIFFRES Puissance : **223 ch**
0 à 100 km/h : **8,9 s** Consommation moyenne : **6,9 l/100 km**
Malus écologique (CO₂) : **0 €** Prix : **51 600 €**

Et aussi...

► **Audi A6 2.0 TDI**
190 ch S tronic
(51 860 €)

Un petit diesel sobre qui fait bon ménage avec la boîte à double embrayage.

► **BMW 530d Auto**
(58 900 €)

Un beau 6 cylindres et une excellente boîte automatique à 8 rapports, le résultat est sans surprise !

► **Infiniti Q50**
2.2d 170 ch Auto
(39 400 €)

L'ensemble moteur/boîte fourni par Mercedes se marie bien avec cette grande berline.

► **Jaguar XF 30d**
Auto 300 ch
(65 000 €)

Une voiture prestigieuse qui trouve ici une mécanique et une transmission à la mesure de son standing.

► **Maserati Ghibli**
3.0 D V6 Auto
275 ch
(67 950 €)

Un choix pour le moins iconoclaste mais qui ne manque pas de saveur !

► **Volvo S90**
D4 190 ch Auto
(47 200 €)

Le moteur diesel est un peu juste mais la boîte automatique à 8 rapports garantit un bel agrément de conduite.



La meilleure
Porsche 718
Boxster S 350 ch PDK
Boîte à double embrayage

INFOS CLÉS

0 à 100 km/h: **4,4 s**
90 à 130 km/h en Drive: **4 s**
Conso. moyenne: **9 l/100 km**
Prix: **72680 €**

Porsche DoppelKupplung, ou PDK, derrière ce nom un tantinet barbare se cache l'une des boîtes automatiques les plus abouties du marché. Cette transmission parvient à magnifier le caractère moteur du Boxster S; résultat au volant: que du bonheur!

RENCONTRE AU SOMMET

Le 718 Boxster S est une formidable sportive, ajoutez-lui une boîte PDK et vous aurez alors une voiture exceptionnelle...

I fut un temps où l'arrivée d'une transmission automatique sous le capot d'une sportive était vue d'un mauvais œil par les amateurs du genre. On reprochait, à juste titre d'ailleurs, à ce type de transmission "d'endormir" la mécanique et, par là même, de pénaliser le plaisir de conduite. Mais tout ça, c'est de l'histoire ancienne; aujourd'hui, les sportives les plus abouties reçoivent, ou peuvent recevoir moyennant finances, des transmissions automatiques qui, contrairement à ce qui se passait autrefois, magnifient le plaisir de conduite. Dans ce domaine, la boîte

à double embrayage PDK proposée par Porsche fait aujourd’hui figure de référence.

Proposée en option (2 850 €), cette transmission permet d’exploiter à merveille les 350 ch du Boxster S. Toujours sur le bon rapport, rétrogradant au moment le plus à propos, la boîte PDK sublime le caractère sportif de la mécanique bien mieux que ne le ferait une boîte manuelle. Et comme cette transmission sait vraiment tout faire, elle sera aussi à son aise lorsque vous serez coincé au milieu des embouteillages. Enfin, dernier mérite de la boîte PDK : elle divise par deux le malus écologique, qui passe donc de 8 173 € avec la boîte manuelle à 4 050 € ici. Mine de rien, ça commence à faire quelques pleins !

Une auto et surtout un moteur de ce calibre méritent assurément une excellente transmission. Ça tombe bien, la boîte à double embrayage PDK est à ce jour l’une des plus efficaces du marché. Avec elle, et malgré le surcoût demandé, on ne se pose même plus la question de choisir entre boîte manuelle et boîte automatique : ce n’est plus un choix, c’est une évidence.



Malus écologique (CO₂) : 4 050 €

PHOTOS TBO

L’alternative
Ford Mustang
V8 GT
Auto à 6 rapports



C. CHOULOT

Si vous pensez qu’une sportive doit absolument faire appel aux technologies les plus pointues pour générer des sensations de conduite, je vous conseille un petit tour en Mustang V8 GT. Ici, pas de chichi : un gros V8, une boîte automatique tout ce qu’il y a de plus classique et basta ! Des ingrédients simples pour une recette qui, croyez-moi, ne manque pas de piquant !

EN CHIFFRES Puissance : 421 ch

0 à 100 km/h : 5,4 s Consommation moyenne : 12,1 l/100 km
Malus écologique (CO₂) : 10 000 € Prix : 45 900 €

Pas au top
Aston Martin
Vantage
V8 420 ch
Sportshift II
Robotisée



CH. MARTIN

Honnêtement, on espérait trouver autre chose que cette boîte de vitesses robotisée à 7 rapports pour exploiter le caractère rageur du V8 Aston Martin. Trop lente, cette transmission a bien du mal à s’adapter à la conduite sportive, ce qui, dans le cas présent, est tout de même un peu fâcheux.

EN CHIFFRES Puissance : 420 ch

0 à 100 km/h : 5,3 s Consommation moyenne : 13,9 l/100 km
Malus écologique (CO₂) : 10 000 € Prix : 115 424 €

Et aussi...

► **Audi TT 1.8 TFSI**
180 ch S tronic 7
(39 120 €)

Une mécanique et une boîte qui s’adaptent à tous les styles de conduite.

► **BMW M4 431 ch**
DKG7 (89 350 €)
Une boîte à double embrayage au tempérament aussi sportif que le moteur.

► **Ferrari 488 GTB**
670 ch (219 607 €)
Pour retrouver les mêmes sensations de conduite que Sebastian Vettel !

► **Jaguar F-Type R**
V8 550 ch
(117 190 €)
Un vrai sale caractère que la boîte auto ne contribue absolument pas à assagir !

► **Maserati**
Granturismo V8
405 ch Auto
(115 100 €)

Le choix de la douceur pour ce grand coupé avec une boîte auto à 6 rapports... et ça marche !

► **Mazda MX-5**
SkyActiv-G 160 ch
Auto (35 300 €)
Peut-être pas la meilleure formule pour s’amuser, mais pour bronzer...

► **Mercedes C 63**
AMG 7G-Tronic
(88 800 €)

Un gros V8 qui gronde, une boîte auto qui tente de contenir sa fougue : association intéressante !

► **Toyota GT86**
2.0 Auto (34 090 €)
Le mode séquentiel optimisé de cette boîte automatique permet de ne pas perdre la fougue de la mécanique.



Le gentleman des SUV

Sans faire de bruit, le premier Volvo XC60 s'est imposé comme le leader de sa catégorie. Forcément, le 2^e du nom est attendu au tournant par des rivaux qui ont musclé leur jeu. Lui, préfère suivre sa route et cultiver sa différence. Par Mélina Priam Photos Arnaud Saunier





En 2008, lorsqu'il a débarqué du froid, peu nombreux étaient ceux qui auraient parié une couronne (suédoise) sur lui. Un SUV Volvo capable de faire la nique aux barons allemands, qui l'eût cru ? Pourtant, 9 ans (un âge canonique pour une voiture) et... un million d'exemplaires plus tard, le premier XC60 quitte la scène en pleine gloire, alors même que les rangs de la concurrence se sont étoffés. Certes, le gâteau

a grossi, mais le XC60 se taille toujours la plus grosse part : le plus vendu de sa catégorie, c'est lui ! Le discret suédois s'est même offert le luxe de voir ses ventes poursuivre leur progression entre 2015 et 2016, alors qu'en principe, la courbe s'inverse en fin de carrière. Forcément, son remplaçant a la pression ! Tout le monde a hâte de découvrir comment il va négocier le virage du succès. Ses concurrents le verront bien se prendre les roues dans le bourbier. Chez Volvo, beaucoup moins. Une fois que l'on a

DANS CETTE DÉFINITION, LE XC60 RIVALISE DE RAFFINEMENT AVEC LES MEILLEURS. IL DÉGAGE EN OUTRE UNE TOUCHE DE CONVIVIALITÉ BIEN AGRÉABLE ●●●



Pour limiter les rejets de CO₂, le XC60 se contente de série de jantes de 18 pouces. Celles-ci (20 pouces) sont facturées 720 €. Volvo va jusqu'à proposer du 22 pouces (3 150 €) !

déniché la poule aux œufs d'or, pas question de la tuer. Lorsque nous arrivons à Barcelone pour cet essai, la tension est perceptible dans les rangs. Designers, ingénieurs, responsables du style intérieur, des aides à la conduite, tous sont fébriles. Nulle arrogance ni trop-plein d'assurance. Plutôt un vrai souci de plaisir, de bien faire aussi, sans renier son tempérament ni copier ce qui se fait ailleurs et fonctionne. Avec, à la clé, cette petite pointe d'inquiétude à l'idée que le charme se brise. Qu'ils se rassurent...

De la classe, de l'élégance, du raffinement, le nouveau XC60 en possède à revendre.

Et surtout, il a une personnalité à nulle autre pareille. L'habitacle offre cette ambiance chaleureuse et lumineuse propre aux dernières Volvo, qui invite à une conduite apaisée et contribue beaucoup à leur succès. Le dessin très fluide de la planche de bord, ce style épuré typiquement scandinave et les matériaux nobles apportent une certaine douceur à l'ensemble. Avec, en prime, une pointe d'originalité unique. Certes, notre modèle d'essai était bardé de tous les équipements de luxe disponibles. Son prix s'en ressent d'ailleurs – près de 80 000 €, ça commence à douiller – mais l'impression d'espace et le côté très aéré qui se dégagent à bord ne sont pas en option.

S'il s'allonge raisonnablement extérieurement (+5 cm) et conserve un gabarit acceptable pour circuler en ville sans ressembler à un éléphant dans un magasin de porcelaine, le XC60 se veut aussi un peu plus spacieux. Un progrès obtenu grâce à un empattement supérieur de 9 cm, du fait de l'utilisation de la même plate-forme modulaire que celle du grand frère XC90. Les passagers arrière y gagnent. Il ne faut pas s'attendre à des records, mais tout est ainsi conçu pour que chacun ait suffisamment de place.

Sur la route aussi, le nouveau XC60 conserve sa patte. Et là, pour être honnête, nous sommes un peu restés sur notre faim. Non pas qu'il soit ennuieux, encore moins désagréable à conduire. Loin de là. Mais l'agilité, le dynamisme, cette petite pointe de sportivité sur lesquels misent les concurrents les plus récents (Audi Q5, Alfa Stelvio) ne sont pas son truc. Même doté du puissant et coupleux diesel D5 de 235 ch, le XC60 privilégie la douceur de conduite et le confort de suspension. Question de caractère. →



Le XC60 adopte les phares à LED en forme de marteau de Thor (dieu de la foudre dans la mythologie nordique): classe, mais quid du prix en cas de pépin?



1

➊ Le toit ouvrant panoramique est un peu cher (1 600 €) mais rend très chaleureuse l'ambiance à bord. Il intègre un pare-soleil électrique. ➋ Les passagers aussi sont chouchoutés. La place aux jambes est plus que suffisante et l'assise confortable; la garde au toit un peu moins pour les grands. ➌ Le volume de chargement est très correct et les formes régulières du coffre sont pratiques. En outre, ces deux boutons permettent de rabattre les dossier des sièges arrière sans aucune intervention manuelle. En cochant l'option suspension pneumatique, on bénéficie aussi d'un correcteur d'assiette et d'un chargement facilité (-5 cm) pour les objets lourds.



2



3

Le petit diesel de 150 ch à partir de 38 000 € au printemps prochain

À son lancement le 14 septembre, le XC60 sera commercialisé en versions 4 roues motrices avec les 4 cylindres essence T5 (254 ch) ou T6 (320 ch) et diesel D4 (190 ch) ou D5 (235 ch), toutes associées à la BVA à 8 rapports. Pour la première fois, il se décline en hybride T8 Twin Engine (T6 de 320 ch couplé à un moteur électrique de 87 ch sur l'essieu arrière), une version qui pourrait avoir les faveurs des professionnels car exemptée de TVS (rejets de CO₂ de 49 g/km). Il faudra patienter jusqu'à la fin de l'année pour voir arriver les modèles d'entrée de gamme 2 roues motrices sur T5 et BVM6 sur D4, voire jusqu'au printemps pour le petit diesel D3 (150 ch) et le D4 2 roues motrices. En revanche, fait devenu rare chez bien des constructeurs, ici, toutes les combinaisons finition/motorisation sont possibles.

LA GAMME VOLVO XC60

Motorisations/boîtes	Momentum	R-Design	Inscription	Inscription Luxe
D4 190 ch AWD BVM6	46 900 €	51 720 €	53 020 €	58 130 €
D4 190 ch AWD BVA8	49 100 €	53 920 €	55 220 €	60 330 €
D5 235 ch AWD BVA8	53 600 €	58 420 €	59 720 €	64 830 €
T5 250 ch BVA8	48 200 €	53 020 €	54 320 €	59 430 €
T5 254 ch AWD BVA8	50 600 €	55 420 €	56 720 €	61 830 €
T6 320 ch AWD BVA8	57 100 €	61 920 €	63 220 €	68 330 €
T8 Twin Engine 407 ch BVA8	70 300 €	72 370 €	75 940 €	79 510 €

AIDES À LA CONDUITE ET ÉQUIPEMENTS DE LUXE IMPRESSIONNENT, MAIS LES PRIX SE RAPPROCHENT DE LA CONCURRENCE D'OUTRE-RHIN ●●●

Car lorsque Volvo veut, Volvo peut aussi mettre au point des sportives de talent, à l'image des S ou des V60 Polestar. Passons...

Sur les routes sinuées de la Catalogne, le XC60 se laisse aller à quelques mouvements et prises de roulis.

Il s'écrase gentiment sur ses appuis, pique du nez sur les freinages appuyés, pompe un peu en suspension... Rien de rédhibitoire. Simplement, il ne se plie pas de bonne grâce à une conduite sportive et préfère être mené avec souplesse. Même en mode de conduite Dynamic, le confort reste sa priorité. Dans ce domaine, les suspensions pneumatiques (2 300 €) font merveille ; elles lisent les irrégularités de la chaussée avec brio, malgré l'imposante monte pneumatique de 20 pouces de notre version d'essai. En prime, elles permettent d'abaisser le seuil du coffre via une commande électrique pour faciliter le chargement d'objets encombrants. Jouer les bêtes de somme ne fait d'ailleurs pas peur au XC60, comme en atteste le poids tracté autorisé de 2 400 kg. Ceux qui veulent tirer une caravane ou un van apprécieront... Réputation oblige, le XC60 met un point d'honneur à être au top en sécurité et connectivité. Et là encore, sans copier la concurrence. Ainsi,

L'avis de Mélina Priam



J'adore l'ambiance à bord, mais il est un peu pataud à mon goût.





Le XC60 affiche une sérénité absolue sur la route. Confort et douceur restent sa marque de fabrique.



➊ Le SUV Volvo propose différents modes de conduite. Même en Dynamic, le confort prime. La boîte automatique à 8 rapports, assez douce, n'est pas toujours très réactive. ➋ Cet ensemble de commandes permet de contrôler à la fois le limiteur de vitesse, le régulateur adaptatif et le pilote semi-automatique avec la direction active. ➌ Le XC60 adopte lui aussi une instrumentation digitale. Mais le choix d'affichage est moins large. Pour le modifier, il faut passer par l'écran tactile. ➍ Véritable tour de contrôle des équipements de bord, l'écran tactile demande un petit temps d'apprentissage pour vraiment bien maîtriser toutes les fonctionnalités.

à l'inverse des rivaux allemands qui ont longtemps snobé l'écran tactile, le Volvo ne jure que par lui. À la manière d'une Tesla, tous les réglages de bord, ceux des aides à la conduite ou même des sièges chauffants et de la climatisation passent par l'écran, qui fonctionne comme la tablette de votre petit neveu. C'est simple, évident, fonctionnel... Enfin, pas

tout de suite. Au début, cela demande un peu d'entraînement pour mémoriser l'organisation des menus que l'on fait défiler horizontalement, et ceux accessibles en vertical. Mais on s'y fait. Il faudra en revanche plus de temps pour faire confiance au pilote semi-automatique. Question d'habitude sans doute là aussi. En tout cas, le XC60 franchit un cap vers la conduite 100% autonome (promise par Volvo pour 2021) grâce à sa direction "active". Celle-ci vient complé-

PLUS
Confort de suspension
Présentation et
ambiance à bord
Arsenal sécurité

MOINS
Comportement routier
un peu pataud
Prix
Ergonomie de l'écran
tactile (au début!)

ter le régulateur de vitesse adaptatif et permet de rester au centre de la voie et de négocier les virages. En théorie... Car il faut pour cela que le marquage au sol soit parfait afin de permettre aux caméras de "lire" la route. À réserver à la conduite sur autoroute, en gardant les mains sur le volant! Dans la même logique, les systèmes anticollision frontale

et anti-sortie de route, couplés à l'assistant de détection d'obstacles, promettent eux aussi d'agir sur la direction (et non plus simplement de freiner) pour éviter un choc frontal ou une sortie de route. Si Big Brother n'est pas votre ami, rassurez-vous, ces systèmes sont pour la plupart en option ou déconnectables via l'écran tactile. Ceci vous évitera de vous retrouver avec une addition trop salée. Car à force de titiller le haut du panier, le XC60 en a aussi le prix. ■

VOLVO XC60

D5 235 ch AWD Inscription

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	235 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	480 Nm de 1750 à 2250 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 969 cm ³ / 14 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11,8
Pneumatiques	255/45 R 20

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,69 / 1,91 / 1,66 / 2,87 m
Poids / tractable freiné	1879 / 2400 kg

Performances

0 à 100 km/h	7,2 s
Vitesse maxi	220 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	505 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	59 720 €
Malus (CO ₂)	773 € (144 g/km)
Prix du modèle essayé*	80 003 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking AV/AR, AFL active, alerte de vigilance du conducteur, antibrouillards, Bluetooth, clim. auto., détecteurs pluie/luminosité, ESP, frein de parking auto., freinage auto. d'urgence, GPS, hayon élec., jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux de vitesse, phares à LED, régul./lim. de vitesse, rétros. ext. et vitres AV élec., sellerie cuir, siège élec. conducteur, surveillance de la pression des pneus, syst. anticollision, syst. multimédia avec écran tactile 9 pouces /prise USB et connectivité Apple CarPlay/Android/MirrorLink...

Options

Accès et démarrage sans clé (600 €), affichage tête haute (1 200 €), caméra de recul/à 360° (480/1 050 €), palettes au volant (170 €), phares full LED (890 €), peinture métallisée (1 000 €), régul. de vitesse adaptatif + pilote semi-auto. (1 620 €), surveillance angles morts (570 €), suspension pneumatique (2 300 €), toit ouvrant pano. (1 600 €)...

Consommations

Mixte	5,5 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	6,1 / 5,2 l/100 km
Réservoir	71 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Suède

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le XC60 joue plus que jamais dans la cour des SUV de luxe, tout en se démarquant de ses rivaux allemands.

Ambiance chaleureuse, matériaux raffinés, équipements high-tech lui donnent sa personnalité. Le plaisir de conduite est au programme, mais le XC60 priviliege clairement le confort.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



RETOUR
GAGNANT

La première génération de Jeep Compass n'avait guère marqué les esprits dans le secteur ultra-concurrentiel des SUV compacts. Après trois ans d'absence, il monte en gamme et opte pour un style proche de l'icône maison: le Grand Cherokee.

Par **David Bouillaux**
Photos **Arnaud Saunier**



Depuis son intégration au groupe Fiat Chrysler Automobile (en 2010), la marque américaine se porte mieux. Une progression commerciale qui s'explique grâce notamment aux bons chiffres de vente du Renegade, le petit SUV citadin. Ce dernier représente en effet près de trois quarts des ventes de la marque.

Côté look, c'est plutôt la bonne surprise. Pas très baroudeur, le design du nouveau Compass gagne cependant en élégance, c'est indéniable. Un style qui ne semble pas déplaire aux badauds... En effet, notre modèle rouge aux jantes chromées attire les regards, c'est une certitude!

En montant à bord, on déchante un peu. Si la qualité des matériaux reste correcte, sans plus, le dessin de la planche de bord manque de personnalité. On regrette que la marque n'ait pas apporté sa petite touche personnelle. Plus gênant, on

déplore le manque de rangements à bord. Plutôt bien placé par rapport à ses concurrents directs en termes de tarif (Peugeot 3008 et Volkswagen Tiguan), le Compass, dans notre version dotée de la finition haute Limited, fait le plein d'équipements. Les aides à la conduite telles que le système anticollision, l'avertissement de franchissement de ligne blanche ou le régulateur de vitesse autoadaptatif (option) font leur apparition. On salue aussi la présence du système multimédia couplé à l'imposant écran tactile de 8,4 pouces. Lisible, ce dernier se révèle assez facile d'utilisation, mais le GPS manque parfois de précision.

À l'arrière, les passagers profitent d'un espace aux jambes généreux.

D'autant que le tunnel de servitude est peu imposant et permet au passager du milieu d'y glisser ses pieds sans encombre. Tout à l'arrière, en revanche, ça se complique! Le volume de →



➊ Au centre, la molette permet de jongler facilement entre les différents modes de conduite. ➋ Sur la route, la conduite du Compass se révèle agréable et offre un excellent compromis confort/dynamisme.

coffre annoncé par la marque (438 dm³) reste en retrait par rapport aux autres modèles de la catégorie (520 dm³ pour un Peugeot 3008) et question modularité, il pèche un peu. Il faut par exemple composer avec un cache-bagages peu pratique à ôter. Sur les versions à hayon électrique, l'encombrant moteur du système oblige au préalable à basculer les dossier de la banquette pour pouvoir l'extraire. Par ailleurs, une fois les dossier rabattus, vous n'obtiendrez pas une surface totalement plane mais vous disposerez d'une profondeur assez conséquente pour y charger des cartons d'1,60 m de long.

Politique de groupe oblige, notre Jeep embarque des mécaniques d'origine Fiat. Parmi les deux

versions essence (140 et 170 ch) et les trois moteurs diesel (120, 140 et 170 ch) disponibles au catalogue, la version cœur de gamme diesel, le 2.0 Multijet 140 associé à la BVA 9, devrait assurer le plus gros des ventes.

Discret, ce Multijet obligatoirement associé à la transmission 4x4 se révèle agréable à vivre.

Les perfs restent quant à elles tout à fait convenables pour une utilisation quotidienne. En bref, il fait le job ! De son côté, la boîte auto à 9 vitesses séduit par sa douceur d'exécution, un peu moins par sa réactivité. Seule petite ombre au tableau : la consommation qui, lors de notre essai (routes vallon-

nées et autoroute), avoisinait les 8,5 l/100 km plutôt que les 5,7 l/100 km annoncés par le constructeur...

Outre l'excellente position de conduite, le conducteur profite d'un très bon feeling au volant. Il faut dire que ce nouveau Compass profite de l'excellente plate-forme du Renegade. Au grand bonheur des passagers, la Jeep filtre parfaitement le moindre petit trou. Le SUV maîtrise également les éventuelles prises de roulis dans les virages. Bon, il est vrai que ce n'est pas le plus dynamique des SUV compacts, mais le châssis du Compass est suffisamment alerte et offre une tenue de route rassurante. Les baroudeurs profiteront du système Jeep Select-Terrain.

L'avis de David Bouillaux



J'adore son look, et sa conduite m'a plutôt convaincu. En revanche, le dessin intérieur semble déjà dépassé. Dommage !





PLUS
Homogénéité de l'ensemble boîte/moteur
Confort/dynamisme
Habitabilité aux places arrière

MOINS
Volume de coffre
Personnalité du dessin intérieur
Quelques plastiques durs

LE LOOK DU COMPASS N'EST PAS VRAIMENT BAROUDEUR, MAIS IL GAGNE EN ÉLÉGANCE ●●●

Située au centre de la console, la molette propose quatre modes de conduite : auto, neige, sable et boue (un cinquième mode Rock étant réservé à la version Trailhawk). Ils permettent au Compass d'évoluer sur différentes surfaces.

Pour les purs et durs, Jeep propose même une version spécifique, plus adaptée à la conduite tout-terrain. Baptisé Trailhawk, ce modèle

(facturé 41 650 €), obligatoirement associé au 2.0 Multijet 170 BVA9, dispose d'une hauteur de caisse plus élevée (+ 2,5 cm), de protections supplémentaires et de crochets de remorquage. Il reçoit surtout un pare-chocs avant au dessin spécifique permettant un angle d'attaque de 30° et des pneus tout-terrain. Preuve en est que Jeep reste tout de même attaché à ses racines... ■



❶ En plus des larges ouvertures, les passagers profitent d'un espace très convenable à l'arrière. ❷ Le plancher de coffre est modulable, mais l'option roue de secours réduit le volume à 368 dm³. ❸ En finition Limited, le Compass ne se refuse rien. Surtout pas le système multimédia et son écran tactile de 8,4 pouces avec GPS.



JEEP COMPASS 2.0 Multijet 140 ch BVA9 4x4 Limited

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 140 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 350 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1956 cm³/8 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,07 m
Pneumatiques AV/AR	225/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 4,40/1,82/1,64/2,63 m
Poids/tractable freiné	1615 kg/1500 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 9,9 s
Vitesse maxi	■ 196 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 438 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Prix	■ 38 950 €
Malus (CO ₂)	■ 1 153 € (148 g/km)
Prix du modèle essayé*	46 553 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, allumage automatique des feux et des essuie-glace, antibrouillards à LED, bluetooth, clim. auto. bizona, commandes au volant, contrôle de la pression des pneus, écran tactile 8,4 pouces avec GPS, ouverture et démarrage sans clé, radars de stationnement avant et arrière, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, sièges avant électriques...

Options

Toit ouvrant panoramique (1 400 €), roue de secours (290 €), Pack confort : hayon électrique, régulateur de vitesse autoadaptatif, sièges et volant chauffants (1 450 €), Pack attelage : crochet + pré-câblage (850 €)...

Consommations

Mixte	■ 5,7 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	■ 6,6/5,1 l/100 km
Réservoir	■ 60 litres

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Mexique

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette nouvelle Jeep Compass enterre définitivement la précédente génération. Confortable et prévenant, ce nouvel opus dispose d'une mécanique convaincante. Si à l'arrière, son habitabilité séduit, son petit coffre devrait lui poser quelques problèmes...

LES EXPERTS AJ

Iconoclaste, atypique, originale, décalée : les qualificatifs employés pour caractériser la Civic ne manquent pas. La nouvelle perpétue la tradition. Forcément, un tel profil ne peut que titiller la curiosité de nos Experts. Surtout cette version 1.5 i-VTEC de 182 ch.

La nouvelle Civic conserve toujours un style original. Son gabarit aussi est décalé. Avec ses 4,52 m de long, c'est une grosse compacte.



PHOTOS ARNAUD SAUNIER



Honda a revu le nombre d'écrans à la baisse et les couleurs sont moins agressives. L'ergonomie y gagne (un peu) en simplicité.



Avec ce petit – par la cylindrée – mais tonique 1,5 l de 182 ch, elle a presque un tempérament de sportive, sans être trop gourmande.

HONDA CIVIC

1.5 i-VTEC 182 ch Sport Plus - **29 300 €**
Malus écologique : 140 € (133 g/km CO₂)



Même au niveau du cache-bagages, la Civic ne fait pas comme les autres. L'enrouleur glisse non pas en profondeur mais de droite à gauche. Pourquoi pas ?



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.

“
Son tempérament de petite sportive et l'agrément mécanique la rendent très plaisante à mener.

“
Son rapport prix/équipement est à son avantage, mais c'est dommage de ne pas pouvoir choisir ses options.

“
Sa présentation n'est pas aussi soignée qu'une allemande, mais c'est une auto que j'achèterais volontiers.

L'avis du pilote



Difficile de passer à côté sans la voir! Ce n'est pas mon style et, surtout, je suis mal installé. Je ne me l'explique pas, car l'ergonomie est bien pensée, même si elle demande un peu d'habitude. Une fois les présentations faites, c'est une auto plaisante à conduire. **Avec 182 ch, le moteur a du répondant et il est efficacement épaulé par une boîte bien étagée.** Je le trouve toutefois bruyant. Le comportement routier est précis, enjoué; la direction est souple, plaisante, mais cette Civic braque très mal. Malgré un léger sous-virage à l'accélération – le train avant s'écarte de la trajectoire, mais c'est normal sur une traction –, cette version présente de bonnes dispositions pour les conducteurs un peu sportifs. D'ailleurs, les suspensions sont un poil fermes, surtout en Sport. En revanche, le freinage d'urgence en ligne manque de franchise; heureusement, il est plus efficace en appui.

L'avis de la journaliste



À l'heure où les constructeurs nous parlent de voitures "mondiales" et cherchent à plaire au plus grand nombre, j'aime l'idée que certains cultivent encore leurs différences. La Civic ne répond pas aux critères de la compacte européenne standard; c'est ce qui fait son charme. Elle a un gabarit plus imposant, pas forcément pratique ni maniable mais qui sert l'habitabilité. Son style entraîne quelques défauts, comme une mauvaise visibilité arrière et, à bord, il faut accepter sa logique de fonctionnement assez particulière. **Mais c'est une voiture attachante qui soigne les fondamentaux: un moteur plaisant, souple, volontaire et... économique (6,6 l/100 km), un toucher de route précis et agréable.** Dommage qu'elle soit un peu ferme en confort. Il y a matière à se consoler avec l'équipement de série, ultra-complet pour le prix, même s'il est toujours regrettable de ne pas avoir de choix des options.

L'avis du taxi



À l'inverse de Franck, j'adore son look et je suis super bien assis. J'aime bien la position de conduite assez basse qui invite à une conduite sportive; je suis bien soutenu au niveau des lombaires et je trouve mes marques rapidement. Comme quoi, les goûts et les couleurs... La présentation à bord s'avère très réussie, originale. Ce n'est certes pas aussi raffiné qu'à bord d'une Golf ou d'une 308 et il y a bien quelques défauts de finition, mais les matériaux sont corrects et l'ensemble flatte le regard. Surtout, cette Civic sait recevoir. **Elle multiplie les rangements d'appoint pratiques, et les passagers arrière ont vraiment de la place pour leurs jambes.** Le coffre est génial pour la catégorie: grand et très accessible, avec un seuil de chargement assez bas. Le cache-bagages coulissant surprend au premier abord, mais il est parfaitement fonctionnel. Mais c'est vrai aussi qu'elle est plus encombrante et moins maniable que ses rivales.

L'empereur contre-attaque

Celui qui a tout inventé et dominé sans relâche le marché européen perd du terrain face aux 3008, Tiguan et autre Kadjar. Intenable pour Nissan, qui a décidé de redonner un coup de jeune à son Qashqai. Objectif: faire mordre la poussière à ses concurrents. Présomptueux ?

Par Charles Thouluc Photos Adrien Cortesi







En haut de gamme, les phares full LED directionnels sont de série. Les feux diurnes en forme de boomerang accentuent le regard agressif.

Pionnier sur le segment des SUV en 2007, le Qashqai a rapidement connu un vif succès. Sa réussite se résume en trois mots : sympa, moderne et pratique. Derrière une carrière plus imposante que celle d'une banale berline, les qualités routières ne sont pas altérées. Sur cette nouvelle version, les changements techniques sont minimes comparé à l'actuelle génération apparue en 2014. Nissan a revu l'amortissement. Les nouveaux réglages de suspension assurent un peu plus de douceur sur les bosses même si les roues de 19 pouces, chaussées en 225/45 sur notre modèle d'essai, ne représentent pas la monte idéale pour optimiser le confort. Ça cogne au passage d'un nid-de-poule et des petites trépidations sont encore perceptibles quand la chaussée se dégrade. Reste que, malgré cela, les suspensions se montrent prévenantes.

Les trains roulants assurent aussi un meilleur maintien dans les virages grâce à une barre antiroulis plus grosse. Cela dit, le Peugeot 3008 offre un dynamisme supérieur avec un train avant plus rigoureux.

Parallèlement au plaisir de conduite, le Qashqai rassure en toutes circonstances.

C'est particulièrement vrai en version All Mode (la transmission intégrale de Nissan). Ainsi équipé, le Qashqai gagne en efficacité sur routes glissantes. Cette variante pèse 95 kg de plus. Du coup, le SUV de Nissan perd en agilité et consomme un peu plus. Le constructeur réserve l'All Mode uniquement au diesel 1.6 dCi 130 ch. Les plus pointilleux reprocheront une direction encore un peu lourde. Un inconvénient surtout en ville lors des manœuvres. Mais elle gagne en douceur grâce à l'ajout d'un amortissement

efficace dans la colonne de direction, qui a pour but de stopper les vibrations dans le volant. Les autres moteurs disponibles restent les mêmes. On retrouve donc en essence le 1.2 DIG-T de 115 ch disponible en boîte manuelle ou automatique Xtronic (+ 1 600 €). Une mécanique à l'agrément de conduite limité lorsque la voiture est chargée. Plus puissant, le 1.6 DIG-T avec 163 ch manque de sobriété en usage intensif. En diesel, à côté du petit 1.5 dCi 110 ch, le 1.6 dCi 130 ch (lui aussi disponible en boîte automatique) représente un choix judicieux grâce à sa polyvalence. Seul le manque de tonus à bas régime et les derniers rapports, trop longs, obligent à souvent rétrograder pour relancer la voiture. Heureusement, la commande de boîte est agréable à manipuler. Douce, elle se montre franche dans le verrouillage des 6 rapports. Pour profiter au mieux de cette mécanique, une conduite en bon père de famille s'impose. Dans →



1



3



2

➊ Plus silencieux, mieux amorti, le confort de conduite progresse. ➋ Le volant est dorénavant doté d'un méplat en partie inférieure. Du coup, on ressent moins de gêne au niveau des cuisses pour accéder à bord. La finition n'est pas exempte de reproches. ➌ Le dCi 130 est épaulé par une boîte 6 vitesses agréable à manipuler. ➍ Sur la nouvelle finition Tekna+, les jantes de 19 pouces sont de série. Un avantage pour le style mais pas pour le confort. Les pneus taille basse 225/45 font ressortir les déformations de la chaussée.



4

LE LOOK EST PLUS AGRESSIF. LES CHANGEMENTS CONCERNENT POUR L'ESSENTIEL CAPOT, CALANDRE, BOUCLIERS ET OPTIQUES •••



ce cas, la discréetion du dCi ravit. Il faut dire que l'habitacle du nouveau Qashqai bénéficie d'une meilleure insonorisation grâce à des vitres arrière plus épaisse. D'autre part, de l'isolant a été ajouté derrière le tableau de bord, dans les contre-portes...

Sur le plan du style, ce Qashqai restylé adopte un look plus agressif et moderne. Les changements concernent pour l'essentiel le capot, la calandre, les boucliers et les optiques. Dans l'habitacle, ils restent mineurs. Le plus visible concerne le volant dont la forme présente un léger méplat en partie inférieure et des branches affinées pour

une meilleure vision du bloc d'instrumentation. Ce dernier, ainsi que la console centrale, conservent un design inchangé, très classique.

Grâce à l'utilisation de matériaux plus cossus, le soin apporté à la fabrication s'améliore.

C'est notamment le cas dans cette nouvelle finition haut de gamme Tekna+. Mais tout n'est pas encore parfait. Des ajustements imprécis accrochent le regard aux extrémités de la planche de bord, au niveau des seuils de porte, de la console centrale... Bref, un Volkswagen

Tiguan ou même un Peugeot 3008 offrent une qualité supérieure. À l'arrière, les cotes d'habitabilité, identiques, ne battent pas des records dans la catégorie. Néanmoins, deux adultes s'installent à leur aise.

Avec 400 dm³, le volume de coffre est suffisant dans l'absolu. Mais la concurrence fait toutefois mieux. En lot de consolation, celui du Qashqai séduit par son plancher astucieux qui permet de compartimenter l'espace pour mieux ranger ses affaires. En revanche, le Qashqai s'est toujours distingué par la richesse de ses équipements high-tech: caméra de recul avec vision 360°,

L'AMORTISSEMENT A ÉTÉ REVU; LES TRAINS ROULANTS ASSURENT AUSSI UN MEILLEUR MAINTIEN DANS LES VIRAGES ●●●



1



2

1 Sur la nouvelle finition Tekna+, le toit panoramique en verre est de série. Il est fixe. 2 Même si ce n'est pas le plus spacieux de sa catégorie, le Qashqai suffit dans l'absolu pour recevoir deux adultes. La nouvelle sellerie en cuir fait plus cossue mais elle se montre ferme. 3 Astucieux, le plancher se compartimente facilement. Le grand hayon remonte haut pour faciliter l'accès. Le seuil de chargement est élevé.



3





1 Les nouveaux sièges en cuir se règlent électriquement (de série sur Tekna+). 2 La caméra de recul avec vision 360° comprend le Park Assist (pictos en bas à droite) qui permet à la voiture de se garer seule. 3 À l'aide de ce bouton, on peut choisir le type de motricité: aux roues avant ou aux quatre roues.

Park Assist qui permet à la voiture de se garer toute seule. Sur cette phase II, Nissan va encore plus loin dans les aides à la conduite en installant le freinage d'urgence automatique avec reconnaissance des piétons et l'alerte anti-collision en marche arrière, entre autres. En fin d'année, un système de conduite autonome ProPilot (assistance généralement proposée sur des modèles de catégorie supérieure) sera disponible.

Autre bonne nouvelle: le tarif reste inchangé en finition cœur de gamme. Le niveau N-Connecta (avec le GPS de série) s'affiche à 31 350 € avec le dCi 130 ch. La Tekna+ à partir de 35 700 € avec le dCi 130 représente le must avec la sellerie cuir, le toit panoramique... Une dotation riche pour la contre-attaque du japonais dans une catégorie, il est vrai, de plus en plus disputée. ■



McLAREN 720S 720 ch

Chez McLaren, pas question d'enterrer la hache de guerre. La 720S monte en puissance et s'affirme en design, devant une concurrence médusée.

Par Laurent Chevalier

Nouvelle offensive dans la guerre froide McLaren-Ferrari. Cette fois, Woking engage un tireur d'élite : un V8 armé jusqu'aux dents et doté d'une précision encore affinée. Le but non avoué mais évident consiste à dégommer une certaine 488 GTB pour briller au sommet de la hiérarchie des GT. Et, accessoirement, écorner la Lamborghini Huracán et la Porsche 911 Turbo S. Bref, que du beau linge, que McLaren compte bien essorer. La 720S, qui remplace la 650S, est la nouvelle tête de proche de la gamme Super Series de McLaren. Cette dernière se situant entre les Sport Series que sont les 540 et 570 et les Ultimate Series, fin du fin représenté par feue la P1. En attendant la remplaçante de l'icône F1 des années 90 (nom de code BP23), dont on ne sait pas grand-chose à part qu'elle sera produite à 106 exemplaires comme son aînée, qu'elle aura trois places, une définition routière et un prix avec plein de zéros derrière. Bref, les ingénieurs de Woking étendent leur toile, et la concurrence les observe en chiens de faïence.

Parmi les nouveautés, il faut retenir un élément clé : le châssis en carbone.

Il fait la différence avec les autres compétiteurs et autorise une rigidité en béton armé et une masse maîtrisée. La 720S l'illustre avec un total de 1 419 kg revendiqués, tous pleins faits. C'est-à-dire 100 à 200 kilos de moins que la majorité. Quand on sait que le poids est l'ennemi n°1 de la sportivité, on se dit que McLaren a une carte à jouer. Au volant, un seul enchaînement de virages suffit à faire éclater la vérité. La 720S dégaine plus vite que son ombre, plonge à la corde en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire et s'extirpe des virages en deux coups de cuillère à pot. Aucune inertie, pas de plongée au freinage, pas de roulis dans les virages, pas de cabrage à l'accélération, le sans-faute. Quant au confort de roulage, il est préservé, avec un mode de conduite favorisant le filtrage. Le beurre et l'argent du beurre. D'ailleurs, McLaren se targue d'avoir "la



HACHE DE GUERRE



suspension la plus sophistiquée au monde”. Il s'agit d'un système hydraulique relié à chaque jambe de force et dont la pression permet de se passer de barres antiroulis conventionnelles. Comme sur la 650S, en mieux, grâce à un plus grand nombre de capteurs qui permettraient de lire la route avec beaucoup plus de précision, selon ses concepteurs. À propos de lire la route comme un livre ouvert, c'est l'impression qui prédomine au volant de la 720S. Les remontées d'informations de la direction donnent l'agréable sensation de savoir où l'on place ses roues, au bénéfice de la précision de conduite. La McLaren donne le sentiment de ciseler ses trajectoires, avant de remettre le feu aux poudres et de sortir des virages en décollant comme une fusée.

Le V8 est un pétard à mèche courte !

Les motoristes de Woking se sont employés à gommer l'inertie propre aux premières 12C. Malgré leurs efforts, il est moins disponible à bas régime que le moteur Ferrari. C'est surtout en termes de tempérament qu'il peut progresser. Car il ne suffit pas d'être puissant et de faire du bruit – n'oubliez pas pour cela de cocher l'option des échappements sport – pour être aussi envoûtant qu'un moteur de Corvette Z06 ou de Mercedes GT R. Question de caractère.

Au chapitre des accélérations, la 720S profite de sa puissance magistrale et de son poids plume pour crever l'écran. Avec un 0 à 100 km/h expédié en 2,9 s et un 0 à 200 km/h en 7,8 s, McLaren se pose en alternative au gratin des V12 : Lamborghini Aventador S ou Ferrari F12 tdf. Idem en ce qui concerne la vitesse maxi, avec 341 km/h revendiqués. Cela peut paraître anecdotique pour une voiture destinée à la route, mais primo, qui peut le plus peut le moins, et deuxio, c'est révélateur de la stabilité aérodynamique quelle que soit la vitesse. Quant aux capacités de décélération, elles sont du même acabit. Grâce aux quatre pizzas en céramique mâchées par des pinces grosses comme ça, la 720S stoppe net : 122 m pour passer de 200 à l'arrêt complet. À titre de comparaison, la Bugatti Chiron annonce 3 m de plus sur le même exercice. Tout cela pour dire que la McLaren suit le sillon des supercars tout en étant une authentique GT. C'est-à-dire un vrai modèle de route, pas seulement destiné à se dégourdir les bielles sur circuit. Woking a travaillé sur l'ergonomie et la qualité de vie à bord. Les larges surfaces vitrées et l'excellente visibilité l'illustrent. En revanche, le niveau sonore est plus élevé que dans la 650S, à vitesse stabilisée. Raison de plus pour sortir de l'autoroute et partir à la chasse aux virages. Vous ferez un carton ! ■



L'avis de Laurent Chevalier



J'adore l'agilité des McLaren ! La 720S ne déroge pas à la règle. Sa puissance sans limite est extraordinaire.



McLAREN 720S EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	720 ch à 7500 tr/mn
Couple maxi	770 Nm à 5500 tr/mn
Type	V8 2 turbos, essence
Cylindrée / puissance fiscale	3994 cm ³ /NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 7



Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV / AR	245/35 ZR 19 / 305/30 ZR 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,54/2,06/1,16/2,67 m
Poids/tractable freiné	1419 kg/-

Performances

0 à 100 km/h	2,9 s
Vitesse maxi	341 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	150 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	249 175 €
Malus (CO ₂)	10 000 € (516 g/km)
Prix du modèle essayé*	326 545 €
Garantie	3 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

4 airbags, amortisseurs pilotés, clim. auto., disques de freins avant carbone/céramique, jantes 19 et 20 pouces, ESP et ASR, surveillance de pression des pneus, système multimédia avec GPS, volant cuir multifonction réglable en hauteur et profondeur, sièges baquets...

Options

Bouliers arrière et partie centrale carbone (5490 €), colonne de direction électrique (1 680 €), coque rétros carbone (2 770 €), inserts intérieurs carbone (5 490 €), système de télémétrie embarquée pour roulage sur circuit (4 430 €), système de levage du train avant (4 430 €)...

Consommations

Mixte	11,7 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	17,5 / 8,5 l/100 km
Réservoir	75 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



McLaren persiste et signe avec un style affirmé, un châssis ultra-efficace et un moteur explosif. Le poids maîtrisé fait la différence face aux rivales. La 720S s'approche de la perfection. Elle l'atteindrait avec une mécanique au caractère plus envoûtant !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Ici, ce qui est important, c'est le compte-tours pour aller titiller le couple maxi perché à 5500 tr/mn. ❷ Le correcteur de trajectoire compte une fonction qui permet d'ajuster, quasiment au degré près, l'angle de dérive souhaité : jouissif ! ❸ Une fois la 720S lancée, les freins carbone/céramique ne sont pas un gadget pour la stopper net. ❹ Les sièges baquet, de série, participent à l'ambiance à bord. En revanche, l'intérieur carbone est en option et pas donné !



1419 KG POUR 720 CH, QUI DIT MIEUX ? DANS LA CATÉGORIE, PAS GRAND MONDE ! ■■■



TOUJOURS D'ATTAQUE ?

Avec l'Ateca, Seat a fait une entrée remarquée sur le segment des SUV. Reste à savoir si ce modèle garde sa superbe en version d'entrée de gamme.

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

À PETITES FOULÉES MAIS...

Il faut se pincer pour y croire mais, oui, c'est bien un petit 3 cylindres 1.0 qui vient prendre place sous le capot de l'Ateca. Bien aidé par un turbo, ce bloc revendique 115 ch. Une puissance honorable mais est-elle suffisante pour animer un engin de ce format ? La réponse est oui, clairement oui ! Certes, dans cette définition, l'Ateca ne vous collera pas au siège mais ses relances n'ont rien d'anémiques et l'agrément de conduite est satisfaisant. À noter que si la valeur de couple est un peu juste, cela ne pénalise pas la disponibilité de la mécanique qui reste bonne de 2000 à 5000 tr/mn.

L'avis de Pascal Richard



Un SUV essence qui ne transforme pas les passages à la pompe en punition, voilà qui donne le sourire !



BIEN ACCROCHÉ !

Ce ne sont pas les 115 ch du petit 1.0 TSI qui vont venir à bout du châssis de l'Ateca ! Très à l'aise sur tous les types de terrain, le SUV de Seat revendique des qualités routières nettement au-dessus de la moyenne. Son train avant est précis, il est peu sensible au roulis et son agilité est étonnante. À noter que cette version ne peut recevoir ni la transmission intégrale 4Drive, ni la boîte DSG à double embrayage.



PAS VRAIMENT LA FÊTE

Jusqu'ici, nous avions eu entre les mains des Ateca en finition Style (niveau intermédiaire).

La présentation était soignée, ce qui aidait à accepter le manque de fantaisie du traitement de l'habitacle. Ici, en entrée de gamme, ça ne se danse plus tout à fait pareil ! Ainsi, si la finition reste correcte, la présentation, elle, est nettement moins chic. Plastiques durs mais bien assemblés, écran tactile tout rikiki (5 pouces), garniture de sellerie peu flatteuse... tout cela fait un peu pauvre. Heureusement, le bon confort et l'habitabilité plus qu'honorables sont là pour équilibrer le bilan.

SANTÉ, SOBRIÉTÉ !

La présence d'un petit moteur sous le capot d'une "grosse" auto n'est pas toujours synonyme de bon résultat en matière de consommation. Pas toujours, mais là oui ! En effet, avec une consommation moyenne de 7,6 l aux 100 km, l'Ateca 1.0 TSI fait mieux que ses principaux concurrents (Nissan Qashqai, Peugeot 3008, Renault Kadjar). Seul petit regret : à cause de son réservoir un peu juste (50 l), son autonomie se situe tout juste dans la moyenne de la catégorie.

SEAT ATECA

1.0 TSI 115 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-Montlhéry.

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 115 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 200 Nm à 2 000 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	215/60 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,36/1,84/1,61/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 303/1 300 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 32,8 s
0 à 100 km/h	■ 10,6 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 10,5/13,2/18,9 s
Vitesse maxi	■ 174 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/147 m
Volume de coffre	■ 515 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 38,5/62,8/66,2 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 21 990 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé*	22 600 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■

7 airbags, autoradio avec écran tactile de 5 pouces, banquette AR fractionnable, climatisation, ordinateur de bord, connexion Bluetooth, prise USB compatible Apple, vitres AV/AR élec., rétros élec./dégivrants.

Options

Climatisation auto. + régulateur de vitesse (400 €), peinture métallisée (605 €), peinture Bleu Rebell (350 €), peinture métallisée (950 €), système multimédia pour les places arrière (2 005 €), toit ouvrant électrique (1 020 €).

Consommations

Moyenne	■ 7,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,5/7,4/7,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 657 km/50 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Si on met de côté son manque de chaleur en présentation, cette version d'entrée de gamme ne nous a pas déçus. Vaillant, le petit 1.0 TSI s'acquitte honorablement de sa tâche et, surtout, le rapport prix/équipement affiché par ce modèle est très attractif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAI

Une croisière d'exception Vietnam - Cambodge 13 jours au fil du Mékong

Places limitées
réservez vite !



À partir de
2358€ PAR PERSONNE
au lieu de 2850€
13 JOURS / 10 NUITS
INCLUS vols réguliers, visites,
pension complète...
PRIX SPÉCIAL LECTEURS !
Jusqu'à
492€
de réduction

Les points forts de la croisière

- Un programme original : 9 jours de croisière et 3 à terre
- TOUTES les visites et les spectacles inclus
- Un tarif TOUT COMPRIS, spécial lecteurs
- Un bateau 4* de 24 cabines, habillé de bois exotique.

Renseignements : 01 41 33 59 00

Hô-Chi-Minh (Saigon) - Phnom Penh - Temples d'Angkor

Découvrez les hauts lieux classés
au patrimoine de l'Unesco au
rythme des flots du Mékong.

Cette croisière fluviale offre un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre le Vietnam et le Cambodge d'hier et d'aujourd'hui.

L'Auto-Journal vous propose ce programme de 13 jours pour découvrir la chaleureuse et trépidante Hô-Chi-Minh-Ville, les majestueux temples d'Angkor, Phnom Penh la coloniale et sa pagode d'argent, le fascinant spectacle des danses khmères.



DATES ET TARIFS DES CROISIÈRES 2017 - 2018					
Août 2017	Sept./Oct. 2017	Nov./Déc. 2017	Janvier 2018	Fev./Mars 2018	Avril 2018
20/08 au 1 ^{er} /09 ↓ 2358€	5 au 17/09 ↓ 2563€	8 au 20/11 ↓ 2764€	5 au 17/01 ↑ 2764€	12 au 24/02 ↓ 2764€	1 ^{er} au 13/04 ↓ 2358€
30/08 au 10/09 ↑ 2563€	15 au 27/09 ↑ 2563€	10 au 22/12 ↓ 2358€	11 au 23/01 ↓ 2764€	28 au 12/03 ↓ 2764€	11 au 23/04 ↑ 2358€
—	7 au 19/10 ↓ 2563€	20/12 au 1/01/2018 ↑ 2563€	21 au 2/02 ↑ 2764€	26/03 au 7/04 ↑ 2358€	17 au 29/04 ↓ 2358€
—	—	26/12 au 7/01/2018 ↓ 2764€**	—	—	—

Pré/post acheminement de votre région, supplément/perso pour le pont supérieur : nous consulter.

* Supplément Noël : 199 €/perso - **Supplément Jour de l'An : 160 €/perso

↑ Sens en remontant : HO-CHI-MINH VILLE-SIEM REAP ↓ Sens en descendant : SIEM REAP (ou ANGKOR si extension) HO-CHI-MINH VILLE

Avec l'Auto-Journal tout est compris dans le tarif à partir de 2 358 € :

Le vol Paris / Hô-Chi-Minh Ville et Siem Reap / Paris - les transferts aéroport / hôtel et bateau / aéroport ou inverse - en cabine double pont standard - l'hébergement en hôtel 4* NL en chambre double à Siem Reap - la pension complète pendant tout le circuit - les transferts, les visites et excursions mentionnées au programme - les services d'un guide national francophone pour les visites - des guides locaux pendant la croisière - les services de notre directeur de croisière CroisiEurope à bord - les boissons à tous les repas (1 soda ou 1 bière ou 1 eau minérale et café et thé par personne et par repas) - l'assurance assistance rapatriement - les pourboires (pour le personnel pendant la croisière). (NB : visas et taxes aéroport non inclus).

Biographie

SITE DE PRODUCTION

COLOGNE

(Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2016, il s'est vendu **25 451** exemplaires de Fiesta en France, contre **26 041** douze mois plus tôt: une faible érosion qui ne s'est pas produite au niveau européen, les chiffres pour les mêmes périodes étant respectivement de **297 200** et de **282 700** unités.

MOTORISATIONS

DIESEL : 1.4 de 70 ch, 1.5 de 75 ch, 1.6 de 75 à 95 ch.

ESSENCE : 1.0 3 cylindres de 65 à 140 ch, 1.2 de 60 à 82 ch, 1.3 de 60 ch, 1.4 de 96 ch, 1.6 de 105 à 134 ch, 1.6 Turbo de 182 à 200 ch (ST 2017)

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.0 100 CH**À BOÎTE MANUELLE**

Sa seconde vie en occasion

Les moteurs 1.0 EcoBoost de 100 et 125 ch sont à privilégié: suffisamment puissants et économiques, ils satisferont la majorité des utilisateurs. Les amateurs de conduite sportive s'orienteront vers une version ST.

PILOU



**Née en 2008
Fin de carrière 2017**

Ford Fiesta

Remarquable par son rapport prix/prestations, la Fiesta 6^e du nom, l'était encore par ses mécaniques 3 cylindres et ses qualités routières. Elle tire sa révérence mais la saga continue. Par Stany Meurer

Pour Ford, la Fiesta est une success-story débutée en 1976 et qui s'étend sur six générations. Quand elle naît, la Renault 5 a déjà 4 ans, la Volkswagen Polo est encore un poupon dans sa première année et l'Opel Corsa... n'est pas encore apparue (elle verra le jour en 1982)! Si toutes ses générations ont été recherchées, certaines l'ont été plus que d'autres en raison de qualités particulières

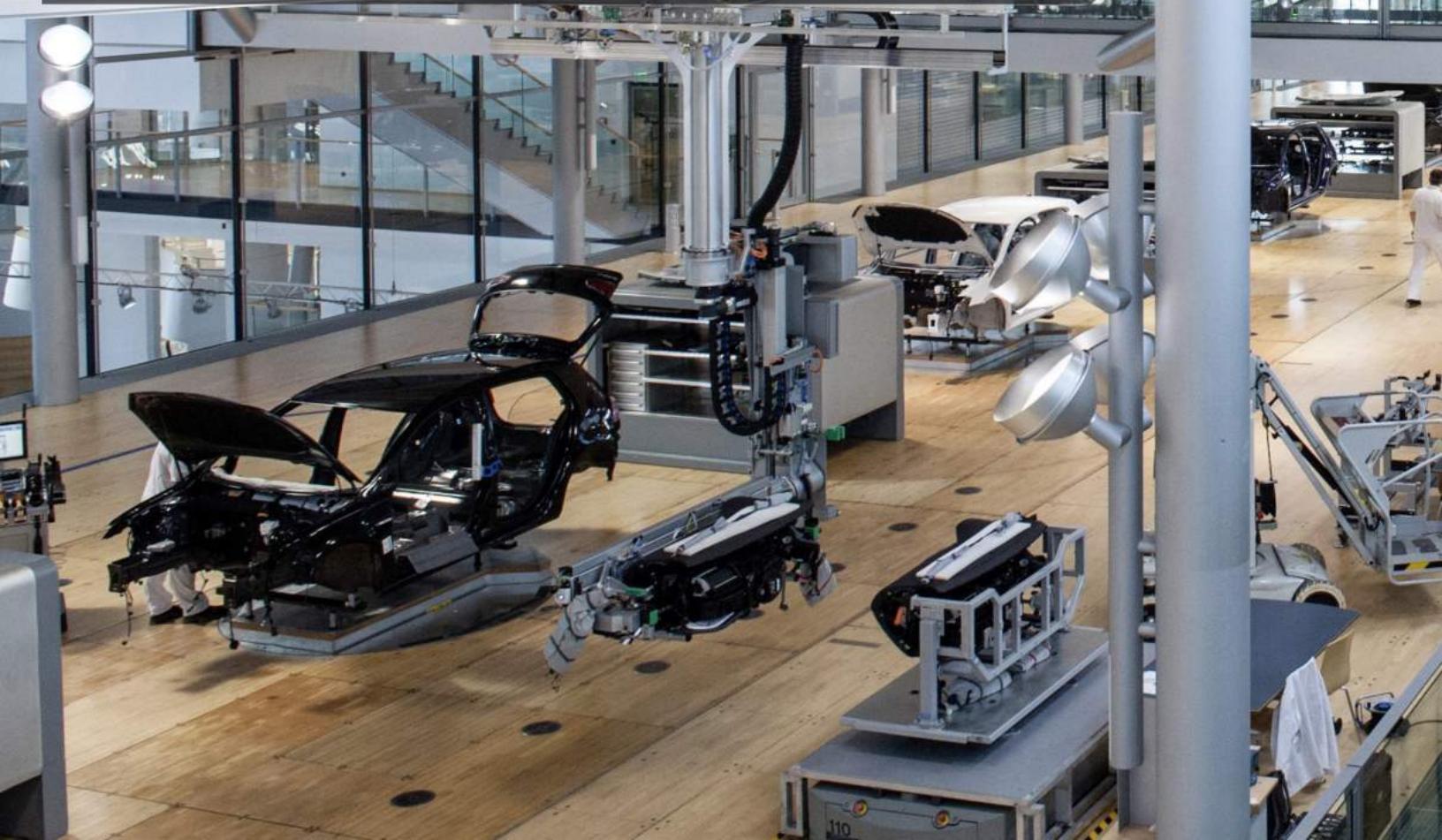
liées notamment à des mécaniques brillantes. Ce fut le cas du 4^e opus, produit entre 1995 et 2002, et qui abritait l'épatant moteur 1,25 litre développé par... Yamaha. Rebelote avec la 6^e et actuelle édition qui a éterné en 2012 les étonnantes 3 cylindres 1 litre EcoBoost, couronnés de multiples récompenses. Mais la Fiesta ne se résume pas à ses seuls moteurs. C'est encore une

brillante citadine aux nombreux talents, qui a toujours eu le bon goût de ne pas faire payer ceux-ci au prix fort. Sur tous les marchés où elle a été commercialisée, les acheteurs ne se sont donc pas trompés en succombant à ses qualités bien réelles qui vont au-delà d'une silhouette originale. Il reste à sa remplaçante à faire aussi bien qu'elle, pour que la belle histoire continue... ■

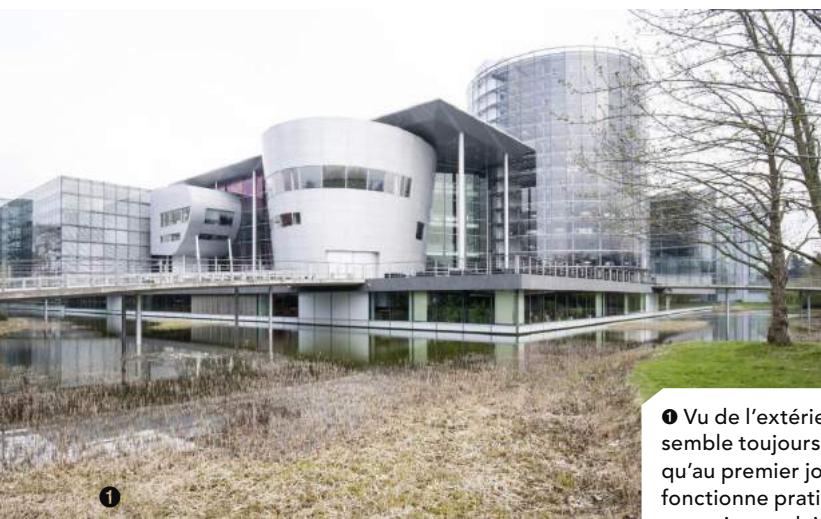
Usine stratégique

Reconvertir une usine automobile située en plein centre d'une grande ville, Dresde, en une vitrine de la voiture électrique et l'associer à un plan plus global sur la mobilité vertueuse, voilà une idée aussi géniale qu'audacieuse ! Vous avez dit "lumineuse" ?

Par Stany Meurer Photos Joël Peyrou







❶ Vu de l'extérieur, le bâtiment semble toujours aussi futuriste qu'au premier jour. ❷ L'usine fonctionne pratiquement en autarcie, produisant en interne l'énergie nécessaire à son fonctionnement. ❸ Un mini-musée retrace l'historique de la voiture électrique chez Volkswagen.



Petit retour en arrière. Plus précisément à la fin des années 90. À l'époque déjà, pour les plus intégristes des autophobes, la voiture, sale et polluante, doit être bannie des centres urbains. Évoquer devant ces personnes l'idée même d'implanter une usine automobile en plein centre d'une ville historique, accolée à un jardin botanique de surcroît, relève de la pure provocation. Volkswagen n'en a cure, lui qui décide pourtant d'ériger à Dresde la Gläserne Manufaktur (usine de verre) comme un temple moderne dédié à l'automobile de luxe.

La conception et la réalisation du complexe ont d'emblée respecté les exigences les plus strictes en matière de législation environnementale. Ainsi, 90 % des pièces nécessaires à l'assemblage ont été acheminées par un tramway de 60 m (l'équivalent de trois camions) spécialement élaboré pour cet usage, utilisant le réseau municipal sur les 5,5 km et pendant les 18 minutes du parcours. En revanche, l'affectation même du lieu à la fabrication d'une des autos les plus polluantes de la gamme – en l'occurrence la prestigieuse Phaeton – avait de quoi surprendre. Cette “anomalie” industrielle – qui aura duré près de quinze ans – est aujourd’hui terminée. Plus exactement depuis le 18 mars 2016, date

à laquelle la production de cette grande berline a été arrêtée. Mais l'usine était tellement belle et novatrice qu'il était impensable qu'elle devienne une ruine. Depuis le début du mois d'avril dernier, grâce à un investissement de 20 millions d'euros et à de nouveaux accords passés avec la ville de Dresde, la machine s'est donc remise en route avec pour objectif d'assembler des e-Golf, mais pas uniquement...

Pour imposant qu'il soit, le bâtiment lui-même est spectaculaire par sa forme et remarquable par sa parfaite intégration dans une vaste zone verte. Ainsi, son important vitrage a imposé la pose de radars pour détecter les oiseaux et le montage de haut-parleurs émettant des sons reproduisant des cris d'oiseaux mâles afin d'écartier les volatiles.

Dans l'usine construite sur trois niveaux, toutes les pièces attribuées à une voiture – rien n'est fabriqué sur place – sont transportées dans des chariots autonomes suivant en permanence le véhicule en construction. L'ouvrier chargé du montage ne doit donc jamais chercher de pièce, celle-ci se situant à proximité immédiate. Sur la “chaîne” d'assemblage, les voitures progressent d'un poste de travail à l'autre au rythme de 50 cm par minute grâce à un plancher mobile.

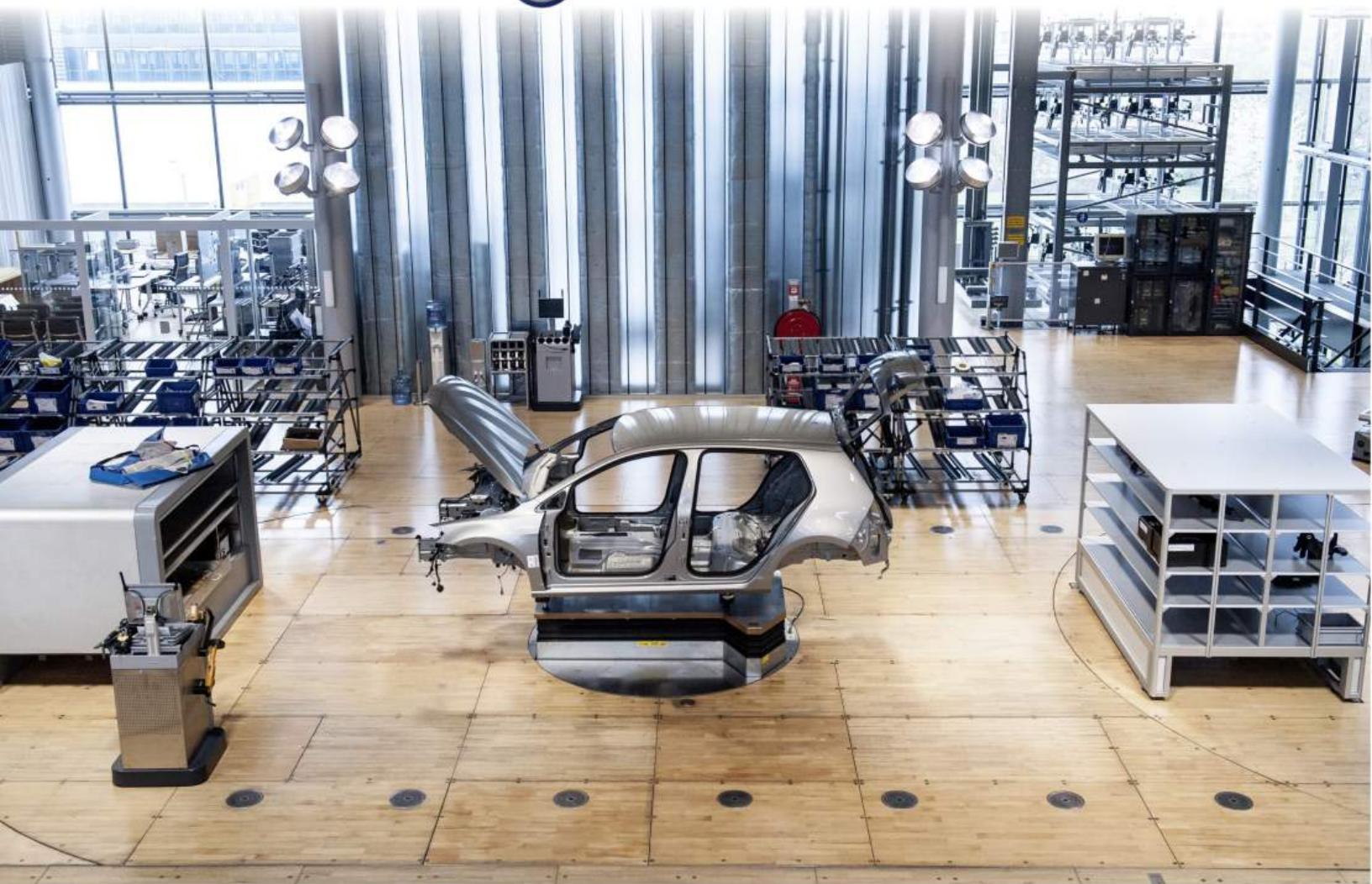
Un endroit particulièrement spectaculaire est celui où a lieu le “mariage” du châssis à la carrosserie, opération entièrement automatisée qui se →



➊ Ce robot transforme vous accueille dans la partie destinée au futur du constructeur. ➋ Outre l'objet (ici un vélo), Volkswagen entend prendre une part importante dans les services. ➌ La mobilité selon Volkswagen peut prendre différentes formes à deux, trois ou davantage de roues.

SUR LA "CHAÎNE" D'ASSEMBLAGE, LES VOITURES PROGRESSENT D'UN POSTE DE TRAVAIL À L'AUTRE AU RYTHME DE 50 CM PAR MINUTE GRÂCE À UN PLANCHER MOBILE.





PLUS QU'UNE USINE, LA GLÄSERNE MANUFAKTUR EST LA CARTE DE VISITE DU FUTUR DE LA MOBILITÉ SELON VOLKSWAGEN.

réalise tel un ballet mécanique et où tous les serrages sont exécutés par des machines. Autres particularités de l'endroit : le silence et l'apparente décontraction des ouvriers s'avèrent très impressionnantes.

À ces spécificités uniques, il convient d'ajouter l'esthétique et la propreté clinique du lieu, dont le sol est intégralement recouvert de plancher noble (1), choisi à la fois pour son élégance, sa flexibilité et sa résistance au feu. Aux endroits où la voiture pose ses roues sur le sol, l'essence choisie est un chêne foncé alors que partout ailleurs, et donc où elle ne roule pas, un érable clair du Canada a été préféré !

Quant à l'éclairage, il est assuré par l'important vitrage mais aussi par un éclairage indirect à basse énergie de dernière génération. Sur tout le site, on ne dénombre que quatre robots, utilisés uniquement pour les tâches lourdes et pénibles.

Mais tout cela n'est qu'un volet de l'opération séduction. Car ce projet s'inscrit dans un cadre plus large destiné à promouvoir le véhicule électrique mais aussi à faire glisser progressivement le groupe Volkswagen du rôle de simple fabricant d'automobiles à celui de fournisseur de mobilité dans son sens le plus large, y compris celui du software d'applications électroniques, a priori autrement plus lucratif.

Pour cela, Volkswagen a conclu des accords le 2 novembre 2016 avec la ville de Dresde afin de multiplier les initiatives destinées à mettre en avant la voiture électrique et susciter des vocations. C'est notamment le rôle du programme d'incubateur d'idées. Il s'agit d'attirer sur place une dizaine de start-up en leur proposant de venir y développer durant 200 jours leur projet intermodal comme le Ride Sharing (partage de mobilité), concernant la voiture elle-même ou tout ce qui tourne autour, et cela tous frais payés et en leur offrant une bourse de 15 000 €.

Cette opération, reproduite deux fois par an via une session de printemps et une seconde en automne, n'est qu'une étape d'un plan savamment élaboré et orchestré par Volkswagen et les autorités locales. Si le constructeur entend s'imposer comme un joueur principal sur l'échiquier de la mobilité, la ville de Dresde pour sa part se verrait bien devenir l'élément central de la "Silicon Valley allemande" désirée par le Land de Saxe.

En fait, pour Volkswagen, il s'agit de tourner au plus vite la page du dieselgate et, plus progressivement, celui de la construction automobile traditionnelle. Bien au-delà du virage de la voiture électrique, l'enjeu est celui d'une véritable révolution industrielle dont la Gläserne Manufaktur n'est qu'un maillon, la partie émergée de l'iceberg... ■

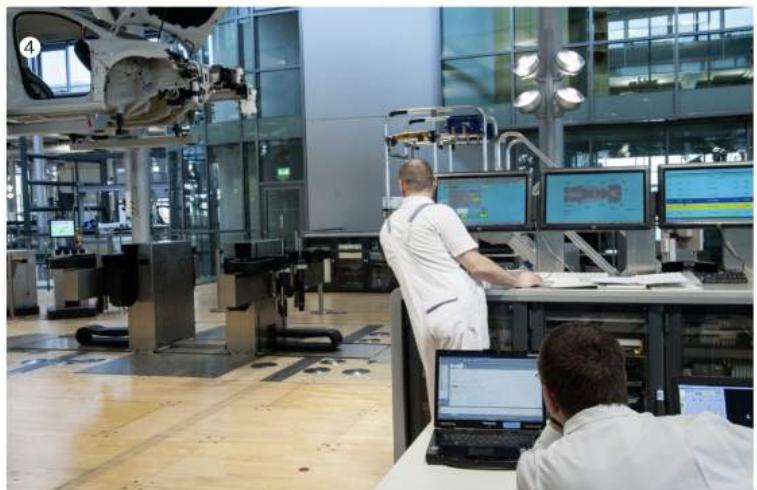
Les clés de l'usine

- ARCHITECTE: **Gunter Henn**
- CONSTRUCTION: **du 27/06/1999 au 11/12/2001**
- SURFACE AU SOL DU SITE: **8,3 hectares... en pleine ville**
- PARQUETS EMPLOYÉS ET VERRE UTILISÉ: **24 000 m² et 27 500 m²**
(soit, respectivement, 3,4 et 3,9 fois la superficie d'un terrain de foot utilisé pour des matchs internationaux!)
- CAPACITÉ DE LA TOUR DE STOCKAGE: **280 voitures**
- CHIFFRES DE LA PRODUCTION DE 2001 À 2016: **84 235 VW Phaeton + 2 186 Bentley Flying Spur**

- NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES: **300**
- CAPACITÉ MAXIMALE DE PRODUCTION ACTUELLE: **35 voitures/jour avec une équipe, possibilité d'atteindre jusqu'à 100 voitures/jour avec trois équipes**
- PARTICULARITÉ DE L'USINE: visites (85 000 personnes en 2016) et multiples activités culturelles organisées avec l'opéra de Dresde. Actuellement, une visite incluant un essai sur route (30, 45 ou 60 minutes) de la Volkswagen e-Golf vous coûtera 7 € par personne (gratuit pour les enfants)



① À Dresde, les Golf électriques sont construites à la main. Pour info, seule la partie arrière de leur plancher diffère d'une Golf thermique. ② La visite inclut une partie récréative qui plaira aux plus jeunes... et aux autres. ③ La "zone du mariage" voit la carrosserie venir épouser les éléments inférieurs, en l'occurrence le groupe propulseur, les trains roulants et les composants électriques. ④ La machine n'a toujours pas remplacé l'homme...





F1 DU FUTUR

L'avis d'Alain Prost

Il y a quelques semaines, au Salon de Shanghai, Renault dévoilait un concept-car illustrant sa vision de la Formule 1 du futur. Alain Prost, conseiller du constructeur, nous en dit plus...

Propos recueillis par Laurent Chiapello

L'Auto-Journal: Ce concept pour 2027 est très différent des F1 actuelles. Est-ce qu'on peut aller aussi loin et aussi vite dans le changement ?

Alain Prost: C'est une vision réaliste. Avoir un moteur plus puissant avec une partie électrique... ça semble logique. Après, on peut avoir d'autres interprétations. Par exemple, moi j'aimerais bien qu'on puisse stocker une partie de l'énergie électrique pour faire du "push to pass"**... car ce sont des choses qu'on peut communiquer aux fans.

"Remettre le pilote en vedette"

L'AJ: De tous les éléments d'avenir présentés sur le concept, lequel vous paraît prioritaire ?

A.P.: Le moteur hybride mais aussi tout ce qui touche à la connectivité avec le public. Comme le fait de rendre le pilote plus visible. Nous, les pilotes, on a une sorte de frustration : quand on gagne – ou quand on perd – personne ne voit nos sentiments, ni d'ailleurs notre travail... Donc, le but est au moins de montrer notre travail.

L'AJ: Il y a un certain désamour aujourd'hui à l'égard de la F1. Comment l'expliquez-vous ?

A.P.: La perception qu'ont les gens de la F1 aujourd'hui est que c'est trop sophistiqué, trop artificiel, trop contrôlé par les ingénieurs, pas assez par

les pilotes. Et on ne comprend pas tout... Même moi, quand je vais voir la télémétrie des autos et les ingénieurs, il y a la moitié des choses que je ne comprends pas...

L'AJ: Comment rendre la F1 plus facile à comprendre ?

A.P.: Certains pensent qu'on devrait revenir à une auto basique sans électronique... Mais cette vision n'est plus compatible avec les grands constructeurs. En revanche, on pourrait partager plus d'infos avec le public, comme la formule électrique communique les niveaux de charge de la batterie... On pourrait par exemple donner le niveau d'usure des pneus. On peut aussi imaginer d'installer dans les F1 des caméras à 360° permettant à chaque téléspectateur de choisir la vue qu'il souhaite dans chaque monoplace. Ce serait top !

"Une course le samedi et une le dimanche?"

L'AJ: Comment retrouver des images comme celles de votre époque, où l'on vous voyait vous battre en permanence avec le volant ?

A.P.: Aujourd'hui, il y a beaucoup d'aides au pilotage et puis, il y a la question de la aérodynamique. Je suis partisan de plus d'adhérence mécanique, notamment par les pneus, et moins d'aéro... Je préférerais, par exemple, avoir 4 roues motrices et enlever beaucoup d'aéro... parce que là, on aurait des autos plus compliquées à conduire !

L'AJ: Faut-il aussi changer le format des courses ?

A.P.: Je suis contre l'idée d'avoir deux courses plus courtes le dimanche. Il y aurait deux vainqueurs dans la même journée, la perception ne serait pas la même. En revanche, on pourrait étudier l'idée d'avoir une course le samedi qui permettrait de classer les pilotes pour la grille de départ de la course du dimanche, qui resterait l'épreuve principale. ■

**Accélérer pour doubler





LIONEL KORETZKI

UNE SIGNATURE LUMINEUSE

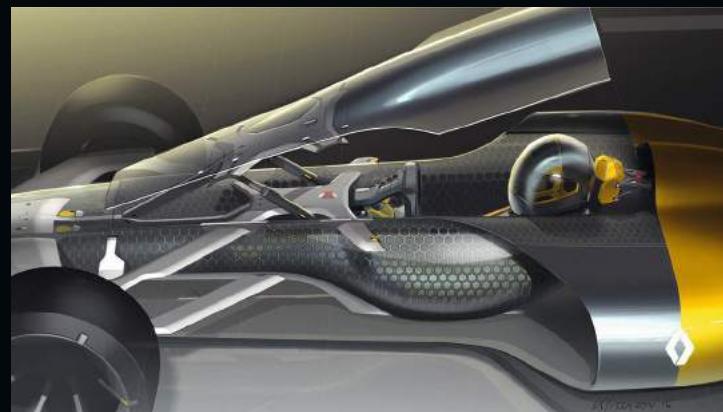
... qui rappelle les feux de jour des modèles Renault de route et distingue cette monoplace de celles des autres équipes.



RENAULT DESIGN

DES AILERONS MOBILES

L'appui qu'ils génèrent peut être réglé différemment pour chaque virage.



EMMANUEL KUSSAROV

UN PILOTE PLUS VISIBLE

Grâce à un cockpit transparent fermé par une bulle en polycarbonate.

UN V6 TURBO HYBRIDE DE 1360 CH

C'est-à-dire 40% de puissance en plus qu'aujourd'hui! Dans les stands, la F1 roule en mode 100% électrique.



MARC GUILLAUMIN

DES ROUES "COMMUNICANTES"

Un système de LED permet d'afficher sur les roues le nombre de tours restants, le classement du pilote, etc.



*C'était en
août 1972
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES	
LxLxh:	4,86 x 1,86 x 1,27 m
Poids:	1590 kg
Puissance:	
253 ch DIN	à 4400 tr/mn
1000 m d.a.:	
28 s	
V. max.:	
216,8 km/h	
Consommation à 90 km/h:	
N.C.	

À l'instar de la GTO, la Firebird a une vraie gueule, en rapport avec ce qu'elle a sous le capot: un bon gros V8 de... 38 CV fiscaux!

LA PONTIAC FIREBIRD À L'ESSAI

Pontiac, inventeur en 1964 de la muscle car avec la GTO, lance, en 1972, sa Firebird. Un oiseau de feu qui sent autant le souffre que la gomme brûlée, et dont le coup de grâce sera donné, dès l'année suivante, à cause de primes d'assurance prohibitives et du choc pétrolier...

Par André Costa (1972) / Thomas Riaud (2017)

Extraits...

■ "Voici vingt ans, posséder une voiture américaine était signe d'opulence, et les vulgaires ne se lassaient pas d'admirer les imposantes carrosseries chromées garées au long des trottoirs des beaux quartiers."

■ "Aujourd'hui, toute une classe de voitures de prestige européennes fleurit, repoussant dans l'ombre la plupart des productions de Detroit."

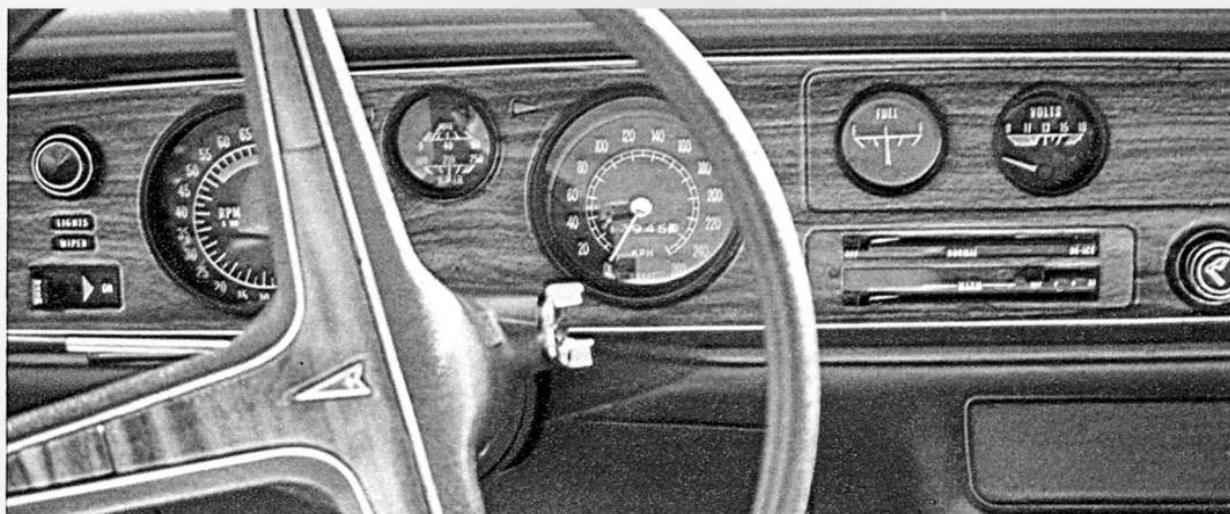
■ "Jamais les constructeurs américains n'ont prodigué autant d'efforts pour créer des voitures encore bien de chez eux, certes, mais malgré tout européanisées par certains côtés."

■ "Au sein de la gamme General Motors, la Pontiac Firebird représente, dans

une mesure certaine, l'interprétation américaine type de la puissante voiture de grand tourisme européenne."

■ "Cette Firebird, longue de 4,86 mètres et large de 1,86 mètre, nous l'avons promenée non seulement sur les autoroutes où elle a pu donner libre cours à son tempérament mais aussi dans les pires embûches parisiens et même sur le plus paradoxal des terrains."

■ "Puisqu'une voiture de grand tourisme est faite a priori pour pratiquer le tourisme, nous avons cherché un cadre inusité, prometteur de photographies originales et nous avons ainsi jeté notre dévolu sur une île bretonne."



Ambiance racing avec une instrumentation très complète et des informations que l'on ne trouve pas sur toutes les voitures, mais l'ensemble fait kitch avec ce placage en "ronce de formica" !



Avec deux personnes à bord, les 400 m départ arrêté ont été couverts en 15,4 s et les 1 000 m en 28 s.



↑ *Ses qualités*

MOTEUR INÉPUISABLE

“On demeure longtemps surpris de la rapidité des mises en vitesse, 180 km/h étant une allure de croisière atteinte pour un oui ou pour un non.”

DIRECTION DOUCE ET PRÉCISE

“Pour une voiture américaine, la direction est non seulement très douce mais également très directe, pas au point de la SM, mais quand même...”

LIGNEAGRÉABLE ET SUGGESTIVE

“Dans son ensemble, la Firebird est une jolie voiture; quoique massive, ses lignes sont harmonieuses.”

↓ *Ses défauts*

CONSOMMATION DISSUASIVE

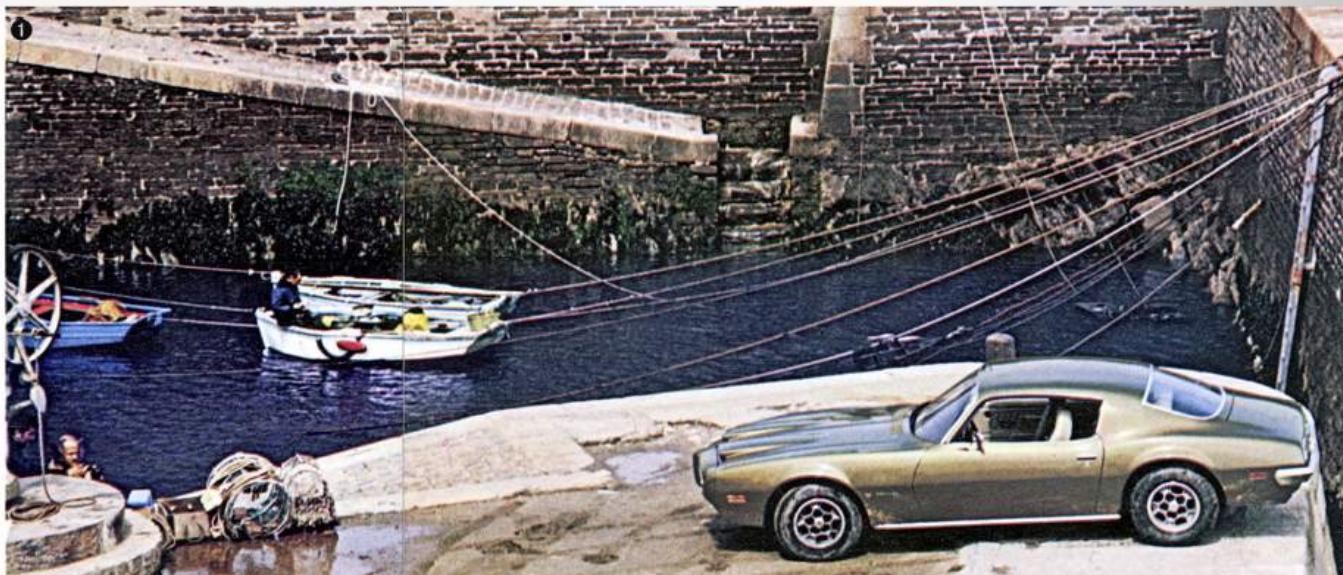
“Même pourvus d'une jolie fortune, ses aspirants propriétaires noteront sans doute avec intérêt une consommation globale, au terme de tous nos essais, de 33,5 litres aux 100 km!”

FREINAGE PEU ENDURANT

“Aussi bien à Groix que sur l'autoroute, le grand problème réside dans les freins: si l'on se fie à eux sans réserve et si le pied droit est vraiment lourd sur l'accélérateur, on ne s'arrête pratiquement plus après le troisième coup de pédale.”

SUSPENSIONS TROP FERMES

“Les revêtements d'excellente qualité sont évidemment bien acceptés, mais sitôt qu'il n'en est plus ainsi, la fermeté de la suspension jointe à la dureté des pneus soumet l'organisme à un traitement sévère.”



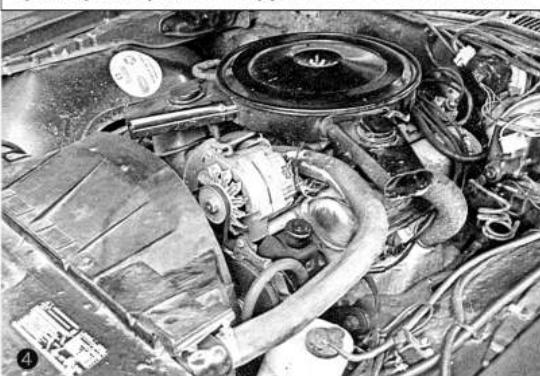
❶ Long capot pour abriter “la salle des machines” et habitacle rejeté loin derrière, la Firebird est fidèle à la ligne des GT. Des proportions qu'elle conservera sur les modèles suivants... ❷ Les prises d'air du capot, qui n'ont rien de factice, se trouvent affublées, à la demande du service des Mines français, d'épais tampons en caoutchouc. ❸ Cette première mouture de la Firebird est assurément la plus jolie de la lignée, le style perdant en pureté au fil des ans, jusqu'au modèle anguleux popularisé dans la série K 2000.



“ Bien que la puissance disponible à bas régime ne soit pas extraordinaire par rapport à la cylindrée, la Firebird « pousse » terriblement en toutes circonstances. ”



➊ Les sièges de cette 2+2 sont agréables et bien dessinés, mais le revêtement est de mauvaise qualité. ➋ En 1972, le mythe de la belle américaine fascine toujours et attire les badauds! ➌ C'est le plus souvent sous cet angle que l'automobiliste français de l'époque devait apercevoir, furtivement, la rapide Firebird! ➍ Cette muscle car reçoit bien évidemment un gros V8 de 6 547 cm³ à carburateur inversé quadruple corps. Il développe 253 ch DIN à 4400 tr/mn.



Extraits...

■ "Sur l'autoroute du Nord, voiture bien lancée et pneus bien gonflés, j'ai atteint facilement 216,8 km/h, le moteur étant manifestement au bout de ses possibilités."

■ "L'époque où la boîte automatique Hydramatic comptait quatre rapports est oubliée... Aujourd'hui, elle n'offre que trois vitesses avec une première montant à 70 km/h et une seconde à 130."

■ "Grâce au pont autobloquant, la puissance est assez bien transmise aux imposants pneumatiques 70x14 – qui s'usent rapidement – mais la conduite sous la pluie nécessite malgré tout un pied plutôt souple."

■ "Malgré les dimensions importantes de la carrosserie, on parvient à se faufiler à peu près partout, la circulation à grande vitesse sur itinéraire sinueux n'étant pas interdite, à condition de synchroniser ses mouvements comme il convient."

■ "Les essuie-glace extrêmement ferraillants et inopérants au-dessus de 180 km/h sont dissimulés au repos sous le capot, ce qui devrait a priori éliminer tout risque de contravention pour stationnement abusif."

■ "L'encadrement des portières n'est protégé par aucune gouttière, solution extrêmement agréable pour le regard, mais dont les inconvénients apparaissent clairement lorsque l'on ouvre une portière sous la pluie."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Le mythe de la muscle car en a pris un coup en 1973, au point de quasiment disparaître du paysage automobile, les rares survivantes ne devenant que des faire-valoir publicitaires sous une expression cosmétique. Mais l'Amérique tient à ses héros et aime les histoires qui se terminent bien. Ainsi, depuis une dizaine d'années, on assiste au come-back de cette espèce, avec une profusion de Ford Mustang, Dodge Challenger et autres Chevrolet Camaro. Un retour en force qui n'est pas pour nous déplaire!

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 LAND ROVER

“Ma dernière aventure dans le réseau Land Rover: je m'étais inscrit comme client sur le site pour un contact en avant-première du Velar, susceptible de m'intéresser. On m'a rappelé pour confirmer l'inscription en attente du rendez-vous... Puis on m'a bien rappelé, le 17 mai, pour m'annoncer la présence du Velar dans ma concession... le 13 mai ! Et me proposer d'aller dans un autre département, ou de me donner les coordonnées du responsable commercial de ma concession que j'ai déjà, évidemment. J'ai décliné poliment. Vous avez dit marque premium ?”

J. Guillauma

Jean-Claude Henry nous parle de son BMW X3 2.0d 184 ch BVA Luxe

ACHETÉ NEUF EN AVRIL 2011
120 000 km PARCOURS



“Cette voiture me donne toujours entière satisfaction. Depuis l'an dernier, j'ai fait une révision (110 000 km, 665 €) et changé les plaquettes avant (113 000 km, 340 €).

Je devrai bientôt remplacer les quatre

PZero en 245/50 R 18 Run Flat, qui auront fait environ 85 000 km (1 000 € chez Euromaster). Le bilan fiabilité et vieillissement après six ans: très positif à

l'extérieur, la peinture a gardé son

brillant, les plastiques ont bien vieilli. Seuls certains logos BMW ont souffert.

Idem à l'intérieur, avec une bonne tenue des sièges et du cuir, entretenue

régulièrement avec le produit adéquat BMW. Le mobilier ne présente pas de

traces d'usure et ne fait aucun bruit, tout ouvrant compris. Mais certains plastiques sont sensibles aux rayures.”

Olivier Dupé nous parle de sa Mazda MX-5 1.5 Sélection

“Pas tout à fait la rigueur de ma Clio R.S., mais une belle agilité, et un même état d'esprit: le plaisir et la passion.”



“Je poursuis la quête de l'inutile, et je viens de me séparer de ma Clio 4 R.S. – avec des regrets ! – pour m'acheter une Mazda MX-5 en version haut de gamme. J'avais prévu plutôt l'inverse (la version d'accès Élégance) mais la reprise de la Clio était conditionnée par l'achat d'une voiture en stock et la seule rouge (franchement LA couleur à acheter), c'était celle-là. Elle est superbe, même si je zappe pour le moment certains avantages qu'elle apporte, comme les 9 haut-parleurs, parce que je préfère écouter le moteur ! Pas mal du tout, ce petit atmosphérique. Ce n'est pas la R.S., évidemment, mais il se renforce déjà agréablement entre 3 et 4 000 tours, il

marche bien, et la voiture est légère. Et de 5 à 7 000 tours et plus, ça pousse, c'est top. C'est la grosse rigolade sur les petites routes. Mis à part sous une grosse pluie, je roule toujours décapoté, même avec 10 °C: les vitres remontées, la clim' qui gère et on est bien engoncé dans la voiture, c'est génial ! On va n'importe où pourvu que ça tourne et qu'il y ait une plage au bout. Enfin, l'accueil à la concession (Rennes) a été vraiment sympa. Elle a par ailleurs organisé une balade, avec une vingtaine de MX-5 de toutes générations; un autre jour, je me suis invité dans un groupe de motards en promenade, de suite adopté ! C'est ma moto à 4 roues...”

ACHETÉE NEUVE EN MARS 2017; 4000 km PARCOURS; CONSO. MOY.: 6,8 l/100 km
SES PANNEs: néant SES RÉVISIONS: néant .



aj L'avis de Brice Perrin

Les performances ? La conduite sportive ? Elle n'est pas ridicule en conduite sportive mais, bien plus que tout cela, c'est le plaisir de conduire que la MX-5 valorise avec un brio inchangé depuis des décennies. Ce séduisant roadster, accessible et toujours aussi mignon, est un sourire avec 4 roues. J'adore.

Vos autos nous intéressent

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



CLÉMENT CHOULOT

Pas de place à l'arrière du coupé Classe E

Avez-vous regardé la taille des nouvelles générations ? Elle est plus proche de 1,80 m que de 1,60 m. Pour que deux adultes de 1,80 m, comme vous le précisez dans votre article (L'AJ n° 980), entrent à l'arrière d'un coupé Classe E, le chauffeur doit faire 1,50 m... J'ai été, avec mes enfants, voir ce coupé. Et que ce soit avec eux ou moi au volant, le siège conducteur touche pratiquement à la banquette arrière. Donc je ne vois pas comment quelqu'un pourrait s'installer à l'arrière ? **J.-P. A.**



DENIS MEUNIER

Il s'agit d'un premier essai réalisé par un essayeur qui mesure 1,80 m. Il explique, photo à l'appui, que l'on peut s'installer et voyager sans difficulté à l'arrière du coupé Classe E. Ce qui ne veut pas dire que le conducteur ne doit pas faire l'effort d'avancer son siège de manière à ce que le passager installé à l'arrière puisse profiter d'un minimum d'espace pour les jambes. Enfin, sur un premier essai, nous ne publions pas de mesures. Il s'agit d'un jugement subjectif, le plus souvent effectué en comparaison des autres coupés de mêmes catégories. Lorsque nous aurons mesuré les cotes d'habitabilité du coupé Classe E, nous pourrons vérifier qu'il s'agit bien d'un des plus habitables de la catégorie.

Nissan Qashqai DIG-T 115, un bon choix ?

Je souhaite acheter un Nissan Qashqai, 115 ch, boîte CVT, Tekna. Que vaut ce véhicule pour 10 000 à 15 000 km par an ? Quid de sa consommation ? **P. L.**

Le Nissan Qashqai vient de profiter d'un restylage. Il faut donc être vigilant et sélectionner soit l'ancien modèle avec une bonne remise, soit vous assurer que c'est bien le nouveau qui vous sera livré. Quelle que soit l'année du modèle, le Qashqai demeure l'un des tout meilleurs SUV compacts. Reste que sa boîte à variation continue n'est pas la plus agréable sous forte sollicitation. Heureusement, ceci n'influence guère la consommation, toujours relativement mesurée. Avant de faire votre choix, vous pouvez essayer un Renault Kadjar TCE 130 BVM, un Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 BVA8 ou un Seat Ateca 1.4 TSI DSG. Et rapporter les sensations éprouvées aux différents tarifs négociés. À rapport prix / équipement équivalent, ma préférence irait au 3008, puis à l'Ateca et enfin au Qashqai.

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur: www.lechefdesessais.fr

ou contactez-nous par courrier/email: 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - autojournal@mondadori.fr - www.autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Pas d'antibrouillards pour l'Espace

Que penser de l'absence pure et simple d'antibrouillards avant sur le Renault Espace ? Les phares étant implantés très haut, les trajets par temps de brouillard deviennent une vraie galère. C'est même dangereux, à mon sens ! Il me semble qu'il s'agit là d'une faute de conception scandaleuse qu'il convient de signaler : est-il raisonnable d'espérer que le constructeur Renault, qui en équipe toutes ses voitures (au moins en option selon la finition), de la Twingo à la Talisman en passant par les Captur et autre Kadjar, envisage d'y remédier ? **O. B.**

C'est une tendance lourde qui dépasse le simple cas de Renault. Nombreux sont les constructeurs à considérer que les éclairages full LED et Xénon répondent à toutes les situations de conduite de nuit ou sous mauvaise visibilité sans nécessiter l'apport de véritables antibrouillards. Je suis d'accord avec vous. Même si les progrès réalisés en matière d'éclairage permettent d'élargir le faisceau sous certaines conditions sans éblouir les autres usagers, il est rare de retrouver le confort de véritables antibrouillards. Ce qui est tout à fait incompréhensible, c'est l'absence de ligne d'option permettant de sélectionner cet équipement.



STEFFEN JAHN



NISSAN

SKODA KODIAQ

Votre famille a des envies d'aventure ? Passez au SUV ! Et puisqu'il vous faut de la place, allons voir ce que nous propose le nouveau Skoda Kodiaq.

Par Pascal Richard Photos Denis Meunier

Jusqu'ici, en matière de SUV, Skoda proposait un programme minimum. En effet, on ne trouvait dans la gamme que le petit Yeti (4,23 m de longueur), un vrai SUV apparu en 2009 et les exécutions Scout. Ces dernières maquillaient les breaks Octavia et Superb en pseudo-baroudeurs. Avec le

Kodiaq, le constructeur tchèque change de braquet. Ainsi, avec une longueur de 4,70 m, le nouveau SUV de Skoda est doté d'un gabarit généreux qui lui permet d'embarquer jusqu'à 7 passagers. La banquette arrière coulissante est un plus également, tout comme le volume de chargement important (de 589 à

754 dm³ suivant la position de la banquette en configuration 5 places). Très confortable, le Kodiaq repose sur une plate-forme technique de Volkswagen Tiguan. Une bonne base qui lui permet de revendiquer d'excellentes qualités routières. Reste maintenant à trouver la version la plus intéressante de la gamme.

Taillé pour les grands espaces, le Kodiaq propose un très bon niveau de confort et une belle habitabilité. Il peut accueillir jusqu'à 7 passagers.



LA GAMME

Moteurs/Prix	Active	Ambition	Business	Style	Malus écologique 5/7 pl.
Diesel	2.0 TDI 150 ch DSG7	32050 €	34950 €	37040 €	39050 €
	2.0 TDI 150 ch 4x4	–	35350 €	37440 €	39450 €
	2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG7	–	36950 €	39040 €	41050 €
	2.0 TDI 190 ch 4x4 DSG7	–	38150 €	40240 €	42250 €
Essence	1.4 TSI 125 ch	24950 €	–	–	410/540 €
	1.4 TSI 150 ch DSG6	–	31350 €	33440 €	35450 €
	1.4 TSI 150 ch 4x4	–	31750 €	33840 €	–
	1.4 TSI 150 ch 4x4 DSG6	–	33350 €	35440 €	37450 €

Pour les versions 7 places, disponibles sur toutes les versions, ajoutez 820 €.



1

➊ Disponible en version quatre roues motrices, le Kodiaq peut à l'occasion s'aventurer dans les chemins creux... mais pas trop ! ➋ Comme souvent chez Skoda, la finition n'appelle pas de critique et il en va de même pour l'ergonomie. En revanche, côté présentation, un peu de couleur réchaufferait l'ambiance.



2

MANUELLE

Le Kodiaq propose une boîte mécanique à 6 rapports très douce et très bien guidée. Cette dernière est montée sur les versions 2.0 TDI 150, et les deux 1.4 TSI. Son étagement bien calibré permet d'exploiter pleinement ces mécaniques.

HEART AUTOMATIQUE

On retrouve ici la boîte à double embrayage DSG. Sur les versions diesel, il s'agit de la DSG7 tandis

qu'en essence, c'est la DSG6 qui s'y colle. Dans tous les cas, la rallonge demandée est de 1 600 €. Ce n'est pas rien mais il faut avouer qu'à l'usage, cette transmission est vraiment plaisante.

INTÉGRALE

Présente sur de nombreuses versions, la transmission intégrale permet au Kodiaq de faire quelques échappées hors bitume. Sur route, le gain en matière de sécurité active est appréciable.

L/1/h/empattement: 4,70/1,88/1,68/2,79 m

MOTEURS DIESEL

	➊ 2.0 TDI 150 ch	2.0 TDI 190 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500	190 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750	400 à 1 750

Performances

Vitesse maxi (km/h)	189	202
Accélération 0-100 km/h (s)	10,6	9,1
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	10,4	9,3 en Drive

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	7,4	7,8
---------------------------------	-----	-----

MOTEURS ESSENCE

	1.4 TSI 125 ch*	1.4 TSI 150 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 5 000	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 400	250 à 1 500

Performances

Vitesse maxi (km/h)	190	192
Accélération 0-100 km/h (s)	10,5	10,9
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	9,9 en Drive

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	6,1	8,4
---------------------------------	-----	-----

* Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

➊ 2.0 TDI 150 ch

Faut-il encore présenter ce moteur ? Présent sur la quasi-totalité des modèles du groupe Volkswagen (ça fait du monde !), ce 2 l de 150 ch n'est pas le bloc le plus brillant de sa catégorie, mais c'est assurément l'un des plus homogènes. À l'aise sur tous les types de terrain, il anime sans trop de difficulté l'imposant Kodiaq (1 837 kg en version 4x4). Sans être exceptionnelles, les relances sont d'un bon niveau et la consommation reste toujours dans les clous.

2.0 TDI 190 ch

Forcément, avec 40 ch de plus, les performances et l'agrément de conduite progressent. Mais attention : à partir de cette motorisation, le malus écologique a tendance à s'envoler. Pas moins de 1 260 €, c'est beaucoup et, surtout, cela met toutes les versions à plus de 40 000 €. Ça commence à faire cher.

ESSENCE

1.4 TSI 125 ch

Ce petit bloc essence est réservé à la finition la plus modeste de la gamme (Active), ce qui permet au Kodiaq d'afficher un prix de vente de moins de 25 000 € (avant malus écologique...). Côté performances, rien d'extraordinaire à attendre, mais rien d'indigne non plus. Toutefois, ce bloc n'est pas celui qui va le mieux au teint du Kodiaq.

1.4 TSI 150 ch

Davantage de puissance et un contenu technologique plus abouti (coupure automatique des cylindres) pour cette version qui propose un bon agrément de conduite et des performances tout à fait satisfaisantes. Reste un problème : le malus écologique varie ici de 2 000 à plus de 3 000 €.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, accoudoir central avant, aide au démarrage en côte, autoradio, banquette AR fractionnable et coulissante, climatisation, connexion Bluetooth, ordinateur de bord, radar de stationnement AR, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges AV réglables en hauteur, vitres électriques AV/AR, volant gainé cuir ajustable en hauteur/profondeur.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Active	Ambition	Business	Style
Assistant de maintien dans la voie	–	390 €	série	390 €
Caméra de recul	–	500 € ⁽¹⁾	série	série
Climatisation automatique	500 €	série	série	série
Déclenchement auto. des phares et essuie-glace	–	série	série	série
Hayon motorisé	–	450 €	450 €	série
Phares/feux arrière full LED	–/–	1060 €/130 €	série/série	série/série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	–	190 €	série	série
Projecteurs antibrouillard	–	série	série	série
Radar de stationnement AV/AR	310 €	série	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif (jusqu'à 160 km/h)	–	280 €	série	série
Système de navigation	490 €	série	série	série

(1) Inclut les feux arrière full LED

LES FINITIONS

ACTIVE

En entrée de gamme, le Kodiaq revendique une dotation d'équipements tout à fait correcte. En revanche, la présentation manque clairement de chaleur. Le choix des moteurs est limité au 2.0 TDI 150 ch et au 1.4 TSI 125 ch.

HEART AMBITION

Passer d'Active à Ambition implique un effort financier de 2900 €. Heureusement, la dotation d'équipements augmente substantiellement. Ici apparaissent le GPS, le radar de stationnement avant, la clim. automatique et le déclenchement automatique des phares et des essuie-glace. Tous les blocs sauf le 1.4 TSI 125 sont présents.

BUSINESS

Malgré son patronyme, cette exécution n'est pas réservée aux sociétés. Facturée 2 090 € de plus que l'Ambition, la Business apporte en plus la caméra de recul, les projecteurs full LED, le régulateur de vitesse adaptatif, l'assistant de maintien dans la voie... Côté moteurs, on trouve ici le même programme que sur la finition Ambition.

HEART STYLE

En attendant l'arrivée des finitions SportLine et Scout prévues pour novembre, l'exécution Style constitue le sommet de la gamme. Un positionnement qui garantit une panoplie d'équipements pléthorique comprenant notamment les sièges avant chauffants, une sellerie mixte cuir/Alcantara, un hayon motorisé, le détecteur d'angles morts, les jantes alliage de 18 pouces... Toutes ces douceurs impliquent un surcoût de 2 010 €.



1 La boîte DSG est un avantage sur route mais aussi lorsqu'on évolue en tout-chemin. 2 Indicateur d'inclinaison, cap, altimètre... vous voilà paré pour partir à l'aventure! 3 En matière d'aides à la conduite, le Kodiaq n'oublie rien. 4 Les places arrière proposent un bel espace pour les jambes. 5 Ici, pas d'instrumentation digitale mais cet ensemble très classique est agréable à l'œil et parfaitement lisible. 6 Le coffre varie de 300 dm³ (7 pl.) à 754 dm³ (5 pl.).



Le Kodiaq utilise la même base technique que le Volkswagen Tiguan.



Malgré son gabarit, le Kodiaq se prend en main facilement, même en ville.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ AIDS À LA CONDUITE

(DE 50 À 960 €)

Le Kodiaq propose de nombreuses aides à la conduite, parmi lesquelles on trouve le détecteur de fatigue (50 € à partir de la finition Ambition), l'assistant au maintien dans la voie (390 € sur Ambition et Style), la gestion automatique feux de route/feux de croisement (195 €), le sélecteur de mode de conduite (110 €) qui peut, sur les variantes 4x4, recevoir en plus une position Off Road pour faciliter la progression en tout-chemin (190 €). Apparaissent aussi un détecteur d'angles morts facturé 570 € sur les versions Ambition et 960 € sur les Business. Enfin, pour ceux qui tractent, Skoda propose un assistant au remorquage couplé à la vision à 360° (690 € sur Business et Style).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

AIDE AU STATIONNEMENT

(DE 310 À 1 500 €)

Vu son gabarit et même s'il propose une visibilité périphérique correcte, le Kodiaq n'est pas l'engin le plus facile à garer du marché. Un petit coup de main ne se refuse pas. Ainsi, en plus du radar de stationnement avant (310 € sur Active, de série sur les autres finitions), on trouve le Park Assistant qui prend en charge de manière quasi autonome les manœuvres de stationnement (330 € à partir d'Ambition). À partir de la finition Business, la vision

à 360° peut être rajoutée (410 €). Enfin, le Park Assistant peut aussi être associé à l'assistant de remorquage et à la vision à 360°, l'ensemble étant disponible sur la finition Ambition (1 500 € avec en plus les feux arrière à LED), Business (1 000 €) et Style (1 000 €).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK STYLE +

(1 550 €)

Réservé à la finition la plus huppée de la gamme (Style), ce pack comprend la climatisation électronique tri-zone, la banquette arrière rabattable automatiquement depuis le coffre, des jantes alliage de 19 pouces et des sièges avant à réglages électriques. Tout cela est tentant, mais en finition Style, la panoplie d'équipements du Kodiaq est déjà très riche ; il n'est peut-être pas indispensable d'alourdir encore la facture.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ PACK FAMILLE

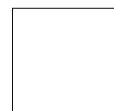
(DE 60 À 220 €)

Ce pack comprend la sécurité enfant pour les portes arrière à commande électrique, une poubelle de voyage, une protection "effet cuir" sur les portières et des rideaux pare-soleil intégrés dans les portes arrière. Ces derniers étant de série sur la finition Style, le prix de ce pack est, sur cette dernière, de 60 €. Pratique et pas trop coûteux, cet ensemble colle bien à la vocation familiale du Kodiaq.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peintures opaques (gratuites)

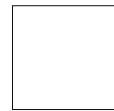


Blanc Cristal

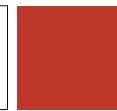


Bleu Pacific

Peintures spéciales



Blanc Laser (350 €)



Rouge Corrida (250 €)

Peintures métallisées (550 €)



Blanc Lune



Gris Argent



Beige Cappuccino



Vert Jungle



Noir Magic Nacré



Bleu Lave



Gris Business



Gris Météore



Marron Mato



Brun Magnétique

LES JANTES



Jantes alliage de série sur Active, Ambition, Business.



Jantes alliage de série sur Style.



Option gratuite sur Ambition et Business.



Option (380 €) sur Ambition et Business.



Option de 100 à 480 € suivant la finition.



Option (550 €) sur la finition Style.

NOTRE CHOIX

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 980

2.0 TDI 150 ch 4x2 DSG7 Ambition

34950 € hors options - Malus écologique : 90 €

Sérieusement construit, très confortable, accueillant et bien équipé, le Kodiaq fait preuve d'un bel esprit de famille. Sur le plan dynamique, il n'est pas maladroit, et même lorsqu'il est modestement motorisé comme c'est le cas ici, il reste plaisant à conduire. Il l'est d'autant plus que cette version est équipée de la boîte DSG7, ce qui constitue assurément un plus. En termes d'équipement, dès le niveau Ambition, le Kodiaq se montre très convaincant.

MERCEDES CLASSE C

Inaugurant à l'époque une nouvelle plate-forme, la Mercedes Classe C quatrième du nom gagne en agilité. À l'intérieur, la qualité grimpe aussi, tout comme le contenu technologique. Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

La Mercedes Classe C évolue de fond en comble avec cette 4^e génération. La qualité de fabrication monte d'un cran et atteint un excellent niveau. L'habitacle est aussi agréable à l'œil qu'à vivre grâce à un espace habitable qui progresse lui aussi. Mais on note malgré tout quelques petits défauts de finition. On peut par exemple rencontrer des tissus fragiles et, parfois, de rares bruits de mobilier intérieur. De même, la montée en puissance des équipements technologiques ne va pas sans poser quelques soucis de fiabilité avec des mises à jour régulières. Côté mécanique, les problèmes sont très rares et la Classe C ne pose pas de souci particulier à l'usage. Cette routière se place ainsi parmi les plus intéressantes du segment et s'avère un investissement durable.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 19 850 €

Diesel : à partir de 18 000 €

Hybride : à partir de 34 000 €

Génération : actuelle (4^e)

Commercialisation : depuis 2013

Restylage : aucun

Carrosseries : berline, break, coupé (2016) et cabriolet (2016)

Modèles en circulation : 30 450

LA GRAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	160	8	De bonne volonté, cette motorisation impose des rétrogradages fréquents lors des phases de relance.
	180	8,5	Un moteur assez rond et agréable à l'usage, qui offre déjà de belles prestations.
	200	9	Ce bloc associe l'agrément d'utilisation et un coût à l'usage assez avantageux.
	250	10	Ce modèle est assez rare en occasion mais il dispose de bons arguments.
	350	11	Le premier 6 cylindres de la gamme répond entièrement aux attentes.
	400	11	Très difficile à dénicher, ce modèle de performance est, faut-il le préciser, hors de prix.
Hybride	63 AMG	12	Sensation et plaisir de conduite sont au rendez-vous dans cette version ultra-sportive.
	300 h	5	Un bon duo, agréable et silencieux, pour circuler proprement et en toute sérénité en ville.
	180 d	6	Un premier diesel qui n'a d'intérêt que son prix relativement bas.
Diesel	200 d	6,2	Ce diesel permet de rouler à l'économie mais sans beaucoup de sensations.
	220 d	6,1	Il date un peu mais propose un bon rapport performance/consommation.
	250 d	6,5	Plein de couple à bas régime, volontaire sur route, ce moteur sait rester sobre si on ne le titille pas.



LE PRODUIT DU MOIS

La boîte noire sûre en cas d'accident !

Fini les litiges en cas d'accident ! Enregistrez vos déplacements en qualité Full HD. Visionnez, enregistrez ou suivez votre itinéraire (Google Maps).

L'enregistrement se déclenche automatiquement en cas de mouvements détectés ou de changement rapide de vitesse, grâce à l'accéléromètre. Et en cas de freinage brusque, la caméra sauvegarde l'enregistrement et les données GPS. Vous pouvez ensuite enregistrer toutes les données sur votre ordinateur.

Visuels non contractuels

- Zoom numérique 5x,
- déclenchement automatique de l'enregistrement,
- horodatage, • mode jour/nuit,
- lampe LED pour enregistrements de nuit,
- compensation de l'exposition



PAIEMENT
3 X SANS
FRAIS

99,90
ou 3 x 33,30 €

LIVRAISON RAPIDE
COLISSIMO
OFFERTE

© FreedomMan - Fotolia.com

CAMÉRA DE BORD AVEC GPS

Écran TFT : 2,3", 320 x 240 pixels. Capteur couleur CMOS 2 Mpx. Résolution vidéo : 1920 x 1080 pixels à 30 images/sec. Résolution photo : 5 Mpx. Format JPEG. Grand angle de champ : 140°. LED high Power. 2 modes d'enregistrement : détection de mouvement ou manuel. Zoom numérique 5x. Capacité d'enregistrement : 4,5 heures en Full HD sur carte MicroSD 32 Go. Compression au format vidéo MOV. Fonction lecture intégrée, Google Maps. Interfaces : Mini-USB, fente Micro SD (non fournie). Alimentation : batterie li-ion 140 mAh. Dim. 6,3 x 4 x 3,1 cm. Poids : 78 g. Inclus : Support à ventouse. Microphone intégré. Câble de charge USB avec adaptateur allume cigare. Logiciel. Éco-participation incluse.



Protégez vos données bancaires !
Protégez-vous facilement contre le vol des données bancaires, mais aussi la démagnétisation de vos cartes ou les rayures grâce aux porte-cartes SECVEL®. Chaque porte-cartes est équipé d'un blindage spécial éprouvé et permet de ranger jusqu'à 4 cartes de 90 x 61 mm, tout en leur offrant une protection optimale !

LOT DE 2 PORTE-CARTES SÉCURISÉS SECVEL

Dim. porte-cartes : 9 x 6,1 x 0,3 cm. Technologie brevetée SECVEL®. Matière : PVC, plastique sans phthalates. Fabrication européenne.

**PORTE-CARTES SÉCURISÉ
SECVEL À L'UNITÉ 9,90 €**

Photo non contractuelle. Livré sans accessoire sauf ceux mentionnés.

En cadeau avec votre commande dès 49€
Votre lampe dynamo à LED!
3 LEDs. Dimensions : 15 x 3,5 cm

Changer une roue n'a jamais été aussi simple !

Avec ce cric électrique, vous pouvez désormais installer des chaînes ou changer une roue facilement. Placez simplement le cric à l'endroit prévu sur le châssis du véhicule, et branchez-le dans la prise allume-cigare. D'une simple pression sur un bouton, le cric électrique soulève et incline votre voiture, sans aucun effort de votre part !

CRIC ÉLECTRIQUE

Branchement sur prise allume-cigare 12 V. Force de poussée : 1500 kg. Hauteur de poussée : 11 à 34 cm. Composition : acier. Câble de branchement avec télécommande intégrée (longueur totale : 3,80 m). Dimensions cric : 40 x 12 x 12 cm. Dimensions mallette de transport : 43 x 21 x 12 cm.



Auto Plus VOS SERVICES, VOS GARANTIES
Découvrez toute notre sélection
sur boutique.autoplus.fr

Arnaud de la boutique



- ✉ Livraison gratuite dès 49€ de commande !
- 3x Paiement en 3x sans frais (à partir de 99€ d'achat)
- Exclusivités Internet
- Commande par téléphone au
01 46 48 48 83 (6 jours / 7 paiement CB uniquement)

**BON DE
COMMANDE** | 01 46 48 48 83 | boutique.autoplus.fr | Exclusivités Internet : Livraison en Points Relais®, PayPal®

À renvoyer dans une enveloppe
affranchie avec votre règlement à :

➔ **CODE COMMANDE : 410.407**

LA BOUTIQUE AUTO JOURNAL CS 90125 - 27 091 ÉVREUX CEDEX 9

Articles	Réf.	Quantité	Prix	Sous-total	
Caméra de bord avec GPS	408.344	x	99,90 €	=	€
Cric électrique	403.568	x	99 €	=	€
Lot de 2 Porte-cartes sécurisés Secvel®	393.702	x	14,90 €	=	€
Porte-cartes sécurisé Secvel®	393.694	x	9,90 €	=	€

FRAIS D'ENVOI offerts dès 49€ de commande !

Cocher la case de votre choix

Envoi normal (environ 2 semaines)

6,90 €

Ma commande atteint 49€ Envoi Coliséco

GRATUIT

Livraison rapide Colissimo (environ 5 jours)

7,90 €

Ma commande atteint 75€ Livraison rapide Colissimo

GRATUIT

TOTAL

€

Règlement

par carte bancaire

Je règle en **1 fois** la totalité de ma commande

Je règle en **3 fois** sans frais (à partir de 99€ d'achat)

Carte bancaire N°

Expire fin: / Cryptogramme

Les 3 chiffres au dos de votre CB

Offre valable uniquement en France métropolitaine pendant deux mois dans la limite des stocks disponibles. Délai de livraison des produits : maximum 2 semaines après l'enregistrement de votre commande sauf si envoi par Colissimo (5 jours max.). Selon l'article L121-21 du code de la consommation, vous disposez d'un délai de 14 jours pour changer d'avis et nous retourner votre colis dans son emballage d'origine complet. Le droit de retour ne peut être exercé pour les enregistrements vidés déscellés. Les frais d'envoi et de retour sont à votre charge. En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-contre sont indispensables au traitement de votre commande. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Mondadori. Par notre intermédiaire, vous pouvez être amené à recevoir des propositions d'autres organismes. Cochez la case si refus Conformément aux dispositions du Code de la consommation concernant le règlement amiable des litiges, L'Auto Journal adhère au Service de Médiation du e-commerce de la FEVAD (Fédération de l'e-commerce et de la vente à distance) dont les coordonnées sont les suivantes : 60 Rue La Boétie - 75008 Paris - <http://www.mediateurfevad.fr>. Après démarche préalable écrite des consommateurs vis-à-vis de L'Auto Journal, le Service de Médiation peut être saisi pour tout litige de consommation dont le règlement n'aurait pas abouti. Pour connaître les modalités de saisine du Médiateur : www.mediateurfevad.fr/index.php/espaces-consommateur.

ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (EMAS) RCS 347 863 060 NANTERRE, CAPITAL 152 000 €, 8 RUE FRANÇOIS ORY 92 543 MONTROUGE CEDEX

Mes coordonnées

M. Mme Mlle

Prénom

Adresse

Complément d'adresse

(résidence, lieu-dit, bâtiment)

CP Ville

Tél. Date de naissance

Grâce à votre N° de téléphone (portable) nous pourrons vous contacter si besoin pour le suivi de votre commande.

E-mail

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto Journal (groupe Mondadori)

par chèque bancaire ou postal à l'ordre de **L'AUTO JOURNAL**

Date et signature obligatoires



--	--



LES PANNE

PANNES IMMOBILISANTES / PÉNALISANTES

AUCUNE

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS ESSENCE

Des cas de dysfonctionnement sur les premières versions équipées de moteurs essence en raison d'une panne de la vanne EGR.

PNEUMATIQUES

Des cas d'usure prématuée des pneumatiques, notamment à l'avant.

LES RAPPELS

MAJEURS

DIRECTION

(OCTOBRE 2014 ET MAI 2017)

Sur les Classe C produites jusqu'en octobre 2014, le mécanisme de verrouillage de l'accouplement de la colonne de direction sur la crémaillère de direction peut ne pas avoir été correctement serré. En conséquence, le véhicule peut devenir impossible à diriger si celui-ci se détachait.

FREIN DE STATIONNEMENT (SEPTEMBRE 2016)

Le frein de stationnement électrique pourrait ne pas fonctionner correctement, ou pas du tout. Sont concernés les modèles fabriqués entre février et mai 2016.

ALIMENTATION EN CARBURANT (SEPTEMBRE 2016)

Sur les Classe C diesel produites en juin 2016 : risque de fuite au niveau de la pompe à carburant.

CARROSSERIE (JUILLET 2016)

Mauvais montage du carénage inférieur du compartiment moteur, qui risque de toucher l'échappement et prendre feu sur les modèles construits en février 2016.

& MINEURS

CARROSSERIE (SEPTEMBRE 2016)

Sur les modèles fabriqués entre le 14 décembre 2015 et le 21 juin 2016, la lèvre centrale du pare-chocs avant peut se détacher et tomber sur la chaussée...

ÉLECTRONIQUE

Problème de connexion Bluetooth avec le téléphone, prise USB inopérante, dysfonctionnements sporadiques du GPS, commande de lève-vitres, avertisseur d'angles morts, radar/caméra de recul... le tout nécessitant une mise à jour voire un remplacement comme pour le pavé tactile de commande du système multimédia.

ALIMENTATION EN CARBURANT (JUIN 2016)

Sur les Classe C diesel 4 cylindres produites entre le 8 juillet 2014 et le 15 février 2016, la canalisation haute pression entre la rampe de carburant et la pompe à haute pression peut se desserrer.

AIRBAG (JUIN 2015)

Sur les Classe C 180, C 200, C 220, C 250 et C 250 4Matic construites entre le 15 et le 21 octobre 2014, les capteurs de collision montés sur les piliers B (montant central) n'ont pas été correctement vissés. En cas d'impact latéral, cela pourrait entraîner le déclenchement tardif ou le non-déclenchement des systèmes de retenue latérale.

DISTRIBUTION (FÉVRIER 2015)

En raison d'un défaut d'étanchéité au niveau du tendeur de chaîne de distribution, la tension de la chaîne peut ne plus être assurée correctement, au risque d'endommager le moteur (Classe C diesel produites jusqu'en novembre 2014).

CHAUFFAGE (JUIN 2015)

Mauvais montage de l'unité de commande du bloc chauffage, qui peut engendrer des dysfonctionnements.

NOTRE CHOIX

C 220 d EXECUTIVE

de 2014

1^{er} prix prospecté : **27 890 €**

45 910 km



NOS MESURES

Moteur / Transmission

Puissance maxi	170 ch à 3 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 400 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée / puissance fiscale	2 143 cm ³ / 9 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 7

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	205/60 R 16

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,69 / 1,81 / 1,44 / 2,84 m
Poids / tractable freiné	1 570 / 1 800 kg

Performances

1 000 m d. a.	29,7 s
0 à 100 km	8,3 s
90 à 130 km/h en Drive	7,6 s
Vitesse maxi	221 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	31 / 62 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm
Largeur aux coudes AV / AR	148 / 147 cm
Volume de coffre	503 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 950 €	Carte grise** : 299,70 €
--------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	6,1 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,1 / 5,9 / 5,3 l/100 km
Autonomie / Réservoir	1 082 km / 66 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	400 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage	BVA
Disques AV	370 €	FAP	650 €
Disques AR	170 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	150 €	Feu AV	450 €
Plaquettes AR	100 €	Feu AR	230 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV	500 €
Filtre à huile	25 €	Bouclier AR	450 €

■ 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

Bien qu'elle inaugure de nombreux éléments, la nouvelle Classe C affiche un très bon niveau de fiabilité. Les gros problèmes sont en effet assez rares et la plupart des rappels diligentés ne concernent généralement que de courtes périodes de production.

Nouveau!



ENFIN UNE SOLUTION RÉVOLUTIONNAIRE ET 100% efficace pour tous les problèmes d'érection

- 1 Vous vaporisez le spray ActivMax
- 2 Vous obtenez:

Une érection immédiate

SANS ATTENDRE ET pendant QUI FONCTIONNE des heures

Réservez aux personnes adultes. Interdit aux mineurs.

Une solution 100% naturelle pour en finir avec les pannes sexuelles et combler vos partenaires. Les tests cliniques sont là pour le prouver. Homme ou femme, vaporisez ActivMax là où il faut et découvrez une sexualité sans fin. Des milliers de personnes dans le monde ont déjà testé ce spray miracle avec succès.

Il ne faut pas attendre des heures pour obtenir une érection ferme et durable. Un coup de spray sur votre pénis et immédiatement il devient dur même si vous n'avez plus eu d'érection significative depuis des années.

Une érection immédiate

La plupart des produits qui sont censés stimuler l'érection ne sont pas efficaces et encore je ne parle pas de toutes ces pilules qui peuvent se révéler mauvaises pour la santé. Quelques procédés existent c'est vrai, mais il faut attendre presque 1 heure pour en sentir l'effet et obtenir une bonne et solide érection. Parlons clair : En tant qu'homme vous voulez, quand vous le désirez, avoir une érection immédiate et consistante et même être prêt à refaire l'amour très peu de temps après une éjaculation. Aujourd'hui c'est possible d'obtenir ce résultat, il est à portée de main. Oui, vous pouvez avoir une érection solide, dure et immédiate sans attendre. En plus, elle va durer aussi longtemps que vous le désirez. Avec ActivMax vous pouvez refaire l'amour même après avoir joui. Comment c'est possible ? Tout cela est simplement possible grâce à cette étonnante combinaison d'essences naturelles mise au point par un laboratoire Français. Si cette formule est la plus efficace connue à ce jour pour l'augmentation du plaisir sexuel, c'est aussi parce qu'elle est concentrée dans un spray.

En dirigeant le spray directement sur votre pénis, les agents stimulants contenus dans ActivMax viennent directement en contact avec ce que l'on appelle les « tissus caverneux » du pénis. Il faut savoir que ce sont ces fameux « tissus caverneux » qui provoquent l'érection et cela sans devoir prendre une pilule ou autre produit à ingérer. Ainsi, votre érection est immédiate. Voici exactement ce qui va arriver. Vous avez prévu de faire l'amour mais vous savez que vous n'aurez pas l'érection voulue. Vous n'avez pas 20 ou 30 minutes à attendre en prenant une pilule qui peut même être dangereuse pour votre santé avec le risque aussi que l'effet soit passé au moment fatidique. Alors, prenez avec vous votre ActivMax, dirigez votre spray vers votre pénis et...sans at-

tendre 5,10 ou 20 minutes, votre pénis se redresse naturellement et vous donne une érection dure, solide et ferme comme vous n'en n'avez jamais connue auparavant. A partir de cet instant, vous serez capable de faire l'amour aussi longtemps que vous le voudrez. Pourquoi ? En plus de ses essences stimulantes, ActivMax contient une essence très particulière qui ralentit naturellement l'éjaculation. Vous aurez l'impression de maîtriser la situation comme jamais. Oui, vous avez bien lu : avec ActivMax vous ferez l'amour aussi longtemps que vous le désirez. En vaporisant le spray ActivMax sur votre sexe ou celui de votre partenaire, c'est 100% des principes actifs qui se mettent immédiatement en action pour vous procurer une érection inégalable et une taille de pénis qui surprendra votre partenaire et cela sans pilule dangereuse pour la santé.



Vous pouvez aussi nous téléphoner au

04 89 08 84 53

Ou vous rendre sur notre site

www.activmax.fr

Des milliers de clients fidèles

Homme, femme, couple jeune, couple mature, regardez ce que vous pourriez nous écrire vous aussi:



que j'étais meilleur que lorsque j'avais 30 ans !!!
Raymond J 73 ans



Toute ma vie j'ai eu des érections décevantes pour moi et mon épouse. Pire, je souffrais d'éjaculation précoce et tout se terminait très vite. Mais ça, c'est du passé. Grâce à ActivMax nous vivons une vie sexuelle que nous n'aurions jamais imaginée tant et si bien que nous l'utilisons tous les 2 pour multiplier les sources de plaisir. Béatrice et Alain T 55 ans



Je dois l'avouer que j'ai mal pris quand mon épouse m'a montré le spray qu'elle venait d'acheter. C'est vrai que je n'avais plus d'érection dure et, en plus, cela durait l'espace de quelques secondes.

Notre vie sexuelle a changé et nos rapports sont plus que fréquents et intenses. Merci à ActivMax qui nous a désinhibé et a changé notre vie sexuelle. Chantal et René B

Parfait pour les femmes aussi

Prenez du plaisir en rendant votre partenaire plus excitée. Vaporisez votre spray sur les parties intimes de votre partenaire féminine. Elle va avoir une sensation de plaisir et devenir très excitée.

Le couple sera donc en osmose sexuelle. Elle sera très entreprenante et ira au-delà de votre désir. En bref, elle sera complètement désinhibée.

GARANTIE

Nous vous garantissons que vous aurez des érections fermes, solides, durables et des jouissances contrôlées. Vous avez 90 jours pour vérifier tout cela. Si vous n'êtes pas satisfait, il vous suffira de renvoyer vos tubes de spray entamés ou même vides accompagné de votre facture pour être immédiatement remboursé de votre commande par chèque à votre nom. Tout cela sans question ni discussion.

Pour ceux qui hésitent encore

Vous commandez ActivMax en totale discrémination. Votre paquet ne portera aucune marque extérieure. Et personne ne pourra deviner ce qu'il contient. De plus, une fois votre commande expédiée, votre adresse sera détruite et ainsi personne ne pourra vous importuner.

BON POUR RETROUVER UNE SEXUALITÉ PERFORMANTE SANS RISQUER

Retournez ce coupon à : Peroline - 12-14 Rond Point des Champs Élysées - 75802 Paris cedex 08

Oui, je veux essayer ActivMax pour retrouver une sexualité et une érection vraiment performante.

www.activmax.fr

04 89 08 84 53 Service gratuit + prix appel

Dans ces conditions, je vous commande:

1 spray ActivMax pour seulement **39,90 €**

2 sprays ActivMax pour seulement **69,90 €**

3 sprays ActivMax pour seulement **99,90 €**
+ 1 spray GRATUIT

Ma commande:

Participation aux frais de préparation et expédition de mon colis: 6,90€

Total de commande:

PAR CHÈQUE BANCAIRE À L'ORDRE DE PEROLINE
 CARTE BANCAIRE : VISA MASTERCARD NUMÉRO :

EXPIRE FIN :

SIGNATURE

CODE CVV OBLIGATOIRE :

DATE / /

J'INDIQUE CI-DESSOUS MES COORDONNÉES POUR RECEVOIR MON COLIS

NOM:

PRÉNOM:

N° DE RUE: **CODE POSTAL:**

RUE:

VILLE:

TÉLÉPHONE*:

E-MAIL*:

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

VOUS FAISIEZ COMMENT POUR **ACHETER** UNE VOITURE AVANT ?

30 marques et 2000 modèles neufs et d'occasion reconditionnés



Aramisauto.com

jusqu'à **-30%**

Satisfait ou
remboursé

15 jours ou 1 000 km

Occasions
reconditionnées

28 agences
en France

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

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	
Veloce TCT	9	0	25 890	
1.3 JTDM 95 ch Super	4	0	20 790	

Surcoût Super : "base" + 1 900 €

Surcoût Luxe : 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	29 090	
Veloce TCT	14	■	2 300	35 600
1.6 JTDM 120 ch	6	0	24 990	

2.0 JTDM 150 ch

2.0 JTDM 175 ch Super TCT

Surcoût Super : "base" + 2 060 €

Surcoût Luxe : Super + 2 750 €

GIULIA

2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	■	353	37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce 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

2.2 Diesel 180 ch Super

2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4

Surcoût Super : "base" + 4 000 €

Surcoût Luxe : Super + 4 600 €

NOUVEAU STELVIO

2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	■	2 940	43 300
2.0T 280 ch Q4 Auto.	17	■	2 940	51 300
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	0	41 300	

2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.

Surcoût Super : "base" + 4 000 €

Surcoût Luxe : Super + 4 300 €

4C

Standard Edition	14	■	2 300	63 200
Surcoût : coupé + 9 800 €				

ASTON MARTIN

TYPE CV B/M* PRIX

V8 Vantage S Coupé	NC	■	10 200	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.

Vanquish Touchtronic

Vanquish Volante Touchtronic

Rapide S Touchtronic

Surcoût Super : "base" + 4 000 €

Surcoût Luxe : Super + 4 300 €

AUDI



Audi

Premium Murat

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

Tél : 01 40 71 35 30 - www.aldi-paris16.com

TYPE CV B/M* PRIX

A1

1.0 TFSI Ultra 82 ch	4	0	18 000	
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 450	
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 520	
S Edition S tronic	10	173	32 400	

S1

1.4 TDI Ultra 90 ch

1.6 TDI 116 ch

Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €

Surcoût Ambiente : Ambiente + 600 €

Surcoût S line : Ambiente + 2 800 €

Surcoût : Ambiente Luxe : S line + 700 €

Surcoût : 3 portes + 800 €

NOUVEAU Q2

1.0 TFSI 116 ch

1.4 TFSI COD 150 ch

2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic

1.6 TDI 116

2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic

2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic

Surcoût Sport : "base" + 2 800 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 3 400 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €

Surcoût : NOUVELLE A3 (3 PORTES)

1.0 TFSI 115 ch

6

0 24 920

* B Bonus écologique (en €) ; ■ Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

1.5 TFSI 150 ch	8	0	26 960	
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	0	31 150	
S3 Quattro S tronic	19	■	953	53 180
1.6 TDI 116 ch	5	0	26 450	

2.0 TDI 150 ch

2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic

Surcoût Sport : "base" + 2 600 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : 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 42 230

Surcoût : 3 portes + 1 200 €

NOUVELLE A3 CABRIOLET

1.4 TFSI 115 ch

6

0 31 920

1.5 TFSI 150 ch

7

0 33 960

2.0 TFSI 190 ch S tronic

10

■ 90 38 150

S3 S tronic

20

■ 1740 59 150

1.6 TDI 116 ch

5

0 33 450

2.0 TDI 150 ch

7

0 35 490

2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic

10

■ 73 41 830

Surcoût Design : "base" + 2 600 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €

Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €

NOUVELLE A5 CABRIOLET

2.0 TFSI 190 ch

10

■ 60 40 370

2.0 TFSI 252 S tronic

15

■ 253 46 500

S5 Tiptronic

24

■ 673 75 700

2.0 TDI 190 ch

10

0 42 000

Surcoût Design : "base" + 4 150 €

Surcoût Design : Sport + 3 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €

Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €

NOUVELLE A5 SPORTBACK

Surcoût : 3 portes + 1 750 €

NOUVELLE A5 CABRIOLET

Surcoût : 3 portes + 1 750 €

NOUVEAU Q5

2.0 TFSI 252 Quattro S tronic

15

■ 960 49 750

S6 Tiptronic

24

■ 600 50 150

S5 Quattro Tiptronic

24

■ 600 50 150

2.0 TDI 150 ch

8

0 40 750

Surcoût Design : "base" + 4 150 €

Surcoût Design : Sport + 3 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €

Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €

NOUVEAU A6 CABRIOLET

Surcoût : 3 portes + 1 750 €

NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)

Surcoût : berline + 1 400 € à + 2 600 €

NOUVELLE 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 €

NOUVELLE A6 ALLROAD QUATTRO

3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic

11

■ 860 57 700

3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic

13

■ 860 60 020

3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic

16

■ 1260 63 390

3.0 BTDI 320 ch Ambiente Luxe Tiptronic

21

■ 513 73 650

Surcoût Ambiente Luxe : Ambiente + 7 200 €

Surcoût Ambiente Luxe : Design + 7 200 €

Surcoût Ambiente Luxe : Sport + 7 200 €

Surcoût Ambiente Luxe : Luxe + 7 200 €

Surcoût Ambiente Luxe : Avus + 6 000 €

NOUVELLE A6 SPORTBACK

Surcoût : 3 portes + 1 750 €

NOUVELLE A6 CABRIOLET

Surcoût : 3 portes + 1

218d Première	7	0	32 150
220d Première	10	0	35 000
Surcouf Lounge: Première + 1 750 € à + 1 910 €			
Surcouf Sport: Lounge + 2 400 € à + 2 800 €			
Surcouf Luxury: Sport + 2 300 €			
Surcouf M Sport: Sport + 2 050 € à + 3 750 €			

SÉRIE 2 GRAN TOURER

216i Première	6	M	53	27 100
218i Première	7		0	30 450
220i Première	11	M	860	32 950
214d Première	5		0	29 950
216d Première	6		0	31 600
218d Première	8		0	33 750
220d Première Auto.	10		0	36 950
Surcouf Lounge: Première + 1 750 € à + 1 910 €				
Surcouf Sport: Lounge + 2 650 € à + 3 000 €				
Surcouf Luxury: Sport + 2 350 €				
Surcouf M Sport: Luxury + 650 € à + 750 €				

X1

sDrive18i Lounge	7		0	32 950
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	953	40 950
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	953	43 700
sDrive16i Première	6		0	31 800
sDrive18d Lounge	7		0	35 600
sDrive20d Lounge	8		0	38 850
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140	45 150
Surcouf Lounge: Première + 1 600 €				
Surcouf Sport: Lounge + 4 350 €				
Surcouf Luxury: Sport + 450 €				
Surcouf M Sport: Lounge + 1 700 € à + 3 300 €				

SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge	7		0	32 100
320i Lounge	10	M	53	35 500
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	M	353	48 800
340i Lounge Plus	21	M	5113	49 800
M3	32	M10 000	80 450	
M3 Pack Compétition	34	M10 000	91 200	
330e Lounge Plus	8	G	1 000	47 100
316d 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	M	60	49 900
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	690	56 500
Surcouf Lounge Plus: Lounge + 3 100 €				
Surcouf Sport: Lounge Plus + 1 900 €				
Surcouf Luxury: Sport + 3 150 €				
Surcouf M Sport: Sport + 2 550 €				

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcouf: berline + 1 350 € à + 1 650 €				
----------------------------------------	--	--	--	--

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO

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

NOUVELLE SÉRIE 4 Coupé

420i Lounge	10	M	173	40 550
430i Lounge	15	M	690	45 050
440i Lounge	20	M	5 113	51 900
M4	32	M10 000	85 800	
M4 Pack Compétition	34	M10 000	92 600	
418d Lounge	8		0	39 300
420d Lounge	10		0	42 500
430d Lounge Auto.	15	M	60	51 700
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	690	57 750
Surcouf Sport: Lounge + 4 250 €				
Surcouf Luxury: Sport + 5 850 €				
Surcouf M Sport: Sport + 4 850 €				

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcouf Série 4 Coupé + 0 €				
NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i Lounge	10	M	860	48 450
430i Lounge	15	M	1 873	53 200
440i Lounge	20	M	2 610	60 900
M4	32	M10 000	92 100	
M4 Pack Compétition	34	M10 000	98 300	
420d Lounge	10	M	50	50 450
430d Lounge Auto.	15	M	410	59 100
435d xDrive Lounge Auto.	15	M	1 490	64 800
Surcouf Sport: Lounge + 5 850 €				
Surcouf Luxury: Sport + 4 000 €				
Surcouf M Sport: Lounge + 650 €				

X3

sDrive20i Lounge Auto.	11	M	2 153	43 300
xDrive28i Lounge Auto.	15	M	3 113	51 000
sDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	59 650
sDrive18d Lounge	8		0	40 000
xDrive20d Lounge	10	M	210	45 900
xDrive30d Lounge Auto.	15	M	1 260	54 750
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	63 500
Surcouf Lounge: Lounge + 4 700 €				
Surcouf Luxury: Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €				
Surcouf M Sport: Lounge + 50 € à + 2 860 €				

X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	3 113	58 550
M40i Auto.	25	M10 000	71 100	

xDrive20d Lounge Plus	10	M	210	53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	1 260	62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	66 450
Surcouf Lounge: Lounge Plus + 4 300 €				
Surcouf M Sport: Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €				

NOUVELLE SÉRIE 5

530i Business Lounge xDrive Auto.	15	M	300	57 300
540i Business Lounge xDrive Auto.	22	M	3 473	63 950
520i Business Lounge	10		0	46 350
530d Business Lounge Auto.	15		0	58 900
Surcouf Sport: Business Lounge + 4 400 € à + 4 600 €				
Surcouf Luxury: Sport + 1 300 € à + 3 700 €				
Surcouf M Sport: Luxury + 200 € à + 1 500 €				

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

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

NOUVEAU SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

640i Lounge Plus Auto.	21	M	5 573	88 950
650i Lounge Plus Auto.	34	M10 000	102 600	
M6 DKG	47	M10 000	144 000	
M6 Pack Compétition DKG	52	M10 000	156 600	
640d Lounge Plus Auto.	20	M	773	99 200
Surcouf Exclusive: Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €				
Surcouf M Sport: Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €				

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 000	87 850
M Auto.	49	M10 000	129 800	
xDrive30d Lounge Auto.	16	M	2 300	73 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290	78 900
M50d Auto.	26	M	5 573	103 700
Surcouf Lounge Plus: Lounge + 6 450 €				
Surcouf Lounge: Lounge + 5 750 €				
Surcouf Exclusive: Lounge Plus + 5 000 € à + 5 900 €				
Surcouf M Sport: Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €				

SÉRIE 7

740i Auto.	21	M	1 873	93 800
750i xDrive Auto.	34	M	10 000	110 900
M760 Li xDrive Auto.	54		10 000	167 200

Surcoût Lounge : Popstar + 2 300 €
Surcoût Cross : Popstar + 1 500 €
Surcoût Cross Plus : Cross + 2 300 €

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
Surcoût Pop : "base" + 1 000 €			
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €			
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €			

PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch Rock	5	0	16 690
0.9 TwinAir 90 ch Cross	5	0	18 190
1.3 MultiJet 95 ch Rock	4	0	18 690
Surcoût Cross : Rock + 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
Surcoût Pop : "base" + 1 000 €			
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €			
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €			

NOUVELLE TIPO BERLINE

1.4 95 ch	5	140	12 490
1.6 110 ch Easy ATX	6	953	16 590
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	14 990
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	17 590
Surcoût Pop : "base" + 300 €			
Surcoût Easy : Pop + 1 300 €			

NOUVELLE TIPO 5 PORTES

Surcoût Tipo Berline + 1 500 €			
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	410	18 490

NOUVELLE TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €			
------------------------------	--	--	--

124 SPIDER

1.4 MultiAir 140 ch	8	1153	26 290
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €			

Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €			
--------------------------------------	--	--	--

NOUVEAU ABARTH 124 SPIDER

1.4 MultiAir 170 ch	9	1153	40 000
---------------------	---	------	--------

NOUVEAU QUBO

1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	0	16 140
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	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

Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €			
----------------------------------------	--	--	--

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	23 690
Surcoût 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

NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)

1.1 70 ch Essential	5	0	13 950
1.1 85 ch Essential	5	0	14 550
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	16 550

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	18 650
1.5 TDCi 85 ch Essential	4	0	16 950
1.5 TDCi 120 ch Titanium	6	0	20 350
Surcoût Trend : Essential + 800 €			

Surcoût Titanium : Trend + 1 300 €			
------------------------------------	--	--	--

FIESTA (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 600 €			
------------------------------------	--	--	--

FOCUS

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	110	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	20 600
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	5	0	24 500

1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	50	25 700
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	2 610	29 200
RS	24	5 810	39 700

1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	22 600
1.5 TDCi 120 ch Titanium	6	0	26 500
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7	0	27 700

2.0 TDCi 185 ch ST	15	0	30 700
Surcoût Titanium : Trend + 2 700 €			

Surcoût ST-Line : 0 + 0 €			
---------------------------	--	--	--

FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €			
---------------------------	--	--	--

B-MAX

1.4 90 ch Edition	5	110	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	19 750
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	1 260	20 550

1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6	0	20 550
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7	0	21 900
1.5 TDCi 95 Edition	5	0	21 600

Surcoût Titanium : Edition + 80 + 1 + 600 €			
---------------------------------------------	--	--	--

ECOSPORT

1.5 TDCi 112 ch Trend	6	1 260	18 450
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	19 450
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	20 650

Surcoût Lounge : Popstar + 1 550 €
Surcoût Cross : Popstar + 1 150 €

C-MAX

1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 500
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	110	24 700
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	110	28 200
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	25 500
1.5 TDCi 105 ch Trend	5	0	29 900

Surcoût Lounge : Trend + 2 000 €
Surcoût Titanium X : Titanium + 1 700 €

GRAND C-MAX

Surcoût : C-MAX + 1 300 €			
---------------------------	--	--	--

KUGA

1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	110	22 650
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	110	24 850
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	110	34 750
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	110	32 700
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	110	36 200

Surcoût Lounge : Titanium + 6 700 €
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €

MONDEO

1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	110	27 550
1.5 EcoBoost 160 ch ST-Line	9	110	30 3750
2.0 EcoBoost 240 ch ST-Line Auto.	14	110	37 450
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	110	34 950
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	110	29 550

Surcoût Lounge : ST-Line + 0 €
Surcoût Vignale : Titanium + 6 100 €

MONDEO SW

Surcoût : berline + 1 000 €			
-----------------------------	--	--	--

S-MAX

1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9</

1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	0	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	173	30 900
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	1 490	33 850

Surcoût Longitude : Sport + 2 150 €

Surcoût Limited : Longitude + 4 200 €

Surcoût Limited Advanced Technologies : Limited + 2 000 €

Surcoût 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
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €			
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €			

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

Surcoût : Wrangler + 2 500 €

CHEROKEE

2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	173	410	36 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10	1 260	42 650	
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	1 260	47 450	
Surcoût Overland : Limited + 3 500 €				

GRAND CHEROKEE

5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	8 000	68 400
SRT Auto.	39	10 000	84 700
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	1 360	56 900
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €			

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE PICANTO			
1.0 67 Motion	4	0	10 900
1.2 84 GT Line	4	0	15 100
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Active + 2 100 €			

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	173	17 990
1.4 CRDI 90 ch Motion	4	0	15 690
Surcoût Active : Motion + 1 800 €			
Surcoût Premium : Launch Edition + 3 300 €			

VENGA

1.4 90 ch Motion	5	173	16 100
1.6 125 ch Active	7	173	410
1.6 CRDI 115 ch Active	6	0	21 800
Surcoût Active : Motion + 2 500 €			
Surcoût Premium : Active + 1 300 €			

NOUVEAU SOUL

1.6 GDI 132 Active	NC	1 153	20 600
Sport DCT	NC	2 153	27 600
1.6 CRDI 136 Active	NC	50	23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €			

SOUL EV

EV	hc	6 000	36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €			

PRO CEE'D

1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 990
GT	12	1 473	29 290
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 290

CEE'D

1.4 100 ch Motion	6	173	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

CEE'D SW (BREAK)

Surcoût : 5 portes + 1 100 €			
------------------------------	--	--	--

CARENS

1.6 GDI 135 ch Motion	7	173	22 490
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	24 690
1.7 CRDI 141 ch Active	7	0	28 490
Surcoût Active : Motion + 3 200 €			

NOUVEAU NIRO

Motion	5	0	26 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût 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 Pr. 4x4 DCT	10	5 810	37 590
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	25 090
2.0 CRDI 136 ch GT Line	7	173	32 990
1.7 CRDI 141 ch Active DCT	7	173	30 990

OPTIMA

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

SORENTO			
2.2 CRDI 200 ch Active	12	1 260	37 000
Surcoût Premium : Active + 4 000 €			
Surcoût Ultimate : Premium + 4 000 €			

LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	10 000	180 000
Huracán LP 610-4	NC	10 000	203 400
Huracán 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	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Roadster	NC	10 000	432 960

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPE			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	1 730	44 400
2.2 d4 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	40 800
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE : SE Dynamic : SE + 4 600 €			
Surcoût HSE : HSE Dynamic + 3 000 €			
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 6 300 €			

NOUVEAU DISCOVERY			
3.0 Si6 340 ch SE Auto.	NC	10 000	59 300
2.0 TD4 180 ch SE Auto.	NC	3 290	50 900
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	4 253	54 800
3.0 TD6 258 ch SE Auto.	NC	9 660	59 300
Surcoût SE : S + 2 450 € à 2 500 €			
Surcoût HSE : SE + 4 800 € à + 8 400 €			

DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	1 730	41 000
2.0 d4 150 ch Pure	8	0	36 812
2.0 TD4 150 ch Pure	8	173	36 400
2.0 TD4 180 ch Pure	10	173	38 600
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Surcoût HSE : SE + 4 500 € à + 8 400 €			

NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC	5 340	57 500
P380 Auto.	NC	10 000	68 300
D180 Auto.	NC	6 13	57 500
D240 Auto.	NC	1 873	61 700
D300 Auto.	NC	4 050	67 600
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût R-Dynamic : SE + 3 800 €			
Surcoût R-Dynamic : HSE + 3 100 € à + 3 400 €			

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
Surcoût Executive: "base" + 4 700 €		
Surcoût Sportline: Executive + 3 000 €		
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €		

GLC		
250 4Matic Auto.	12	1 613 45 050
300 Executive 4Matic Auto.	NC	3 290 55 150
43 AMG 4Matic Auto.	25	9 660 66 750
350 e Executive 4Matic	10	1 000 56 550
220 d 4Matic Auto.	9	60 47 200
250 d 4Matic Auto.	11	60 48 550
350 d Executive 4Matic Auto.	16	2 610 56 500
Surcoût Executive: "base" + 4 700 €		
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €		
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €		

NOUVEAU GLC COUPÉ		
250 Executive 4Matic Auto.	12	2 610 53 600
300 Executive 4Matic Auto.	NC	4 460 59 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 000 70 600
350 e Executive 4Matic	10	1 000 60 400
220 d Executive 4Matic Auto.	9	90 55 750
250 d Executive 4Matic Auto.	11	90 57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	2 940 60 350
Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €		
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €		

CLASSE E		
200	10	113 45 500
250 Executive Auto.	12	613 50 250
300 Executive Auto.	14	613 57 250
400 Executive 4Matic Auto.	22	6 810 68 650
43 AMG 4Matic Auto.	29	9 050 82 000
63 AMG 4Matic+ Auto.	48	10 000 119 300
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	10 000 131 200
350 e Executive	NC	1 000 66 450
200 d Auto.	7	0 45 850
220 d Auto.	10	0 49 950
350 d Executive Auto.	15	140 63 250
Surcoût Executive: "base" + 4 400 €		
Surcoût Sportline : Executive + 2 350 €		
Surcoût Fascination : Sportline + 7 050 €		

NOUVELLE CLASSE E BREAK		
200 Auto.	10	353 50 900
250 Auto.	12	353 53 050
400 Executive 4Matic Auto.	23	7 073 71 450
43 AMG 4Matic Auto.	29	10 000 84 800
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	10 000 122 100
63 S AMG 4Matic+ Auto.	NC	10 000 134 000
350 e Executive	NC	1 000 66 450
200 d Auto.	8	0 48 650
220 d Auto.	10	0 52 750
350 d Auto.	16	140 66 050
Surcoût Executive: "base" + 4 400 €		
Surcoût Sportline : Executive + 2 350 €		
Surcoût Fascination : Sportline + 7 050 €		

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN		
220 d 4Matic Auto.	11	300 63 200
NOUVELLE CLASSE E COUPE		
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
Surcoût Sportline : Sportline + 6 300 €		
Surcoût Fascination : Sportline + 7 400 €		

CLASSE CLS COUPE		
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
Surcoût Executive: "base" + 6 750 €		
Surcoût Sportline : Executive + 5 950 €		
Surcoût Fascination : Sportline + 800 €		

CLASSE S		
400 4Matic Auto.	NC	10 000 99 200
500 Executive Auto.	34	10 000 118 600
600 L Auto.	44	10 000 187 700
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
Surcoût Executive: "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)		
Surcoût Maybach: 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €		

CLASSE S COUPE		
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	10 000 127 200
GT S	41	10 000 146 300
GT C Edition 50	NC	10 000 171 800
GT R	NC	10 000 174 800

NOUVELLE AMG GT ROADSTER

NOUVELLE AMG GT ROADSTER		
GT	NC	10 000 139 400
GT C	NC	10 000 171 200

CLASSE GLE		
500 Auto.	31	10 000 106 400
63 AMG Auto.	47	10 000 144 400
65 AMG Auto.	57	10 000 271 800
350 d Auto.	15	10 000 91 800

CLASSE GLE

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
350 d 4Matic Auto.	16	10 000 140 400

CLASSE GLE COUPÉ

CLASSE GLE COUPÉ		
400 4Matic Auto.	23	10 000 72 750
43 AMG 4Matic Auto.	26	10 000 89 050
500 Executive 4Matic Auto.	35	10 000 96 750
63 AMG 4Matic Auto.	48	10 000 132 350
350 d 4Matic Auto.	16	10 000 142 850

CLASSE GLE COUPÉ

CLASSE GLE COUPÉ		
400 4Matic Auto.	16	10 000 93 500
500 Executive 4Matic Auto.	23	10 000 119 000
63 AMG 4Matic Auto.	36	10 000 146 000
350 d 4Matic Auto.	51	8 460 88 000

CITAN TOURER LONG

CITAN TOURER LONG		
112 Pure	NC	473 22 728
108 CDI Pure	NC	0 22 416
109 CDI Pure	NC	0 22 824
110 CDI Pure	NC	0 23 940

CITAN TOURER EXTRA-LONG

CITAN TOURER EXTRA-LONG		
111 CDI Pure	NC	0 26 916
111 CDI Pure	NC	0 26 916
112 CDI Pure	NC	0 26 916
113 CDI Pure	NC	0 27 000

MINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MINI 3 PORTES			
One 75 ch	4	0	16 700
One 102 ch	5	0	18 150
Cooper 136 ch	7	0	21 100
Cooper S 192 ch	11	140	26 000
John Cooper Works	13	1 050	33 100
One D 95 ch			

NOUVELLE 308	
1.2 PureTech 110 ch Access	5 0 20 550
1.2 PureTech 130 ch Allure	6 0 26 400
1.6 THP 205 ch GT	11 73 32 150
GTi by Peugeot Sport	16 410 38 700
1.6 BlueHDi 110 ch Access	5 0 22 800
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5 0 26 100
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7 0 30 150
Surcoût Active : Access + 2 350 €	
Surcoût Allure : Active + 2 450 €	
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €	

NOUVELLE 308 SW	
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €	

NOUVEAU 308	
1.2 PureTech 130 ch Access	7 0 25 900
1.6 THP 165 Allure Auto.	9 M 60 34 050
1.6 BlueHDi 100 Access	5 0 27 400
1.6 BlueHDi 120 Active	6 0 30 200
2.0 BlueHDi 150 Allure	8 0 35 250
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10 0 42 050
Surcoût Active : Access + 1 200 €	
Surcoût Allure : Active + 2 750 €	
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €	

NOUVEAU 5008	
1.2 PureTech 130 ch Access	7 0 26 400
1.6 THP 165 Allure Auto.	9 M 140 35 750
1.6 BlueHDi 100 Access	5 0 27 900
1.6 BlueHDi 120 Active	6 0 31 900
2.0 BlueHDi 150 Allure	8 0 36 950
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10 0 43 750
Surcoût Active : Access + 3 300 €	
Surcoût Allure : Active + 2 750 €	
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €	

508	
1.6 THP 165 ch Active	9 M 60 30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6 0 30 600
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7 0 35 550
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9 0 37 850
Surcoût Allure : Active + 2 900 €	
Surcoût Féline : Allure + 3 450 €	

508 SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 € à 1 900 €

508 RXH (BREAK)

2.0 BlueHDi 180 ch Auto. 9 0 44 050

BIPPER TEPEE

1.3 HDI 80 ch Style 4 0 17 950

PARTNER TEPEE

1.2 PureTech 110 ch Active 6 0 21 100

1.6 BlueHDi 75 Access 5 0 19 050

1.6 BlueHDi 100 Active 5 0 21 800

1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor 6 0 25 850

Surcoût Outdoor : Active + 2 600 €

POSCHE

TYPE CV B/M* PRIX

718 CAYMAN

2.0 19 M 4 253 55 040
S 24 8 173 67 790

718 BOXSTER

2.0 19 M 4 253 57 080
S 24 8 173 69 830

911 COUPÉ (TYPE 991 II)

Carrera 25 M 9 973 100 295
Carrera 4 26 M 10 000 107 735
Carrera S 31 M 10 000 114 575
Carrera 4S 31 M 10 000 122 015
Targa 4 26 M 10 000 120 935
Targa 4S 31 M 10 000 135 215
Turbo 44 M 10 000 179 975
Turbo S 49 M 10 000 208 415

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Carrera 26 M 10 000 113 495
Carrera 4 26 M 10 000 120 935
Carrera S 31 M 10 000 127 775
Carrera 4S 31 M 10 000 135 215
Turbo 42 M 10 000 193 175
Turbo S 49 M 10 000 221 615

NOUVELLE PANAMERA

3.0 22 nc 93 407
4S 32 M 8 753 118 007
Turbo 46 M 10 000 159 047
4 E-Hybrid 31 G 1 000 111 902
Turbo S-E-Hybrid 43 nc 189 062
4S Diesel 31 M 6 553 121 977

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

4 22 nc 100 367
4S 33 nc 123 047
Turbo 45 nc 161 927
4 E-Hybrid 19 nc 114 782
4S Diesel 30 nc 127 007

MACAN

2.0 15 M 5 113 58 835
S 23 M 10 000 64 355
GTS 25 M 10 000 77 555
Turbo 29 M 10 000 87 350

Turbo Pack Performance 33 nc 94 790

S Diesel 16 M 3 473 63 755

CAYENNE

S 31 M 10 000 88 130
GTS 33 M 10 000 105 770
Turbo 43 M 10 000 136 250
Turbo S 49 M 10 000 174 290
S E-Hybrid 20 G 0 69 600

Diesel	16 M 6 810 37 610
S Diesel	28 M 10 000 91 370

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 SCe 70 ch Life 4 0 11 200
0.9 Energy TCe 90 ch Zen 4 0 13 700
GT 6 0 17 200

Surcoût Limited : Life + 1 300 €

Surcoût Zen : Life + 1 500 €

Surcoût Intens : Zen + 1 000 €

Surcoût Midnight : Intens + 800 €

ZOE

Life 1 B 6 000 23 700
Charge rapide Life 1 B 6 000 24 200

Surcoût Zen : Life + 1 200 €

Surcoût Intens : Zen + 800 €

NOUVELLE CLIO

1.2 75 ch Life 4 M 50 13 900
0.9 TCe 90 Zen 5 0 16 700
1.2 Energy TCe 120 Intens 6 0 19 650

RS EDC 11 M 140 26 600

RS Trophy 220 ch EDC 12 M 210 29 600

1.5 Energy dCi 75 Life 4 0 17 000

1.5 Energy dCi 90 Zen 4 0 19 600

1.5 Energy dCi 110 Intens 4 0 22 750

Surcoût Limited : Life + 1 600 €

Surcoût Zen : Life + 1 800 €

Surcoût Intens : Zen + 1 950 €

Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 450 €

CLIO IV ESTATE (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €

CLIO IV ESTATE (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €

NOUVEAU CLIO

1.0 60 ch Reference 3 0 9 765
1.0 75 ch Style 4 0 12 025

Surcoût Style : Reference + 1 760 €

MII (3 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 490 €

NOUVELLE IBIZA

1.0 75 ch Référence 4 0 13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style 5 0 16 585
1.0 EcoTSI 115 ch Style 6 0 17 335

Surcoût Style : Référence + 1 705 €

Surcoût Excellence : Style + 1 965 €

Surcoût FR : Excellence + 1 720 €

TOULLO

1.2 TSI 110 ch Premium 6 0 22 470

NOUVELLE LEON SC

1.4 TSI ACT 150 ch FR 8 0 26 915
1.8 TSI 180 ch FR 10 M 353 27 070
Cupra 300 19 M 2 453 34 650

2.0 TDI 150 ch FR 8 0 28 580

2.0 TDI 184 ch FR 10 0 29 735

NOUVELLE LEON

1.2 TSI 110 ch Référence 6 0 19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG 6 0 24 665
1.4 EcoTSI 115 ch Xcellence 8 0 27 265

1.8 TSI 180 ch Xcellence 10 M 353 27 420

Cupra 300 19 M 2 453 35 000

1.6 TDI 115 ch Référence 6 0 22 620

2.0 TDI 150 ch Xcellence 8 0 28 930

2.0 TDI 184 ch Xcellence 10 0 30 085

Surcoût FR : Excellence + 0 €

NOUVELLE LEON ST (BREAK)

Surcoût : 5 portes + 150 €

NOUVELLE LEON X-PERIENCE (BREAK)

1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive 10 M 1 613 32 745

2.0 TDI 150 ch 4Drive 8 0 31 720

2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive 10 M 410 35 290

ATECA

1.0 TSI 115 ch Référence 6 0 21 990

1.4 EcoTSI 150 ch Style 6 0 27 100

2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive 11 M 2 610 35 120

1.6 TDI 115 ch Référence 6 0 25 745

2.0 TDI 150 ch Style 4Drive 8 M 60 32 735

2.0 TDI 190 ch Xcellence 4Drive DSG 10 M 210 38 025

Surcoût Style : Référence + 3 040 €

Surcoût Excellence : Style + 2 550 € à + 2 725 €

Surcoût FR : Excellence + 0 €

ALHAMBRA

1.4 TSI 150 ch Style 9 M 2 010 37 765

2.0 TDI 150 ch Référence 8 M 113 36 395

2.0 TDI 184 ch Premium 7 DSG 10 M 410 45 470

Surcoût Style : Référence + 3 330 €

Surcoût Premium 7 : Style + 2 525 €

SKODA

TYPE CV B/M* PRIX

CITIGO (3 PORTES)

1.0 MPI 60 ch Active 3 0 9 500

1.0 MPI 75 ch Ambition 3 0 11 100

Surcoût Ambition : Active + 1 030 €

Surcoût Style : Ambition + 1 355 €

CITIGO (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 535 €

FABIA

1.0 MPI 60 ch Active 3 0 13 060

1.0 MPI 75 ch Ambition 3 0 15 220

1.2 TSI 90 ch Ambition 4 0 16 170

1.2 TSI 110 ch Style 4 0 18 310

1.4 TDI 90 ch Ambition 3 0 18 350

1.4 TDI 105 ch Style 3 0 20 750

Surcoût Ambition : Active + 1 460 €

Surcoût Style : Ambition + 1 690 €

SSANGYONG

TYPE CV B/M* PRIX

TIVOLI

160 e-XDi Urban 7 M 1 260 17 490

160 e-XDi Sport 6 0 19 490

Surcoût Urban + Urban + 250 €

Surcoût Sport Bi-ton : Urban+ + 2 550 €

Surcoût Luxury : Sport Bi-ton Safety Pack + 250 €

NOUVEAU TIVOLI XLV

160 e-XDi Sport Bi-ton 6 0 23 990

KORANDO

220 e-XDi Pack Sport 10 M 410 25 490

REXTON		11	6 810	31 990
220 e-XDi		11	6 810	31 990

RODIUS		11	9 660	30 690
		11	9 660	30 690

SUBARU

TYPE	XV	CV	B/M*	PRIX
1.6i 114 ch Premium	7	■ 1 490	26 990	
2.0i 150 ch Premium	9	■ 1 490	27 990	
2.0i 147 ch Premium	8	■ 540	30 990	
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €				

WRX STI

S Alleron	21	■ 10 000	44 990
Surcoût S Club Alleron : S Alleron + 5 000 €			

FORESTER

2.0i 150 ch Premium	8	■ 2 773	32 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	10 000	44 990
2.0D 147 ch	8	■ 1 153	31 990
Surcoût Premium: "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			

LEVORG

1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineairtronic	10	■ 3 473	39 990
OUTBACK			
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineairtronic	10	■ 2 940	49 990
2.0D 150 ch Premium	9	■ 860	41 990
Surcoût Luxury Eyesight: Premium + 5 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 3 000 €			

BRZ

2.0i 200 ch	12	■ 7 073	32 990

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CELÉRIOS (5 PORTES)			

1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990
1.0 VVT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surcoût Privilège: Avantage + 1700 €			
Surcoût Pack: Privilège + 800 €			

NOUVELLE IGNIS

1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 790
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 190
Surcoût Privilège: Avantage + 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1900 €			

NOUVELLE SWIFT

1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 190
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 490
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 490
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	17 690
Surcoût Privilège: Avantage + 900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 2 900 €			

BALENO

1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			

JIMNY

1.3 WIT JX	6	■ 3 113	13 860
Surcoût JX: JX + 1 750 €			

VITARA

1.6 WIT 120 ch Avantage	6	0	17 590
S	7	0	22 990
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	21 790
Surcoût Privilège: Avantage + 1900 €			
Surcoût Pack: Privilège + 1900 €			

NOUVEAU S-CROSS

1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	0	25 390
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	23 990
Surcoût Privilège: Avantage + 2 400 €			
Surcoût Style: Privilège + 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 WIT-68 ch x	3	0	10 900
Surcoût x play: x + 1 500 €			

AYGO (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 400 €			
---------------------------	--	--	--

NOUVELLE YARIS (3 PORTES)

1.0 WIT-69 ch Active	4	0	14 150
1.5 WIT-110 ch France	4	0	16 200
Surcoût France: Active + 900 €			

YARIS (5 PORTES)

100h France	5	0	19 450
Surcoût: 3 portes + 600 €			
Surcoût Dynamic: France + 800 €			
Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €			
Surcoût Chic: Collection + 0 €			

NOUVEAU C-HR

1.2 Turbo 116 ch Active	7	■ 210	23 000
122h Dynamic	6	0	28 600
Surcoût Dynamic: Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €			
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €			

AURIS (5 PORTES)

1.3 WIT-100 ch Tendance	5	■ 53	20 700
1.2 Turbo 116 ch Design	6	0	23 950
136h Tendance	4	0	25 900
Surcoût Design: Tendance + 2 250 €			
Surcoût Lounge: Design + 2 200 €			

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût: berline 5 p + 1 100 €			
--------------------------------	--	--	--

VERSO

1.6 WIT-112 ch Tendance	8	■ 1 873	24 300
1.8 WIT-147 ch Dynamic CVT	8	■ 1 740	26 300
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7	0	27 000
Surcoût Dynamic: Tendance + 500 €			

PRIUS

Dynamic	4	0	30 500
Rechargeable	3	■ 1 000	36 900
Surcoût Lounge: Dynamic + 3 300 €			

PRIUS +

136h Active	4

STÉPHANE BERN

présente

LES LIEUX CONFIDENTIELS

À AVOIR VUS UNE FOIS DANS SA VIE



**Télé
Star**
25
HORS-SÉRIE

STÉPHANE BERN
présente

**Paris
Secret**

LES LIEUX CONFIDENTIELS
À AVOIR VUS UNE FOIS DANS SA VIE

MONDADORI FRANCE

Stéphane Bern

Sous les pieds des Parisiens se cache une véritable ville dans la ville. On croit Paris une et indivisible, enfermée dans sa ceinture périphérique. Et pourtant, elle est multiple à l'image de tous ses quartiers, ses passages, ses cimetières et ses souterrains qui sont comme autant de visages authentiques et différents. Paris réserve ses secrets à ceux qui prennent la peine de l'explorer.

Format : 23 x 25.5 cm
Pagination : 96 pages

**EN VENTE ACTUELLEMENT
CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX**

JEEP® COMPASS OPENING EDITION

L'EXCLUSIVITÉ AVANT TOUT



FCA France RCS Versailles 305 493 173 - *Loic Baudet*

À PARTIR DE 369 €/MOIS*
AVEC APPORT, SOUS CONDITION DE REPRISE. LLD 48 MOIS 40 000 KM.

*Exemple pour un Compass Opening Edition 2.0 MultiJet II 140ch 4x4 Auto 9 au tarif constructeur du 07/03/2017 en location longue durée sur 48 mois et 40 000 km maximum, soit 48 loyers mensuels de 369 € après un apport de 5 800 €, sous condition de reprise. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/06/2017 dans le réseau Jeep® participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par FCA Fleet Services France, 6 rue Nicolas Copernic - ZA Trappes-Élancourt 78190 Trappes - 413 360 181 RCS Versailles. Jeep® est une marque déposée de FCA US LLC.

Modèle présenté: Compass Opening Edition 2.0 MultiJet II 140ch 4x4 Auto 9 incluant remise et peinture métallisée à 369 €/mois après un apport de 5 800 € TTC. Gamme Compass Opening Edition : **FCA FLEET SERVICES**
consommations mixtes (l/100 km) : 5,7 à 6,9. Émissions de CO₂ (g/km) : 148 à 160.

Jeep®

CARREFOUR DES NATIONS - www.carrefourdesnations.fr
2 route de la Libération 94430 Chennevières sur Marne - 01 45 76 56 05
29 boulevard de Créteil 94100 Saint Maur des Fossés - 01 48 83 04 43

HONDA
The Power of Dreams®

NOUVELLE
CIVIC

4 OU 5 PORTES,
LE DÉFI C'EST DE CHOISIR.

GAMME ESSENCE 182 CV
À PARTIR DE

315 € / MOIS⁽¹⁾

SANS APPORT

LOA 60 MOIS, 60 LOYERS DE 315 €
COÛT TOTAL SI ACHAT : 29 620 €



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

(1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 30 septembre 2017 pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'un véhicule Honda Civic neuf de 36 à 60 mois. Exemple de Location avec Option d'Achat sur 60 mois et 50 000 kilomètres maximum : pour la location d'une Nouvelle Honda Civic 4 portes 1.5 Elegance neuve au prix de de 25.600 € (hors peinture métallisée) soit 23 600 € après déduction de 1.000 € de remise et de 1.000 € de reprise de votre véhicule ou de prime fidélité pour les propriétaires ou possesseurs (LOA / LLB / LPV) de véhicules HONDA, 60 loyers de 315 €, hors assurance facultative. Montant total du hors option d'achat 18 900 €. Montant total du option d'achat inclus 29 620 €. En fin de contrat : restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 10 720 € soit 5 704,88 € TTC de frais de location (frais de dossier, intérêts, etc.). Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardiff Assurance Vie et Cardiff Assurances Risques Divers) 25,96 €/mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1 531,64 €. Modèles présentés : Civic 4 portes 1.5 Exclusive avec peinture métallisée 30 500 €, 60 loyers de 426,74 € hors assurance facultative. Montant total du option d'achat inclus 38 045,79 € et Civic 5 portes 1.5 Sport Plus sans peinture métallisée 29 300 €, 60 loyers de 406,62 € hors assurance facultative. Montant total du option d'achat inclus 38 588,23 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofina-Bail, RCS Paris 329 181 924, 1 Bd Haussmann 75009 Paris, N'ORIAS : 07 02 23 197 (www.ornas.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudential et au Régulateur de la Finance 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. Consommations et émissions de CO2 : 5,8 l/100 km en cycle mixte (Civic 4 et 5 portes), 131 g/km de CO2 (Civic 4 portes) et 133 g/km de CO2 (Civic 5 portes). Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. Donnez vie à vos rêves.

GARAGE DU CLOS

45 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette
Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas

01 69 31 55 00

01 69 80 72 80



Vous avez droit à une vie. Faites-en bon usage.

**Start
moving.**

**Nouvelle Ibiza
Style 1.0 75 ch**
à partir de **159 €/mois⁽¹⁾**

**3 ans d'entretien
et de garantie
inclus⁽²⁾⁽³⁾**



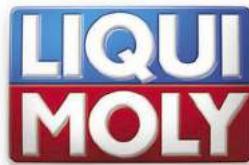
Start moving= Bougez. Avancez. Vivez.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 1900 € suivi de 36 loyers de 159 €. Exemple pour une Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30000 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 (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 30/06/2017 pour toute commande d'une Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch passée avant le 30/06/2017 et livrée avant le 31/08/2017. Offre 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).

Modèle présenté : Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch avec options peinture personnalisée et phares antibrouillard à 16.370 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 1900 € suivi de 36 loyers de **183 €** pour 30000 km maximum au tarif⁽²⁾ 2017.1 du 07/04/2017.

Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch : consommation mixte (l/100 km) : 4,9. Emissions de CO₂ (g/km) : 112.

SEAT SAINT MARTIN	75 PARIS	01.70.60.17.17	ALTO AUTOMOBILES	91 ETAMPES	01.69.78.19.00
B.N.A.	77 CHELLES	01.64.26.04.04	ARCO AUTOMOBILES	91 PARAY VIEILLE POSTE	01.60.48.03.02
METIN AUTOMOBILES	77 MEAUX	01.64.36.50.00	ATLANTICO SAS	91 STE GENEVIEVE DES BOIS	01.69.25.41.41
METIN AUTOMOBILES	77 CESSION	01.64.64.39.00	ADVANCE	92 RUEIL MALMAISON	01.47.93.02.09
ADVANCE	78 BUCHELAY	01.30.63.85.25	METIN EST AUTOMOBILES	94 VALENTON	01.45.10.60.00
VAUBAN DISTRIBUTION	78 CHAMBOURCY	01.30.06.35.00	B.N.A.	95 GARGES LES GONESSE	01.34.45.01.10
COIGNIERES AUTOMOBILES SA	78 COIGNIERES	01.34.82.03.30	B.N.A.	95 ARGENTEUIL	01.34.10.20.80
V.C.A SPORTING AUTOS	78 VERSAILLES	01.39.53.52.52	SOULIER AUTOMOBILES SAS	95 CERGY PONTOISE CEDEX	01.30.32.31.00
ADC-LACROIX AUTOMOBILES	91 CORBEIL ESSONNES	01.60.89.04.63			



Déoclim. C'est pur, c'est sain, c'est différent.



Lors du remplacement
du filtre d'habitacle
(pollen), exigez
un nettoyage
de votre circuit
de climatisation
avec DÉOCLIM
de LIQUI MOLY.

LIQUI MOLY, UNE TECHNOLOGIE DE POINTE POUR DES ROUTES PLUS BELLES, ET DES MOTEURS EN HARMONIE AVEC LA NATURE

L'appel de la liberté

Nouvelle Audi Q5

Avec l'adaptive air suspension* pour une conduite plus dynamique et agréable. Entendez l'appel.



Audi Vorsprung durch Technik

Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Bourdonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.
Audi recommande Castrol EDGE Professional, Vorsprung durch Technik - L'avance par la technologie. *Suspension pneumatique à régulation électronique.

Gamme nouvelle Audi Q5 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,5 - 7,1. Rejets de CO₂ (g/km) : 117 - 162.

Journées Découverte chez votre partenaire Aliantis

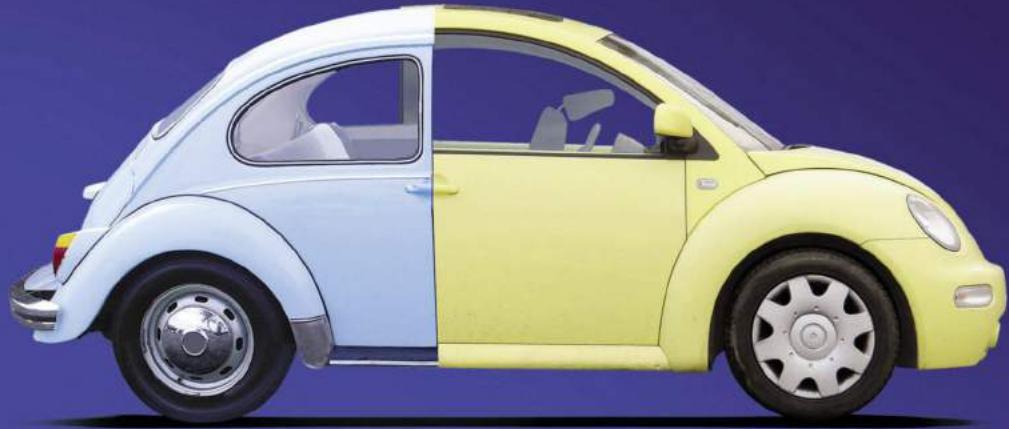
Aliantis Lecourbe
229, rue Lecourbe - 75 Paris
Tél. 01 55 76 50 76

www.aliantis.com
Aliantis Porte d'Orléans
44-46 avenue Aristide Briand - 92 Montrouge
Tél. 01 58 35 17 70

Aliantis Chambourcy
37 route de Mantes - 78 Chambourcy
Tél. 01 30 65 50 50

ANCIENNES & MODERNES

MESSAGERIE S 05 55 10 16 10



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

ASSURANCE COLLECTION DÈS 9 ANS

Sous réserve d'éligibilité aux conditions du contrat collection.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES à partir de 234 €

Tarifs minimum annuels en cours le 01.06.2017, pour une New Beetle, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), conduite couple, utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.

DEVIS et ESPACE ADHÉRENT sur WWW.QUATTRO.FR

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue La Boétie 75008 PARIS
RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07 001 751 - www.oriis.fr



05 65 100 100

Quattro
ASSURANCES



POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS

- Retour à domicile en **Taxi** en cas d'impossibilité de conduire (exemple : une soirée exceptionnellement arrosée !!)
- Envoi d'un **chauffeur** en cas d'immobilisation de la voiture suite à un excès de vitesse supérieur à 40 km/h
- Organisation et prise en charge d'un stage de récupération de points
- Informations réglementaires sur le permis à points



Rendez-vous sur www.assistancepermis.fr
ou au 05 65 100 100

HONDA
The Power of Dreams*

LOUEZ VOTRE HONDA, ON VOUS OFFRE L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE



GAMME HR-V À partir de

239€/MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2 660 €



GAMME CR-V À partir de

329€/MOIS⁽²⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 3 700 €

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

(1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 juillet 2017 pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'un véhicule Honda HR-V neuf de 36 à 60 mois. (entretien et garantie offerts). Exemple de Location avec Option d'Achat sur 60 mois et 50 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.6 i-VTEC Elegance neuf au prix de 21 760 € (sans peinture métallisée) soit 20 460 € après déduction de 1 300 € de remise, 1er loyer 2 660 € puis 59 loyers de 238,79 €, hors assurance facultative. Montant total du hors option d'achat 16 748,61 €. Montant total du option d'achat incluse 25 084,87 €. En fin de contrat restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 8 336,26 € (Montant total du 8 336,26 € hors assurances facultatives, soit 8 336,26 € de frais de location : frais de dossier, intérêts, etc.). Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 19,58 €/mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 11 881,68 €. Coût assurance facultative : 34 975,57 €. En fin de contrat restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 26 680 €. 1er loyer 2 660 € suivi de 59 loyers de 340,77 € hors assurance facultative. Montant total du option d'achat incluse 32 707,89 €. L'entretien et l'extension de garantie sont offerts pendant toute la durée de la location, et dans la limite de 30 000 kms par an. Contrat H 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. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Ball, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Talbot 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. Soit un avantage client H Box pour un HR-V de 859 € (entretien 30 000 km sur 36 mois) à 5 080 € (entretien 150 000km sur 60 mois : 4 471€ et extension de garantie 2 ans : 609 €) sur base tarif en vigueur au 01/04/17. Offre valable chez les concessionnaires participants. Consommations en cycle mixte 5,7 L/100 km et émissions de CO2 de 134 g/km.

(2) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 juillet 2017 pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'un véhicule Honda CR-V neuf de 36 à 60 mois. (entretien et garantie offerts). Exemple de Location avec option d'Achat sur 60 mois et 75 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.6 i-DTEC 2WD Elegance Navi neuf au prix de 32 490 € (avec peinture métallisée) soit 28 490 € après déduction de 4 000 € de remise, 1er loyer 3 700 € puis 59 loyers de 328,71 €, hors assurance facultative. Montant total du hors option d'achat 23 093,89 €. Montant total du option d'achat incluse 34 975,57 €. En fin de contrat restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 11 881,68 € (Montant total du 11 881,68 € hors assurances facultatives, soit 11 881,68 € de frais de location : frais de dossier, intérêts, etc.). Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance et Cardif Assurance Risque Divers) 27,27 €/mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1 608,93€. Modèle présenté : CR-V 1.6 i-DTEC 4WD Exclusive Navi avec peinture métallisée 40 440 €. 1er loyer 3 700 € suivi de 59 loyers de 526,21 € hors assurance facultative hors assurance facultative. Montant total du hors option d'achat incluse 49 602,98 €. (2) L'entretien et l'extension de garantie sont offerts pendant toute la durée de la location, et dans la limite de 30 000 kms par an. Contrat H 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. Sous réserve d'acceptation par Honda finance, département de Cofica Ball, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Talbot 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (3) Soit un avantage client H Box pour un CR-V 1.6 de 951 € (entretien 30 000 km sur 36 mois) à 5 612 € (entretien 150 000km sur 60 mois : 5 093 € et extension de garantie 2 ans : 719 €) sur base tarif en vigueur au 01/04/17. Offre valable chez les concessionnaires participants. Consommations en cycle mixte 5,1 L/100 km et émissions de CO2 de 133 g/km. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY

50, route de Mantes – 01 71 52 11 00

www.honda-chambourcy.com



GROUPE COURTOIS

COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE

Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00

www.honda-saintouenlauamone.com

ÉMOTIONS GARANTIES



132 PAGES ★ EN VENTE ACTUELLEMENT



Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en acheter une nouvelle !

Estimation gratuite de votre voiture

 Aramisauto.com

APPELEZ-NOUS AU : ☎ 30 55
(Gratuit depuis un poste fixe)



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

 Voiture 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

AGRICOLE



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

**GAIN
DE COUPLE**
**GAIN
DE
PUISSE**
**DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**

Satisfait ou remboursé.
Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine.
Plus de 50 centres de montage.
Garantie 8 ans

*voir conditions. Réserve à la compétition.

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 988

du 20 juillet 2017

Volkswagen Arteon

Exit la CC, place à l'Arteon ! En plus de ce changement d'état civil, la nouvelle grande berline de Volkswagen propose également un style plus affirmé. À découvrir.



VOLKSWAGEN

La Peugeot 308 restylée face à la VW Golf et à la Renault Mégane

Une 308 revisitée, une Golf remaniée... ces changements vont-ils bouleverser la hiérarchie de la catégorie ? Pour le savoir, nous avons organisé une rencontre au sommet arbitrée par la Renault Mégane.



YANN LEFEBVRE



MINI

Mini Countryman SE

Le Countryman se découvre une âme d'écolo ! En empruntant le système plug-in hybride de la BMW Série 2 Active Tourer, le Countryman soigne ses émissions de CO₂... Et le plaisir de conduite ?

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE et TABLETTE



Et aussi... En kiosque

Ne ratez pas le numéro
SPÉCIAL SALON 2018
4 000 modèles, 404 pages

Toutes les marques, tous les modèles, tous les prix et les équipements, c'est le menu de notre traditionnel numéro Spécial Salon. Vous trouverez également un tour du monde des petits constructeurs et un point sur les nouveautés à venir. Le Salon 2018 sera en kiosque dès le 6 juillet au prix de 6,99 €.

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer

"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer  Président Axel Springer France: Ralph Büchi

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 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 Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (5594)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (5396)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin (chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)

Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoiage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflade

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographies: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitié (5650)

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Häitaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Sigaret

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 (5354), Paul Bellaïche (5600)

Planning: Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Stéphane Durand (5312)

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 (5053), Valérie Brunehaut (4842)

Responsable service presse: Sylvain Boularand (2988)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Ory - 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: juin 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 Évreux 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 (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 8401, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



3 VOLVO V40, 3 STYLES À VOUS DE CHOISIR LA VÔtre

280 € /MOIS

LLD 36 mois⁽¹⁾.

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽²⁾

VOLVOCARS.FR

(1) **Avec un premier loyer de 2 000 €.** Exemple de Location Longue Durée (LLD) pour V40 iték T2 BM6 neuve ou V40 R-Design T2 BM6 neuve / 30 000 km, V40 Cross Country D2 Översta Edition BM6 neuve / 45 000 km, 1er loyer 2 000 € puis 35 loyers mensuels de 280 €. (2) Prestations de Cetelem Renting Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/06/2017, sous réserve d'acceptation par Cetelem Renting, RCS Nanterre 414 707 141, 143 rue Anatole France 92300 Levallois-Perret. - N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Détails sur www.volvocars.fr.

V40 T2 iték et V40 T2 R-Design : Consommation Euromix (l/100 km) : 5.6 - CO₂ rejeté (g/km) : 127. V40 Cross Country D2 Översta Edition : Consommation Euromix (l/100 km) : 3.8 - CO₂ rejeté (g/km) : 99.

ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

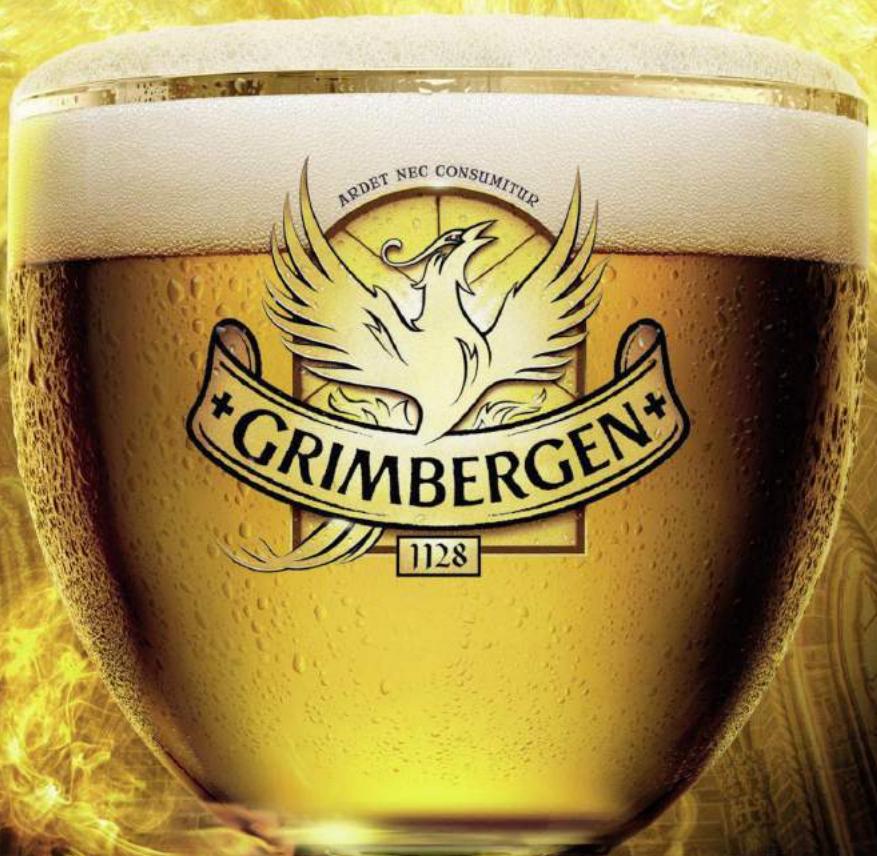
GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54
S.A. BIDAUD
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11^e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

+ L'INTENSITÉ
D'UNE LÉGENDE*



1128
+GRIMBERGEN+
BIÈRE D'ABBAYE - ABDIJBIER

BLONDE

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.