

l'auto-journal

N°988



AUDI A8 IV



MERCEDES
CLASSE A IV



PORSCHE CAYENNE III

Spécial

allemandes



BMW X3 III

**35 NOUVEAUX
MODÈLES**
RÉVÉLÉS D'ICI À 2020



VOLKSWAGEN T-ROC



AUDI Q3 II



M 0117 - 988 - F: 3,90 €

BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 € - DOM: 5 € - DOM: 5 € - IT: 4 €
LUX: 4 € - PORT: 4 € - CRO: 5 € - DAN: 4 € - DE: 3 €
FIN: 5 € - FR: 3,90 € - GB: 4 € - GRE: 5 € - HUN: 4 €
ISL: 5 € - JAP: 100 € - NOR: 5 € - POL: 5 € - ROM: 5 €
RUS: 5 € - SLO: 5 € - SLO: 5 € - SLO: 5 € - SLO: 5 €

ESSENCE ET BOÎTE AUTO
LA BONNE FORMULE
POUR LES COMPACTES ?

COMPARATIF



308 1.2 PURETECH 130 / MÉGANE 1.2 TCE 130 / GOLF 1.4 TSI 125

MATCH

LAND ROVER DISCOVERY / VOLVO XC90
UN COMBAT DE POIDS LOUDS !



CONFIGURATEUR

**PEUGEOT
5008**

CHOISISSEZ LA
VERSION QUI VOUS
CONVIENT VRAIMENT




1^{er} ESSAI

FORD FIESTA

TOUT CHANGE...
ET ÇA NE SE VOIT PAS !





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





MINI CLUBMAN. ÉDITION HYDE PARK.

Inclus dans l'édition : GPS avec écran 6,5 pouces, affichage tête haute, toit ouvrant, sellerie tissu-cuir, jantes 17 pouces, climatisation automatique, projecteurs Full LED avec feux de jour Omega et rétroviseurs rabattables électriquement.

À PARTIR DE **340€/MOIS.*** 36 MOIS. SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.



* Exemple pour un MINI ONE CLUBMAN ÉDITION HYDE PARK. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien ** et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 339,64 €/mois. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un MINI ONE CLUBMAN ÉDITION HYDE PARK jusqu'au 30/09/2017 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances Immatriculé à l'ORIAS n°07 008 883 (www.orias.fr). Consommation en cycle mixte : 5,2 l/100 km. CO₂ : 122 g/km selon la norme européenne NEDC. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition. **Modèle présenté :** MINI COOPER CLUBMAN ÉDITION HYDE PARK au prix de 374,95 €/mois. Consommation en cycle mixte selon la norme européenne NEDC : 5,3 l/100 km. CO₂ : 123 g/km. ** Hors pièces d'usure.

Sommaire [N° 988]

5



62



Dossier
spécial
allemandes
10



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

10 Dossier spécial allemandes

32 Jaguar E-Pace

36 Seat Arona

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

40 Comment les voitures vont apprendre à conduire

Conduire

[1^{ERS} ESSAIS]

48 Volkswagen Arteon 2.0 TDI

62 Ford Fiesta 1.0 EcoBoost

80 Kia Stinger GT

[COMPARATIF]

54 Peugeot 308 1.2 PureTech / Renault Mégane 1.2 TCe / Volkswagen Golf 1.4 TSI

[GRAND ANGLE]

68 BMW M 760 Li

[ESSAI]

70 Mini Countryman Cooper SE

[MATCH]

74 Land Rover Discovery 3.0 TD6 /

Volvo XC90 D5 2.0

[LES EXPERTS]

78 Nissan Micra 1.0

[DERNIER ESSAI]

85 BMW Z4

Tous les plaisirs de l'automobile

**du 20 juillet au
16 août 2017**



86



92



80



74



70



48



54

Vibrer

[REPORTAGE]

86 La Nascar comme si vous y étiez : dans les coulisses de Cars 3

[SPORT]

92 WRC : Citroën tourné vers 2018 et Ogier

[RÉTRO]

94 Renault 5 Alpine

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

98 La vie de vos autos

99 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

100 Peugeot 5008

[FICHE OCCASION]

104 Ford Ka

[LE PRIX DU NEUF]

109 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS]

S'AFFICHENT

117 Les petites annonces

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

Europe 1

RANGE ROVER EVOQUE

ESPRIT SAUVAGE, AMBITION URBAINE.



ABOVE & BEYOND



À PARTIR DE 299 € PAR MOIS AVEC APPORT DE 5 400 €* ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS PENDANT 3 ANS LOCATION LONGUE DURÉE SUR 36 MOIS

Avec son design moderne et élégant, c'est en ville que le Range Rover Evoque se sent véritablement chez lui. Et grâce à son nouveau système d'infodivertissement, c'est à bord que vous vous sentirez véritablement chez vous.

Venez le découvrir chez votre concessionnaire le plus proche :

landrover.fr/concessions

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

*Exemple pour un Range Rover Evoque 5P Mark4 PURE ED4 BVM au tarif constructeur recommandé du 01/06/2017, en LLD sur 36 mois et 30 000 km maximum, soit 36 loyers mensuels de 299 € incluant les prestations d'entretien et garantie après un apport de 5 400 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/09/2017 dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Land Rover Financial Services, nom commercial de LEASYS France, SAS au capital de 3 000 000 € – 6 rue Nicolas Copernic ZA Trappes-Elancourt 78190 Trappes – 413 360 181 RCS Versailles. Courtier en assurances enregistré à l'ORIAS n°08045147. La prestation d'assistance est garantie et mise en œuvre par Europ Assistance, entreprise régie par le code des assurances.

Modèle présenté : Range Rover Evoque Mark IV TD4 150 BVM HSE Dynamic avec options **730 € / mois** après un apport de **5 400 €**.

Consommation mixte Norme CE 1999/94 (L/100km) : de 4,2 à 8,6 - **CO₂ (g/km) :** de 109 à 201.

Land Rover France. Siren 509 016 804 RCS Nanterre



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 43 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

LA FIN DU MONDE?

L'annonce par Nicolas Hulot du bannissement des moteurs thermiques a, évidemment, fait grand bruit. C'était probablement le but. Mais laissons retomber l'effet d'annonce, et examinons posément la proposition. Il s'agit d'interdire la vente de véhicules neufs à moteurs essence ou diesel à partir de 2040. Dans vingt-trois ans, donc. Évidemment, à cette date, ni Emmanuel Macron ni Nicolas Hulot ne seront encore en charge du pays. Simple coup de pub, alors, sans conséquence concrète? Je ne

crois pas. On ne peut pas à la fois reprocher aux politiques de changer d'avis tous les mois, notamment sur la fiscalité environnementale, et leur faire procès de viser trop loin. Cette fois, l'échéance est claire, même si elle est lointaine. Mais paradoxalement, c'est ce qui la rend crédible. Dans l'état actuel de la technologie, les voitures électriques peineraient à rendre les mêmes services que les autos thermiques, sans parler de leur coût. On connaît le frein, toujours le même: l'autonomie réelle, combinée à un temps de recharge trop long. Mais les choses changent, et vite. En anticipant vingt-trois ans de progrès sur la densité énergétique des batteries, je ne doute pas que même avant 2040, les motorisations électriques feront au moins jeu égal avec les thermiques. Ce qui ne me réjouit pas nécessairement. Les montées en régime d'un V12 ou d'un flat-6 me font infiniment plus vibrer que les accélérations démoniaques d'une Tesla. Profitons-en tant que c'est encore possible! Dans l'intervalle, messieurs Total, BP et consorts auront converti leurs stations-service en bornes de recharge rapide, et on ne se posera plus la question. Si cela semble tellement évident, pourquoi se donner la peine d'une telle annonce? Précisément pour que constructeurs ou gestionnaires de réseaux sachent ce qui les attend et concentrent leurs investissements dans cette seule direction. Cela va également obliger ERDF à se demander comment produire le surcroît d'électricité nécessaire à la circulation automobile, tout en réduisant son parc nucléaire. Et là, vingt-trois ans, c'est tout juste suffisant pour mettre en place les bonnes solutions.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Actuellement propriétaire d'une BMW 520d qui file sur ses 4 ans, mon concessionnaire m'a permis d'effectuer un long essai de la nouvelle Série 5. Verdict: perplexité... Je m'interroge notamment sur l'avenir et le progrès de l'automobile où, au final, on essaie d'apporter de plus en plus d'informations au conducteur via le système informatique, informations qui trouvent leurs limites dans l'attention du conducteur et ses capacités à les utiliser. En fin de compte, il faudra une voiture autonome pour pouvoir vraiment exploiter ces moyens de communication.

Laurent Lamatière

Malgré les progrès réalisés en ergonomie, la multiplication des informations proposées au conducteur, sans compter les nombreuses possibilités de configurations, posent de vrais soucis de concentration au volant.

Votre enthousiasme juvénile concernant l'équipement digital des dernières autos essayées me surprend. En effet, la 4L de mes parents ou la 504 du voisin étaient déjà entièrement digitales: volant, levier de vitesses, frein à main, commodos... En fait, je crois bien que depuis son origine, l'automobile est tout digitale. Sinon, pour le reste, le terme "numérique" fait aussi l'affaire...

X. Trochet

Et les pédales, vous en faites quoi? Ah, les doigts de pied... Blague à part, nous essaierons à l'avenir d'éviter cet anglicisme pour user du bon français "numérique", plus explicite. Même si le compteur "balance" des GS pourrait aussi être qualifié de numérique, finalement!

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ





SAUVAGE !

Prenez une berline familiale. Incrustez-y un très gros poumon – si possible un V8 avec beaucoup trop de chevaux. Commercialisez dès la sortie du four. La recette est utilisée avec bonheur par les allemands depuis quelques décennies : BMW a lancé les hostilités avec la M3, Mercedes et Audi ont suivi... Jaguar leur donne enfin la réplique et calme tout ce petit monde avec la XE SV Project 8, qui est tout simplement la berline Jaguar la plus rapide de l'histoire, avec 322 km/h annoncés. La plus vélocé, donc, la moins discrète aussi, avec cette livrée orange comme le feu et cet aileron caricatural, tous deux étant destinés à rappeler que les 600 chevaux produits par le V8 5.0 suralimenté par compresseur n'ont qu'une envie : abréger l'existence des pneus du train arrière. Vous en voulez une ? Dépêchez-vous, car elle est limitée à 300 exemplaires.

SPÉCIAL AL

Dans les trois prochaines années, l'industrie automobile va dévoiler plus de 30 modèles.

AUDI

Q3 II



LES INFOS CLÉS

À partir de 32 000 €

Commercialisation :
fin 2018

Sa cible :
BMW X1

*À bord, tout va changer.
Planche de bord plus
horizontale, ergonomie revue
et corrigée et qualité en hausse.
Il en avait besoin !*

*Transmission intégrale ou traction, BVM ou S tronic...
la plate-forme MQB offre le choix. Reste une question :
banquette coulissante ou non ?*



Du petit SUV à la sportive pure et dure... Revue de détail.

Dossier réalisé par Daniel Carroux,
Florian Chopin et Camille Pinet

De fond en comble

Le nouveau Q3 marquera les esprits par son positionnement haut de gamme. Qui se verra à l'extérieur et se ressentira à bord.

Par Florian Chopin

Le futur Q3 muscle son style, multiplie les arêtes saillantes et ouvre sa calandre en grand.

S'il est parfois délicat de renouveler un modèle (ce fut le cas pour l'Audi Q5), pour d'autres, l'évolution s'impose d'elle-même. Il en va ainsi de l'Audi Q3 dont le vieillissement s'est accéléré d'autant plus vite que la concurrence (BMW X1, Mercedes GLA...) s'est montrée largement au-dessus dans tous les domaines. Trop petit, peu habitable, technologiquement dépassé et offrant une présentation surannée, le Q3 première génération laissera sa place à une nouvelle mouture prévue pour la fin 2018.

Depuis la base technique jusqu'aux rappels de clignotant, ce Q3 sera entièrement revu. Tout d'abord, l'engin affichera des proportions plus équilibrées grâce à une longueur et une largeur accrues (4,45 m et plus de 1,85 m, contre 4,39 m et 1,83 m actuellement). Ces dimensions sont directement le fruit de l'utilisation de la plate-forme MQB qui, par ailleurs, permettra d'allonger l'empattement à 2,65 m (soit 5 cm de mieux que l'actuel Q3). On retrouvera également des éléments distinctifs de l'univers SUV Audi : calandre avec effet 3D à huit arêtes (comme sur le Q2), ceinture de caisse haute, assiette surélevée. L'auto reprendra les ailes généreusement galbées apparues sur le Q5 et l'A5. De fait, sa prestance sur la route en sera fortement améliorée.

À l'intérieur, il s'inspirera également de ses aînés et recevra un tableau de bord plus horizontal offrant une ergonomie bien pensée. L'écran principal se gèrera via la molette du système MMI, les commandes de climatisation seront toujours accessibles directement. La qualité des matériaux sera enfin digne du label. À l'arrière, les passagers disposeront d'un espace enfin correct, notamment au niveau des jambes. L'engin recevra-t-il la banquette coulissante ? Techniquement, rien ne l'interdit.

Au rayon mécanique, le Q3 II aura droit à des blocs 4 cylindres essence et diesel similaires à ceux du Q2 (de 125 à 190 ch). Il pourrait également disposer du 5 cylindres de 400 ch de la RS 3 pour relancer la version Q3 RS. La boîte à double embrayage DSG7 sera au programme, tout comme la transmission intégrale.



A1 II

LES INFOS CLÉS

À partir de 19 000 €

Commercialisation : printemps 2018

Sa cible : Mini 5 portes

Du duo A1/A1 Sportback, il ne subsistera, lors du renouvellement de la citadine, que la version 5 portes. L'auto partagera sa base avec les récentes Seat Ibiza et Volkswagen Polo, à savoir la plate-forme MQB A0. Premier avantage : un empattement rallongé de près de 10 cm (2,56 m). De quoi accueillir les passagers arrière de façon plus confortable. Cet accroissement aura des répercussions sur la longueur générale de l'A1, ce qui a contraint les designers, pour des raisons de proportions, à augmenter également la largeur.

Concernant l'allure générale, l'auto évoluera peu, si ce n'est par l'adoption d'une calandre plus basse, plus large et plus anguleuse. À l'intérieur, l'A1 conservera sa présentation sobre, mais l'écran de l'info-divertissement ne sera plus escamotable. En revanche, elle pourra désormais bénéficier, comme c'est le cas sur la nouvelle Volkswagen Polo (voir p. 28), de l'instrumentation entièrement digitale (Virtual Cockpit). Pour la partie mécanique, l'offre des



ILLUSTRATION LARSON/AUTOBILD

moteurs se composera essentiellement de versions essence, 3 et 4 cylindres, parmi lesquels on retrouvera le 1.5 TSI 150, mais aussi le 2.0 TSI pouvant proposer 200, voire 250 ch pour une éventuelle S1. Cette dernière disposera, comme sur la première génération, de la transmission intégrale, mais elle ne sera plus la seule

de la gamme. L'autre nouveauté de cette A1 sera l'adoption d'une version équipée d'une batterie 48 V qui, associée à un électromoteur de 10 kW, permettra de démarrer l'auto en tout-électrique et d'offrir un surcroît de puissance le moment venu. La boîte à double embrayage S tronic 7 sera également de la partie.

LES INFOS CLÉS

À partir de 25 000 € Commercialisation : 2019

Sa cible : BMW Série 1



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

A3 IV

Après le renouvellement de l'ensemble des grandes berlines (voir pp. 14-15), il sera temps pour Audi de s'attaquer à sa compacte. Comme pour l'A1 (voir ci-dessus), la version 3 portes pourrait ne pas subsister. La rumeur voudrait qu'elle soit remplacée par une offre plus sportive, à l'instar de ce que propose BMW avec sa Série 2. En revanche, les versions berline et cabriolet sont toujours prévues au programme. Dans l'ensemble, le style reprendra les codes initiés par le concept car Prologue (Los Angeles 2014), la première étude de style signée par Marc Lichte, le responsable du design Audi. L'intérieur se verra plus sobre avec moins de boutons physiques. L'A3 suivra la tendance de ses grandes sœurs (A6, A7 et A8) avec l'intégration d'un pavé tactile permettant de commander l'info-divertissement. L'offre des moteurs reprendra peu ou prou l'actuelle, avec néanmoins l'intégration, pour certains blocs, d'une batterie 48 V avec un moteur électrique de 10 kW.

**" Regarde!
Elle tourne le volant à gauche
toute seule.
Et t'as vu ?
Maintenant, elle braque à droite.
Et là... "**



**Les innovations Volkswagen,
vous ne vous arrêterez plus d'en parler.**

Tiguan Sound suréquipé avec 'Park Assist'.

390 €/mois⁽¹⁾ **3 ANS** **INCLUS** **ENTRETIEN⁽²⁾**
GARANTIE⁽³⁾
ASSISTANCE

AVEC APPORT



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Location Longue Durée sur 37 mois. 1^{er} loyer 4498 € et 36 loyers de 390 €. Offre valable du 1^{er} juillet au 31 août 2017.

(1) Exemple pour un Tiguan Sound 2.0 TDI 115 BVM6 neuf en Location Longue Durée pour 45 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine, non cumulable avec toute autre offre en cours, dans la limite des stocks disponibles, valable pour toute commande entre le 01/07/2017 et le 31/08/2017 chez les distributeurs présentant ce financement et 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 - ORIAS: 08 040 267. (2) Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le prix du véhicule.

Cycle mixte (l/100 km): 4,7. Rejets de CO₂ (g/km): 123.

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

Il y en a un peu plus...

L'A8 est le summum de la gamme Audi, et à ce titre, elle concentre tout le savoir-faire du constructeur en matière de confort, de technologie, de mécanique...

Par Florian Chopin



Avec l'A8, Audi passe au tactile avec deux écrans qui permettent de limiter le nombre de commandes physiques.

Par où commencer ? Cette nouvelle A8 dispose de tout ce que l'automobile moderne peut proposer, et même d'un peu plus... Le plus simple est de revenir à la genèse de l'auto. Fin 2014, Salon de Los Angeles, le concept Prologue marque les vrais débuts de Marc Lichte à la tête du design Audi. Sans révolutionner le style, il va tenter de lui donner plus de puissance (par les ailes galbées), plus de prestance (par la calandre agrandie), plus de modernité (par les découpes ultra-précises). Trois ans plus tard, la quatrième génération d'A8 est née. Elle reprend tous les codes du concept et mélange les gènes de ce coupé à ceux d'une limousine. Les dimensions bougent peu par rapport à la précédente génération (+ 2 cm à 5,17 m), mais le montant arrière

étiré au plus loin sur la malle lui confère une silhouette plus dynamique. Mais pour Andreas Mindt, responsable du style extérieur, "l'élégance de l'A8 se cache dans les détails comme la découpe du capot qui débute à l'horizontale et se termine à la verticale cachée dans la jonction avec l'aile". Que dire des feux ? La technologie laser permet d'éclairer comme en plein jour, avec une portée deux fois supérieure à celle des longues portées standard, sans pour autant éblouir les autres usagers grâce au système Matrix LED. Le bandeau lumineux arrière repose sur la technologie Oled (diodes organiques). "Nous avons apporté sur une voiture de série des systèmes que l'on voit habituellement sur les concepts", avoue Cesar Muntada, responsable design lumière.

À l'arrière, l'espace est royal, notamment sur la version longue à empattement rallongé de 13 cm. Mais la nouveauté principale concerne le tableau de bord qui inaugure le tactile chez Audi, via deux écrans. Le premier, de 10,1 pouces, commande l'info-divertissement. Le second, placé à la base de la console et incliné, gère la climatisation et permet la saisie de texte. Chaque commande reçoit un retour haptique (un effet clic) et sonore en guise de validation. La dalle d'instrumentation offre une résolution full HD. Vous en voulez encore ? L'A8 devient la première voiture de série à proposer un système de conduite autonome de niveau 3 : le conducteur n'est plus obligé de poser ses mains sur le volant. Un système qui fonctionne jusqu'à 60 km/h. Idéal pour rendre les embouteillages moins ennuyeux...

A8 IV



LES INFOS CLÉS

À partir de 92 000 €

Commercialisation :
octobre 2017

Sa cible :
Mercedes Classe S



AUDI

Et aussi...

Q8 (2018)



PHOTOS AUDI

Premier SUV-coupé d'Audi, il reprendra la base technique du Q7, mais disposera d'une esthétique spécifique. La présentation intérieure sera celle de la nouvelle A8. Il en sera de même pour les motorisations.

R8 Spyder V10 (2017)



Le V10 5.2 FSI de 610 ch est désormais disponible sur le Spyder. Équipée de la capote en toile dont la manipulation ne prend pas plus de 20 s, l'auto passe de 0 à 100 km/h en 3,3 s.

Q4 (2019)



Ce SUV, qui viendra épauler le Q3 II, reprendra les lignes du concept TT Offroad (Pékin 2014). Il reposera sur la même base technique MQB et pourra intégrer une offre hybride rechargeable.

A7 Sportback II

LES INFOS CLÉS

À partir de 62 000 € Commercialisation : été 2018

Sa cible : Mercedes CLS

Dans une livrée bien plus dynamique que la nouvelle A8, la future A7 Sportback offrira le même contenu technologique. Ainsi, la gamme des moteurs sera peu ou prou la même (le W12 6.0 restera néanmoins réservé à la limousine) : V6 TDI de 286 ch, V6 TFSI de 340 ch, V8 TDI de 435 ch et V8 TFSI de 460 ch. Tous couplés à un système 48 V et à un moteur électrique de 12 kW permettant de démarrer en tout-électrique. *"Ce système réduit les rejets de CO₂ de 12 g/km, mais améliore aussi le confort"*, explique Thomas Müller, responsable

des systèmes électriques et électroniques. En effet, la batterie 48 V fournit l'énergie (gratuite grâce à la récupération en roulant) au moteur électrique gérant la suspension active de chacune des roues. Un processus qui, couplé à la caméra 360°, prévient des irrégularités de la route. Une version hybride rechargeable est également au programme, associant le V6 TFSI à un électromoteur, pour une puissance cumulée de 449 ch et une autonomie en tout-électrique de 50 km. Une recharge par induction sera également disponible.

A6 V

LES INFOS CLÉS

À partir de 42 000 € Commercialisation : printemps 2018

Sa cible : BMW Série 5

C'est la routière polyvalente. Elle est disponible en berline, break et Allroad (break tout-chemin), peut disposer de blocs 4 cylindres comme de V8 biturbo (versions S et RS), et procure un confort digne d'une limousine. Pour la prochaine génération, ce sera encore le cas, mais en mieux. Elle reposera en effet sur la même base technique

MLB que la nouvelle A8 (voir ci-contre) faite à base d'aluminium, mais également de fibre de carbone et d'acier haute résistance. Le tout permet de contenir sérieusement le poids de l'engin. Comme sur la nouvelle génération de l'A8, il sera possible de disposer de la transmission intégrale, mais également des roues arrière directrices.



SB MEDIEN

BMW

X3 III



LES INFOS CLÉS

À partir de 51 900 €

Commercialisation :
novembre 2017

Sa cible :
Audi Q5

*Le design extérieur
du BMW X3 est
l'œuvre de l'Australien
Calvin Luk.*



*Plus léger que celui qu'il
remplace, le X3 reprend
sensiblement la même offre
mécanique. Les performances
devraient progresser.*

Tout changer pour ne rien changer

Bousculé par des plus jeunes que lui, le SUV compact de luxe le plus vendu de la planète se renouvelle enfin. Un peu plus long et léger, il soigne sa présentation et ses aspects pratiques, mais le crossover bavarois ne pousse pas la surenchère technologique aussi loin que l'Audi Q5. Par **Camille Pinet**



PHOTOS BMW

L'allongement de 5 cm ne suffit pas à modifier les proportions du X3, qui conserve sensiblement les mêmes hauteur et largeur.

Dans la galaxie toujours plus nombreuse des SUV, certains peuvent revendiquer le statut d'historiques. C'est le cas du BMW X3, qui va être renouvelé pour la deuxième fois au prochain Salon de Francfort. Depuis 2004, sa formule de SUV compact haut de gamme n'a pas beaucoup évolué, même si elle a trouvé sur son passage un nombre toujours plus grand de concurrents : l'Audi Q5, bien sûr, mais aussi le Mercedes GLC, le Jaguar F-Pace et, plus récemment encore, l'Alfa Romeo Stelvio.

Malgré ces menaces tous azimuts, le X3 (nom de code G01) choisit à nouveau la voie de la continuité. Vous le découvrirez dans ces pages, il reste identifiable sans aucune hésitation grâce à la forme de ses vitres de custode, son long capot et ses optiques circulaires. C'est surtout le traitement des détails qui évolue le plus profondément : les haricots de calandre gagnent encore en volume, le capot approfondit ses nervures, les antibrouillards deviennent rectangulaires et la signature lumineuse des feux est modifiée. Les proportions changent d'ailleurs assez peu. Seule la longueur de 4,72 m progresse de 5 cm, exclusivement au bénéfice de l'empattement. 2 cm sont consacrés à renforcer la résistance au crash test et le reste à l'habitabilité. Dans l'habitacle, les rangements s'agrandissent et la modularité s'améliore : les dossiers des sièges arrière



UWE FISCHER

Celui qu'il remplace

Lancée en 2010, la deuxième génération de X3 (F25) a effectué une solide montée en gamme par rapport au premier du nom, puisqu'elle gagnait presque 10 cm en longueur et des motorisations nettement plus puissantes. Proposé dans des versions 20d, 20i, 28i et 35i, le X3 a gagné en cours de carrière une version propulsion sDrive18d. Restylé en 2014, il a reçu une nouvelle face avant avec projecteurs circulaires. Malgré les attaques de ses rivaux, il quitte la scène auréolé d'un incontestable succès commercial : il a très largement dominé son segment avec 1,5 million d'exemplaires écoulés dans le monde, soit largement plus du double de son aîné.



Le X3 pourra recevoir en option des feux à LED avec effet 3D, mais le dessin de l'arrière évolue assez peu.



Hayon électrique pour tous les X3. Le volume de coffre progresse peu, sauf lorsque les dossiers sont redressés.



Parée de chrome, la planche de bord pourra recevoir un revêtement en cuir synthétique.



L'habitabilité progresse, mais le X3 ne deviendra pas pour autant une référence en la matière.

peuvent désormais être ajustés, ce qui permet de porter le volume de coffre de 550 dm³ à 600 lorsqu'ils sont tous redressés au maximum. À noter cependant que la banquette, convenablement dessinée, reste fixe, contrairement à celle de l'Audi Q5. L'habitabilité y apparaît très correcte : l'espace à la tête et aux genoux se montre suffisant, même pour les grandes tailles, qui peuvent glisser leurs pieds sous les sièges avant sans difficulté. Comme toujours, le tunnel central et le bloc d'aérateurs gênent néanmoins le passager central.

La planche de bord, très proche de celle de la dernière Série 5, se distingue toutefois par un entourage de console un peu plus épais et ses inserts de chrome nombreux, un rien clinquants dans la pénombre de notre séance photo. La qualité de finition et des matériaux semble prometteuse, même si nos modèles de présérie présentaient quelques défauts. Le BMW X3 ne fait pas appel à une instrumentation numérique modifiable comme l'Audi Q5, mais il reprend de la routière l'intégralité de ses aides à la conduite, à l'exception du système de stationnement autonome. Côté multimédia, on retrouve donc sur les modèles haut de gamme l'écran tactile de 10,5 pouces et son inédite ergonomie, parfaitement limpide. Au chapitre motorisation et transmission, aucune nouveauté n'est à signaler :

le X3 sera lancé avec des blocs bien connus, les 20d (190 ch), 30d (265 ch) et 40i (360 ch) proposé en version M Performance pour la première fois. La marque a confirmé que le marché français n'aura pas droit à des déclinaisons deux roues motrices comme le GLC ou le Q5, et ne proposera pas de transmission manuelle. Ce positionnement résolument haut de gamme est-il programmé pour laisser un peu d'air au futur X2 ? Reposant sur la plate-forme modulaire Clar, le X3 reprend largement les trains roulants de la BMW Série 7. Voilà qui devrait profiter à son confort mais aussi à son agilité, d'autant qu'il perd en moyenne 55 kg au regard de son prédécesseur. En revanche, contrairement au Q5 et au GLC, il ne pourra pas être équipé d'une suspension pneumatique mais seulement d'un amortissement piloté.



L'avis de **Camille Pinet** Le nouveau X3 change tout, depuis ses haricots jusqu'aux feux arrière, en passant par sa plate-forme. Mais on resterait presque sur sa faim tant le résultat est attendu. Il est vrai que le succès de son aîné n'avait pas de quoi pousser BMW à la révolution.



**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.



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.

Série 1 III



LES INFOS CLÉS

À partir de 24 000 €

Commercialisation :
fin 2017

Sa cible :
Mercedes Classe A



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Nouvelle attraction

Dans la foulée de la Série 2 Active Tourer et du X1, la Série 1 se convertit à la traction. Une première pour une berline de la marque. **Par Daniel Carroux**

A ce jour, la Série 1 fait office de rebelle dans le segment des familiales compactes. Propulsion, moteurs placés dans le sens de la longueur, le cas est unique et fait se pâmer d'aise les gardiens du temple. Ces derniers risquent fort, toutefois, d'intenter un procès en hérésie contre BMW quand ils détailleront la fiche technique de la prochaine génération de la Série 1. Et pour cause. La nouvelle arrivante adopte la plate-forme dite UKL, qui sert de support au monospace Série 2 Active Tourer et au SUV X1. Par là même, la Série 1 rentre dans le rang de son espèce en se convertissant à la traction et en plaçant ses moteurs de manière transversale. L'excellent 6 cylindres en ligne

3.0 de 340 ch de l'actuelle 140i fait les frais de l'opération, en toute logique. Cette singularité de la Série 1 disparaît, elle aussi. Et c'est dommage ! L'offre se compose des blocs 3 et 4 cylindres turbo, aussi bien en essence qu'en diesel, empruntés aux Série 2 Active Tourer et X1, sans modification de puissances, sauf contordre. L'hypothèse d'une unité hybride rechargeable n'est pas à écarter, le constructeur bavarois ayant le nécessaire en magasin – module de 224 ch sur la Série 2 Active Tourer 225xe, à titre indicatif.

Au vu de ce que produisent en mouvement l'Active Tourer et le X1, il n'y a guère lieu de s'inquiéter de cette conversion à la traction. Quelle que soit la transmission, une BMW

délivre des sensations de conduite à flux tendu par principe. Et puis la disposition transversale du moteur induit un empattement étendu et un volume habitable en rapport, que l'on devine revu à la hausse au passage d'une génération à l'autre. En elle-même, la prochaine Série 1 devrait garder les proportions de sa devancière (4,33 m en longueur), et il ne faut pas s'attendre au grand chambardement sur le plan du style. Ce n'est pas le genre de la maison, assez conservatrice sur le sujet mais jamais en retard d'une avancée technologique. Manœuvres de stationnement entièrement automatisées et mode de conduite autonome sur autoroute figurent au programme de la Série 1 troisième du nom. Entre autres exemples.

BMW

Et aussi...

Série 3 VII (2018)



ILLUS. J.-F. HUBERT

Attendue à la fin de l'année 2018, la Série 3 septième du nom partage sa plate-forme avec la Série 5, gage de légèreté, de confort de conduite et de consommations modérées.



SB MEDJEN

X7 (2017)

Il manque un SUV XXL dans la gamme BMW, au-dessus du X5, et accessoirement concurrent du Mercedes GLS. Le X7, qui pourra accueillir jusqu'à 7 personnes, comblera le trou en fin d'année.



BERNHARD LIMBERGER

Série 6 GT (2017)

La version bicorps, ou 5 portes, issue de la nouvelle génération de la Série 5, s'appelle désormais Série 6 GT. Elle en profite pour dynamiser son style. La commercialisation débute cet automne.

Z4 II

LES INFOS CLÉS

À partir de 40 000 € Commercialisation : début 2018

Sa cible : Porsche 718 Boxster

Bonne nouvelle, feu le Z4 a un héritier, fruit d'une alliance de circonstance entre BMW et Toyota. Roadster pour BMW (alias Z4 et non Z5), coupé pour Toyota (autrement dit Supra), en notant au passage que l'unité battant pavillon allemand adopte la solution éprouvée de la capote en toile. Le lourd toit rigide escamotable dans le coffre du Z4

n'est pas reconduit, la chasse aux kilos superflus se poursuivant par le recours intensif à l'aluminium. Enfin, Z4 deuxième du nom et Supra font motorisations à part, en mettant de côté la très probable hybridation du premier sous la houlette de Toyota. Le Z4 n'échappera pas aux 6 cylindres en ligne de son propriétaire, c'est entendu.

X2

LES INFOS CLÉS

À partir de 35 000 € Commercialisation : début 2018

Sa cible : Range Rover Evoque

Pour le présenter, le X2 doit tout au X1. C'est-à-dire sa transmission aux roues avant, la disposition transversale de ses moteurs et lesdits blocs. 3 et 4 cylindres, rien au-dessus, la seconde variété pouvant faire cause commune avec la transmission 4x4. De même, le X2 hérite de la planche de bord de sa matrice. La banquette coulissante, enfin, reprend du service sous une déclinaison adaptée à la situation : les places sont plus creusées, histoire de

libérer une garde au toit acceptable. Les différences sont d'ordre esthétique. Outre la chute de toit fortement inclinée qui signe l'union entre un SUV et un coupé, du reste moins disparate qu'à l'ordinaire pour ce genre d'automobile, le X2 fait valoir un faciès qui n'appartient qu'à lui. Les fameux haricots (calandre en deux parties) sont ici inversés, et le tout donne le clone libre du X1. Un modèle à part entière, en quelque sorte. C'est l'effet recherché.



ILLUS. J.-F. HUBERT

MERCEDES

Classe A IV



LES INFOS CLÉS

À partir de 24 000 €

Commercialisation :
printemps 2018

Sa cible :
BMW Série 1



Suite logique

Passée du statut de monospace à celui de berline, la Classe A ne change rien sur le fond. Pas sur la forme, en revanche. Par **Daniel Carroux**

La Classe A a fait parler d'elle il n'y a pas si longtemps. Au moment du Salon du Shanghai, en avril dernier, où était exposée l'étude Concept A Sedan chargée d'annoncer la future déclinaison tricarpe de cette familiale compacte, sous un format au demeurant très décompacté (4,57 m en longueur). Future, car la Classe A "à coffre" sera sans nul doute produite et commercialisée de par le vaste monde, sauf en Europe et sauf contrordre. La prochaine mouture qui nous sera destinée garde sa forme bivo-lume, ou cinq portes, à une échelle qui ne devrait guère évoluer par rapport à la génération actuelle (4,30 m en longueur). À voir, malgré tout, si l'empattement s'allonge et auquel cas, dans quelles proportions. Ce ne serait pas un luxe. En effet, la Classe A a grand besoin d'augmenter son volume habitable.

Mercedes n'ayant pas le manifeste de style gratuit, la référence au Concept A Sedan n'est pas fortuite. Le produit de série bénéficiera peu ou prou de la calandre à fanons découverte à Shanghai, encadrée par

des projecteurs étroits et étirés. Les feux arrière se tassent et s'étirent, eux aussi, jusqu'à empiéter sur le hayon, que l'on dit plus large. En bref, il n'y a pas de continuité dans le changement sur le plan physique. À l'heure où les allemands s'entêtent à dessiner la même voiture au fil des générations, l'entreprise est à souligner. Rebelote à l'intérieur, entièrement refait et surtout mieux fini d'après les rumeurs qui bruissent. L'écran est piloté par un pavé de commandes tactile, comme sur la Classe E. La molette pivotante part ainsi aux oubliettes.

Le constructeur d'outre-Rhin, enfin, remodèle l'offre moteurs. Certes, Renault fournit les blocs d'entrée de gamme, essence et diesel, mais les mécaniques estampillées 100 % Mercedes changent. Renouvellement du 4 cylindres essence 2 litres turbo, disparition du 4 cylindres diesel 2,1 litres au profit du 2.0 à l'œuvre depuis peu sous d'autres capots, avancement du projet pour un 3 cylindres diesel et forte probabilité d'un module hybride rechargeable. En somme, le programme s'avère chargé. Il nous tarde d'en découvrir le détail.



GLE II

LES INFOS CLÉS

À partir de 60 000 € Commercialisation : printemps 2018
Sa cible : BMW X5

Pour aller à l'essentiel, l'héritier du ML, grand classique du genre, repose sur la plate-forme de la Classe E, gage de légèreté – pour l'espèce, c'est entendu... Dans quelle proportion se matérialise la perte de poids au regard de la mouture existante, on ne le sait pas à cette heure, mais on la devine substantielle. Dans le même temps, le GLE en phase d'approche fait peu ou prou valoir les mêmes mensurations que son prédécesseur (4,90 m en longueur). En revanche, la silhouette s'affine. Le véhicule paraît moins taillé à la serpe,

le trait se fait plus doux, à l'image des feux arrière effilés et très étirés sur le hayon. En bref, le GLE enlève la tenue paramilitaire.

Du côté des moteurs, deux éléments sont à retenir. Le GLE reçoit le 4 cylindres diesel 2.0 éterné par la Classe E. Logique, mais il se passe des services du V6 diesel 3.0 de cette dernière pour faire sien le "6 en ligne" 2.9 découvert sur la Classe S récemment restylée. Comme la Classe E, le GLE croule sous les assistances. Le système de conduite semi-autonome est du lot.

CLS III

LES INFOS CLÉS

À partir de 60 000 € Commercialisation : début 2018
Sa cible : Audi A7 Sportback

Il était un temps question de l'appeler CLE, partant du principe qu'il repose sur la plate-forme de la Classe E. Finalement, le coupé quatre portes CLS garde son appellation, pour la simple raison qu'elle fait référence. Mercedes, du reste, se garde bien de tout casser. Même profil et mêmes proportions qu'au précédent chapitre (4,94 m en

longueur) : seul le dessin de la proue et de la poupe marque le passage d'une génération à la suivante, dans un sens plus affiné.

Sous le capot, le CLS calque sa copie sur celle du GLE pour ce qui concerne les diesels : 4 cylindres 2.0 et "6 en ligne" 2.9, donc. Les milieux autorisés évoquent la présence d'un "6 en ligne" essence.



Et aussi...

AMG GT4 (2018)



L'étude de style AMG Concept, découverte au Salon de Genève, donne naissance à l'AMG GT4, lancée dans les roues de la Porsche Panamera. Commercialisation courant 2018.

Classe X (2017)



Fort de ses liens avec Renault et Nissan, Mercedes bâtit son pick-up sur le tandem Alaskan/Navara. Un 6 cylindres diesel propre au Classe X est programmé. Attendu en fin d'année.

AMG Project One (2018)



La supercar Project One est emmenée par un module hybride de course : V6 1.6 et trois électromoteurs, pour une puissance de 750 ch. Prix estimé : 2,2 millions d'euros.

OPEL

Changement de programme

Sous peu, Opel entrera définitivement dans le giron de PSA. Un changement de propriétaire qui induit forcément quelques changements dans le plan produit...

Par Florian Chopin

En 2018, Opel doit renouveler sa Corsa. Nouveau design, nouvelle plate-forme... Les prototypes tournent actuellement sur les routes pour finaliser le développement.

Mais cette Corsa ne verra jamais le jour. La faute au rachat de la marque par le Groupe PSA. Ou

plus exactement à une clause du contrat de rachat stipulant que toute voiture badgée Opel, étudiée avant et vendue après l'officialisation de l'accord de cession entraînera le versement de royalties à General Motors. Les investissements engagés l'ont été par le groupe américain et non par le Groupe PSA. Aussi, afin d'éviter de payer durant le cycle de vie complet d'un modèle

PSA suspend tous les projets d'Opel initiés sous l'ère GM, pour éviter de payer des royalties.



L'Opel Corsa 2018 initiée par General Motors (ici en photo espion) ne verra pas le jour. Comme pour les autres futures Opel, le nouveau propriétaire PSA ne veut pas payer les brevets américains.



(7 à 10 ans), la direction de PSA a choisi d'arrêter tous les développements Opel en cours.

Ainsi, outre la Corsa 2018, le projet de grand SUV 7 places haut de gamme passe également à la trappe. Opel avait en effet décidé de ne pas se reposer sur la plate-forme EMP2 du Peugeot 5008, mais plutôt sur les modules techniques de son Insignia II. Cette clause était le seul moyen pour PSA de récupérer la technologie de l'Ampera e, qui arrivera sur notre marché au début 2018 et dont les volumes de ventes ne devraient pas grever les ressources du groupe français. Seul le Combo a été validé car il est issu du partenariat technique avec PSA (il reprend la base EMP2 des Citroën Berlingo et Peugeot Partner).

Toutefois, que les fans de la Corsa se rassurent, il y aura bel et bien une sixième génération de la citadine. Elle reposera sur la plate-forme CMP de PSA, celle qui sera utilisée par les futures DS 3 et Peugeot 208. Quant au design, il sera lui aussi entièrement refondu (le style engagé pour la future ex-version 2018 fait l'objet de dépôts de brevets labellisés GM). Cette Corsa made in PSA n'est pas attendue avant 2020. Les équipes d'ingénieurs et de designers devront travailler vite. Quant au reste de la gamme, le groupe entend la remanier en proposant huit nouveaux modèles avant 2025.

LA SOLUTION connectée POUR SÉCURISER VOS TRAJETS

MICHELIN Safe & Drive réalise une petite révolution technologique et réinvente votre sécurité de conduite. Adoptez dès maintenant ce **système d'alerte automatique des secours**.



MICHELIN SAFE&DRIVE

L'ALGORITHME DE VOTRE SÉRÉNITÉ

Avec son **capteur d'accélération 3D** et son **algorithme dédié**, le boîtier MICHELIN Safe & Drive détecte les collisions et les freinages d'urgence. Connecté à votre smartphone, le système contacte alors une **plateforme accessible 24h/24, 7j/7**. Les opérateurs vous appellent et déterminent avec vous le type de secours requis. Si vous n'êtes pas joignable, **ils vous géolocalisent et envoient les secours**.

Grâce à cette solution embarquée accessible à tous, votre voiture n'a plus rien à envier aux véhicules haut de gamme et à leur bouton d'urgence! Découvrez tous les revendeurs sur www.michelin.fr



L'INNOVATION MISE EN ÉQUATION

- + Le boîtier MICHELIN Safe & Drive se branche sur **votre allume-cigare**.
- + Il s'adapte à **tout véhicule, quelle que soit sa marque**.
- + L'application mobile fonctionne sur **Apple et Android**.
- + La connexion se fait simplement par **Bluetooth**.
- + Les conseillers vous informent sur vos trajets : **stations-service, parkings, restaurants...**
- + Une fonctionnalité pratique **localise l'endroit** où vous avez garé votre véhicule.



PORSCHÉ

Cayenne
III

LES INFOS CLÉS

À partir de 78 000 €

Commercialisation :
début 2018Sa cible :
BMW X5

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Un poids en moins

Le futur Cayenne a bien l'intention de laisser la concurrence à quelques encablures. Plus léger, plus affûté encore, doté des quatre roues directrices et d'un intérieur plus moderne, son ambition semble pour le moins crédible. Par Daniel Carroux

L'ennemi, c'est le poids. Porsche connaît l'adage par cœur, plus encore quand il s'applique à un SUV. Ni une ni deux, le prochain Cayenne utilisera à fond les bienfaits de la plate-forme MLB Evo. Ainsi, il profitera d'un régime allégé à grand renfort d'aluminium, d'acier haute résistance et de fibre de carbone. Résultat, la machine à cash de Porsche perd de l'ordre de 200 kg, à motorisation équivalente (2040 kg au bas mot sur l'actuelle mouture).

Ce n'est pas rien, surtout pour un véhicule qui affiche sa vocation sportive sans fausse pudeur. À cet égard, Le Cayenne disposera, comme la récente Audi A8 (voir p. 14) des roues arrière

directrices. De même, la suspension pneumatique associée au système de transfert de couple Porsche Torque Vectoring (PTV) repasse sur l'établi, histoire d'affiner le propos. Proche du nirvana, on le subodore. Au final, la perte de poids enregistrée n'induit pas des mensurations revues à la baisse. Le dernier-né garde le gabarit de son aîné (4,85 m en longueur), sous une robe dynamisée. Soutenue par un museau aplati et une ceinture de caisse bien marquée, la silhouette se tend et s'aiguise. Bref, elle se débarrasse de ses lourdeurs.

À l'intérieur, on peut parler de révolution. En clair, le Cayenne fait la part belle au numérique en s'inspirant de ce qu'offre la Panamera en la

matière, à commencer par l'immense écran tactile 12 pouces haute résolution. Lequel élimine la ribambelle de touches et autres boutons qui faisaient jusqu'à présent le charme du Cayenne (une commande, une fonction). La Panamera, toujours elle, fournit également sa palette de motorisations, dont le module hybride rechargeable Turbo S E-Hybrid de 680 ch (V8 4.0 de 555 ch au cœur du dispositif). Comme attendu, V6 et V8 composent l'ordinaire, essence et diesel, et le module hybride standard, si l'on ose dire, S E-Hybrid, est bien sûr de la partie (462 ch sur la Panamera du même nom). Le Cayenne III sera visible au Salon de Francfort, sauf contrordre.



911

LES INFOS CLÉS

À partir de 105 000 € Commercialisation : début 2019

Sa cible : c'est elle, la cible...

Pour résumer la situation, l'heure n'est pas au grand chamboule-tout, sur le plan du style du moins : la prochaine 911, alias 992, garde ses projecteurs ronds, et s'il sera possible de distinguer l'ancienne de la nouvelle, cela se fera dans les détails – au niveau de la poupe, notamment. Il ne faut pas se fier aux apparences, c'est bien connu. De fait, la 911 en préparation repose sur une plate-forme remaniée, que d'autres modèles du groupe pourraient adopter... Le groupe Volkswagen entendant rationaliser le process de production, y compris

sur ses modèles de prestige. Ici aussi, point de révolution, mais des évolutions qui devraient consister à avancer légèrement la position du moteur. Rassurez-vous, la 911 ne tombera pas dans l'excès de la version RSR de course.

Côté moteur, le 6 cylindres est toujours positionné à plat. Toutefois, il pourrait être associé à un système hybride 48 V. Côté boîtes, la PDK à double embrayage pourrait gagner un rapport. La version manuelle restant, pour sa part, à 7 vitesses. L'instrumentation digitale fera son apparition.

ILLUSTRATION REICHEL

Et aussi...

911 GT2 RS (2017)



PORSCHE

En attendant la prochaine 911 (voir ci-contre), l'actuelle mouture décline sa version la plus radicale sous la forme de la GT2 RS. Le "6 à plat" 3.8 turbo délivre 700 ch. Prix : 289 175 €.

Panamera Sport Turismo (2017)



PORSCHE

Très éloigné de l'univers des gros porteurs, le break Panamera Sport Turismo débute à 100 367 €. Le Turbo S E-Hybrid de 680 ch lui est cependant refusé. À l'essai bientôt.

PHOTOS PORSCHE



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : inestimable...

Commercialisation : début 2020

Sa cible : Tesla Model S



Porsche Mission E

Dévoilé en 2015 au Salon de Francfort, le prototype Mission E donnera naissance à un modèle de série en 2020. Petite, la série, à raison de 20 000 unités par an vendues à des prix que l'on subodore hors de portée du commun des mortels. De quoi s'agit-il ? Réponse : une berline 4 portes/4 places d'allure futuriste, comme il sied

à une automobile recourant à la locomotion électrique. Au cœur du dispositif se tiennent deux électromoteurs libérant la puissance respectable de 600 ch (440 kW). Le pack de batteries chargé de les alimenter est placé dans le plancher sur toute la longueur. Porsche annonce une autonomie de 500 km. On fait court, c'est entendu...



ILLUSTRATION REICHEL

Pajun (2019)

Attendue en 2019, la berline Pajun s'inscrit sous la Panamera dans la gamme Porsche (4,60 m en longueur environ). Une sorte de descendante de la 928... Une version 100 % électrique est programmée.

VOLKSWAGEN

Polo VI



LES INFOS CLÉS

À partir de 14 000 €

Commercialisation :
automne 2017Sa cible :
Renault Clio

Enfin de la gaieté à bord de la Polo ! Les panneaux ton carrosserie et l'entourage laqué noir englobant info-divertissement et instrumentation réveillent l'habitacle.

T-Roc

Deux SUV urbains au programme pour Volkswagen ! Le T-Cross (voir p. 30), véritablement adapté à la ville, et le T-Roc, plus polyvalent. Dérivant du concept éponyme (Genève 2014), l'engin affichera un design robuste mélangeant les codes des SUV (assiette rehaussée...) à ceux de la Golf (montant arrière imposant...). Avec ses 4,25 m de longueur, il se positionnera sous le Tiguan et se différenciera de ce dernier par une silhouette plus dynamique accentuée par une lunette fortement inclinée. Y aura-t-il une sur-

prise à l'intérieur, comme sur la Polo (voir ci-dessus) ? C'est certain avec l'intégration d'un écran tactile et sensitif jusqu'à 9 pouces (comme sur la Golf), faisant le lien avec l'instrumentation – qui pourra, en option, être entièrement digitale. Pour la partie colorée, rien n'est moins sûr. Il faudra attendre le 23 août pour le découvrir.

Côté mécanique, le SUV reposera sur la même base que la Golf, en adoptera les moteurs, dont le 1.5 TSI 150, les boîtes, dont la DSG7, et les transmissions, dont le système 4Motion.

LES INFOS CLÉS

À partir de 25 000 €

Commercialisation : fin 2017

Sa cible : Mini Countryman





Des traits un peu plus saillants et une calandre intégrant un élément de carrosserie... et c'est tout !

Révolution intérieure

Pour sa 6^e génération de Polo, VW nous propose un style consensuel qui cache une présentation intérieure inattendue de la part d'un constructeur allemand... Par Florian Chopin

En matière d'automobiles, la jovialité n'est assurément pas ce qui caractérise la production allemande. On parle plus volontiers de sérieux, de sobriété, d'ennui même... La révélation de la nouvelle Polo à Berlin, en juin dernier, n'a pas fait exception à la règle. Klaus Bischoff, responsable du design de la marque, a ainsi présenté cette 6^e génération avec sa retenue habituelle. Il faut dire qu'extérieurement, l'auto répond parfaitement aux critères cités plus haut... Certes, les traits se font plus saillants, notamment sur le flanc, pour donner de la robustesse – paraît-il – à la silhouette. La calandre intègre, comme sur la récente Arteon, un élément de carrosserie

qui permet de l'affiner. L'effet est certain mais la réalisation pas forcément heureuse. Mais dans l'ensemble, la Polo VI séduira les inconditionnels du modèle. Les autres se tourneront vers des modèles aux galbes plus généreux, sans forcément prendre le temps de monter à bord. Ce serait bien dommage... Car la vraie nouveauté de cette Polo, c'est son habitacle coloré et accueillant. Des panneaux rappelant le ton de la carrosserie peuvent être appliqués sur de larges surfaces, l'écran du système d'infodivertissement peut atteindre 8 pouces, et avec son entourage laqué noir qui se prolonge vers l'instrumentation (100 % digitale, en option), l'effet de continuité est impressionnant. Les

matériaux sont moussés en partie haute, plus durs sur les éléments colorés, mais l'ensemble respire la qualité et la gaieté. À l'arrière, les passagers ont de l'espace au niveau des jambes et du pavillon. Seule la place centrale est à éviter en raison de l'imposant tunnel de servitude destiné à recevoir l'arbre de transmission – pour la version intégrale que la Polo n'aura jamais ! La base technique MQB A0 sera en effet utilisée par la prochaine Audi A1 (voir p. 12)...

LA GAMME POLO VI

Moteurs essence	1.0 MPI 65 et 75, 1.0 TSI 95 et 115, 1.5 TSI 150, 2.0 TSI 200
Moteurs diesel	1.6 TDI 80 et 95
Boîtes	BVM et DSG7

Les technos du futur

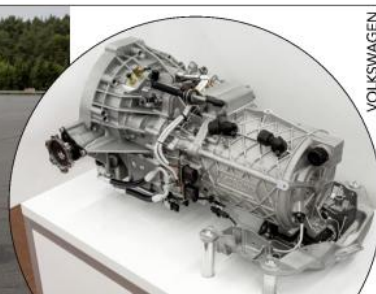
L'Auto-Journal a pu tester, sur la piste d'essais d'Ehra-Lessien, près de Wolfsburg, les futurs projets développés par le groupe VW. Sur un 3 cylindres 1.5 TDI 105, grâce à une pression d'injection de 3000 bars, à la réduction des frottements, à une gestion variable de levée des soupapes (admission et échappement), et à une batterie 48 V (moteur électrique de 10 kW) permettant de démarrer en électrique ou d'apporter un surcroît de puissance, la réduction des rejets de CO₂ peut atteindre 30 %. Ces deux derniers systèmes, adaptés sur un bloc essence, en plus d'un taux



100 km d'autonomie en tout-électrique grâce au système Vario.Drive, en cours d'élaboration.

de compression variable et d'un filtre à particules, permettent une baisse des rejets de 20 %. Autre projet : le système Vario.Drive intègre un moteur électrique dans un train épicycloïdal (transmission Multitronic) associé à un bloc longitudinal. Le système propose 4 rapports fixes, 5 électriques et 2 en mode CVT. Le tout offre une puissance

de 150 kW, une autonomie en tout-électrique de 100 km jusqu'à 150 km/h. Autre piste : du plastique dans les moteurs. VW travaille sur l'intégration de polymères offrant des propriétés proches de l'aluminium dans les blocs moteur, abaissant le poids de 15 % tout en offrant une meilleure acoustique et une meilleure montée en température.



VOLKSWAGEN

LES INFOS CLÉS

À partir de 17 000 €

Commercialisation : 2019

Sa cible : Renault Captur



ILLUSTRATION JREICHEL

T-Cross

Il s'appelle Arona chez Seat, il s'appellera T-Cross chez Volkswagen et devrait être présenté en fin d'année prochaine. Côté style, le T-Cross reprendra les lignes initiées sur la récente Polo (voir pp. 28-29), très saillantes, tout en intégrant les codes du SUV avec une assiette rehaussée et des protections plastiques imposantes. Une sorte de petit T-Roc... Toutefois, il devra se différencier de ce grand frère (voir p. 28), d'une part avec une longueur revue à la baisse (environ 4,15 m), mais surtout par une silhouette moins dynamique. En effet, pour conserver de l'espace habitable et du volume, l'engin disposera d'une ligne de pavillon continue se terminant sur une lunette plus verticale.

À l'intérieur, l'ambiance s'annonce aussi colorée que dans la Polo. La planche de bord devrait d'ailleurs être similaire à celle de la citadine. On retrouvera un écran tactile dès l'entrée de gamme, de 6,5 pouces à 8 pouces en haut du panier. Cet écran disposera de raccourcis sensitifs, mais conservera des boutons rotatifs pour le volume et la navigation dans certains menus. L'instrumentation digitale Active Info Display sera sans doute disponible en option – ce qui n'est pas certain pour la banquette arrière coulissante. L'autre avantage viendra de sa gamme complète de moteurs, allant de 80 à 150 ch, le tout pouvant être couplé à la boîte DSG7. En revanche, point de transmission intégrale.

Touareg III

Volkswagen aurait pu prendre la base technique du Tiguan et lui ajouter environ 35 cm pour développer le futur Touareg. Mais ce dernier a un standing à défendre et il se doit de proposer ce qui se fait de mieux dans le groupe. Côté style, le concept T-Prime (Pékin 2016) a donné les grandes orientations. À l'intérieur, c'est l'avènement du tactile et du sensitif, les commandes physiques ont presque

totalement disparu. L'instrumentation 100 % digitale sera la panacée avec de nouvelles fonctionnalités. À l'arrière, les passagers bénéficieront d'un espace royal rendu possible par l'empattement de près de 3 mètres. Côté mécanique, V6, 4 cylindres hybrides rechargeables, transmission intégrale, boîtes DSG7 et automatique à 8 rapports seront au programme.

LES INFOS CLÉS

À partir de 55 000 €

Commercialisation : début 2018

Sa cible : Range Rover Velar



ILLUS. JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Et aussi...

Tiguan Coupé (2019)



VOLKSWAGEN

Après BMW et Mercedes, VW se lancera dans les SUV coupés avec le Tiguan CC (appellation non officielle). Au programme : style dynamisé par une lunette arrière inclinée et des éléments de carrosserie spécifiques, sans oublier les moteurs les plus puissants de la gamme Tiguan et des équipements technologiques dernier cri.

up! GTI (2018)



VOLKSWAGEN

Ce n'est qu'un concept rendant hommage à la toute première Golf GTI (même teinte, même sellerie...), mais la up! GTI sera belle et bien une réalité commerciale dès le début 2018. Elle disposera d'un bloc 3 cylindres de 115 ch capable d'emmener l'auto de 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes.

Mise à jour de gamme



ARNAUD SAUNIER

Si vous commandez un Tiguan standard ou une Passat cet été, vous bénéficierez des mêmes équipements technologiques que ceux apparus depuis la Golf restylée, et notamment les écrans tactiles de 8 et 9 pouces disposant de raccourcis sensitifs.

IL EST TOUJOURS PRÊT À VOUS SECOURIR. SOYEZ PRÊT À LE SOUTENIR.



h&poning - Photo : © Sébastien Sindou. RCS B 349 611 921

OUI, JE SUIS PRÊT(E) À LE SOUTENIR

Merci de remplir et retourner ce bulletin à SNSM :
31, Cité d'Antin - 75009 Paris

JE SOUTIENS LES SAUVETEURS EN MER : ☐ 30€ ☐ 60€ ☐ 90€ ☐ 140€

Si vous êtes imposable, vous bénéficiez d'une réduction d'impôts de 66% du montant de votre don.
Pour les entreprises, la réduction est de 60% (Plus d'informations sur : www.snsn.org).

☐ M. ☐ Mme. Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code Postal : _____ Ville : _____

E-mail : _____

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous pouvez obtenir communication et, le cas échéant, rectification ou suppression des informations qui vous concernent en vous adressant à la SNSM, 31 Cité d'Antin - 75009 PARIS.

Je règle par :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de SNSM

☐ Carte bancaire : N° : _____

Date d'expiration : _____ 3 derniers numéros au dos de votre carte : _____

Date et signature
obligatoires :

VOUS POUVEZ ÉGALEMENT FAIRE UN DON SUR INTERNET :
JESOUTIENS.SNSM.ORG



GRANDE CAUSE NATIONALE 2017



2017MSPRESSE

**LES INFOS CLÉS**

À partir de 35 700 €

Commercialisation :
janvier 2018Sa cible :
BMW X1 / X2

Bébé Jaguar

Deuxième SUV de la gamme, l'E-Pace sera aussi la Jaguar la plus accessible du catalogue. Mais pas la moins séduisante... Par Florian Chopin

Vous m'auriez dit, quand je suis arrivé chez Jaguar, que nous ferions des SUV, je ne l'aurais jamais cru. Aujourd'hui, je suis persuadé que c'est indispensable." Ian Callum, responsable du design Jaguar depuis 1999, est parfaitement conscient du virage, nécessaire, pris par la firme britannique. Ainsi, après le F-Pace apparu sur le marché à l'été 2016, c'est au tour de son petit frère l'E-Pace de pointer le bout de son capot. Aperçu pour la première fois au loin, l'engin a pu apparaître comme un clone en réduction du F-Pace. Mais en s'approchant de lui, l'impression s'évapore. "L'E-Pace a son propre caractère", précise Ian Callum. En effet, malgré ses 4,40 m de longueur, soit 43 cm de moins que le F-Pace, le nouveau SUV du félin affiche une belle prestance, en grande partie due à ses galbes généreux au niveau de ses ailes. Notez également la ligne supérieure du vitrage plus fuyante que celle du toit afin d'accentuer visuellement le dynamisme du profil, tout en conservant de l'espace habitable sous le pavillon. Les optiques avant se font plus imposantes que sur le F-Pace, tout comme les ouïes dans le bouclier. "Il y aura deux versions avec des boucliers différents, l'une standard et l'autre plus sportive : R-Dynamic", indique le responsable du style. ➔



I-Pace, le 3^e SUV Jaguar

À compter de 2018, la gamme Jaguar comptera un autre SUV, l'I-Pace (prononcer à l'anglaise). L'engin, long de 4,60 m, reposera sur une plate-forme inédite pour la marque et disposera d'une motorisation 100 % électrique (un moteur sur chaque essieu). D'où sa silhouette originale lui permettant d'offrir une belle habitabilité (empattement : 2,99 m). Avec une puissance cumulée de 400 ch, l'exercice du 0 à 100 km/h se fera en 4 s. Une autonomie de 500 km est annoncée.

L'entrée de gamme sera une simple propulsion, mais le reste disposera de la transmission 4x4 avec différentiel actif sur le train arrière (en option).

Plus court que le F-Pace (4,40 m), l'E-Pace arbore un style plus musclé (ailes galbées) et dynamique que son grand frère.



JAGUAR



Pour Ian Callum (au centre), chargé du style Jaguar, dessiner une gamme de SUV était nécessaire à la continuité de la marque.

JOHN WYCHERLEY

La gamme ne comptera que des motorisations 4 cylindres (essence et diesel) allant de 150 à 300 ch, pouvant être associées à une boîte automatique à 9 rapports.



↓
Écran tactile
(10 pouces),
compteurs
digitaux (option),
l'E-Pace est
moderne. Notez
le levier standard
pour la BVA.

*Le dessin du vitrage accentue le dynamisme
de la silhouette. Il n'y aura nul besoin d'un
SUV coupé dans la gamme.*



PHOTOS: JOHN WYCHERLEY

*Malgré un dessin particulier de la poupe, le coffre
affiche un volume de 577 dm³ pouvant encore
grimper en se privant la roue de secours.*

À l'arrière, la cassure du bas du hayon est plus prononcée que sur le F-Pace, pour alléger l'ensemble de la poupe. L'ensemble des signatures lumineuses sont à LED. Jaguar en profite également pour proposer des clignotants à défilement, ainsi que le système d'éclairage matriciel permettant de moduler le faisceau automatiquement en fonction de l'environnement et des autres usagers.

L'E-Pace débute en France à partir de 35 700 €, c'est la Jaguar la plus abordable

La présentation intérieure trahit l'origine de la base technique. En effet, l'agencement des éléments est similaire à celui du Range Rover Evoque, avec une console inclinée intégrant de manière élégante un large écran tactile de 10 pouces. On notera toutefois la présence d'un levier de vitesses automatiques (à 9 rapports) conventionnel à la place de l'originale molette proposée par Jaguar-Land Rover. "Nous avons voulu proposer une ambiance plus sportive que dans le F-Pace", fait savoir le designer écossais. Une autre explication pourrait toutefois être avancée : l'E-Pace sera la Jaguar la plus accessible du marché, et pour réduire les coûts, un banal levier revient moins cher à utiliser. La partie visible de ce dernier sera d'ailleurs identique pour la boîte manuelle. Mais entrée de gamme ne veut pas dire dénuée de qualité. Ce SUV recevra des habillages cuir jusque sur la planche de bord et sur les points de contact. Par ailleurs, en option, il sera possible de disposer d'une instrumentation 100 % digitale via une dalle de 12,3 pouces, ainsi que d'un affichage tête haute en résolution HD. À l'arrière, les passagers bénéficieront d'un peu plus d'espace que dans l'Evoque, grâce à un empattement de 2,68 m (+ 2 cm). Le volume du coffre affiche une contenance de 577 dm³, avec un potentiel de 93 dm³ supplémentaires si la roue de secours n'est pas adoptée (ce qui serait dommage...).

Pour la partie mécanique, l'E-Pace reprend donc la plate-forme D8, déjà utilisée par Land Rover pour les Evoque et Discovery Sport. Une base technique vieillissante (le dernier Freelander l'utilisait déjà), mais qui a été fortement remise au goût du jour, notamment avec l'intégration d'une inédite suspension. Sous le capot, aucun bloc supérieur à 4 cylindres ne sera proposé. La gamme compte ainsi deux essence (249 et 300 ch) et trois diesels (150, 180 et 240 ch). La transmission intégrale sera la panacée de cette gamme, seul le bloc 150 ch pourra être commandé en simple propulsion. Toutefois, les déclinaisons diesel 240 ch et essence de 300 ch reçoivent, en sus, un différentiel actif répartissant le couple sur les roues arrière en fonction du besoin. Au rayon des équipements, l'E-Pace peut recevoir un système permettant de choisir le mode de conduite : Normal, Dynamic, Eco, ou au regard de l'adhérence (Rain, Ice, Snow), un amortissement piloté, le contrôle de la vitesse sur terrain délicat (ASPC) entre 1,8 et 30 km/h, le hayon mains-libres, la caméra 360°, ou encore l'airbag piéton (apparu sur la Volvo V40).



L'avis de Florian Chopin Conscient des besoins du marché, Jaguar double son offre SUV avec un E-Pace à la fois compact et séduisant. Ajoutez à cela un tarif attractif (attention toutefois aux options...), et il se pourrait que le bébé fasse de l'ombre au grand frère.

LE DÉTAIL QUI TUE Famille Jaguar

La signature lumineuse fait partie intégrante de l'image d'une marque. Ainsi, pour accueillir les passagers à bord de l'E-Pace, Jaguar projette, sous les rétroviseurs extérieurs, l'image d'un félin (forcément un jaguar), suivi de son petit. Un visuel repris également à la base du pare-brise, côté conducteur.



JOHN WYCHERLEY



L'E-Pace repose sur une base technique (D8) éprouvée. Jaguar a ainsi pu contenir les coûts, mais espérons que le modèle soit à la hauteur de la notoriété du label sur la route.

L'Ibiza des champs... Élysées

Seat lance son premier SUV citadin, qui repose sur une base d'Ibiza. Réalisé avec soin et bien équipé, mais sans grande originalité dans sa présentation, il devra affronter une concurrence déjà bien affûtée.

Par Brice Perrin

C'est un refrain déjà entendu. Peugeot avait entonné la même chanson : remplacer sa 207 SW par un SUV, le 2008. Seat joue le même air avec l'Ibiza ST, dont la descendance prend la forme d'un baroudeur. Avec 28 % du marché, cette carrosserie est devenue incontournable, et sonne peu à peu le glas des breaks et des monospaces, en particulier sur les segments inférieurs. Bienvenue à l'Arona, qui représente le quatrième lancement de la marque ibérique en moins d'un an. Cet Ateca en réduction repose sur la plate-forme modulaire MQB A0 du groupe Volkswagen, qui profite également aux nouvelles Ibiza et Polo, ainsi qu'à la future Audi A1 – cette dernière sera assemblée dans la même usine espagnole que l'Arona, à Martorell. Pour Matthias Rabe, qui dirige la R&D chez Seat, *"cette plate-forme permet d'obtenir d'excellents résultats aux crash-tests, et l'Arona est l'une des voitures les plus légères du segment"*. Mais il faudra attendre encore avant de connaître son poids et pouvoir ainsi vérifier cette assertion.

"Nous arrivons au bon moment et nous sommes les premiers du groupe Volkswagen à arriver avec un SUV citadin", lance fièrement Luca de Meo, patron du constructeur. Sauf que la concurrence est déjà bien établie. D'ailleurs, l'Arona s'en inspire sans ambages, avec ses passages de roue rehaussés d'une protection anthracite et sa robe bicolore. Renault Captur, Opel Crossland X, Kia Stonic... Les exemples sont nombreux.

Gros équipement, petits moteurs

Long de 4,14 m, l'Arona affiche un volume de chargement de 400 dm³, soit l'une des meilleures capacités du segment. Il se dispense en revanche de banquette coulissante et se contente d'un dossier rabattable 1/3-2/3.



LES INFOS CLÉS

À partir de 17 000 €

Commercialisation :
septembre 2017

Sa cible :
Renault Captur

L'Arona est motorisée par des blocs essence et diesel de 95 à 150 ch, en boîte manuelle ou DSG7.



L'Arona affiche un volume de chargement de 400 dm³, ce qui le place dans la moyenne haute de la catégorie, et son équipement peut s'enrichir avec les packs d'options.





La qualité de présentation de l'habitacle est flatteuse, l'ergonomie est soignée, mais quelle tristesse dans les tons!

Le style est harmonieux mais sans audace: il reprend celui des Ibiza et Ateca.

L'Arona repose sur la nouvelle plate-forme modulaire du groupe VW dédiée aux petits véhicules, la MQB A0.

L'habitacle offre une qualité de présentation et une ergonomie plaisantes, mais un environnement globalement monochrome bien triste, qui contraste avec le style extérieur... L'équipement sera complet (de série ou via les packs d'options) avec régulateur de vitesse adaptatif, aide au démarrage en côte, caméra de recul, éclairage d'ambiance à LED, suspension à double mode (sur version FR), ensemble audio BeatsAudio 300 W, etc. Les sièges avant sont situés 52 mm plus haut que dans l'Ibiza, et la hauteur sous plafond gagne 37 mm. Le cockpit 100 % numérique sera également proposé, mais pas avant début 2018.

Sur le plan mécanique, l'Arona fait l'impasse sur la transmission intégrale et se contente de suspensions rehaussées de 15 mm par rapport à l'Ibiza. le SUV Seat présentera trois moteurs essence (1.0 TSI de 95 et 115 ch,

1.5 TSI 150), la DSG7 étant disponible sur le bloc de 115 ch. En diesel, viendra le 1.6 en versions 95 (BVM5 ou DSG7) et 115 ch (BVM6). "Les ventes de l'Arona? Ce serait bien de pouvoir atteindre 5 % du segment. Ce serait un super objectif", conclut Luca de Meo. Début de réponse en novembre, avec les premières livraisons...



L'avis de Brice Perrin: l'Arona est le premier SUV citadin du groupe VW, mais le segment est déjà bien occupé, notamment par les marques françaises. C'est une auto séduisante bien finie et dignement équipée, mais est-ce que cela suffira pour affronter les références?

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Citroën C3 Aircross

De
à Z A

Par Daniel Carroux

Citroën

C3 Aircross Que de l'éprouvé sous le capot du SUV mâtiné de monospace, ou l'inverse, dit C3 Aircross.

L'équipement de série prend consistance à partir de la seconde finition.

Live : autoradio MP3 + Bluetooth + port USB + 6 HP, ordinateur de bord, banquette 60/40, siège conducteur réglable en hauteur, volant réglable sur les deux plans, lève-vitres avant électriques, aide au démarrage en côte, régulateur-limitateur de vitesse, jantes acier 16 pouces + enjoliveurs. Assistances : alerte de franchissement de ligne, détecteur de fatigue, reconnaissance des panneaux de signalisation.

Feel : audio et commandes d'aération sur écran tactile 7 pouces, clim manuelle, prise 12V à l'arrière, volant croûte de cuir, antibrouillards cornering, feux diurnes à LED, rétros électriques, rails de toit,

sabots de protection AV/AR, jantes alliage 16 pouces.

Shine : GPS + reconnaissance vocale + services connectés + interface smartphone Mirror Screen, clim automatique, banquette coulissante, capteur de pluie, radar de recul, lève-vitres avant et arrière électriques et séquentiels, rétro central photosensible, rétros rabattables électriquement, vitres arrière et lunette surteintées, jantes alliage 17 pouces. La caméra de recul, l'affichage tête haute, le chargeur smartphone par induction, le commutateur feux de croisement/feux de route automatique et la mise en tablette du siège passager sont regroupés dans divers packs sur Feel et Shine. Le renfort de motricité Grip Control, le toit ouvrant panoramique et l'accès et le démarrage mains-libres sont disponibles à l'unité sur Shine. Prix respectifs : 300 €, 850 € et 350 €.

LA GAMME CITROËN C3 AIRCROSS

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence	1.2 PureTech 82 ch BVM5	0 €	Live/Feel	15 950/17 750 €
	1.2 PureTech 110 ch BVM5	0 €	Feel/Shine	19 250/21 250 €
	1.2 PureTech 110 ch BVA6	0 €	Feel/Shine	20 750/22 750 €
	1.2 PureTech 130 ch BVM6	0 €	Shine	22 250 €
Diesel	1.6 BlueHDi 100 ch BVM5	0 €	Live/Feel/Shine	18 950/20 750/22 750 €
	1.6 BlueHDi 120 ch BVM6	0 €	Feel/Shine	21 950/23 950 €



Dacia Sandero Stepway

Dacia

Gamme L'ensemble de la gamme Dacia reçoit la bicarburant essence/GPL en première monte. Par rapport aux motorisations d'origine, le surcoût est de 700 €, Duster excepté. Comptez 800 € dans son cas. Voici le détail. **Sandero 0.9 TCe de 90 ch :** 11 100 €, 12 200 € et 13 420 € sous les finitions Ambiance, Lauréate et Stepway.

Logan 0.9 TCe de 90 ch : 10 900 € et 12 000 € sous les finitions Ambiance et Lauréate.

Logan MCV 0.9 TCe de 90 ch : 12 650 € sous la finition Silverline.

Lodgy 1.6 SCe de 100 ch : 10 850 € et 12 350 € sous les finitions Lodgy et Silverline.

Dokker 1.6 SCe de 100 ch : 10 350 € et 11 850 € sous les finitions Dokker et Silverline.

Duster 1.6 SCe de 115 ch : 12 790 € et 14 550 € sous les finitions Duster et Silverline.

Fiat

Panda Le plumage sans le ramage. La Panda dite City Cross fait sien le faciès de la Panda 4x4 Cross, transmission 4x4 en moins. Deux blocs sont concernés: le 4 cylindres essence 1.2 de 69 ch (12 990 € ou 13 490 € sous les finitions City Cross et City Cross Plus) et le diesel 1.3 Multijet de 95 ch (16 490 € ou 16 990 € sous les mêmes finitions). La Panda 4x4, de son côté, décline une nouvelle finition baptisée Wild, laquelle compose désormais l'entrée de la gamme – avec une apparence physique plus dépouillée. Comptez 15 490 € avec le bicylindre essence 0.9 TwinAir de 85 ch et 17 490 € avec le diesel 1.3 Multijet de 95 ch.



Fiat Panda

FIAT

Mercedes

Classe S La Classe S restylée reçoit trois moteurs sous sa carrosserie courte dite Berline. Les 6 cylindres diesel reviennent à l'architecture en ligne, on notera une cylindrée de 2,9 litres. Essence S 560 (V8 4.0 de 469 ch): 124 800 € + malus de 10 000 €. Diesel S 350 de 286 ch: 94 900 € ou 103 900 € + malus de 860 €. Diesel S 400 d de 340 ch: 98 700 € ou 107 700 € + malus de 1 050 €. Ces blocs reprennent du service sous le capot de la carrosserie longue dite Limousine. Rajoutez 5 000 € dans tous les cas. Malus identiques pour les diesels. La Classe S Limousine décline en sus la variante AMG S 63 (V8 4.0 de 612 ch): 186 000 € + malus de 10 000 €. La Mercedes-Maybach S 560 (V8 4.0 de 469 ch, donc) réclame 165 300 € + malus de 10 000 €. BVA9 et transmission 4x4 4Matic pour tout le monde.



Mercedes Classe S

DAIMLER



Opel Grandland X

OPEL

Opel

Grandland X Le cousin germain du Peugeot 3008 décline une gamme succincte articulée autour de seulement deux motorisations – c'est Groupe PSA qui régale. On notera le ratio prix/équipement compétitif, notamment en entrée de gamme. **Edition:** banquette 60/40, clim automatique bizona, ordinateur de bord écran couleur 3,5 pouces, capteurs de pluie et de luminosité, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, frein de parking électrique, rétro central photosensible, aide au démarrage en côte, régulateur-limiteur de vitesse, feux diurnes à LED, jantes alliage 17 pouces. Multimédia: écran tactile 7 pouces, Bluetooth audio streaming, port USB, interface smartphone (Android Auto/Apple CarPlay), routeur wi-fi. Assurances: alerte de franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux de signalisation.

Innovation: démarrage, accès et hayon mains-libres, accoudoir arrière + banquette rabattable depuis le coffre + plancher du coffre ajustable sur deux positions, sellerie mixte tissu/Morrocana, volant cuir, radars de parking AV/AR, rétros rabattables électriquement, vitres arrière et lunette surteintées, sabots de protection AV/AR, jantes 18 pouces, avertisseur de risque de collision + freinage d'urgence autonome + détection piétons, aide au maintien dans la voie de circulation, surveillance des angles morts. **Elite:** écran tactile 8 pouces, 2 ports USB, GPS, reconnaissance vocale, caméras panoramiques 360°, projecteurs directionnels à LED, manœuvres de stationnement automatiques, sellerie cuir, sièges ergonomiques (réglages électriques, support lombaires électrique, réglage de l'assise en longueur), sièges et volant chauffants.

LA GAMME OPEL GRANDLAND X

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence	1.2 EcoTec Turbo 130 ch BVM6	0 €	Edition/Innovation/Elite	25 600/28 200/31 700 €
	1.2 Turbo 130 ch BVA6	0 €	Innovation/Elite	29 700/33 200 €
Diesel	1.6 EcoTec Diesel 120 ch BVM6	0 €	Edition/Innovation/Elite	27 700/30 300/33 800 €
	1.6 Diesel 120 ch BVA6	0 €	Innovation/Elite	31 800/35 300 €

Renault

Twingo La Twingo GT (3 cylindres essence turbo 0.9 TCe de 110 ch) hérite de la boîte robotisée à 6 rapports EDC. Par rapport à la BVM6, le surcoût est de 1 200 €. Prix: 18 400 €.



Renault Twingo

GREG JONGERLYNNCK

COMMENT LES VOITURES VONT APPRENDRE À CONDUIRE

L'AUTOMOBILE NE VA PAS SEULEMENT **PRENDRE LE VOLANT À VOTRE PLACE**,
L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE VA ÉGALEMENT LUI PERMETTRE DE
S'ADAPTER À L'IMPRÉVU AUTANT QU'À VOTRE STYLE DE CONDUITE FAVORI.
À LA CLÉ : **PLUS D'EFFICACITÉ, DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ.**

Par Brice Perrin





Intelligence artificielle, vraiment ?

La voiture autonome et connectée n'est pas encore totalement une réalité qu'elle s'apprête déjà à vivre une révolution, avec l'arrivée de l'intelligence artificielle à bord. Même bardée de capteurs et de modules de communication, une voiture capable de conduire seule et de communiquer n'en reste pas moins perfectible : son informatique embarquée fusionne des données et les analyse en fonction d'algorithmes prédéfinis, qui réclament un long processus de développement et de validation.

À ce jour, aucune voiture semi-autonome sur le marché n'est capable d'apprendre par elle-même, de s'adapter aux désirs du "conducteur" ou de réagir face à une situation ou un obstacle non prévus par les algorithmes. Ces lacunes seront corrigées au fur et à mesure que les voitures embarqueront les capacités matérielles et logicielles nécessaires, et que les ingénieurs insuffleront des mécanismes d'apprentissage dans les systèmes de conduite autonome.

POURQUOI RENDRE LES VOITURES INTELLIGENTES ?

Les voitures autonomes sont programmées pour réagir à des scénarios prédéfinis : la voiture réagit en fonction des marquages et objets qu'elle sait identifier. Mais si elle est dotée d'une intelligence artificielle, elle peut évoluer, apprendre mieux et plus vite. L'IA va d'abord révolutionner la façon de concevoir une voiture autonome. Aujourd'hui, les systèmes reposent sur des algorithmes qui savent reconnaître un nombre limité d'objets, définis à l'avance par des opérateurs humains, en fonction de leur aspect, de leur volume et de leur comportement : piétons, cyclistes, animaux, voitures... L'utilisation de réseaux de neurones artificiels, dont le fonctionnement se rapproche de celui

EN ANALYSANT LA CONDUITE HUMAINE ET DES MILLIONS D'IMAGES, LA CONDUITE AUTONOME PEUT PROGRESSER.

du cerveau humain, permet d'analyser grâce à l'apprentissage profond ("deep learning" en anglais dans le texte) des millions d'images et des heures de conduite pour identifier toutes les situations, tous les objets et marquages. Intégré ensuite dans le logiciel de pilotage, le résultat de ce travail logiciel améliore performances et précision. En faisant appel à l'intelligence artificielle, la voiture autonome sera plus fiable et plus performante. Elle deviendra capable de s'améliorer.

QUEL MATÉRIEL POUR L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ?

En amont, c'est-à-dire pour développer les systèmes de conduite autonome, le *deep learning* requiert une puissance de calcul considérable. Dans les véhicules, outre les capteurs dédiés à la conduite autonome, il faut prévoir une informatique suffisante pour fusionner les données, les analyser et prendre les bonnes

Très à la mode, le terme reste au mieux abusif, au pire mensonger. Même le plus évolué des systèmes d'apprentissage automatique, même la plus performante des voitures autonomes ne sera jamais "intelligente". Du matériel informatique ou un logiciel n'ont ni idées, ni créativité, ni conscience et encore moins de sentiments. C'est ce qui peut les rendre tout dévoués et très efficaces pour des tâches comme la conduite, mais ils en sont aussi, à jamais, différents

d'un conducteur humain. L'intelligence dite artificielle n'est pas une intelligence : elle n'a ni éthique ni valeurs. D'où l'intérêt de bien paramétrer les IA des voitures autonomes et d'ajouter aux algorithmes de détection et de décision les règles et principes de conduite fondamentaux. Afin qu'une voiture autonome ne décide pas, par exemple, de doubler subitement par la bande d'arrêt d'urgence, même si elle détecte cette manœuvre comme étant la plus pertinente...



L'IA exige du matériel informatique de pointe. Ici, une Volvo XC90 du projet Drive Me.

décisions. Plus la voiture fait appel à l'intelligence artificielle, plus la puissance nécessaire est importante. D'après une équipe de chercheurs* qui a mené une étude en utilisant la puissance équivalente à un simple PC de bureau, les résultats montrent "de hautes performances dans la détection de la voie de circulation et des véhicules sur autoroutes", ce qui reste toutefois l'une des tâches les plus simples de la conduite autonome. Par ailleurs, leur système se contente de caméras, ce qui est un gros avantage puisque, comme ils le rappellent, "par rapport au lidar et au radar, les caméras génèrent un ensemble plus riche de fonctionnalités pour une fraction du coût". Le recours à l'IA nécessite une puissance informatique importante, mais permettrait dans

l'absolu de limiter le nombre de capteurs.

* An Empirical Evaluation of Deep Learning on Highway Driving, par une équipe issue de l'université de Stanford, de Twitter, de Texas Instruments et de Baidu Research.

UN NEURONE AGUERRI EN VAUT DEUX

Le principe du *deep learning* est simple : entraîner les réseaux de neurones artificiels qui seront, une fois le niveau de performance requis atteint, chargés dans le logiciel de pilotage de la voiture autonome. Audi l'a par exemple mis en pratique sur un concept miniature baptisé Q2 *deep learning*, doté de caméras et capteurs ultrasons, chargé de se garer seul. La marque explique que "en premier lieu, l'algorithme apprend sur un ordinateur, le stationnement est simulé avec plusieurs millions de répétitions.

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE POURRAIT RÉDUIRE LE COÛT ET LE DÉLAI DE DÉVELOPPEMENT.

Peu à peu, le taux d'erreur décroît." Les ingénieurs testent ensuite l'algorithme en conditions réelles.

Mais l'idéal est de mêler la détection classique et le *deep learning*, pour allier vitesse et précision. Une étude de l'université de Californie à Santa Cruz** montre que, pour la détection des piétons, la combinaison des deux méthodes permet d'obtenir "des taux de détection à la pointe de la technologie, avec des

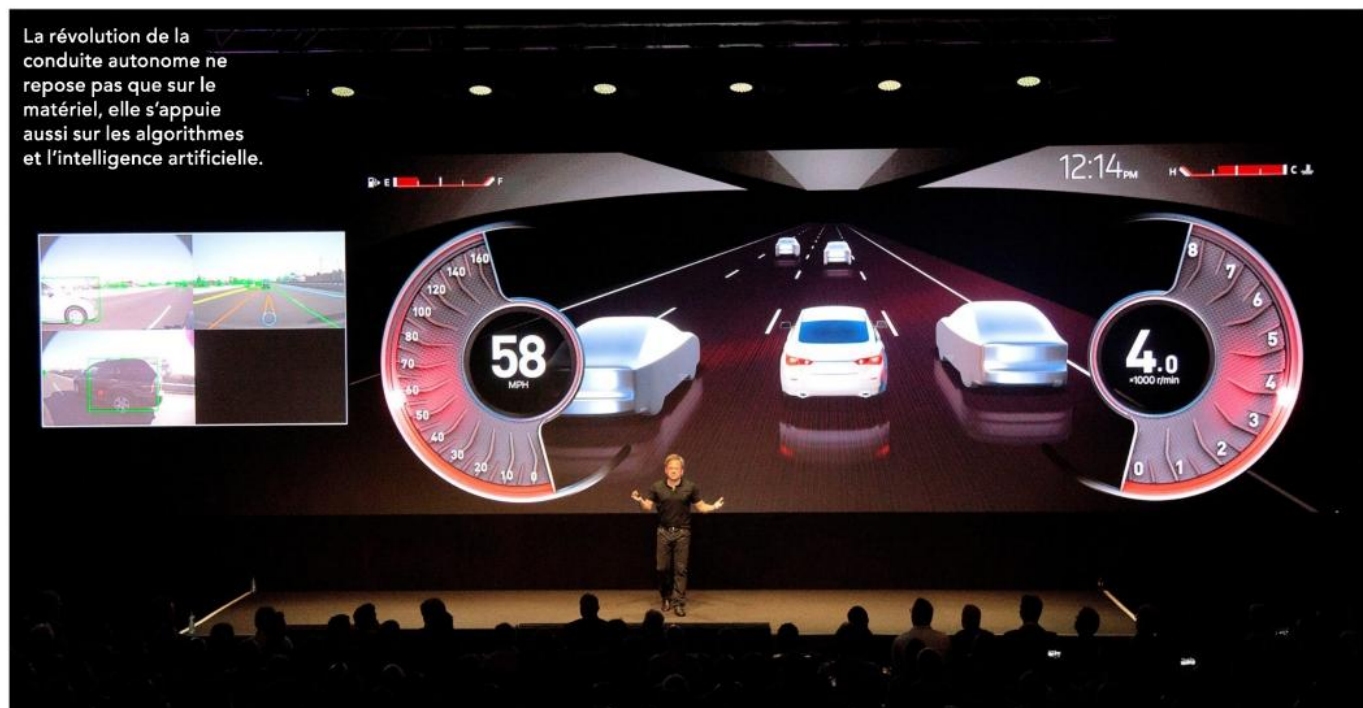
"L'intelligence artificielle est une technologie clé pour la conduite autonome. Notre vision, c'est une voiture qui apprend par elle-même. Cela permet de faire face à des situations complexes."

Peter Steiner, directeur général d'Audi Electronics Venture



STEFAN WARTER

La révolution de la conduite autonome ne repose pas que sur le matériel, elle s'appuie aussi sur les algorithmes et l'intelligence artificielle.



vitesse beaucoup plus rapides que les méthodes concurrentes". Et il ne faut que quelques jours à quelques semaines pour entraîner un réseau de neurones, au lieu de plusieurs mois, pour programmer, vérifier et valider les algorithmes traditionnels. "Une petite quantité de données d'entraînement de moins de cent heures de conduite est suffisante pour entraîner la voiture à fonctionner dans des conditions diverses, sur les autoroutes, les routes locales et résidentielles en conditions ensoleillées, nuageuses et pluvieuses", dévoile Nvidia.

L'intégration d'une intelligence artificielle permet de limiter les moyens humains et le temps consacré au développement des systèmes.

**Learning Complexity-Aware Cascades for Deep Pedestrian Detection, 2016.

LA VOITURE "INTELLIGENTE" DOIT-ELLE IMITER SON CONDUCTEUR ?

Aucun ordinateur ne fonctionne comme un humain, mais il pourrait être souhaitable qu'il puisse se comporter comme un conducteur. Les auteurs d'une étude germano-américaine*** précisent que "pour être acceptés par l'utilisateur, les véhicules totalement autonomes devraient non seulement être sûrs et fiables, mais aussi fournir une expérience utilisateur confort-

LA CONDUITE IDÉALE DE LA VOITURE AUTONOME ? COMME VOUS, EN MOINS AGRESSIF !

près de conducteurs. "La réponse commune est que les voitures autonomes devraient adopter le style de conduite de leurs utilisateurs. Mais nous avons constaté que les utilisateurs ont tendance à préférer un style de conduite nettement moins agressif que leur propre style", précise l'étude. La voiture intelligente idéale est donc celle qui conduit comme vous... en plus doux !

***Learning Driving Styles for Autonomous Vehicles from Demonstration (université de Fribourg et Bosch/Palo Alto)

****Do You Want Your Autonomous Car To Drive Like You ? (university of California, Merced et Carnegie Mellon University, Pittsburgh)

LA PREMIÈRE VOITURE DE SÉRIE "INTELLIGENTE"

La plupart des constructeurs l'annoncent dès 2020. Mais il faut raisonner comme pour la voiture autonome avec ses 5 niveaux d'automatisation : la première voiture "intelligente" aura des capacités limitées. L'Audi A8 qui vient

table. Cependant, la perception individuelle du confort peut varier considérablement." Cette vision des choses est complétée par une récente étude américaine**** menée auprès

d'être présentée met en œuvre des mécanismes de *deep learning* et une puissance de 750 gigaflops "comparable à celle d'un avion de ligne, en incluant les systèmes de secours", précise Rubert Stadler, qui dirige la marque. Encore plus impressionnant ? La flotte de Volvo XC90 déployés dans le cadre du projet Drive Me en Suède, et équipés de l'architecture Nvidia Drive PX2. Aussi performant que 150 MacBook Pro d'Apple, et avec une puissance de 24 000 gigaflops annoncés pour le *deep learning*, ce système reste encore réservé aux prototypes du fait d'un coût unitaire de 15 000 \$. Mais il laisse entrevoir ce qui va arriver sur le marché...

La première voiture "intelligente" est presque là... Mais ses capacités sont encore limitées.

Le mot de la fin est pour Daimler. L'allemand précise que "le but ultime pour les véhicules Mercedes-Benz est de devenir si intelligents qu'ils trouveront eux-mêmes la solution à des situations de circulation complexes. Ils apprendront même à prédire les intentions des gens, en analysant leur comportement, leurs mouvements".

LES VOITURES APPRENDRONT À PRÉDIRE LES INTENTIONS DES GENS EN ANALYSANT LE COMPORTEMENT.

L'avis de L'Auto-Journal

Le premier frein au développement de la conduite autonome reste l'évolution trop lente du cadre réglementaire. Le second était la faillibilité du système dans les situations trop compliquées ou imprévues par les algorithmes programmés. La possibilité d'intégrer une intelligence dite artificielle dans ces véhicules, grâce notamment au *deep learning*, laisse entrevoir des capacités qui pourraient permettre d'atteindre rapidement le plus haut niveau d'automatisation. À la clé : du temps libre, plus de confort et de sécurité, et un bouleversement potentiel de la société. Tous les grands industriels de l'automobile et du numérique planchent activement sur le thème. La question n'est plus de savoir si cette technologie sera déployée, mais quand...



Abonnez-vous à

Tous les plaisirs de l'automobile l'auto-journal

L'OFFRE BONUS

1 an - 25 numéros
de l'Auto-Journal

+ 5 Guides

= près de **50%**
de réduction !

Avec l'offre Bonus :
Je paie - cher
et j'arrête
quand je veux

5,49€
par mois
SEULEMENT
au lieu de ~~10,90€~~



L'OFFRE CLASSIQUE

L'Auto-Journal 1 an (25n°) + 5 guides
= **79€** au lieu de **130,34 €**
soit **39 % 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 BONUS

L'Auto journal (25 n°) + 5 Guides pour **5€49** par mois au lieu de ~~10€90~~
soit 50 % de réduction. (908855)

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.

☐ L'OFFRE CLASSIQUE

L'Auto journal (25 n°) + 5 Guides à **79€** au
lieu de ~~130€34~~ soit 39 % de réduction.
(908863)

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 pourrions vous contacter si besoin
pour le suivi de votre abonnement

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 31/12/2017 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
monnaie 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 REGLEMENT :

☐ OFFRE BONUS : PAR MANDAT SIMPLIFIE

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)

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
débitier 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°

Offre classique
uniquement

Date de validité :

Cryptogramme :

Signature obligatoire

KIOSQUE
mag

+ simple + pratique + rapide... Abonnez-vous sur www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal

Nos conseillers vous répondent par tel : 01 46 48 48 75 - Courrier : Service abonnement de L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 EVREUX cedex 9
Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex



Comme sur les 308 et 3008, la lecture des informations se fera par-dessus le petit volant. Doté d'un double méplat, il devrait participer au plaisir de conduite.



PHOTOS SB MEDIEN

La 508 profitera de la nouvelle boîte automatique à 8 rapports. Derrière le levier, on aperçoit les touches piano.

LA FUTURE PEUGEOT 508 SE DÉVOILE

La familiale de Peugeot change tout, notamment dans l'habitacle. Au programme : petit volant, gros écrans et haute technologie.

Lancée en 2011, la Peugeot 508 avait la lourde tâche de remplacer à la fois la familiale 407 et la routière 607. Sa remplaçante sera commercialisée dans un peu plus d'un an – à la bonne heure, car les ventes déclinent face à une concurrence déjà renouvelée : 68 000 unités immatriculées en 2015, et seulement 50 500 en 2016. La future 508 changera tout : la plate-forme (elle passera à la EMP2), la technologie (elle sera la première auto du groupe à proposer de la conduite semi-autonome) et, surtout, le style. À l'extérieur, avec des lignes très dynamiques pour la berline

comme pour le break (*voir L'AJ n° 985*), soulignées par des vitres sans encadrement. Et à l'intérieur, avec un habitacle qui montre que la révolution du style intérieur PSA entamée avec les 308 et 3008/5008 se poursuit de belle manière : la 508 II ose à son tour le volant plus petit et à double méplat, qui regroupe de chaque côté les principales commandes. Ce volant typique sera évidemment accompagné du tableau de bord en position tête haute.

Un choix audacieux pour une familiale, mais qui lui donne une vraie identité.

Il sera le parfait complément de liaisons au sol particulièrement soignées, avec un compromis confort/tenue de route qui devrait confirmer le talent de la marque. Comme dans le récent 3008, cette 508 II dote sa console centrale de touches piano du plus bel effet, et le pommeau de levier de vitesses adopte un style très moderne – pour la version dotée de la transmission automatique.

Le tableau de bord 100 % numérique sera bien évidemment lui aussi de la partie. Sur la console centrale, le diamètre de l'écran tactile capacitif dévoué à la navigation et au multimédia dépassera 12 pouces sur les versions haut de gamme.

Côté moteurs, la 508 aura évidemment droit aux blocs les plus récents, dont le 1.5 HDi en 130 ch, ainsi que la BVA8 d'origine Aisin, et une variante hybride essence rechargeable.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
automne 2018

Prix : à partir de 30 000 €

Concurrent des
Renault Talisman,
Alfa Romeo Giulia, Audi A4,
BMW Série 3...

La nouvelle 508 dynamise son profil. Une version break, tout aussi spectaculaire, lui emboîtera le pas.





INDUSTRIE La Tesla Model 3 prend vie

Avec 400 000 exemplaires précommandés, la Tesla Model 3 est un jalon dans l'histoire du commerce automobile. Assumant pression des acheteurs et des investisseurs, Elon Musk a publié sur son compte Twitter le 9 juillet la photo du premier exemplaire de série, en accord avec le planning initial. Prochaine étape : accélérer la cadence. 100 voitures seront assemblées en août, 1 500 en septembre. Une fois le déverminage de la voiture et de la ligne de production assuré, "il semble que nous pourrions atteindre 20 000 unités mensuelles d'ici décembre", a précisé l'homme d'affaires. Pas de changement pour ce qui concerne les livraisons européennes, qui ne débiteront pas avant la mi-2018.

2 000 000

L'ICONIQUE APPELLATION FIAT 500 VIENT DE FÊTER SES 60 ANS, ET LE MODÈLE ACTUEL CÉLÈBRE UN JOLI SCORE INDUSTRIEL : 2 millions d'exemplaires produits depuis son lancement en 2007. C'est aussi l'occasion de rappeler à Fiat que 10 ans, même pour une auto sympathique, ça commence à faire une longue carrière. Il serait temps de casser le cycle des restylages et de penser à un vrai renouvellement...

Mild
hybrid
48VOLTS



TECHNO

Volvo électrifie 100 % de sa gamme

La marque suédoise l'annonce fièrement : "À compter de 2019, toutes les Volvo embarqueront un moteur électrique." Mais la révolution est toutefois moindre que ce à quoi vous pouvez vous attendre, car si les motorisations 100 % thermiques disparaîtront bel et bien de la gamme, Volvo ne va pas se consacrer exclusivement à la propulsion 100 % électrique ; la marque proposera à la fois des modèles à batterie et des voitures hybrides (du mild hybrid 48 V à l'hybride rechargeable). Cela reste toutefois une décision importante et pertinente, qui permettra à Volvo de se démarquer d'une concurrence globalement plus conservatrice sur ses choix technologiques.

VOLVO

LES 2 ET 3 SEPTEMBRE FESTIVAL MOTORS & SOUL

<http://motors-and-soul.com>



Pour sa 4^e édition, cet événement organisé par Virage 8 vous donne rendez-vous au château de Neuville, à Gambais (78). Ce festival qui célèbre "l'art de vivre l'auto et la moto de caractère" se veut ouvertement "chic, décontracté et convivial". Le billet pour le week-end est à 15 €.



NICOLAS MAETERLINCK/BELGA/AFP

"Nous annonçons la fin de la vente des voitures à essence et diesel d'ici 2040. Nos propres constructeurs ont dans leurs cartons de quoi alimenter et incarner cette promesse [...] qui est aussi un agenda de santé publique."

Nicolas Hulot,
ministre de la Transition écologique
et solidaire, le jeudi 6 juillet.

JUSQU'AU 17 SEPTEMBRE

MOTEURS!

ENTRE TERRE, CIEL ET MER

www.museedusport.fr



Le musée national du Sport, situé à l'Allianz Riviera de Nice (06), accueille une exposition consacrée aux sports mécaniques, avec plus de 150 véhicules et objets présentés, issus de musées ou de collections privées. L'entrée est à 6 €.

JEU VIDÉO

Mini-autos, maxi fun!

Le mode solo est d'une pauvreté navrante, et le nombre de voitures et de circuits est trop restreint. Mais c'est en partie compensé par le tarif serré et le plaisir de retrouver, dans une variante très modernisée, ce jeu mythique sorti en 1991. Et, comme avec l'épisode original, c'est encore meilleur à plusieurs... À réserver aux inconditionnels. **Micromachines World Series**, édité par Codemasters, pour PS4, XboxOne et PC, à partir de 30 €.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE



FRED HASLIN/PHOTOPOR

Un bilan mitigé pour 2016

3477 c'est le nombre de personnes qui ont perdu la vie sur la route en 2016, selon le bilan définitif qui vient d'être publié par la Sécurité routière, soit un chiffre stable par rapport à 2015, qui faisait suite à deux années d'augmentation. La situation est donc préoccupante, d'autant que le nombre de blessés a augmenté (72 645 personnes, soit +2,2%), et que certaines catégories connaissent des hausses de mortalité spectaculaires : +9% pour les cyclistes et +19% pour les piétons. Les automobilistes représentent

en 2016 un peu plus de 50% des victimes de la route. Le réseau autoroutier reste de loin le plus sûr puisqu'il totalise seulement 8% des décès. Par ailleurs, "l'alcool est présent dans 29% des accidents mortels". Et il concerne tous les usagers puisque l'observatoire interministériel observe "une augmentation des accidents mortels de cyclistes et de piétons ayant consommé de l'alcool". Enfin, la réalité est bien éloignée des clichés et proverbes sexistes puisque la Sécurité routière précise que "83% des auteurs présumés d'accidents mortels sont des hommes."

Les chiffres du marché français en juin 2017



+1,6%

Immatriculations de voitures neuves par rapport à juin 2016.

+4,9%

C'est la hausse des ventes de PSA en juin en France : +13,3% pour Peugeot (40 999 unités), -2,1% pour Citroën (21 968 autos) et -36% pour DS, qui devient une marque très discrète avec 2 300 immatriculations sur le mois.

230 940

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de juin, soit 1,135 million depuis le début de l'année, ce qui représente une hausse de 3% par rapport à 2016.

64 408

C'est le nombre de Renault Clio IV neuves vendues en juin. La citadine au losange s'octroie 5,7% de part de marché. La Peugeot 208 arrive derrière avec 54 811 unités immatriculées.



Une Bentley hybride

La prestigieuse marque britannique aura attendu d'avoir un SUV dans sa gamme pour développer une variante hybride: c'est donc le Bentayga qui en bénéficiera. Cette version hybride rechargeable fera appel à un V6 3.0 suralimenté et, bien sûr, à un moteur électrique capable d'assurer seul la propulsion de l'engin, ou d'assister le moteur thermique en fonction des sollicitations. Il sera dévoilé au Salon de Francfort.

Le prochain Kuga en préparation

La deuxième génération du SUV compact de Ford n'a que quatre années d'existence, mais la marque américaine a déjà commencé le développement de son remplaçant, qui a bien l'intention de faire autre chose que de la figuration sur ce segment très disputé. Les mulets testés montrent clairement un empattement et une longueur supérieurs à l'actuel Kuga, qui sera toutefois complété dans la gamme par un modèle de taille inférieure.

La Classe C bientôt restylée

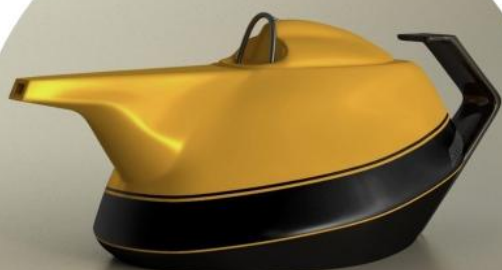
La familiale de la marque à l'étoile, lancée en 2014, va bientôt bénéficier d'un toilettage. Au programme: une nouvelle calandre et un nouveau bouclier, ainsi que des optiques redessinées. À l'intérieur, le tableau de bord évolue aussi, et la console gagnera un nouveau pavé tactile, de plus grande taille. Commercialisation prévue en début d'année prochaine.



PUB

Rupture technologique

Que serait Batman sans Robin, Satanas sans Diabolo, Han Solo sans Chewbacca? C'est pourtant ce qu'imagine Citroën dans cette série de publicités brésiliennes réalisées par Havas intitulées "Désolé, les copilotes!" qui fait astucieusement la promotion de la C3 (ancienne génération) dotée d'un système de navigation.



RENAULT

FORMULE 1

La théière la plus rapide?

Les équipes de Renault F1 sont passionnées et exigeantes, mais ça ne les empêche pas d'avoir de l'humour. Si elles ont conçu cette théière, ce n'est pas pour rappeler que la F1, c'est leur tasse de thé, mais pour célébrer 40 ans de présence en championnat du monde de Formule 1, et le surnom ("Yellow Teapot") dont fut affublée la première F1 Renault, la RS01, par Ken Tyrrell. Ladite F1, première à être équipée d'un turbo, avait une fâcheuse tendance à rentrer souvent au stand avec le moteur fumant... Éditée à 40 exemplaires, cette théière est en vente à 129 € à l'Atelier Renault.



INSOLITE

Une Aston Martin sans moteur!

Suscitant un regain d'intérêt depuis quelques années, les courses de caisses à savon ne laissent pas les constructeurs de marbre. Et les Britanniques ne sont jamais les derniers pour montrer leur audace. En témoigne ce petit bolide badgé Aston Martin et concocté par la marque elle-même, pour la course d'Alexandra Palace, près de Londres, le 10 juillet. Mimant une V8 Vantage GTE, cette Aston délirante a tout de même atteint 47 km/h...



PHOTOS DREW GIBSON

L'art et ma

Pour mieux se différencier de la berline, la Passat CC avait été rebaptisée CC. L'émancipation se poursuit avec cette nouvelle génération : plus grande et plus chic que la Passat, l'Arteon devient la vitrine de la gamme.

Par François Stagnaro Photos Thomas Antoine/ACE-Team



la. nière





1

❶ L'ergonomie est exemplaire, même si les menus digitaux requièrent un peu d'accoutumance. ❷ Le GPS Discover Pro (1 740 €) inclut un écran de 9,2 pouces et des fonctionnalités avancées (disque dur de 64 Go, lecteur DVD, services mobiles, etc.). ❸ La boîte DSG7 forme un bon duo avec le TDI, malgré des démarrages un peu secs. ❹ Les compteurs digitaux sont de la partie, de série sur Elegance.



2



3

Un régulateur intelligent

Le régulateur adaptatif est fourni de série. Bien sûr, il ajuste l'allure au trafic en maintenant une distance prédéfinie avec le véhicule de devant. Celui de l'Arteon y ajoute cependant une fonction prédictive inédite. Les données du GPS et la reconnaissance des panneaux de signalisation sont exploitées pour modérer éventuellement la vitesse à l'approche d'un virage, à l'entrée d'une agglomération, ou lorsque l'itinéraire programmé dans le système de navigation impose un changement de direction. De même, quand un panneau indique une limitation inférieure à la vitesse réglée, celle-ci diminue en conséquence, après avoir tout de même laissé la possibilité au conducteur de passer outre. À l'usage, ce dispositif s'avère vraiment abouti.



4



Volkswagen croit encore aux berlines. Une conviction qui a permis à l'Arteon de voir le jour. Ce vaisseau vient enrichir la gamme par

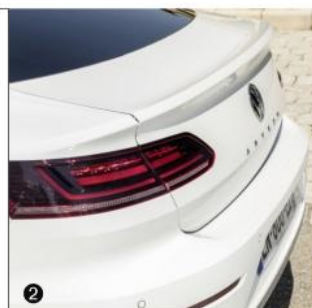
le haut, avec une esthétique originale inspirée de l'univers des coupés. Bien qu'elle dispose de portes à l'arrière, l'Arteon étire ses lignes et muscle ses ailes, pour mieux allier élégance et sportivité. Son capot fait également forte impression : alors que la plupart s'arrêtent aux ailes, celui-ci les enveloppe largement et retombe sur une calandre dont les stries chromées se poursuivent en relief sur les phares, se confondant même avec l'éclairage diurne à LED. L'effet est des plus réussis.

Sous ce design particulièrement travaillé se cache une base technique dérivée de celle de la Passat.

Plus longue et plus large qu'elle (de respectivement 9 et 4 cm), l'Arteon dispose d'un atout de taille : son grand hayon, qui facilite l'accès au vaste coffre en dégageant une large ouverture. Elle bénéficie aussi d'une distance entre essieux allongée de 5 cm, au bénéfice de l'habitabilité.



❶ Les feux directionnels avec gestion auto codes/phares (1 450 €) contribuent à rendre moins fatiguants les trajets de nuit.
❷ L'arête de hayon intègre un becquet couleur carrosserie sur Elegance mais peint en noir brillant sur R-Line.



À quatre, c'est un voyage en première classe qui vous attend, y compris à l'arrière, où les passagers y accèdent facilement grâce à l'ouverture large des portes et à l'espace généreux entre la banquette et les sièges avant. Ils profitent en outre d'un réglage indépendant de la température de climatisation et, dès le deuxième niveau Elegance, testé ici, de différentes attentions telles les sièges chauffants, l'accoudoir central, ou encore

des ports USB et une prise 230 V. Le tout dans une ambiance cossue rehaussée de cuir et d'Alcantara. Seul bémol : aux places latérales, la tête des plus grands peut frotter contre le pavillon. Aucun risque de ce type à l'avant, où de confortables sièges ergonomiques (également chauffants et partiellement électriques) contribuent à la quiétude de leurs occupants. Dès l'entrée de gamme, la planche de bord, très proche de ➔

LE PAVILLON, À LA COURBE ÉLÉGANTE, S'INCLINE DOUCEMENT VERS L'ARRIÈRE, SUR UN ÉPAULEMENT MARQUÉ QUI SUGGÈRE LA SPORTIVITÉ ●●●





À BORD DE L'ARTEON, ON VOYAGE EN PREMIÈRE CLASSE, Y COMPRIS À L'ARRIÈRE ●●●



❶ Les passagers bénéficient d'un réglage de température autonome. Ils peuvent le commander eux-mêmes à partir de la livrée Elegance. ❷ Le grand hayon permet un accès aisé au coffre. En option, il peut être motorisé et s'ouvrir en passant le pied sous le bouclier. ❸ Plus longue de 9 cm que la Passat, l'Arteon en impose beaucoup. ❹ De série, elle chausse du 18 pouces. Des surmontes de 19 ou 20 pouces sont possibles. Mais attention au confort ! ❺ Le 2.0 TDI de 150 ch n'est pas le plus fougueux de la gamme, mais il s'apprécie pour sa consommation mesurée.



celle de la Passat, intègre un GPS. En finition Elegance, elle gagne l'excellent Active Info Display, ce fameux écran digital haute définition qui remplace les compteurs. La reconnaissance des panneaux de signalisation est aussi de la partie et contribue, avec le GPS, à l'inédite fonction prédictive du régulateur adaptatif. À l'usage, c'est bluffant. Parmi les assistances à la conduite optionnelles, l'Arteon inaugure aussi un efficace dispositif de maintien dans les lignes, qui complète le Dynamic Lane Assist. Même s'ils sont, pour l'instant, cantonnés à l'assistance du conducteur, ces technologies nous rapprochent invariablement de la conduite autonome.

Pour autant, les sensations de conduite sont loin d'être reléguées au second plan.

L'Arteon bénéficie d'une direction plus directe que celle de la Passat (un tour de moins, de butée à butée), pour enchaîner les virages avec entrain. La nouvelle boîte DSG7 (1 940 €) constitue également une bonne alliée. Même si l'on note quelques à-coups lors des redémarrages du système stop/start, elle fait preuve de douceur et de réactivité dans toutes les autres situations et favorise le confort, avec un tempérament qui



L'Arteon est faite pour les grands voyages. Elle affiche une tenue de route d'une sérénité exemplaire et un confort de suspensions très appréciable au long cours.



Si l'Arteon se distingue désormais clairement de la Passat par son patronyme, elle en reprend néanmoins la base technique.

convient bien au 2.0 TDI de 150 ch. Certes, ce diesel se montre moins fougueux que la version de 190 ch ou, bien sûr, que le 2.0 BiTDI de 240 ch. Mais il ne démérite pas sous le capot de l'imposante Arteon : capable de maintenir un rythme soutenu, il privilégie la souplesse et l'économie à l'usage. À allure stabilisée, nous avons pu descendre à 5,5 l/100 km à l'ordinateur de bord, tandis que la moyenne sur parcours mixte oscillait entre 6,5 et 7 l/100 km en roulant normalement. Une sobriété à confirmer sur nos bases, et qui s'accompagne d'une appréciable

PLUS
Ligne/aspects pratiques
Agrément de conduite
Dotation high-tech
Confort général

MOINS
Gabarit conséquent
Garde au toit à l'arrière
(pour les plus grands)

discretion sonore. Le vitrage feuilleté de notre modèle d'essai (pack à 750 €) y contribue sans doute. Dans le même esprit, l'amortissement adaptatif (à 1 180 €) participe à la sérénité du voyage : la filtration des irrégularités sur route dégradée se révèle exemplaire en mode Confort. À l'opposé, le Sport améliore le maintien de caisse dans les virages, au prix de réactions parfois sautillantes des suspensions, mais sans rompre l'équilibre général de cette berline qui, quel que soit le mode engagé, se veut avant tout une grande voyageuse. ■

L'avis de François Stagnaro



Esthétiquement, elle ne me laisse pas indifférent. Elle convainc par son confort et sa polyvalence.

75%
Quotient
Émotionnel



VOLKSWAGEN ARTEON 2.0 TDI 150 ch DSG7 Elegance EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 150 ch à 3500 tr/mn
Couple maxi	■ 340 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,9 m
Pneumatiques	245/45 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,87/1,88/1,45/2,84 m
Poids/tractable freiné	1 643/2 200 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,1 s
Vitesse maxi	■ 220 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 563 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 46 680 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (116 g/km)
Prix du modèle essayé*	52 380 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, ABS/ESP, accès et démarrage sans clé, alarme, alerte de franchissement de ligne active, aide assistée au parking et caméra 360°, clim auto trizone évoluée, compteurs 100 % digitaux 12,3 pouces haute résolution, détecteur de fatigue, freinage d'urgence auto & détection piétons, jantes alliage 18 pouces lecture panneaux, pack Chrome, phares full LED, régulateur adaptatif/prédictif, sellerie cuir/Alcantara, sièges ergonomiques et chauffants, système multimédia avec écran tactile, GPS, radio numérique + 3 ports USB + 1 jack + 1 prise 220 V...

Options ■

Airbags latéraux RA (420 €), amortissement piloté (1 180 €), assistants de conduite (640 €), GPS évolué (750 €), jantes 19 pouces (520 €), phares adaptatifs (1 450 €), protection précollision (170 €), toit ouvrant (1 350 €)...

Consommations	
Mixte	■ 4,5 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,4/ 4 l/100 km
Réservoir	■ 66 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'Arteon concilie habilement lignes élégantes et habitacle vaste et cosu. Sans oublier son coffre généreux et facile d'accès. De quoi séduire à la fois les sociétés, principales cibles de Volkswagen, mais aussi les particuliers, pour un usage familial.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



PEUGEOT 308
1.2 PureTech 130 ch
EAT6 GT Line

Depuis son
lancement, la 308
domine la catégorie
des compactes.
Fraîchement restylée,
elle remet son titre
en jeu en défiant
deux de ses plus
sérieuses rivales: la
Renault Mégane et la
Volkswagen Golf.

Par **Pascal Richard**
Photos **Clément Choulot**

LES JEUX SONT FAITS...



RENAULT MÉGANE

1.2 TCe 130 ch
EDC Intens



VOLKSWAGEN GOLF

1.4 TSI 125 ch
DSG7 Carat



1

PEUGEOT 308

❶ Comme l'avant, le postérieur de la 308 a lui aussi été timidement restylé. ❷ La boîte automatique EAT6 est toujours là. Sur le PureTech 130 ch, la version à huit rapports n'arrivera pas avant 2018. ❸ Au volant de la 308, il se passe immédiatement un truc qui fait naître un sourire sur le visage du conducteur.



2



3

Si je vous dis que vous avez sous les yeux deux des plus importantes nouveautés du moment, vous allez sans doute penser que les chaleurs estivales ont altéré ma perception de la réalité. Pourtant, la 308 et la Golf, puisque c'est d'elles dont il s'agit, ont bien été restylées... Avec prudence! Chez Volkswagen, cette démarche est classique, surtout sur la Golf. Et Peugeot s'est sans doute dit que si ça marchait chez Volkswagen... Résultat? Des nouveautés nouvelles qui ressemblent comme deux gouttes d'eau à leurs aînées. Fin de l'histoire? Pas si vite. En effet, techniquement, ni Peugeot ni Volkswagen ne sont restés les deux pieds dans le même sabot. Volkswagen a mis l'accent sur les nouvelles aides à la conduite (régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage, ensemble multimédia à commande gestuelle...) alors que chez Peugeot, le 1.2 PureTech 130 ch adopte une cartographie d'injection revue, associée à un nouveau système de dépollution faisant intervenir un filtre à particules comme sur les diesels. But de la manœuvre? Anticiper les normes antipollution (Euro 6.c) qui entreront en vigueur en septembre 2018. Pour juger ces modifications, une confrontation s'impose. Et pour qu'elle ait plus de sens, nous avons convoqué la Renault Mégane, qui ne change pas, mais fera, à n'en pas douter, un excellent arbitre!



1

VOLKSWAGEN GOLF

- ❶ À l'usage, la DSG7 est vraiment très plaisante. Dommage que le 1.4 TSI soit, en version 125 ch, un peu trop sage.
- ❷ De profil, comment distinguer une Golf restylée ? Si vous avez la réponse, je suis preneur !
- ❸ Sur le plan dynamique, la Golf rend une copie sans rature, du beau travail.



2



3

CES TROIS AUTOS NOUS DÉMONTRENT QU'AUJOURD'HUI, CHOISIR UN MODÈLE ÉQUIPÉ D'UNE BOÎTE AUTOMATIQUE EST AVANT TOUT UNE QUESTION DE BON SENS ●●●

SUR LA ROUTE

Avant de démarrer, faisons un petit tour du propriétaire, histoire de juger des changements esthétiques qui sont intervenus sur la 308 et la Golf. Comme nous l'avons vu plus haut, ils sont modestes. Sur la 308, notons la présence de nouveaux boucliers et d'une calandre redessinée qui incorpore désormais le logo de la marque, auparavant "posé" sur le capot. Signalons au passage que ce dernier a lui aussi été modifié. Sur la Golf, c'est presque la même limonade avec des boucliers et des ailes remodelés. Ces changements laissent la Mégane de marbre. Il faut dire qu'elle est, et de loin, la plus jeune de la bande. Née en 2016 (2013 pour la 308, 2012 pour la Golf), le temps n'a pas encore eu de prise sur elle.

Au lancement, le petit 3 cylindres PureTech de la 308 s'ébroue en silence.

Pas encore associé à l'inédite boîte de vitesses automatique à huit rapports, essayée sur la version BlueHDi 180 ch (voir L'AJ n° 986), mais qui n'arrivera pas avant 2018 sur l'essence, notre 308 poursuit sa route avec la transmission EAT6. Cette dernière fait preuve d'une grande douceur, mais manque toujours un peu de réactivité. Reste qu'en mode Sport, la gestion des rétrogradages est excellente. En performances, nous avons noté un léger retrait (0,8 s au 1 000 m départ arrêté et au 0 à 100 km/h et 1,2 s en reprise de 90 à

130 km/h) par rapport à la version précédente. Avant de mettre en cause la nouvelle gestion de l'injection et le filtre à particules, nous attendrons d'essayer un autre modèle proposant un kilométrage un peu plus élevé. En effet, lors de nos mesures, notre 308 affichait à peine plus de 1 000 km au compteur, ce qui peut expliquer ce relatif manque de tonus face au chrono.

Plus alerte, la Golf s'appuie sur sa boîte à double embrayage DSG7 pour tirer le meilleur parti possible de son 1.4 TSI de 125 ch. Elle s'en sort

d'ailleurs honorablement. Mais comme la 308, elle doit s'incliner face à une Mégane dont la vaillance nous a surpris puisque cette version équipée de la boîte EDC gagne 1 seconde pleine en accélération sur sa jumelle à boîte manuelle. Pleine d'entrain en reprise, la Renault quitte l'anneau de vitesse de Montlhéry avec la meilleure feuille de temps !

Mais sur la route, il ne faut pas attendre des kilomètres pour voir la 308 reprendre des couleurs ! Toujours aussi efficace, elle passe d'un virage à ➔



1



2

RENAULT MÉGANE

- ❶ En matière de réactivité, l'EDC de Renault fait aussi bien que la DSG7 de VW et donc mieux que l'EAT6 de Peugeot.
- ❷ Sur parcours sinueux, la Mégane peut compter sur son train avant très précis.
- ❸ La présentation est avenante mais la finition n'est pas au niveau de celle de la 308.



3



EN MATIÈRE DE FINITION, LA 308 ET LA GOLF DOMINENT LA MÉGANE. EN REVANCHE, EN CONFORT, IL EST BIEN DIFFICILE D'ÉTABLIR UNE HIÉRARCHIE ●●●



1



2

PEUGEOT 308

- ❶ Le dessin de la nouvelle calandre s'inspire de celui des 2008 et 3008.
- ❷ Visuellement, l'ensemble multimédia est inchangé, mais techniquement, Peugeot a amélioré la réactivité de l'écran tactile.
- ❸ À l'arrière, l'espace aux jambes est toujours un peu juste (21 cm).
- ❹ Le coffre de la 308 est à la fois vaste (451 dm³) et très facile d'accès.



3



4

un autre sans jamais se désunir ni maltraiter ses occupants. La Mégane s'en sort également plutôt bien grâce à un train avant précis et réactif mais qui serait sans doute plus plaisant si la direction était un peu moins légère. Plus vive, mais aussi un peu moins douce que la transmission automatique de la Peugeot, la boîte à double embrayage de la Mégane a sa part de responsabilité dans le plaisir que l'on prend au volant de cette version qui, sans hésitation, se révèle être bien plus agréable que son alter ego à boîte manuelle. Ce constat vaut également pour la Golf. En effet, bien qu'elle soit ici associée à une mécanique sans grand relief, la boîte DSG7 arrive à distiller à elle seule (ou presque) un réel agrément de conduite. À noter que, dans ce domaine, son châssis très rigoureux joue également un rôle non négligeable !

VIE À BORD

Si les restylages des 308 et Golf sont discrets à l'extérieur, que dire une fois installé derrière le volant ? Honnêtement, pas grand-chose ! Ainsi, la planche de bord de la française est inchangée. Nous retrouvons donc le petit volant, le compte-tours en sens inverse (je sais, je me répète mais ça m'énerve !) et l'écran tactile qui pilote l'ensemble des fonctions. Tout cela est très bien présenté, sérieusement fini et fonctionnel, mais j'avoue que je m'attendais à trouver sur cette version l'instrumentation



VOLKSWAGEN GOLF

PLUS

Consommation très sage
Construction sérieuse
Contenu technologique

MOINS

Présentation sans charme
Freinage juste correct
Coût de la DSG7

VOLKSWAGEN GOLF

1 Comme ses rivales, la Golf soigne le confort de ses passagers. 2 Le coffre (431 dm³) est assez vaste pour une petite famille. 3 Parmi les nouveautés qui sont apparues sur la Golf restylée, on trouve ce nouvel ensemble multimédia entièrement tactile. 4 À l'arrière, c'est la Golf qui est la plus accueillante.



RENAULT MÉGANE

PLUS

Présentation agréable
Bonnes performances
Rapport prix/équipement

MOINS

Finition perfectible
Consommation un peu élevée
Réservoir/autonomie trop justes



RENAULT MÉGANE

1 Bien qu'elle soit la plus longue de ce comparatif (+ 10 cm par rapport à la 308), la Mégane doit se satisfaire d'un habitabilité moyenne. 2 La tablette tactile XXL, très pratique, est réservée à la finition Intens. 3 Le coffre est grand, mais son seuil (75 cm, 67 cm pour la 308) est un peu trop haut. 4 Si l'espace aux jambes est un peu juste à l'arrière, le confort est, lui, d'un bon niveau.

PEUGEOT 308

PLUS

Agrément de conduite
Confort
Présentation soignée

MOINS

Places AR un peu étriquées
Boîte un tantinet lente
Prix rondelot



digitale "à géométrie variable" du 3008. Perdu ! Trop chère à industrialiser pour une "simple mise à jour" de mi-carrière, cette dernière est passée à la trappe. Dommage ! D'autant plus que, de son côté, la Golf n'hésite pas à faire fumer la carte bleue – la vôtre bien sûr – pour s'offrir cette petite folie (Active Info Display en option, 580 €). À part cela, là encore, les changements sont ténus. Remarquons simplement la présence d'un nouvel ensemble multimédia doté d'un écran de 9,2 pouces entièrement tactile comme sur la 308 mais bénéficiant en plus d'une commande gestuelle dont l'intérêt reste

à démontrer... Là encore, la finition est de belle facture, mais pas meilleure qu'à bord de la 308 et surtout, la présentation de l'ensemble est loin d'être aussi avenante.

Et la Mégane dans tout ça ? Elle présente aussi bien, mais force est de reconnaître que sa finition a du mal à soutenir la comparaison.

En revanche, la tablette tactile qui trône au centre du tableau de bord se révèle très pratique, même si la réactivité du système R-Link 2 n'est pas encore optimum.

Les discrets changements n'ont eu aucune influence sur le confort. Et dans le cas de la 308, on ne saurait s'en plaindre. La française affiche toujours une grande maîtrise dans ce domaine. Pour arriver à ce résultat, la Peugeot n'a rien oublié, à commencer par une sellerie bien dessinée qui maintient parfaitement le corps. La Golf propose aussi des sièges confortables mais un peu plus fermes et la Mégane sait, comme la 308, satisfaire les séants les plus exigeants. Complément indispensable d'une bonne sellerie, l'amortissement Peugeot fait toujours figure de référence dans le domaine de la filtration des iné-

L'avis de Pascal Richard



La 308, c'est un peu comme la Maaf, "Je l'aurai un jour !" Mais ce n'est pas encore pour cette fois !

90%
Quotient
Émotionnel

L'avis de Pascal Richard

La boîte EDC fait grimper le QE de la Mégane. Quand on vous dit que l'automatique, c'est fantastique !

80%
Quotient
Émotionnel

L'avis de Pascal Richard

Ennuyeuse, une Golf ? Oui, un peu... Mais on finit par l'aimer ! Allez comprendre.

80%
Quotient
Émotionnel



LA 308 ET LA GOLF SE LA RACONTENT UN PEU CÔTÉ FINANCES. LA MÉGANE, NETTEMENT MOINS ARROGANTE, DOMINE ICI SES RIVALES ●●●

galités. Là encore, la Golf suit la française de près et la Mégane se montre elle aussi à son avantage. Vous l'aurez compris, sur ce thème, il sera bien difficile d'établir une hiérarchie. Seule certitude : nous sommes en présence du haut du panier. Ce constat, nous ne pourrions en revanche pas le réitérer au moment d'aborder l'espace réservé aux jambes des passagers des places arrière qui, au mieux, sera dans la moyenne de la catégorie (Golf) ou en dessous (308 et Mégane). Heureusement, dans tous les cas, la largeur aux coudes, à l'avant comme à l'arrière, est plutôt généreuse. Tout comme l'est le volume du coffre. En effet, ceux des 308, Golf et Mégane se situent tous bien au-dessus de la moyenne.

Au final, la 308 s'impose sur ce chapitre grâce à son confort bien sûr, mais aussi à la qualité et au sérieux de sa présentation qui n'exclut pas une once d'originalité. L'originalité, la Mégane n'en est pas dépourvue, mais il faut bien admettre que le sérieux lui fait un peu défaut. Tout le contraire de la Golf en somme.

LE BUDGET

Des mécaniques modernes et performantes, des boîtes de vitesses automatiques à la page, des finitions haut de gamme, pas la peine de vous faire un dessin, le passage à la caisse va être douloureux ! Golf et 308 affichent un prix de vente qui taquine, voire dépasse les 30 000 €.

Mention spéciale à la Peugeot qui commence un peu à prendre la grosse tête sur le plan financier !

Bien sûr, l'exécution GT Line soigne les détails en matière d'équipements et surtout de présentation. Mais tout de même ! La Golf pour sa part reste fidèle à sa "légende" en faisant payer ses qualités au prix fort, et en premier lieu, celles de sa boîte DSG7. Celle-ci coûte 1 930 € (contre 1 600 € pour les transmissions automatiques des françaises). Et la Mégane ? Eh bien, c'est la bonne surprise de ce comparatif puisqu'elle s'affiche à 27 400 €, soit 3 650 € de moins que la 308 et 2 560 € de moins que la Golf sans pour

autant proposer une dotation d'équipements de série inférieure à celle de ses rivales.

La Golf reprend des couleurs au chapitre consommation avec une très flatteuse moyenne de 6,8 l/100 km. Dans ce domaine, les françaises sont un peu à la traîne avec une moyenne de 7,1 l/100 km pour la 308 et de 7,6 l/100 km pour la Mégane. A priori, la présence du nouveau filtre à particules sur la Peugeot n'a pas eu d'influence néfaste sur la consommation puisque nous avons relevé, lors d'un précédent essai, une moyenne de 7,2 l/100 km. Au final et malgré sa gourmandise, qui reste raisonnable, nous donnerons ici la victoire à la Mégane qui propose, et de loin, le meilleur rapport prix/équipement. ■

VERDICTS**SUR LA ROUTE :**

1^{re} 308 - 2^e MÉGANE - 3^e GOLF

LA VIE À BORD :

1^{re} 308 - 2^e GOLF - 3^e MÉGANE

LE BUDGET :

1^{re} MÉGANE - 2^e GOLF - 3^e 308

PEUGEOT 308 1.2 PureTech 130 ch EAT6 GT Line/ RENAULT MÉGANE 1.2 TCe 130 ch EDC Intens/ VOLKSWAGEN GOLF 1.4 TSI 125 ch DSG7 Carat

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	Peugeot 308	Renault Mégane	Volkswagen Golf
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	130 ch à 5 500 tr/mn	130 ch à 5 500 tr/mn	125 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	205 Nm à 2 000 tr/mn	200 Nm à 1 400 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence	4 cylindres en ligne, turbo essence	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm ³ /6 CV	1 198 cm ³ /7 CV	1 395 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/6	double embrayage/6	double embrayage/7
Châssis			
Diamètre de braquage	11 m	11,5 m	11 m
Pneumatiques	225/40 R 18	205/50 R 17	225/40 R 18
Dimensions/poids			
L/l/h/empattement	4,26/1,81/1,46/2,63 m	4,36/1,82/1,45/2,67 m	4,27/1,80/1,48/2,63 m
Poids/tractable freiné	1 312/1 300 kg	1 330/1 300 kg	1 288/1 400 kg
Performances			
1 000 m d. a.	32,8 s	31,2 s	31,7 s
0 à 100 km/h	10,8 s	9,5 s	9,9 s
90-130 km/h en Drive	10,6 s	9,1 s	9,5 s
Vitesse maxi	192 km/h	198 km/h	198 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/64 m	10/32/65 m	10/32/68 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	21 cm	24 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/143 cm	149/142 cm	149/146 cm
Volume de coffre	451 dm ³	442 dm ³	431 dm ³
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	39/64,3/67,8 dB	41,5/63,8/68,8 dB	34,2/68,2/70 dB

LE BUDGET

	Peugeot 308	Renault Mégane	Volkswagen Golf
Prix	31 050 €	27 400 €	29 960 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (de 106 à 112 g/km)	0 € (121 g/km)	0 € (de 119 à 121 g/km)
Prix du modèle essayé, avec options et malus inclus	33 960 €	28 750 €	31 630 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

Équipements communs

6 airbags (7 pour la Golf), accès à bord et démarrage sans clé, caméra de recul, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, ensemble multimédia avec écran tactile, système de navigation, projecteurs full LED, radar de stationnement AV/AR, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Affichage tête haute	–	400 €	–
Détecteur d'angles morts	550 € ⁽¹⁾	500 € ⁽¹⁾	395 €
Instrumentation digitale à affichage paramétrable	–	–	580 €
Peinture métallisée	650 €	650 €	650 €
Park assist	550 € ⁽¹⁾	500 € ⁽¹⁾	1 020 € ⁽²⁾
Régulateur de vitesse adaptatif	700 €	300 €	1 020 € ⁽²⁾
Sellerie cuir	1 710 €	1 500 €	1 790 €
Toit ouvrant électrique	610 € (panoramique fixe)	800 €	1 170 €

Consommations

Moyenne	7,1 l/100 km	7,6 l/100 km	6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,7/6,8/6,8 l/100 km	8,3/7,2/7,2 l/100 km	7,3/6,5/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	768 km/53 l	618 km/47 l	735 km/50 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	France	Espagne	Allemagne

(1) Options groupées. (2) Inclus dans le pack Drive Assist Premium.

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 308

Les jeux étaient-ils faits d'avance ? Un peu, dans la mesure où face à une Golf qui évolue peu et une Mégane qui n'évolue pas, il y avait peu de chances que la 308, qui elle aussi innove avec prudence, se prenne les pieds dans le tapis. Reste que la Peugeot profite de son restylage pour conforter son statut de leader de la catégorie des berlines compactes.



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LA PRESSION DU SUCCÈS



Plus de quarante ans après ses débuts, la Fiesta reste synonyme de réussite en Europe, où elle figure sur le podium des meilleures ventes. De quoi mettre la pression à Ford au moment de lancer la 7^e génération de son best-seller.

Par **François Stagnaro**

Photos **Adrien Cortesi**

Ford chamboule sa stratégie dans le segment des urbaines: la marque délaisse les minicities et dédouble son offre de modèles polyvalents, autour de 4 m de long: la nouvelle Ka+ assure désormais l'entrée de gamme. Proposée à partir de 9 990 €, elle donne la réplique à la Dacia Sandero. La dernière Fiesta, dont les tarifs débutent à 13 950 €, se décale sur le milieu et le haut de gamme, avec une formule peaufinée et un attirail high-tech.

Cette 7^e génération cache bien son jeu. Esthétiquement, elle s'inscrit dans la continuité de sa devancière.

Un changement d'habitude, Ford ayant eu jusqu'ici plutôt tendance à marquer de nettes ➔



SON MUSEAU EST PLUS FIN, SON CAPOT COMPORTE MOINS DE NERVURES ET SES FEUX SE MONTRENT PLUS ENVELOPPANTS ET INTÉGRÉS ...



De série dès la version de base, l'alerte de franchissement de ligne se double d'une aide au maintien dans les lignes, qui incite le conducteur à rester dans la voie.

différences entre ses générations de modèles. À l'avant, c'est au point que, pour un œil non averti, il faut vraiment placer côte à côte l'ainée et la cadette pour réaliser qu'aucun panneau de carrosserie n'est commun et qu'il s'agit d'une vraie nouveauté. Dans le même temps, bien qu'elle repose sur le même châssis, la carrosserie s'allonge de 7 cm, voire quasiment 10 cm avec le kit carrosserie de la finition ST-Line.

Ford plaçant généralement l'agrément de conduite au cœur de ses préoccupations, le châssis a néanmoins été peaufiné et sa rigidité de caisse renforcée. Les bienfaits s'en ressentent particulièrement sur cette version ST-Line, équipée d'agréables sièges et de suspensions sport.

Le guidage du train avant se révèle exemplaire, invitant à jouer aussi bien avec les virages serrés qu'avec les grandes courbes, sans excès de raideur. Le compromis obtenu permet, de ce

point de vue, un usage quotidien et s'accorde bien avec le caractère du 1.0 EcoBoost. Ce moteur aux multiples récompenses (voir encadré ci-contre) est testé ici dans sa déclinaison la plus puissante, associée à une inédite boîte manuelle à six rapports. Discret à allure normale, il chante joliment quand on le sollicite, tout en contenant efficacement

ses vibrations. Le tout assorti d'une consommation qui s'approche des 5,5 l/100 km à vitesse stabilisée et se situe en dessous de 6,5 l/100 km sur parcours mixte. Souple et linéaire, il monte

PLUS
Agrément mécanique
Confort/tenue
de route
Interfaces modernes

MOINS
Certains plastiques
décevants
Hauteur aux places
arrière
avec toit ouvrant



Trois cylindres primés

Ford vient de recevoir, pour la sixième année consécutive, le titre de Moteur international de l'année dans la catégorie "meilleur moteur de moins de 1 litre" pour son 1.0 EcoBoost. Il est proposé en trois puissances avec la nouvelle Fiesta : 100, 125 et 140 ch, tandis que les deux blocs 1.1 d'entrée de gamme (70 et 85 ch) sont aussi des 3 cylindres, dérivés de l'EcoBoost. En 2018, la future version ST étrennera un 3 cylindres 1.5 EcoBoost de 200 ch à désactivation de cylindres.



❶ La Fiesta ST-Line dispose de très bons sièges sport, avec réglage lombaire côté conducteur. ❷ Les compteurs à aiguilles, classiques et lisibles, encadrent l'écran TFT 4,2 pouces de l'ordinateur de bord. ❸ Bien étagée, la nouvelle boîte manuelle accroche parfois un peu aux changements de rapports.



LE GUIDAGE DU TRAIN AVANT SE RÉVÈLE EXEMPLAIRE, INVITANT À JOUER AVEC LES VIRAGES SERRÉS ●●●

L'avis de François Stagnaro



Pas la plus performante mais l'une des plus attachantes, notamment en version ST-Line.



sans rechigner jusqu'à 6500 tr/mn, sans pour autant se montrer démonstratif sur le plan des performances. Le plaisir de conduite n'est pas en reste, mais les amateurs de caractères plus trempés devront patienter jusqu'en 2018, avec la future mouture ST.

En s'installant à bord de la nouvelle Fiesta, on note une sensation de qualité, qui évoque les standards germaniques.

Domage que cela ne se traduise pas à tous les niveaux, avec certains plastiques qui rappellent plus ceux d'une Renault Clio que d'une Volkswagen Polo (contre-portes, montants de pare-brise...). Ceci dit, la planche de bord apparaît bien plus cossue qu'auparavant et surtout ➔



❶ Lisible et simple d'utilisation, l'écran tactile de 8 pouces, associé au GPS, permet d'économiser de nombreux boutons sur la console centrale. ❷ Via l'écran digital de l'ordinateur de bord, on accède aux réglages de nombreuses aides à la conduite. Elles sont, pour la plupart, proposées en option, à l'exception de l'alerte de franchissement de ligne.





À l'arrière, la différence est plus nette, avec des feux horizontaux qui débordent sur le hayon, au lieu des anciennes optiques verticales.

plus simple avec – enfin ! – l'adoption d'un écran tactile multifonction de 6,5 pouces dès la finition Trend. Ce dernier passe à 8 pouces, avec le système de navigation, en option (Trend, ST-Line) ou de série (Titanium, Vignale). Très lisible, il propose des menus clairs et simples d'accès, qui ne font absolument pas regretter le foisonnement de boutons de l'ancien modèle.

Le saut technologique est aussi perceptible aux nombreuses aides à la conduite proposées par la nouvelle Fiesta. Elle peut désormais disposer de toutes les assistances disponibles sur le marché, à commencer par l'alerte de franchissement de ligne doublée d'une aide au maintien dans

la voie, ces dernières figurant de série dès la version d'appel. Ce dont on pourrait féliciter Ford, à la réserve près que la plupart des autres dispositifs sont, eux, facturés en option : alerte anticollision, freinage d'urgence avec reconnaissance de piétons, stationnement assisté, lecture des panneaux, alerte de vigilance, éclairage intelligent, surveillance du trafic en sortie de parking, régulateur adaptatif, etc. La liste est longue. Pour l'ensemble des équipements de sécurité active, comptez 1 150 €. Ce qui, somme toute, reste raisonnable.

Aux places arrière, deux adultes voyageront confortablement (sauf avec le toit ouvrant,



❶ Ford s'est associé à B&O pour proposer un système audio de qualité, avec 9 haut-parleurs et un caisson de basses, à un tarif modéré (350 €). ❷ Dans la moyenne de la catégorie, les places arrière accueillent confortablement deux adultes. ❸ Le coffre, qui offrait une bonne contenance, ne progresse pas. Plus large, le hayon, permet un meilleur accès. En option (60 €), le plancher peut s'ajuster.



DISCRET À ALLURE NORMALE, LE 1.0 ECOBOOST CHANTE AGRÉABLEMENT QUAND ON LE SOLLICITE, TOUT EN CONTENANT EFFICACEMENT SES VIBRATIONS ●●●



FORD FIESTA

1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 140 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 180 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	998 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,1 m
Pneumatiques	205/45 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,07/1,78/1,48/2,50 m
Poids/tractable freiné	1 144 kg/1 000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9 s
Vitesse maxi	■ 202 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 292 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 19 150 €
Malus (CO ₂)	■ 0 €
Prix du modèle essayé*	25 075 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, Afil et aide au maintien dans la voie, antibrouillards, Bluetooth, clim. manuelle, ESP, jantes alliage 17 pouces, kit carrosserie, pédalier alu, radar de recul, sièges AV sport, surveillance pression pneus, suspensions sport, système multimédia avec écran tactile 6,5 pouces + radio + Apple CarPlay et Android Auto, volant sport...

Options

Accès et démarrage mains-libres (200 €), alarme (350 €), becquet sport (150 €), caméra de recul (300 €), clim. auto. (250 €), GPS + système audio hi-fi (700 €), pack sécurité : lecture des panneaux, alerte vigilance, prévention collision, régulateur adaptatif (650 €), pare-brise chauffant (200 €), peinture métallisée (750 €), protection portes à l'ouverture (100 €), régl./lim. de vitesse (150 €), surveillance angle mort et alerte véhicule en approche (500 €)...

Consommations	
Mixte	■ 4,5 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,8 l/100 km / 3,8 l/100 km
Réservoir	■ 42 l

Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Peaufinée esthétiquement, la nouvelle Fiesta opère une mise à jour technologique bienvenue. La montée en gamme se confirme aussi à bord (malgré encore quelques fausses notes en finition) et sur le plan du confort général. Le 3 cylindres EcoBoost, lui, ne faillit pas à sa réputation.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LA GAMME FORD FIESTA

	Motorisations/boîtes	Essential	Trend	ST-Line	Titanium	Vignale
Essence	1.1 70 ch	13 950 €	14 750 €	—	—	—
	1.1 85 ch	14 550 €	15 350 €	16 650 €	16 650 €	—
	1.0 EcoBoost 100 ch*	—	16 550 €	17 850 €	17 850 €	19 300 €
	1.0 EcoBoost 125 ch	—	—	18 650 €	18 650 €	20 100 €
	1.0 EcoBoost 140 ch	—	—	19 150 €	—	21 200 €
Diesel	1.5 TDCi 85 ch	—	17 750 €	19 050 €	19 050 €	20 500 €
	1.5 TDCi 120 ch	—	—	20 350 €	20 350 €	21 800 €

Versions 3 portes. Versions 5 portes : + 600 €. *Boîte automatique 6 rapports : + 1 200 €.



① Le volant sport à trois branches et méplat inférieur, très ergonomique, fait partie du kit esthétique de la finition ST-Line...



② ... Tout comme les seuils de porte en aluminium. ③ Chaussée de pneus Michelin Pilot Sport 4, notre version d'essai s'est montrée particulièrement agile dans les enchaînements de virages.



facturé 850 €, qui augmente l'épaisseur du pavillon et gêne la tête des plus grands). L'insonorisation a également été améliorée : à 130 km/h, le son du 3 cylindres n'est pas envahissant, et les bruits aérodynamiques, comme ceux générés par les pneumatiques, sont efficacement contenus. Des progrès qui permettent d'envisager les bouchons du quotidien comme les longs trajets en toute sérénité. ■

GROS-PORTEUR

C'est l'A380 de la route: un gabarit et une masse qui en imposent, une puissance qui l'arrache du bitume comme une sportive, un contenu technologique impressionnant, un luxe, un équipement et une habitabilité de première classe. Bienvenue à bord!

Par Méлина Priam Photos Yann Lefebvre

SPORTIVE DE LIGNE DROITE

4,3 s pour atteindre 100 km/h et 22,4 s pour le kilomètre départ arrêté: la 760 Li montre ses impressionnantes sorties d'échappement à bien des sportives! Et soulignons qu'elle s'arrête sur des distances très courtes. Mais la physique a ses lois. Sur petites routes, il ne faut pas lui demander d'avoir l'agilité d'une ballerine. Certes, les roues arrière directrices et l'Active Comfort Drive (suspension pneumatique avec contrôle du roulis et amortissement piloté) font merveille, mais 2,3 t, cela entraîne un poil d'inertie.

CONFIANCE... RELATIVE

La Série 7 est une vitrine technologique et peut recevoir tout l'arsenal d'aides à la conduite en vigueur. Le pilote semi-automatique nous a toutefois laissé une impression mitigée. Si la régulation exemplaire de la vitesse et des distances permet de s'en remettre à la voiture dans les embouteillages, l'assistant directionnel et le contrôle de la trajectoire sont moins convaincants. Mieux vaut garder le contrôle. De plus, ce dispositif procure une sensation de résistance dans le volant qui n'est pas agréable.



MONSTRE DE DOUCEUR

Même avec un badge M et plus de 600 ch sous le capot, le confort reste LA priorité. À tout niveau, il fait l'objet d'une attention particulière. Les suspensions (pilotées) gommant la moindre imperfection; l'insonorisation rejette hors de l'habitacle la moindre nuisance; les assises offrent un moelleux remarquable et les équipements de confort (à l'image de la tablette tactile intégrée à la console arrière) apportent la touche finale pour un luxe parfait. Voyager en 760 Li, c'est du 5 étoiles!



BMW M 760 Li

xDrive Exclusive 610 ch

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 610 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■ 800 Nm à 1550 tr/mn
Type	V 12, biturbo essence, inj. directe
Cylindrée/puissance fiscale	6592 cm³/54 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,9 m
Pneumatiques AV/AR	245/40/275/35 YZR20

Dimensions/Poids

L/h/empattement	5,24/1,91/1,49/3,21 m
Poids/tractable freiné	2281/2300 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 22,4 s
0 à 100 km	■ 4,3 s
90-130 km/h en Drive	■ 3,9 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 37 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 158/153 cm
Volume de coffre	■ 515 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 42,7/63,4/66 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 187 200 €
Malus (CO ₂)	■ 10 000 € (294 g/km)
Prix du modèle essayé**	209 100 €
Garantie	■ 2 ans ou km illimité

*Limitée électroniquement. **Options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès Confort, affichage tête haute, aide active au parking + vue 360°, Bluetooth, clim auto 4 zones, direction active, jantes alliage, phares full LED, sellerie et planche de bord cuir, sièges AV chauffants et élec., syst. multimédia avec écran tactile, toit ouvrant...

Options

Pack Advanced Safety + pilote semi-auto (3150 €), phares Laser (3000 €), sièges AV massants (1150 €), toit Sky Lounge (2200 €), vision nocturne (2250 €)...

Consommations

Moyenne	■ 12,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 16,4/11,7/10,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 614 km/78 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Voyager en Série 7, c'est le summum.

La 760 Li ajoute l'agrément d'un V12 d'exception qui n'a pas froid aux échappements, et lui permet d'aller taquiner le chrono... en ligne droite. Mais ce n'est pas une sportive.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



CONDUIRE OU SE FAIRE CONDUIRE : CRUEL DILEMME

Le "L" de Li c'est pour... Limousine! Un esprit que la 760 Li respecte à la lettre, même si elle ne peut pas recevoir le pack Executive Lounge avec les sièges arrière Gran Confort. Son gabarit de 5,24 m le prouve. Mais il n'est pas là que pour impressionner la galerie: les centimètres se retrouvent à bord. Les passagers arrière profitent d'un espace aux jambes vraiment généreux. S'ajoute une pléthore d'équipements (fonction TV, station multimédia arrière, téléphone séparé...). Entre se régaler au volant et se prélasser à l'arrière, le choix est difficile!

L'avis de Mélina Priam



Pour le confort. C'est futile, mais je suis dingue des appuie-tête arrière: de vrais "doudous"!



LE DERNIER DES MOHICANS

En pleine saison de la chasse au CO₂ et à la réduction de la consommation, les V12 ne courent plus les rues. C'est une espèce en voie de disparition. Pourtant, quel régal! Standing oblige, celui de la Série 7 n'a pas l'exubérance d'une mécanique italienne. Sa sonorité rauque est presque trop discrète, étouffée par une insonorisation top. En prime, ce V12 montre patte blanche en conso: 10,1 l/100 km sur autoroute, c'est exemplaire pour un engin de ce calibre.



Les doigts dans la prise

Le SUV Mini se décline désormais en hybride rechargeable.

Ce Countryman Cooper SE est théoriquement capable d'effectuer 41 km en mode 100 % électrique, tout en conservant son look charmeur.

Le coup de foudre ? À voir... Par Vincent Desmonts Photos Adrien Cortesi

Marque historiquement dédiée aux modèles citadins, Mini aura pris le temps avant de se lancer dans l'électrification. On se souvient de l'éphémère Mini E (2009-2010), ballon d'essai produit à quelques centaines d'exemplaires à des fins de tests en grandeur nature. Depuis, plus rien ! Il aura fallu attendre 2017 pour voir enfin débarquer dans la gamme une version "branchée". Et plutôt qu'une auto 100 % électrique aux débouchés commerciaux incertains, le constructeur a préféré miser sur une hybride rechargeable. La firme profite au passage des synergies offertes par BMW : le

Countryman reprend en effet la plate-forme de la Série 2 Active Tourer et met la main sur le groupe motopropulseur hybride de la 225xe. Sous le capot donc, le 3 cylindres 1.5 turbo de 136 ch (celui des Countryman Cooper), associé à une boîte automatique à 6 rapports, entraîne les roues avant. Le moteur électrique de 88 ch est quant à lui installé sur l'essieu arrière, alimenté par des batteries lithium-ion d'une capacité de 7,6 kWh montées sous la banquette. En conséquence, le Countryman Cooper SE offre quatre roues motrices, ce qui explique la présence des monogrammes All4 sur ses flancs.

Côté look, cette version reprend le style aguicheur du Countryman, l'agrémentant de quelques touches de jaune.

La trappe de recharge se trouve quant à elle sur l'aile avant gauche : suivant le type de prise à votre disposition, comptez de 2 h 30 (sur une Wallbox 3,7 kW) à 3 h 15 (sur une prise domestique) pour une charge complète. ➔





❶ L'agrément de conduite Mini est toujours au rendez-vous, mais le poids élevé rend l'ensemble moins dynamique. ❷ Les données du GPS sont utilisées pour piloter de façon intelligente le système hybride.



ACTIVÉ PAR DÉFAUT, LE MODE AUTO EDRIVE DONNE LA PRIORITÉ AU ROULAGE EN ÉLECTRIQUE, JUSQU'À 80 KM/H ●●●

Dans l'habitacle, à première vue, même topo : l'ambiance reste typiquement Mini, avec les petits compteurs ronds sous les yeux, l'écran du GPS intégré dans le médaillon circulaire au centre, ou encore la rangée de commutateurs chromés sur la console. Les plus observateurs remarqueront que le compte-tours est remplacé par un indicateur de puissance, tandis qu'un bouton est affecté à la sélection des modes de fonctionnement du système hybride.

À l'arrière, les changements s'avèrent plus notables. Si l'habitabilité n'évolue pas (et reste

très bonne pour la catégorie), la banquette n'est plus coulissante du fait de la présence des batteries. De son côté, le bloc électrique empiète sur le volume de coffre, en baisse de 45 dm³. La soute pourra cependant encore engloutir 405 dm³ de bagages, et même jusqu'à 1 275 dm³ une fois la banquette rabattue, ce qui reste très correct.

Au rayon des excentricités propres à la marque anglaise, notons la possibilité (c'est en option, naturellement : 130 €) d'installer une "assise modulable de coffre". En clair, un support

matelassé qui vient s'installer sur le seuil de coffre et qui permet de s'asseoir pour changer ses chaussures sans salir son pantalon sur le pare-chocs. Pas forcément vital, mais amusant et, surtout, très stylé !

Le Countryman Cooper SE offre trois modes de fonctionnement.

Le premier, Auto eDrive, est activé par défaut : il donne la priorité au roulage en électrique jusqu'à 80 km/h. Dans le mode Save Battery, la voiture préserve 90 % de la charge

L'avis de Vincent Desmonts



Du style, de la technologie, un vrai plaisir de conduite, mais j'ai mal au dos !

70%
Quotient
Emotionnel

À part ses logos jaunes, la Mini Countryman Cooper SE ne se distingue guère des autres modèles de la gamme.



MINI COUNTRYMAN

Cooper SE 224 ch Exquise

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	136 ch à 4400 tr/mn + 88 ch (électrique) 224 ch cumulés
Couple maxi	220 Nm de 1250 à 4300 tr/mn + 165 Nm (électrique)
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + électrique synchrone
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant et arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	225/50 R 18

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,30/1,82/1,56/2,67 m
Poids/tractable freiné	1660 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	6,8 s
Vitesse maxi	198 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	405 dm³
------------------	---------

LE BUDGET

Prix	43 000 €
Bonus (CO ₂)	1 000 € (52 g/km)
Prix du modèle essayé*	49 240 €
Garantie	2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès/démarrage sans clé, aide au parking AV/AR + aide assistée au créneau, antibrouillards, Bluetooth, clim. auto. bizona, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, GPS, hayon électrique, jantes alliage, phares 100% à LED, régulateur de vitesse, rétroviseurs rabattables électriquement, sellerie cuir, système multimédia avec autoradio + prises USB, volant cuir...

Options

Affichage tête haute + régl. de vitesse et de distance + GPS tactile 8,8 pouces (2450 €), assise modulable de coffre (130 €), bandes de capot (130 €), caméra de recul + toit ouvrant panoramique (1 300 €), inserts décoratifs rétroéclairés (400 €), peinture métallisée (630 €), système hi-fi Harman Kardon (800 €)...

Consommations

Mixte	2,3 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	36 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Pays-Bas

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Avec le Countryman Cooper SE, Mini propose une offre hybride rechargeable unique sur le segment des SUV urbains. Mais si style et agrément de conduite sont au rendez-vous, la modularité en recul et le confort spartiate rebutent. Quant aux tarifs, ils sont franchement exorbitants !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Quel bonheur d'évoluer en ville en mode électrique !

Douceur et silence sont bien présents. ❷ La prise de recharge est camouflée derrière cette jolie platine chromée. ❸ Les batteries seront chargées à bloc au bout de 2 h 30 à 3 h 15 suivant le type de prise. ❹ À gauche du bouton stop/start, le commutateur eDrive sert à sélectionner les modes de conduite.



des accumulateurs, quitte à les recharger si besoin. Enfin, le Max eDrive verrouille l'auto en propulsion 100 % électrique, avec une vitesse maximale de 120 km/h et une autonomie théorique de 41 km. Nous disons bien théorique, car sur un trajet mêlant ville, voies rapides et routes départementales avec un peu de dénivelé, nous nous sommes contentés de 30 km d'autonomie. Ce qui reste dans la norme pour un véhicule hybride rechargeable. L'idéal reste de laisser la voiture gérer le système hybride en mode automatique, de préférence en programmant sa destination dans le GPS. Le Countryman Cooper SE anticipe alors le relief, ce qui lui permet d'exploiter la charge de la batterie de façon optimale. Ce SUV n'hésitera pas, par exemple, à utiliser à fond le moteur électrique pour assister le bloc thermique dans une côte un peu rude si une bonne descente,

gagne de récupération d'énergie, se cache derrière. Malin ! Néanmoins, nous regretterons que ledit GPS n'ait qu'une infotrafic TMC peu précise et non des données de circulation en temps réel, comme en proposent d'autres systèmes de navigation du groupe BMW.

Pour le reste, la douceur de conduite de cette Mini hybride est très appréciable, même si les performances annoncées (6,8 s dans l'exercice du 0 à 100 km/h) paraissent un peu optimistes. Deux points plus gênants subsistent. Primo, une fois les batteries épuisées, la consommation flirte avec les 8 l/100 km, un chiffre plutôt élevé, notamment dû au poids coquet de l'auto : 1 660 kg à vide ! Deuzio, les suspensions très fermes fatiguent les passagers et sont en contradiction avec le style de conduite détendu que l'on a naturellement tendance à adopter aux commandes d'un véhicule hybride. ■

PLUS
Offre unique sur le segment 30 km en mode électrique
Douceur de conduite —
MOINS
Suspensions fermes
Tarif élevé
Modularité en recul



L'assise de coffre (130 €) permet de s'installer confortablement pour changer ses chaussures !

**74 [MATCH] LAND ROVER DISCOVERY 3.0 TD6 258 ch HSE Luxury 7 places /
VOLVO XC90 D5 2.0 235 ch AWD R-Design 7 places**



LAND ROVER DISCOVERY

❶ L'héritage Land Rover se retrouve ici dans tous les programmes, pour que le Disco puisse évoluer avec aisance hors de l'asphalte. ❷ De facture classique, le bloc instrumental est très lisible. ❸ Courte, la console centrale n'envahit pas l'espace arrière : les jambes du passager assis au centre de la banquette apprécieront ! ❹ Sous cet angle, on perçoit clairement l'épaisseur du montant situé derrière la portière.



**LE DISCOVERY
EST TRÈS LOURD :
UN DÉFAUT
QU'IL NE PEUT
PAS CACHER
BIEN LONGTEMPS
À SON
CONDUCTEUR ...**

MATCH

Combat de poids enclume

À ma gauche, débarqué de Grande-Bretagne, le Discovery, 258 ch et 2 524 kg relevés sur la bascule. À ma droite, déboulant de Suède, le XC90, 235 ch pour 2 168 kg à la pesée. Deux beaux bébés qui ne boxent pas dans le même style...

Par Stany Meurer Photos Clément Choulot

NOS MESURES

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



DISCOVERY
3.0 TD6 258 ch
HSE Luxury 7 pl.

XC90
D5 2.0 235 ch
AWD R-Design 7 pl.

LA TECHNIQUE

Quatre roues motrices pour les deux, V6 de 3 litres sur le Land Rover contre 4 cylindres de 2 litres sur le Volvo, moins puissant mais avantage par un poids à vide inférieur de... 356 kg! Boîte automatique à 8 rapports et grandes roues de 20 pouces de série (22 pouces en option!) sur les deux. Pour l'aventure pure et dure, le Briton, bardé d'aides à la conduite sur terrain difficile, éteint l'allumette suédoise.

ÉGALITÉ

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 258 ch à 3750 tr/mn	■ 235 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 600 Nm de 1750 à 2250 tr/mn	■ 480 Nm de 1750 à 2250 tr/mn
Type	V6, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/Puissance fiscale	2993 cm³/16 CV	1969 cm³/13 CV
Transmission	intégrale permanente	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 12,7 m	■ 12,5 m
Pneumatiques	285/40 R 22	275/45 R 20
Dimensions/Poids		
L/I/h/empattement	4,97/2,08/1,85/2,93 m	4,95/2,01/1,78/2,99 m
Poids/tractable freiné	2524/3500 kg	2168/2700 kg

LA CONDUITE

Face au chrono, les deux font pratiquement jeu égal. Ce qui n'est pas le cas à la pompe, le Discovery consommant 1,3 l/100 km de plus en moyenne que le XC90. Sur le plan des sensations, le Volvo se comporte (presque) comme une ballerine face au sumo britannique, qui se révèle de surcroît pénible en ville en raison de son encombrement. Dans l'ensemble, en contrôlant également moins bien ses mouvements de caisse, le Land ne s'avère pas aussi confortable que le Volvo.

LE GAGNANT VOLVO

Performances/Freinage		
1000 m d.a.	■ 30,7 s	■ 30,6 s
0 à 100 km/h	■ 9,2 s	■ 9,2 s
90-130 km/h en Drive	■ 9,2 s	■ 8,6 s
Vitesse maxi	■ 207 km/h	■ 207 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	■ 11/35/72 m	■ 11/31/63 m



1



2

VOLVO XC90

1 Signature de la marque: les feux arrière sont particulièrement réussis sur le XC90.
2 Pas de programme hors piste, mais plusieurs modes de conduite (dont un Dynamic) pour l'asphalte. 3 Rien n'est réel, il n'y a pas d'aiguille, mais l'illusion est parfaite. La lisibilité aussi.



3



L'avis de Stany Meurer



Une ergonomie
peu intuitive,
une conduite de
camion, mais il
me séduit par sa
présentation.

70%
Quotient
Émotionnel



PLUS

Aménagement intérieur
Habitabilité au 3^e rang
(au détriment du coffre)
Aptitudes en tout-terrain

MOINS

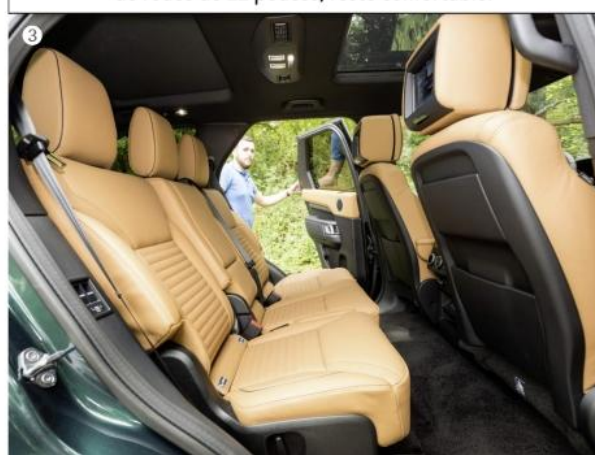
Distances de freinage
Sensation de poids
et d'encombrement
Prix et gros malus

LAND ROVER DISCOVERY

❶ L'absence de boiserie ne lui permet pas d'oublier les effluves d'un cuir tout britannique: on adore! ❷ Sur un engin à plus de 100000 €, un pareil tendelet relevant du bricolage fait tache! ❸ Beaucoup de place à l'arrière, où le plancher est rigoureusement plat. ❹ Le moteur a le tonus suffisant pour donner vie à ce bébé de 2,5 tonnes qui, même équipé de roues de 22 pouces, reste confortable.



**AVEC SON GABARIT ET SES FORMES
DIFFICILES À CERNER, LE DISCOVERY
REND LE CONDUCTEUR HÉSITANT ●●●**





Aux moteurs de bombardier des allemandes, je préfère le cocon typiquement suédois du XC90.

80%
Quotient Emotionnel

DISCOVERY
3.0 TD6 258 ch
HSE Luxury 7 pl.

XC90
D5 2.0 235 ch
AWD R-Design 7 pl.

LA VIE À BORD

Ambiance cocooning à bord du Volvo, plus classique et raffinée mais avec des commandes infiniment moins intuitives (voire complexes) sur le Land Rover, qui multiplie les assistances électriques assassines pour les kilos gagnés sur la structure. Si les occupants de la 3^e rangée sont des adultes, optez pour le Discovery... à condition de ne pas avoir à transporter de bagages ! Sur le Land Rover, l'accessibilité est tributaire d'un plancher haut perché. Et sa visibilité périphérique est gâchée par l'épaisseur des montants encadrant les portières arrière.

ÉGALITÉ

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ de 17 à 33 cm*	■ de 22 à 34 cm*
Largeur aux coudes AV/AR	■ 158/160 cm	■ 155/153 cm
Volume du coffre	■ de 531 à 686* / 152 dm ³	■ de 620 à 707* / 305 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 44,3 / 64,9 / 66,8 dB	■ 43,8 / 63,8 / 66,8 dB
----------------------------	-------------------------	-------------------------

*Banquette coulissante.

LE BUDGET

Alignés ici dans des finitions hautes, les deux véhicules sont évidemment très chers. Au jeu des options, le Land Rover bat le Volvo par le nombre des possibilités de personnalisation qu'il offre, mais il s'incline sur le plan des tarifs. À l'usage, il se révèle également plus gourmand en carburant que le Volvo, quel que soit le type d'utilisation ou de route : c'est la rançon du poids. Les garanties sont meilleures sur le Discovery que sur le XC90, minimales et juste légales.

LE GAGNANT VOLVO

Prix	■ 75 930 €	■ 71 150 €
Malus (CO ₂)	■ 9 660 € (189 g/km)	■ 1 260 € (149 g/km)
Prix du modèle essayé**	104 650 €	83 310 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km	■ 2 ans, km illimité

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, aides au parking AV/AR, AFIL, caméra de recul, capteurs luminosité/pluie, clim. auto, trizone, hayon motorisé, lecture panneaux, phares full LED, régl./limit. de vitesse, sellerie cuir, susp. pneum., système multimédia (écran tactile 10", autoradio CD-mp3), toit ouvrant élec. ou pano. fixe...

6 airbags, aides au parking AV/AR, AFIL active, capteurs luminosité/pluie, clim. auto, bizzone, hayon motorisé, lecture panneaux, phares directionnels full LED, régl./limit. de vitesse adaptatif + pilote semi-auto., sellerie tissu/cuir, système multimédia (écran tactile 9" + autoradio CD-mp3)...

Options

Affichage tête haute (1 340 €), attelage amovible élec. (1 230 €), caméra 360° (800 €), clé Loisirs (410 €), clim. quadризone (460 €), jantes 21/22" (1 860 à 2 480 € / 3 090 €), park assist (770 €), peinture spéciale (1 030 à 2 060 €), régl./limit. de vitesse adaptatif + assistance embouteillage (1 230 €), roue de secours taille standard (550 €), sièges 3^e rangée auto. (310 €)...

Affichage tête haute (1 350 €), attelage amovible élec. (1 200 €), caméra de recul/360° (510 / 1 100 €), clim. quadризone / indép. 3^e rangée (660 / 720 €), jantes 22" (2 370 à 2 550 €), park assist (330 €), peinture spéciale (1 150 à 1 550 €), roue de secours (130 €), sellerie cuir (1 260 €), susp. pneum. + châssis actif (2 580 €), toit vitré ouvrant pano. (1 800 €)...

Consommations

Moyenne	■ 9,8 l/100 km	■ 8,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■ 10,6 / 9,4 / 9,5 l/100 km	■ 9,5 / 8 / 8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■ 867 km / 85 l	■ 835 km / 71 l

Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Royaume-Uni	Suède

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

VOLVO XC90

Si vous souhaitez traverser l'Afrique avec votre famille en tirant une lourde remorque ou vous aventurer hors des voies asphaltées, par raison, passion ou obligation, le Land Rover Discovery s'impose. Mais si, comme la majorité des utilisateurs, vous recherchez un SUV familial polyvalent, il n'y a pas à hésiter une seconde : le XC90 est votre choix.



1

PLUS
Agrément de conduite
Confort
Présentation originale

MOINS
Habitabilité au 3^e rang
Ergonomie de l'écran tactile (au début)
Capacité de remorquage



2



3

VOLVO XC90

1 Quand on sort du Discovery, le XC90 semble aérien dans ses attitudes. Ce n'est évidemment pas le cas, mais il distille toutefois un plus grand agrément de conduite. 2 Ici aussi, le tendelet est à revoir. 3 Pour profiter pleinement de l'agencement du Volvo, un intérieur plus clair ou chatoyant aurait été judicieux. 4 De série sur le Land Rover, le toit ouvrant panoramique est ici proposé en option.



4

LES EXPERTS AJ

Si la précédente Micra ne restera pas dans les annales, la nouvelle, bien inspirée par sa cousine la Clio, semble décidée à reconquérir l'Europe. Nos Experts se sont intéressés à la motorisation d'entrée de gamme: 1 l de 71 ch.



La Micra a bien progressé en finition. L'ergonomie est simple et évidente.



Elle affiche des lignes dynamiques, mais sous le capot de cette version d'accès, le modeste 1 l de 71 ch n'est pas un grand sportif.



Sans battre les records de la catégorie, la Micra se montre accueillante aussi à l'arrière et son coffre est tout à fait correct.

NISSAN MICRA

1.0 71 ch Acenta - **15 790 €**
Malus écologique: 0 € (103 g/km CO₂)

En reprenant nombre de solutions techniques de la Clio, la Micra affiche un bon équilibre routier et se révèle assez confortable.





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.



Ce moteur est un peu juste pour envisager une utilisation vraiment polyvalente.



L'avis du pilote



Certes, c'est une citadine, mais une grosse citadine dont on attend un usage polyvalent, je pense. Et là, il manque quelques chevaux pour envisager sereinement certaines situations sur les grands axes. Le petit 3 cylindres n'est pas déplaisant, mais il est vraiment creux à bas régime et les relances sont poussives, même en ville. La course d'embrayage est en outre un peu longue; l'auto a tendance à brouter au démarrage. Dommage, car c'est une petite auto très sympa: elle a du style; l'ambiance à bord est plaisante; l'ergonomie ne suscite aucune critique. Il manque juste un petit accoudoir central à l'avant. Le châssis supporterait sans mal un peu plus de puissance. Il est bien suspendu, sain, équilibré, avec une pointe d'agilité qui n'est pas pour me déplaire. Bon point aussi pour le freinage, assez efficace: même si l'ABS intervient rapidement, on garde un peu de pouvoir directif en appui.



Cette version joue la carte du tarif attractif, et on en a pour son argent. Mais pas plus!



L'avis de la journaliste



En profitant de l'expertise de la Clio, la nouvelle Micra a bien grandi et avance de sérieux arguments. Elle est plus spacieuse, progresse en qualité de finition, en tenue de route et en confort. Mais il est évident que cette motorisation d'entrée de gamme n'est pas très flatteuse. Elle a toutefois l'avantage d'un prix attractif (900 € de moins que la version turbo essence de 90 ch), tout en disposant d'une dotation d'équipements de série assez complète et d'une garantie de 3 ans. Côté consommation, il ne faut pas s'attendre à des records. Rien de rédhibitoire, elle réclame 6,5 l/100 km en moyenne, et 6,8 l/100 km en ville, par exemple. Mais ces valeurs ne sont pas meilleures que celles de la Micra IG-T de 90 ch. L'effort financier pour s'offrir cette dernière n'est pas anodin, mais noyé dans les mensualités d'un crédit ou d'un loyer, il devient moins flagrant, alors qu'au quotidien, les 20 ch d'écart changent la donne.



Autant je suis bien installé à l'avant, autant je suis déçu par le confort des places arrière.



L'avis du taxi



Elle a une bonne bouille! En prenant place au volant, je suis agréablement surpris par le confort des sièges. Moi qui suis sensible du dos à force de passer mon temps en voiture, je suis bien maintenu tant en latéral qu'au niveau des lombaires. Dommage que les passagers arrière ne soient pas logés à la même enseigne. Ils n'ont pas droit aux vitres électriques (même en option), la banquette est raide, les rangements rares. En revanche, la place aux jambes est très correcte pour la catégorie et le coffre assez grand. Je regrette par ailleurs que le seuil de chargement soit un peu haut. À bord, la présentation est simple mais agréable à regarder, les matériaux sont tout à fait présentables, et rien à redire sur la finition. Mais je n'ai pas le coup de cœur, trop de détails me chagrinent: le moteur est un peu bruyant, il vibre au ralenti, la commande de boîte est mal verrouillée et semble secouée de spasmes à l'accélération.



L'IMAGE ET LE SON



Kia tire sa gamme vers le haut avec cette grande berline musclée qu'il commercialisera en septembre. Nous avons pris le volant, en avant-première, de la version 3.3 V6 biturbo de 370 ch. Par **Didier Laurent**

Les constructeurs coréens sont surprenants. S'ils ont fait leur entrée sur notre marché avec des véhicules simples, au style commun il y a seulement une quinzaine d'années, ils produisent aujourd'hui des modèles sexy, technologiques et même désormais sportifs, à l'instar de cet inédit coupé 4 portes baptisé Stinger. Pour atteindre ce niveau, Kia s'est offert les services de plusieurs grands noms de l'industrie automobile, à commencer par Peter Schreyer, chef du style d'Audi de 1994 à 2002, puis de Volkswagen de 2002 à 2005 et débauché par Kia en 2006. Le prodige allemand est solidement épaulé, notamment par un français, Grégory Guillaume, lui aussi passé chez les anneaux et VW, et aujourd'hui

en charge du centre de design de Kia Europe, à Francfort. Il est le père de la Stinger qui, bien qu'elle soit fabriquée en Corée du Sud, est née sur le Vieux Continent.

Avec de tels "parents", la Stinger revendique des prestations égales, voire supérieures aux références allemandes.

Son design lui en donne les moyens, avec un style soigné qui rappelle aussi bien les Audi que les BMW, et même la Maserati Ghibli, dont la première mouture, apparue en 1966, a été selon Grégory Guillaume une source d'inspiration. En revanche, le niveau de finition, même si le centre de la planche de bord rappelle celui des Mercedes – aérateurs ronds, écran tablette en hauteur – se situe encore un cran en dessous de

ce qu'on peut trouver à bord d'une Série 4 Grand Coupé ou d'une A5 Sportback, qui proposent une partie inférieure de planche de bord (dessin, boutons de commandes, matériaux) plus en phase avec leur prix. Cela étant, ce dernier est nettement plus élevé que celui de la Stinger (voir encadré p. 82). Il conviendra toutefois de noter la bonne ergonomie et la qualité de construction de la sellerie, qui offre à la fois maintien et confort dans toutes les conditions.

Par ailleurs, les dimensions extérieures du modèle (4,83 m de long pour 1,87 m de large et 1,40 m de haut) lui permettent de proposer un habitacle spacieux, particulièrement pour les passagers arrière en leur offrant beaucoup de place pour les jambes, grâce entre autres à un empattement de 2,91 m.





J'adore son style, qui donne dans le muscle et la sportivité. Et son dynamisme, jamais vu sur une coréenne.



Pour s'assurer du caractère dynamique de sa Stinger, la marque coréenne en a confié le développement à Albert Biermann. L'ingénieur d'outre-Rhin s'est laissé séduire par la puissance industrielle et financière du groupe Hyundai-Kia en 2015, après trente-deux ans passés à mettre au point les versions Motorsport du constructeur à l'hélice. Rien d'étonnant, donc, si la Stinger inaugure une nouvelle plate-forme, qui peut recevoir une transmission aux roues arrière ou intégrale, ses deux spécialités.

Mue par un bloc de 370 ch, plutôt calme au ralenti, cette GT se montre plus démonstrative dès que l'on accélère.

La sensation de sportivité peut être accentuée par le choix des modes Sport ou Sport +, qui donnent un peu plus de voix au moteur par les haut-parleurs. Les premiers tours de roue laissent augurer un bon confort. Sur le circuit du Nürburgring, là où la Stinger a figé son développement par 480 tours – soit environ 10 000 km – de validations techniques, la reconnaissance se fait déjà à bon rythme, et nous notons que l'amortissement piloté est à la hauteur. La direction se montre à la fois douce et précise, et distille d'agréables sensations.

En enfonceant davantage la pédale d'accélération, cette déclinaison vitaminée a néanmoins de plus en plus de mal à dissimuler son embonpoint – environ 1 800 kg –, mais son agilité comme ses prestations générales nous ont étonnés. Le poids de la transmission intégrale finit par rendre le train avant un peu paresseux à l'inscription, toutefois la remise des gaz (ESP déconnectable) permet de trouver

LE DESSIN DE LA PLANCHE DE BORD EST ASSEZ RÉUSSI. DOMMAGE QUE LA FINITION SOIT LOIN DU COMPTE ●●●



❶ Le 3.3 V6 biturbo développe 370 ch et 510 Nm de couple. Il assure de bonnes reprises et accélère fort, comme en atteste un 0 à 100 km/h annoncé en 5,1 s.

❷ La boîte automatique à 8 rapports dispose de palettes au volant et bénéficie d'une bonne gestion.



Une gamme simplifiée

En Europe, la Kia Stinger ne proposera que deux moteurs, chacun associé à un seul niveau de finition et avec une liste d'options limitée. En diesel, le 2.2 CRDi de 200 ch, déjà connu sous le capot des Sorento, officiera sur la déclinaison GT Line. En essence, le nouveau 3.3 V6 biturbo de notre essai sera couplé au haut de gamme GT. Côté transmission, si les deux versions bénéficieront d'une boîte automatique à 8 rapports, le modèle diesel sera proposé en 2 ou 4 roues motrices, alors que le 3.3 V6 ne sera disponible qu'avec la transmission intégrale. Les tarifs n'ont pas encore été dévoilés, mais ils devraient varier entre 35 000 € et 55 000 €.

PLUS

Style démonstratif
Plaisir de conduite
Qualité générale du modèle

MOINS

Détails de finition
Pas de propulsion en GT
Valeur de revente

KIA STINGER GT 370 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 370 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■ 510 Nm de 1300 à 4500 tr/mn
Type	V6 biturbo, essence
Cylindrée/puissance fiscale	3342 cm³/26 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Chassis

Diamètre de braquage	■ 11,7 m
Pneumatiques AV/AR	225/40 R 19 / 255/35 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,83/1,87/1,40/2,91 m
Poids/tractable freiné	1800 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	■ 5,1
Vitesse maxi	■ 270 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 406 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Prix	■ 55 000 €*
Malus (CO ₂)	NC
Prix du modèle essayé**	■ 55 000 € *
Garantie	■ 7 ans ou 150 000 km

*Estimation. **Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, aide au parking AV/AR, affichage tête haute, alerte au franchissement de ligne, amortissement piloté, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, multizone, détecteurs pluie/luminosité, feux de route automatiques, freinage d'urgence autonome, GPS, jantes alu 19 pouces, lecture des panneaux de signalisation, réglage du mode de conduite, régulateur/limiteur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, système multimédia avec écran tactile 8 pouces + prises USB, surveillance des angles morts et du trafic en marche arrière, volant cuir multifonction réglable en haut. et prof...

Options: NC

Consommations

Mixte	NC
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	NC

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Stinger fait du bien à l'image de Kia et devrait tirer sa réputation vers le haut. Est-elle pour autant une alternative aux BMW Série 4 Gran Coupé ou Audi A5 Sportback ? La réponse est... oui et non ! Oui pour le style, le comportement routier et le tarif. Non en termes de finition, image de marque et valeur de revente. La marque coréenne est sur le bon chemin, mais la route est encore longue.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Le plaisir de conduite est bien au rendez-vous avec une très bonne tenue de route, une direction précise et un amortissement piloté de qualité. La Stinger ménage notamment un bon compromis dynamisme/confort. ❷ Ces énormes disques pincés par des étriers Brembo assurent un freinage efficace et facile à doser. ❸ Les places arrière sont généreuses grâce au grand empattement de 2,91 m. Les passagers sont assis bas, et le profil de coupé de la voiture ne pose pas de problème de garde au toit.

facilement la bonne trajectoire. Sur ce point, alors que nous avons pu faire deux tours – soit quelque 42 km – au volant de la version deux roues motrices, celle-ci s'est révélée finalement plus plaisante à conduire, avec une inscription plus incisive en entrée de virage et une voiture plus "vivante" en sortie. Après cette brève prise en main, nous retiendrons le caractère à la fois

sportif et prévenant de cette grande GT, dont il convient de souligner l'excellente résistance des pneus (Michelin Pilot Sport 4S le jour de notre essai, mais également Continental pour le marché français) et des freins sur ce tracé exigeant, qui mettent en exergue le bon équilibre général de cette Kia et sa répartition des masses 53/47 bien étudiée. ■



Avec sa silhouette de coupé 4 portes et sa longueur de 4,83 m, la Kia Stinger se place entre une Audi A5 Sportback et une A7 Sportback.



ISSEY MIYAKE

Eau de Toilette L'Eau d'Issey pour Homme

Prix de vente indicatif : 61,50 € - 125ml

Revisitée dans une version solaire et estivale aux accents de fruits exotiques, cette eau de toilette est née de la rencontre du pamplemousse légèrement amer et de la coriandre aromatique. Les notes de tête vivifiantes sont enhardies de kiwi frais, tandis que le cœur de la fragrance dévoile des arômes d'ananas saupoudrés de muscade délicate.

08 00 14 04 12 ou www.isseymiyakeparfums.com



PARROT

Modèle Zik 3

Prix de vente indicatif : 349 €

Fruit d'une collaboration avec le designer Philippe Starck, ce casque audio offre le meilleur du son et de l'innovation grâce à un chargeur sans fil, un contrôle de bruit adaptatif et un détecteur de présence. Compatible avec tous types de smartphone, il deviendra votre indispensable du quotidien.

www.parrot.com



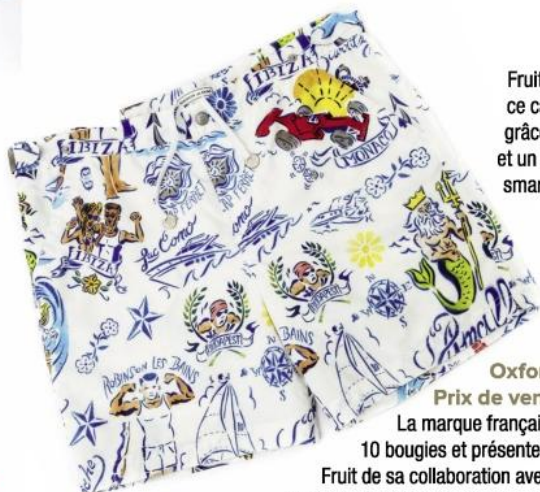
WORMS PARIS

Modèle Cadenas U'rband

Prix de vente indicatif : 220 €

La célèbre marque française revisite le bijou masculin et bouscule les codes avec ce modèle mêlant modernité et force de caractère dans un juste équilibre. Monté sur un strap de couleur interchangeable, il assure une élégance en toutes circonstances.

01 48 24 34 50 ou www.wormsparis.com



ROBINSON LES BAINS

Oxford Long Street Art

Prix de vente indicatif : 190 €

La marque française de maillot de bain souffle ses

10 bougies et présente une collection capsule aux imprimés exclusifs.

Fruit de sa collaboration avec l'artiste Sean Slaney, ce maillot de bain retrace les 10 dernières aventures créatives où l'homme Robinson a fait escale.

www.robinsonlesbains.com



SEIKO

Modèle Blue Lagoon

Prix de vente indicatif : 529 €

Cette célèbre manufacture pionnière dans le domaine des montres de plongée professionnelles propose ce garde-temps indispensable pour les sportifs ne souhaitant pas choisir entre style, précision et fiabilité. Edition Limitée à 6 000 exemplaires, boîtier en acier inoxydable, mouvement automatique, étanche à 200m.

www.seiko.fr

BONHOMME GROOMER

Barbier, coiffeur, soins

A mi-chemin, entre le barber shop, le spa et le club masculin, chez Bonhomme on s'occupe de vous, de la tête aux pieds : barbier, coiffeur, soins esthétiques, boutique, sans oublier l'espace détente. Un concept de beauté globale à Paris dans un lieu uniquement dédié aux hommes, où chacun y cultive son style et sa différence. 122, rue St Denis 75002 Paris

01 40 15 99 28 ou www.bonhomme-groomer.com



SEBAGO

Modèle Spinnaker

Prix de vente indicatif : 145 €

Cette saison la marque de la Nouvelle-Angleterre revisite un de ses modèles iconiques, la Spinnaker. Grâce à une conception cousue main façon mocassin authentique, elles vous offriront confort et style. Disponible en deux coloris.

www.sebago.fr



Biographie

SITE DE PRODUCTION

RATISBONNE (Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

72 en France en 2016.

À titre de comparaison,
Mercedes a vendu
sur la même période259 exemplaires du SLK
(+ 35 SLK).

MOTORISATIONS

ESSENCE: de 156 à 340 ch

DIESEL: pas prévu!

MODÈLE LE PLUS VENDU

28i (245 ch)

Sa seconde vie
en occasion

Le Z4 n'ayant jamais eu droit à sa déclinaison M, c'est vers la version 35is de 340 ch que nous allons orienter notre choix! Un choix coûteux, mais sur le marché de l'occasion, il n'est pas exclu de faire une bonne affaire. On pourra aussi choisir un plus sage Z4 35i (306 ch), lui aussi en 6 cylindres. Car vous l'aurez compris: nous ne saurions trop vous conseiller d'éviter le 4 cylindres 2 l qui n'est vraiment pas à sa place ici.

YANN LEFEBVRE



Né en 2009
Fin de carrière 2017

BMW Z4

Un style affirmé mais une carrière discrète... Voici comment pourrait se résumer la vie du Z4, qui tire aujourd'hui sa révérence. Par Pascal Richard

Lorsqu'il débarqua en 2009, le Z4 vint prendre la place du... Z4! Cette stabilité patronymique laissait-elle envisager une stabilité philosophique? Non! Adrian van Hooydonk, le successeur de Chris Bangle à la tête du style BMW, fit en effet grandir le Z4 (+ 14 cm) et la capote en toile fut remplacée par un toit rigide articulé. Un

parti pris qui allait de pair avec un "embourgeoisement" de la silhouette. Rien de fâcheux dans la mesure où le caractère d'une auto dépend plus de son moteur que de son style.

Parlons-en des moteurs! Alors que le capot de son prédécesseur abritait majoritairement des 6 cylindres (sauf sur le 2.0i), le Z4 millé-

sime 2009 fut touché par la mode du downsizing. Résultat: la plupart des versions durent se satisfaire d'un "quatre-pattes" certes performant mais sans âme, qui n'aida pas le Z4 à se forger une réelle personnalité. Espérons que son successeur, élaboré en collaboration avec Toyota, saura en tirer les leçons... ■



LA NASCAR COMME SI VOUS Y ÉTIEZ !

**ACCROCHEZ-VOUS ! LE 2 AOÛT PROCHAIN,
LA NASCAR, LE PLUS POPULAIRE ET
SPECTACULAIRE CHAMPIONNAT DE
COURSES AUTOMOBILES AMÉRICAIN,
DÉBARQUE EN FRANCE.**

Par Méline Priam Images Pixar







Je vous arrête tout de suite, inutile de chercher à réserver votre place à Magny-Cours, au Mans ou au Castellet. Pour en prendre plein les mirettes, direction votre cinéma le plus proche avec vos chères têtes blondes, histoire de ne pas vous faire taxer de grands enfants. Le troisième volet du dessin animé *Cars*, qui retrace les aventures de Flash McQueen, sort dans les salles le 2 août. Mais ne riez pas : les adultes s'amuseront autant que les pitchouns !

Ça y est, je vois les plus sceptiques lever les yeux au ciel, en se disant que j'ai trop reniflé les vapeurs d'essence de Sonoma, circuit automobile situé près de San Francisco. L'un des temples de la Nascar et l'un des deux seuls circuits routiers du championnat, où nous sommes allés à la rencontre du nouveau film d'animation du studio Pixar.

Ne vous y trompez pas. Sous les traits juvéniles des voitures-personnages sorties de l'imaginaire débordant d'un scénariste qui n'a pas voulu arrêter de jouer aux petites voitures, *Cars 3* colle plus à la réalité (certes américaine) que bien des fictions tournées avec de vrais acteurs, dans de vrais décors, voire sur un vrai circuit, pendant une vraie course ! En trame de fond de ce dernier épisode, c'est aussi un pan de l'histoire des courses autos d'outre-Atlantique que Flash McQueen nous raconte, en même temps que sa nouvelle aventure. Oui, il s'agit d'un long-métrage pour enfants, mais ce n'est pas anodin si, à la lecture du scénario, Jeff Gordon *himself*, quatre fois champion de la

discipline, s'est exclamé : "Ce que vit Flash McQueen dans *Cars 3*, c'est mon histoire." Assis dans son fauteuil, on y croit : Flash McQueen est plus crédible que Sagamore Stévenin en Michel Vaillant !

Il faut dire que le studio Pixar a une obsession du réalisme.

Pas question d'aller imaginer un ravitaillement dans une station-service au bord de la route ou de s'arrêter au McDo pendant une course-poursuite. De courses-poursuites, il en est question : c'est l'essence de la course américaine. Mais lorsque le héros participe au Demolition derby – une compétition automobile locale ultrapopulaire dont le but est de se rentrer dedans –, c'est transposer en dessin animé ce qui se passe réellement sur les circuits en 8 du Middle West, le dimanche après-midi.

Pour respecter les codes de la discipline, Pixar a poussé très loin ses recherches sur l'histoire de la Nascar. Le studio, maintes fois oscarisé, s'est entouré de spécialistes. En plus de prêter sa voix au personnage de Jeff Gorvette dans *Cars 2*, Jeff Gordon a collaboré au film. Tout comme son ancien chef mécanicien, Ray Evernham. Pour la construction du caractère des personnages, l'équipe a même fait appel à un psychologue du sport. De plus, de nombreux "rôles" secondaires sont incarnés, ou presque, par de véritables pilotes. Et si Flash McQueen, Cruz Ramirez et l'arrogant Storm ne correspondent pas précisément à des modèles en circulation, d'autres voitures sont reproduites fidèlement, comme la célèbre Fabulous Hudson Hornet incarnée par Doc Hudson (*lire encadré ci-contre*). Ces noms ne vous ➔



Louise "Barnstormer" Nash
Louise Smith



Junior "Midnight" Moon
Junior Johnson



Smokey
Henry "Smokey" Yulick



River Scott
Wendell Scott

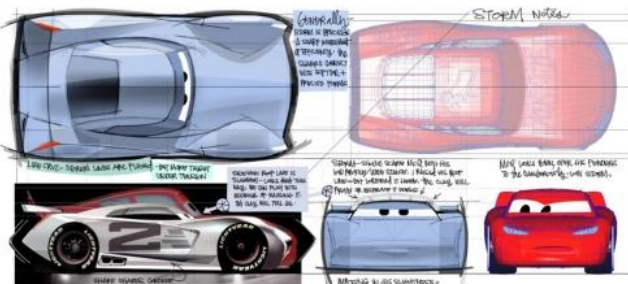
DES PERSONNAGES PLUS VRAIS QUE NATURE

Cars 3 mérite la mention "toute ressemblance avec des personnes ayant existé n'est pas fortuite". Pour faire revivre les origines de la Nascar, les scénaristes transposent à l'écran et transforment en voitures des hommes qui ont fait la Nascar. Ainsi, le personnage de River Scott n'est autre, dans la vraie vie, que **Wendell Scott, premier pilote afro-américain à remporter une course en 1963**. Et bien sûr, il a dans le film les traits de la Corvette n° 34 de Wendell Scott.

Autre figure emblématique, Henry "Smokey" Yulick devient le chef d'équipe Smokey. Junior Johnson, qui compte 50 victoires à son actif, dont le Daytona 500, devient Junior "Midnight" Moon. Et il est sa propre voix à l'écran. Petit clin d'œil également à la "First Lady of racing", Louise Smith, qui devient Louise "Barnstormer" Nash sous la robe du coupé Ford familial qu'elle avait emprunté pour participer à sa première course. Cars 3 multiplie ainsi les clin d'œil au réel, et de nombreux pilotes prêtent leur voix à leur double. Chase Elliott est celle de Chase Racelott; Ryan Blaney celle de Ryan "Inside" Laney; Daniel Suarez celle de Danny Swerzew;

Bubba Wallace celle de Bubba Wheelhouse... Seule présence européenne: Lewis Hamilton, qui prête sa voix au simulateur Hamilton!

Les traits traduisent le "caractère" des héros. Les yeux sont implantés dans le pare-brise (non dans les phares) pour avoir un panel d'expressions plus large.



Les scénaristes se sont directement inspirés des légendes de la Nascar pour créer les personnages.



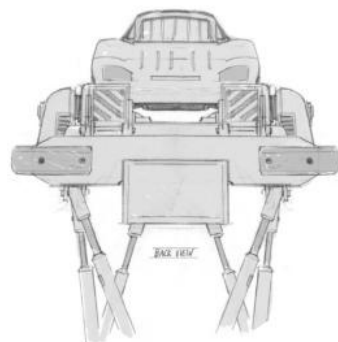
POUR COLLER AU PLUS PRÈS À LA RÉALITÉ, L'ÉQUIPE DE CARS 3 A MULTIPLIÉ LES RECHERCHES DANS LES ARCHIVES DE LA NASCAR ET S'EST DÉPLACÉE SUR LES LIEUX QUI ONT INSPIRÉ LA PLUPART DES DÉCORS DU FILM.

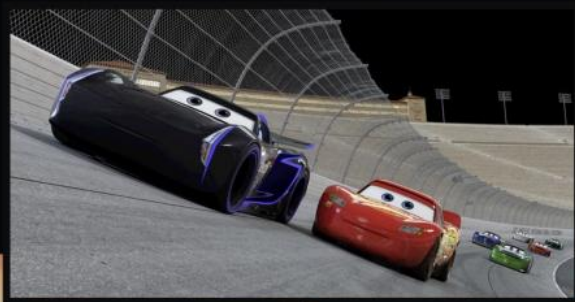
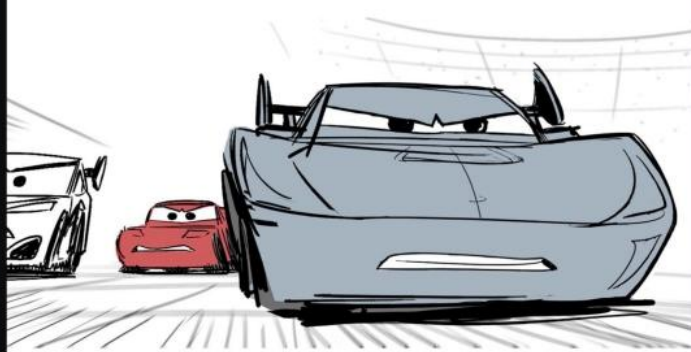
PRESQUE UN TRAVAIL D'INGÉNIEUR AUTOMOBILE

Pour donner vie aux personnages, l'équipe d'animation a quasiment effectué un travail de recherche et développement digne du bureau d'études d'un constructeur. D'ailleurs, ce n'est pas anodin si, avant de passer à la 3D sur ordinateur, elle a créé une maquette en pâte comme le font les designers lors de l'élaboration d'une nouvelle voiture. Aussi, même si les mouvements des roues sont exagérés – puisqu'elles symbolisent également les jambes et les bras –, les techniciens en charge des effets spéciaux se sont penchés sur le fonctionnement réel et les mouvements des suspensions afin de les intégrer à leur logiciel de création. Ils ont procédé ainsi pour toutes les scènes de courses, intégrant à chaque fois les données du réel, pour qu'à l'écran, l'image en soit le plus proche possible.

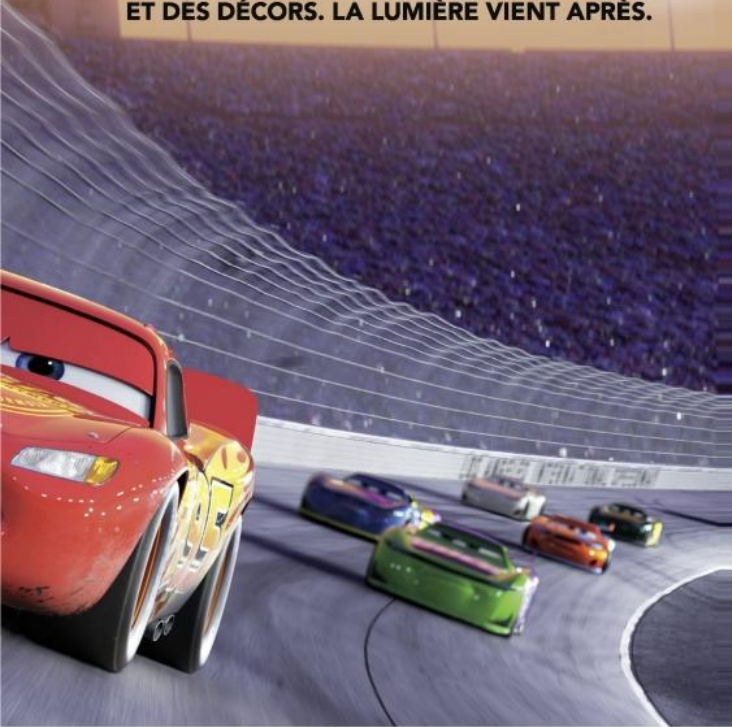


Pour cette scène, l'équipe est allée jusqu'à étudier le travail des suspensions.





LES PREMIÈRES PLANCHES DÉFINISSENT LE SCÉNARIO BRUT. ELLES SONT ENSUITE TRANSPOSÉES SUR ORDINATEUR POUR AFFINER LES TRAITS DES PERSONNAGES, LES COLORISER, LEUR DONNER VIE... PUIS C'EST AU TOUR DES "RÔLES" SECONDAIRES ET DES DÉCORS. LA LUMIÈRE VIENT APRÈS.



disent rien ? Normal. La Nascar est "américano-américaine". Mais peu importe. Pour le réalisateur, chaque détail compte. Ce sont les nombreux clins d'œil à la réalité qui ancrent le film et lui donnent sa crédibilité.

Le plus impressionnant tient aux décors et aux scènes de courses.

Là encore, l'équipe a mené un véritable travail de fourmi, en se rendant sur les lieux historiques de la Nascar, en fouillant les images d'archives et en visionnant des heures et des heures de courses actuelles. Il faut voir côte à côte la scène de Daytona Beach, où est née la Nascar, et les clichés issus de ce patrimoine pour se rendre compte de la précision et de la justesse de l'image. C'est bluffant ! Tout comme les scènes de courses. Bien sûr, il y a de l'exagération et de l'approximation dans le trait, et certaines actions ne pourraient évidemment pas exister dans la réalité – il faut bien que les yeux des enfants pétillent. Même un adulte arrive pourtant à oublier qu'il s'agit de voitures dessinées qui parlent. On se croirait vraiment dans les tribunes d'un ovale ! Les techniques d'animation et les effets spéciaux, eux aussi prodigieux, permettent aujourd'hui de reproduire l'impression de vitesse de façon sidérante. Finalement, *Cars 3* galvaude moins la réalité que certaines productions qui ont surjoué le sport automobile, tels *Michel Vaillant*, *Jour de tonnerre* ou encore *Driven*. ■

LA PETITE HISTOIRE DE LA NASCAR

La création de la Nascar – National Association of Stock Car Auto Racing – est à l'image de celle des États-Unis.

Au départ, ce sont les voyous de la prohibition des années 30 qui, pour échapper à la police, trafiquent leurs voitures et se lancent dans des courses illicites entre eux, notamment sur les plages.

Après-guerre, les choses s'organisent légalement, et le premier championnat voit le jour en 1949, avec pour haut lieu une épreuve sur la plage de Daytona.

Aujourd'hui, la Nascar est loin de l'idée des courses de voitures de série (traduction littérale de stock-car), mais elle a conservé l'esprit "cow-boy" des circuits des pionniers : c'est la clé de son immense popularité.



CITROËN TOURNÉ VE



PHOTOS CITROËN RACING



RED BULL

❶ "Crash" Meeke doit redorer son blason en Finlande (27-30 juillet).
 ❷ "Je ne resterai chez M-Sport que si Ford s'implique vraiment en 2018", dit S. Ogier.
 ❸ Yves Matton vise à remettre Citroën sur les rails l'an prochain. Avec Ogier ?



RS 2018... ET OGIER

Une C3 moins performante que prévu, des pilotes en surpression, le début de saison 2017 des Chevrons a été décevant.

Analyse avec le directeur de l'équipe, Yves Matton. Par François Dauré

L'année 2017 devait être celle du grand chambardement en WRC. Elle l'est effectivement. Mais pas dans le sens espéré par la marque française. Pourtant, à l'issue des campagnes d'essais en 2016, la nouvelle C3 WRC s'annonçait comme un épouvantail.

Juillet 2017, après le huitième rallye (sur treize) de la saison, en Pologne, Citroën occupe la dernière place du classement des constructeurs, avec une seule victoire au compteur. Le directeur de Citroën Racing ne se voile pas la face : *"Nous sommes tous déçus que cela n'aille pas plus vite, notamment en raison de notre histoire en rallye. Mais le contexte n'est plus le même que lors de nos implications précédentes en WRC."* Pas de parallèle donc avec 2007, année où Citroën retrouvait un engagement officiel en WRC après une année sabbatique. C'était, il est vrai, l'époque de "maître Loeb" et un seul adversaire de taille se dressait sur sa route, les Ford M-Sport. Aujourd'hui, il faut se coltiner les Ford M-Sport (encore !), les Hyundai et les Toyota officielles, toutes compétitives. L'objectif 2017 restait donc raisonnable : gagner plusieurs rallyes.

Yves Matton le concède : *"Une ou plusieurs autres victoires ne sont pas impossibles d'ici la fin de saison. Néanmoins, même si l'objectif est encore réalisable, nous n'avons pas montré la compétitivité attendue."* Alors, quelles explications avancer pour ce départ en pétard mouillé ? Beaucoup d'observateurs ont pointé le doigt vers les pilotes, surtout Kris Meeke, leader désigné. Une victoire à son actif en 2017 (au Mexique), mais autour, des sorties de route. Beaucoup. Trop. Le directeur de Citroën Racing corrige le tir : *"Kris*

a abordé la saison avec en tête l'idée de saisir l'opportunité de sa carrière. Il s'est dit que le titre était possible cette année grâce au retour officiel de Citroën, grâce aux nouvelles voitures et à la redistribution des cartes. Il semble clair que cette approche a compté dans ses erreurs." Dommage que, pour l'instant, le management de Citroën n'ait pas pu (ou su ?) canaliser les ardeurs de son numéro 1. Autre pilote dans la ligne de mire : Stéphane Lefebvre. Considéré comme potentiel successeur de Loeb et Ogier il y a deux ans, il a paru "à l'arrêt" depuis le début de la saison. Yves Matton vole aussi à son secours : *"Nous avons identifié les raisons de son blocage, en*

"LA FENÊTRE D'EXPLOITATION DE LA C3 EST TROP ÉTROITE. NOUS AVONS VOULU ÊTRE NOVATEURS, MAIS LES WRC LES PLUS EFFICACES CETTE ANNÉE SONT ASSEZ CLASSIQUES."

Yves Matton

particulier les traces psychologiques de son violent accident en Allemagne en août dernier. Nous avons donc beaucoup travaillé avec lui et sa 5^e place en Pologne prouve que cela commence à porter ses fruits. Son approche du rallye a été bien construite et il s'est montré très fort pendant les trois jours de course." Le Norvégien Andreas Mikkelsen, sans volant officiel depuis le retrait de Volkswagen, a été appelé à la rescousse cet été, mais sans résultat probant encore. Le mal se situerait donc aussi dans la C3 WRC. Ce que reconnaît le patron : *"Sa fenêtre d'exploitation est trop étroite. Nous avons pris des risques dans le développement de la voiture, pour être assez novateurs, et on se rend compte que les WRC les plus efficaces aujourd'hui*

sont assez classiques." Quoi qu'il en soit, la direction technique a changé de tête chez Citroën Racing en juillet : Christophe Besse, ancien de la maison à l'époque Xsara WRC, a succédé à Laurent Fregosi. Décision initiée par l'ex-directeur technique lui-même, selon Yves Matton.

Ce changement impromptu ajoute quand même à une impression de désordre dans l'équipe Citroën. Bien différente de "l'armée rouge" de la première décennie 2000 qui se tenait le doigt sur la couture du pantalon et marchait à la cadence de son chef. Menant sa troupe d'une autre manière, Yves Matton semble cependant en train de remettre de l'ordre : *"Depuis la Sardaigne, j'ai décidé que nous tournerions nos efforts vers 2018 en priorité. Le but sera de se consacrer au développement en vue de 2018 sur chaque rallye plutôt que de chercher un réglage spécifique. Ce qui ne nous empêchera pas, je l'espère, de gagner quelques courses."* Les perspectives d'avenir, justement, concernent les pilotes. Sébastien Ogier, qui risque de voir s'échapper le titre 2017 par manque de moyens de M-Sport pour développer sa Fiesta, a laissé entendre qu'il pourrait se retrouver sur le marché en fin d'année. Une aubaine pour Citroën ? Dans un sourire, Yves Matton ne laisse pas de doute : *"Le contexte est complètement différent de celui de l'an passé, donc il n'est pas inenvisageable qu'il y ait des contacts entre Sébastien Ogier et Citroën."* Le retour du fils prodigue, devenu quadruple champion du monde, est donc bien une sérieuse possibilité. Ce serait l'occasion d'effacer définitivement le goût amer de la séparation de fin 2011 et de mener à bien une histoire inachevée. ■



*C'était en
avril 1976
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

Lxlxh:
3,50x1,52x1,34 m

Poids: 840 kg

Puissance:
93 ch DIN
à 6 400 tr/mn

1000 m d.a.: 32 s

V. max.:
171,7 km/h

Consommation
à 90 km/h:
6 l/100 km



Qu'on se le dise, la R5 Alpine est une vraie sportive, légère et agile... et qui lève la patte!

LA RENAULT 5 ALPINE À L'ESSAI

Lancée en 1972, la petite Renault 5 a posé les bases de la citadine moderne, avec son pratique hayon et ses boucliers protecteurs en composite, une innovation mondiale qui s'est, depuis, généralisée ! Mais la R5 sait aussi se muer en bombinette une fois passée chez Alpine...

Par **André Costa** (1976) / **Thomas Riaud** (2017)

Extraits...

■ "Fin 1974, lors du lancement de la R5 « kitée » qui sert de base à l'actuelle coupe Gordini, je souhaitais l'apparition en série d'une super R5 destinée à satisfaire les goûts d'une clientèle obstinée à demeurer sportive, en dépit des divagations de nos technocrates. Ce vœu est maintenant exaucé, grâce à la nouvelle R5 Alpine mise au point dans les ateliers de Dieppe."

■ "Par rapport au groupe TS, le progrès est énorme dans tous les domaines. Non seulement le gain en puissance est considérable mais le couple est également important, ainsi qu'une souplesse qui permet, si on le désire, de

conduire dans un style décontracté."

■ "Nous avons affaire à un moteur plein de santé, dont la puissance disponible satisfera l'amateur exigeant dans toutes les circonstances. Quant au bruit, il est supérieur aux normes communément admises, mais il n'en est pas moins acceptable puisqu'il n'engendre pas de fatigue particulière."

■ "La boîte 5 de la nouvelle petite Alpine est bien synchronisée, suffisamment précise dans son maniement et, surtout, elle résiste fort bien à un usage sportif sévère, sans que les synchros aient tendance à capituler à chaud."



Bien que débarrassé du levier de vitesses "cane parapluie" propre aux premières R5, le tableau de bord de cette variante Alpine reste assez chiche et manque d'exclusivité.

“ En exploitant pratiquement à 100 % les possibilités de la voiture, nous avons consommé 12,5 l aux 100 km. ”

↑ Ses qualités

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

“Ainsi réglé, le véhicule est très simple à conduire en ligne droite – avec une légère sensibilité au vent latéral – et il s’accommode aussi bien des longues courbes que des virages serrés.”

BONNES PERFORMANCES

“Sur l’anneau de vitesse de Montlhéry, le conducteur seul à bord bénéficiant des meilleures conditions atmosphériques, j’ai atteint 171,7 km/h tandis que, sur route, les 175 « vrais » sont accrochés facilement.”

EXCELLENT FREINAGE

“Dix tours du circuit routier à Montlhéry à grande vitesse et la voiture s’arrête toujours dans les mêmes conditions... Ce qui n’est pas peu dire!”

↓ Ses défauts

PAUVRE TABLEAU DE BORD

“J’ai retrouvé sans aucun plaisir le pauvre petit tableau de bord de camionnette propre à la R5. De plus, la décoration du compte-tours et de l’indicateur de vitesse relève de la bande dessinée des années 30.”

LACUNES D’ÉQUIPEMENT

“Il me semble qu’une telle voiture pourrait être gratifiée d’un thermomètre de température d’eau, d’un manomètre de pression d’huile et d’une montre.”

ROUE DE SECOURS ENCOMBRANTE

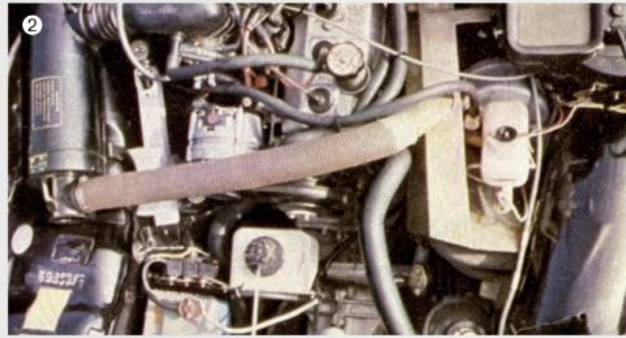
“L’équipement général comporte un dégivrage et un essuie-glace de lunette arrière, un éclairage particulièrement puissant et... une roue de secours qui encombre le coffre.”



❶ Au lieu de 145 SR, les pneus sont de “gros” 155/70, et si les disques de freins sont inchangés, les étriers proviennent de la R12. ❷ Cette variante Alpine, disponible dans des coloris spécifiques, reçoit des stickers latéraux qui lui sont réservés. ❸ et ❹ Les sièges, identiques à ceux de la R5 TS, sont assez confortables. L’accès aux places arrière reste difficile, la déclinaison Alpine n’étant proposée qu’en 3 portes...



“ Avec un bon pilote sur un parcours sinueux, la plupart des sportives de série peuvent être accrochées par cette minuscule bombe. ”



❶ Le bouclier avant intègre un spoiler et des antibrouillards. ❷ Ce 1 397 cm³ revu et corrigé par Alpine, à Dieppe, développe 93 ch DIN à 6400 tr/mn. ❸ Accessible depuis un hayon, le coffre est encombré par la roue de secours. ❹ Il ne peut absorber que 140,8 dm³ de bagages...



Extraits...

■ "Grâce à la compacité de la carrosserie et à l'homogénéité de la suspension, la mobilité de la R5 Alpine est presque celle d'une véritable petite Groupe II."

■ "Elle permet entre autres d'attaquer les virages avec la plus grande netteté, d'un seul coup de volant et en demeurant ensuite en accélération, la dérive de l'arrière étant contrôlée le cas échéant par un léger contre-braquage."

■ "Bien que la fermeté de la suspension ne puisse être mise en doute, le confort demeure satisfaisant, surtout à grande vitesse."

■ "Notre voiture d'essai était noire avec un jeu de filets rouges. À notre époque où les « bouffe-permis » sont à l'affût derrière chaque arbre, cette discrétion me semble venir à propos mais les risque-tout auront néanmoins à leur disposition un bleu Alpine, un rouge et un vert, propres à exciter tout carnet à souches normalement constitué."

■ "Bien qu'elle soit correctement disposée pour la conduite pointe et talon, la surface de la pédale de frein pourrait être augmentée pour la conduite sportive."

■ "Toutes proportions gardées, cette R5 Alpine nous ramène à l'époque où la britannique Mini régnait en maître sur les routes sportives du monde."

■ "Bien sûr, ce n'est qu'une carrosserie de R5 mais côté volant, nous sommes loin des pseudo-sportives dont on nous gratifie souvent."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

L'année 1976 fut un grand cru pour les autos sportives, avec l'arrivée de cette R5 Alpine et d'une certaine... Golf GTI! Si cette dernière est devenue une légende savamment entretenue par Volkswagen, la R5 a en revanche disparu de notre paysage automobile. Aujourd'hui, malgré la prolifération galopante des "bouffe-permis", l'ex-Régie régale l'amateur de conduite virile via Renault Sport, en proposant une Mégane R.S. affûtée et une Clio de la même trempe... héritière légitime de la R5!

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 JAGUAR

"Je suis taxi. J'ai acheté une Jaguar XE neuve en juillet 2016. Première panne à 34 000 km, problème avec l'AdBlue. Seize jours d'immobilisation. Deuxième panne 34 000 km plus tard pour le même motif. Troisième panne 14 000 km plus tard, même motif, puis à nouveau une panne 200 km plus tard. Au total, un mois d'immobilisation pour une voiture qui a moins d'un an. Appel au service client: "Débrouillez-vous avec votre vendeur..." Appel au vendeur: "Vous avez beaucoup roulé, quand même." Je ne savais pas que c'était une voiture qui devait décorer le parking! J'ai demandé une offre de reprise: achetée 44 000 € en juillet 2016, on m'en propose entre 22 et 24 000 € en mai 2017."

Delphine Journo

Hugues Blangy nous parle de sa **BMW 535i xDrive BVA8**

**ACHETÉE D'OCCASION EN MARS 2014
(2011, 38 000 KM), 118 000 KM
PARCOURUS**

"J'ai dû procéder à une réparation à 4 ans et demi et 91 000 km sur le pont avant et sur le pont arrière en raison d'une fuite d'huile. D'après BMW, c'est un problème exceptionnel. Malgré le kilométrage et l'âge, l'intervention a été prise en charge à 80 % et je tiens à remercier ici la concession BMW de Nancy-Laxou, s'agissant d'un véhicule acheté d'occasion ailleurs dans le réseau. Durant l'été qui a suivi, nous avons pu voyager jusqu'à Rome en famille et sans grande fatigue, grâce à son confort et à son aisance. Enfin, j'ai dépensé 462 € en janvier pour une révision."



Pascal Champol nous parle de sa

Citroën C5 2.0i 16V 143 ch Exclusive

**"Après cinq années, je ne regrette pas.
Je n'ai eu aucune panne mécanique, ni aucun
problème de suspension Hydractive."**



"Je me suis offert cette rare C5 essence d'occasion en 2011, séduit par cette ligne élégante et racée. Il n'était pas question de prendre une motorisation diesel car mon kilométrage annuel ne le justifiait pas et les déboires mécaniques très coûteux de quelques amis diesel addicts ont fini de me convaincre. La voiture a beaucoup de qualités: confort de roulage exceptionnel, au prix néanmoins de quelques mouvements de caisse, et tenue de route très sécurisante en toutes circonstances. L'intérieur présente toujours un aspect proche du neuf et le mobilier ne souffre pas de bruits

parasites. Le 2.0 atmosphérique fait le boulot correctement, sans être un foudre de guerre. Il souffre du poids élevé de la voiture lors des relances en côte lorsque le véhicule est chargé. Du côté des défauts, la direction manque de consistance et donne l'impression de ne pas sentir suffisamment la route. On s'y habitue avec le temps. Et il manque un sixième rapport qui permettrait d'abaisser le niveau sonore sur autoroute. Enfin, l'habitabilité arrière est modeste en regard de la taille de la voiture, notamment au niveau de l'espace aux jambes."

**ACHETÉE D'OCCASION EN DÉCEMBRE 2011 (VOITURE DE JUILLET 2008, 83 000 km
LORS DE L'ACHAT); 61 000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 8,5 l/100 km.**

SES PANNES: capteur de radar de recul (250 €). **SON ENTRETIEN:** vidange et filtres par mes soins tous les 20 000 km, soit à 103 000 km, 123 000 km et 143 000 km (50 € à chaque fois).

À VENIR: prévision de changement de pièces le mois prochain: kit distribution, pompe à eau, kit courroie d'accessoires, plaquettes de freins, bougies (pièces commandées sur Oscaro pour 350 €, montage par garage "de campagne" pour 400 €).



aj L'avis de Brice Perrin

La C5 II Hydractive était une vraie Citroën: fort agréable et très confortable, mais aussi parfaite, avec une ergonomie à la peine et un 2.0 essence choisi par Pascal qui, s'il "fait le boulot" en effet, pêche par un manque de couple et de caractère. Mais cette auto reste une valeur sûre, et très accessible en occasion.

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Bientôt un comparatif autour de la nouvelle Opel Insignia?

La nouvelle Opel Insignia Grand Sport est en concessions. Est-ce que vous allez l'opposer à ses concurrentes comme les Peugeot 508, Volkswagen Passat, Ford Mondeo, Renault Talisman, par exemple? **Y.Z.**

À l'exception de la familiale de chez Opel, l'actualité n'est pas très dynamique dans la catégorie des familiales. Nous organiserons forcément un face-à-face ou un match à l'intérieur d'un dossier essais. Mais, il ne faut pas attendre une publication avant la rentrée.



CLÉMENT CHOULOT



YANN LEFEBVRE

Citroën C3

Quelle citadine pour remplacer ma Yaris?

Je suis à la recherche d'une petite citadine confortable en boîte automatique et fais environ 70 % de route et 30 % de ville.

Actuellement propriétaire d'une Toyota Yaris, je la trouve peu confortable. De plus, sa boîte CVT ne correspond pas à mon type de conduite. Quelle citadine confortable et automatique pourrait avantageusement la remplacer? **J.-P. B.**

Ce n'est pas par chauvinisme mais je vous conseillerais de vous intéresser en premier lieu à la Citroën C3 1.2 PureTech 110 EAT6 ou à la Peugeot 208 équipée du même ensemble moteur/boîte. Malgré quelques critiques (vibrations mécaniques et un agencement intérieur perfectible), elles proposent toutes deux un confort digne d'une petite berline. Si vous n'êtes pas convaincu par la sonorité du petit 3 cylindres, vous pouvez encore essayer une Renault Clio 1.2 TCe. Avec sa boîte robotisée à double embrayage, c'est aussi une excellente proposition.

Avez-vous prévu l'essai complet de la Mercedes Classe € 350e hybride? Est-ce pour bientôt? **M. J.**

Nous venons d'effectuer un essai complet du Mercedes GLC 350e hybride dans notre numéro 982 du 27 avril. Il nous a moyennement convaincus. Nous ferons sans doute un essai à la rentrée de la Classe E 350e hybride. Les essais de Mercedes électrifiées vont s'intensifier vu l'ambition annoncée par ce constructeur.



CHRISTIAN MARTIN

PEUGEOT 5008

Le 3008 vous plaît mais vous avez besoin d'une voiture possédant une fibre familiale plus développée. Si tel est votre cas, le 5008 devrait vous intéresser.

Par **Pascal Richard** Photos **Tibo**

Après avoir plutôt bien réussi son coup avec le 3008, Peugeot remet le couvert avec le 5008, mais cette fois, on passe à la taille au-dessus. Plus grand avec ses 4,64 m de longueur, soit 19 cm de plus que le 3008, le 5008 s'adresse directement aux familles... nombreuses! Rien d'étonnant à

cela, dans la mesure où le 5008 millésime 2017 vient prendre la place du monospace 5008 lancé en 2009.

On trouve donc à bord de ce grand SUV tous les attributs de la familiale accomplie, à commencer par sept sièges individuels (dont deux d'appoint) et un coffre format XXL de 639 dm³ en configuration

5 places (214 dm³ en 7 places). Sur le plan technique, le 5008 reprend évidemment la même base technique que le 3008, à savoir quatre blocs diesel et deux essence. Côté finition, la gamme compte cinq propositions. Au final, c'est donc parmi une vingtaine de versions que nous allons devoir choisir... la bonne!

Agréable à conduire et très confortable, le nouveau Peugeot 5008 est un SUV doté d'un réel esprit de famille.



LA GAMME

	Moteurs / Prix	Access	Active	Allure	GT Line	GT	Malus écologique
Diesel	1.6 BlueHDi 100 ch	28 200 €	31 500 €	—	—	—	0 €
	1.6 BlueHDi 120 ch	—	32 200 €	♥ 35 050 €	37 050 €	—	0 €
	1.6 BlueHDi 120 ch Auto	—	33 800 €	♥ 36 550 €	38 650 €	—	0 €
	2.0 BlueHDi 150 ch	—	—	♥ 37 250 €	39 350 €	—	0 €
	2.0 BlueHDi 180 ch	—	—	—	—	44 050 €	0 €
Essence	1.2 PureTech 130 ch	26 700 €	30 000 €	♥ 32 750 €	34 850 €	—	0 €
	1.2 PureTech 130 ch Auto	—	31 600 €	♥ 34 350 €	—	—	de 0 à 50 €
	1.6 THP 165 ch Auto	—	—	36 050 €	38 150 €	—	de 140 à 473 €



À bord, la présentation est la même que dans le 3008, la déco est donc agréable et la finition soignée.



Grâce à une longueur plus généreuse que le 3008 (+ 19 cm), le 5008 peut accueillir 7 passagers.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

La boîte 5 vitesses, mal guidée, qui équipe le 1.6 BlueHDI 100 ch n'est pas convaincante. Plus rigoureuse, son homologue à 6 rapports est plus plaisante et bien étagée. Elle est montée sur les diesels 120 et 150 ch et le PureTech 130 ch.

AUTOMATIQUE

Présente de série sur les versions les plus puissantes (diesel de 180 ch et essence de 165 ch),

la boîte automatique à 6 rapports est proposée en option (1 600 €) sur le 1.2 PureTech. Très douce, cette transmission est en revanche un peu lente.

INTÉGRALE

Le 5008 ne dispose pas de transmission intégrale. Si vous voulez vous aventurer hors du bitume, il faudra vous satisfaire d'un différentiel qui adapte la traction en fonction du terrain, une solution qui s'accompagne de pneus adaptés au tout-chemin.

L/l/h/empattement: 4,64/1,85/1,64/2,84 m

MOTEURS DIESEL	1.6 BlueHDI 100 ch	1.6 BlueHDI 120 ch	2.0 BlueHDI 150 ch	2.0 BlueHDI 180 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 3500	120 à 3500	150 à 3750	180 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	254 à 1750	300 à 1750	370 à 2000	400 à 2000
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	168	188* (176)	200	197
Accélération 0-100 km/h (s)	13,7	11,7 (12,9)	10,2	9,5
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	16	12,2 (12,8)	8,8	8,7 en D
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	5,9	6,4 (6,5)	6,3	7,1

* Données constructeur - () Figurent les données de la version automatique.

MOTEURS ESSENCE	1.2 PureTech 130	1.2 PureTech 130 Auto	1.6 THP 165 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5500	130 à 5500	165 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1750	230 à 1750	240 à 1400
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	188	183	203
Accélération 0-100 km/h (s)	11,8	11,6	10,2
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	10,8	11 en D	9,2 en D
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	7,7	8	7,9

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 BlueHDI 100 ch

Un bloc aussi modeste en termes de puissance ne peut pas faire de miracle lorsqu'il doit déplacer un engin de ce format. Pourtant, le 5008 a soigné sa ligne (1 538 kg avec ce moteur) mais, globalement, les performances et l'agrément de conduite sont en berne.

1.6 BlueHDI 120 ch

Avec 20 ch de mieux... c'est mieux! Sans casser la baraque, cette motorisation parvient à tirer son épingle du jeu. Il faudra juste jouer un peu du levier de boîte de vitesses pour relancer la bête.

2.0 BlueHDI 150 ch

Plus de puissance mais aussi plus de cylindrée, avec ce 2 l qui fait preuve d'une grande vaillance. Plaisant sur tous les types de parcours, ce bloc se montre aussi fort sobre en toutes circonstances.

2.0 BlueHDI 180 ch

Malgré ses 30 ch supplémentaires, ce bloc "n'enterre" pas la version 150 ch en performances ni en agrément de conduite. Uniquement livrable avec une boîte automatique à 6 rapports et en finition haut de gamme (GT), ce moteur implique de solides finances...

ESSENCE

1.2 PureTech 130 ch

Il y a encore quelques années, la présence d'un 3 cylindres de 1 200 cm³ sous le capot d'un SUV de ce format aurait fait sourire! Aujourd'hui, sans être banale, la présence de ce type de moteur n'étonne plus et, du reste, il n'y a pas de raison de se plaindre car l'agrément de conduite est au rendez-vous. Idéal en ville (avec la boîte auto) et pour les "petits" rouleurs.

1.6 THP 165 ch

Avec cette version, on reste un peu sur sa faim. En effet, l'ensemble moteur/boîte auto n'est pas spécialement convaincant. Finalement, en essence, on se limitera au 1.2 PureTech.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 places, 6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne, autoradio avec lecteur de mp3, climatisation manuelle, connexion Bluetooth, instrumentation digitale (i-Cockpit), prise USB, reconnaissance des panneaux de vitesse, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Access	Active	Allure	GT Line	GT
Accès à bord et démarrage sans clé	—	400 €	série	série	série
Barres de toit longitudinales	—	série	série	série	série
Caméra de recul	—	♥ 400 €	série	série	série
Climatisation automatique	—	série	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	—	série	série	série	série
Hayon motorisé mains-libres	—	—	♥ 450 €	♥ 450 €	série
Projecteurs antibrouillard	180 €	série	série	série	série
Radar de stationnement AV/AR	—	700 € */série	série/série	série/série	série/série
Système de stationnement automatique	—	—	♥ 600 €	♥ 600 €	600 €
Siège passager réglable en hauteur	—	série	série	série	série
Toit ouvrant panoramique	—	—	♥ 1 200 €	♥ 1 200 €	♥ 1 200 €

* Comprend la caméra de recul.



① L'écran tactile de 8 pouces est monté à partir de la finition Active. Le GPS, lui, n'arrive de série qu'à partir de l'exécution Allure. ② La caméra de recul (de série à partir de la finition Allure) n'est pas un gadget ici. ③ Le hayon motorisé (450 €) s'accompagne d'une fonction mains-libres bien pratique. ④ L'instrumentation digitale est parfaitement lisible. ⑤ Les tablettes type aviation font partie du pack Enfants (210 € sur Active). ⑥ À l'arrière, on trouve trois sièges individuels réglables et rabattables.



LES FINITIONS

ACCESS

Pas d'excès de zèle en matière d'équipement mais pas non plus d'oublis trop pénalisants. En fait, en entrée de gamme, le 5008 propose l'essentiel ; mais du côté de la présentation, on reste un peu sur sa faim. Un constat qui vaut également pour la liste des moteurs disponibles, qui se limite au diesel BlueHDi 100 ch et au PureTech 130 ch en essence.

ACTIVE

Affichée 3 300 € de plus que la finition Access, l'Active apporte quelques avancées notables en matière d'équipement avec l'arrivée d'une climatisation automatique, du radar de stationnement arrière, d'un ensemble multimédia plus abouti avec écran tactile de 8 pouces, du capteur de pluie et du déclenchement automatique des phares. La présentation fait elle aussi des progrès avec l'arrivée des jantes alliage, des barres de toit et de multiples inserts chromés.

♥ ALLURE

Cette fois, il faut déboursier 2 750 € de plus pour graver une marche et atteindre l'exécution Allure. Cette dernière apporte notamment différentes aides à la conduite, des roues de 18 pouces, l'accès mains-libres, des tablettes au dos des sièges avant et une présentation assez soignée.

GT LINE

Arrivé là, le 5008 prend une allure plus sportive. Un changement de philosophie qui s'accompagne d'une majoration du prix de vente de 2 100 €. La dotation d'équipements gagne peu de choses par rapport au niveau Allure puisqu'ici c'est avant tout la présentation qui est concernée.

GT

La finition la plus aboutie est réservée au moteur 2.0 BlueHDi 180 ch. Rien ne manque à l'appel mais le budget devient conséquent, la barre des 40 000 € étant largement franchie.



Peugeot remplace un monospace par un SUV sans rien perdre, ou presque, en habitabilité.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ ADVANCED GRIP CONTROL

(DE 410 À 810 €)

Si vous souhaitez vous aventurer dans les chemins creux (mais pas trop), Peugeot vous propose, à défaut de transmission intégrale, un système antipatinage "optimisé". Ce dernier dispose de plusieurs positions afin d'adapter son fonctionnement au terrain sur lequel vous évoluez (sable, boue, neige...). Il se pilote via une molette située sur la console centrale. Cette option s'accompagne d'une monte pneumatique Mud & Snow (boue et neige). L'Advanced Grip Control est de série sur la finition GT, et en option à 410 € sur Allure et GT Line et 810 € sur Active.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

ASSISTANCES À LA CONDUITE

(DE 300 À 700 €)

Dans le domaine de l'assistance à la conduite, le 5008 propose le pack Safety et le pack Drive Assist. Le premier s'adresse aux finitions Access et Active. Il comprend le freinage autonome d'urgence et l'alerte de distance de sécurité. Plus complet, le pack Drive Assist ajoute aux équipements du pack Safety un régulateur de vitesse adaptatif. Cet ensemble est facturé 700 € sur la finition Active et 400 € sur les exécutions Allure, GT Line et GT.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ PACK ENFANTS

(210 €)

Voilà une option qui colle bien à la vocation familiale du 5008. Uniquement proposé sur la finition Active, ce pack comprend des rideaux pare-soleil pour les passagers des places arrière, la commande électrique pour la position sécurité des portières arrière et les tablettes type aviation au dos des sièges avant. Vu le prix raisonnable de la chose et le niveau de service rendu, il serait idiot de s'en passer.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

SYSTÈME DE NAVIGATION

(DE 60 À 1 200 €)

Livré de série sur toutes les versions à partir de la finition Allure (option, 1 200 € sur Active), le système de navigation du 5008 intègre comme souvent plusieurs fonctions fournies par TomTom. Ces services de navigation connectée (prix des carburants, météo, état du trafic...) nécessitent des abonnements. Pour les trois premières années, le prix de vente de l'auto (ou de l'option) intègre ces abonnements mais il faut passer à la caisse par la suite. Ainsi, pour un contrat d'un an supplémentaire, cela vous reviendra à 60 € ou 130 € pour trois années de plus. Pour la fonction "zone de danger", - entendez par là radar fixe -, comptez 99 € pour un an et 199 € pour trois ans.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Teinte opaque gratuite



Blanc Banquise

Teinte spéciale 830 €



Blanc Nacré

Teintes métallisées 640 €



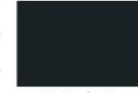
Gris Artense



Gris Platiniun



Gris Amazonite



Noir Perla Nera



Bleu Bourrasque



Beige Pyrite



Emerald Crystal

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur la finition Access.



Enjoliveurs de série sur la finition Active.



Jantes alliage de série sur la finition Allure.



Jantes alliage de série sur la finition GT Line.



Jantes alliage de série sur la finition GT.



Jantes incluses avec le Grip Control (410/810 €).



Jantes alliage sans supplément sur GT.

NOTRE CHOIX

2.0 BlueHDi 150 ch Allure

37 250 € hors options - Malus écologique : 0 €

Dérivé du 3008, le 5008 est doté d'un esprit de famille bien plus développé que ce dernier. Cela se traduit par davantage d'espace bien sûr, mais aussi par un meilleur niveau de confort dû en partie à l'augmentation de l'empattement, qui permet à la suspension de réagir moins sèchement sur les petites inégalités. Côté moteurs, le 2.0 BlueHDi 150 s'impose sans contestation tandis que la finition Allure présente un bon rapport prix/équipement.

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 980

FORD KA

Cette deuxième génération de Ka est nettement plus sage que la première en ce qui concerne le style. Agréable à conduire, elle dispose d'un atout majeur : elle est peu coûteuse à l'usage. Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

Conçue sur la base technique de la Fiat 500, sortie un peu plus d'un an avant elle, la Ford Ka millésime 2008 est une voiture bien née qui affiche un excellent niveau de fiabilité. Un point très important pour cette automobile à petit budget. En outre, le choix très réduit en matière de motorisations limite également les risques de problème. À noter que le petit diesel fourni par Fiat (1,3 l/75 ch) proposé au moment du lancement a été retiré du catalogue en 2013.

Côté finitions, des défauts sont à déplorer. À commencer par l'apparition de bruits parasites et de rossignols dans l'habitacle. À noter également que les éléments en plastique sont assez

fragiles et se rayent facilement. À bord, on apprécie le confort et, à l'usage, le coût de l'entretien qui reste assez limité.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Ess.	1.2	69	6,6	Bien qu'un peu ancien, ce bloc est plaisant en ville.
Diesel	1.3 TDCi	75	5	Un diesel agréable mais qui n'est pas forcément justifié sous le capot d'une pure citadine.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 4 000 €

Diesel : à partir de 4 500 €

Génération : ancienne (2^e)

Commercialisation :
de 2008 à 2016

Restylage : 2010

Carrosserie : berline

Modèles
en circulation : 65 620

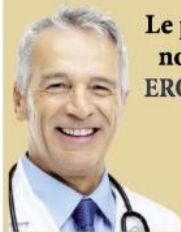


Bonne nouvelle: fonctionne même dans les cas les plus désespérés

2 La force magnétique des aimants brevetés accélère l'arrivée du sang dans votre sexe

3 En moins de 3 à 4 minutes vous avez une érection très forte et naturelle qui dure

En réalité, ce tout nouveau procédé a vu le jour accidentellement il y a seulement 2 ans à Budapest. Un physicien, le professeur Janos Furjes travaillait sur la mise au point d'un «chip magnétique» de la taille d'un timbre-poste destiné au traitement de problèmes liés à la fonction urinaire (prostate, cystite etc.). Jusqu'au jour où il mit ce fameux chip dans sa poche sans le



C'est pour cela que **EROS MAGNET** dégage un champ magnétique si puissant. La circulation sanguine génère des érections quasi immédiates très puissantes. Ce procédé met aussi fin à l'éjaculation précoce et permet de répéter l'acte sexuel à volonté sans que la qualité de l'érection ne diminue.



À moins de 25 cm de votre sex

Il a voulu en avoir le cœur net
Il a parlé de ce qui lui était arrivé avec ses collègues
chercheurs. Rapidement ils se sont rendus à l'évidence.
Ce n'était pas si incroyable que ça qu'un procédé desti-
né à augmenter l'apport sanguin et l'oxygène au niveau

Enfin, le succès aidant, il est désormais à la portée de tous. Même si beaucoup d'hommes seraient prêts à payer une fortune pour des érections de cette qualité.

Vous avez 3 longs mois pour constater que EROS MAGNET vous apporte une vigueur sexuelle exceptionnelle (qualité et durée de l'érection) Si cela n'est pas le cas, à n'importe quel moment vous pouvez renvoyer vos emballages même vides accompagnés de votre facture et dès réception nous vous rembourserons le montant de votre commande par chèque à votre nom.

**Service gratuit
+ prix annuel**

► Sous cette condition je vous commande:

■ 2 EROS MAGNET au prix de 69,9 euros

FRAIS DE PORT OFFERTS

Téléphone

En application de la loi n°78-17 du 06/01/1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition aux informations vous concernant que vous pouvez exercer en vous adressant à Perfoline. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours ouvrables à compter de la réception de votre commande. *Facultatif



NOTRE CHOIX

1.2 69 TITANIUM

de 2009

1^{er} prix prospecté : **4 100 €**
87 995 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	69 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	102 Nm à 3000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée / puissance fiscale	1242 cm³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Diamètre de braquage	9,4 m
Pneumatiques	165/65 R 14

Dimensions/Poids

L/l/h / empattement	3,62/1,66/1,51/2,30 m
Poids / tractable freiné	865 kg / -

Performances

1000 m d. a.	36,4 s
0 à 100 km	14,3 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	20,4/33 s
Vitesse maxi	144 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/68 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	134/132 cm
Volume de coffre	260 dm³

LE BUDGET

Assurance* : 550 €	Carte grise** : 133,20 €
--------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	6,6 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,6/6,3/6,8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	530 km / 35 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	180 €	Kit de distribution	100 €
Amortisseurs AR	170 €	Embrayage	240 €
Disques AV	165 €	FAP	300 €
Disques AR	190 €	Pneus (1 paire)	200 €
Plaquettes AV	70 €	Feu AV	225 €
Plaquettes AR	100 €	Feu AR	145 €
Filtre à air	20 €	Bouclier AV	350 €
Filtre à huile	20 €	Bouclier AR	355 €

■ 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.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

HABITACLE

Des cas de casse du pédalier. Généralement, c'est la pédale d'embrayage qui lâche en premier. Le remplacement de l'ensemble s'impose. Défaut de fonctionnement du système de rappel de la manette de clignotant qui ne revient pas automatiquement en position repos ou alors de façon inopinée.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS ESSENCE

Sur les Ka 1.2 69 ch, une odeur d'essence dans l'habitacle peut imposer le remplacement du filtre à charbon actif et/ou du tuyau de recyclage des vapeurs d'huile qui peut se casser prématurément.

HABITACLE

Apparition de nombreux bruits parasites sans solution simple possible même si, parfois, la mise en place de cale de mousse peut résoudre le problème. Coutures des sièges fragiles, notamment à l'arrière. De nombreux plastiques s'avèrent sensibles aux rayures.

VITRES ÉLECTRIQUES

Dysfonctionnement du système de commande des vitres électriques.

ÉLECTRONIQUE

Des mises à jour ont été réalisées sur le système multimédia pour résoudre des soucis de connectivité Bluetooth, de commande vocale... Dysfonctionnement de la fermeture centralisée du coffre et impossibilité de déverrouiller ce dernier.

CARROSSERIE

Joints de portières qui ne tiennent pas en place ou qui sont coupés trop courts. Ils doivent être remplacés (généralement une prise en charge est assurée). Joints de vitres qui gonflent, empêchant alors l'ouverture de ces dernières.

LES RAPPELS

MAJEURS

CEINTURE DE SÉCURITÉ (AVRIL 2015)

Sur les Ka produites entre le 1^{er} octobre 2014 et le 5 novembre 2014, en raison d'une erreur de fabrication, la ceinture de sécurité du conducteur peut avoir un loquet défectueux.

DIRECTION (JUILLET 2010)

Mauvaise fixation du cardan de colonne de direction sur les Ka fabriquées entre septembre et octobre 2009.

FREINS (FÉVRIER 2009)

Risque de mauvaise fixation du plateau de frein arrière sur les modèles construits entre le 26 mai 2008 et le 30 janvier 2009.

MOTEUR (NOVEMBRE 2008)

Vérification des supports moteurs de certains modèles produits entre le 15 octobre et le 7 novembre 2008 (risque de présence de fissure).

& MINEURS

Aucun rappel mineur.

LE BILAN FIABILITÉ

Cette deuxième génération de Ford Ka affiche un niveau de fiabilité très correct. Les soucis majeurs sont assez rares et seules quelques broutilles viennent perturber la tranquillité des propriétaires. Cette citadine constitue donc un achat serein en occasion.

VOTRE RENDEZ-VOUS ANNUEL !



Ce numéro annuel de **404 pages** vous propose **4000 modèles** de plus de **430 marques** de **41 pays**.

Avec des dossiers, les prix, les équipements, les options et les fiches techniques pour chaque modèle.

EN VENTE **ACTUELLEMENT**

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

29 agences
en France

LE PRIX DU NEUF

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 Sport: "base" + 1 900 €			
Surcoût Lusso: Super + 1 800 €			

GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	773	22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	50	24 890
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	29 900
Veloce TCT	14	2 300	35 600
1.6 JTDM 120 ch	6	0	24 990
2.0 JTDM 150 ch	7	0	26 990
2.0 JTDM 175 ch Super TCT	9	0	32 800
Surcoût Sport: "base" + 2 060 €			
Surcoût Lusso: 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	7	0	32 990
2.2 Diesel 180 ch Super	9	0	38 990
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	NC	0	50 990
Surcoût Sport: "base" + 4 000 €			
Surcoût Lusso: Super + 4 600 €			

NOUVEAU STELVIO			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	2 940	43 300
2.0T 280 ch Super 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.	NC	50	49 200
Surcoût Sport: "base" + 4 000 €			
Surcoût Lusso: Super + 4 300 €			

4C			
Standard Edition	14	2 300	63 200

4C SPYDER			
Standard Edition	14	2 300	63 200

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage S Coupé	NC	10 000	120 811
V8 Vantage S Roadster	NC	10 000	132 912
V12 Vantage S Coupé	NC	10 000	184 643
V12 Vantage S Roadster	NC	10 000	196 744
DB11 Coupé Auto.	NC	10 000	206 430
Vanquish Touchtronic	NC	10 000	259 926
Vanquish Volante Touchtronic	NC	10 000	275 051
Rapide S Touchtronic	NC	10 000	197 455



Audi

Premium Murat

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

Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-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	14	3 113	35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	20 200
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 550

Surcoût Ambiente: "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition: Ambiente + 800 €			
Surcoût S line: Ambition + 2 800 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 700 €			

Surcoût: 3 portes + 800 €			
---------------------------	--	--	--

A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
1.0 TFSI 116 ch	6	0	25 420
1.4 TFSI COD 150 ch	nc	nc	27 460
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	nc	nc	33 880
1.6 TDI 116	5	0	27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	0	33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	53	35 510

Surcoût Sport: "base" + 2 800 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 3 400 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 400 €			

NOUVELLE A3 (3 PORTES)			
1.0 TFSI 115 ch	6	0	24 920
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	7	0	28 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	0	34 830

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	1 740	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 Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 600 €			

TT			
1.8 TFSI 180 ch	10	173	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	300	41 930
S Quattro S tronic	20	2 010	59 560
2.0 TDI 184 ch	9	0	41 220

Surcoût S line: "base" + 4 500 €			
----------------------------------	--	--	--

TT ROADSTER			
Surcoût: coupé + 3 000 €			

Q3			
1.4 TFSI 125 ch	7	150	30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	50	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	1 373	38 940
RS Quattro S tronic	23	10 000	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	10 000	66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 930
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	32 710
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	50	34 910
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	113	40 160

Surcoût Ambiente: "base" + 2 950 €			
Surcoût S line: Ambiente + 2 600 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 2 400 €			

A4			
1.4 TFSI 150 ch	8	0	31 970
2.0 TFSI Ultra 190 ch S tronic	10	0	37 680
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro Ultra S tr.	15	613	48 310
S4 Quattro Tiptronic	24	4 673	71 930
2.0 TDI 122 ch	6	0	33 410
2.0 TDI 150 ch	7	0	35 480
2.0 TDI Ultra 150 ch	7	0	35 680
2.0 TDI 190 ch S tronic	10	0	40 770
2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic	10	0	40 970
3.0 TDI 218 ch Design Quattro S tronic	12	0	50 960
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	173	54 560

Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 600 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 100 €			

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

A4 ALLROAD QUATTRO			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	1 050	51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	53	48 460
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	53	50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	300	53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	410	57 410

Surcoût Design Luxe: Design + 5 350 €			
---------------------------------------	--	--	--

NOUVELLE A5 COUPE			
2.0 TFSI 190 ch	11	50	40 370
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	113	46 500
S5 Tiptronic	24	4 673	75 700
RS 5 Tiptronic	34	10 000	95 000
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12	0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	53	54 510

Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			

Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Aus: Design Luxe + 3 290 €			

NOUVELLE A5 SPORTBACK			
2.0 TFSI 190 ch	10	60	40 370
2.0 TFSI 252 S tronic	15	253	46 500
S5 Tiptronic	24	4 673	75 700
2.0 TDI 190	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 235
3.0 TDI 218 S tronic	12	0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	90	54 510

Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Aus: Design Luxe + 3 290 €			

NOUVELLE A5 CABRIOLET			
2.0 TFSI 190 ch	10	253	44 970
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	540	51 100
S5 Quattro Tiptronic	24	6 300	80 300
2.0 TDI 190 ch S tronic	10	0	48 900
3.0 TDI 218 ch S tronic	12	0	53 150

Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 2 800 €			
Surcoût Aus: Design Luxe + 3 290 €			

NOUVEAU Q5			
2.0 TFSI 252 Quattro S tronic	15	1 873	49 750
SQ5 Tiptronic	24	9 660	75 000
2.0 TDI 163	8	0	40 750
2.0 TDI 163 Quattro S tronic	9	60	46 550
2.0 TDI 190 Quattro S tronic	10	60	48 050

Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 5 200 €			
Surcoût Design Luxe: S line + 1 500 €			
Surcoût Aus: Design Luxe + 3 300 €			

A6			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	173	49 860
S6 Quattro S tronic	34	10 000	94 560
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	41 460
2.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	10	0	45 160
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12	0	50 520
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	113	56 790
3.0 BTDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	2 610	67 050

Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Ambition Luxe: S line + 0 €			
Surcoût Aus: Ambition Luxe + 5 300 €			

A6 AVANT (BREAK)			
RS6 Quattro Tiptronic	47	10 000	126 450
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	10 000	135 160

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	1 260	63 390
3.0 BTDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	5 113	73 650

Surcoût Ambition Luxe: Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Aus: Ambition Luxe + 4 300 €			

A7 SPORTBACK			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	300	61 240
S7 Quattro S tronic	34	10 000	106 790
RS7 Quattro Tiptronic	47	10 000	135 670
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	10 000	144 550
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	10	0	60 970
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12	0	63 460
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	16	253	70 150
3.0 BTDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	3 113	74 290

Surcoût S line: Ambiente + 5 200 €			
Surcoût Aus: S line + 7 300 €			

Suzuki Sport: Lounge + 2 400 € à + 2 800 €

Suzuki Luxury: Sport + 2 300 €

Suzuki M Sport: Sport + 2 050 € à + 3 750 €

SÉRIE 2 GRAN TOURER

216i Première	7	53	27 100
218i Première	6	30 450	
220i Première	11	860	32 950
214d Première	5	29 950	
216d Première	6	31 600	
218d Première	8	33 750	
220d Première Auto.	10	36 950	

Suzuki Lounge: Première + 1 750 € à + 1 910 €

Suzuki Sport: Lounge + 2 650 € à + 3 000 €

Suzuki Luxury: Sport + 2 300 €

Suzuki M Sport: Lounge + 650 € à + 750 €

X1

sDrive18i Lounge	7	0	32 950
xDrive20i Lounge Auto.	11	953	40 950
xDrive25i Lounge Auto.	13	953	43 700
sDrive18d Première	6	0	31 800
sDrive18d Lounge	7	0	35 600
xDrive20d Lounge	8	0	38 850
xDrive25d Lounge Auto.	13	140	45 150

Suzuki Lounge: Première + 1 600 €

Suzuki Sport: Lounge + 4 350 €

Suzuki xLine: Sport + 450 €

Suzuki M Sport: xLine + 1 700 € à + 3 300 €

SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge	7	0	32 100
320i Lounge	10	53	35 500
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	353	48 800
340i Lounge Plus	21	513	48 800
M3	32	10 000	64 500
M3 Pack Compétition	34	10 000	91 200
336i Lounge Plus	6	1 000	47 100
318i Lounge	6	0	32 100
320i Lounge	7	0	34 650
328i EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	38 050
320i Lounge	10	0	38 050
330i Lounge Plus Auto.	12	60	49 900
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	690	56 500

Suzuki Lounge Plus: Lounge + 3 100 €

Suzuki Sport: Lounge Plus + 1 900 €

Suzuki Luxury: Sport + 3 150 €

Suzuki M Sport: Sport + 2 550 €

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Suzuki: berline + 1 350 € à + 1 650 €			
320i Lounge Auto.	10	113	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	15	860	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	21	4 253	54 550
318d Lounge	8	0	37 850
320d Lounge	10	0	41 300
330d Lounge Auto.	15	613	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	20	1 153	56 250

Suzuki Sport: Lounge + 5 250 €

Suzuki Luxury: Sport + 3 550 €

Suzuki M Sport: Sport + 2 250 € à + 2 350 €

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TOURISMO

320i Lounge Auto.	10	113	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	15	860	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	21	4 253	54 550
318d Lounge	8	0	37 850
320d Lounge	10	0	41 300
330d Lounge Auto.	15	613	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	20	1 153	56 250

Suzuki Sport: Lounge + 5 250 €

Suzuki Luxury: Sport + 3 550 €

Suzuki M Sport: Sport + 2 250 € à + 2 350 €

NOUVELLE SÉRIE 4 COUPE

420i Lounge	10	173	40 550
430i Lounge	15	690	45 050
440i Lounge	20	5 113	51 900
M4	32	10 000	85 800
M4 Pack Compétition	34	10 000	92 600
418d Lounge	8	0	39 500
420d Lounge	10	0	42 500
430d Lounge Auto.	15	60	51 700
435d xDrive Lounge Auto.	20	690	57 750

Suzuki Sport: Lounge + 4 250 €

Suzuki Luxury: Sport + 5 850 €

Suzuki M Sport: Sport + 4 850 €

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Suzuki Série 4 Coupé + 0 €

NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET

420i Lounge	10	860	48 450
430i Lounge	15	1 873	53 200
440i Lounge	20	2 610	60 900
M4	32	10 000	92 100
M4 Pack Compétition	34	10 000	98 300
420d Lounge	10	0	50 450
430d Lounge Auto.	15	40	59 100
435d xDrive Lounge Auto.	15	1 490	64 800

Suzuki Sport: Lounge + 5 850 €

Suzuki Sport: Lounge + 4 000 €

Suzuki M Sport: Lounge + 650 €

X3

sDrive20i Lounge Auto.	11	2 153	43 300
xDrive25i Lounge Auto.	15	3 113	51 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 000	58 650
sDrive18d Lounge	8	0	40 000
xDrive20d Lounge	10	210	45 900
xDrive30d Lounge Auto.	15	1 280	54 750
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	2 300	63 900

Suzuki Lounge Plus: Lounge + 4 700 €

Suzuki xLine: Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €

Suzuki M Sport: xLine + 50 € à + 2 860 €

X4

xDrive25i Lounge Plus Auto.	15	3 113	58 550
M40i Auto.	25	10 000	71 100
xDrive20d Lounge Plus	10	210	53 450
xDrive30d Lounge Auto.	15	1 280	62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	2 300	66 450

Suzuki xLine: Lounge Plus + 4 300 €

Suzuki M Sport: Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €

NOUVELLE SÉRIE 5

530i Business Lounge xDrive Auto.	15	300	57 300
540i Business Lounge xDrive Auto.	22	3 473	63 950
520d Business Lounge	10	0	46 350
530d Business Lounge Auto.	15	0	58 900

Suzuki Sport: Business Lounge + 4 400 € à + 4 600 €

Suzuki Luxury: Sport + 1 300 € à + 3 700 €

Suzuki M Sport: Lounge + 1 500 € à + 1 500 €

SÉRIE 5 GRAN TOURISMO

535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	10 000	69 100
520d Lounge Plus Auto.	10	773	56 100
530d Lounge Plus Auto.	15	1 740	63 550
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	4 253	71 100

Suzuki Lounge Plus: Lounge + 8 100 € à + 8 400 €

Suzuki M Sport: Lounge + 1 650 € à + 1 700 €

SÉRIE 6 GRAN COUPE

640i Lounge Plus Auto.	21	5 573	88 950
650i Lounge Plus Auto.	34	10 000	102 600
M6 DKG	47	10 000	144 000
M6 Pack Compétition DKG	52	10 000	152 900
640d Lounge Plus Auto.	20	690	91 600
Suzuki Exclusive: Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Suzuki M Sport: Lounge Plus + 10 800 € à + 10 250 €			

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21	6 053	95 900
650i Lounge Plus Auto.	34	10 000	109 550
M6 DKG	47	10 000	146 750
M6 Pack Compétition DKG	52	10 000	156 650
640d Lounge Plus Auto.	20	773	99 200

Suzuki Exclusive: Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €

Suzuki M Sport: Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 000	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	10 000	87 850
M Auto.	49	10 000	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150
xDrive25d Lounge Auto.	13	410	56 850
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	2 153	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	2 300	75 150
M50d Auto.	28	5 340	98 800

Suzuki Lounge Plus: Lounge + 6 450 €

Suzuki xLine: Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €

Suzuki Exclusive: xLine + 5 000 € à + 5 900 €

Suzuki M Sport: xLine + 500 € à + 3 400 €

X6

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	10 000	75 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34	10 000	91 600
M Auto.	49	10 000	137 700
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	2 300	73 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	3 290	78 900
M50d Auto.	28	5 573	103 700

Suzuki Exclusive: Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €

Suzuki M Sport: Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €

SÉRIE 7

740i Auto.	21	1 873	93 800
750i xDrive Auto.	34	10 000	110 900
M760 Li xDrive Auto.	54	10 000	167 200
740e	13	1 000	96 050
730d Auto.	15	0	89 150
740d xDrive Auto.	20	60	99 500
750d xDrive Auto.	28	1 280	110 900

Suzuki Exclusive: "base" + 13 000 €

Suzuki M Sport: Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €

Suzuki Limousine: berline + 5 600 € à + 10 750 €

IB

Hybride rechargeable	11	1 000	137 950
----------------------	----	-------	---------

CITROËN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

C-Zero Confort	1	6 300	26 900
----------------	---	-------	--------

NOUVELLE E-MEHARI

Electrique	NC	6 300	25 000
------------	----	-------	--------

C1 (3 PORTES)

1.0 VTI 68 ch Live	4	0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Shine	4	0	14 150

Suzuki Feel: Live + 1 800 €

Suzuki Shine: Feel + 1 400 €

C1 (5 PORTES)

Suzuki: 3 portes + 500 €			
--------------------------	--	--	--

NOUVELLE C3

1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	16 900
1.6 BlueHD 120 ch Live	4	0	15 550
1.6 BlueHD 100 ch Feel	5	0	18 300

Suzuki Feel: Live + 1 550 €

Suzuki Shine: Feel + 1 800 €

C4 CACTUS (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	19 000
1.6 Blue HD 100 ch Feel	5	0	20 450

Suzuki Feel: Live + 1 850 €

Suzuki Shine: Feel + 1 750 €

NOUVELLE C-ELYSEE

1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.6 BlueHD 100 ch Live	5	0	16 750

1.2 PureTech 110 ch Live

1.2 PureTech 130 ch Feel

1.6 BlueHD 100 ch Live

1.6 BlueHD 120 ch Feel

Suzuki Feel: Live + 2 200 €

Suzuki Shine: Feel + 3 200 €

NOUVEAU C4 PICASSO

1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	25 950
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	73	30 700
1.6 BlueHD 100 ch Live	5	0	26 800
1.6 BlueHD 120 ch Live	6	0	27 800
2.0 BlueHD 150 ch Feel	7	0	31 500

Suzuki Feel: Live + 2 050 €

Suzuki Shine: Feel + 2 800 € à + 2 950 €

NOUVEAU GRAND C4 PICASSO

Suzuki: C4 Picasso + 1 200 €			
------------------------------	--	--	--

NEMO MULTISPACE

1.3 HDI 80 ch Attraction	4	0	16 100
--------------------------	---	---	--------

Suzuki Confort: Attraction + 2 050 €

Suzuki XTR: Confort + 400 €

BERLINGO MULTISPACE

1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	21 300
1.6 BlueHD 75 ch Feel	4	0	21 300
1.6 BlueHD 100 ch Feel	5	0	22 000
1.6 BlueHD 120 ch XTR	6	0	24 150

Suzuki XTR: Feel + 700 €

Suzuki Shine: XTR + 2 500 €

DACIA

DACIA PARIS

Tel : 01 80 18 00 44

www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

NOUVELLE SANDERO

1.0 SCE 75	NC	0	7 990
0.9 TCE 90 ch Ambiance	5	0	10 400
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 350
1.5 dCi 90 ch Laureate	4	0	13 050

Suzuki Laureate: Ambiance + 1 100 €

NOUVELLE SANDERO STEPWAY

0.9 TCE 90	5	0	12 720
1.5 dCi 90	5	0	14 270

Suzuki Explorer: "base" + 200 €

NOUVELLE LOGAN

1.0 SCE 75	
------------	--

Suzuki Lounge : Easy + 1 000 €
Suzuki City Cross : Lounge + 300 €
Suzuki City Cross Plus : City Cross + 500 €

PANDA 4X4			
0.9 TwinAir 85 ch Wild	5	0	15 490
0.9 TwinAir 90 ch Cross	5	0	18 190
1.3 MultiJet 95 ch Wild	5	0	17 490
Suzuki "base" : Wild + 1 000 €			
Suzuki Cross : "base" + 1 700 €			

PUNTO (5 PORTES)			
1.2 69 ch Pop	4	0	11 990
1.4 77 ch Easy	5	113	13 490
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5	0	14 990
1.3 Diesel 95 ch Pop	4	0	15 490
Suzuki Easy : Pop + 1 000 €			
Suzuki Lounge : Easy + 1 000 €			

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
Suzuki Pop : "base" + 1 300 €			
Suzuki Easy : Pop + 1 000 €			

NOUVELLE TIPO 5 PORTES			
Suzuki Tipo Berline + 1 500 €			
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	410	18 490
Suzuki Lounge : Easy + 1 000 €			

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

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

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

NOUVEAU QUBO			
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4	0	16 140
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	0	16 640

DOBLO			
1.4 95 ch Pop	6	530	18 490
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	0	22 390
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	22 890
Suzuki Lounge Pack : Lounge + 1 000 €			
Suzuki Trekking : Lounge Pack + 0 €			

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

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA +			
1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4	0	9 990
1.2 Ti-VCT 85 ch Ultimate	5	0	11 490

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	16 650
1.5 TDCi 120 ch Titanium	6	0	20 350
Suzuki Trend : Essential + 800 €			
Suzuki Titanium : Trend + 1 300 €			

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

FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	410	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	20 600
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	5	0	24 500
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	0	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 Ecotonic 105 ch Titanium	5	0	25 700
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
Suzuki Titanium : Trend + 2 700 €			
Suzuki ST-Line : Titanium + 0 €			

FOCUS SW (BREAK)			
Suzuki : berline + 600 €			

B-MAX			
1.4 90 ch Edition	5	410	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	19 750
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	1 260	20 550
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6	0	21 550
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7	0	21 900
1.5 TDCi 75 ch Edition	4	0	20 750
1.5 TDCi 95 Edition	5	0	21 600
Suzuki Titanium : Edition + 650 à + 1 600 €			
Suzuki Color Edition : Titanium + 650 €			

ECOSPORT			
1.5 Ti-VCT 112 ch Trend	6	1 280	18 450
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	19 450
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	20 650
Suzuki Titanium : Trend + 1 550 €			
Suzuki Titanium S : Titanium + 1 150 €			

C-MAX			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 500
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	24 700
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	773	28 200
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	25 900
1.5 TDCi Ecotonic 105 ch Trend	5	0	25 900

1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	26 700
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	30 200
2.0 TDCi 170 ch Titanium X PowerShift	8	60	34 400

Suzuki Titanium : Trend + 2 000 €			
Suzuki Titanium X : Titanium + 1 700 €			

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

KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	690	22 650
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	690	24 850
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	4 810	32 700
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	0	26 100
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	0	28 350
1.5 TDCi 180 ch Titanium 4x4	10	210	34 600
Suzuki Titanium : Trend + 3 050 €			
Suzuki ST-Line : Titanium + 1 900 €			
Suzuki Vignale : ST-Line + 3 950 €			

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

MONDEO SW			
Suzuki : berline + 1 000 €			

S-MAX			
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	1 260	34 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	15	703	42 400
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	0	34 700
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	0	36 200
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	0	39 700
2.0 TDCi 8-Turbo 210 ch Titanium PwSt.	12	773	42 900
Suzuki Titanium : Trend + 2 000 €			
Suzuki Vignale : Titanium + 6 700 €			

GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	1 260	39 900
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	73	37 700
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	73	39 200
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	73	42 900
2.0 TDCi 8-Turbo 210 ch Titanium PwSt.	12	773	46 100

EDGE			
2.0 TDCi 180 Titanium	10	1 260	45 750
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	1 260	49 250
Suzuki Sport : Titanium + 3 000 €			
Suzuki Vignale : Sport + 3 700 €			

MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost 317 ch	21	8 173	38 500
5.0 GT 418 ch	33	10 000	42 900

MUSTANG CONVERTIBLE			
Suzuki : Fastback + 4 400 €			

TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	0	13 420
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 420
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	5	0	14 920
Suzuki Trend : Ambiente + 750 €			
Suzuki Sport : Trend + 1 740 €			
Suzuki Titanium : Trend + 1 200 €			

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

GRAND TOURNEO CONNECT			
Suzuki : "cour" + 600 €			

HONDA

GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

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

www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 380
Suzuki Executive : Elegance + 800 €			
Suzuki Exclusive Navi : Executive + 2 200 €			

NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)			
1.0 i-VTEC Elegance	6	0	22 900
1.5 i-VTEC Sport	10	113	27 300
Type-R GT	nc	nc	38 910
Suzuki Executive : Elegance + 2 000 €			
Suzuki Exclusive : Executive + 2 600 €			
Suzuki Sport Plus : Sport + 2 000 €			
Suzuki Prestige : Sport Plus + 1 000 €			

NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)			
1.5 i-VTEC Elegance	10	73	25 600
Suzuki Executive : Elegance + 2 000 €			
Suzuki Exclusive : Executive + 2 300 €			

HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	73	21 760
1.6 i-VTEC 120 ch Elegance	6	0	24 100
Suzuki Executive : Elegance + 1 870 €			
Suzuki Exclusive Navi : Executive + 2 500 €			

CR-V			
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	4 253	29 930
1.6 i-VTEC 120 ch Comfort	6	0	28 280
1.6 i-VTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	73	36 380
Suzuki Executive : Comfort + 2 700 €			
Suzuki Executive Navi : Elegance Navi + 2 250 € à + 6 800 €			
Suzuki Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €			
Suzuki Innotech : Exclusive Navi + 1 800 €			

NSX			
3.5	41	10 000	192 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE I10			
1.0 66 ch Initia	4	0	10 950
1.2 87 ch Intuitive	5	0	12 900
Suzuki Intuitive : Initia + 1 350 €			
Suzuki Creative : Intuitive + 2 000 €			

I20 (5 PORTES)			
1.2 84 ch Intuitive	4	0	15 200
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	0	16 050
1.0 T-GDI 120 ch Creative	6	0	19 400
1.1 CRDi 75 ch Intuitive	4	0	17 100
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	4	0	17 800
Suzuki Creative : Intuitive + 2 750 €			

I20 COUPE			
Suzuki : berline + 0 €			

I20 ACTIVE			
1.0 T-GDI 100	6	0	18 850

ix20			
1.4 90 ch Intuitive	5	73	18 700
1.6 125 ch Intuitive	7	410	19 950
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6	0	21 500
Suzuki Creative : Intuitive + 3 300 €			

NOUVELLE I30			
1.0 T-GDI 120 ch Intuitive	6	0	22 550
1.4 T-GDI 140 ch Creative	7	0	27 950
1.6 CRDi 110 ch Intuitive	5	0	24 650
1.6 CRDi 136 ch Creative	7	0	29 850
Suzuki Creative : Intuitive + 4 200 €			

NOUVELLE IONIQ			
1.0 T-GDI 120 Edition #1	nc	nc	25 550
1.4 T-GDI 140 Creative	nc	nc	28 950
1.6 CRDi 110 Edition #1	nc	nc	27 650
1.6 CRDi 136 Creative	nc	nc	30 850
NOUVELLE IONIQ			

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

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
Suroit : Wrangler + 2 500 €			
CHEROKEE			
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	410	36 900
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
Suroit 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	3 600	56 900
Suroit Trailhawk : Limited + 7 000 €			
Suroit Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Suroit Summit : Overland + 4 000 €			
Suroit 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
Suroit Active : Motion + 1 500 €			
Suroit 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	473	17 990
1.4 CRD 90 ch Motion	4	0	15 690
Suroit Active : Motion + 1 800 €			
Suroit Premium : Launch Edition + 3 300 €			

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

NOUVEAU SOUL			
1.6 GDI 132 Active	7	1 153	20 600
Sport DCT	12	2 153	27 600
1.6 CRD 136 Active	7	50	23 100
Suroit Premium : Active + 3 000 €			

SOUL EV			
EV	1	6 000	36 400
Suroit Ultimate : EV + 1 500 €			

PRO CEE'D			
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 990
GT	12	4 673	29 290
1.6 CRD 136 ch Active	7	0	23 290
Suroit GT Line : Active + 1 700 €			

CEE'D			
1.4 100 ch Motion	6	353	17 990
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	22 290
1.6 GDI 135 Active DCT	7	253	23 990
1.4 CRD 90 ch Motion	5	0	20 290
1.6 CRD 110 ch Active	5	0	23 590
1.6 CRD 136 ch Active	7	0	23 590
Suroit GT Line : Active + 1 700 €			
Suroit Premium : GT Line + 1 800 €			

CEE'D SW (BREAK)			
Suroit : 5 portes + 1 100 €			

CARENS			
1.6 GDI 135 ch Motion	7	690	22 490
1.7 CRD 115 ch Motion	6	0	24 690
1.7 CRD 141 ch Active	7	0	28 490
Suroit Active : Motion + 3 200 €			
Suroit Premium : Motion + 2 600 €			

NIRO			
Motion	5	0	26 990
Suroit Active : Motion + 2 000 €			
Suroit 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 CRD 115 ch Motion	6	0	25 090
2.0 CRD 136 ch GT Line	7	50	32 990
1.7 CRD 141 Active DCT	7	60	30 990
2.0 CRD 185 ch GT Line Pk Prem. 4x4 Auto.	11	3 853	40 790
Suroit Active : Motion + 3 900 €			
Suroit GT Line : Active + 1 800 €			
Suroit GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €			
Suroit Premium : GT Line Pack Premium + 0 €			

OPTIMA			
Hybride Rechargeable	NC	1 000	45 990
1.7 CRD 141 ch Premium	7	0	32 990
Suroit GT Line : Premium + 6 000 €			

NOUVELLE OPTIMA SW			
GT Auto.	NC	10 000	42 990
1.7 CRD 141 ch Premium	NC	0	33 990
Suroit GT Line : Premium + 6 000 €			

SORENTO			
2.2 CRD 200 ch Active	12	1 260	37 000
Suroit Premium : Active + 4 000 €			
Suroit 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 Supervelocé	NC	10 000	396 600
Aventador LP 750-4 Supervelocé Road.	NC	10 000	432 960

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE/EVOQUE COUPE			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	7 340	44 400
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	40 800
Suroit SE : Pure + 3 900 €			
Suroit SE Dynamic : SE + 4 600 €			
Suroit HSE : SE Dynamic + 3 200 €			
Suroit HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
Suroit Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €			

EVOQUE CABRIOLET			
2.0 S4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	10 000	56 800
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9	0	52 800
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	0	55 800
Suroit HSE Dynamic : SE Dynamic + 6 300 €			

NOUVEAU DISCOVERY			
3.0 S6 340 ch SE Auto.	NC	10 000	59 300
2.0 TD4 180 ch S Auto.	NC	3 290	50 900
2.0 SD4 240 ch S Auto.	NC	4 253	54 800
3.0 TD6 258 ch SE Auto.	NC	9 660	59 300
Suroit SE : S + 2 450 € à 2 500 €			
Suroit HSE : SE + 8 400 € à 8 420 €			
Suroit HSE Luxury : HSE + 6 600 €			

DISCOVERY SPORT			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	10 000	41 000
2.0 eD4 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
Suroit SE : Pure + 4 500 € à 4 800 €			
Suroit HSE : SE + 5 400 €			
Suroit HSE Luxury : HSE + 6 000 €			

NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC	5 340	57 500
P380 Auto.	NC	10 000	68 300
D180 Auto.	NC	613	57 500
D240 Auto.	NC	1 873	61 700
D300 Auto.	NC	4 050	67 600
Suroit R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Suroit S : R-Dynamic + 3 800 €			
Suroit R-Dynamic S : S + 3 400 €			
Suroit SE : R-Dynamic S + 1 700 €			
Suroit R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Suroit HSE : R-Dynamic SE + 4 800 €			
Suroit R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			

RANGE ROVER SPORT			
3.0 S/C HSE Auto.	NC	10 000	76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43	10 000	96 700
SVR Auto.	NC	1 000	131 400
2.0 SD4 S Auto.	NC	3 473	63 300
3.0 TDW6 S Auto.	14	7 613	67 500
3.0 SDW6 SE Auto.	19	8 460	77 400
4.4 SDW6 HSE Auto.	24	10 000	89 600
3.0 SDW6 Hybride HSE	20	3 473	91 600
Suroit SE : S + 4 900 €			
Suroit HSE : SE + 5 500 €			
Suroit HSE Dynamic : HSE + 1 600 € à 2 500 €			
Suroit Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 11 600 € à 12 200 €			

RANGE ROVER			
5.0 S/C Vogue Auto.	44	10 000	123 500
3.0 TDW6 HSE Auto.	16	7 613	98 600
4.4 SDW6 Vogue Auto.	22	10 000	117 400
3.0 SDW6 Hybride Autobiography	18	3 473	136 500
Suroit Vogue : HSE + 10 200 €			
Suroit Autobiography : Vogue + 14 100 €			
Suroit SV Autobiography : Autobiography + 55 300 € à 61 200 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
200h	4	0	28 690
Suroit Pack : "base" + 1 300 €			
Suroit Luxe : Pack + 5 200 €			
Suroit F-Sport : Luxe + 0 €			
Suroit Executive : F-Sport + 7 400 €			

NOUVELLE IS			
300h	9	0	40 490
Suroit Pack : "base" + 1 700 €			
Suroit Luxe : Pack + 7 300 €			
Suroit F-Sport : Luxe + 0 €			
Suroit Executive : F-Sport + 7 200 €			
Suroit F-Sport Executive : Executive + 3 300 €			

RC			
200h F-Sport	15	4 253	56 690
F Auto.	38	10 000	79 790
300h Luxe	10	0	51 690
Suroit F-Sport : Luxe + 4 400 €			
Suroit Executive : F-Sport + 4 400 €			
Suroit F-Sport Executive : Executive + 1 200 €			
Suroit F GT : F + 9 000 €			
Suroit F Carbon : F GT + 3 200 €			

NX			
200t Luxe 4WD	15	7 890	52 300
300h	8	0	40 590
Suroit Pack : "base" + 2 300 €			
Suroit Luxe : Pack + 7 500 €			
Suroit F-Sport : Luxe + 7 000 €			
Suroit Executive : F-Sport + 4 000 €			
Suroit F-Sport Executive : Executive + 2 500 €			

GS			
F Auto.	39	10 000	99 900
300h Pack	9	0	51 600
450h Pack	16	300	61 600
Suroit F GT : F + 9 000 €			
Suroit Luxe : Pack + 7 700 €			
Suroit F-Sport : Luxe + 7 000 € à 8 800 €			
Suroit F-Sport : Luxe + 7 000 € à 8 100 €			
Suroit Executive : F-Sport + 0 € à 2 200 €			

RX			
450h Pack	16	0	65 200
Suroit Luxe : Pack + 7 700 €			
Suroit Golf Edition : Luxe + 1 300 €			
Suroit F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Suroit F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Suroit Executive : F-Sport Executive + 1 700 €			

LS			
600h Luxe	28	10 000	123 600
Suroit F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Suroit Executive : F-Sport + 13 000 €			

NOUVEAU LC			
500 Executive	39	10 000	109 000
500h Executive	19	860	109 000
Suroit Sport + Executive + 10 000 €			

MASERATI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHIBLI			
3.0	23	10 000	70 400
S	31	10 000	83 100
S Q4	31	10 000	86 100
Diesel	17	2 453	67 250

NOUVEAU LEVANTE			
S	NC	10 000	90 500
Diesel	NC	9 660	72 800
GRANTURISMO			
4.2	32	10 000	115 100
Sport Auto.	38	10 000	126 500
MC Stradale	38	10 000	155 430

GRANCABRIO			
4.7	36	10 000	135 700
Sport	36	10 000	142 900
MC	38	10 000	154 200

NOUVELLE QUATTROPORTE			
S	31	10 000	108 650
S Q4	31	10 000	113 300
GTS	44	10 000	159 200
Diesel	17	3 290	98 450

MC Stradale	38	10 000	155 430
GRANCABRIO			
4.7	36	10 000	135 700
Sport	36	10 000	142 900
MC	38	10 000	154 200
NOUVELLE QUATTROPORTE			

43 AMG Auto.	25	6 553	66 000
250 d Auto.	11	0	45 200

Surozli Executive: "base" + 4 700 €
Surozli Sportline: Executive + 3 000 €
Surozli Fascination: Sportline + 3 500 €

GLC			
250 4Matic Auto.	12	1 613	45 050
300 Executive 4Matic Auto.	15	3 290	55 150
43 AMG 4Matic Auto.	25	9 660	66 750
63 AMG 4Matic Auto.	nc	10 000	97 800
63 AMG S 4Matic Auto.	nc	10 000	106 150
350 e Executive 4Matic Auto.	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

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

NOUVEAU GLC COUPE			
250 Executive 4Matic Auto.	12	2 610	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15	4 460	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	10 000	70 600
63 AMG 4Matic Auto.	nc	10 000	100 900
63 AMG S 4Matic Auto.	nc	10 000	109 250
350 e Executive 4Matic Auto.	10	1 000	60 400
220 d Executive 4Matic Auto.	9	90	55 750
250 d 4Matic Auto.	11	90	57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	2 940	60 350

Surozli Sportline: Executive + 3 200 €
Surozli 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	69 650
43 AMG 4Matic Auto.	29	9 050	82 000
63 AMG 4Matic Auto.	48	10 000	119 300
63 AMG S 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

Surozli Executive: "base" + 4 400 €
Surozli Sportline: Executive + 2 350 €
Surozli Fascination: Sportline + 7 050 €

NOUVELLE CLASSE E BREAK			
200 Auto.	10	353	50 900
250 Auto.	12	353	53 050
400 Executive 4Matic Auto.	22	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
200 d Auto.	8	0	48 650
220 d Auto.	10	0	52 750
350 d Auto.	16	473	66 050

Surozli Executive: "base" + 4 400 €
Surozli Sportline: Executive + 2 350 €
Surozli Fascination: Sportline + 7 050 €

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN			
220 d 4Matic Auto.	11	300	63 200
NOUVELLE CLASSE E COUPE			
200 Executive Auto.	10	410	53 150
300 Executive Auto.	15	1 373	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	22	7 890	69 300
220 d Executive Auto.	10	0	55 000
350 d Executive 4Matic Auto.	nc	3 660	66 300

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

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET			
200 Executive Auto.	nc	860	59 550
300 Executive Auto.	nc	2 300	64 300
400 Executive 4Matic Auto.	nc	9 050	75 700
220 d Executive Auto.	nc	0	61 400
350 d Executive 4Matic Auto.	nc	4 673	72 700

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

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

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE			
Surozli: Classe CLS + 800 €			

NOUVELLE CLASSE S			
560 Fascination 4Matic Auto.	nc	10 000	124 800
63 AMG S 4Matic Auto.	nc	10 000	186 000
350 d Executive 4Matic Auto.	nc	860	94 900
400 d Executive 4Matic Auto.	nc	1 050	98 700

Surozli Fascination: Executive + 9 000 €
Surozli Maybach: Fascination + 40 500 €

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	285 900

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			
GT	NC	10 000	139 400
GT C	NC	10 000	171 200

CLASSE G			
500 Auto.	31	10 000	106 400
63 AMG Auto.	47	10 000	144 400
65 AMG Auto.	57	10 000	271 800
350 d Auto.	15	0	91 800

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

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

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

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

CLS			
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

Surozli Executive: "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG			
112 Pure	NC	473	22 728
108 CDI Pure	NC	0	22 416
109 CDI Pure	NC	0	22 824
111 CDI Pure	NC	0	23 940

Surozli Plus: Pure + 2 886 €
Surozli Prime: Plus + 3 916 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG			
111 CDI Pure	NC	0	26 916

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

MINI			
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	4	0	19 700
Cooper D 116 ch	5	0	22 550
Cooper SD 170 ch	9	0	27 450

MINI 5 PORTES			
One 75 ch	5	0	17 600
One 102 ch	5	0	19 050
Cooper 136 ch	7	0	22 000
Cooper S 192 ch	9	263	26 900
One D 95 ch	5	0	20 600
Cooper D 116 ch	5	0	23 450
Cooper SD 170 ch	9	0	28 350

MINI CABRIO			
One 102 ch	6	0	22 500
Cooper	7	0	25 450
Cooper S	11	410	30 350
John Cooper Works	13	1 050	37 450
Cooper D	6	0	26 900
Cooper SD	10	0	33 350

CLUBMAN			
One	5	0	23 600
Cooper	7	0	25 600
Cooper S	11	773	30 300
John Cooper Works All4	14	4 253	38 500
One D	6	0	26 600
Cooper D	8	0	28 650
Cooper SD	10	0	32 300

NOUVEAU COUNTRYMAN			
Cooper	8	0	26 900
Cooper S	11	540	31 500
John Cooper Works All4	nc	nc	39 600
e-All4	nc	nc	38 400
Cooper D	8	0	29 900
Cooper SD Auto.	11	0	35 400

MITSUBISHI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

I-MIEV			
Électrique	1	6 000	23 350

NOUVELLE SPACE STAR			
1.2 Mivec 80 ch Invite	4	0	13 800

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

OUTLANDER			
2.0 150 ch Inform	9	2 010	29 900
2.2 Di-D 150 ch 2WD Invite	8	0	32 300

OUTLANDER			
Surozli Intstyle: Intense Navl 4WD + 7 800 €			

OUTLANDER			
PHEV Intense	5	1 000	39 900

OUTLANDER			
Surozli Intstyle: Intense Style: Intense + 4 000 €			
Surozli Intstyle: Intense Style + 7 000 €			

NISSAN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

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

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

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

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

NISSAN			
30 kWh Visa	3	6 000	31 900

NISSAN			
Surozli Acenta: Visa + 2 000 €			
Surozli Tekra: Acenta + 2 400 €			

Surcoût Nisa Pack : Nisa + 1 400 €
Surcoût Acenta : Nisa Pack + 1 450 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 700 €

NOUVEAU 2008			
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	16 050
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	21 850
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	22 800
1.6 BlueHDi 75 ch Access	4	0	17 700
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 150
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 300

Surcoût Active: Access + 2 100 €
 Surcoût Allure: Active + 1 950 €
 Surcoût GT Line: Allure + 1 000 €
 Surcoût Crossway: GT Line + 650 €

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 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	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			
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 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	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 €

NOUVEAU 5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 400
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	140	38 750
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	27 900
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	31 900
2.0 BlueHDi 150 ch 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	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 Allure: Active + 3 450 €			

Surcoût Active: Access + 3 300 €
 Surcoût Allure: Active + 2 750 €
 Surcoût GT Line: Allure + 2 000 €

508 SW (BREAK)			
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 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	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 €

508 RXH (BREAK)			
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 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	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 €

BIPPER TEPEE			
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 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	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 €

PARTNER TEPEE			
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 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	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 €

PORSCHÉ			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

718 CAYMAN			
2.0	19	4 253	55 040
S	24	8 173	67 790

718 BOXSTER			
2.0	19	4 253	57 080
S	24	8 173	69 830

911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Caméra	25	9 973	100 295
Caméra 4	26	10 000	107 735
Caméra S	31	10 000	114 575
Caméra 4S	31	10 000	122 015
Targa 4	26	10 000	120 935
Targa 4S	31	10 000	135 215
Turbo	44	10 000	179 975
Turbo S	49	10 000	208 415

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Caméra	26	10 000	113 495
Caméra 4	26	10 000	120 935
Caméra S	31	10 000	127 775
Caméra 4S	31	10 000	135 215
Turbo	42	10 000	193 175
Turbo S	49	10 000	221 615

NOUVELLE PANAMERA			
3.0	22	nc	93 407
4S	32	8 753	118 007
Turbo	46	10 000	159 047
4 E-Hybrid	31	1 000	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	nc	189 062
4S Diesel	31	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	5 113	58 835
S	23	10 000	64 355
GTS	25	10 000	77 555

Turbo	29	10 000	87 350
Turbo Pack Performance	33	nc	94 790
S Diesel	16	3 473	63 755

RENAULT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

RENAULT PARIS			
40 000 Véhicules Neufs en stock			
3 000 Occasions disponibles			

Tel : 01 80 18 00 44

www.renaultparis.fr

TYPE			
1.0 Scé 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	6 000	23 700
Charge rapide Life	1	6 000	24 200

NOUVELLE CLIO			
1.2 75 ch Life	4	0	13 900
0.9 TcE 90 Zen	5	0	16 700
1.2 Energy TcE 120 Intens	6	0	19 650
RS EDC	11	140	26 600
RS Trophy 220 ch EDC	12	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 Intens: Zen + 1 950 €
 Surcoût Intens: Zen + 1 950 €

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
1.2 75 ch Life	4	0	13 900
0.9 TcE 90 Zen	5	0	16 700
1.2 Energy TcE 120 Intens	6	0	19 650
RS EDC	11	140	26 600
RS Trophy 220 ch EDC	12	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 Intens: Zen + 1 950 €
 Surcoût Intens: Zen + 1 950 €

NOUVEAU CAPTUR			
0.9 Energy TcE 90 ch Life	5	0	17 100
1.2 TcE 120 ch Zen	6	0	19 900
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 600
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	24 800

Surcoût Zen: Life + 1 900 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 100 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 100 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 100 €

MEGANE			
1.2 Energy TcE 100 ch Life	5	0	19 400
1.2 Energy TcE 130 ch Zen	7	0	23 600
1.6 Energy TcE 205 ch GT EDC	11	173	32 400
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 500
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 800
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	27 000
1.6 Energy dCi 165 ch GT EDC	8	0	34 500

Surcoût Zen: Life + 2 000 €
 Surcoût Limited: Zen + 400 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 200 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 200 €

NOUVELLE MEGANE ESTATE			
1.2 Energy TcE 100 ch Life	5	0	19 400
1.2 Energy TcE 130 ch Zen	7	0	23 600
1.6 Energy TcE 205 ch GT EDC	11	173	32 400
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 500
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 800
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	27 000
1.6 Energy dCi 165 ch GT EDC	8	0	34 500

Surcoût Zen: Life + 2 000 €
 Surcoût Limited: Zen + 400 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 200 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 200 €

NOUVEAU SCENIC			
1.2 Energy TcE 115 ch Life	6	0	24 200
1.2 Energy TcE 130 Zen	7	0	27 000
1.5 Energy dCi 95 Life	5	0	25 700
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 700
1.5 dCi 110 Hybrid Assist Zen	NC	0	29 300
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 100
1.6 Energy dCi 160 Intens EDC	8	0	35 800

Surcoût Zen: Life + 2 100 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 600 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 600 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 600 €

NOUVEAU GRAND SCENIC			
1.2 Energy TcE 130 Life	7	0	24 500
1.6 Energy TcE 165 Intens	9	410	30 700
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 800
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 000

Surcoût Zen: Life + 2 000 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 700 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 700 €
 Surcoût Intens: Zen + 2 700 €

TALISMAN			
1.6 Energy TcE 150 ch Zen EDC	8	0	32 400
1.6 Energy TcE 200 ch Intens EDC	11	73	36 700
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 000
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 400

Surcoût Zen: Life + 2 000 € Surcoût Intens: Zen + 3 000 € Surcoût Intens: Zen + 3 000 €			
-----------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

TALISMAN ESTATE			
1.6 Energy TcE 150 ch Zen EDC	8	0	32 400
1.6 Energy TcE 200 ch Intens EDC	11	73	36 700
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 000
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 400

Surcoût Zen: Life + 2 000 €
 Surcoût Intens: Zen + 3 000 €
 Surcoût Intens: Zen + 3 000 €
 Surcoût Intens: Zen + 3 000 €

NOUVEAU KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Life	7	0	29 900
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	473	36 300
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	41 100

Surcoût Zen: Life + 2 600 €
 Surcoût Intens: Zen + 3 100 €
 Surcoût Intens: Zen + 3 100 €
 Surcoût Intens: Zen + 3 100 €

ESPACE			
1.8 Energy TcE 225 ch Zen EDC	11	1 673	40 600
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	36 000
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	

NOUVEAU TIVOLI XLV			
160 e-XDI Sport B-ton	6	0	23 990
KORANDO			
220 e-XDI Pack Sport	10	410	25 490
REXTON			
220 e-XDI	11	6 810	31 990
RODIUS			
220 e-XDI	11	9 660	30 690

SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	1 490	26 990
2.0i 150 ch Premium	9	1 490	27 990
2.0i 147 ch Premium	8	540	30 990
Subaru Luxury: Premium + 3 000 €			

WRX STI			
S Allion	21	10 000	44 990
Subaru S Club Allion: S Allion + 5 000 €			

FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	2 773	32 990
2.0i 150 ch Exclusive Lineartronic	15	10 000	44 990
2.0i 147 ch	8	1 153	31 990
Subaru Premium: "base" + 3 000 €			
Subaru Luxury: Premium + 3 000 €			

LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	3 473	39 990

OUTBACK			
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	2 940	49 990
2.0i 150 ch Premium	9	860	41 990
Subaru Luxury Eyesight: Premium + 5 000 €			
Subaru Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 3 000 €			

BRZ			
2.0i 200 ch	12	7 073	32 990

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Advantage	4	0	8 990
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Subaru Privilege: Advantage + 1 700 €			
Subaru Pack: Privilege + 800 €			

NOUVELLE IGNIS			
1.2 Dualjet Advantage	5	0	12 790
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 190
Subaru Privilege: Advantage + 700 €			
Subaru Pack: Privilege + 1 900 €			

NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Advantage	4	0	13 190
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 490
1.0 Boosterjet Privilege	5	0	15 490
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	17 690
Subaru Privilege: Advantage + 900 €			
Subaru Pack: Privilege + 2 900 €			

BALENO			
1.2 Dualjet Privilege	4	0	14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490
Subaru Pack: Privilege + 1 700 €			

JIMNY			
1.3 WT JX	6	3 113	13 860
Subaru JX: JX + 1 750 €			

VITARA			
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	17 590
S	7	0	22 990
1.6 DGS 120 ch Privilege	6	0	21 790
Subaru Privilege: Advantage + 1 900 €			
Subaru Pack: Privilege + 1 900 €			

NOUVEAU S-CROSS			
1.0 Boosterjet Advantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	0	25 390
1.6 DGS 120 ch Privilege	6	0	23 990
Subaru Privilege: Advantage + 2 400 €			
Subaru Style: Privilege + 4 300 €			

TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
60	1	6 000	79 400
75	1	6 000	86 600
90D	1	6 000	102 900
P100D	1	6 000	153 200

NOUVEAU MODEL X			
75D	1	6 000	99 800
90D	1	6 000	110 300
P100D	1	6 000	154 400

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT 68 ch x	3	0	10 900
Subaru x-play: x + 1 500 €			

AYGO (5 PORTES)			
Subaru: 3 portes + 400 €			

NOUVELLE YARIS (3 PORTES)			
1.0 WT 68 ch Active	4	0	14 150
1.5 WT 110 ch France	4	0	16 200
Subaru France: Active + 900 €			

YARIS (5 PORTES)			
100th France	5	0	19 450
Subaru: 3 portes + 600 €			
Subaru Dynamic: France + 800 €			

Subaru Collection: Dynamic + 1 600 €			
Subaru Chic: Collection + 0 €			
NOUVEAU C-HR			
1.2 Turbo 116 ch Active	7	210	23 000
12th Dynamic	6	0	28 600

Subaru Dynamic: Active + 3 000 €			
Subaru Graphic: Dynamic + 3 000 €			
Subaru Distinctive: Graphic + 0 €			

AURIS (5 PORTES)			
1.3 WT 110 ch Tendence	5	53	20 700
1.2 Turbo 116 ch Design	6	0	23 850
13th Tendence	4	0	25 900

Subaru Tendence: Tendence + 2 250 €			
Subaru Lounge: Design + 2 200 €			

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Subaru: berline 5 p + 1 100 €			

VERSO			
1.6 WT 132 ch Tendence	8	1 873	24 300
1.8 WT 147 ch Dynamic CVT	8	1 740	26 300
1.6 D 112 ch Tendence	7	0	27 000

Subaru Dynamic: Tendence + 500 €			
PRIUS			
Dynamic	4	0	30 500
Rechargeable	3	1 000	36 900

PRIUS +			
13th Active	4	0	32 300
Subaru Dynamic: Active + 1 500 €			
Subaru SkyView: Dynamic + 1 000 €			
Subaru Lounge: SkyView + 2 550 €			

AVENSIS			
1.6 WT 132 ch Dynamic	8	613	29 400
1.8 WT 147 ch Dynamic	9	473	30 700
1.6 D 112 ch Dynamic	6	0	31 300
2.0 D 143 ch Dynamic	7	0	32 300

Subaru Executive: Dynamic + 400 €			
Subaru Lounge: Executive + 1 500 €			
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Subaru: + 1 000 €			

RAV4			
2.0 WT 151 ch Active AWD	9	2 010	31 000
Hybride Tendence	9	0	34 100
2.0 D 143 ch Active	7	0	30 000

Subaru Dynamic: Active + 2 200 €			
Subaru Design: Dynamic + 3 000 € + 3 200 €			
Subaru Lounge: Design + 2 100 € + 2 500 €			

LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D 140 177 ch Le Cap	12	9 973	37 100
Subaru Life: Le Cap + 4 950 €			
Subaru Légende: Life + 2 500 €			
Subaru Lounge: Légende + 4 400 €			

LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 WT 280 ch Lounge Auto.	20	10 000	61 950
Subaru: 3 portes + 2 700 € + 6 000 €			
Subaru Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € + 8 400 €			

NOUVEAU ETORO			
2.0 200 ch	12	7 073	32 490

VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 400
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 080
1.0 105 ch Move up!	5	0	13 690
Subaru Move up!: Take up! + 1 910 €			
Subaru High up!: Move up! + 1 790 €			

NOUVELLE UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	6 000	27 600
Subaru: 3 portes + 500 €			

NOUVELLE CROSS UP!			
1.0 75	4	0	15 800
1.0 TSI 90	5	0	16 500

POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 570
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 280
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5	0	17 150
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 900
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 960
1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 620
GTI	11	473	26 900
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	16 620
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	17 330

Subaru Confortline: Trendline + 1 950 €			
Subaru R-Line: Confortline + 2 400 €			
Subaru Carat: R-Line + 1 210 €			

POLO (5 PORTES)			
Subaru: berline 3 p. + 660 €			

NOUVELLE GOLF VII (3 PORTES)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	19 060
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	21 300
1.4 TSI 125 ch Confortline	6	0	24 820
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	29 490
GTI Performance	14	1 153	36 300
R	20	7 073	41 380
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	24 240
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 580
GTD	10	0	35 800

Subaru Confortline: Trendline + 2 520 €			
Subaru Carat: Confortline + 2 370 €			

NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES)			
GTE	6	1 000	40 500
e-Golf	4	6 000	39 350

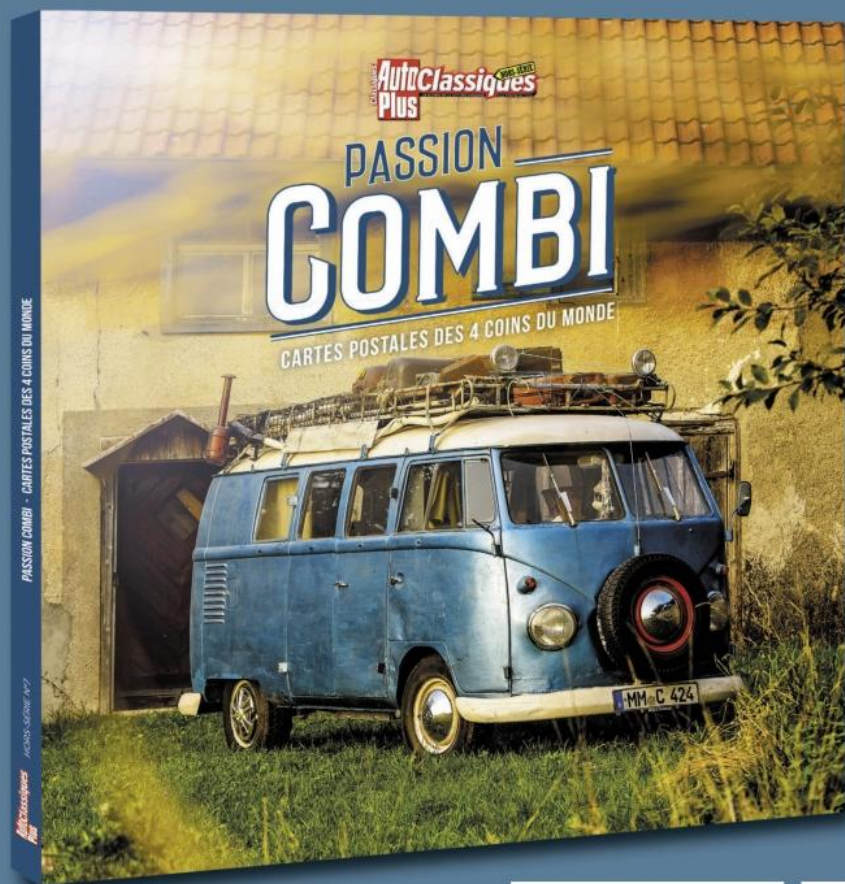
Subaru: berline 3 p. + 840 €			
Subaru Carat Exclusive: Carat + 4 250 €			

NOUVELLE GOLF VII SW (BREAK)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	4	0	20 900
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	23 140
1.4 TSI 125 ch Confortline	7	0	26 660
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	31 330
R DSG	12	3 473	47 430
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	26 080
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 420
GTD	10	0	37 640

Subaru Confortline: Trendline + 2 520 €			
Subaru Carat: Confortline + 2 370 €			

NOUVELLE GOLF ALLTRACK			
1.8 TSI 180 ch DSG	10	2 153	36 350

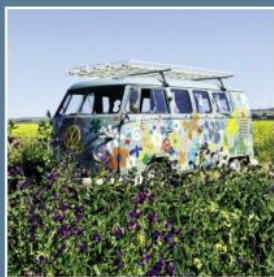
PASSION COMBI



**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 passionnants.

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



Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

D3508

998 ROME

544 PARIS

1876 LISBONNE

1325 MADRID

629 MUNICH

1002 LONDRES



**UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :**

• Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
• Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr
• Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr

ANCIENNES & MODERNES



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.

**Quattro
ASSURANCES**

DEVIS,

**SOUSCRIPTION et
ESPACE ADHÉRENT**

WWW.QUATTRO.FR



0565 100100



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° 11000001



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⁾**

**Assurance offerte
pour 1€ de plus⁽²⁾**



Start moving = Bouger. Avancer. Vivre.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 1900 € suivi de 36 loyers de 159 €. Exemple pour une Nouvelle Ibiza STYLE 1.0 75 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 31/08/2017 pour toute commande d'une Nouvelle Ibiza STYLE 1.0 75 ch passée avant le 31/08/2017 et livrée avant le 31/10/2017. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capital: 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. (2) Cotisation gratuite pour la première année de souscription, limitée aux 200 premières souscriptions. Offre gratuite attribuée par ordre des demandes de souscription du 01/06/2017 au 30/09/2017, pour toute souscription avant le 30/09/2017. Valable en France métropolitaine et en Corse pour tout achat d'une Nouvelle SEAT Ibiza 2017 Essence neuve assurée par un contrat SEAT Assurance Tous Risques, pour un usage privé ou privé / trajet domicile-travail. Réservée aux conducteurs ayant un coefficient de réduction-majoration compris entre 0.5 et 0.7, assurés sur les 36 derniers mois et n'ayant eu aucun sinistre sur cette période. L'Assureur et le Souscripteur conservent la possibilité d'exercer leur droit de résiliation du contrat d'assurance dans les cas prévus par le Code des Assurances et dans votre contrat. SEAT ASSURANCE est un Contrat d'assurance automobile souscrit auprès de Calypso, SA au capital de 100 485 604 €. Siège social: 1, cours Michelet - CS 30051 - 92076 Paris La Défense Cedex - RCS Nanterre 403 205 065 - Entreprise régie par le Code des Assurances, présenté et géré par ASSURONE GROUP - Immatriculé à l'ORIAS en tant que courtier sous le n° 07 003 778 (www.orias.fr). SA au capital de 2 078 269 € - RCS Paris 478 193 386 - Siège social: 4, rue Lamennais - 75008 Paris. Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand. Capital social: 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France intervient en tant que mandataire d'assurance. Immatriculé à l'ORIAS sous le n° 08 040 267 (www.orias.fr). RCS Pontoise 451 618 904. Publicité diffusée par le Distributeur enregistré à l'Orias sous le n° en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank.

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 30 000 km maximum au tarif n° 2017.1 du 07/04/2017 (MJA au 05/05/2017).

Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch: consommation mixte (l/100 km): 4,9. Emissions de CO₂ (g/km): 112.

SEAT PARIS 17	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 CESSON	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			

HONDA
The Power of Dreams®

NOUVELLE
CIVIC

**4 OU 5 PORTES,
LE DÉFI C'EST DE CHOISIR.**

**GAMME ESSENCE 182CV
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 REMBOURSE. 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 25 600 € (hors peinture métallisée) soit 25 600 € 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 / LLD / LRV) de véhicules HONDA : 60 loyers de 315 €, hors assurance facultative. Montant total du contrat d'achat : 29 620 €. Montant total de l'option d'achat incluse : 29 620 €. En fin de contrat restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 10 720 € soit 3 704,88 € TTC de frais de location (frais de dossier, intérêts, etc.). Coût assurance facultative Dacia, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cerdif Assurance Vie et Cerdif Assurances Risques Divers) : 25,96 €/mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1 551,64 €. Modèles présentés : Civic 4 portes 1.5 Exclusive avec peinture métallisée 30 500 €, 60 loyers de 426,74 € hors assurance facultative. Montant total de l'option d'achat incluse : 38 046,79 € et Civic 5 portes 1.5 Sport Plus sans peinture métallisée 29 500 €, 60 loyers de 406,62 € hors assurance facultative. Montant total de l'option d'achat incluse : 36 588,93 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Coface Bail, 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 Prudential et de Résolution et rue Tailbout 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.



HONDA
SAINT-MAUR AUTO NATION

SAINT MAUR AUTO NATION - www.saintmaurautonation.fr

25 bis rue de la Varenne 94100 Saint Maur des Fossés - 01 48 83 08 68

NE PAS OUBLIER
DE METTRE
MA PUB

ici

Contactez :

marc.queille@mondadori.fr 01 41 33 55 72
julie.aldabo@mondadori.fr 01 41 33 55 45

Votre voiture reprise
& payée en 24h

sans obligation d'en
acheter une nouvelle !

Estimation gratuite
de votre voiture



Aa Aramisauto.com

APPELEZ-NOUS AU :
(Gratuit depuis un poste fixe)

30 55

Véhicules du Personnel

Véhicules de Direction

Véhicules Neufs

Usine de POISSY

PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00

06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org

www.info-auto.org

1er Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW

Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Diminuez votre budget carburant. À partir de 299€.

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : -12%

Recherchons Revendeurs et Commerciaux



KIT POWER
OPTIMISATION MOTEUR

**SPÉCIALISTE DE LA PRÉPARATION
ET OPTIMISATION DES MOTEURS
ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.**

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICULES



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
PUISSANCE**

**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

Elle a encore plus d'arguments à l'intérieur.



Nouvelle Arteon.

Belle oui, mais aussi innovante : ses technologies la rendent semi-autonome.
Innovante oui, mais aussi pratique : son coffre avec hayon optimise l'espace.
Pratique oui, mais aussi confortable : ses sièges s'adaptent à votre morphologie.
Confortable oui, mais aussi accessible : et ça, ça vous surprendra. Comme tout le reste.

Demain démarre aujourd'hui.



ACC



LANE ASSIST



GESTURE CONTROL



RECHARGE PAR INDUCTION



TRAFFIC JAM ASSIST



PARK ASSIST



Volkswagen

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Modèle présenté : Nouvelle Arteon finition R-Line 2.0TDI 150 SCR DSG7 avec options toit ouvrant panoramique, peinture jaune Curcuma et jantes 20" 'Rosario' Graphite Mat.

Cycle mixte (l/100km) : 4,5. Rejets de CO₂ (g/km) : 116. Ces technologies sont de série ou en option selon finition.

Professionnels, découvrez la version Business de ce véhicule sur volkswagen.fr/professionnels

ESPACE SUFFREN – 40 ter avenue de Suffren 75015 PARIS – 01 53 58 10 00

MICHEL ANGE – 97 rue Michel Ange 75016 PARIS – 01 40 71 12 12

VILLAGE NEUBAUER – 227 boulevard Anatole France 93200 SAINT DENIS – 01 49 22 12 40

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 989

du 17 août 2017



CHRISTIAN MARTIN

10 000 km en Audi Q2

Au sein de la rédaction, le petit SUV chic d'Audi n'a pas forcément fait l'unanimité attendue. Pour en avoir le cœur net, nous l'avons embarqué dans un périple à travers l'Europe centrale. A-t-il réussi à nous séduire au long cours ?



ADRIEN CORTESI

Renault Koleos vs Peugeot 5008

Le nouveau SUV Renault a musclé son jeu, histoire d'être de taille à affronter celui qui fait déjà figure de référence dans la catégorie. Un premier duel qui s'annonce serré !

Range Rover Velar

Son Altesse le Range Rover est heureuse de vous annoncer l'arrivée de son petit frère, le Velar ! Mais les Audi Q7, BMW X5 et autre VW Touareg ne voient pas la naissance du bébé d'un bon œil. Premier essai sur les routes norvégiennes.



RICHARD PRESCOTT

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 est en kiosque depuis le 6 juillet au prix de 6,99 €.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

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 (55 94)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (53 96)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

Essais: Méline Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Rifiade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

Ont collaboré à ce numéro: Éric Haeffele, Thierry Le Saux

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

Directeur exécutif: Valérie Camy

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54),

Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Traffic: Stéphane Durand (53 12)

Service Opérations spéciales: 01 46 48 19 23

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53),

Valérie Bruneau (48 42)

Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-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: juillet 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier: Allemagne

Taux de fibres recyclées: 0%

Certification: PEFC

Impact sur l'eau: Ptot 0,016 kg/tonne



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin

d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute

question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75

(du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements

L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon),

78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A.

à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304,

abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch):

139 CHF (1 an, 25 numéros).



VOLVO XC90 MOMENTUM

À PARTIR DE

665€* /mois

LLD** 36 mois et 45 000 km
jusqu'au 31 août 2017



VOLVOCARS.FR

*Avec un premier loyer majoré de 8500€. Exemple de loyer pour une **Location Longue Durée sur 36 mois et 45 000 km pour la location d'une VOLVO XC90 D5 AWD Momentum 7 places aux conditions suivantes : apport de 8500€ TTC, suivi de 35 loyers mensuels de 665€ TTC. Cette offre est réservée aux particuliers dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation du dossier jusqu'au 31/08/2017 par le loueur Cetelem Renting, SAS au capital de 2 010 000 €, 414 707 141 RCS Nanterre, 20, avenue Georges Pompidou, 92300 Levallois-Perret, N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Conditions sur volvocars.fr.

Modèle présenté : VOLVO XC90 D4 Geartronic 8 190 ch Inscription 7 places avec options peinture métallisée, toit ouvrant panoramique et jantes alliage 21". 1^{er} loyer de 8500€, suivi de 35 loyers de 805€.

Gamme VOLVO XC90 : Consommation Euromix (L/100 km) : 2.1 à 8.1 - CO₂ rejeté (g/km) : 49 à 184.

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

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