auto-JOURNAL
N°990
Du 31 août au 13 septembre 2017
Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal



Dacia Duster II
LES COULISSES DE SA CONCEPTION

Volkswagen T-Roc
LE NOUVEAU SUV CHIC ET ABORDABLE



Les premières nouveautés de la rentrée



Porsche Cayenne III



BMW Z4 Concept



Ferrari Portofino



Nouvelle Polo



→ SON PREMIER MATCH FACE À LA 208



COMPARATIF SUV

L'ALFA STELVIO PEUT-IL S'IMPOSER ?
VOLVO XC60 / MERCEDES GLC / AUDI Q5 / JAGUAR F-PACE



LES EXPERTS

PEUGEOT 5008 ESSENCE
TOUT POUR PLAIRE ?



LES VRAIES GTI SONT DE RETOUR !

ENQUÊTE

NOUVELLES NORMES ANTIPOLLUTION
ALLEZ-VOUS PAYER PLUS CHER ?

M 01117 - 990 - F: 3,90 €
BEL:4€ - ESP:4€ - GR:4€ - DOM:5,4€ - DOM A:5€ - ITA:4€ - LUX:4€ - PORT CONT:4€ - CAN:6,95CAN - MAR:45 DH - TOM S:600 CFP - TOM A:1000 CFP - CH:6 FS - TUN:8 DTU



Volkswagen Group France S.A. – RCS SOISSONS B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional.**
Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 11,4 - 12,3. Rejets de CO_2 (g/km) : 272 - 287.



Audi Sport

*Ligue de la performance.


BOSCH
Des technologies pour la vie
Nos innovations sont là
où vous ne les attendez pas
www.bosch.fr
Notre quotidien, c'est d'améliorer sans cesse le vôtre. Rendre votre quotidien plus confortable et plus sûr : voilà ce qui motive Bosch à innover chaque jour dans des secteurs tels que la mobilité, l'industrie, les biens de consommation, les énergies et le bâtiment. Avec plus de 6 milliards d'euros investis, les 55 800 ingénieurs Bosch construisent jour après jour un avenir plus durable.
twitter.com/BoschFrance

Sommaire [N° 990]







Tous les plaisirs de l'automobile

du 31 août au 13 septembre 2017









SUTTON/PANORAMIC



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]
14 Dacia Duster II
24 Volkswagen T-Roc
30 Volkswagen Polo vs Peugeot 208
34 Ferrari Portofino, BMW Concept Z4
36 Porsche Cayenne III

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]
40 Faut-il craindre les nouvelles normes antipollution ?

Conduire

[COMPARATIFS]
48 L'Alfa Romeo Stelvio face à ses rivaux
62 Volkswagen Golf GTI Performance / Peugeot 308 GTi / Honda Civic Type R
[1ers ESSAIS]
58 Mitsubishi Eclipse Cross 1.5
72 Infiniti Q60 S 3.0t
[GRAND ANGLE]
70 Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI
[LES EXPERTS]
76 Peugeot 5008 1.6 THP
[DERNIER ESSAI]
79 Volkswagen Polo

Vibrer

[REPORTAGE]
80 Le centre BattleKart : *Mario Kart* en vrai !
[SPORT]
86 Formule 1 : Charles Leclerc, le poulain rouge
[RÉTRO]
88 Renault 18 GTS

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]
92 La vie de vos autos
93 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]
94 Renault Captur
[FICHE OCCASION]
98 Skoda Superb
[LE PRIX DU NEUF]
101 Le tarif des voitures neuves
[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]
109 Les petites annonces







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 CO_2 min/max (g/km) : 120/156. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.**

Renault recommande elf


RENAULT
La vie, avec passion
KOLEOS
renault.fr



Écoutez vos tripes, elles ont rarement tort.

Start moving.

Nouvelle Ibiza Style

à partir de 129 €/mois(1)

3 ans d'entretien et de garantie INCLUS(2)(3)

SEAT

Start moving = Bougez. Avancez. Vivez.

Modèle présenté : Nouvelle SEAT Ibiza FR 1.0 EcoTSI 115 ch avec options peinture personnalisée et jantes 18" à 22 070 € en location longue durée, 1er loyer de 1 900 € suivi de 36 loyers de 242 € sous condition de reprise pour 30 000 km maximum au tarif n° 2017.1.2 du 07/04/2017 mis à jour au 07/07/2017.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1er loyer de 1900 € suivi de 36 loyers de 129 € sous condition de reprise. Exemple pour une Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 30/09/2017 pour toute commande d'une Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch passée avant le 30/09/2017 et livrée avant le 30/11/2017. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr).

Nouvelle SEAT IBIZA FR 1.0 EcoTSI 115 ch : consommation mixte (l/100 km) : 4,7. Emissions de CO_2 (g/km) : 108.

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 39 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

SEULE AU MONDE

Low cost ou coup de cœur ?
A priori, il faut choisir. D'un côté, on va rogner sur les postes superflus, toutes les fanfreluches technologiques et décoratives, pour proposer un essentiel automobile : du rationnel pur, destiné à vous emmener d'un point A à un point B, dans des conditions correctes. Un déplaçoir, quoi…
De l'autre, une auto pour laquelle vous êtes capable de faire quelques sacrifices, et pas seulement financiers. La visibilité arrière est déplorable ? Le coffre riquiqui ? Les roues immenses vont vous coûter un bras quand il faudra remplacer les pneus ? Oui, vous savez tout cela.

N'empêche, quand vous l'avez vue pour la première fois dans la rue, vous saviez que ce serait elle, votre prochaine voiture. Et les constructeurs le savent bien, qui mettent le paquet sur le design pour vous faire avaler une facture plus… coquette.
Dans ce paysage bien tranché, le Dacia Duster illustre une étonnante exception. Posé à côté d'une Logan, sa jumelle technique, il n'y a pas photo. La berline roumaine rend service, en donne largement pour son argent, mais vous n'allez pas vous relever la nuit pour l'admirer au garage. Voire, vous considérerez qu'en bonne tâcheronne, elle n'a pas besoin de garage.
À l'inverse, le Duster a réussi ce miracle de jouer les séducteurs sans se prendre au sérieux côté facture. Une bonne bouille, des arches de roues bien galbées, une position de conduite surélevée, et le tour était joué. Car pour le reste, Dacia préservait les fondamentaux de la marque : plate-forme ancestrale, technologie basique, matériaux simples, mais un compromis confort/habitabilité/polyvalence/prix très soigné.
Au moment de renouveler cette recette à succès, on imagine quelques prises de tête chez Dacia. Le résultat ? Comme vous le découvrirez dans ce numéro, pas de révolution. Mais une auto au style plus abouti, encore plus séduisante. Comme ses prix ne devraient pas exploser et que l'on attend de belles surprises à l'intérieur, le succès commercial ne fait aucun doute. Une question, cependant, reste sans réponse : que font les autres ? Comment se fait-il que le Duster n'ait pas suscité d'imitateurs, et que cette deuxième génération se retrouve encore seule sur ce créneau ?

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Je suis étonné de lire encore dans vos colonnes des essais de voitures diesel. Alors que l'on parle très peu de l'interdiction prévue par madame Hidalgo des véhicules carburant au gazole dans Paris dès 2020. Et si elle le fait, d'autres villes le feront. Alors, on en fera quoi de ces voitures ? Qui va prendre un crédit pour se payer un diesel qui ne pourra rouler qu'à la campagne les jours de grand vent ? Je vous trouve bien silencieux sur ce sujet.

Dominique Decarpentrie

La France n'est pas Paris, et c'est heureux. Même si le marché s'est fortement rééquilibré en faveur des motorisations essence, ce dont nos essais tiennent largement compte, le diesel conserve un intérêt pour les gros rouleurs. Cette technologie ne va pas disparaître du jour au lendemain.

Depuis quelque temps, la diversité a presque totalement disparu de vos colonnes. Des allemandes, des allemandes, encore des allemandes… Il y a bien sûr aussi des françaises. Mais quid des italiennes, des japonaises, des coréennes ?

Mickaël Dautel

Contrairement à ce que vous ressentez, nous sortons régulièrement du diptyque Allemagne/France que vous dénoncez. Ce numéro en est d'ailleurs un bon exemple avec, à l'essai, une Mitsubishi, une Infiniti et un comparatif centré sur l'Alfa Romeo Stelvio.

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE



DAIMLER AMG

CIGARE DU PACIFIQUE

Après le coupé, présenté l'année dernière à la même époque et au même endroit, Mercedes remet le couvert – ou plutôt l'enlève – en révélant la version cabriolet de sa Maybach au Concours d'élégance de Pebble Beach. Son profil élancé (quasiment 6 m de long), campé sur des roues de 24 pouces, renferme un habitacle très luxueux à défaut d'être spacieux. Le plancher recouvert de bois et les sièges revêtus d'une seule pièce de cuir blanc ne sont que deux exemples parmi d'autres. Sous le capot, pas de V12 biturbo mais un nécessaire à pique-nique! La Vision 6 roule à l'électricité. Ses quatre moteurs – un dans chaque roue – développent 750 ch, et le 0 à 100 km/h serait abattu en moins de 4 s.



DS 3 DARK SIDE
Édition Limitée

Teinte Gris Shark texturé
Navigation écran tactile 7″
Pack détection avec caméra de recul
Mirror Screen(1) avec MirrorLink® et Apple CarPlay™

COLLECTION
AUTOMNE



DS AUTOMOBILES REPREND VOTRE VÉHICULE

DS *préfère* TOTAL

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.
(1) Nécessite un téléphone compatible. (2) 3 000 € TTC, composés d'une remise de 1 500 € sur le tarif DS conseillé au 4 septembre 2017 et d'une aide reprise DS de 1 500 € sous condition de reprise d'un véhicule (quel que soit son âge), ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule, pour l'achat d'une DS 3 DARK SIDE neuve. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus, selon les conditions générales de l'Argus

DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

- HIVER 2017



3 000 €(2) AU-DESSUS DE SA VALEUR.

DSautomobiles.fr

disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 31/10/2017 dans le réseau Citroën/DS participant. CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO_2 DE DS 3 : DE 3,0 À 5,6 L/100 KM ET DE 79 À 129 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

LES INFOS CLÉS

À partir de 11 990 €*

Commercialisation : début 2018

Son atout : son rapport prix/équipement

*Estimation

Bloc saso



RENAUT

Celui qu'il remplace

Arrivé en 2010, le Duster est le premier SUV de Dacia. Sa version 4x4 reçoit sa transmission du Nissan Qashqai. Il s'impose rapidement comme le modèle le plus vendu par le duo Renault-Dacia dans le monde. Il est restylé courant 2013 et, depuis 2015, il se décline également en version pick-up (Duster Oroch) sur certains marchés d'Amérique du Sud. Sa base technique servira, à partir de 2016, au Renault Kaptur commercialisé en Russie.



kduster
n 2

Avec son Duster, Dacia a su suivre, rapidement et avec succès, la tendance des SUV. La deuxième génération enfonce le clou avec un style extérieur plus mature. Quant à l'habitacle, il devrait se révéler plus… Chut, cet aspect sera à découvrir dans un prochain numéro de *L'Auto-Journal*. Par **Florian Chopin** Photos **Laurent Lacoste**



Sur la maquette à échelle réduite, la silhouette du Duster se reconnaît parfaitement. Le capot moteur est plus haut et plus horizontal.

Que n'a-t-on pas écrit et lu sur le futur Duster II ! Il devait reposer sur la même base technique que le Renault Kadjar (plate-forme CMF C/D) ; il devait se décliner en version rallongée pour offrir jusqu'à 7 places et pouvait même disposer d'une dotation propre à faire pâlir une Renault moderne… Dacia n'ayant cessé de nous surprendre, depuis sa renaissance et l'arrivée sur le marché de la Logan en 2004 (transmission 4x4, GPS, climatisation, caméra de recul, boîte à double embrayage…), tout ceci aurait tout à fait été possible. Mais le Duster II n'aura rien de tout cela… enfin, plus exactement, presque rien, le futur Duster disposant en effet de quelques autres surprises, mais nous reviendrons dessus ultérieurement.

Commençons par décrypter le design du nouveau venu. *"Nous avons capitalisé sur le style et sur ce qui fonctionnait sur le premier Duster"*, nous explique Laurens van den Acker, responsable du design du groupe Renault. Ainsi, de prime abord, l'auto adopte une silhouette familière, en reprenant des éléments de style initiés sur la génération apparue en 2010, mais en mieux… Ainsi, alors que l'actuel Duster donnait l'impression d'avoir les roues rentrées avec ses ailes outrageusement galbées, le nouveau affine sa silhouette, ce qui permet de faire ressortir les roues. Mais il conserve un aspect musclé plus mature en adoptant des lignes modernes. Mais regardez-le bien : ce Duster répond parfaitement aux valeurs et à l'esprit Dacia. Il reprend en effet de nombreux éléments de carrosserie apparus sur la Sandero II. Cela va du dessin de la calandre à la portière avant en passant par les poignées. En adoptant le même ouvrant avant, les designers ont fortement modifié la physionomie de l'auto. Ainsi, cela a permis de rehausser la ceinture de caisse (un tiers de vitrage pour deux tiers de carrosserie) et d'avancer le pare-brise. Une modification surtout visible sur le profil : le Duster II donne l'impression d'être moins haut et plus long que l'actuelle version. *"Pourtant, les cotes générales n'ont presque pas* →

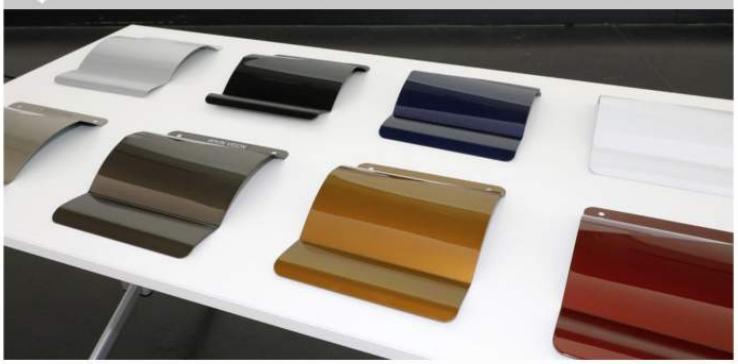


La transmission intégrale 4x4 sera également au programme de ce nouveau Duster. Comme l'actuelle, elle dérive du système du Nissan Qashqai.



Le Duster sera également vendu sous le label Renault. Ce croquis montre que les deux versions ont été réalisées au même moment pour une meilleure intégration des contraintes inhérentes aux deux marques.

Voici la gamme des coloris disponibles dès le lancement du Duster, début 2018. Par rapport à l'actuel : moins de gris et plus de tons relevés, dont le rouge feu et l'orange ocre.



Les accastillages en plastique au niveau des ailes avant et des bas de caisse renforcent le côté baroudeur du Duster.

Les poignées vous rappellent sans doute celles de la Sandero II, mais regardez bien la portière avant : elle provient également directement de la citadine.

Les 1res nouveautés de la rentrée

Nous aurions pu surprendre le client en repartant d'une feuille blanche, mais nous avons préféré capitaliser sur le style et tous les éléments qui fonctionnaient sur l'actuel Duster. Nous l'avons fait sans aucun compromis.

Laurens van den Acker responsable du style Renault





Low cost ne veut pas dire sans le souci du détail. Les optiques intègrent désormais des feux de jour à LED, dès l'entrée de gamme.



Les designers ont multiplié les nervures sur les tôles extérieures (capot, ailes…). Le Duster II se veut plus mûr.

bougé, à 2 ou 3 cm près en longueur", précise David Durand, responsable du design Dacia, qui ajoute que l'empattement est strictement identique à celui de l'actuelle version. Cela sous-entend que l'habitabilité sera peu ou prou similaire à celle du Duster d'aujourd'hui, mais cette avancée du pare-brise accentuera assurément l'impression d'espace.

Par ailleurs, la réutilisation d'éléments provenant de la Sandero *"a aussi permis d'économiser de l'argent pour le réinjecter à l'intérieur, où nous avions le plus gros pas à faire par rapport à l'actuelle version"*, avoue le designer. L'intérieur évoluera donc de façon plus importante ? Il sourit, mais n'en dira pas plus, cet aspect ne sera dévoilé qu'à Francfort *(rendez-vous dans L'AJ n° 991 à paraître le 14 septembre)*. Mais l'info est intéressante. En effet, en économisant sur de nombreuses parties grâce à l'optimisation de chaque pièce, cela permet d'investir ailleurs.

peugeotwebstore.com

LES IRRÉSISTIBLES PEUGEOT

PORTES OUVERTES 16 & 17 SEPTEMBRE*



BETC Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Paris.

SUV PEUGEOT 2008
REPRISE ARGUS® **+3000 €** (1)

INTERNATIONAL engine of the year 2015-2016-2017
Presented by engine technology international magazine
1-litre to 1.4-litre
PSA Groupe
1.2-litre three-cylinder turbo

ORIGINE FRANCE® GARANTIE
BVCert. 6033203

FAITES ESTIMER
la valeur de votre véhicule et bénéficiez
d'une offre de reprise exceptionnelle
sur **reprise-cash-bypeugeot.fr**

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL **Consommation mixte (en l/100 km) : 3,7 à 4,9. Émissions de CO_2 (en g/km) : 96 à 114.**

(1) Soit 3000 €, ajoutés à la valeur de reprise de votre véhicule, d'une puissance réelle inférieure ou égale à celle du véhicule neuf acheté. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus® du jour de la reprise, applicable à la version du véhicule repris, ou le cas échéant à la moyenne du cours des versions les plus proches de celui-ci, ledit cours ou ladite moyenne étant ajusté en fonction du kilométrage, des éventuels frais de remise en état standard et déduction faite d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un SUV 2008, neuf et en stock, hors Active, commandé et livré avant le 31/10/2017, dans le réseau PEUGEOT participant. * Dans le réseau PEUGEOT participant.

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

Les chiffres clés

150 056 C'est le nombre de Duster produits sous le label Renault en 2016

179 215 C'est le nombre de Duster produits sous le label Dacia en 2016

4 535 444 C'est le nombre de modèles Dacia vendus dans le monde depuis 2004

83 % C'est la part des particuliers dans le volume des ventes



Les feux arrière carrés sont une inspiration libre de ceux du Jeep Renegade. La séparation en croix (clignotant) permet de rappeler les feux de la Sandero.



Tout en conservant l'esprit low cost, le Duster ne néglige pas son look. Espérons que l'on retrouve ce souci du détail à l'intérieur.

Ainsi, avant de découvrir les surprises proposées à l'intérieur, regardons celles visibles depuis l'extérieur : le Duster II disposera d'une gamme de jantes de 16 ou 17 pouces offrant un effet diamanté, et ses feux de jour seront à LED dès le premier niveau. Pour le reste, il faudra attendre notre prochain numéro, mais jetez un œil attentif à nos photos… Les feux arrière n'adoptent aucune technologie particulière (ampoules standards), mais avec le clignotant au centre et cet effet croix, ils rappellent fortement ceux du Jeep Renegade, ce qui n'est pas pour déplaire à David Durand. *"C'est un compliment car Jeep est un acteur majeur du marché des SUV. En outre, on arrive à le faire pour un coût qui est moitié moindre."* Le coût, c'est, pour tous les acteurs de Dacia, le nerf de la guerre. Pour Vincent Fournier, directeur du programme Duster, *"nous serrons les prix au plus bas et nous tenons bon. Il en va ainsi des barres de toit qui sont à la fois plus esthétiques et plus valorisantes, et pourtant, elles ne coûtent pas plus cher que celles équipant l'actuel Duster."* Et cette recherche du moindre coût permet de s'autoriser quelques latitudes : l'antenne radio a ainsi été remplacée par une version courte qui prend désormais place sur la partie arrière du toit. Un déplacement coûteux (davantage de câble) et qui n'a finalement que peu d'intérêt si ce n'est esthétique.

Autre élément à vocation 100 % esthétique : l'enjoliveur d'aile. C'est ainsi que Dacia appelle cette petite pièce de plastique placée sur l'aile avant, à l'arrière de la roue. Cet élément intègre également le rappel de cli- ➔





Le design du Duster est issu d'un concours entre les centres de style de Roumanie, du Brésil et d'Inde. Le design final a été réalisé en Roumanie, au plus près du développement de l'auto.

David Durand
directeur du design
Dacia et Global Access



Dès les premiers croquis, le Duster II montrait une certaine musculature dans les ailes arrière et une calandre massive.



Si le coloris gomme quelque peu les courbes, on les voit mieux sur la maquette à l'échelle, notamment le modelé sous le montant arrière.

Ses rivaux

Difficile de désigner un rival direct au Duster. Il se positionne en effet comme une offre atypique sur le marché. Il est plus grand et plus spacieux qu'un Renault Captur tout en parvenant à être plus abordable. Plus petit que le Renault Kadjar, il n'est pas beaucoup moins bien équipé, et toujours très largement moins cher. Chez Dacia, on avance toujours le marché de l'occasion comme principal concurrent.

Renault Captur



Renault Kadjar



PHOTOS RENAULT

Les 1res nouveautés de la rentrée



Des centaines de milliers de kilomètres ont servi à mettre l'auto au point. Le trou au centre de la calandre n'est pas là par hasard...



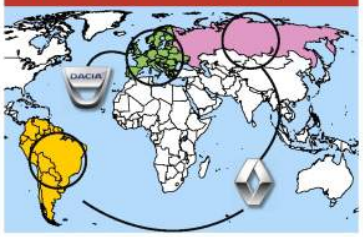
Cet enjoliveur d'aile permet, de façon esthétique, de combler un vide. Il intègre une fausse grille et, surtout, le rappel de clignotant.



Les barres de toit disposent de moins d'éléments en plastique qu'auparavant, mais elles ne coûtent pas plus cher à fabriquer.

Dacia puis Renault

Début 2018, le Duster II sera dans un premier temps commercialisé sous le label Dacia. Puis, quelques semaines plus tard, ce seront les premières Renault sortant de l'usine de Pitesti (Roumanie) qui fourniront les marchés ukrainien et égyptien. La Russie, l'Inde et l'Amérique du Sud seront livrées moins d'un an après.



gnotant et la mention *"4WD"* pour les versions 4x4. Le Duster est donc très pragmatique, *"le premier critère d'achat d'une Dacia étant le prix"*, nous confirme Vincent Fournier, mais il n'en oublie pas d'être également attractif. Pour réaliser ce tour de force et contenir le prix au plus bas, le Duster II retient la recette qui a fait le succès de la marque depuis 2004 : réutiliser une base technique éprouvée. Vous l'aurez compris, la plate-forme M0 de la Clio II est toujours d'actualité, avec tout de même quelques évolutions lui permettant d'offrir un meilleur confort et un meilleur agrément sur la route.

Même chose concernant la gamme moteurs qui reprend l'existant (deux essence 1.6 SCe 115 et 1.2 TCe 125, et deux diesels 1.5 dCi 90 et 110). Toutefois, de nouveaux blocs arriveront dans le cycle de vie de l'auto pour répondre aux normes antipollution. Ce sera le cas du nouveau 1.3 TCe qui pourra afficher jusqu'à 130 ch. En revanche, le 1.6 dCi de 130 ch et plus n'est pas à l'ordre du jour : *"Nous n'avons pas vocation à monter beaucoup plus haut en diesel"*, précise Vincent Fournier. La boîte à double embrayage EDC ainsi que la transmission 4x4 seront toujours au catalogue.



L'avis de **Florian Chopin** **Le même, mais en mieux. L'auto est un concentré du savoir-faire de Dacia. Outre contenir les coûts, la marque est parvenue à proposer un véhicule attractif, ingénieux et, à voir dans le prochain numéro, habitable et très bien équipé. Chapeau !**



Que d'évolutions entre la 1re génération, au fond (2010), la version restylée (2013) et la future génération ! Les roues de 17 pouces remplissent mieux les passages de roues.

Ligne de Soins pour véhicules
AUTO, MOTO & CYCLE

GAMME ANTIBACTÉRIENNE* INNOVATION

* Testé selon les normes EN1276, EN1650, EN13697 et EN14476+A1

POURQUOI NE PAS **PRENDRE SOIN DE SA VOITURE** COMME DE SON **DOMICILE** ?

*DÉTRUIT 99,9% des BACTÉRIES



> NETTOIE, DÉSINFECTE & ASSAINIT L'HABITACLE <

Retrouvez toutes nos gammes **auto, moto & cycle** sur GS27.com

FABRICATION FRANÇAISE DEPUIS 1968

Les 1res nouveautés de la rentrée

T-Roc star



ARNAUD SAUNIER

L'inspirateur
T-Roc Concept

Dans sa version définitive, le T-Roc s'éloigne assez peu du concept car éponyme dévoilé au Salon de Genève, au printemps 2014. Le dernier-né de la gamme Volkswagen en conserve la silhouette et le gabarit contenu. La carrosserie 3 portes, coiffée d'un toit rigide amovible façon Targa, laisse en revanche sa place à une plus classique architecture 5 portes, bien plus en phase avec les besoins de la clientèle visée.

VOLKSWAGEN T-ROC

LES INFOS CLÉS

À partir de 19000 €*

Commercialisation : novembre 2017

Ses cibles : Nissan Juke

*Estimation



À la manière d'une vraie rock star, le premier SUV à tendance urbaine de la marque de Wolfsburg se sera longuement fait attendre avant d'entrer en scène. Un retard sur la concurrence qui ne devrait pas le priver d'un joli succès.

Par **Romain Vannier**
Photos **Adrien Cortesi**

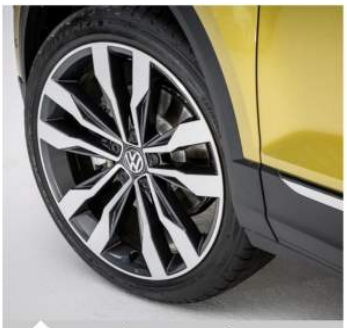
C'est parfois à la longueur de l'attente que l'on mesure la cote d'une vedette. Les fans de Madonna ou de Justin Bieber pourraient en témoigner, leur idole s'illustrant régulièrement en concert… par leur retard. Appliqué à l'automobile, ce précepte fait du Volkswagen T-Roc la véritable star du moment.

Si moins de trois ans séparent sa première apparition sous la forme d'un concept *(voir encadré ci-contre)* et sa commercialisation en novembre prochain, le SUV urbain de la marque allemande débarquera alors dans les concessions plus de sept années après l'avènement de l'un des précurseurs du genre : le Nissan Juke. "*Cela fait pourtant un moment que nous poussons le projet comme des fous*", confie Frank Welsch, directeur du développement chez VW, conscient du retard accumulé sur la concurrence. Le crossover japonais semble d'ailleurs toujours faire école d'un point de vue stylistique. Non que les deux voitures se ressemblent particulièrement, mais comme son rival nippon, le T-Roc fait preuve d'audace… pour une Volkswagen. Sous les *sunlights* du studio au cœur duquel *L'Auto-Journal* a le privilège de découvrir le dernier-né de la gamme, celui-ci semble fuir le classicisme maison en optant notamment pour des passages de roues proéminents, mis en exergue par des lignes très saillantes et remplis par de grandes jantes de 19 pouces. Plus encore que la poupe, la face avant →

Les 1res nouveautés de la rentrée



Les lignes saillantes soulignant les passages de roues se poursuivent au travers des feux et du hayon. Au niveau du bouclier, des sorties d'échappement factices font leur apparition.



Esthétiques, les jantes de 19 pouces devront faire l'objet de la plus grande précaution lors des manœuvres en ville.



Le large pilier C délaisse tout vitrage pour renforcer l'aspect compact et sportif du profil du T-Roc.

diffère aussi de celles du grand frère Tiguan et, surtout, de la Golf dont ce T-Roc dérive pourtant techniquement. Les feux de jour hexagonaux intégrés au bouclier étrennent même une signature lumineuse au sein de la marque. Mais la ligne générale revendique par-dessus tout une orientation sportive grâce à une épaisse ceinture de caisse, un porte-à-faux avant réduit et un pavillon fuyant vers un hayon à l'inclinaison prononcée.

Plus compact qu'une certaine Golf…

Le T-Roc puise également son dynamisme dans une certaine compacité, s'étirant sur 4,23 m, contre 4,26 m pour la célèbre familiale compacte à qui il reprend la plate-forme modulaire MQB. C'est néanmoins 4 cm de plus que l'Audi Q2 avec lequel il partage ses soubassements, et même 7 cm de plus que le Peugeot 2008, l'un des véritables "tubes" de la catégorie. Suffisamment rare au sein de la production du constructeur allemand pour être soulignée, cette once d'originalité transparaît également à bord. À l'instar de la combinaison d'une carrosserie et d'un toit de couleur différente par le biais d'un programme de personnalisation, la planche de bord s'affiche également dans un coloris biton en intégrant, comme sur la Coccinelle, un bandeau peint dans la teinte de la caisse.
Mais contrairement à celle que réserve la fameuse "bête à bon Dieu", l'ambiance inspire ici davantage la modernité qu'une quelconque tendance néo-rétro. Une sensation principalement procurée par le dessin épuré du mobilier et, surtout, par l'omniprésence d'écrans. À l'interface multimédia tactile, atteignant jusqu'à 8 pouces et implantée au sommet



Plus court qu'une Golf de 3 cm, le T-Roc reste 7 cm plus long que le Peugeot 2008, l'une des références de la catégorie.

L'ambiance se veut résolument moderne, notamment en présence du combiné d'instruments intégralement digital repris à la Golf 7 restylée. Cependant, la qualité de certains plastiques déçoit.



La boîte robotisée DSG à 7 rapports est compatible avec les motorisations de puissance égale ou supérieure à 150 ch.



Comme à bord du Tiguan, une molette regroupe les différents modes de conduite et de la transmission intégrale 4Motion.

d'une console centrale orientée vers le conducteur, s'ajoute le combiné d'instruments intégralement digital et paramétrable de notre version haut de gamme, repris à la Golf 7 restylée. De quoi servir au passage l'ergonomie du poste de conduite, déjà excellente grâce à l'amplitude des réglages du siège et du volant.

La déception point malheureusement en prêtant attention à la qualité de certains matériaux. Le dessus de la planche de bord comme le couvercle de boîte à gants de ce SUV produit au Portugal fait appel à des plastiques noirs et durs, peu agréables à l'œil comme au toucher. Autre motif de réserve, l'impression d'espace fait quelque peu défaut au sein d'un habitacle aux surfaces vitrées relativement réduites. Si deux adultes voyageront confortablement aux places avant, ce sentiment reste plus mitigé à l'arrière. L'empattement minoré de 34 mm par rapport à celui de la Golf réduit quasiment d'autant l'espace aux jambes. Quant à la ➔

NOS PREMIÈRES IMPRESSIONS SUR LA ROUTE

En attendant de pouvoir prendre le volant du T-Roc, il nous a été permis de le découvrir sur la route, en avant-première, en tant que passager. L'assise légèrement surélevée par rapport à celle d'une citadine classique offre une position agréablement dominante. Les sièges semblent aussi offrir un bon maintien, leur confort tempérant la relative fermeté de l'amortissement. Il faut préciser que notre modèle de présérie n'était pas équipé de la suspension pilotée, par ailleurs disponible au catalogue. La boîte DSG7 et le 4 cylindres turbo essence de 150 ch de notre version 1.5 TSI 4Motion font en revanche toujours aussi bon ménage. Hélas, ce court voyage ne nous a pas permis de lever certains doutes quant à la qualité des plastiques présents à bord, ici encore d'un aspect peu flatteur pour une Volkswagen.





Les feux de jour hexagonaux intégrés au bouclier font également office de clignotants. Le T-Roc peut aussi recevoir un éclairage full LED.

cinquième place, rendue guère fréquentable par son étroitesse, la proéminence du tunnel de transmission et sa garde au toit minimaliste, elle se réserve aux (très) courts trajets. Et ne misez pas sur la modularité pour éventuellement agrémenter le voyage des passagers arrière. À défaut de coulisser, la banquette se contente de dossiers rabattables et fractionnables 60/40. Partant visiblement du principe que le T-Roc ne sera que la seconde voiture d'une famille, Volkswagen préfère mettre l'accent sur le coffre, parmi les plus vastes de la catégorie, dont le volume varie de 445 à 1 290 dm³. À noter que le dossier du siège passager bascule vers l'avant, permettant le chargement d'objets longs.

Ne forçant donc guère son talent du point de vue des aspects pratiques, le crossover germanique s'avère plus "rock'n roll", côté motorisations. Grâce aux trois niveaux de puissance proposés dans un premier temps *(voir interview ci-contre)*, 115, 150 et 190 ch, ses blocs essence TSI et diesel

Le système de climatisation dispose de commandes physiques. Il est aussi possible d'utiliser l'écran tactile pour ajuster le flux.





En option ou sur les finitions haut de gamme, le combiné d'instruments repose sur une dalle numérique. Ce qui permet de le paramétrer à volonté et de sélectionner les informations que l'on désire avoir sous les yeux.



3 questions à



Frank Welsch
Directeur du développement chez Volkswagen

L'AJ : Six motorisations TSI et TDI seront au catalogue au lancement. Qu'en est-il de l'électrification du T-Roc et de blocs plus puissants encore ?
F. W. : Ce serait facile, techniquement, de décliner ce nouveau modèle dans une version GTE grâce l'utilisation de la plate-forme modulaire MQB. Mais rien n'est encore décidé. Nous pourrions également proposer un T-Roc R aux prétentions plus sportives. Je peux même vous dire que nous en avons déjà construit un pour mener des tests… Je crois que nos clients adoreraient cela.

L'AJ : Avec la multiplication des modèles au sein de la gamme, plus particulièrement de SUV, ne craignez-vous pas un effet de cannibalisation entre certains d'entre eux ?
F. W. : Le T-Roc est une proposition inédite chez Volkswagen. Je pense donc au contraire qu'il permettra le retour de certains de nos fidèles, déçus de ne pas trouver ce genre de voiture au sein de notre gamme jusqu'ici, en plus de favoriser la conquête d'une nouvelle clientèle.

L'AJ : L'arrivée d'autres SUV Volkswagen est donc à prévoir ?
F. W. : Selon nos études, nos clients se révèlent toujours plus friands de ce genre de concept automobile. La gamme comprendra prochainement une déclinaison SUV de la Polo, construite à partir de la plate-forme MQB A0 *[celle étrennée par les Seat Ibiza et Arona, ndlr]*. Notre concept I.D. Crozz, basé sur l'architecture spécifique aux véhicules électriques de la marque, dévoilé au printemps dernier à Shanghai, ne restera pas non plus sans lendemain. S'écarter des motorisations thermiques autorise, en prime, une plus grande liberté en matière de design.



Le toit ouvrant panoramique présente l'avantage d'augmenter l'impression d'espace en favorisant la luminosité de l'habitacle.



Probablement plus une impression qu'une réalité, l'espace à l'arrière n'est pas flagrant. Une chose est certaine, la place centrale est à éviter.



Avec 445 dm³ annoncés au minimum, le volume de chargement s'avère l'un des plus vastes de la catégorie.

TDI lui promettent d'excellentes prestations routières. Seuls le cousin aux anneaux et la Mini Countryman semblent en mesure de rivaliser sur ce point. Et pour un brin de polyvalence supplémentaire, la transmission intégrale 4Motion, comme la boîte robotisée DSG à 7 rapports, est accessible aux versions de 150 ch et plus. Le T-Roc met également à profit sa base technique héritée de ses aînés pour faire le plein d'aides à la conduite et proposer (de série ou en option, en fonction de la finition choisie) la surveillance des angles morts, le freinage anticollision en milieu urbain avec détection piéton, l'assistance à la conduite semi-autonome dans les embouteillages… C'est certain, cette Volkswagen saura se faire pardonner, malgré son arrivée tardive.



L'avis de **Romain Vannier** **Misant sur son look et son contenu high-tech, plus que sur ses aspects pratiques, le T-Roc a surtout le mérite de s'intercaler entre ses rivaux généralistes et les autres aux prétentions plus haut de gamme.**



Le T-Roc est le premier SUV à tendance urbaine de la marque. Mais sûrement pas le dernier, un petit frère, construit sur la base de la future Polo, étant déjà attendu…

Pas si vite...

Un duel statique entre la nouvelle Volkswagen Polo et la vieillissante Peugeot 208 devrait largement tourner à l'avantage de l'allemande. Mais ce serait oublier bien vite que la française n'est pas seulement bonne sur la route...

Par **Florian Chopin** - Photos **Yann Lefebvre**



La nouvelle Polo débarque bientôt en concessions. Elle sera d'ailleurs à l'essai dans notre prochaine édition *(L'AJ n°991)*, mais en attendant, elle croise la route de la Peugeot 208. La française n'est certes pas la meilleure vente de sa catégorie, ni en France ni en Europe, mais elle symbolise l'esprit de la citadine : un encombrement minimum sans pour autant grever l'habitabilité. Ainsi, dans nos multiples comparatifs, la Peugeot parvient à faire jeu égal avec la concurrence, voire mieux parfois, tout en accusant 10 cm de moins. Ce n'est donc pas toujours la taille qui compte. La 208 est ainsi tout à fait capable de répondre aux attaques de la nouvelle Polo, qui affiche pourtant 9 cm de plus.

C'est d'ailleurs la dimension supplémentaire gagnée par la nouvelle citadine de Volkswagen par rapport à sa devancière. Toutefois, ce gain de 9 cm est entièrement absorbé par l'empattement qui passe ainsi de 2,47 à 2,56 m. L'auto repose désormais sur la toute nouvelle base technique MQB A0 étrennée par la récente Seat Ibiza. Une excellente chose pour la Polo qui offre ainsi une belle habitabilité à ses passagers arrière. Le gain est ici plus que notable (l'espace entre les sièges passant de 22 à 27 cm). En revanche, pour les autres cotes : quasiment aucun changement. La nouvelle venue serait même moins généreuse en largeur à l'avant… Par ailleurs, la place centrale arrière est à bannir en raison d'un imposant tunnel de servitude. Déjà présent sur la Seat Ibiza (partage de plate-forme oblige), il servira à accueillir l'arbre de transmission du système Quattro d'Audi. Ainsi, toutes les citadines du groupe Volkswagen disposent de ce tunnel pour satisfaire la future A1 (et ses déclinaisons).

Avec un empattement moindre de 2 cm, la 208 parvient à offrir un espace correct aux passagers arrière. Il se situe dans la moyenne de la catégorie malgré une conception qui commence à dater. La bonne surprise vient de la longueur de l'assise, qui est toute proche de celle de la Polo. L'allemande prend toutefois largement les devants avec un volume de

VOLKSWAGEN POLO vs PEUGEOT 208

LES INFOS CLÉS

À partir de 14 000 €

Commercialisation : automne 2017

Son atout : son offre technologique

LES INFOS CLÉS

À partir de 13 300 €

Commercialisation : depuis 2012

Son atout : son rapport habitabilité/encombrement



PHOTOMONTAGE YANN LEFEBVRE ET PEUGEOT

coffre plus généreux. Annoncé à 351 dm³, il pourrait fort bien être plus généreux lors de nos mesures. Indiqué pour 285 dm³, celui de la Peugeot a été chiffré par nos soins à 332 dm³.

Si la 208 a pu se battre sans rougir avec la Polo côté habitabilité, elle souffre un peu plus en présentation

Pourtant, Peugeot a tout fait pour proposer un agencement hors norme avec ce petit volant et ces compteurs lisibles par-dessus, auxquels s'ajoute l'intégration particulière de l'écran tactile pour l'info-divertissement. Si en 2012, l'effet "waouh" voulu par Gilles Vidal et son équipe de designers était certain avec ce nouveau cockpit, aujourd'hui, c'est la Polo qui nous laisse bouche bée. Tout ce que nous pouvions reprocher à une production allemande (morosité, tristesse, notamment…) a disparu. Il faut dire que cette version R-Line dispose du bon coloris extérieur repris abondamment à l'intérieur. Et il ne s'agit pas juste d'un placage sonnant creux comme sur la Seat Ibiza : les matériaux sont d'excellente facture. Toutefois, cela demandera de mettre la main à la poche car, en entrée de gamme, la Polo sera beaucoup moins fun.

Autre élément appréciable de ce tableau de bord : l'impression d'unité entre l'écran tactile de l'info-divertissement et les compteurs grâce à une pièce en laqué noir faisant le lien. Ici encore, le fait de prendre les options instrumentation 100 % numérique et grand écran de 8 pouces change tout. À noter que toutes les commandes ne sont pas tactiles : la climatisation ainsi que certaines assistances à la conduite ont toujours des boutons physiques. Tant mieux. C'est aussi le cas sur la 208 qui, au moment de son arrivée sur le marché, n'était pas encore tombée dans l'excès du tout-tactile auquel a succombé la 308. La qualité des matériaux

Les 1res nouveautés de la rentrée

VOLKSWAGEN POLO





1 Les tests clients l'ont montré : l'habitacle de l'ancienne Polo manquait de couleur. La critique n'a plus lieu d'être ! 2 Comme la plus chic des Audi, la nouvelle Polo peut profiter d'une dalle d'instrumentation numérique qui permet de reproduire la carte de navigation. 3 Les occupants de l'arrière disposent de 27 cm pour leurs jambes, contre 22 cm sur l'ancien modèle. 4 Le volume de coffre annoncé est l'un des meilleurs de la catégorie. Et la modularité est soignée.







PEUGEOT 208







En chiffres





HABITABILITÉ	VOLKSWAGEN POLO	PEUGEOT 208
L/l/h/empattement (en m)	4,05/1,75/1,45/2,56	3,97/1,74/1,46/2,54
Largeur aux coudes AV/AR (en cm)	140/136	140/139
Hauteur AV/AR (en cm)	97*/95	95/92
Entre les sièges (en cm)	27	23
Longueur de l'assise (en cm)	46	45
Seuil de chargement (en cm)	70	69
Volume du coffre (en dm³)	351**	332

* Version avec toit ouvrant. ** Donnée constructeur.

PHOTOMONTAGE YANN LEFEBVRE ET PEUGEOT

En matière de style, Volkswagen n'est pas partisan de la rupture. C'est particulièrement vrai pour la Polo. La 208 ne s'en plaint pas : elle vieillit moins vite, du coup







❶ Un style soigné mais des matériaux peu flatteurs. ❷ L'instrumentation se lit par-dessus le petit volant. À sa sortie, en 2012, la citadine en a étonné plus d'un. ❸ Pour la catégorie, la capacité de chargement de la 208 reste d'un bon niveau. Ce résultat cache un plancher positionné plus bas que le seuil, pas très pratique à l'usage. ❹ L'espace pour les jambes est un peu plus court mais l'assise de la banquette arrière présente une longueur et un soutien comparables à la Polo.

est bonne, tout comme l'ergonomie, pour peu que le conducteur ait trouvé sa position adéquate.

Au rayon des équipements, l'allemande prend une option sur la victoire finale. Outre l'instrumentation numérique personnalisable capable de présenter la carte de la navigation, la Polo dispose de l'alerte de trafic arrière lors des manœuvres, du régulateur de vitesse adaptatif avec fonction arrêt et redémarrage, du capteur d'angles morts, de l'aide au stationnement semi-automatique, de l'accès et du démarrage mains-libres… Pas facile pour la 208 de faire mieux avec une dotation comprenant seulement le freinage d'urgence automatique, la climatisation bizone, la caméra de recul ou le toit vitré panoramique. La prochaine 208 ne pourra que faire mieux. ■



L'avis de **Florian Chopin** **En termes d'habitabilité, la 208 tient encore tête à sa rivale. Mais la nouvelle Polo prend l'ascendant sur la française grâce à son niveau de technologie embarquée et la présentation de son habitacle qui nous a vraiment bluffés.**

Toujours GT... mais plus sportive

La remplaçante de la California T conserve son toit rigide escamotable, mais dynamise son style et porte la puissance de son V8 biturbo à 600 ch. On dira que c'est suffisant ! Par **Guy L'Hospital**

FERRARI PORTOFINO

LES INFOS CLÉS

À partir de 192000 €*

Commercialisation : fin 2017

Sa cible : Porsche 911 Turbo S Cabriolet

*Estimation



PHOTOS FERRARI

Les cabriolets dotés d'un toit rigide escamotable ne sont plus de "saison", certains constructeurs *(BMW en tête, voir ci-dessous)* préférant renouer avec une véritable capote en toile. Visiblement, ce n'est pas ce que l'on pense du côté de Maranello. La marque italienne vient de dévoiler la remplaçante de la California T, et ô surprise, elle conserve son pavillon rétractable. Il faut dire que ce dernier n'alourdit ni la ligne ni même la structure du nouveau pur-sang du Cheval cabré.

La Portofino, du nom d'un haut lieu touristique ligurien, ne révolutionne certes pas les proportions instaurées par ses aïeules, California puis la déclinaison T, mais aiguise ses arêtes, agrandit ses ouïes et affine ses projecteurs. Surtout, elle revisite sa structure aluminium pour abaisser son poids et améliorer son taux de résistance à la torsion. Le V8 3.8 biturbo affiche dorénavant 600 ch et 760 Nm de couple. De quoi expédier le 0 à 100 km/h en seulement 3,5 s. Comme la 812 Superfast, la Portofino se convertit à la direction électrique. À l'intérieur, outre le système multimédia avec écran tactile de 10,2 pouces, nous noterons un nouveau volant, ainsi qu'une climatisation capable de s'adapter plus rapi-



BMW

BMW Z4 CONCEPT

LES INFOS CLÉS

À partir de 40000 €*

Commercialisation : 2018

Sa cible : Porsche 918 Boxster

*Estimation



Celle qu'elle remplace
Ferrari California

Produite depuis 2009, la California a commencé sa carrière avec 460 ch sous le capot. Puissance qui n'évoluera pas avant l'arrivée de la California T et ses 560 ch.



Le toit rigide escamotable peut être manœuvré en roulant à faible vitesse.





Les fins projecteurs en L affinent la face avant.

dement en fonction de la position ouverte ou fermée du toit. Enfin, selon le constructeur, un nouveau déflecteur permettrait de réduire de 30 % les remous et les bruits aérodynamiques. Il est vrai que le confort toit ouvert ne constituait pas le point fort de la California T.

Le modèle sera exposé sur le stand Ferrari du Salon de Francfort. Son prix devrait dépasser les 200 000 €, taxes et malus inclus. ■



Les sièges sont très travaillés. L'écran tactile de 10,2 pouces permet de gérer, entre autres, les fonctions multimédias. Notez le nouveau volant à trois branches.

Le retour du squale

Pas de doute sur les intentions du futur roadster Z4 ! Si ce concept a été dévoilé à Pebble Beach, sur la côte californienne, là où la plus grande majorité des ventes sera réalisée, il n'a pas l'intention de se contenter de sages promenades le long des plages du Pacifique.

BMW n'a rien dévoilé de ses mécaniques. Tout juste sait-on qu'il partagera sa plate-forme avec le prochain Toyota Supra et que le retour à la capote en toile semble acté. Sous le capot, le Z4 devrait proposer des 4 et 6 cylindres turbo-essence. Si l'on se réfère à l'offre actuelle du constructeur bavarois, la fourchette de puissances devrait s'étendre de 184 à 340 ch, voire beaucoup plus pour une future version M.

Capot plongeant, projecteurs effilés avec des *angel eyes* superposés, porte-à-faux avant raccourci… Le style du Z4 trahit la volonté d'aller se frotter au Porsche Boxster S. Bien sûr, par rapport au concept, certains détails comme les larges ouvertures sur le bouclier avant ou le double bossage devraient être assagis.

Ce sera moins le cas à l'intérieur. BMW prolonge l'instrumentation entièrement numérique par un large écran multimédia, le tout étant outrageusement orienté vers le conducteur. Comme sur un Boxster, le chronomètre joue un rôle primordial. Sur le Z4, il est incrusté à l'extrémité de la branche inférieure du volant. ■

Les 1res nouveautés de la rentrée

On repart de zéro

Qualifier le nouveau Cayenne de chamboule-tout serait exagéré au vu de son physique immédiatement identifiable. Il n'empêche, tout change.

Par **Daniel Carroux**



PORSCHE CAYENNE III

LES INFOS CLÉS

À partir de 78 000 €*

Commercialisation : début 2018

Sa cible : BMW X5

*Estimation

PHOTOS PORSCHE

Nous pourrions nous lancer dans un inventaire à la Prévert, mais il nous faut faire des phrases puisqu'on nous paye pour ça. Commençons par le début, donc, c'est-à-dire les dimensions. Tout en reposant sur le même empattement que son prédécesseur (2,90 m), le Cayenne troisième du nom est plus long (de 6 cm), aussi large et moins haut (de 1 cm) que l'ancien – 4,92 x 1,94 x 1,70 m. Il perd du poids, moins qu'attendu toutefois, soit 65 kg. Selon les propres dires du constructeur, la robe revêtue évoque la 911, et il est vrai qu'il y a un petit air de famille, le museau aplati aidant. Encore qu'il faut bien chercher : le Cayenne garde sa silhouette si caractéristique, marquée par une lunette arrière plus inclinée qu'au précédent épisode. Pour clore le sujet, la monte pneumatique arrière est plus large que celle de l'avant. C'est nouveau.

Ce n'est pas la seule nouveauté. C'est ici que Prévert intervient. Primo, le Cayenne bénéficie des roues arrière directrices découvertes sur la Panamera. Secundo, la transmission 4x4 intègre des modes de conduite en tout-terrain sélectifs, façon Land Rover. Tertio, les freins se composent (en option) de carbure de tungstène. Une première, pour le coup. Quattro, que des V6, secondés par une boîte automatique à 8 rapports – sur ce point, cela ne change pas. Les cylindrées, en revanche, sont revues à la baisse : 3 l pour le moins puissant, soit 340 ch, 2,9 l, deux turbos et 440 ch pour le Cayenne S. Pas de V8 ni de module hybride à l'horizon immédiat – ça viendra.

Quant aux diesels, Porsche a renvoyé ce genre de produits aux calendes grecques. Il y en a d'autres, mais nous nous arrêtons là car on nous a demandé de faire court… ■



Celui qu'il remplace

Dans la place depuis sept ans, le Cayenne II a subi la concurrence interne du Macan, lequel l'a un rien démodé. La troisième mouture est là pour laver l'affront.



Comme sur la Panamera, la planche de bord passe au tactile. Les boutons physiques sont moins nombreux, l'ergonomie y gagne.

Il n'y a qu'une smart pour prendre la place d'une smart.



>> smart fortwo, garez-vous plus vite à partir de 10 990 €TTC*.

smart a reçu le Grand Prix de la Publicité des Marques Magazines 2016 pour l'audace et la créativité de sa campagne. Avec cette toute nouvelle campagne, smart souhaite démontrer sa fidélité et son attachement à la presse magazine, seul média capable d'établir un lien unique entre une marque et ses différentes cibles. www.smart.com

smart – une marque de Daimler

*Pour une smart fortwo coupé pure 52 kW (71 ch) BM6. Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287 RCS Versailles.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De A à Z

Par **Daniel Carroux**



Jaguar XF SB

JAGUAR

Citroën

E-Berlingo Multispace Jusqu'à présent, la locomotion électrique était réservée au Berlingo sous sa forme utilitaire – électromoteur libérant 67 ch, batterie au lithium-ion et autonomie de 170 km en cycle NEDC. La déclinaison VP, alias Multispace, y a désormais droit, étant précisé que le véhicule garde ses capacités d'emport intactes. Prix avant déduction du bonus de 6 000 € : 30 100 et 31 900 € pour les finitions Feel et Shine.

Jaguar

XF SB Jaguar ne sait pas faire simple. De fait, le break extrapolé de la XF, alias SB, ne calque pas sa gamme sur celle de la berline à l'identique. Et là, ça se complique. Primo, tous les moteurs diesel sont retenus, le V6 3.0 de 300 ch y compris, mais les finitions les couvrent sur un schéma plus resserré en incluant dans le tableau les transmissions qui vont avec. Secundo, seul le 4 cylindres 2.0 de 250 ch, dit 25t, est invité à la fête du côté des blocs essence. Exit le 20t de 200 ch, le 35t de 300 ch et le V6 3.0 de 380 ch. Au final, le surcoût demandé est de 2 500 € quand la correspondance entre motorisations, transmissions et finitions existe. La suspension arrière pneumatique et le hayon électrique sont de série sur l'ensemble de l'offre SB.

Nissan

Qashqai Restylé à grands coups de crayon, le Qashqai garde les moteurs de la précédente mouture. À part ça, Nissan ne prive de rien son modèle fétiche. **Finition Visia :** assistance de direction ajustable selon deux modes (Normal et Sport), accoudoir avant, banquette 60/40, clim manuelle, 4 lève-vitres séquentiels, ordinateur de bord écran TFT couleur 5 pouces, rétro central photosensible, frein à main électrique, radar de recul, régulateur-limiteur de vitesse, feux diurnes à LED, jantes acier 16 pouces + enjoliveurs. On note aussi le freinage d'urgence autonome, l'alerte de franchissement de ligne et la reconnaissance des panneaux de signalisation. De plus, cette déclinaison offre le lecteur CD, la radio numérique DAB, le Bluetooth, un port USB et 4 HP. **Acenta (+ 2 200 €) :** audio 6 HP, accoudoir arrière, plancher de coffre modulable, clim auto bizone, détecteurs de pluie et de luminosité, éclairage d'ambiance, volant cuir, rétros rabattables électriquement, radar de parking avant, antibrouillards, feux de croisement/feux de route automatiques et jantes alliage 17 pouces. **N-Connecta (+ 1 700 €) :** écran tactile 7 pouces (GPS 3D, infotrafic, services connectés), caméra de recul + caméras panoramiques 360°, accès et démarrage mains-libres, sièges sport, vitres arrière et lunette surteintées, jantes 18 pouces. **Tekna (+ 2 100 €) :** siège conducteur électrique, sièges chauffants, sellerie mixte cuir/tissu, pare-brise chauffant, projecteurs à LED directionnels, rails de toit, jantes 19 pouces. Cette finition propose également les manœuvres de stationnement auto, le détecteur de trafic en marche arrière et la surveillance des angles morts. **Tekna+ (+ 2 250 €) :** audio 8 HP (2 caissons de basse, amplificateur digital), sièges électriques (mémoires sur siège conducteur), sellerie cuir et toit panoramique.



Nissan Qashqai

NISSAN

LA GAMME **QASHQAI**

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Ess.	1.2 DIG-T 115 ch BVM6	60 €	de Visia à Tekna+	de 22 950 à 31 200 €
	1.2 DIG-T 115 ch CVT	60 €	d'Acenta à Tekna+	de 26 750 à 32 800 €
	1.6 DIG-T 163 ch BVM6	134 €	d'Acenta à Tekna+	de 27 450 à 33 500 €
Diesel	1.5 dCi 110 ch BVM6	0 €	de Visia à Tekna+	de 25 350 à 33 600 €
	1.6 dCi 130 ch BVM6	0 €	d'Acenta à Tekna+	de 29 650 à 35 700 €
	1.6 dCi 130 ch CVT	0 €	d'Acenta à Tekna+	de 31 250 à 37 300 €
	1.6 dCi 130 ch BVM6 4x4	60 €	d'Acenta à Tekna+	de 31 550 à 37 600 €

Abonnez-vous à L'Auto-Journal

L'OFFRE CLASSIQUE

1 an - 25 nos
de L'Auto-Journal
dont le Spécial Salon

= 60€ SEULEMENT
au lieu de ~~100€59~~

40% de réduction !



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

OUI, je m'abonne à L'Auto-Journal et je choisis mon offre

☐ **L'OFFRE CLASSIQUE**

L'Auto-Journal (25 n°) + Le Spécial Salon à **60€** au lieu de ~~100€59~~ soit 40 % de réduction. **(908897)**

☐ **L'OFFRE BONUS : PAR MANDAT SIMPLIFIE**

L'Auto-Journal (25 n°) + 5 Guides pour **5€49** par mois au lieu de ~~10€90~~ soit près de 50 % de réduction. **(908905)**

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

1 - MES COORDONNEES :

Nom:

Prénom:

Adresse

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

Code postal :

Ville

E-mail:

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

Tél. :

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

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 30/11/2017 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 montre 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 fi chier 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 : / /

Signature obligatoire

CRÉANCIER
EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE

IDENTIFIANT DU CRÉANCIER
FR 77 ZZZ 434057

Référence unique du mandat *(zone réservée à nos services)*

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

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

☐ CB N°

Offre classique uniquement) Date de validité : Cryptogramme :

Signature obligatoire

KIOSQUE mag

+ simple + pratique + rapide... Abonnez-vous sur ww.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



ANTIPOLLUTION

Faut-il craindre les nouvelles normes ?

LE VIEUX CYCLE DE MESURES NORMALISÉES PASSE À LA TRAPPE, REMPLACÉ PAR UNE VERSION PLUS RÉALISTE, COMPLÉTÉE DE TESTS EN CONDITIONS RÉELLES POUR LES DIESELS. AVEC **DES CONSÉQUENCES IMPORTANTES POUR LES CONSTRUCTEURS, MAIS AUSSI POUR LEURS CLIENTS.**

L'AUTO-JOURNAL FAIT LE POINT. Par **Brice Perrin**

Ancien cycle*/Nouveau cycle** Ce qui change

QUARANTE-CINQ ANS APRÈS LA NAISSANCE DU CYCLE DE MESURES NORMALISÉES EUROPÉEN, LES NORMES ÉVOLUENT ENFIN : LE CYCLE WLTC EST MIS EN PLACE POUR TOUS LES NOUVEAUX VÉHICULES HOMOLOGUÉS DEPUIS LE 1ER SEPTEMBRE. VOICI CE QUI CHANGE :

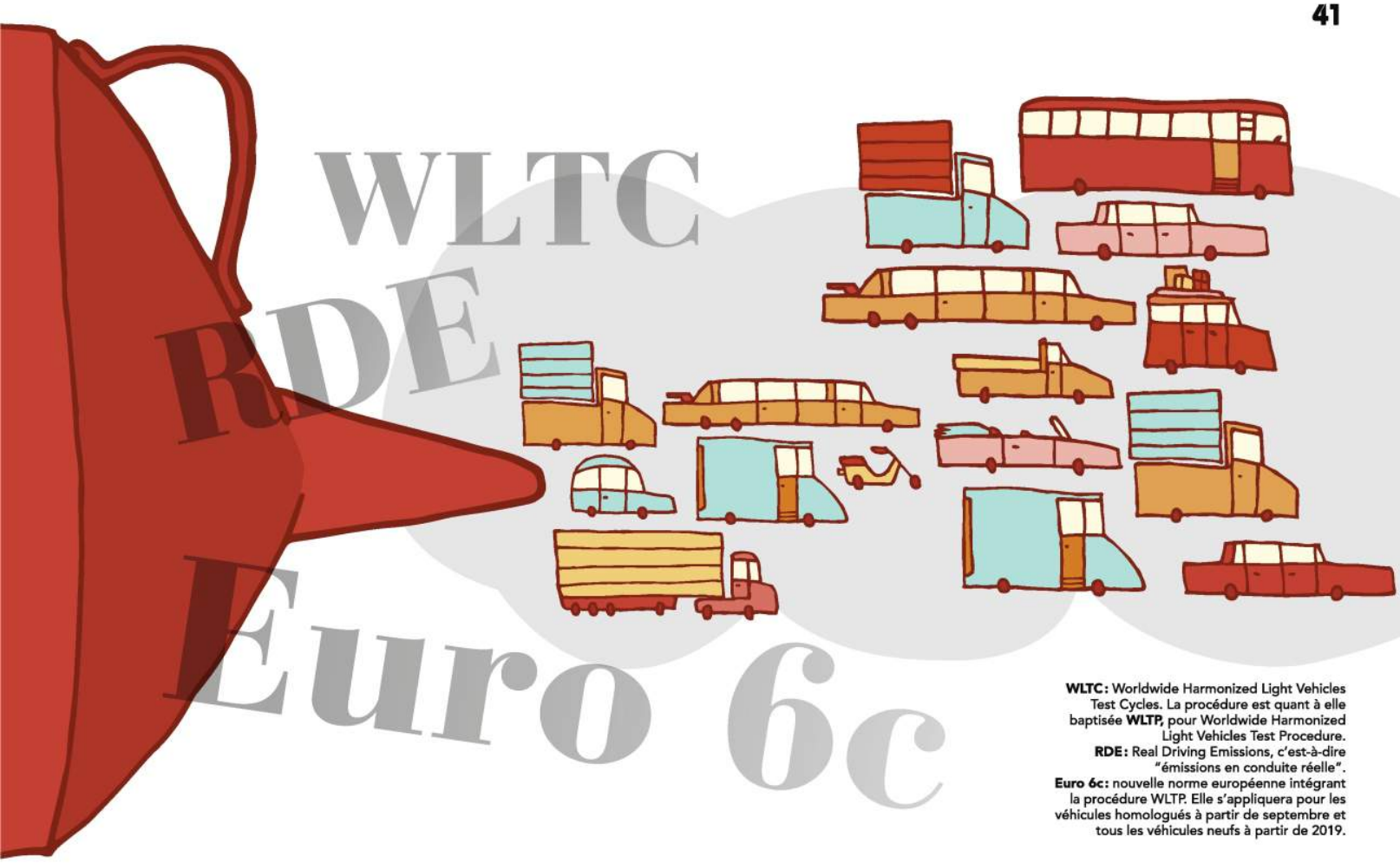
Année de lancement	1973	2017
Kilométrage parcouru	11 km	23 km
Durée	1 180 s	1 800 s
Vitesse moyenne	33,6 km/h	46,5 km/h
Vitesse maxi	120 km/h	131 km/h
Nombre d'arrêts	14 (280 s)	2 (226 s)
Température	entre 20 et 30 °C	23 °C et test complémentaire à 14 °C
Versions mesurées	La + légère et la - équipée	La + lourde et la + équipée, options incluses

*NEDC (cycle de mesures en vigueur depuis 1973 remplacé à partir de septembre 2017 par le cycle WLTC).
**WLTC (nouveau cycle de mesures ; exemple pour un véhicule de Classe 3, correspondant à la voiture moyenne européenne).

L'INDUSTRIE N'A PAS BESOIN DE NOUVELLES NORMES

FAUX

Les seuils maximum d'émissions polluantes autorisés pour les voitures neuves sont régulièrement durcis, depuis la norme Euro 1 en 1992 (apparition des premiers catalyseurs), jusqu'à Euro 6b en septembre 2014 (systèmes de traitement des oxydes d'azote – NOx). Le problème ? La mesure des émissions se faisait jusqu'alors avec le cycle NEDC, né en 1973. Irréaliste, réalisé en laboratoire, il délivre des valeurs éloignées de la réalité. Et plus le temps passait, plus l'écart entre consommation (et donc émissions de dioxyde de carbone, le CO_2) normalisée et consommation réelle s'accentuait. D'après l'organisme indépendant ICCT*, cet écart moyen est passé de 9 % en 2001 à 42 % en 2015 ! Plus conforme à l'usage réel d'un véhicule, le nouveau cycle WLTC s'accompagne d'un test complémentaire (RDE) pour la mesure des NOx sur les diesels.



WLTC: Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Cycles. La procédure est quant à elle baptisée **WLTP,** pour Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure.
RDE: Real Driving Emissions, c'est-à-dire "émissions en conduite réelle".
Euro 6c: nouvelle norme européenne intégrant la procédure WLTP. Elle s'appliquera pour les véhicules homologués à partir de septembre et tous les véhicules neufs à partir de 2019.

Depuis le 1er septembre, les nouveaux modèles de voitures à homologuer sont soumis à une évolution de l'actuelle norme antipollution. Baptisée Euro 6c, elle n'impose pas de nouveaux seuils d'émissions polluantes – sauf pour les moteurs essence à injection directe, désormais limités à une quantité de particules émises, et plus uniquement une masse. Mais elle cache un bouleversement encore plus profond: une nouvelle méthode de mesure de la consommation, du CO_2 et des polluants, bien plus exigeante d'autant qu'elle se complète, pour les diesels, de mesures des NOx en conditions réelles, et plus uniquement en laboratoire. Un véritable chamboulement pour des constructeurs qui ont, pour la plupart, pris de mauvaises habitudes ces quatre dernières décennies avec un cycle de mesures à la fois irréaliste et facile à identifier par l'informatique embarquée. Ce qui a permis des dérives comme la tricherie opérée par Volkswagen, ou des systèmes aux performances minimales. Ce nouveau cycle, baptisé WLTC, sera par ailleurs étendu à tous les véhicules neufs, même les types homologués avant septembre 2017, à partir du 1er septembre 2018.

Il est réalisé sur route ouverte pour obtenir des chiffres réalistes, mais aussi vérifier l'absence de dispositif d'invalidation du système de dépollution. Le cycle WLTC est une vraie amélioration par rapport au NEDC: accélérations et freinages sont plus francs, la vitesse moyenne est en hausse de 38%, les arrêts sont moins longs et les voitures testées sont pourvues de tous les équipements disponibles et des pneus de série. Ce cycle a toutefois le défaut de privilégier les parcours routiers/autoroutiers, au détriment des parcours urbains, pourtant fréquents et déterminants pour mesurer l'efficacité d'une motorisation hybride ou d'un système stop/start.

*International Council on Clean Transportation


N. ZWICKEL/PEUGEOT

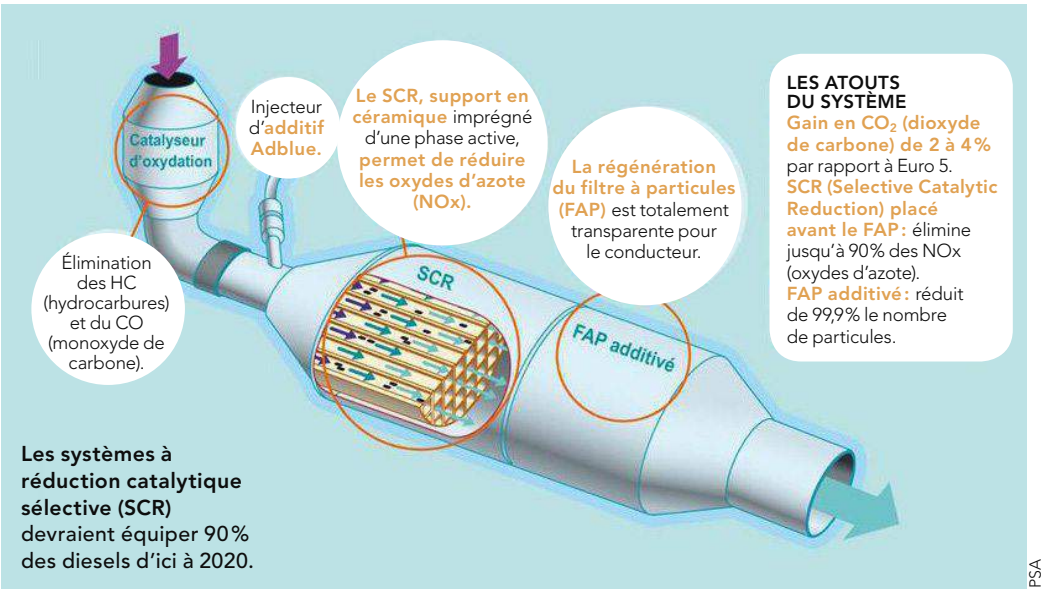
Le nouveau cycle WLTC intègre un controle de la mesure de NOx en conditions réelles pour les diesels.

LE MALUS ÉCOLOGIQUE RISQUE D'AUGMENTER

VRAI, MAIS...

Le cycle WLTC étant plus réaliste, les consommations normalisées affichées par les constructeurs seront plus élevées que celles mesurées sur le cycle NEDC. Problème: le taux de CO_2 émis est directement lié à la consommation de carburant. L'ACEA* s'en inquiète et rappelle que ce nouveau cycle *"aura également des conséquences sur la taxation des véhicules (...). Le WLTP entraînera une valeur de CO_2 plus élevée pour un véhicule donné par rapport à la norme NEDC."* Les études disponibles avancent que le test WLTC pourrait induire une hausse moyenne de 10% à 20% de la valeur normalisée. Avec des émissions normalisées qui passent de 120 à 140 g/km pour le CO_2, une voiture pourrait ainsi passer d'un malus nul à un malus de 473 €! Heureusement, les nouveaux modèles homologués ont été conçus avec cette contrainte. Par exemple, le 1.5 HDi Peugeot consomme 5% de moins que le 1.6 HDi qu'il remplace, ce qui "limite la casse". Par ailleurs, le gouvernement pourrait continuer à se référer, pour le calcul du malus, aux mesures basées sur le cycle NEDC qui seront communiquées jusqu'à la fin de l'année 2018 afin d'assurer la transition.

*Association des constructeurs européens d'automobiles



Les systèmes à réduction catalytique sélective (SCR) devraient équiper 90% des diesels d'ici à 2020.

PSA

UN TEST EN CONDITIONS RÉELLES

Nous avons conduit un prototype Bosch, basé sur une Golf GTD équipée d'un système portable de mesure des émissions polluantes (PEMS). Modifiée au niveau du turbo, des injecteurs, de l'admission d'air et du calculateur moteur, cette Golf dispose de deux vannes EGR (basse et haute pression) avec une plage de fonctionnement étendue, et de deux systèmes SCR, dont un sur le filtre à particules. En conditions réelles, elle émettait 60 à 100 mg/km de NOx après quelques minutes – soit assez peu pour passer la norme RDE (168 mg/km). Après 16 km de route, les émissions en sortie d'échappement sont tombées sous les 30 mg/km! La technologie permet de respecter les normes en conditions réelles. Mais à quel prix?

LES AUTOS SERONT MOINS POLLUANTES

VRAI

Le cycle WLTC complété par le test RDE va obliger les constructeurs à installer des dispositifs de dépollution plus efficaces et fiables: avec la norme Euro 6, le bon fonctionnement du système antipollution doit être assuré sur au moins 160000 km, soit le double de ce qu'imposait la norme Euro 3! Certains constructeurs sont déjà plus vertueux que d'autres: le spécialiste Emission Analytics révèle que *"les acheteurs se trompent s'ils supposent que toutes les voitures Euro 6 se valent en termes de production d'émissions lorsqu'elles sont utilisées en conditions réelles. Certaines mesures varient jusqu'à 12 fois la limite fixée par Euro 6"*. Mais le test RDE impose désormais un taux d'oxyde d'azote (NOx) en conditions réelles de 168 mg/km maximum, et même de 120 mg/km à partir de 2020. De tels écarts ne pourront donc plus exister.

LES VOITURES SERONT PLUS CHÈRES

VRAI, MAIS…

Les constructeurs ont dû revoir la stratégie de traitement des NOx. La norme Euro 6 impose un taux maximum de 80 mg/km sur le test NEDC en labo, mais la commission européenne rappelle que *"les diesels Euro 6 actuellement produits dépassent la limite de NOx de 4 à 5 fois en moyenne dans des conditions de conduite réelles"*. Les systèmes les moins efficaces (piège à NOx notamment) vont ainsi passer à la trappe au profit des dispositifs SCR* qui devraient équiper 90% des diesels d'ici à 2020. Problème: ils sont plus coûteux. Et la consommation d'additif Adblue (comptez 1,5 €/l) pourrait passer de 1 l/1000 km à 2 voire 3 l/1000 km. Sur son nouveau 1.5 HDi, PSA a installé deux dispositifs SCR, dont un directement sur le filtre à particules. Plus puissant de 10 ch que le 1.6 HDi qu'il remplace, ce moteur est facturé 350 € de plus sur la 308 récemment restylée. Enfin, le filtre à particules va être généralisé sur les moteurs essence, mais il sera moins coûteux que sur un diesel: comptez quelques dizaines d'euros.

*Selective Catalytic Reduction, c'est-à-dire "réduction catalytique sélective".



La 308 1.5 BlueHDi 130 est équipée d'une panoplie antipollution très complète.

TIBO/PEUGEOT

LES VOITURES VONT CONSOMMER PLUS

FAUX

Avec le cycle WLTC, les mesures normalisées seront plus réalistes! Exemple: depuis l'année dernière, Opel communique également la consommation sur le cycle WLTC. Ainsi, la consommation d'une Astra 1.4 Turbo 125 ch, comprise entre 4,2 l/100 km et 6,2 l/100 km en NEDC, est située entre 5 l/100 km et 8,5 l/100 km sur le cycle WLTC. Soit une augmentation substantielle! Mais il ne s'agit que de valeurs normalisées, destinées à informer le consommateur. Dans les faits, la consommation en usage réel ne changera pas. Elle pourrait même baisser: les constructeurs optimisent moteurs et transmissions pour avoir les valeurs les plus basses possibles sur le cycle normalisé. Or le cycle sera plus réaliste que jamais: les évolutions technologiques devraient ainsi avoir un impact supérieur en conditions réelles.



Depuis un an, Opel communique les mesures WLTC sur toute sa gamme.

ARNAUD SAUNIER

L'AVIS DE *L'AUTO-JOURNAL*

La mise en place de la nouvelle procédure (WLTP) et des nouveaux cycles de mesures des émissions polluantes et de la consommation (WLTC, plus RDE pour les diesels) vont aider à réduire l'écart entre les valeurs normalisées et la réalité constatée par tous les automobilistes. Et ces nouvelles dispositions limitent considérablement le risque d'un nouveau scandale lié aux systèmes antipollution. C'est donc une bonne nouvelle pour l'environnement et pour les consommateurs, qui risquent toutefois de payer plus cher leurs véhicules. Pour autant, inutile de se précipiter pour acheter une voiture en stock par peur du malus: les constructeurs vont vite adapter leurs modèles, moteurs et systèmes de dépollution.

ÉVÉNEMENT SPÉCIAL LECTEURS

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

LA CROISIÈRE DES PILOTES DE LÉGENDE

DU 24 AU 29 OCTOBRE 2017
VACANCES DE LA TOUSSAINT



6 JOURS/5 NUITS

À partir de **1250€**

Au départ de Strasbourg

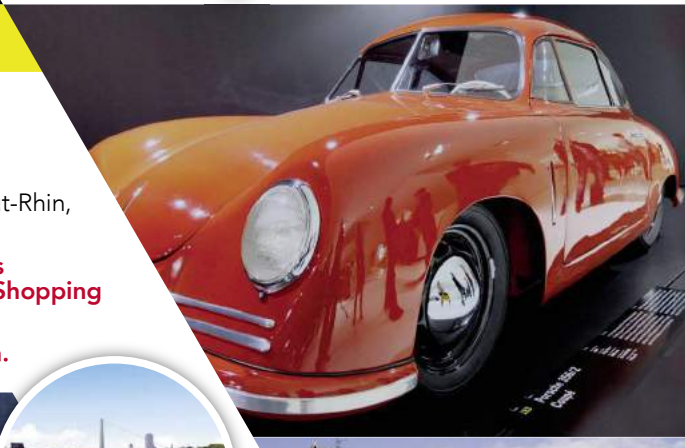


Avec la participation exceptionnelle de

Ari Vatanen ✕ Sébastien Loeb ✕ Romain Dumas

L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE AU FIL DU RHIN

LES POINTS FORTS DE VOTRE CROISIÈRE



- Une croisière **inédite et organisée en exclusivité** pour nos **lecteurs.**
- Des **moments de partage** avec **des invités exceptionnels :** les champions **Ari Vatanen, Sébastien Loeb** et **Romain Dumas.**
- **Un itinéraire spectaculaire :** des paysages pittoresques de la vallée du Haut-Rhin, ses châteaux et vignobles classés au patrimoine mondial par l'UNESCO.
- **Deux programmes de visites** au choix **inclus :** les plus **prestigieux musées** automobiles et le mythique **Nurbürgring,** ou le programme **Découverte & Shopping** pour satisfaire toutes les envies !
- Des **dîners gastronomiques** à bord sur un **bateau de dernière génération.**





VOTRE BATEAU

LE MS GERARD SCHMITTER,
5 ANCRES, 88 CABINES SEULEMENT !



Téléchargez la documentation complète sur
www.croisieres-lecteurs.com/aj
ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

INFORMATIONS ET RÉSERVATIONS
01 41 33 59 00
Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h.
Précisez le code : AUTO-JOURNAL

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à L'AUTO-JOURNAL - CROISIERE AUTO RHIN - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

CE17AUTP

❑ **OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de cette croisière proposée par l'Auto-Journal.**

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : |_|_|_|_|_| Ville : .....

Tél : |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| Email : .....

❑ Oui je souhaite bénéficier des offres de l'Auto-Journal et de ses partenaires

Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) ❑ OUI ❑ NON

Conformément à la loi "Informatique et liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de ces données par simple courrier. Crédits photos ©Croisi Europe ©ISTOCK

CroisiEurope

Cette croisière est organisée en partenariat avec Croisi Europe.
L'Auto-Journal est une publication du groupe Mondadori France - Axel Springer, Emas, siège social : 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex.

l'auto-journal



Sans sa structure aluminium, cet imposant SUV de luxe battrait sans aucun doute des records sur la balance.



Le confort en majesté : suspension pilotée, transmission intégrale, boîte automatique ainsi qu'un V12 au couple titanesque.

PHOTOS SB MEDIEN

LA ROLLS-ROYCE DU DAKAR ?

Ferrari excepté, tout le monde se convertit au SUV. Y compris la plus élitiste des marques, Rolls-Royce pour la nommer. En effet, son Cullinan est fin prêt.

Les historiens du sport automobile le savent, une Rolls a bel et bien participé au Dakar. C'était en 1981 avec, au cœur de l'affaire une Corniche largement revue et corrigée par le Français Thierry de Montcorgé : carrosserie en fibre de verre, V8 5,7 l de 360 ch de Corvette et châssis 4x4 de Toyota BJ. L'équipage fut disqualifié, mais la voiture arriva à bon port à Dakar. Rolls-Royce, qui goûte modérément ce genre d'initiative, était à deux doigts d'intenter un procès avant de se contenter d'un simple avertissement, invitant les malotrus iconoclastes à ne pas recommencer. Aujourd'hui, ils pourraient. Rolls leur fournit tout le nécessaire clé en main, ou presque, sous la forme d'un SUV. L'ultime sacrilège ? Pas vraiment, au moment où même les enseignes du grand luxe automobile se convertissent à la cause. Et surtout, lorsque l'ennemi intime armé par Volkswagen, Bentley, fait beaucoup causer dans les chaumières avec son Bentayga. À ce sujet, et à en juger par les photos du spécimen surpris en tenue de camouflage, il est à craindre que le Cullinan sorte du même moule, à défaut de la même usine, le maître d'œuvre s'appelant BMW.



SUV ou pas, une Rolls reste une Rolls, avec un traité très vertical de sa face avant.

Apparemment, finesse et subtilité sont hors propos, du moins à l'extérieur.

Place à une silhouette massive taillée au cordeau qui laisse suggérer du lourd. Mais peut-être pas du "lourdingue", si vous nous permettez l'expression, contrairement au Bentayga. Le Cullinan reçoit l'uniforme maison : une immense calandre à fanons posée à la verticale, surmontée comme il se doit par l'emblématique Spirit of Ecstasy et encadrée par des projecteurs rectangulaires réduits à des meurtrières. D'où une face avant mieux structurée et plus expressive que celle du Bentayga. Les portières arrière à ouverture antagoniste, autre classique de la maison Rolls, seront de la partie, à n'en pas douter.

Pour tout ce qui ne se voit pas, la nouvelle Phantom est mise à contribution. De la structure en aluminium au V12 biturbo de 6,75 l fort de 563 ch et 900 Nm de couple, le Cullinan doit beaucoup au vaisseau amiral de la marque. Même à ce niveau de gamme, les économies d'échelle sont de mise. En revanche, le SUV devrait avoir son propre traité intérieur, et c'est heureux.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : courant 2018

Prix : rien en dessous de 300 000 €

Concurrent des Bentley Bentayga et Lamborghini Urus à venir.

LES 23 ET 24 SEPTEMBRE

LES GRANDES HEURES AUTOMOBILES DE MONTLHÉRY

www.lesgrandesheuresautomobiles.com



Pour leur 3e édition, les Grandes Heures Automobiles s'installent sur l'autodrome de Linas-Montlhéry (Essonne), au sud de Paris, les 23 et 24 septembre. Deux jours pour admirer des modèles historiques ou plus récents dédiés à la compétition, que l'on pourra apprécier en action entre les mains de leurs propriétaires ou de pilotes, comme Sébastien Loeb. Le pack week-end (parking inclus) est à 29 €.

RÉVÉRENCE

Adieu Viper

Les lecteurs de *L'Auto-Journal* apprendront avec grande tristesse la disparition de la Dodge Viper, dont la production s'est arrêtée le 31 août dernier. Quelques journalistes, dans cette rédaction, gardent en mémoire des essais épiques – sous la pluie, il fallait avoir le cœur bien accroché…



DODGE

Les chiffres du marché européen en mai 2017



+ 7,6 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à mai 2016 dans l'Union européenne.

34,1 %

C'est la progression des ventes en Croatie, la plus forte enregistrée dans l'UE à un an d'intervalle. La France se tient dans la moyenne basse (+ 5,1 %), loin derrière l'Allemagne (+ 12,9 %) mais loin devant le Royaume-Uni, en chute libre (- 8,5 %).

1 459 333

C'est le nombre de voitures immatriculées en Allemagne sur les cinq premiers mois de l'année. En comparaison, la France se limite à 904 341 unités immatriculées sur la même période.

205 000

C'est le nombre de Peugeot 3008 immatriculés depuis le lancement, en octobre 2016, du SUV français. Celui-ci fait valoir la plus forte progression dans son segment (114 %) en Europe.



INSOLITE

Infiniti infiniment vintage

Infiniti, la marque premium de Nissan, a marqué les esprits à l'occasion de la récente édition du concours d'élégance de Pebble Beach, aux États-Unis. À voir la photo du concept car Prototype 9, on comprend aisément pourquoi. Inutile d'en rajouter sur le côté vintage de l'entreprise puisque la période évoquée remonte aux années 30. Le résultat est loin d'être laid. Sous le capot, retour aux temps modernes. Ici officie l'électromoteur de 150 ch de la Leaf (la prochaine, attendue sous peu), alimenté par une batterie de 30 kWh. La vitesse maximale est donnée à 170 km/h. Comptez 5,5 s pour passer de 0 à 100 km/h, les 890 kg de la voiture aidant.



INFINITI



FLORENT GOODEN/DPPI

"Ce n'est pas quelque chose que j'exclus totalement. Ce qui est sûr, c'est que si je revenais en rallye, ce serait uniquement pour le plaisir, et non pour le championnat complet."

Sébastien Loeb,
interviewé à l'occasion du récent Rallye d'Allemagne.



MAZDA

BOULONS-RONDELLES

Mazda souffle les bougies

Mazda est une marque d'ingénieurs, ce qui est un compliment, et ces derniers phosphorent fort. Dernier exploit en date : ils s'apprêtent à mettre au point un moteur essence à auto-allumage, dépourvu de bougies en d'autres termes. Comme les diesels, donc. Selon le constructeur, cette mécanique iconoclaste, baptisée Skyactiv-X, fera valoir un rendement supérieur à celui de l'actuelle unité dite Skyactiv-G, de l'ordre de 20 à 30 %. Les variantes de ce bloc (cylindrées non précisées pour l'heure) entreront en activité en 2019.

ATHLÉTISME

La M5 dans les starting-blocks

Pas de Série 5 sans sa variante M. La nouvelle génération ne déroge pas à la règle, la M5 des temps modernes étant en phase d'approche. Sous une formule revue et corrigée. Cette athlète en tenue civile reçoit une transmission intégrale en provenance directe des SUV de la marque et baptisée comme il se doit xDrive. Une première dans son histoire. Cette transmission 4x4 est toutefois d'un genre particulier : le train avant peut se désengager, histoire de préserver les sensations de conduite propres à une propulsion de cet acabit. Sous le capot, le V8 4,4 l biturbo reste en fonction, et ajoute 40 ch à son actif, soit 600 au total. Le couple grimpe à 750 Nm, à titre indicatif. Ce bloc fait désormais corps avec une boîte automatique à 8 rapports. Prix : 126 500 €. Les commandes sont ouvertes.



BMW



MU SEN/IMAGECHINA/AFP

CIVISME

Plaidoyer pour le cendrier

"Au moins 30 % des départs de feu sont provoqués par des mégots jetés en bordure de route." C'est le maire de Saint-Étienne-du-Grès, commune du département des Bouches-du-Rhône, qui l'affirme, suite aux récents feux de forêt qui ont ravagé le sud de la France. Partant de ce constat, la solution à ce manque manifeste de civisme de la part des automobilistes fautifs consisterait à interpeller directement les constructeurs. Jean Mangion, président du parc naturel des Alpilles, plaide en ce sens dans une lettre qu'il leur a adressée : *"Il serait civique que les constructeurs automobiles proposent, sans option, un cendrier dans chaque véhicule neuf."* Pourquoi pas ? Il convient toutefois de rappeler que sur la Clio, le pack Fumeur (cendrier nomade + allume-cigare) réclame le prix de deux paquets de cigarettes et d'un briquet, soit 20 €. Un exemple parmi d'autres. Et dans une voiture de location, il est toujours possible de placer un gobelet dans le porte-gobelet, puisqu'il est fait pour ça. Comme quoi, le civisme est d'abord et avant tout l'affaire de tous.

BILAN

PSA plus profitable que Renault

Selon une étude publiée par *Le Figaro*, le Groupe PSA réalise un bénéfice supérieur à celui de Renault sur chaque voiture vendue, de l'ordre de 40 %. En effet, une Renault coûte moins cher en moyenne que l'un des modèles des trois marques de PSA (15 580 € contre 16 137 €), d'où une marge opérationnelle inférieure à chaque vente (1 043 € contre 1 405 €). En prime, Groupe PSA évite autant que possible les remises et promotions et multiplie les options, lesquelles rapportent gros. Autre surprise : la marge de PSA est supérieure à celle d'Audi – 8,7 % contre 8,2 %. Celle de Renault, Dacia incluse, s'élève à 6,2 %.

PATRIOTISME ÉCONOMIQUE

Une Tesla Model S sur Le Bon Coin allemand

Roulons allemand… En Allemagne, on ne plaisante pas avec le patriotisme économique. Pour preuve, l'acquisition l'an dernier d'une Tesla Model S 90D (110 000 € au bas mot) par le ministre de l'Environnement du Land Rhénanie-du-Nord-Westphalie a provoqué un immense tollé à l'échelle du pays. Arrivée au pouvoir en juin dernier, la nouvelle majorité a remplacé aussi sec la Tesla par une Mercedes S 500e hybride. Pas sûr que le contribuable sorte gagnant de l'affaire, mais, au moins, l'honneur est sauf.



CHRISTIAN MARTIN

43 000 €

C'EST LE PRIX AUQUEL S'EST VENDUE, AUX ENCHÈRES, UNE PEUGEOT 205 GTi LORS DU RASSEMBLEMENT SILVERSTONE CLASSIC ORGANISÉ EN GRANDE-BRETAGNE LE 29 JUILLET DERNIER. Sortie d'usine en 1988, la voiture n'a connu, depuis, que deux propriétaires et affichait 9 300 km au compteur. Aujourd'hui, une 205 GTi en bon état se négocie aux alentours de 10 000 €, pour situer le niveau. La consécration, en quelque sorte.



ALASTAIR STALEY/LAT/DPPI

GRANDES MANŒUVRES

La Chine convoite Fiat

Sergio Marchionne, P.-D.G. de Fiat Chrysler Automobile, n'en fait pas mystère : son groupe est à vendre. Pour l'heure, les grands consortiums automobiles mondiaux font la fine bouche, contrairement aux constructeurs chinois, avides de nouveaux débouchés. C'est ce qu'indique le site américain *Automotive News*, généralement bien informé, selon lequel l'un desdits constructeurs chinois aurait fait une offre d'acquisition en juillet dernier. Problème : l'identité de l'éventuel repreneur n'est pas précisée. La rumeur faisait état de Geely, mais le propriétaire de Volvo, Proton et Lotus a d'ores et déjà opposé un démenti formel. De son côté, le groupe Great Wall, un outsider sur la scène automobile chinoise, se montre très intéressé par la marque Jeep, et l'a fait savoir. Au moment où sont écrites ces lignes, FCA dit ne pas avoir été contacté à ce sujet. Une chose est sûre, le groupe italo-américain ne lâchera pas facilement sa poule aux œufs d'or. Ou alors il faudra y mettre le prix. Affaire à suivre…

OFF

Hyundai finalise son SUV à hydrogène

Après le SUV ix35 Fuel Cell, qui a servi de cobaye, Hyundai serre les derniers boulons d'un engin nourri à l'hydrogène. La pile à hydrogène est dite de 4e génération et le complexe libère 163 ch. Ce SUV, dont l'apparence physique est désormais figée, débutera sa carrière commerciale en Corée, début 2018. Il devrait débarquer en Europe un an plus tard.

Le Land Rover Defender ressuscite

On s'en doutait un peu, c'est désormais une certitude : Land Rover donnera un successeur au Defender, son monument historique retiré de la circulation pour cause d'incompatibilité avec les normes antipollution en vigueur. Les hauts dignitaires de la marque l'ont confirmé à l'occasion d'un congrès organisé à Barcelone en juin dernier. Il faudra patienter deux ans.

Citroën donnera une suite à la C5

Voilà, c'est fait, la C5 n'est plus produite. Cette disparition dans l'indifférence générale laisse un trou béant dans la gamme Citroën puisqu'il n'y a pas de remplaçante. Pour le moment. Les dirigeants de la marque n'entendent pas déserter le segment D, très prisé par la clientèle professionnelle, et l'ont clairement fait savoir. Il serait question d'un modèle bivolume, dans la lignée directe des grandes Citroën "canal historique" (DS, CX et XM). Pour quand ? Pas avant fin 2018.

À l'assaut des



Les finitions des modèles Alfa Romeo, Audi, Mercedes et Jaguar photographiées ici sont respectivement Super, S line, Fascination et R-Sport.

forteresses

Sorti victorieux du dernier comparatif de la catégorie *(L'AJ n° 963)* et grandissime favori, le Mercedes GLC voit à nouveau sa supériorité contestée par une escouade de prétendants, tous plus décidés les uns que les autres à le voir chuter de son trône. Mort au roi !

Par **Stany Meurer** Photos **Florian Grout**



En les regardant sommairement sur la photo, on les croirait tous sortis d'un même moule pour respecter les canons du genre. Ce qui n'est pas tout à fait correct, dans la mesure où s'affrontent ici l'expérience des chevronnés et la fraîcheur des nouveaux venus. D'un côté les "fils de": les Mercedes, Audi et Volvo appartiennent à ce clan. Si le GLC doit être considéré comme le descendant naturel du GLK, les Q5 et XC60 revendiquent fièrement d'être les secondes générations de modèles à succès. Il n'aura échappé à personne que nous aurions pu ajouter à ce trio le BMW X3. Mais, arrivé en fin de carrière, le pionnier du genre sera bientôt remplacé et nous avons préféré attendre son successeur pour le (re) faire descendre dans l'arène. De l'autre, les "bleus" ne rêvent que d'une chose: devenir calife à la place du calife. Face aux vieux briscards, les Alfa Romeo Stelvio et Jaguar F-Pace sont les premiers SUV de leur marque respective, avec tous les avantages et les inconvénients que cela suppose. Pour que le comparatif soit équilibré, nous les avons tous choisis avec un moteur diesel développant une puissance de 180 ch environ (avec une tolérance de 10 ch en plus ou en moins), une boîte automatique et une transmission intégrale, puis nous avons sélectionné pour chaque modèle un niveau de finition permettant une joute équitable. Que le meilleur gagne…

➔

Jaguar F-Pace

2.0 D 180 ch AWD BVA8 Prestige

54 760 €

5e

SUR LA ROUTE Le F-Pace est le plus intimidant à prendre en main, le conducteur ayant vraiment l'impression d'être aux commandes d'un très gros véhicule. Si le moteur semble vigoureux de prime abord, c'est davantage en raison de son bruit que pour les chronos réalisés. Réglé ferme, le châssis, associé à une direction bien calibrée, vous donne une excellente lecture de la route. Ce tandem est un vrai gage de plaisir de conduite, absolument pas gâché par l'efficace boîte de vitesses à 8 rapports. Dommage toutefois que le diamètre de braquage soit aussi grand. Curieusement, le fait de posséder une coque en alu ne donne aucun avantage de poids au F-Pace, qui compte parmi les plus lourds de cette sélection.

VIE À BORD Si les plastiques semblent bénéficier d'un bon capitonnage, ce n'est qu'une illusion, celui-ci étant très peu épais. Le temps des Jaguar décorées de ronce de noyer est révolu depuis longtemps. En échange, on trouve un mobilier contemporain dans lequel prend place une instrumentation high-tech. Les rangements sont peu pratiques, l'espace à bord plutôt chiche alors que le volume du coffre est pour sa part généreux. Grosse déception au niveau du confort: outre une insonorisation perfectible, nous déplorerons des suspensions beaucoup trop sèches pour ménager les vertèbres: shocking!

BUDGET Le F-Pace a mis un terme définitif à la politique tarifaire douce chère à la marque. C'est vrai pour le prix de base, peu importe la finition, comme pour celui des options, particulièrement nombreuses et onéreuses. Bien vu en revanche, la garantie de 3 ans, kilométrage illimité. Sans être le moins gourmand, le F-Pace se montre raisonnable en consommation. ■

LE BILAN aj ★★★☆☆

Dans la rue, le F-Pace fait tourner toutes les têtes. À bord, c'est moins la joie. Certes, le châssis est compétent mais le moteur déçoit par son bruit et ses vibrations; les suspensions cassent le dos et la visibilité vers l'arrière est mauvaise. Ajoutez à ces faiblesses un tarif costaud et vous comprendrez pourquoi le F-Pace ferme la marche.



Héritage de la période Ford, le pare-brise peut recevoir en option (363 €) un dispositif de dégivrage par résistances électriques.



À la loupe

Depuis la première génération de XF (2007), **cette commande rotative** s'escamotant à l'arrêt du moteur pour sélectionner la position de la boîte automatique est devenue une marque de fabrique du constructeur. Mais quid de l'intérêt ergonomique? C'est joli certes, amusant, mais pas vraiment fonctionnel à l'usage.



L'avis de Stany Meurer

70% Quotient Émotionnel

Le châssis est à la hauteur de la réputation Jaguar. Le confort, beaucoup moins…

Bruyant, le moteur impressionne plus par ses vibrations que par ses performances, décevantes dans l'absolu.



Ce n'est pas le plus puissant, mais c'est le plus léger. Et cela fait la différence en performances.

L'avis de Stany Meurer

70% *Quotient Émotionnel*

Sa ligne est magnifique, mais j'aime beaucoup moins son moteur rugueux.

4e

Alfa Romeo Stelvio

2.2 180 ch Q4 AT8 Lusso

52 600 €

SUR LA ROUTE *Veloce*! Aucun autre qualificatif, respectant de surcroît l'histoire de la marque, ne résume mieux le Stelvio. Bien aidé par le poids contenu, le moteur autorise de jolies performances, mais ni sa sonorité, ni son fonctionnement ne procurent beaucoup d'agrément. L'élément qui marque le plus dans la conduite est la direction. Sa démultiplication très directe (2,1 tours de butée à butée!) et hyperréactive sera source de plaisir sur route, mais fatigante sur autoroute. En ville, le mauvais diamètre de braquage constitue un vrai handicap. SUV "à l'ancienne", le Stelvio se caractérise par un comportement s'apparentant davantage à celui d'une propulsion que d'une transmission intégrale, mais aussi par un retard évident en matière de haute technologie et d'assistances à la conduite. Même le régulateur de vitesse peine à conserver l'allure fixée en descente, ce qui devient rare.

VIE À BORD Les formes séduisantes du Stelvio conditionnent la visibilité, mauvaise vers l'arrière en raison d'une petite lunette et d'épais montants de custode. Le confort de suspension mais aussi l'insonorisation ne sont assurément pas ses qualités premières. Si l'habitabilité est assez généreuse, le volume de coffre conviendra davantage pour une excursion à la mer que pour des vacances à la montagne en famille. Enfin, malgré d'abondants plastiques moussés et une belle sellerie en cuir, un examen plus approfondi permet de mieux comprendre pourquoi le Stelvio est vendu moins cher que ses rivaux…

BUDGET Prix de vente inférieur, rapport prix/équipement imbattable et, pour couronner le tout, les consommations les plus basses: le Stelvio a des arguments à faire valoir. Même la garantie offerte est séduisante. ■

LE BILAN aj ★★★☆☆

Le Stelvio est une authentique voiture de conducteur, respectant en cela la réputation de la marque. Mais par rapport aux références de la catégorie, son confort, sa finition et son contenu technologique marquent le pas. Nous aurions aussi aimé trouver sous son capot un moteur au fonctionnement plus raffiné.



À la loupe

Ambiance course assurée, bon sang ne saurait mentir! La première chose qui saute aux yeux, c'est ce splendide volant sur une branche duquel a été enchâssé **le bouton du démarreur**. Puis vient la découverte des deux immenses palettes en acier véritable (250 €) qui compliquent toutefois l'accès aux deux commodos. Prêt pour le tour de chauffe?



Les deux grands compteurs rappelleront des souvenirs aux plus âgés, qui se remémoreront les 1750 et autres Spider… La finition est typiquement Alfa, comprenez un rien désinvolte.

L'avis de Stany Meurer

80% *Quotient Émotionnel*

Vrai tapis volant avec sa suspension pneumatique, il m'a bluffé par son comportement aérien.



Si vous ne deviez retenir qu'une seule option, prenez la suspension pneumatique : elle transfigure le Q5 !

3e

Audi Q5

2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7 Design

52 200 €

SUR LA ROUTE Le Q5 présente autant de visages qu'il possède de possibilités de châssis. Équipé de série de la suspension tout acier, il se révèle compétent. Pourvu de l'amortissement piloté, il gagne en efficacité. Le top du top consiste toutefois dans la suspension pneumatique : le Q5 en ressort transfiguré, améliorant à la fois son comportement (mouvements de caisse mieux maîtrisés) et son confort, absolument remarquable (même avec des jantes de 20 pouces !). Très doux et harmonieux sur le plan sonore, le TDI de 190 ch lui sied alors comme un gant. La boîte ne semble nullement handicapée par le fait de disposer de "seulement" 7 rapports pour le servir à la perfection. Mention très bien également à la direction qui offre une précision diabolique.

VIE À BORD Le Q5 est le seul à pouvoir disposer d'une banquette coulissante, hélas en option *(voir encadré)*, lui offrant une plus grande modularité. Par rapport à la génération précédente, le nouveau modèle évolue peu en habitabilité, comme en présentation d'ailleurs. Les volumes de rangement sont toujours aussi rares, mais la finition progresse encore en qualité et les assistances électroniques comme le système multimédia sont à la pointe. À noter que la suspension pneumatique impose l'arrivée d'une roue de secours à encombrement réduit, stockée dégonflée comme les Porsche d'antan, facturée 220 €.

BUDGET Sur le papier, il est le moins cher du groupe. Mais la finition correspondant réellement à celle de ses rivaux (S line ou Design Luxe) est en fait beaucoup plus onéreuse. En outre, l'addition s'envole vite au premier détour dans la liste des options. Si les consommations sont remarquables, en revanche les garanties, simplement légales, sont quelconques. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Le Q5 est une Audi pur jus. Par rapport au modèle originel, il n'apporte aucune révolution majeure, "se contentant" d'améliorer tous les points par petites touches. Tous les points ? Non, l'habitabilité n'a pas vraiment progressé, pas plus que les performances ou les consommations n'ont été améliorées.



À la loupe

Proposée en option (420 €) sur toutes les finitions, **la banquette arrière** coulissant sur une dizaine de centimètres, qui offre en prime une inclinaison du dossier, autorise une répartition habitacle/coffre mieux adaptée aux besoins. Dommage cependant qu'Audi ne livre pas cet équipement si pratique de série sur un véhicule facturé plus de 50 000 €.



Audi ne badine pas avec la finition : c'est juste parfait, au prix, il est vrai, d'un certain manque de fantaisie. Nous aurions aimé trouver plus de rangements. La prochaine fois, peut-être ?

Volvo XC60

D4 190 ch AWD Geartronic 8 R-Design

53 920 €

SUR LA ROUTE Équipé de série d'une suspension tout acier, le XC60 peut recevoir en option un châssis combinant un amortissement piloté à une suspension pneumatique. Dans les deux cas, l'option choisie par Volvo est celle du confort et de la douceur au détriment d'un certain plaisir de conduite. Toutefois, grâce à ses dimensions plus compactes et à son poids supportable, le XC60 se montre autrement plus convaincant dans ce domaine que le XC90 à vocation plus familiale. Contrairement au Stelvio qui régalera l'amateur de propulsions, le XC60 fera le bonheur de ceux qui ne jurent que par la traction. Nous avons cependant trouvé la direction un peu trop assistée et avare en remontées d'informations à rythme de conduite soutenu. Enfin, le XC60 figure parmi les meilleurs de sa classe en matière d'assistances électroniques (dont un pilotage semi-automatique) et de connectivité.

VIE À BORD Les Volvo de la dernière génération cultivent un art de rouler différent grâce à des intérieurs où règne une ambiance unique. Le XC60 ne déroge pas à cette règle. Par rapport au modèle qu'il remplace, le nouveau repose sur un empattement agrandi de 9 cm et offre ainsi une habitabilité plus généreuse, surtout à l'arrière, alors que le volume du coffre est resté un peu juste pour les vacances en famille. La finition impressionne favorablement en dépit de nombreux plastiques durs subsistants et du manque d'épaisseur des moussages.

BUDGET Aïe! De toute évidence, Volvo s'est inspiré des meilleures réalisations d'outre-Rhin pour le tarif. À une remarque près: il offre ici et là quelques avantages grâce à un équipement plus complet. Il a également copié la concurrence pour les garanties, ce qui est dommage. Enfin, les consommations le placent dans la moyenne supérieure. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Le premier XC60 était le bon produit vendu au bon prix. Le nouveau le surclasse dans tous les domaines... moyennant une jolie augmentation de tarif. Toute la question est là. Une fois reconnues les qualités du XC60, la clientèle acceptera-t-elle de verser le supplément nécessaire à son achat? Une belle équation à résoudre pour Volvo.



Volvo excelle dans l'art de marier une finition rigoureuse à une présentation chaleureuse: c'est son atout principal dans la guerre menée contre la charge allemande.

À la loupe

Pas besoin de vous faire un dessin. Cette photo permet de comprendre en quoi **l'ambiance à bord du XC60** est si différente de celle de ses rivaux. À croire que le mot "cocooning" a été inventé par Volvo pour qualifier le style des intérieurs de sa dernière génération de produits, aussi confortables qu'élégants.



L'avis de Stany Meurer

80% Quotient Émotionnel

Le XC60, c'est un art de vivre! L'engin idéal pour réaliser un long voyage.



Le XC60 sacrifie un peu de sportivité au profit d'un confort et d'une douceur généralisés: un choix revendiqué.



Ne cherchez pas le levier de vitesses sur la console : miniaturisé, il a émigré sur la colonne de direction !

1er

Mercedes GLC

220 d 170 ch 4Matic 9G-Tronic Sportline

53 450 €

SUR LA ROUTE Fils spirituel du GLK, le GLC se devait d'être à la hauteur de son devancier comme de son étoile sur la calandre. Pour ce faire, Mercedes a mis les petits plats dans les grands. Dès le premier niveau de finition, le GLC reçoit un package technique très complet. Son moteur, caractérisé par sa courbe de couple assez plate (la valeur maxi est obtenue entre 1 400 et 2 800 tr/mn), est accouplé à la merveilleuse boîte de vitesses "maison" à 9 rapports et secondé par un châssis raffiné, bénéficiant de série d'un amortissement piloté. Les plus exigeants pourront opter pour la suspension pneumatique qui transforme le GLC en vrai tapis volant, l'imprécision de trajectoire en moins. Son comportement se révèle précis et rigoureux, avec une direction bien calibrée et un train avant qui préserve l'engin du sous-virage. À propos de la suspension pneumatique et des différents modes de conduite autorisés, soulignons que ceux-ci sont plus variés que ceux de l'Audi Q5 équipé du même type de dispositif : il est possible de choisir des réglages plus extrêmes (principalement en dureté de suspension et en réactivité de l'ensemble moteur/boîte). Enfin, malgré sa puissance inférieure et en dépit d'un poids important, le GLC réalise des performances de tout premier ordre.

VIE À BORD Un grand coffre, de la place à l'avant… mais beaucoup moins à l'arrière, avec, en outre, une assise de banquette fixe implantée fort bas : voilà en résumé ce qui constitue le quotidien de la vie en GLC. Face au conducteur, une planche de bord classique (mais



À la loupe

Indisponible sur les finitions d'entrée de gamme et Sportline, **le pack Offroad** est livrable sur les Executive et Fascination, moyennant 1 500 €. Proposant 5 modes de conduite en tout-terrain (sol glissant, *off road*, dégagement, montée et remorque), il transforme le GLC en baroudeur ultime pour évoluer là où ses concurrents ont depuis longtemps capitulé.

Bien qu'avouant une puissance inférieure à celle de ses rivaux, le moteur du Mercedes lui procure d'excellentes performances.





L'avis de Stany Meurer

J'ai aimé le GLK ; j'adore le GLC ! Il brille à mes yeux de la plus belle des qualités : la cohérence.

85% *Quotient Émotionnel*





❶ Positionnée fort bas dans la coque, l'assise de la banquette n'est pas coulissante. ❷ Le volume du coffre est étonnamment spacieux par rapport à l'encombrement général. Ses formes cubiques sont parfaites pour faciliter le chargement. ❸ Pas d'écran tactile mais une double commande pour jongler avec les différents menus.



AVEC LE GLC, MERCEDES A TAPÉ DANS LE MILLE. JUSQU'À PRÉSENT, AUCUN DE SES RIVAUX NE FAIT MIEUX QUE LUI. LE DÉFI À RELEVER POUR LE FUTUR BMW X3 ? •••

pas trop !) et ergonomique. Une petite chose pourra cependant perturber l'utilisateur occasionnel : la position et le maniement du petit levier de sélection de vitesses implanté derrière le volant. Pas d'écran tactile, mais un système d'infodivertissement qui se pilote à l'aide d'une double commande : bouton rotatif ou pavé tactile… proches l'un de l'autre. Notons encore que si le GPS de base est décevant (petit écran et résolution de carte bas de gamme), celui proposé en option, baptisé Comand Online, avec écran de 8,4 pouces, est quant à lui cher (2 300 €). Pour le plaisir de pinailler, le hayon motorisé ne dispose pas de la fonction ouverture/fermeture du bout du pied.

BUDGET Assez curieusement, le GLC propose un rapport prix/équipements plutôt intéressant pour qui n'est pas à la recherche du dernier gadget. Ainsi, par exemple, l'amortissement piloté est de série dès le premier niveau de finition. Évidemment, tout n'est pas parfait et la sellerie en similicuir fait tache. Nous échangerions donc volontiers ce matériau synthétique en faveur d'un cuir plus noble moyennant (malheureusement) 2 000 € supplémentaires. Pour le reste, le tarif des options se situe au niveau de la concurrence. L'appétit du GLC compte aussi parmi les plus faibles (seul le Stelvio le bat) alors que, du côté des garanties, Mercedes ferait bien de s'inspirer des marques coréennes. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Et voilà, la messe est dite ; le champion reste champion… sous la pression ! Le GLC n'est certes pas exempt de défauts (son habitabilité arrière notamment), mais il est un athlète complet, le SUV que l'on rêverait d'avoir dans son garage. Même son prix, rapporté à la proposition, est correct. À la concurrence d'affûter ses armes…



VOLVO XC60
D4 190 AWD
Geartronic 8 R-Design

AUDI Q5
2.0 TDI 190 Quattro
S tronic 7 Design

EN CHIFFRES

MESURES Auto-journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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.

	Mercedes GLC	Volvo XC60	Audi Q5	Alfa Romeo Stelvio	Jaguar F-Pace
Moteur/Transmission					
Puissance maxi	170 ch de 3000 à 4200 tr/mn	190 ch à 4250 tr/mn	190 ch de 3800 à 4200 tr/mn	180 ch à 3750 tr/mn	180 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm de 1400 à 2800 tr/mn	400 Nm de 1750 à 2500 tr/mn	400 Nm de 1750 à 3000 tr/mn	450 Nm à 1750 tr/mn	430 Nm de 1750 à 2500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée	2143 cm^3	1969 cm^3	1968 cm^3	2143 cm^3	1999 cm^3
Puissance fiscale	9 CV	10 CV	10 CV	10 CV	10 CV
Transmission	intégrale	intégrale	intégrale	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9	automatique/8	automatique/7	automatique/8	automatique/8
Châssis					
Diamètre de braquage	11,8 m	11,8 m	11,8 m	12,4 m	12,2 m
Pneumatiques	235/55 R 19	235/55 R 19	255/45 R 20	235/55 R 19	255/50 R 20
Dimensions / poids					
L/l/h/empattement	4,66/1,89/1,65/2,88 m	4,69/1,91/1,66/2,87 m	4,67/1,90/1,66/2,82 m	4,69/1,91/1,68/2,82 m	4,74/1,94/1,67/2,88 m
Poids/tractable freiné	1969/2500 kg	1930/2400 kg	1973/2400 kg	1726/2300 kg	1932/2400 kg
Performances					
1000 m d. a.	31 s	30,6 s	31 s	29,9 s	32,4 s
0 à 100 km/h	9,2 s	9,2 s	9,4 s	8,3 s	10,7 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	9,1 s	8,2 s	8,6 s	7,6 s	10 s
Vitesse maxi	204 km/h	207 km/h	207 km/h	206 km/h	190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/32/64 m	10/31/65 m	10/31/65 m	10/32/63 m	10/31/63 m
Habitabilité/Coffre					
Longueur aux jambes AR	29 cm	30 cm	de 16 à 26 cm	29 cm	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/148 cm	154/148 cm	156/152 cm	155/152 cm	154/148 cm
Volume de coffre	530 dm^3	487 dm^3	de 442 à 523 dm^3	463 dm^3	548 dm^3
Niveau sonore					
Au ralenti/90/130 km/h	44,1/63,8/67,9 dB	45,2/62,1/66,2 dB	42,4/62/65,5 dB	47,7/65,3/68,3 dB	46,8/64/67,8 dB

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



JAGUAR F-PACE
2.0 D 180 AWD
BVA8 Prestige

MERCEDES GLC
220 d 170 4Matic
9G-Tronic Sportline

ALFA ROMEO STELVIO
2.2 180 Q4 AT8 Lusso

LE BUDGET	Mercedes GLC	Volvo XC60	Audi Q5	Alfa Romeo Stelvio	Jaguar F-Pace
Prix	**53 450 €**	**53 920 €**	**52 200 €**	**52 600 €**	**54 760 €**
Malus écologique (CO_2)	60 € (129 g/km)	253 € (136 g/km)	353 € (138 g/km)	50 € (127 g/km)	410 € (139 g/km)
Prix du modèle essayé*	59 110 €	69 643 €	63 448 €	57 980 €	68 032 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km	3 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs
6 airbags, aide au parking AV/AR, autoradio CD-mp3, banquette AR rabattable, Bluetooth, clim. auto. bizone, détecteur de pluie/luminosité, ordi. de bord, régul. de vitesse, rétros électriques, système multimédia avec syst. de navigation, vitres électriques AV/AR, volant réglable dans les deux axes…

Options					
Affichage tête haute / caméra de recul	1 200 / 400 €	1 200 / 480 €	1 190 / 550 €	– / série	1 576 / 434 €
Banquette AR coulissante / crochet d'attelage	– / 1 100 €	– / 1 000 €	420 / 980 €	– / 560 €	– / de 720 à 1 235 €
Climatisation 3 zones / 4 zones	750 € / –	– / 660 €	série / –	– / –	– / 1 597 €
Peinture spéciale	1 050 à 2 450 €	1 000 à 1 350 €	1 070 €	de 780 à 2 500 €	de 929 à 1 852 €
Régulateur de vitesse adaptatif	2 050 € (pack)	1 620 € (pack)	1 130 €	série	1 235 €
Suspension pneumatique / amortissement piloté	2 300 € / série	2 300 € / non dispo. seul	2 350 / 1 190 €	– / dispo. en fin d'année	– / 1 500 €
Sellerie cuir / sièges AV chauffants	2 000 / 400 €	série / 370 €	1 970 à 2 180 € / 440 €	série / série	série / 393 €
Toit panoramique / pano. ouvrant	– / 1 750 €	– / 1 600 €	– / 1 800 €	– / 1 600 €	1 235 / 1 546 €

Consommations					
Moyenne	7,3 l/100 km	7,6 l/100 km	7,6 l/100 km	6,7 l/100 km	7,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,8 / 7,1 / 7,1 l/100 km	8,3 / 7,4 / 7 l/100 km	8,2 / 7,3 / 7,2 l/100 km	7,7 / 6,7 / 6,8 l/100 km	8 / 7,5 / 7,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	904 km / 66 l	789 km / 60 l	855 km / 65 l	816 km / 58 l	779 km / 60 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**En cours**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**En cours**
Pays de fabrication	**Allemagne/Finlande**	**Suède**	**Allemagne**	**Italie**	**Royaume-Uni**

CLASSEMENT GÉNÉRAL	Mercedes GLC	Volvo XC60	Audi Q5	Alfa Romeo Stelvio	Jaguar F-Pace
Sur la route	1er ex aequo	3e	1er ex aequo	4e	5e
La vie à bord	2e	1er	3e	5e	4e
Le budget	2e	3e	4e	1er	5e

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Mercedes GLC

Rarement un comparatif aura été aussi âprement disputé. Au final, deux groupes se détachent. Dans le premier, celui des SUV pouvant recevoir une suspension pneumatique, le Mercedes confirme son statut, précédant un Volvo à qui il ne manque pas grand-chose pour s'imposer et un étonnant Q5 qui échoue sur la troisième marche pour des détails. Distancés, les Alfa Romeo et Jaguar jouent la carte de la séduction pour convaincre : un art dans lequel ils excellent…





Peut mieux faire

Avec l'Eclipse Cross, attendu pour la fin de l'année, Mitsubishi espère faire de l'ombre aux meilleurs SUV compacts. Ce n'est pas gagné ! Les Peugeot 3008, Renault Kadjar et Volkswagen Tiguan ne sont pas prêts à se faire voler la lumière si facilement.

Par **Charles Thouluc** Photos **DR**



Le style spectaculaire s'inspire fortement du concept XR-PHEV II présenté au Salon de Genève, en mars 2015.

Une des clés du succès des SUV réside dans la sensation de sécurité qu'ils procurent. Position de conduite surélevée pour dominer la route, avant massif qui inspire une certaine robustesse, bonne visibilité vers l'avant : la nouvelle Mitsubishi Eclipse Cross répond cinq sur cinq à ces critères. Au volant, le conducteur se sent rapidement en confiance. Celle-ci ne s'évanouit pas à l'approche du premier virage. L'auto affiche en effet une tenue de route assez saine. Le freinage, puissant, ne déçoit pas davantage. Même fortement sollicitées, les mâchoires des étriers mordent vigoureusement et efficacement les quatre disques (ventilés à l'avant). Pas plus de soucis à grande vitesse : sur autoroute, la tenue de cap reste rigoureuse. Le véhicule parfait en somme ? Oui, si l'on veut.

Si vous attendez aussi de l'Eclipse plaisir de conduite et agrément de haut vol, vous risquez d'être déçus.

Sans vrai défaut, le châssis manque de dynamisme et n'incite pas à augmenter le rythme de conduite. Lorsque l'allure s'accélère, le comportement de la voiture perd rapidement en efficacité : le train avant s'écrase dans les virages et la trajectoire s'élargit. L'arrière, pataud, traîne des roues et manque de réactivité dans les changements de direction. S'ajoute au tableau une direction à la précision insuffisante. Certes, sa douceur est agréable, mais elle n'offre pas un bon ressenti de la route. Autre déconvenue : les suspensions (trop) fermes dégradent le confort. Une sensation encore plus marquée avec les roues de 18 pouces livrées de série sur la finition haut de gamme Instyle. La moindre irrégularité se ressent immédiatement dans le bas du dos, d'autant que la garniture fine des sièges n'assure pas un confort d'assise optimal. Toutes ces petites imperfections surprennent de la part de Mitsubishi. Le constructeur japonais possède en effet une longue expérience dans la construction des SUV et nous a habitués à mieux. Précurseur dans la catégorie des SUV familiaux hybrides avec l'Outlander PHEV, il peut aussi s'enorgueillir d'un joli palmarès sportif ➔



❶ Les compteurs ne donnent pas dans un style très original, mais leur lisibilité n'est nullement critiquable. ❷ L'Eclipse fait le plein d'équipements technos. La finition Instyle intègre notamment un écran tactile de 7 pouces qui peut aussi se commander via ce pavé, placé sur la console centrale. Malheureusement, la qualité des matériaux et la rigueur des assemblages n'égalent pas celles de ses concurrents européens.



en remportant douze fois le Dakar. Mais là n'est pas la vocation de l'Eclipse Cross.

Sous le capot de notre version d'essai, nous trouvons une mécanique turbo essence de 1,5 l et 163 ch qui peut être associée soit à une boîte manuelle 6 vitesses avec une transmission 2 roues motrices, soit, comme ici, à une boîte CVT à 8 rapports et en 4x4. Un 2,2 l diesel de 150 ch en boîte automatique et transmission intégrale est aussi attendu. Mais pas avant la mi-2018.

Souple, discrète, la version essence donne satisfaction à bas régime, dans une circulation dense. Mais une fois que l'horizon se dégage, les 163 ch manquent de tonus. Il faut dire que la boîte CVT bride l'élan du moteur. Elle le fait hurler à l'accélération sans donner l'impression d'accélérer fort. Le conducteur se sent frustré. Pour l'agrément, la boîte manuelle s'impose. Moins énergivore, elle permettra au passage de faire des économies de carburant.

PLUS
Modularité (banquette coulissante)
Comportement sûr
Lignes audacieuses

MOINS
Agrément de conduite
Volume de coffre
Confort de suspensions

Pour se faire pardonner ses défauts, l'Eclipse Cross pourra mettre en avant la modernité de sa dotation. Les versions haut de gamme disposeront notamment de l'affichage tête haute, d'une caméra avec une vue à 360°, d'un écran tactile utilisable également via un pavé tactile, d'un régulateur de vitesse adaptatif avec fonction "embouteillage" pour suivre le véhicule qui précède sans intervenir sur l'accélérateur ni sur la pédale de frein.

En revanche, il ne faudra pas être trop regardant sur la finition et la qualité des matériaux.

Encore un domaine où le japonais se situe un cran en dessous de ses concurrents européens. L'habitacle affiche en outre un style classique comparé aux lignes excentriques de la carrosserie et l'habitabilité ne mérite aucune félicitation particulière. Malgré la présence d'une banquette coulissante





Le toit panoramique se divise en deux parties. Chacune possède un volet occultant. Celui de l'arrière peut directement être commandé par les passagers.



Le comportement se veut avant tout rassurant. C'est bien, mais un châssis plus dynamique aurait garanti un meilleur agrément et évité de s'ennuyer au volant.



❶ Deux adultes s'installent à leur aise et la banquette coulissante est un plus. La place centrale, trop étroite et inconfortable, reste symbolique. ❷ Facile d'accès, le coffre présente un volume compris entre 341 et 448 dm³: ridicule pour un SUV de 4,41 m de long et surtout face à la concurrence!



sur 20 cm, l'espace aux jambes ne bat pas des records dans la catégorie. Et seul un petit enfant peut décemment s'installer sur la place centrale, étroite et ferme. À l'arrière, le volume de coffre varie certes de 341 à 448 dm³ suivant la position de la banquette, mais même à son maximum, cette capacité est assez décevante pour un véhicule de 4,41 m de long. Ses principaux rivaux dépassent, en effet, les 500 dm³. Reste la question épineuse du tarif. À ce jour, la réponse est en suspens, Mitsubishi n'ayant pas encore levé le voile sur les prix. Selon nos estimations, la gamme démarrera aux alentours des 27 000 € avec le 1.5 essence 4x2 en boîte manuelle. Plus haut de gamme, la version 4x4 avec la boîte CVT, ici à l'essai, devrait s'afficher autour 34 000 €, auxquels s'ajoutent 2 610 € de malus! Un prix moyen dans la catégorie mais pas suffisamment bas pour compenser les nombreuses lacunes qui, à coup sûr, ne permettront pas au nouveau SUV de Mitsubishi d'éclipser totalement ses rivaux… Je sais, elle est facile! ■

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

1.5 163 ch Auto 4WD Instyle

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	163 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■	250 Nm à 1 800 tr/mn
Type		4 cylindres en ligne turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale		1 499 cm³/NC
Transmission		Intégrale
Boîte/nombre de rapports		automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,6 m
Pneumatiques AV/AR		225/55 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,41/1,81/1,69/2,67 m
Poids/tractable freiné		1 550 kg/NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	9,8 s
Vitesse maxi	■	200 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	341 à 448 dm³*

LE BUDGET

Prix	■	**34 000 €****
Malus (CO_2)	■	2 610 € (159 g/km)
Prix du modèle essayé***		38 610 €
Garantie	■	3 ans ou 100 000 km

*Selon position de la banquette coulissante. **Estimation *L'A-J*, données provisoires.***Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
7 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement involontaire de ligne, antibrouillards, Bluetooth, caméra 360° + radar de parking AV/AR, clim. auto. bizone, freinage d'urgence auto., jantes alu 18 pouces, régulateur/limitateur de vitesse adaptatif, rétros électriques, toit vitré (double), syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces + 2 prises USB/GPS/fonction Apple Car Play et Android Auto, volant cuir multifonction réglable en haut. + prof.

Options
Sellerie cuir + sièges chauffants AV/AR et électriques côté conducteur (2 000 €).

Consommations		
Mixte	■	7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine		NC/NC
Réservoir		NC

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Japon**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★☆☆☆

Ce SUV Eclipse Cross n'est pas dénué d'atouts avec son style spectaculaire, ses équipements modernes ou sa banquette coulissante. Mais ses lacunes sont nombreuses: châssis pataud, suspensions fermes, agrément mécanique… Mitsubishi a jusqu'à la fin de l'année pour corriger le tir.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Les GTI, ça ose tout



C'est même à ça qu'on les reconnaît ! Adulées dans les années 80, devenues icônes d'une génération, elles n'ont jamais vraiment lâché l'affaire en pleine folie du diesel. Celle-ci retombée, les bombinettes se retrouvent et se tirent la bourre. En voici trois qui pètent le feu. Par **Mélina Priam** Photos **Adrien Cortesi**

Les GTI & Co sont de retour ! Oui, je sais, cela fait vingt ans qu'on vous fait le coup. Mais là, c'est pour de bon ! Au pire, l'optimisme n'est pas un vilain défaut. Que s'est-il passé ? Il n'a pas pu vous échapper qu'après plus de deux décennies d'hégémonie, le diesel n'est plus en odeur de sainteté. Certes, les nouvelles coqueluches sont plutôt des petits 3 cylindres turbo essence économiques et vertueux, mais qui ne grimpent pas à 6 000 tr/mn d'un bond de sauterelle. Néanmoins, ils ouvrent une brèche dans laquelle les "vrais de vrais" s'engouffrent. La preuve est là, devant vous ! Et par trois, s'il vous plaît.

Si, il y a quelques années encore, les constructeurs cachaient leurs sportives au fond des concessions, ils les remettent en avant. Au moment de redonner un petit coup de jeune à leur best-seller que sont les 308 et Golf, Peugeot et Volkswagen soignent autant leurs GTI que les nouveaux BlueHDi ou 1.5 TSI. Volkswagen insiste bien, même, sur le fait que la GTI n'a jamais quitté le catalogue depuis… quarante-et-un ans ! La Honda Civic Type R n'a, elle, que 25 ans, mais ne la joue pas profil bas. Impossible de refuser l'invitation…

SUR LA ROUTE

Même dans une couleur plus discrète que ce Rouge Rallye, difficile de ne pas voir la Civic Type R ! Si vous aimez la discrétion, fermez les yeux, vous risquez le traumatisme visuel. 25 ans, c'est l'âge de toutes les audaces, donc elle ose tout : aileron "pelle à tarte", lame avant "ramasse-poussière", bas de caisse exubérants, extracteur d'air et triple sortie d'échappement, ouïes d'aération sur le capot et dans les boucliers. La voilà fin prête pour le casting de *Fast and Furious* ! À côté, Golf et 308 ressemblent à de gentilles berlines compactes en jogging. Encore qu'avec cette coupe franche Bleu Magnetic, la Peugeot ne passe pas inaperçue. Sur la ligne de départ, c'est Usain Bolt en plein show à côté des champions régionaux français et allemand ultra-concentrés.

Au coup de pistolet, la leçon est la même : la Civic laisse ses rivales en plan. Bien sûr, avec 320 ch sous le capot, elle part avec un sérieux avantage. J'entends les fans des GTI nous accuser de favoriser outrageusement la japonaise. Pour notre défense, j'avancerais que rien n'interdisait à Peugeot et Volkswagen de profiter du restylage de leur compacte pour travailler culasse ou cartographie moteur. Certain – à juste titre, il faut le reconnaître – du remarquable équilibre de sa sportive, Peugeot s'en est dispensé. Les compteurs de puissance et



❶

HONDA CIVIC TYPE R

❶ Difficile de passer inaperçu. Rassurez-vous, le ramage est à la hauteur du plumage. ❷ Mieux vaut aimer le rouge ! La Civic en fait beaucoup pour vous mettre dans l'ambiance. L'ensemble est plus confus et un peu moins classe que chez les rivales.



❷

PEUGEOT 308

PLUS
Remarquable équilibre routier
Présentation originale
Agrément

—

MOINS
Lisibilité des compteurs pour certains
Pas de vrais réglages de mode de conduite
Quelques lacunes en options

VOLKSWAGEN GOLF

PLUS
Ergonomie des commandes
Finition
Consommation

—

MOINS
Un peu en retrait en performances et en sensations
Prix de certaines options

HONDA CIVIC

PLUS
Plus sensationnelle
Équipements complets
Performances

—

MOINS
Malus très élevé
Consommation et autonomie
Présentation moins classe

Certes, la Civic est la plus performante mais le châssis finement réglé de la 308 est gage d'efficacité et de plaisir de conduite. La Golf reste, elle, le couteau suisse des sportives : elle sait tout faire, y compris tracter une remorque !

couple de la 308 GTi restent bloqués à 270 ch et 330 Nm. Volkswagen, qui accusait un déficit plus grand, ne s'en est pas privé, en portant la puissance du 2.0 TSI à 245 ch. Et alors, me direz-vous, pourquoi n'avons-nous pas jeté dans les bas de caisse de la Civic une Golf R de… 310 ch ? Nous aurions pu. Mais le déséquilibre aurait alors été financier : chez VW, 55 ch, c'est 5 080 € : une paille ! À budget donné, la Civic vous en remet une couche. Vous refusez du rab, vous, quand votre belle-mère vous glisse plus de foie gras dans l'assiette ?

Inutile de tergiverser, chrono en main, la messe est dite : la Civic domine. Mais il n'y a pas que les performances dans la vie. Surtout sur route ouverte. Là, 308 et Golf reprennent des couleurs, en ville notamment, où, plus maniables, elles s'avèrent plus faciles à mener. La trêve est toutefois de courte durée. Certes, leur tempérament, à l'image de leur robe plus sage, a quelque chose de rassurant. De plus reposant, aussi. Il n'est pas interdit de préférer





PEUGEOT 308 GTi

❶ Pas d'évolution technique, juste les mêmes retouches esthétiques que les autres 308. Les plus audacieux opteront pour cette robe Bleu Magnetic/Noir Perla Nera à… 1 800 € ! ❷ Pour s'agripper à l'asphalte, la 308 chausse des Michelin Pilot Super Sport de 19 pouces. Au freinage, les superbes étriers rouges croquent dans les disques de 380 mm de diamètre. ❸ Le petit volant et l'i-Cockpit imposent parfois d'adapter sa position de conduite. Mais sur la GTi, ils accentuent encore la sensation de faire corps avec l'auto.



L'AMBIANCE DE LA CIVIC EST LA PLUS AUTHENTIQUE, MAIS ELLE PIQUE LES YEUX. PLUS SOIGNÉES, PLUS CLASSE, 308 ET GOLF LASSERONT MOINS LEUR AUDITOIRE •••





VOLKSWAGEN GOLF GTI

❶ De série, la Golf GTI se contente de jantes de 18 pouces. Pour la taille au-dessus, il faut rajouter 1 270 €. ❷ Le pommeau façon balle de golf est un grand classique de la GTI. À gauche, le bouton Drive Mode permet de choisir le profil de conduite. Une fonction associée à la suspension adaptative (1 060 €). ❸ Comme la 308, la Golf joue la carte d'une sportivité discrète. La double sortie d'échappement la distingue toutefois des autres modèles de la gamme.



des commandes plus feutrées et progressives. Mais choisit-on une sportive pour emmener les enfants à l'école ? Pas sûr. Pourtant, ni la 308 ni la Golf ne sont ennuyeuses. Elles cochent toutes les cases de la sportive d'excellence : efficaces, précises, elles se mènent sourire au coin des lèvres, avec une mention spéciale pour la 308, dont le différentiel à glissement limité (Torsen) est plus finement réglé que celui de la Golf. Menée bon train, la Peugeot ne se laisse pas déborder par son couple – normal, c'est le plus faible ! – et son train avant s'accroche à la corde du virage comme une tique au dos d'un chien. Et, malgré 50 ch de moins, elle ne rend que quelques dixièmes de secondes en relances à la Civic : imperceptible sur route.

Oui, mais… La Civic a ce petit truc en plus qui fait la différence. Plus exubérante, radicale, en un mot : plus sensationnelle. Avec elle, le conducteur est en prise directe avec la route : direction plus ferme, précise comme un scalpel, réponse on/off du papillon des gaz, petit sifflement du turbo à l'approche de la zone rouge, ➔

châssis plus réactif. Elle peaufine les détails, à l'image de la commande de boîte, juste parfaite : débattements courts, rapports fermes, bien verrouillés sans être difficiles à passer – un compromis que la 308 ne digère pas aussi bien – et un petit pommeau-boule en alu qui vous métamorphose en pilote ! Celui de la Golf en forme de balle de… golf est bien aussi, celui de la 308 malheureusement trop grossier.
De plus, si son look et ses jantes de 20 pouces laissent penser que la Civic sacrifie toute velléité d'un travail de suspension équilibré sur l'autel de l'efficacité, son amortissement adaptatif et le choix du mode de conduite (Confort, Sport ou R+) ne laissent guère de possibilité à ses rivales de faire étalage de leur talent dans ce domaine.



Elles n'oublient pas pour autant le confort de roulage. Golf et Civic s'appuient notamment sur des suspensions adaptatives (option sur la Golf). La 308 se dispense du raffinement.

Certes, la 308 GTi affiche un équilibre routier parfait.
Mais son simple mode Sport fait un peu parent pauvre. Il joue avant tout sur la sonorité moteur, de manière artificielle de surcroît. Grâce à son amortissement piloté et quatre profils de conduite, la Golf peut, elle, se targuer d'offrir une palette de réglages encore plus large et précise. Malheureusement, elle facture le dispositif en sus. Reste qu'à la longue, un diamètre de braquage de 36-tonnes, des appendices aéro qui lèchent les trottoirs et une visibilité arrière façon meurtrière, c'est lassant.

LA VIE À BORD

À bord aussi, la Civic Type R pique les yeux : c'est rouge, ça brille, ça clignote et ce n'est pas discret. Mais les sièges baquet assurent un maintien et un confort tel qu'on y passerait la nuit. Sur ce point, ceux de la 308 ne sont pas mal non plus, la classe en plus. Moins enveloppants, ceux de la Golf maintiennent moins bien les petits gabarits, mais en reprenant la fameuse sellerie écossaise maison, ils dégagent un charme qui fera fondre les nostalgiques.



Pas de reproches à faire au système multimédia et à son écran tactile de 9 pouces, si ce n'est qu'il est en option (1 500 €). De série, il faut se contenter d'un écran 8 pouces avec moins de fonctions.



❶



❷



❸

VW GOLF GTI
❶ La Golf pratique le sport en famille. Elle offre indiscutablement le meilleur rapport encombrement/habitabilité. ❷ En retrait en puissance, la Golf est un peu moins sensationnelle, mais pas moins précise ni gratifiante au volant. ❸ La GTI a droit au fameux combiné 100 % numérique couleur, qui permet différents affichages et notamment un rappel de la carte GPS en grand au centre.









PEUGEOT 308 GTi

❶ La 308 néglige un peu les passagers arrière, lesquels n'ont que peu de place pour leurs jambes. ❷ L'écran tactile est un peu la tour de contrôle de la 308 : tout passe par lui ! Malgré quelques améliorations, il est moins intuitif que celui de la Golf. ❸ Toutes les idées originales ne sont pas des réussites. Comme par exemple le compte-tours qui se lit… de droite à gauche !

LA CIVIC REMPORTE HAUT LA MAIN LA PALME DE LA SPORTIVITÉ. MAIS IL N'EST PAS INTERDIT DE PRÉFÉRER LA SPORTIVITÉ PLUS FEUTRÉE ET MOINS EXUBÉRANTE DES 308 ET GOLF •••





HONDA CIVIC TYPE R

❶ Les sièges baquet sont une invitation à aller faire un tour de circuit. Leur maintien est tout simplement parfait. ❷ Les passagers arrière peuvent prendre leurs aises… d'autant qu'ils ne peuvent être que deux. La Type R n'est homologuée qu'en 4 places. ❸ La Honda n'est pas encore passée au 100 % numérique, mais elle n'oublie aucune info, y compris celles auxquelles on pense moins, comme les températures d'huile ou d'eau.





La Type R inaugure un train avant à doubles pivots découplés et un train arrière multibras, gages d'une précision exemplaire. Le différentiel à glissement optimise aussi la motricité.

La Golf s'apprécie surtout pour sa remarquable rationalité, l'ergonomie exemplaire de ses commandes, ses équipements high-tech intuitifs et performants – le nouveau système multimédia Discover Pro est parfait ! – ou encore son sens de l'accueil. Malgré son gabarit compact, elle ménage un espace aux jambes assez généreux pour les passagers, et propose un coffre plus que correct. Alors, oui, certains lui reprochent sa froideur : c'est propre, net, bien rangé, mais pas fun. Ce n'est pas faux… Mais c'est soigné, classe, pratique, évident, fonctionnel et ça sert la conduite.

Des qualités qui font défaut à la Honda Civic.

Certes, au niveau des équipements et des aides à la conduite, tout est là. Et même plus. L'affichage des G encaissés ou le fait de pouvoir déclencher un chronomètre ont un côté amusant, mais l'ensemble est plus désordonné, les dispositifs moins aboutis et les matériaux moins élégants. De plus, même si la Civic est →



la plus spacieuse du trio, elle n'est homologuée qu'en 4 places ! Ce n'est pas rédhibitoire, juste ennuyeux pour une virée entre amis.
L'originalité, la modernité, le charme sont, paraît-il, des spécialités françaises. La 308 GTi en est en tout cas une parfaite illustration. Son petit volant, son i-Cockpit et sa console centrale ultra-épurée contribuent à offrir une ambiance vraiment plaisante. Mais elle demande aussi à certains un petit effort d'adaptation, notamment pour bien lire les compteurs. Personnellement, conduire avec le volant presque sur les genoux ne me gêne pas, mais tout le monde n'est pas obligé de partager cet avis.

LA CIVIC APPÂTE, AVEC UN RAPPORT PRIX/PUISSANCE ALLÉCHANT, MAIS ELLE TRAÎNE SON MALUS ÉCOLOGIQUE COMME UN BOULET, FACE À DES RIVALES PLUS VERTUEUSES •••

LE BUDGET

Il ne faut pas rêver, s'offrir une sportive impose de casser sa tirelire. Au moins, Honda essaie de vous simplifier les calculs. La Civic Type R n'est pas la moins chère, mais avec elle, c'est zéro option, excepté, éventuellement, une peinture métallisée. C'est elle, indiscutablement, qui affiche le meilleur rapport prix/puissance/équipement : un peu plus de 121 € le cheval, une dotation de série ultra-complète et une garantie de 3 ans ! Tout l'inverse de la Golf. C'est la moins chère, mais aussi la moins puissante, et si les grands standards attendus sur une auto de ce calibre sont de série, les extras comme les suspensions adaptatives ou le système de navigation avec le grand écran tactile de 9 pouces figurent en option, et pas toujours à prix d'ami. À l'arrivée, l'addition peut vite grimper.
Au final, la 308 la joue placée ! Elle affiche un prix rondelet, son équipement est correct sans être pléthorique et elle pèche sur certaines options, mais elle a un joker : un malus au plus bas. Il ne faut pas l'oublier, celui-là. La Civic en fait les frais : 6 053 €, ça vous plombe sacrément la facture. Inévitablement, la consommation est à l'avenant. Rien de rédhibitoire ; une valeur de 8,6 l/100 km est même plutôt flatteuse pour une auto de 320 ch qui claque les 1 000 m en 25,1 s ! Mais avec une moyenne de 8,2 l/100 km, 308 et même Golf tapent moins là où ça fait mal. La Civic a un autre petit défaut : son petit (justement) réservoir (46 l) qui, forcément, se vide plus vite que ceux de ses rivales, et donne l'impression d'alléger votre porte-monnaie encore plus vite. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : 1re **CIVIC** - 2e **308** - 3e **GOLF**
LA VIE À BORD : 1re **GOLF** - 2e **308** - 3e **CIVIC**
LE BUDGET : 1re **308** - 2e **GOLF** - 3e **CIVIC**

L'avis de Mélina Priam

Une ambiance unique, un comportement et un agrément au top : on ne se lasse jamais de la 308.

80% *Quotient Émotionnel*

L'avis de Mélina Priam

Un look un poil *too much* à mon goût, mais la Civic est tellement amusante à conduire.

80% *Quotient Émotionnel*

L'avis de Mélina Priam

Avec la Golf, tout est facile, évident. Une madeleine de Proust… un peu plus sage.

75% *Quotient Émotionnel*



1re PEUGEOT 308 GTi 270 ch /
2e VOLKSWAGEN GOLF GTI Performance 245 ch /
3e HONDA CIVIC Type R 320 ch

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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 GTi	Volkswagen Golf GTI Performance	Honda Civic Type R
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	270 ch à 6000 tr/mn	245 ch de 5000 à 6200 tr/mn	320 ch à 6500 tr/mn
Couple maxi	330 Nm à 1900 tr/mn	370 Nm de 1600 à 4300 tr/mn	400 Nm de 2500 à 4500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence	4 cylindres en ligne, turbo essence	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/Puissance fiscale	1598 cm³/16 CV	1984 cm³/14 CV	1996 cm³/21 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6
Châssis			
Diamètre de braquage	11 m	11 m	12,6 m
Pneumatiques	235/35 R 19	225/40 R 18	245/30 R 20
Dimensions/poids			
L/l/h/empattement	4,26/1,81/1,45/2,62 m	4,27/1,80/1,47/2,63 m	4,56/1,88/1,44/2,70 m
Poids/tractable freiné	1311 kg/–	1397/1600 kg	1403 kg/–
Performances			
1000 m d. a.	26,1 s	26,6 s	25,1 s
0 à 100 km/h	6,4 s	6,8 s	5,9 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	5,2/6,8/8 s	6/7,6/9,3 s	4,8/6/7,6 s
Vitesse maxi*	250 km/h	250 km/h	272 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	11/32/62 m	10/30/61 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	20 cm	26 cm	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/143 cm	149/146 cm	151/145 cm
Volume de coffre	451 dm³	431 dm³	417 dm³
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	40/68/70,5 dB	42,3/66,4/69 dB	43/67,2/70,2 dB

*Données constructeur

LE BUDGET

	Peugeot 308 GTi	Volkswagen Golf GTI Performance	Honda Civic Type R
Prix	**37700 €**	**37140 €**	**38910 €**
Malus écologique (CO_2)	malus 410 € (139 g/km)	malus 1373 € (150 g/km)	malus 6053 € (176 g/km)
Prix du modèle essayé, avec options et malus inclus	40420 €	42483 €	44963 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans ou 100000 km

Équipements communs

6 airbags, accès et démarrage sans clé, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteur de pluie et luminosité, ESP + ASR, jantes alliage, phares LED, radars de parking AV/AR, régul. de vitesse adaptatif + lim. de vitesse, rétros ext. et vitres élec., surveillance pression des pneus, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/prise USB, volant multifonction...

Options

AFIL	série	750 €(1)	série
Amortissement adaptatif	–	1060 €	série
BVA ou DSG	–	1610 €	–
Chargeur sans fil	–	450 €	série
Gestion codes/phares auto	série	750 €(1)	série
Peinture métallisée	630 à 1800 €	300 à 990 €	600 €
Lecture des panneaux de limitation de vitesse	–	750 €(1)	série
Réglage du mode de conduite	série	avec l'amortissement adaptatif	série
Surveillance angle mort	série	750 €(1)	série
Toit ouvrant électrique	610 €	1170 €	–

(1) Options groupées dans un pack

Consommations			
Moyenne	8,2 l/100 km	7,9 l/100 km	8,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,5/7,7/8,3 l/100 km	8,9/7,4/7,4 l/100 km	9,6/7,8/8,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	646 km/53 l	633 km/50 l	534 km/46 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**4 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**Allemagne**	**Royaume-Uni**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT 308 GTi

Si, côté sport, vous y allez à fond, la Civic est celle qu'il vous faut ! C'est la plus sensationnelle. Mais aussi la plus taxée, la plus gourmande et pas forcément la plus facile à vivre. Les 308 et Golf GTI peuvent paraître plus timorées, mais elles ne sont pas moins efficaces. Mentions spéciales à la 308 pour son comportement routier remarquable, son agrément de conduite au top et son ambiance unique.



bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

ASSURANCE BONNE MINE

L'A5 Cabriolet fait partie de ces voitures qui invitent à la balade. Avec elle, on est sûr d'avoir le sourire… et de belles couleurs !

Par **Pascal Richard** Photos **Yann Lefebvre**

L'avis de Pascal Richard



Un abonnement Point Soleil coûte moins cher mais il emmène nettement moins loin !

80% *Quotient Émotionnel*

DE BELLES PROMESSES…

Le 4 cylindres turbo essence de 252 ch de cette version n'est pas un mauvais cheval mais, à l'instar des moteurs équivalents chez BMW et Mercedes, il manque un peu de noblesse et de caractère. Si le compte est bon, chrono en main, on reste sur sa faim en sensations. Dommage, car son association avec la boîte à double embrayage S tronic 7 (seul choix possible) est une réussite. Les quatre roues motrices assurent pour leur part un équilibre dynamique quasi parfait.



À DEUX, C'EST MIEUX

L'A5 cabriolet est une voiture qui se déguste à deux. En effet, malgré ses 4,65 m de longueur, elle ne propose que peu d'espace à l'arrière. Du reste, c'est tant mieux car son coffre (337 dm³ capote repliée) sera bien en peine d'accueillir les bagages de deux passagers supplémentaires ! Rien à redire sur le confort : l'A5 Cabriolet prend soin de ses invités. Seul bémol, le châssis sport (de série sur S line) n'est sans doute pas indispensable. Tout comme les roues de 19 pouces (1 270 €).



UN SANS-FAUTE

Une planche de bord d'Audi n'est certes jamais très originale ni très colorée, mais elle se révèle en revanche toujours remarquablement bien conçue. Disposant de série du *virtual cockpit*, notre A5 Cabriolet S line propose une présentation sans faille et une qualité de finition de très haut niveau. Côté pratique, les espaces de rangement sont assez nombreux, mais malheureusement les bacs de portière se révèlent un peu justes.



VIVE LE PLEIN AIR !

Entièrement automatique bien sûr (!), la capote s'efface en quelques secondes et vous voilà en prise directe avec les éléments : un vrai bonheur ! Nous regretterons tout de même que sur un modèle facturé plus de 60 000 € il faille encore mettre la main à la poche pour profiter du filet antiremous (425 €). Notez que la capote est disponible en noir, brun, rouge et gris sans supplément. Une fois en place, cette dernière assure une isolation phonique parfaite.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

AUDI A5 CABRIOLET

2.0 TFSI 252 ch S tronic 7 Ultra Quattro S line

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	252 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	370 Nm à 1 600 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 984 cm³ / 15 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 7
Châssis	
Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques AV / AR	255 / 35 R 19
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,65 / 1,85 / 1,38 / 2,76 m
Poids / tractable freiné	1 784 kg / 1 700 kg
Performances	
1 000 m d.a.	27,1 s
0 à 100 km	6,5 s
90-130 km / h en Drive	6,2s
Vitesse maxi	250 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 30 / 62 m
Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	18 cm
Largeur aux coudes AV / AR	150 / 124 m
Volume de coffre	337 / 385 dm³ *
	*Capote ouverte / capote fermée
Niveau sonore	
Au ralenti / 90 / 130 km/h	41 / 66,6 / 69 dB

LE BUDGET

Prix	**61 650 €**
Malus (CO_2)	1 260 à 1 613 € (149 à 152 g / km)
Prix du modèle essayé**	66 120 €
Garantie	2 ans, km illimité

**Avec options et malus inclus

Équipements de série

4 airbags, Audi virtual cockpit, capote auto. jusqu'à 50 km/h, dossiers de banquette rabattables, radar de parking AV/AR, sièges Sport Alcantara/cuir.

Options

Chauffage de nuque (555 €), sièges AV électriques (930 €), peinture métal. (1 010 €), syst. multimédia à l'arrière (2 005 €), toit ouvrant électrique (1 020 €).

Consommations	
Moyenne	8,7 l/100 km
Ville / route / autoroute	10 / 8,5 / 7,6 l / 100km
Autonomie / réservoir	666 km / 58 l
Note Euro NCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

L'A5 Cabriolet est une grande GT qui se découvre volontiers. Elle n'est pas dévergondée mais c'est une auto terriblement attachante qui aime plus que tout les balades, le soleil et le grand air. Une remède bonne mine !

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie



Élégant, le dessin de l'Infiniti Q60 ne manque pas d'originalité. On remarque notamment la ligne incurvée de la custode, qui reprend un thème inauguré par le concept Infiniti Essence en 2012.

PLAISIR DIGITALISÉ



La qualité de finition a certes progressé, mais elle ne distille pas une impression de luxe et de raffinement comparable à ce qui se fait chez les concurrents européens.

INFINITI Q60 S 3.0t 405 ch BVA AWD Sport Tech

Pour exister face aux Audi A5, Mercedes C Coupé et BMW Série 4, l'Infiniti Q60 S lance un feu d'artifice de technologies. Si les amateurs de jeux vidéo y trouvent leur compte, les tenants du plaisir de conduite "organique" restent sur leur faim.

Par **Camille Pinet** Photos **Yann Lefevbre**

C'est une éternelle rengaine, un casse-tête insoluble auquel se confrontent régulièrement des constructeurs de tous horizons. Comment exister au sein d'un marché du luxe européen outrageusement dominé par le triptyque allemand Mercedes, BMW et Audi ? Depuis son arrivée sur l'Ancien Continent en 2008, la marque Infiniti n'a pas plus que les autres trouvé la martingale. Les seuls de ses modèles qui parviennent aujourd'hui à obtenir un certain succès sont les Q30 et QX30, basés sur… une certaine Mercedes Classe A ! Pourtant, la division luxueuse de l'Alliance Renault Nissan sait en d'autres contrées imposer sa loi aux allemands sans recourir en aucune façon à l'aide de l'Étoile.

Aux États-Unis, Infiniti figure depuis des lustres parmi les marques de luxe les plus vendues, notamment grâce à ses coupés "G", dont le Q60 est l'héritier direct. Agréablement dessiné, ce dernier ne manque pas de présence, surtout lorsqu'il est revêtu de la teinte Dynamic Sunstone Red de notre modèle d'essai, une peinture métallisée facturée 1 650 € en option. Mais ce n'est pas sur la profondeur de son rouge que l'Infiniti compte pour bousculer les références allemandes, mais plutôt sur sa technologie embarquée.

À bord, le coupé annonce la couleur. Deux écrans tactiles superposés de 7 et 8 pouces trônent au centre de la planche de bord et un petit dernier se réfugie entre les deux compteurs, encore analogiques. Cette abondance ne profite pas à l'ergonomie. Les menus de navigation sont complexes et les ➔



PRODUIT AVANT TOUT POUR LE MARCHÉ AMÉRICAIN, LE COUPÉ Q60 APPARAÎT ENCORE COMME UN HAUT DE GAMME EXOTIQUE EN EUROPE •••

graphismes étrangement surannés. En matière "d'interface homme-machine", nous sommes très loin de ce que proposent aujourd'hui Audi et BMW. Comme si les ingénieurs japonais avaient cherché à étaler leur science plutôt que faciliter la vie des passagers. Si la finition apparaît de belle facture, le dessin du mobilier de bord ne brille pas par son raffinement.

Si les pages de cet essai ne suffisent pas à énumérer les équipements du coupé japonais, il en est un qui mérite l'attention. Tout comme la berline Q50, le coupé Q60 est doté de la direction à commande digitale. Avec celle-ci, hormis en cas d'urgence, aucun lien mécanique n'existe entre le volant et la crémaillère. Une originalité qui fait la fierté de la marque, qui y voit un auxiliaire indispensable à ses dispositifs de conduite autonome. Et ces derniers sont nombreux. En plus des désormais traditionnels freinage automatique et régulateur de vitesse adaptatif fonctionnant jusqu'à l'arrêt, l'Infiniti est capable de réagir aux coups de frein des deux véhicules le précédant grâce à un radar "prédictif". Mais ce n'est pas uniquement pour se faire conduire que l'on achète un beau coupé, c'est aussi pour prendre du plaisir au volant.

PLUS
Moteur plein à tous les régimes
Équipement de série très complet
Ligne agréable

MOINS
Suspension trépidante
Absence de ressenti de direction
Malus maximum

La fiche technique promet beaucoup avec les 405 ch tirés du tout nouveau V6 double turbo.

C'est bien mieux que la BMW 440i (326 ch), que la Mercedes C400 (333 ch) ou encore que les 354 ch de l'Audi S5. De fait, ce moteur remplit ses promesses : malgré la masse considérable à tracter, il fait preuve d'une disponibilité exceptionnelle à tous les régimes. Pour lui, le "coup de pied aux fesses" à l'accélération n'est pas qu'une image. Il conserve même une certaine hargne dans les tours, ce qui n'est pas courant pour un moteur turbo. Hélas, la bande-son n'est pas à la hauteur des sensations. Le V6 émet un pauvre feulement, qui rappelle diablement certaines sonorités artificielles de jeu vidéo du début des années 2000. La soupe à la grimace continue à l'approche du premier virage. Certes, grâce à sa transmission 4 roues motrices, l'Infiniti est capable de passer fort, mais la fameuse direction électrique n'offre aucun ressenti de la route, quel que soit le réglage





❶ Malgré son tropisme technologique, l'Infiniti Q60 fait appel à une instrumentation traditionnelle. ❷ Le coupé Q60 apparaît plus comme un 2+2 que comme un véritable 4 places. Avec 342 dm³, le coffre est l'un des plus petits de la catégorie.

choisi. Si bien que l'on est vite tenté de baisser le rythme faute de bien "sentir" la voiture. À la limite, celle-ci peut même amorcer une dérive de l'arrière sans rien téléphoner à son pilote.

Pas vraiment doué pour le sport, le Q60 ne brille pas non plus pour ses capacités de voyageur. Les places à l'arrière sont interdites aux adultes comme aux grands enfants. Et le confort de suspension se révèle trépidant, même avec le réglage le plus doux de la suspension pilotée sélectionné. Là encore, une Audi S5 fait beaucoup mieux, tout en offrant un plaisir de conduite très supérieur. N'est pas référence qui veut ! ■

L'avis de Camille Pinet



Trop calibré pour les USA à mon sens. Cela se sent malheureusement un peu trop !

50% Quotient Émotionnel





❶ Les belles jantes de 19 pouces sont de rigueur sur la version V6 mais elles nuisent à la qualité du filtrage. ❷ L'ergonomie combine écran tactile pour le système multimédia et molette de commande pour le GPS. ❸ Le catalogue d'aides à la conduite proposées par l'Infiniti impressionne. Dommage qu'elles prennent le pas sur le plaisir de conduite. ❹ Joliment dessinées, les sorties d'échappement ne sont pas factices.







Le tarif est attractif par rapport aux concurrents. Hélas, le malus maximal limite son avantage.

INFINITI Q60 S 3.0t 405 ch BVA AWD Sport Tech

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	405 ch à 6400 tr/mn
Couple maxi	■	475 Nm de 1600 à 5200 tr/mn
Type		V6 turbo essence, injection directe
Cylindrée/puissance fiscale		2 997 cm³/29 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		automatique/7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,4 m
Pneumatiques		255/45 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,69/1,85/1,40/2,85 m
Poids/tractable freiné		1 877 kg/-
Performances		
0 à 100 km/h	■	5 s
Vitesse maxi	■	250 km/h*
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	342 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**63450 €**
Malus (CO_2)	■	10000 € (210 g/km)
Prix du modèle essayé**		76600 €
Garantie	■	3 ans, 100000 km

* Limitée électroniquement. **Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL, alerte de vigilance du conducteur, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., détecteurs de pluie/luminosité, ESP, freinage automatique d'urgence, gestion auto. des feux de route, GPS, jantes alliage 19 pouces, phares à LED, régul./lim.de vitesse adaptatif, rétros. ext. et vitres AV élec., sièges AV chauffants, sellerie cuir, syst. multimédia avec écran tactile 7 et 8 pouces /prise USB et connectivité Apple CarPlay/Android/MirrorLink, vision 360°.

Options
Alarme (400 €), peinture métallisée/Dynamic Sunstone Red (1000/1650 €), toit ouvrant vitré (1100 €).

Consommations		
Mixte	■	9,1 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■	13,1/6,8 l/100 km
Réservoir	■	80 l

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Japon**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Bien motorisé et joliment dessiné, le coupé Q60 n'offre malheureusement pas le niveau de raffinement attendu à ce niveau de gamme. Ni vraiment confortable, ni réellement sportif, il ne choisit pas son camp. Les multiples réglages proposés par ses menus compliqués ne changent rien à l'affaire. Dommage, car sa ligne est belle !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Le 5008 semble bien parti pour connaître le même succès que son petit frère. Et même si un moteur turbo essence n'est pas forcément le choix spontané pour un SUV, nos Experts ont voulu en avoir le cœur net.



Plus long de 20 cm que le 3008, le 5008 reste pourtant assez maniable.

PHOTOS FLORIAN GROUT

PEUGEOT 5008

1.6 THP 165 ch EAT6 GT Line - **38 150 €**

Malus écologique : 140 € (133 g/km CO_2)



Strictement identique à celle du 3008, la planche de bord marie originalité, élégance et aspects pratiques, même s'il faut parfois adapter un peu sa position de conduite pour lire correctement les compteurs.



Le turbo essence THP de 165 ch n'est sans doute pas le moteur auquel on pense en premier pour un 5008. Le choisir, c'est privilégier le plaisir de conduite et accepter un budget carburant un peu plus élevé.



Résumer le 5008 à un 3008 avec un grand coffre serait un peu réducteur. Certes, celui-ci offre entre 130 et 270 dm^3 de plus, mais le 5008 affiche aussi un dessin de la partie arrière qui lui est entièrement spécifique.



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.

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

« Accord parfait entre un bon châssis, un moteur assez tonique et une boîte auto bien gérée. »

L'avis du pilote — 90 % Quotient Émotionnel

Je persiste et signe : je ne suis pas un adepte de l'i-cockpit. C'est personnel mais je n'aime pas devoir adapter ma position de conduite pour lire correctement les compteurs. Même si on s'y fait ! De plus, avec ce petit volant, on a tendance à devoir corriger la trajectoire en ligne droite. Cela dit, ce 5008 est très plaisant. Peugeot prouve une fois de plus qu'il sait mettre des châssis au point. Malgré son gabarit, il ne sous-vire pas trop en entrée de virage, il est loin d'être pataud et le compromis confort/maintien de caisse est très équilibré. Le freinage est également efficace. L'ABS intervient au bon moment, tout en laissant du pouvoir directif. Pour ne rien gâcher, ce moteur turbo essence lui va très bien. Il est discret et assez vigoureux pour animer ce beau bébé (1 609 kg). La boîte auto le seconde parfaitement. Peugeot a pris son temps, mais c'est aussi une réussite ! Cerise sur le gâteau : le rayon de braquage est assez court pour un engin de ce format.

« Ce n'est pas la version la plus économique, mais c'est celle qui me plaît le plus ! »

L'avis de la journaliste — 80 % Quotient Émotionnel

Un grand monospace familial essence ? Et pourquoi pas, après tout ! Certes, cette motorisation n'est pas la plus économique à l'usage. La consommation moyenne s'établit à 7,9 l/100 km et grimpe encore d'un litre aux 100 km en ville. C'est peu ou prou entre 1,5 et 2 l de plus que le diesel de 150 ch. Mais pour avoir traversé l'Italie et la Croatie en 5008 *(cf. 10 000 km dans L'AJ n° 985)*, je peux affirmer que l'agrément de conduite y gagne. La boîte auto apporte aussi un confort de conduite remarquable. Et là, le mode Sport prend du sens. C'est le choix du papa qui ne veut pas renoncer à son plaisir au volant. Mais il ne faut pas être un gros rouleur pour s'y retrouver, même si la facture d'achat est moins lourde. C'est d'ailleurs mon carton jaune ! Peugeot a certes fait du très bon boulot, mais la note est salée. Il ne faudrait pas que le Lion prenne la grosse tête. Si son image n'est pas encore tout à fait au niveau de celle des allemands, ses tarifs, si !

« Dommage que je vienne juste de changer de voiture, car là je craque ! »

L'avis du taxi — 90 % Quotient Émotionnel

Comme c'était le cas avec le 3008, je trouve que Peugeot est parvenu à se hisser au niveau des références allemandes. Cet intérieur est vraiment agréable, original, convivial. Et ce n'est pas que de l'esbroufe. Les matériaux sont raffinés, la finition soignée – les inserts en tissu sur la planche de bord sont très bien intégrés – les touches pianos apportent une note très classe… Et tout cela va de pair avec une ergonomie qui peut surprendre au début, mais se révèle parfaitement fonctionnelle. À bord, la sensation d'espace est très agréable, malgré une console centrale imposante. À l'arrière, l'absence de tunnel de servitude permet à trois adultes de prendre leurs aises, et le confort d'assise est excellent. Seuls bémols : j'ai un peu de mal à appréhender les limites du véhicule (vive la caméra à 360° !) et Peugeot se contente d'un simple mode Sport alors que la concurrence propose plus de réglages.

UN ESPRIT D'ÉQUIPE ÇA S'ENTEND TOUT DE SUITE

YVES CALVI **7H-9H30**
FRANÇOIS LENGLET **7H40**
ELIZABETH MARTICHOUX **7H45**
MICHEL CYMES **8H15**
LAURENT GERRA **8H45**



BETC RCS Paris B 428 688 485

RTL

RTL.fr

Biographie

SITE DE PRODUCTION
PAMPELUNE (Espagne)
EXEMPLAIRES VENDUS
En 2016, il s'est vendu **40 152** exemplaires tous types confondus (11 % seulement en 3 portes) en France, contre **42 993** l'année précédente : plutôt encourageant pour sa remplaçante.
MOTORISATIONS
DIESEL : 1.2 TDI de 75 ch, 1.4 TDI de 75 à 105 ch, 1.6 TDI de 75 à 105 ch. À noter la coexistence de moteurs 3 et 4 cylindres.
ESSENCE : 1.0 de 60 à 110 ch, 1.2 de 60 à 110 ch, 1.4 de 85 à 192 ch
MODÈLE LE PLUS VENDU
1.2 TSI 90 CH BVM5 SÉRIE SPÉCIALE MATCH

Sa seconde vie en occasion

La version 1.2 TSI 90 ch est un excellent compromis, suffisamment puissante et économique pour convenir à la majorité des utilisateurs. Si vous roulez (vraiment) beaucoup, notre préférence ira à une 1.6 TDI 90 ch.



CLÉMENT CHOULOT

Née en 2009
Fin de carrière 2017

Volkswagen Polo

Plus le temps passe, et plus la Polo s'apparente à une petite Golf… sans pour autant lui faire de l'ombre sur le terrain commercial. Un phénomène rare. Par **Stany Meurer**

Au commencement, la première VW Polo est apparue dans l'ombre de l'Audi 50, dont elle n'était qu'une version premier prix. Et puis l'histoire en a décidé autrement et l'enfant né du hasard a pris sa revanche : l'Audi 50 a disparu sans gloire ni descendance, alors que la VW Polo allait, au détour de ses différentes générations, prospérer et connaître une multitude de rejetons. À ce jour, les ventes dépassent les 14 millions d'exemplaires. Pas mal pour un "accident industriel". Jusqu'à la 3e génération, la Polo était un modèle spécifique. À partir de la 4e, lancée en 2001, ses dessous se sont apparentés de plus en plus à ceux d'une Golf, lui donnant d'autres prétentions. Un virage qui aurait pu être mal abordé, nuisant aux carrières respectives des deux modèles. Un peu par chance, mais beaucoup grâce à une stratégie bien orchestrée par Volkswagen, il n'en a rien été, l'une comme l'autre rencontrant le succès auprès d'une clientèle somme toute assez proche. Voiture populaire, la Polo a également connu la gloire en compétition, aussi bien sur piste qu'en rallye où, aux mains de Sébastien Ogier, elle a connu ses plus hauts faits historiques.

MARIO KART EN VRAI !



BATTLEKART



Un kart bien réel qui roule sur une piste virtuelle projetée en vidéo, et qui tire des missiles tout aussi virtuels pour ralentir ses concurrents : ce mélange des genres n'est pas un délire d'adolescent. C'est BattleKart, et c'est génial !

Par **Brice Perrin**



Y. LEFEBVRE

Sébastien Millecam a consacré sept années de sa vie à la réalisation de son projet.



Avant de prendre le départ, il faut configurer sa machine et choisir ses armes.

Y. LEFEBVRE

GENTLEMEN, START YOUR ENGINES... ET PRÉPAREZ VOS ARMES!



PHOTOS Y. LEFEBVRE

WEAPONS

MINIGUN
Vitesse très lente pour le kart touché, durant un très court instant.

OIL
Perte immédiate de contrôle pour le kart touché.

ROCKET
Arrête le kart touché pendant quelques secondes.

TURBO
Booste fortement le kart et permet de traverser les différentes textures (sable, herbe, eau…) sans être ralenti. Il s'estompe après quelques secondes ou lorsque le joueur est touché par une attaque.

SHIELD
Assure l'immunité du kart. Il s'estompe dès qu'il encaisse une attaque.

BattleKart mélange les sensations de conduite d'un kart à la stratégie d'un jeu vidéo comme *Mario Kart*.

Le kart progresse doucement puis s'arrête de lui-même sur la grille de départ. J'observe l'herbe, les vibreurs, la piste et déjà, au loin, un carré jaune qui symbolise un bonus à collecter en roulant par-dessus. Feu vert. La poussée est franche, immédiate. Je double par l'extérieur et ramasse le bonus aléatoire : c'est une flaque d'huile. Un coup d'œil derrière : un ado me rattrape. J'appuie sur le bouton vert et libère la flaque d'huile virtuelle. Le garçon qui me suit n'a pas le temps de manœuvrer : il roule sur la flaque (de pixels), et son kart est ralenti plusieurs secondes… Mais je suis ralenti à mon tour : je viens d'être touché par un missile !

Voilà le genre de scène que vous pourrez vivre à BattleKart, entreprise belge installée depuis deux ans à Mouscron, quelques kilomètres à l'est de la frontière avec la France. On se prend au jeu immédiatement : BattleKart est conçu comme un jeu vidéo et non comme un karting traditionnel. La première innovation qui saute aux yeux, c'est évidemment la piste. Si les karts sont bien réels, la piste est totalement virtuelle, tout est projeté au sol. Vous avez déjà joué à *Mario Kart* sur une console Nintendo ? C'est le même principe, sauf que vous êtes à l'intérieur du jeu, pas devant une télévision !

Jeune, talentueux et déterminé

Ce n'est pas une multinationale qui se cache derrière ce concept unique au monde, mais le jeune Sébastien Millecam, 28 ans, qui vient d'y consacrer sept années de sa vie : *"L'idée est née de deux frustrations : au kart, il y a de chouettes sensations mais on ne sait pas qui on double, à cause du casque et de la combinaison. Dans un laser game – bien que le jeu renforce par exemple l'esprit d'équipe –, certains en viennent parfois à tricher, et ça manque de sensations. Je voulais prendre le meilleur des deux. L'idée de départ était d'installer un pistolet laser sur un kart."* Le concept est né en 2010, alors que Sébastien était étudiant à la faculté polytechnique de Mons. Un projet de fin d'études *"avec deux voitures téléguidées via tablette et un seul vidéoprojecteur"*, puis un prototype *"avec un seul kart, 8 vidéoprojecteurs et 400 m² de surface. Le but était de passer dans les* ➛



La piste est totalement virtuelle mais les karts et pilotes bien réels.



Tous les participants sont parfaitement identifiables, contrairement à une vraie course de karting.

BATTLE KART en chiffres

- **2** pistes
- **4** tracés de piste différents
- **15** personnes à plein temps
- **18** karts Rimo Sinus Ion à **15 000 €** pièce
- **24** projecteurs par piste
- **30 %** de femmes parmi la clientèle, 3 fois plus que dans un karting
- **60 %** (sur **31 ch**) de puissance disponible avec le bonus boost, au lieu de **40 %** normalement.
- **2 000 m²** de surface pour chacune des deux pistes
- **5 000** heures de roulage cumulées par kart depuis l'ouverture
- **40 000** personnes ont déjà testé BattleKart



Pourtant limités à 40 % de leur puissance, les karts offrent de bonnes sensations d'accélération, notamment au départ.



Rouler dans l'herbe ou couper un virage coûte cher, le kart est ralenti instantanément ou le tour n'est pas comptabilisé.

PHOTOS Y. LEFEBVRE

médias pour trouver des investisseurs. Nous avons bouclé le financement en 18 mois. Puis il a fallu 6 mois supplémentaires pour l'installation, la R&D, les tests…" BattleKart a ainsi ouvert en juillet 2015, et Sébastien Millecam est content du résultat : *"Avec BattleKart, nous avons à la fois la sécurité, les sensations et les interactions entre les joueurs."* Je ne peux que confirmer : l'absence de casque et de combinaison simplifie la mise en route. La prise en main des karts électriques et des modes de jeu est quasi immédiate.

Une session se résume en deux mots : du fun !

L'idée n'est pas de faire le meilleur temps ni même d'être premier à tout prix (quoique…), et on se prend au jeu, à essayer de ramasser les différents bonus (boost, flaque d'huile, missile – x1 ou x3 –, mitrailleuse, bouclier) répartis sur la piste, pour "allumer" le copain qui vient de vous faire l'intérieur comme un goret… Mais attention, il n'y a pas de place pour les tricheurs : le kart est ralenti dès qu'une roue est dans l'herbe (encore plus s'il arrive dans le sable ou l'eau), et les virages comportent des points de passage (checkpoints) invisibles : si le joueur ne passe pas par ces checkpoints, son tour n'est pas comptabilisé. Il faut toujours avoir au moins une roue sur la piste, sinon le tour n'est pas pris en compte non plus.

Côté sécurité, l'informatique veille : un système anticollision freine automatiquement les karts pour éviter les plus gros chocs entre les engins. La technologie foisonne pour gérer l'affichage de la piste et des projectiles lancés par les karts, tous équipés d'une tablette et qui communiquent en wi-fi avec le serveur : chaque piste est régie par quatre ordinateurs (3 pour l'affichage, un pour le serveur de jeu), et compte 24 projecteurs (toutes les lampes ont déjà été remplacées deux fois !) ainsi que 168 capteurs au plafond, qui permettent de connaître la position de chaque kart 270 fois par seconde, au centimètre près. *"Un kart parcourt 3 cm maximum entre chaque mesure, c'est une précision nécessaire pour adapter la vitesse du kart en fonction des bonus ou des différentes textures de la piste"*, explique Sébastien. La technologie utilisée pour ces capteurs ? *"Top secret !"*



À savoir

Adresse : 20A, rue du Valemprez, 7711 Dottignies (Belgique).
Site : www.battlekart.eu (infos pratiques, réservation, résultats des parties jouées).
Tarifs : de 8 € les 6 tours en période creuse à 39 € les 38 tours en période d'affluence.
Notre choix : la formule sensation à 26 tours (19 €/27€), qui permet de faire quatre courses et le jeu des couleurs.

Tout a été développé en interne, et Sébastien précise : *"Nous avons beaucoup travaillé sur la fiabilisation du matériel, mais le plus compliqué dans ce projet a été l'administratif. Et convaincre les investisseurs, qui ont souvent 50 ans et ne comprenaient pas forcément le concept de faire rouler des karts sur un écran géant…"* Car il a fallu réunir une jolie somme pour lancer BattleKart : *"L'investissement initial, hors immobilier* [ndlr : le bâtiment est loué] *a représenté un million d'euros"*, dévoile Sébastien.

Bientôt des dizaines de BattleKart ?

Mais ce n'est pas fini : BattleKart développe actuellement sa flotte de karts, qui va passer de 18 (6 en roulage et 3 en charge, par roulement, pour chaque piste) à 36, pour accueillir deux fois plus de monde simultanément, et va ajouter de nouveaux modes de jeu. En plus du très amusant "jeu des couleurs" actuel, où il faut peindre la plus grande surface à l'aide de son kart transformé en pinceau géant, les joueurs accéderont à de nouveaux tracés, à un mode football (la piste est remplacée par un terrain) ou encore à un mode drift (avec des karts qui délivrent 100 % de leur puissance, au lieu de 40 %), etc. Et le système anticollision actuel, frustrant par ses freinages parfois inexpliqués en courbe, sera entièrement revu : *"La nouvelle version est 100 fois plus efficace !"*

Ce premier centre BattleKart sera complété par un second d'ici un an et demi. *"Nous avons un nouveau projet, avec un bâtiment qui sera construit à 300 mètres d'ici et qui pourra accueillir, à terme, jusqu'à 4 pistes et 72 karts. Avec un sol blanc, ce qui va tout changer au niveau de la luminosité !"* La suite de l'aventure est encore plus ambitieuse : *"Nous avons aujourd'hui plus de 100 candidats pour une franchise. Le but pour nous est de lancer un maximum de centres, puisque plus il y aura de joueurs, plus il y aura de développeurs pour de nouveaux modes de jeu. Mais il faut d'abord que le produit soit transposable directement à 100 % et documenté, sans que cela nécessite de se déplacer pour faire de la maintenance, donner des explications, des conseils"*, annonce Sébastien. En attendant, rendez-vous à Mouscron pour tester la formule actuelle : vous ne le regretterez pas ! ■

CHARLES LECLERC, LE POULAIN ROUGE

FRÉDÉRIC LE FLOC'H/DPPI

JOE PORTLOCK/LAT/DPPI

BIOGRAPHIE

Charles Leclerc

- 19 ans. Né le 16 octobre 1997, à Monte-Carlo.
- Karting de 2005 à 2013 (vainqueur de la coupe du monde 2011, vice-champion du monde 2013 derrière Max Verstappen).
- Vice-champion de Formule Renault 2.0 ALPS et meilleur rookie en 2014.
- 4e du championnat d'Europe de F3 et meilleur rookie en 2015 (4 victoires).
- Champion du GP3 en 2016 (3 victoires, 3 pole positions).
- Leader du championnat de F2 2017 (5 victoires, 6 pole positions en 7 manches).
- Membre de la Ferrari Driver Academy depuis 2016.
- Pilote de développement en F1 pour Ferrari et Haas F1 Team depuis 2016.

Meilleur chrono de la journée d'essais, le 1er août, sur le Hungaroring avec la SF70H, Charles Leclerc a emballé l'équipe Ferrari.

Largement en tête du championnat de Formule 2 et protégé de Ferrari, le jeune Monégasque frappe aux portes de la discipline reine. Celles de Maranello peuvent-elles s'ouvrir ? Par François Dauré

Chaque été, il faut bien s'occuper pendant les vacances de la Formule 1. C'est ce que les Anglais appellent la *silly season* (période creuse), où les couloirs bruissent de rumeurs à propos de transferts éventuels et de nouvelles stars potentielles. Cette année donc, hormis les supputations autour de Lewis Hamilton, Fernando Alonso ou Sebastian Vettel, le nom d'un (très) jeune homme revient de plus en plus souvent : Charles Leclerc.

"Il a montré de beaux progrès, et à l'avenir, c'est sûr, il réalisera de grandes choses." Rarement laudatif, Kimi Räikkönen s'est pourtant fendu de cette louange à son propos, à la suite des tests F1 sur le Hungaroring, au lendemain du Grand Prix de Hongrie. Et ce n'est pas une opération marketing : Charles Leclerc a vraiment impressionné le paddock au volant de la Ferrari SF70H lors de la journée d'essais du 1er août. Leader du championnat de Formule 2 (l'ancien GP2) avec 50 points d'avance après 7 meetings (5 victoires, 6 pole positions), sa cote a encore grimpé en flèche.


G. LENORMAND/DPPI

Charles Leclerc (à g.) et Jules Bianchi, son "grand frère" et modèle.

19 ans, un visage et un regard rappelant ceux de Jules Bianchi, le Monégasque a aussi une histoire. Histoire à laquelle la famille Bianchi est intimement liée. Bon pilote de F3 dans les années 1990, Hervé Leclerc – le père de Charles – avait noué une solide amitié avec Philippe Bianchi, propriétaire d'un circuit de karting à Brignoles. Une relation fraternelle s'est alors développée entre les deux fils. Pas étonnant, dès lors, que le plus jeune des deux (Jules était l'aîné de huit ans) se soit retrouvé au volant d'un kart avant de savoir faire du vélo, ainsi qu'il le raconte au site officiel de la F1 : *"J'avais 5 ans, et un matin, j'ai prétendu être malade pour sécher l'école. De cette façon, j'ai pu aller au circuit de Brignoles avec Jules. Quand je suis rentré à la maison, j'ai décrété que j'allais être pilote de course."* Outre la détermination, le petit Charles n'a pas tardé à afficher un don : 15 victoires, 17 pole positions et 17 meilleurs tours en course, tel a été son palmarès au terme de sa première saison de compétition en minikart, en 2005.

Ce talent précoce n'a, ensuite, jamais dévié de sa trajectoire. À la différence de Max Verstappen, contre qui il ferraillait en karting, Charles Leclerc a gravi tous les échelons de la monoplace, Formule Renault, Formule 3, GP3 et enfin Formule 2. Meilleur débutant des deux premières catégories, il a décroché le titre du GP3 à sa première tentative en 2016. Et cette année encore, il se trouve en position de récidiver en F2. Mais au-delà du pilotage, la force de caractère du natif de Monaco impressionne même son entourage proche. Le destin lui a imposé récemment deux terribles épreuves : l'accident de Jules Bianchi, en octobre 2014, puis le décès du Niçois en juillet suivant et la disparition de son père, cette année, à la veille du Grand Prix d'Azerbaïdjan. Des moments très douloureux qu'il a surmontés avec une dignité et une maturité rares pour une personne si jeune.

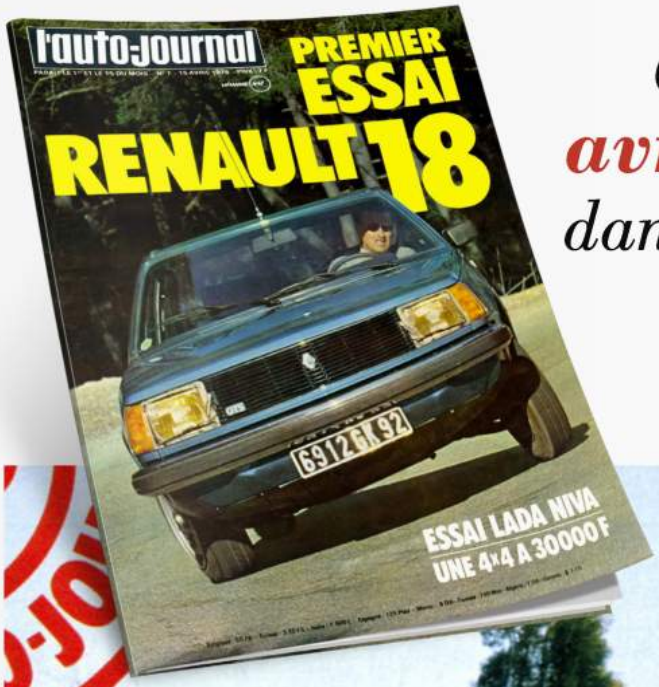
Figure de proue de la Ferrari Driver Academy, la filière junior de Maranello, depuis 2016, comme l'était Jules Bianchi, Charles Leclerc est sur le chemin de la discipline suprême du sport automobile. Mais quelle équipe pourrait lui ouvrir ses portes en 2018 ? La Scuderia a confirmé fin août qu'elle prolongerait d'un an le contrat de Kimi Räikkönen, en dépit de performances en dents de scie. Alors, la piste Sauber paraît la plus crédible. La formation helvétique, qui vient de renouveler son accord de fourniture de moteurs avec Ferrari, pourrait devenir son équipe junior, à l'image de la filiation entre Toro Rosso et Red Bull, et proposer un baquet au meilleur de la promotion. En l'occurrence Charles Leclerc, dont, par ailleurs, la carrière est gérée par la société de Nicolas Todt, très influent en F1. Comme le souligne René Rosin, le Team Principal de son équipe de F2, Prema, il est inimaginable que ce joyau n'accède pas à la Formule 1 en 2018 : *"Ferrari doit le placer en F1. Sinon, à quoi servent les filières ? Et au-delà, que signifierait la F1 si elle était incapable d'offrir une promotion aux meilleurs jeunes pilotes ?"* Sergio Marchionne, le grand patron de Ferrari, et Maurizio Arrivabene, le directeur de la Scuderia, ont bien conscience de détenir un pur-sang d'exception dans leur écurie. Mais auront-ils l'audace de lancer leur poulain dans la "Rossa" après une année de F1-école chez Sauber ? ■


FRÉDÉRIC LE FLOC'H/DPPI



TRANSFERTS

Chez les pilotes, la situation paraît bloquée par les contrats actuels des acteurs majeurs. Sauf si Lewis Hamilton décidait d'imiter Nico Rosberg à la fin de la saison – il en est capable –, rien ne bougera chez Mercedes, où Bottas a surpassé les attentes. Idem chez Ferrari, Red Bull et même Force India, malgré la tension entre Pérez et Ocon. La grande question reste le futur de Fernando Alonso, en fin de contrat avec McLaren-Honda. Le motoriste japonais va-t-il, d'ailleurs, persévérer en F1 ? Les autres interrogations concernent le second volant Renault (Kubica, Sainz Jr, Palmer, Rowland ?), la prolongation ou non de Felipe Massa chez Williams et le verdict de Toro Rosso sur Kvyat, dont dépend l'avenir de Pierre Gasly.



C'était en avril 1978 dans L'Auto-Journal…

EN MESURES

L/l/h: 4,38/1,68/1,40 m

Poids: 978 kg

Puissance: 79 ch DIN à 5 500 tr/mn

1 000 m d.a.: 35,2 s

V. max.: 161,8 km/h

Consommation à 90 km/h: 6,3 l/100 km

L'avant taillé en pointe de la R18 inspirera les concepteurs du coupé Fuego, signe d'une certaine modernité stylistique pour l'époque.

LA RENAULT 18 GTS *À L'ESSAI*

En 1978, une grande page se tourne à la Régie avec le lancement de la nouvelle R18 qui pousse vers la retraite la vénérable R12. Nouvelle, cette R18, vraiment ? En fait, Renault propose surtout du "neuf avec du mieux", en excellant dans l'art d'accommoder les restes…

Par **Bernard Carat** (1978) / **Thomas Riaud** (2017)

Extraits…

■ "La nouvelle Renault 18 se présente d'emblée non pas en deux ou trois versions, mais avec six modèles. Pour ce tout premier essai complet, nous avons jeté notre dévolu sur la GTS, située au sommet de la gamme, avec son moteur 1 650 cm^3 et sa boîte mécanique à cinq rapports."

■ "La nouvelle venue dérive étroitement de la Renault 12 avec une conception relativement classique et une réelle facilité de construction dans des usines lointaines."

■ "Sur le plan esthétique, on a aussi joué la facilité en proposant une ligne qui plaira à tout le monde, car elle est tout à fait dans la mode actuelle, sans être trop en avance sur son temps, comme ce fut le cas à l'époque pour la R16 puis la R14."

■ "Le freinage est exactement le même pour toutes les Renault 18, ce qui est assez surprenant étant donné les différences de puissance. Il est toujours assisté, avec un limiteur de charge, et comprend des disques à l'avant et des tambours relativement petits à l'arrière."

■ "La longueur hors tout de la 18 est de 4,38 mètres soit à peine plus que la 12, mais la largeur est portée à 1,68 mètre."

■ "Nous avons particulièrement remarqué, même sur route sinueuse, la faible fréquence des changements de vitesse, ce qui est un solide facteur d'économie."



Doté d'une finition jugée sérieuse pour l'époque, le tableau de bord offre une instrumentation complète, claire et lisible.

"La 18 reprend la conception de caisse à trois corps de la 12, sans hayon, contrairement à tous les autres modèles de la Régie."

⬆ Ses qualités

CONSOMMATION PEU ÉLEVÉE
Certaines Renault nous ont habitués à une belle sobriété, la 18 GTS reste dans cette ligne puisqu'à 75 km/h de moyenne sur notre circuit habituel de 200 km, nous avons mesuré, à l'éprouvette, une consommation étonnante de 6,45 litres.

BONNE BOÎTE CINQ
L'échelonnement de la boîte de vitesses est tout à fait satisfaisant, avec une belle continuité entre les rapports.

ÉQUIPEMENT TRÈS COMPLET
L'équipement de la GTS est vraiment très complet puisqu'il inclut des glaces électriques à l'avant, le blocage électromagnétique des quatre portières, un rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur, des phares H4 et des essuie-phares en série.

⬇ Ses défauts

DIRECTION ENCORE FERME
Les manœuvres de stationnement exigent une certaine force, mais on peut préférer cela à l'imprécision d'une trop grande démultiplication.

ESSIEU ARRIÈRE RIGIDE
La suspension est améliorée par rapport à celle de la R12, mais elle n'est pas encore au même niveau que les quatre roues indépendantes à grand débattement des autres Renault. Sur certains mauvais passages, l'essieu arrière rigide manifeste encore sa présence.

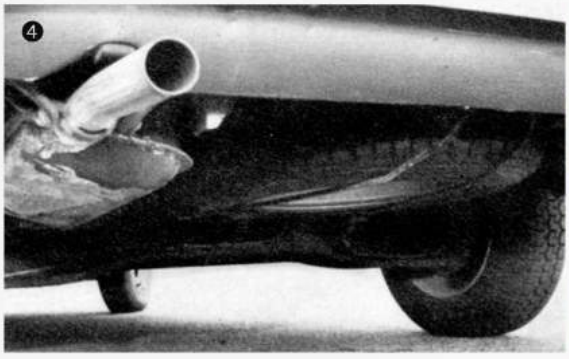
PÉDALE DE FREIN ÉLASTIQUE
Pour le freinage, les premiers arrêts semblent bien longs, avec une trop grande course à la pédale.







❶ La R18 est équipée d'un capot qui s'ouvre face au vent, doté d'un seul cran de sécurité, trop fragile de surcroît. ❷ Ce 4 cylindres, tout en aluminium, est issu de la R16 normale. Le 1 647 cm³ alimenté par un carburateur monocorps développe 79 ch DIN à 5 500 tr/mn. ❸ Très classique, le profil se caractérise par des porte-à-faux AV et AR importants. ❹ Bien que possédant un échappement trop bruyant de l'extérieur, la R18 est insonorisée avec soin. ❺ et ❻ L'habitabilité est très correcte et, si les sièges avant sont confortables et bien dessinés, la banquette arrière ne peut en dire autant.







« Dans certains virages serrés, une tendance nettement sous-vireuse demeure, avec quelques réactions dans la direction. »







❶ La boîte à gants est éclairée, mais sans serrure. ❷ La R18 reçoit de fins pare-chocs chromés, placés trop près de la carrosserie pour être réellement efficaces. ❸ Seules les GTL et GTS bénéficient d'un bouton de réglage intérieur du rétroviseur extérieur. ❹ Une trappe masque la goulotte de remplissage du réservoir et un bouchon est livré de série, mais il ne ferme pas à clé.



Extraits…

■ "À Montlhéry, nous avons atteint avec la 18 GTS la vitesse exacte de 161,8 km/h. Le constructeur annonce 163 km/h, nous nous en approchons; cette allure peut être considérée comme satisfaisante surtout par rapport à la vocation de la voiture."

■ "Contrairement à ce que l'on trouve sur d'autres modèles, la quatrième plafonne nettement en dessous de la cinquième, ce qui montre que cette dernière n'est pas seulement un rapport supplémentaire cherchant l'économie à tout prix."

■ "Le court levier central de la boîte de vitesses est bien placé avec une grille assez positive permettant des manœuvres rapides, sans erreur."

■ "La tenue de route se caractérise par la très bonne adhérence des roues motrices pour une traction avant et par le bon équilibre de l'ensemble, même sur route déformée, grâce à la souplesse des suspensions."

■ "Dans l'ensemble, la finition fait sérieux, ce qui est un fait assez nouveau pour cette catégorie dans la construction française."

■ "La nouvelle Renault ne nous a nullement déçus bien que la technique employée, ainsi que les divers éléments utilisés, soient archiconnus."

■ "Son moteur est souple, suffisamment puissant, sa boîte cinq vitesses est très agréable, sa consommation est parfois étonnamment basse tandis que son confort et sa tenue de route sont d'un bon niveau."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Faire du neuf avec du vieux a souvent été de mise chez Renault, y compris avec certains moteurs, comme le fameux Cléon fonte, apparu sur la 4CV et remis au goût du jour jusque sur… la première Twingo ! Bien que très classique, cette R18 étroitement dérivée techniquement de la 12 fut une honorable berline, dont la robustesse fut saluée jusque dans de nombreux pays africains. Pas sûr que la belle Talisman, son héritière directe, connaisse la même carrière hors de l'Europe…

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 !**

COUP DE GUEULE

"J'ai commandé un Honda HR-V le 13 janvier 2017 chez MCC Auto (13300). Livraison le 19 juin. Les problèmes : falsification de bon de commande, voiture non conforme à la livraison, et tentative de vente forcée d'un contrat d'entretien !"
Pierre Lovinfosse

Bernard Masson nous parle de sa Fiat 500X MultiJet 140 ch 4x4 BVA9

45 000 KM PARCOURUS



"La jauge restait bloquée à 50 km même avec un réservoir presque vide : ce défaut sur l'autonomie a été corrigé, mais j'ai des amis qui roulent en Jeep Renegade et qui auraient le même problème. En dehors de ce petit souci, ma 500X n'a pas de problème de fiabilité, hormis le Bluetooth qui fonctionne mal et perd souvent le téléphone – problème connu chez Fiat. Je suis toujours satisfait de cette voiture qui a un très bon comportement sur les routes enneigées de montagne, et une bonne boîte auto 9 rapports (sans atteindre une DSG !). Au rayon des défauts, on peut regretter un niveau sonore élevé (on sait bien que le moteur est un diesel !) et le confort un peu trop ferme."

Lionel Duflos nous parle de sa Kia Pro-Cee'd GT First Edition

"Je suis très satisfait de ce véhicule qui me procure malgré tout beaucoup de plaisir à son volant."



"Après avoir possédé deux coupés japonais (Honda CRX et Toyota MR), j'ai acquis une Honda Civic diesel Type S, conservée cinq ans. Nostalgique des véhicules essence, et des coupés sport, j'ai acheté cette Pro-Cee'd First Edition (500 exemplaires pour l'Europe, dont 40 pour la France). J'ai pu me faire rembourser le malus écologique (1 500 €) et obtenir 5 % de remise. J'en profite pour souligner le professionnalisme et l'esprit de service de la concession Kia de Liévin (Pas-de-Calais) qui entretient mon véhicule. Attiré par la ligne et la motorisation confortable (204 ch), j'avoue avoir été bluffé par l'équipement pléthorique et la finition de ce véhicule (toit ouvrant, caméra de recul, sièges baquets Recaro chauffants…) qui ne comportait aucune option à l'achat sur cette série limitée. Au volant, elle procure une excellente tenue de route, bien chaussée en 18 pouces, mais m'a laissé sur ma faim quant au moteur, pourtant moderne sur le papier. Il est très linéaire et ne procure pas beaucoup de sensations, et l'étagement de boîte est trop long pour tirer toute la quintessence de ce moteur tonique. Cette Kia mérite sans doute son appellation de GT ; pour le I supplémentaire, il faudra attendre la sortie d'un modèle plus performant, moins avare en sensations, pour espérer venir titiller les reines de la catégorie que sont les 308 GTi et Mégane R.S."

ACHETÉE EN OCTOBRE 2013 ; 25 000 km PARCOURUS ; CONSO. MOYENNE : 8 l / 100 km. SON ENTRETIEN : révision en octobre 2015 (196,00 €).



aj L'avis de Brice Perrin

Le cheminement de Lionel, parti de japonaises atypiques pour aboutir à une coréenne plus conventionnelle, ne manque pas d'intérêt. Si la Pro-Cee'd ne m'enthousiasme pas démesurément, disposer d'un point de vente sérieux et d'une voiture très bien équipée sont en effet des points importants, tout comme la garantie de sept ans – sur un modèle amené à être sollicité, c'est un vrai bonus.

Vos autos nous intéressent

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



CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur l'auto-journal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Un Skoda Kodiaq BiTDI 240 ?

Y a-t-il une chance pour que le Skoda Kodiaq soit un jour proposé avec le 2.0 BiTDI de 240 ch, comme les Volkswagen Tiguan et Passat ? ***J.-J. R.***

Il y a bien un Kodiaq RS dans les cartons de Skoda. En toute logique, il devrait accueillir sous son capot le 2.0 BiTDI de 240 ch. Son style devrait être encore plus affirmé que celui de la finition Sportline présentée au dernier Salon de Genève. Ainsi motorisé, le Kodiaq présentera des arguments que l'on trouve habituellement chez les constructeurs premium.



YANN LEFEBVRE



YANN LEFEBVRE

Nouvelle Mini, même attelage ?

Possédant une Mini Countryman All4 SD avec attelage de 2015, puis-je demander le transfert sur une Mini Countryman All4 Cooper S de la même année ? ***S. D.***

Techniquement, il ne devrait pas y avoir de problème, les deux versions étant de la même année, toutes les deux des All4. Toutefois, il serait plus prudent de noter la référence de votre attelage et d'aller en concession pour vérifier la compatibilité des deux systèmes.

Quel poids tractable pour la Citroën C3 ?

Je voudrais savoir comment le poids tractable freiné est calculé. En effet, je vois que la nouvelle C3 ne peut tracter que 450 kg alors que les mêmes moteurs sur l'ancienne C3 ainsi que sur les 208 ou 2008 peuvent tracter entre 800 et 900 kg ? ***R. T.***

Selon le règlement Masses et Dimensions UE 1230/2012, le véhicule et sa remorque chargés à la "*masse en charge maximale techniquement admissible de l'ensemble*" doivent être capables de réaliser 5 démarrages successifs dans une pente de 12 % et dans un laps de temps de 5 minutes. C'est l'une des seules conditions réelles. Le poids tractable de seulement 450 kg annoncé par Citroën a toutefois été fixé bien avant d'éventuels tests. Il correspond au cahier des charges fourni aux ingénieurs. En abaissant la capacité de charge, les concepteurs profitent de plus de souplesse aux niveaux aérodynamique, style, refroidissement et dimension de freinage.



WILLIAM CROZES/CITROËN

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur : **www.lechefdesessais.fr**
ou contactez-nous par courrier/email : 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - **autojournal@mondadori.fr - www.autojournal.fr**

RENAULT CAPTUR

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

Lancé en 2013, le Captur s'est refait une beauté, il y a quelques semaines. L'occasion pour nous de faire le point sur l'ensemble des versions.

Après avoir conquis le cœur des familles, les SUV ont décidé d'investir, non sans succès, le cœur des villes. Dans cette catégorie, un des engins les plus appréciés est le Renault Captur qui, fort de sa belle gueule et de son réel sens pratique, a longtemps dominé les débats. Mais en face, la concurrence n'a pas déposé les armes… au point de lui passer devant comme l'a fait, sur le marché français, le Peugeot 2008 (restylé l'année dernière). Du coup, le Captur remet l'ouvrage sur le métier. Au programme, une face avant retravaillée, une finition en net progrès et un programme de personnalisation plus riche.

Côté moteur, le Captur s'appuie toujours sur des mécaniques modernes et, si la transmission intégrale n'est toujours pas au programme, Renault propose un antipatinage "optimisé" (Extended Grip) qui permet de progresser plus facilement hors bitume. Enfin, on note l'arrivée dans la gamme de la très huppée exécution Initiale Paris. Reste maintenant à mettre la main sur la version la plus pertinente.



En matière de style, le Captur cru 2017 évolue peu mais il peaufine les détails pour contrer son principal rival : le Peugeot 2008.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	Initiale Paris	Malus écologique
Diesel	dCi 90 ch	19 600 €	21 500 €	23 600 €	–	0 €
	dCi 110 ch	–	–	❤ 24 800 €	28 200 €	0 €
Essence	TCe 90 ch	17 100 €	❤ 19 000 €	21 100 €	–	0 €
	TCe 120 ch	–	19 900 €	❤ 22 000 €	25 400 €	0 €
	TCe 120 ch EDC	–	21 400 €	❤ 23 500 €	26 900 €	0 €

❤ NOS COUPS DE CŒUR



Fini les plastiques bas de gamme, depuis son restyling le Captur arbore une finition bien plus soignée.



En matière de confort et de tenue de route, le petit SUV de Renault est toujours très convaincant.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Sur les Captur 90 ch (essence et diesel), on trouve une boîte à 5 rapports. Les versions les plus musclées (essence 120 ch et diesel 110 ch) ont, elles, droit à une 6e vitesse qui est à la fois bénéfique pour les relances, la consommation et… le niveau sonore. La commande et l'étagement ne posent pas de problème.

❤ AUTOMATIQUE

On retrouve sur le Captur l'excellente boîte à double embrayage EDC. En diesel, elle est associée au dCi 90 ch (et arrivera dans la gamme prochainement…), tandis qu'en essence, c'est le TCe 120 ch qui a été retenu. Dans tous les cas, le surcoût est de 1 500 €.

INTÉGRALE

Pas de transmission intégrale sur le Captur, mais, comme sur le Peugeot 2008, on trouve un antipatinage "optimisé" capable de s'adapter à la nature du terrain.

L/l/h/empattement : 4,12/1,78/1,57/2,61 m

MOTEURS DIESEL	dCi 90 ch	❤ dCi 90 ch EDC	❤ dCi 110 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 4 000	90 à 4 000	110 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1 750	220 à 1 750	260 à 1 750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	166	168	181
Accélération 0-100 km/h (s)	13,2	14	11,2
Reprise 90-130 en 4e (s)	14,8	14,2 en Drive	10,9
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,3	5,6	5,4

MOTEURS ESSENCE	❤ TCe 90 ch	❤ TCe 120 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5 000	120 à 4 900
Couple maxi (Nm à tr/mn)	140 à 2 250	205 à 2 000
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	153	178
Accélération 0-100 km/h (s)	14,4	10,8
Reprise 90-130 en 4e (s)	15,4	10,6
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	7	7,6

LES MOTEURS

DIESEL

dCi 90 ch

Cette variante très sage du 1,5 l diesel est un peu à la peine ici. En ville, le couple (220 Nm à 1 750 tr/mn) aide à progresser sans souci, mais sur route, les relances sont un peu justes. Reste qu'en matière de consommation, ce bloc n'annonce que de bonnes nouvelles. À noter que la boîte à double embrayage EDC arrivera (en option, 1 500 €) dans les prochains mois.

❤ dCi 110 ch

Ce bloc, qui n'était pas proposé au moment du lancement en 2013, a été introduit dans la gamme en 2015. Avec 20 ch de plus sous son capot, le Captur voit ici son agrément de conduite et ses performances progresser sensiblement. Une excellente chose, d'autant que dans le même temps, la consommation reste toujours aussi contenue.

ESSENCE

❤ TCe 90 ch

Ce petit 3 cylindres de 900 cm³ est plein de bonne volonté, mais il manque tout de même de répondant. En ville, ça passe encore, mais sur route, les relances sont un peu – un peu beaucoup, en fait – laborieuses. On se consolera en constatant que, là encore, la consommation sait se faire oublier.

❤ TCe 120 ch

On repasse au 4 cylindres et dans le même temps, la cylindrée gagne 300 cm³. Résultat, une puissance de 120 ch et des ambitions revues à la hausse en matière d'agrément de conduite. La consommation, pour sa part, se montre toujours très raisonnable.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette AR fractionnable et coulissante, ordinateur de bord, siège conducteur réglable en hauteur, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, vitres AV/AR électriques, volant réglable en hauteur.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Life	Zen	Intens	Initiale Paris
Accès à bord avec carte "mains-libres"		350 €	série	série
Climatisation manuelle/automatique	1 000 €/non	❤ série/450 € (1)	non/série	non/série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	–	(1)	série	série
Ensemble audio + écran tactile 7 pouces	–	série	série	série
Sellerie cuir + sièges AV chauffants	–	–	1 200 €	série
Système de navigation	–	❤ 250 €	série	série
Système d'aide au stationnement automatique + caméra de recul	–	–	1 150 € (2)	série
Toit en verre panoramique	–	–	❤ 400 €	❤ 400 €

(1) Comprend le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces. (2) Groupé avec le détecteur d'angles morts et le système R-Link Evolution.





YANN LEFEBVRE



❶ Parmi les aides à la conduite désormais disponibles, on trouve le système de stationnement automatique. ❷ Le petit 1 200 cm^3 turbo essence se montre efficace sur tous les terrains. ❸ La boîte manuelle est agréable mais l'EDC apporte un plus incontestable en matière d'agrément de conduite. ❹ L'instrumentation est parfaitement lisible. ❺ Le plancher du coffre abrite un espace de rangement très pratique. ❻ La banquette coulissante permet d'obtenir un bel espace aux jambes (25 cm).







LES FINITIONS

LIFE

Pas de largesses particulières en entrée de gamme mais l'essentiel est là, enfin presque, car la climatisation (manuelle) est ici proposée en option (1 000 €). Si la présentation extérieure est avenante, l'habitacle, lui, manque un peu de chaleur mais il bénéficie, comme l'ensemble, de la gamme, d'une finition nettement plus soignée que par le passé. Les blocs disponibles ici sont les deux 90 ch essence et diesel.

❤ ZEN

Affichée 1 900 € de plus que la finition Life, la Zen enrichit la dotation d'équipements du Captur en apportant dans ses bagages la climatisation (manuelle) et un ensemble multimédia doté d'un écran tactile de 7 pouces. Le choix d'options disponibles, très limité sur la Life, est ici un peu plus généreux. Tous les blocs, sauf le dCi 110 ch, sont au programme.

❤ INTENS

Pour passer de la finition Zen à la finition Intens, il faut consentir un effort financier conséquent puisque ce dernier s'élève à 2 100 €. C'est beaucoup, mais d'un autre côté, la panoplie d'équipements est très complète (GPS, climatisation auto., capteur de pluie et de luminosité…). La présentation générale est également plus soignée. Tous les moteurs sont disponibles sous cette finition.

INITIALE PARIS

C'est une des nouveautés de la gamme. En effet, depuis son restylage, le Captur est livrable sous la huppée finition Initiale Paris qui, chez Renault, est synonyme de sellerie cuir et de raffinements qui, ici, sont chèrement payés, puisque la petite note augmente encore de 3 400 €. C'est beaucoup.



En fonction de la position de la banquette, le volume du coffre varie de 384 à 484 dm³.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK TECHNO
(DE 1 150 € À 1 650 €)

Proposé sur la finition Intens, ce pack regroupe le radar de recul associé à une caméra, le système multimédia R-Link Evolution avec interface Android Auto, le détecteur d'angle mort et le système de stationnement automatique Easy Park Assist. Cet ensemble est facturé 1 150 €. Si vous ajoutez à cela la sonorisation signée Bose, la facture passe alors à 1 650 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (sans la sono Bose)

❤ PACK CITY
(DE 350 À 450 €)

Le Captur a bien des vertus, mais quelques défauts aussi, à commencer par une piètre visibilité vers l'arrière. Du coup, on se dit que ce pack, destiné à vous faciliter la vie lors des manœuvres de stationnement, n'est peut-être pas à ranger dans la catégorie des options superflues. Lorsqu'il est associé à la finition Zen (450 €), il regroupe le radar de recul et les rétroviseurs rabattables électriquement. Sur l'Intens, il prend l'appellation de Pack City Plus et intègre les radars de stationnement avant / arrière ainsi que la caméra de recul. Dans cette définition, la facture est alors de 350 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (dans les deux cas)

PACK R-LINK
(DE 650 À 1 150 €)

Ce pack est uniquement disponible sur la finition Intens. Le Pack R-Link vous permettra de bénéficier de la dernière version du système multimédia de Renault : le R-Link Evolution. Ce dernier intègre notamment un système de navigation plus abouti que le Nav&Go monté en série. Dans cette définition, ce pack est facturé 650 €. Si vous y ajoutez le Bose Sound System, la facture passe alors à 1 150 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (sans la sono Bose)

❤ PERSONNALISATION
(120 €)

Pour faire d'un Captur "votre" Captur, Renault propose un programme de personnalisation assez complet qui touche à la fois l'intérieur et l'extérieur. Dans ce dernier cas, il s'agit de baguettes de bas de caisse colorées (Brun Cappuccino, Bleu Pacifique, Rouge, Orange Atacama ou Ivoire). Ces baguettes sont facturées 120 € la paire. Pour l'intérieur, Renault propose plusieurs inserts qui viennent prendre place autour de la console centrale, des haut-parleurs, du levier de boîte de vitesses, dans le vide-poches… Comme les baguettes extérieures, ces inserts sont facturés 120 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 985

NOTRE CHOIX
TCe 120 ch EDC Intens
25 500 € hors options - Malus écologique : 0 €

En faisant de très nets progrès en termes de finition, le Captur corrige son principal défaut. Coté moteur, le TCe 120 ch reste le meilleur choix. Pour notre part, nous aimons bien le "couple" qu'il forme avec la boîte EDC, mais si vous trouvez la facture un peu lourde, vous pouvez, soit vous passer de cette transmission (- 1 500 €), soit la garder et descendre d'un cran côté finition en passant de l'Intens à la Zen (- 2 100 €).

LES TEINTES

Teintes opaques



Bleu Marine Fumé (gratuite)

Ivoire (250 €)

Teinte nacrée



Blanc (720 €)

Teintes métallisées



Orange Atacama (540 €)



Bleu Océan (540 €)



Rouge Flamme (720 €)



Gris Platine (540 €)



Gris Cassiopée (540 €)



Brun Cappuccino (540 €)



Noir Étoilé (540 €)



Noir Améthyste (720 €)

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur la finition Life



Jantes alliage de série sur la finition Zen



Jantes alliage de série sur la finition Intens



Jantes alliage de série sur la finition Initiale Paris



Jantes alliage en option (400 €) sur la finition Zen

❤ NOS COUPS DE CŒUR

SKODA SUPERB

Sérieusement construite, la deuxième génération de Superb fait partie des routières les plus habitables du marché. Sa fiabilité quasi irréprochable la rend très intéressante en occasion. Par **Pascal Serres**

Si la Skoda Superb a eu un peu de mal à se faire une place sur le segment des routières, c'est dû en partie à son image de marque encore un peu faible à ce niveau de gamme. Pourtant, la qualité de fabrication, la finition et les mécaniques sont à la hauteur. L'intérieur de la Superb est même devenu une référence en matière d'habitabilité tant la voiture s'avère spacieuse (40 cm d'espace aux jambes à l'arrière, c'est un record). Coté confort, la sellerie, bien dessinée, et la suspension, assez souple, sont des atouts. Le revers de la médaille ? Cette relative mollesse de l'amortissement pénalise le comportement qui manque clairement de dynamisme. Côté fiabilité, la Superb n'a pas à rougir face à la concurrence et, si on met de côté quelques avaries de début de commercialisation, rien ne perturbe sa carrière en occasion.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.4 TSI	125	7,5 l	Un moteur intéressant et agréable, mais qui n'autorise guère de folies.
	1.8 TSI	160	8,5 l	Un bloc volontaire capable de s'adapter à tous les styles de conduite.
	2.0 TFSI	200	9 l	Proposée avec la boîte DSG, cette version offre un grand confort de conduite en ville, mais s'avère gourmande.
	3.6 TFSI	260	9,5 l	Un V6 très performant associé à quatre roues motrices. Bien, mais quasi introuvable en occasion.
Diesel	1.6 TDI	105	7 l	Coupleux à bas régime et silencieux, le diesel manque toutefois de tonus lors des relances.
	1.9 TDI	105	7 l	Cet ancien bloc n'est pas au niveau des diesels modernes et soufre de nombreux défauts.
	2.0 TDI	**140**	**7,8 l**	**C'est le meilleur compromis entre puissance, agrément d'utilisation et sobriété. Idéal en DSG.**
	2.0 TDI	170	8,5 l	Le surcroît de puissance n'apporte pas grand-chose au quotidien, mais se traduit par un appétit accru.

LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 12 500 €
- Diesel : à partir de 9 000 €
- Génération : ancienne (2e)
- Commercialisation : de 2008 à 2015
- Restylage : 2011 et 2013
- Carrosserie : berline, break (Combi en 2009)
- Modèles en circulation : 12 455



ULI SONNTAG



FLORIAN GROULT

NOTRE CHOIX

2.0 TDI 140 DSG6 ELEGANCE de 2011

1er prix prospecté : **10 490 €**

107 875 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	140 ch à 4 200 tr/min
Couple maxi	320 Nm à 1 800 tr/min
Type	4 cylindres en ligne diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 968 cm³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 6
Châssis	
Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques AV / AR	205/55 R 16
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,84 / 1,81 / 1,46 / 2,76 m
Poids / tractable freiné	1 494 kg / 1 800 kg
Performances	
1 000 m d. a.	32,1 s
0 à 100 km	10,2 s
90-130 km/h en Drive	7,4 s
Vitesse maxi	198 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	32 / 67 m
Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	40 cm
Largeur aux coudes AV / AR	147 / 146 dm³
Volume de coffre	582 dm³

LE BUDGET

Assurance* : 1 000 €	Carte grise** : 266,40 €
Consommations	
Moyenne	7,8 l / 100 km
Ville / route / autoroute	8,6 / 7,1 / 7,6 l / 100 km
Autonomie / réservoir	769 km / 60 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	420 €	Kit de distribution	500 €
Amortisseurs AR	190 €	Embrayage	450 €
Disques AV	240 €	FAP	750 €
Disques AR	140 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	130 €	Feu AV	350 €
Plaquettes AR	90 €	Feu AR	130 €
Filtre à air	28 €	Bouclier AV	580 €
Filtre à huile	14 €	Bouclier AR	630 €

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

MOTEURS ESSENCE

Consommation excessive d'huile (jusqu'à plus d'1 litre/1 000 km) sur les essence 1.4, 1.8 et 2.0 jusqu'en 2012 / début 2013, pouvant aboutir à la casse du moteur. La prise en charge éventuelle s'opère au cas par cas, sans véritable grille d'évaluation.

MOTEURS DIESEL

Soucis récurrents d'encrassement de la vanne EGR, notamment lors d'un usage exclusivement urbain. Cela peut engendrer des soucis de turbo, d'injecteurs, de vanne EGR et de FAP. Sur le TDI 140, risque de consommation d'huile importante. À vérifier régulièrement. De même, de rares cas de volant moteur défectueux sur les premiers modèles.

AUTRES DÉFAILLANCES

HABITACLE

De rares bruits de mobilier, notamment au niveau des garnissages de porte avant.

ÉLECTRONIQUE

Risques d'indications erronées de la jauge à carburant, de dysfonctionnement du régulateur de vitesse, des commandes au volant, des feux de jour… sur certains modèles de 2010 et 2011. Manque de réactivité de l'ouverture à distance. Allumage du témoin d'ABS et/ou de celui de la direction (reprogrammation).

CARROSSERIE

Problème de conception de la goulotte de réservoir et de fonctionnement du dispositif de dégazage qui rendent le remplissage difficile. Vibrations des protections de porte et décollement des baguettes de toit. Sur les breaks, réglage nécessaire du hayon pour éviter des frottements contre le pare-chocs.

LES RAPPELS MAJEURS & MINEURS

BOÎTE DE VITESSES (NOVEMBRE 2009)

Dysfonctionnement de la boîte de vitesses DSG en raison du capteur de température d'huile défectueux.

ALIMENTATION ÉLECTRIQUE (MAI 2009)

Sur les Superb V6 4x4 fabriquées entre mai 2008 et février 2009 : risque de fragilité de la vis de fixation du câble d'alimentation électrique sur la batterie. En cas de rupture, le moteur ne démarrerait plus.

POLLUTION (JANVIER 2016)

Rappel des Superb 1.6 TDI et 2.0 TDI pour une remise en conformité en vue de respecter les émissions de NOx : ajout d'un "régulateur de flux" en amont du débitmètre pour le 1.6 et mise à jour du logiciel moteur sur le 2.0 TDI.

COFFRE (OCTOBRE 2011)

Sur les Superb Combi de 2012, dysfonctionnement de la fermeture automatique du hayon (panne du moteur) : ouverture et fermeture impossibles.

LE BILAN FIABILITÉ

Le Superb fait preuve d'une très bonne fiabilité et les gros pépins sont rares. En outre, ils sont surtout recensés sur les premières années de commercialisation. Le plus gros d'entre eux étant la surconsommation d'huile sur les premiers blocs à essence.

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

30 marques et 2000 modèles neufs et d'occasion reconditionnés





jusqu'à **-30%***

Satisfait ou remboursé
15 jours ou 1 000 km

Occasions reconditionnées

29 agences en France

Aramisauto.com

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

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MITO				
1.4 MPI 78 ch	5	M	73	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5		0	19 090
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7		0	22 590
Veloce TCT	9		0	25 890
1.3 JTDm 95 ch Super	4		0	20 790
Surcoût Super : "base" + 1 900 €				
Surcoût Lusso : Super + 1 800 €				
GIULIETTA				
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	773	22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	M	50	24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9		0	29 900
Veloce TCT	14	M	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 Super : "base" + 2 060 €				
Surcoût Lusso : Super + 2 750 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	353	37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	1 153	53 790
Quadrifoglio	40	M	10 000	79 790
2.2 Diesel 136 ch	7		0	30 990
2.2 Diesel 150 ch	7		0	32 990
2.2 Diesel 180 ch Super	9		0	39 390
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	11		0	50 990
Surcoût Super : "base" + 4 000 €				
Surcoût Sport : Super + 4 600 €				
Surcoût Lusso : Super + 450 €				
NOUVEAU STELVIO				
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M	2 940	43 300
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M	2 940	51 300
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10		0	41 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	M	50	49 200
Surcoût Super : "base" + 4 000 €				
Surcoût Lusso : Super + 4 300 €				
4C				
Standard Edition	14	M	2 300	63 200
4C SPYDER				
Surcoût : coupé + 9 800 €				

ASTON MARTIN

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

AUDI

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	M	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 + 600 €				
Surcoût S line : Ambition + 2 800 €				
Surcoût : Ambition Luxe : S line + 700 €				
A1 SPORTBACK (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 800 €				
NOUVEAU Q2				
1.0 TFSI 116 ch	6		0	25 420
1.4 TFSI COD 150 ch	8		0	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	M	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	M	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	B	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	M	90	38 150
S3 S tronic	20	M	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	M	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	M	173	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	M	300	41 830
S Quattro S tronic	20	M	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	M	150	30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	M	50	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M	1 373	38 940
RS Quattro S tronic	23	M	10 000	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	M	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	M	50	34 910
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	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	M	613	48 310
S4 Quattro Tiptronic	24	M	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	50 980
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	M	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	M	1 050	51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	M	53	48 460
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	M	53	50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	M	300	53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	M	410	57 410
Surcoût Design Luxe : Design + 5 350 €				
NOUVELLE A5 COUPÉ				
2.0 TFSI 190 ch	11	M	50	40 370
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	113	46 500
S5 Tiptronic	24	M	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	M	53	54 510
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				
NOUVELLE A5 SPORTBACK				
2.0 TFSI 190 ch	10	M	60	40 370
2.0 TFSI 252 S tronic	15	M	253	46 500
S5 Tiptronic	24	M	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	M	90	54 510
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				
NOUVELLE A5 CABRIOLET				
2.0 TFSI 190 ch	10		253	44 970
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	540	51 100
S5 Quattro Tiptronic	24	M	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 Avus : Design Luxe + 3 290 €				
NOUVEAU Q5				
2.0 TFSI 252 Quattro S tronic	15	M	1 873	49 750
SQ5 Tiptronic	24	M	9 660	75 000
2.0 TDI 150	8		0	40 750
2.0 TDI 163 Quattro S tronic	9	M	60	46 550
2.0 TDI 190 Quattro S tronic	10	M	60	48 050
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 5 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 500 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 300 €				
A6				
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	173	49 860
S6 Quattro S tronic	34	M	10 000	94 560
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7		0	41 460
2.0 TDI Ultra 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	M	113	56 790
3.0 BiTDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	M	2 610	67 050
Surcoût S line : Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 0 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 300 €				
A6 AVANT (BREAK)				
RS6 Quattro Tiptronic	47	M	10 000	126 450
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M	10 000	135 160
Surcoût : berline + 1 400 € à + 2 600 €				
A6 ALLROAD QUATTRO				
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	M	860	57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	M	860	60 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	M	1 260	63 390
3.0 BiTDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	M	5 113	73 650
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €				
A7 SPORTBACK				
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	300	61 240
S7 Quattro S tronic	34	M	10 000	106 780
RS7 Quattro Tiptronic	47	M	10 000	135 870
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	M	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	M	253	70 150
3.0 BiTDI 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic	21	M	3 113	74 290
Surcoût S line : Ambiente + 5 200 €				
Surcoût Avus : S line + 7 300 €				
A8				
6.3 TFSI 500 ch W12 Tiptronic Limousine	41	M	10 000	161 270
S8 Tiptronic	42	M	10 000	138 850
S8 Plus Tiptronic	52	M	10 000	173 910
3.0 TDI Clean Diesel 262 ch Tiptronic	16	M	1 260	89 760
4.2 TDI Clean Diesel 385 ch Tiptronic	27	M	9 660	108 760
Surcoût Avus : "base" + 13 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 6 000 €				
Q7				
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	M	773	62 000
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	M	1 260	66 380
SQ7 TDI Tiptronic	32	M	9 660	107 860
e-tron	13		0	83 260
Surcoût S line : "base" + 4 400 € à + 6 900 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 900 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 € à 6 100 €				
R8				
V10 S tronic	45	M	10 000	171 300
V10 Plus S tronic	49	M	10 000	204 130
NOUVELLE R8 SPYDER				
V10 S tronic	45		10 000	185 700

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Flying Spur V8	NC	M	10 000	185 280
Flying Spur W12	NC	M	10 000	200 880
Continental GT V8	NC	M	10 000	176 040
Continental GT	NC	M	10 000	195 120
Continental GT Speed	57	M	10 000	218 640
Continental Supersports	NC	M	10 000	267 000
Continental GT V8 Convertible	NC	M	10 000	193 680
Continental GT Convertible	52	M	10 000	214 680
Continental GT Speed Convertible	NC	M	10 000	240 480
Bentayga W12	NC	M	10 000	210 240
Bentayga Diesel	NC		NC	175 800
Mulsanne	NC	M	10 000	289 688
Mulsanne Speed	NC	M	10 000	326 640

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch 60 Ah	3	B	6 300	35 790
170 ch 94 Ah	3	B	6 300	37 300
SÉRIE 1 (3 PORTES)				
116i Première	6		0	22 990
118i Lounge	7		0	27 100
120i Lounge	10	M	90	29 950
125i Lounge Auto.	13	M	73	36 150
M140i	23	M	6 810	45 600
114d Première	5		0	23 100
116d Première	6		0	25 650
116d EfficientDynamics Première	5		0	25 650
118d Lounge	7		0	29 550
120d Lounge	10		0	32 400
125d Lounge Auto.	12		0	37 550
Surcoût Lounge : Première + 1 750 €				
Surcoût Sport : Lounge + 3 000 €				
Surcoût Urbanchic : Sport + 1 500 €				
Surcoût M Sport : Urbanchic + 900 €				
SÉRIE 1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 750 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7		0	29 990
220i Lounge	10	M	353	33 900
230i Lounge	15	M	613	36 800
M240i	23	M	6 810	48 150
M2	26	M	10 000	62 650
218d Lounge	8		0	32 100
220d Lounge	10		0	35 100
225d Lounge	12		0	40 450
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 700 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 900 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
218i Lounge	8	M	253	34 650
220i Lounge	11	M	860	37 900
230i Lounge	15	M	1 260	40 850
M240i	22	M	9 660	53 050
218d Lounge	8		0	36 500
220d Lounge	10		0	39 450
225d Lounge	12		0	44 200
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 500 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 150 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première	5		0	25 600
218i Première	7		0	28 800
220i Première	11	M	300	32 050


Votre voiture reprise & payée en 24h
sans obligation d'en acheter une nouvelle !
—
Estimation gratuite de votre voiture
Aramisauto.com
APPELEZ-NOUS AU : 30 55
(Gratuit depuis un poste fixe)

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

225i Première Auto.	13	M	210	37 150
225xe 224 ch Première	5	B	1 000	39 200
214d Première	5		0	28 450
216d Première	6		0	30 100
218d Première	7		0	32 150
220d Première	10		0	35 000

Surcoût Lounge : Première + 1 750 € à + 1 910 €
Surcoût Sport : Lounge + 2 400 € à + 2 800 €
Surcoût Luxury : Sport + 2 300 €
Surcoût M Sport : Sport + 2 050 € à + 3 750 €

SÉRIE 2 GRAN TOURER

Surcoût : Active Tourer + 1 500 € à + 1 950 €

X1

sDrive18i Lounge	7		0	32 950
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	953	40 950
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	953	43 700
sDrive16d Premiere	6		0	31 800
sDrive18d Lounge	7		0	35 600
sDrive20d Lounge	8		0	38 850
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140	45 150

Surcoût Lounge : Premiere + 1 600 €
Surcoût Sport : Lounge + 4 350 €
Surcoût xLine : Sport + 450 €
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 € à + 3 300 €

SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge	7		0	32 100
320i Lounge	10	M	53	35 500
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	M	353	48 800
340i Lounge Plus	21	M	5 113	49 800
M3	32	M	10 000	84 500
M3 Pack Compétition	34	M	10 000	91 200
330e Lounge Plus	8	B	1 000	47 100
316d Lounge	6		0	32 100
318d Lounge	7		0	34 650
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8		0	38 050
320d Lounge	10		0	38 050
330d Lounge Plus Auto.	12	M	60	49 900
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	690	56 500

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 100 €
Surcoût Sport : Lounge Plus + 1 900 €
Surcoût Luxury : Sport + 3 150 €
Surcoût M Sport : Sport + 2 550 €

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO

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

Surcoût Sport : Lounge + 5 250 €
Surcoût Luxury : Sport + 3 550 €
Surcoût M Sport : Sport + 2 250 € à + 2 350 €

NOUVELLE SÉRIE 4 COUPÉ

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

Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €
Surcoût Luxury : Sport + 5 850 €
Surcoût M Sport : Sport + 4 850 €

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcoût Série 4 Coupé + 0 €

NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET

420i Lounge	10	M	860	48 450
430i Lounge	15	M	1 873	53 200
440i Lounge	20	M	2 610	60 900
M4	32	M	10 000	92 100
M4 Pack Compétition	34	M	10 000	98 300
420d Lounge	10	M	50	50 450
430d Lounge Auto.	15	M	410	59 100
435d xDrive Lounge Auto.	15	M	1 490	64 800

Surcoût Sport : Lounge + 5 850 €
Surcoût Luxury : Sport + 4 000 €
Surcoût M Sport : Luxury + 650 €

X3

sDrive20i Lounge Auto.	11	M	2 153	43 300
xDrive28i Lounge Auto.	15	M	3 113	51 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	59 650
sDrive18d Lounge	8		0	40 000
xDrive20d Lounge	10	M	210	45 900
xDrive30d Lounge Auto.	15	M	1 260	54 750
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	63 500

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 700 €
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €
Surcoût M Sport : xLine + 50 € à + 2 860 €

X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	3 113	58 550
M40i Auto.	25	M	10 000	71 100
xDrive20d Lounge Plus	10	M	210	53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	1 260	62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	66 450

Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €

NOUVELLE SÉRIE 5

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

Surcoût Sport : Business Lounge + 4 400 € à + 4 600 €
Surcoût Luxury : Sport + 1 300 € à + 3 700 €
Surcoût M Sport : Luxury + 200 € à + 1 500 €

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	10 00	69 100
520d Lounge Plus Auto.	10	M	773	56 100
530d Lounge Plus Auto.	15	M	1 740	63 550
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	4 253	71 100

Surcoût Luxury : Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €
Surcoût M Sport : Luxury + 1 650 € à + 1 700 €

SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

640i Lounge Plus Auto.	21	M	5 573	88 950
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	102 600
M6 DKG	47	M	10 000	144 000
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000	152 900
640d Lounge Plus Auto.	20	M	690	91 600

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

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

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 000	87 850
M Auto.	49	M	10 000	129 800
xDrive40e Lounge Plus	13		0	75 150
sDrive25d Lounge Auto.	13	M	410	56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 153	70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	75 150
M50d Auto.	26	M	5 340	98 800

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 850 € + 5 750 €
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €

X6

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	75 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	91 600
M Auto.	49	M	10 000	137 700
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 300	73 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290	78 900
M50d Auto.	26	M	5 573	103 700

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €

SÉRIE 7

740i Auto.	21	M	1 873	93 800
750i xDrive Auto.	34	M	10 000	110 900
M760 Li xDrive Auto.	54		10 000	187 200
740e	13	B	1 000	96 050
730d Auto.	15		0	89 150
740d xDrive Auto.	20	M	60	99 500
750d xDrive Auto.	28	M	1 260	110 900

Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €

i8

Hybride rechargeable	11	B	1 000	137 950

CITROËN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
C-ZERO				
C-Zero Confort	1	B	6 300	26 900
NOUVELLE E-MEHARI				
Electrique	NC	B	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

Surcoût Feel : Live + 1 800 €
Surcoût Shine : Feel + 1 400 €

C1 (5 PORTES)

Surcoût : 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 BlueHDi 75 Live	4		0	15 550
1.6 BlueHDi 100 Feel	5		0	18 300

Surcoût Feel : Live + 1 550 €
Surcoût Shine : Feel + 1 800 €

NOUVEAU C3 AIRCROSS

1.2 PureTech 82 Live	4		0	15 950
1.2 PureTech 110 Feel	6		0	19 250
1.2 PureTech 130 Shine	7		0	22 250
1.6 BlueHDi 100 Live	5		0	18 950
1.6 BlueHDi 120 Feel	6		0	21 950

Surcoût Feel : Live + 1 800 €
Surcoût Shine : Feel + 2 000 €

C4 CACTUS (5 PORTES)

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

Surcoût Feel : Live + 1 850 €
Surcoût Shine : Feel + 1 750 €

NOUVELLE C-ELYSÉE

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

C4 BERLINE (5 PORTES)

1.2 PureTech 110 ch Live	6		0	18 950
1.2 PureTech 130 ch Feel	6		0	22 550
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5		0	21 200
1.6 BlueHDi 120 ch Feel	6		0	24 600

Surcoût Feel : Live + 2 200 €
Surcoût 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	M	73	30 700
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5		0	26 800
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6		0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7		0	31 500

Surcoût Feel : Live + 2 050 €
Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €

NOUVEAU GRAND C4 PICASSO

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

NEMO MULTISPACE

1.3 HDi 80 ch Attraction	4		0	16 100

Surcoût Confort : Attraction + 2 050 €
Surcoût XTR : Confort + 400 €

BERLINGO MULTISPACE

1.2 PureTech 110 ch Feel	6		0	21 400
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4		0	21 400
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	22 100
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6		0	24 250
E-Berlingo Taille M Feel	1		6 000	30 100

Surcoût XTR : Feel + 700 €
Surcoût Shine : Feel + 1 800 € à + 3 000 €

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 Lauréate	4		0	13 050

Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €

NOUVELLE SANDERO STEPWAY

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

NOUVELLE LOGAN

1.0 SCe 75	4		0	7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5		0	10 200
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4		0	11 150
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4		0	12 850

Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €

NOUVELLE LOGAN MCV

1.0 SCe 75	NC		0	8 990
0.9 TCe 90 Silver Line	5		0	11 950
1.5 dCi 75 Silver Line	4		0	12 900
1.5 dCi 90 Silver Line	4		0	13 500

Surcoût Black Line : Silver Line + 1 350 €

NOUVELLE LOGAN MCV STEPWAY

0.9 TCe 90 ch Explorer	5		0	13 700
1.5 dCi 90 ch Explorer	4		0	15 250

NOUVEAU LODGY

1.6 SCe 100 ch	6	M	410	10 150
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6		0	13 350
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5		0	14 550
1.5 dCi 110 ch Silver Line	5		0	15 350

Surcoût Silver Line : "base" + 1 500 €

NOUVEAU LODGY STEPWAY

1.2 TCe 115 ch	6		0	14 450
1.5 dCi 110 ch	6		0	16 450

DUSTER

1.6 SCe 115 ch	6	M	860	11 990
1.2 TCe 125 ch Silver Line	7	M	353	15 250
1.5 dCi 90 ch	5		0	13 800
1.5 dCi 110 ch Silver Line	6		0	16 150

Surcoût Silver Line : "base" + 1 750 € à + 1 760 €
Surcoût Lauréate Plus : Silver Line + 1 000 €
Surcoût Black Touch : Lauréate Plus + 1 000 €

NOUVEAU DOKKER

1.6 SCe 100 ch	6	M	473	9 650
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	M	73	12 850
1.5 dCi 75 ch Silver Line	4		0	13 950
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5		0	14 450

Surcoût Silver Line : "base" + 1 500 €

NOUVEAU DOKKER STEPWAY

1.2 TCe 115 ch	6	M	73	14 250
1.5 dCi 90 ch	5		0	15 850

DS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
DS 3				
1.2 PureTech 82 ch Chic	4		0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5		0	18 900
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	6		0	20 100
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M	60	24 800
Performance	11		0	27 950
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	20 100
1.6 BlueHDi 120 ch Performance Line	5		0	24 700

Surcoût Be Chic : Chic + 1 250 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 100 €
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 650 €

DS 3 CABRIO

1.2 PureTech 110 ch So Chic	5		0	23 000
1.2 PureTech 130 ch So Chic	6		0	24 200
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M	60	27 000
Performance	11		0	30 450
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	22 750
1.6 BlueHDi 120 ch Performance Line	6		0	26 900

Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 1 800 €
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 950 €

DS 4

1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7		0	25 500
1.6 THP 165 ch So Chic Auto.	9	M	53	31 450
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	25 650
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6		0	26 850
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	7		0	34 250

Surcoût So Chic : Be Chic + 3 000 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 500 €
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 1 000 €

DS 4 CROSSBACK

1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7		0	27 200
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	M	53	30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6		0	28 550
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9		0	32 950

Surcoût Sport Chic : Be Chic + 4 900 €

DS 5

1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	M	210	34 550
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6		0	32 850
2.0 BlueHDi 150 ch Be Chic	7		0	34 850
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9		0	37 550
Hybrid 4x4 200 ch Sport Chic	8		0	49 300

Surcoût So Chic : Be Chic + 1 700 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 500 €
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 1 100 € à + 1 500 €

NOUVELLE DS 7 CROSSBACK

1.6 THP 225 ch La Première Auto.	13	M	300	54 900
2.0 BlueHDi 180 ch La Première Auto.	10	M	53	53 400

FERRARI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
California T	47	M	10 000	188 353
488 GTB	61	M	10 000	209 240
FF	63	M	10 000	263 592
F12 Berlinetta	72	M	10 000	273 895

FIAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
500				
1.2 69 ch Pop	4		0	12 590
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	16 490
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	5		0	17 240
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5		0	17 140

Surcoût Popstar : Pop + 1 300 €
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €

ABARTH 595

595	8	M	410	18 600
595 Turismo	9	M	410	22 300
595 Competizione	10	M	410	25 250

500C (CABRIOLET)

1.2 69 ch Pop	4		0	14 590
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	18 490
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	4		0	19 240
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5		0	19 140

Surcoût Popstar : Pop + 1 300 €
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €

ABARTH 595C

595C	8	M	410	20 600
595C Turismo	9	M	410	24 300
595C Competizione	10	M	410	27 250

NOUVELLE 500L

1.4 95 ch Popstar	6		690	16 990
0.9 Twinair 105 ch Popstar	5		0	17 990
1.3 Mjt 95 ch Popstar	5		0	19 990
1.6 Mjt 120 ch Lounge	6		0	23 490

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

NOUVELLE 500L WAGON

1.4 95 ch	NC		NC	19 490
0.9 Twinair 105 ch	NC		NC	20 490
1.3 Mjt 95 ch	NC		NC	22 490
1.6 Mjt 120 ch	NC		NC	23 490

500X

1.6 E-Torq 110 ch Pop	6	M	410	17 990
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	M	410	21 490
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	M	2 300	26 990
1.3 MultiJet 95 ch Pop	5		0	19 690
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6		0	22 990
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4	7	M	73	26 590

Surcoût Popstar : Pop + 2 000 €
Surcoût Lounge : Popstar + 2 300 €
Surcoût Cross : Popstar + 1 500 €
Surcoût Cross Plus : Cross + 2 300 €

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

PANDA				
1.2 69 ch	4		0	9 590
0.9 TwinAir 85 ch Pop	4		0	12 090
1.3 MultiJet 95 ch Pop	4		0	14 090
Surcoût Pop : "base" + 1 000 €				
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €				
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €				
Surcoût City Cross : Lounge + 300 €				
Surcoût 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
Surcoût "base" : Wild + 1 000 €				
Surcoût Cross : "base" + 1 700 €				
PUNTO (5 PORTES)				
1.2 69 ch Pop	4		0	11 990
1.4 77 ch Easy	5	M	113	13 490
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5		0	14 990
1.3 Diesel 95 ch Pop	4		0	15 490
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €				
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €				
TIPO BERLINE				
1.4 95 ch	5	M	140	12 490
1.6 110 ch Easy ATX	6	M	953	16 590
1.3 MultiJet 95 ch	4		0	14 990
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4		0	17 590
Surcoût Pop : "base" + 1 300 €				
Surcoût Easy : Pop + 1 300 €				
NOUVELLE TIPO 5 PORTES				
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €				
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	M	410	18 490
Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €				
NOUVELLE TIPO STATION WAGON				
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €				
124 SPIDER				
1.4 MultiAir 140 ch	8	M	1 153	26 290
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €				
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €				
ABARTH 124 SPIDER				
1.4 Turbo 170 ch Scorpione	9	M	1 153	37 000
Surcoût "base" : Scorpione + 3 000 €				
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	M	5 340	16 490
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5		0	22 390
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6		0	22 890
Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €				
Surcoût Trekking : Lounge Pack + 0 €				
DOBLO MAXI				
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6		0	23 690
Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €				

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE KA +				
1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4		0	9 990
1.2 Ti-VCT 85 ch Ultimate	5		0	11 690
NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)				
1.1 70 ch Essential	5		0	13 950
1.1 85 ch Essential	5		0	14 550
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	16 550
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	18 650
1.5 TDCi 85 ch Essential	4		0	16 950
1.5 TDCi 120 ch Titanium	6		0	20 350
Surcoût Trend : Essential + 800 €				
Surcoût Titanium : Trend + 1 300 €				
FIESTA (5 PORTES)				
Surcoût : berline 3 portes + 600 €				
FOCUS				
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	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	M	50	25 700
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	2 610	29 200
RS	24	M	5 810	39 700
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	22 600
1.5 TDCi Econetic 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
Surcoût Titanium : Trend + 2 700 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 0 €				
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 600 €				
B-MAX				
1.4 90 ch Edition	5	M	410	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5		0	19 750
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	M	1 260	20 550
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6		0	20 550
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7		0	21 900
1.5 TDCi 75 ch Edition	4		0	20 750
1.5 TDCi 95 Edition	5		0	21 600
Surcoût Titanium : Edition + 850 à + 1 600 €				
Surcoût Color Edition : Titanium + 650 €				
ECOSPORT				
1.5 Ti-VCT 112 ch Trend	6	M	1 260	18 450
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7		0	19 450
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	20 650
Surcoût Titanium : Trend + 1 550 €				
Surcoût 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	M	773	28 200
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	25 500
1.5 TDCi Econetic 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	M	60	34 400
Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €				
Surcoût Titanium X : Titanium + 1 700 €				
GRAND C-MAX				
Surcoût : C-MAX + 1 300 €				
KUGA				
1 5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	690	23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	690	25 250
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	4 810	33 100
1.5 TDCi 120 ch Trend	8		0	26 500
2.0 TDCi 150 ch Trend	8		0	28 750
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	10	M	210	35 000
Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €				
MONDEO				
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6		0	27 950
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	M	300	29 950
2.0 EcoBoost 240 ch ST Line Auto.	14	M	5 573	37 950
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9		0	35 450
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	29 950
2.0 TDCi 150 ch ST Line	7		0	33 650
2.0 TDCi 180 ch ST Line	9		0	35 150
2.0 TDCi 210 ch ST Line PowerShift	12	M	60	38 450
Surcoût Titanium : ST Line + 0 €				
Surcoût Vignale : Titanium + 6 100 €				
MONDEO SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
S-MAX				
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	M	1 260	34 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	15	M	7 073	42 400
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	M	60	34 700
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	M	60	36 200
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	60	39 700
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773	42 900
Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €				
Surcoût Vignale : Titanium + 6 700 €				
GALAXY				
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	1 260	40 350
2.0 TDCi 120 ch Trend	6		73	38 150
2.0 TDCi 150 ch Trend	8		73	39 650
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10		73	45 050
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773	47 050
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €				
EDGE				
2.0 TDCi 180 Titanium	10	M	1 260	45 750
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	M	1 260	49 250
Surcoût Sport : Titanium + 3 000 €				
Surcoût Vignale : Sport + 3 700 €				
MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost 317 ch	21	M	8 173	38 900
5.0 GT 418 ch	33	M	10 000	43 900
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : 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
Surcoût Trend : Ambiente + 750 €				
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €				
Surcoût Titanium : Trend + 1 200 €				
TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6		0	20 725
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	5		0	21 225
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		0	21 825
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	24 325
Surcoût Trend : Ambiente + 1 400 €				
Surcoût Titanium : Trend + 2 100 €				
GRAND TOURNEO CONNECT				
Surcoût : "court" + 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
Surcoût Executive : Elegance + 800 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive + 2 200 €				
NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Elegance	6		0	22 900
1.5 i-VTEC Sport	10	M	113	27 300
Type-R GT	NC		NC	38 910
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 2 600 €				
Surcoût Sport Plus : Sport + 2 000 €				
Surcoût Prestige : Sport Plus + 1 000 €				
NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)				
1.5 i-VTEC Elegance	10	M	73	25 600
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 2 300				
HR-V				
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	73	21 760
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0	24 100
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive + 2 500 €				
CR-V				
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	M	4 253	29 930
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6		0	28 280
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	M	73	36 380
Surcoût Elegance : Comfort + 2 700 €				
Surcoût Executive Navi : Elegance Navi + 2 250 € à + 6 800 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €				
Surcoût Innova : Exclusive Navi + 1 800 €				
NSX				
3.5	41	M	10 000	192 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
I10				
1.0 66 ch Initia	4		0	10 950
1.2 87 ch Intuitive	5		0	12 900
Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €				
Surcoût 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
Surcoût Creative : Intuitive + 2 750 €				
I20 COUPE				
Surcoût : berline + 0 €				
i20 ACTIVE				
1.0 T-GDi 100	6		0	18 850
ix20				
1.4 90 ch Intuitive	5	M	73	18 700
1.6 125 ch Intuitive	7	M	410	19 950
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6		0	21 500
Surcoût Executive : 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 Intuitive	5		0	24 650
1.6 CRDi 136 ch Creative	7		0	29 850
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €				
NOUVELLE i30 SW				
1.0 T-GDi 120 Edition #1	6		0	25 550
1.4 T-GDi 140 Creative	7		0	28 950
1.6 CRDi 110 Edition #1	5		0	27 650
1.6 CRDi 136 Creative	7		0	30 850
NOUVELLE IONIQ				
Hybrid Intuitive	5		0	26 100
Electric Creative	NC	B	6 300	35 850
Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €				
i40				
1.7 CRDi 141 ch Creative	7		0	34 800
i40 SPORT WAGON (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 400 €				
TUCSON				
1.6 GDi 132 ch Initia	7	M	1 050	22 950
1.6 T-GDi 177 ch Executive DCT	10	M	3 660	37 400
1.7 CRDi 115 ch Initia	6		0	25 450
2.0 CRDi 136 ch Creative	8	M	50	32 400
1.7 CRDi 141 ch Intuitive DCT	7	M	60	30 500
2.0 CRDi 185 ch Executive 4WD Auto.	11	M	4 673	42 350
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 250 € à + 3 800 €				
SANTA FE				
2.2 CRDi 200 ch Creative	11	M	1 260	45 350
Surcoût Executive : Creative + 7 450 €				

INFINITI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Q30				
1.6t	7	M	140	26 300
2.0t Sport AWD DCT	12	M	2 153	41 030
1.5d	5		0	27 650
2.2d DCT	9		0	31 800
Surcoût Premium : "base" + 2 950 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 750 €				
Surcoût Sport : Premium + 3 600 €				
QX30				
2.0t Premium AWD DCT	NC	M	2 010	40 350
2.2d Premium AWD DCT	9	M	53	39 800
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 570 €				
Q50				
2.0t Premium Auto.	NC	M	953	42 750
3.0t Sport Auto.	NC	M	10 000	56 050
Hybrid Sport	19	M	773	56 050
2.2d 170 ch	9		0	37 200
Surcoût Premium : "base" + 3 350 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 7 950 €				
Surcoût Sport : Premium + 4 450 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 000 €				
NOUVEAU Q60				
2.0t Premium Auto.	12	M	2 153	44 390
3.0t Sport Auto. AWD	29	M	10 000	56 950
Surcoût Premium Tech : Premium + 6 500 €				
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 500 €				
Q70				
3.7 Sport Tech	22	M	10 000	62 400
Hybrid Premium	19	M	860	58 300
2.2d	NC		0	46 400
Surcoût Premium : "base" + 3 450 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 200 €				
Surcoût Sport : Premium + 4 150 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 3 000 €				
QX70				
3.7 GT	23	M	10 000	55 150
5.0 S Premium	30	M	10 000	74 810
Surcoût GT Premium : GT + 5 720 €				
Surcoût S : GT + 3 010 €				
Surcoût S Premium : S + 5 720 €				
Surcoût Design : S Premium + 900 €				

JAGUAR

Marne La Vallée
Véhicules Neufs et Occasions
Tél : 01 64 68 40 00
www.jaguar-marne-la-vallee.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XE				
2.0 200 ch Pure Auto.	NC	M	773	37 360
2.0 250 ch Pure Auto.	NC	M	773	43 060
S Auto.	23	M	10 000	64 550
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8		0	37 460
2.0 D 180 ch Pure	10		0	37 460
2.0 D 240 ch Pure Auto.	NC	M	300	47 100
Surcoût Prestige : Pure + 4 300 € à + 4 600 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 3 000 € à + 3 700 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 1 550 € à + 2 250 €				
XF				
2.0 200 ch Pure Auto.	12	M	1 873	46 540
2.0 250 ch Pure Auto.	15	M	1 873	50 070
2.0 300 ch Prestige AWD Auto.	NC	M	3 290	61 990
3.0 380 ch S Auto.	27	M	10 000	84 840
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8		0	41 820
2.0 D 180 ch Pure	9		0	44 120
2.0 D 240 ch Pure Auto.	15		410	50 880
3.0 D 300 ch Prestige Auto.	19	M	773	65 000
Surcoût Prestige : Pure + 4 760 € à + 5 150 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 8 960 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 2 920 €				
Surcoût S : R-Sport + 5 950 €				
NOUVELLE XF SPORTBRAKE				
Surcoût : berline + 2 500 €				
NOUVELLE F-TYPE COUPÉ				
3.0 340 ch	24	M	10 000	66 770
3.0 380 ch	NC	M	10 000	81 080
400 Sport Auto.	NC	M	10 000	100 190
R Auto.	46	M	10 000	117 190
SVR AWD Auto.	50	M	10 000	140 580
Surcoût R-Dynamic : "base" + 4 840 €				
NOUVELLE F-TYPE CABRIOLET				
3.0 340 ch	24	M	10 000	73 820
3.0 380 ch	NC	M	10 000	88 130
400 Sport Auto.	NC	M	10 000	107 240
R Auto.	46	M	10 000	124 240
SVR AWD Auto.	50	M	10 000	147 630
Surcoût R-Dynamic : "base" + 4 840 €				
F-PACE				
2.0 250 ch Pure AWD Auto.	NC		4 673	52 060
3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	23	M	10 000	61 160
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	27	M	10 000	83 508
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	NC	M	60	44 410
2.0 D 180 ch Pure AWD	10	M	173	47 010
2.0 D 240 ch Pure AWD Auto.	NC	M	1 740	53 760
3.0 D 300 ch Pure AWD Auto.	19	M	2 610	59 810
Surcoût Prestige : Pure + 5 200 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 7 748 € à + 8 298 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 4 300 € à + 4 350 €				
Surcoût S : R-Sport + 9 898 €				
XJ				
3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	NC	M	10 000	93 260
R Auto.	NC	M	10 000	144 250
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	NC	M	1 260	83 100
Surcoût Luxe Premium : Luxe + 5 000 €				
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 6 690 € à + 7 450 €				
Surcoût Autobiography : Portfolio + 17 050 € à + 18 250 €				

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 E.torQ Evo 110 ch Sport	6	M 540	18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M 473	22 600
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	M 2 773	32 000
1.6 MultiJet 95 ch Brooklyn	6	0	23 400
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	0	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M 173	30 900
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M 1 490	33 850
Surcoût Longitude : Sport + 2 150 €			
Surcoût Limited : Longitude + 4 200 €			
Surcoût Limited Advanced Technologies : Limited + 2 000 €			
Surcoût Trailhawk Advanced : Trailhawk + 2 250 €			
WRANGLER (2 PORTES)			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	M 10 000	40 000
2.8 CRD Sport Auto.	13	M 10 000	33 400
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €			
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €			
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
Surcoût : Wrangler + 2 500 €			
CHEROKEE			
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	M 410	36 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10	M 1 260	42 650
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	M 1 260	47 450
Surcoût Overland : Limited + 3 500 €			
GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	M 8 000	68 400
SRT Auto.	39	M 10 000	84 700
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M 3 600	56 900
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €			

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE PICANTO			
1.0 67 Motion	4	0	10 900
1.2 84 GT Line	4	0	15 100
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcout 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	M 473	17 990
1.4 CRDi 90 ch Motion	4	0	15 690
Surcoût Active : Motion + 1 800 €			
Surcoût Premium : Launch Edition + 3 300 €			
VENGA			
1.4 90 ch Motion	5	M 73	16 100
1.6 125 ch Active	7	M 410	19 800
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	21 800
Surcoût Active : Motion + 2 500 €			
Surcoût Premium : Active + 1 300 €			
NOUVEAU SOUL			
1.6 GDI 132 Active	7	M 1 153	20 600
Sport DCT	12	M 2 153	27 600
1.6 CRDi 136 Active	7	M 50	23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €			
SOUL EV			
EV	1	B 6 000	36 400
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €			
PRO_CEE'D			
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	21 990
GT	12	M 4 673	29 290
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 290
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
CEE'D			
1.4 100 ch Motion	6	M 353	17 990
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	22 290
1.6 GDi 135 Active DCT	7	M 253	23 290
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 990
1.6 CRDi 110 ch Active	5	0	23 590
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 590
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
Surcoût Premium : GT Line + 1 800 €			
CEE'D SW (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 100 €			
CARENS			
1.6 GDi 135 ch Motion	7	M 690	22 490
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	24 690
1.7 CRDi 141 ch Active	7	0	28 490
Surcoût Active : Motion + 3 200 €			
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €			
NIRO			
Motion	5	0	26 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Premium : Active + 4 000 €			
SPORTAGE			
1.6 GDi 132 ch Motion	7	M 1 050	23 090
1.6 T-GDi 177 ch GT Line Pk Pr. 4x4 DCT	10	M 5 810	37 590
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	25 090
2.0 CRDi 136 ch GT Line	7	M 50	32 990
1.7 CRDi 141 Active DCT	7	M 60	30 990
2.0 CRDi 185 ch GT Line Pk Prem. 4x4 Auto.	11	M 3 853	40 790
Surcoût Active : Motion + 3 900 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €			
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €			
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €			

OPTIMA			
Hybride Rechargeable	NC	B 1 000	45 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €			
NOUVELLE OPTIMA SW			
GT Auto.	NC	M 10 000	42 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	NC	0	33 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €			
SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch Active	12	M 1 260	37 000
Surcoût Premium : Active + 4 000 €			
Surcoût Ultimate : Premium + 4 000 €			

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	M 10 000	180 000
Huracán LP 610-4	NC	M 10 000	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	M 10 000	223 740
Aventador LP 700-4	NC	M 10 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	M 10 000	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	NC	M 10 000	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	NC	M 10 000	432 960

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M 7 340	44 400
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	40 800
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 600 €			
Surcoût HSE : SE Dynamic + 3 200 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €			
EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	M 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
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 6 300 €			
NOUVEAU DISCOVERY			
3.0 Si6 340 ch SE Auto.	NC	M 10 000	59 300
2.0 TD4 180 ch S Auto.	NC	M 3 290	50 900
2.0 SD4 240 ch S Auto.	NC	M 4 253	54 800
3.0 TD6 258 ch SE Auto.	NC	M 9 660	59 300
Surcoût SE : S + 2 450 € à 2 500 €			
Surcoût HSE : SE + 8 400 € à + 8 420 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €			
DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M 10 000	41 000
2.0 eD4 150 ch Pure	8	0	36 812
2.0 TD4 150 ch Pure	8	M 173	36 400
2.0 TD4 180 ch Pure	10	M 173	38 600
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Surcoût HSE : SE + 5 400 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 000 €			
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC	M 5 340	57 500
P380 Auto.	NC	M 10 000	68 300
D180 Auto.	NC	M 613	57 500
D240 Auto.	NC	M 1 873	61 700
D300 Auto.	NC	M 4 050	67 600
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût S : R-Dynamic + 3 800 €			
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €			
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €			
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE : R-Dynamix SE + 4 800 €			
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			
RANGE ROVER SPORT			
3.0 S/C HSE Auto.	NC	M 10 000	76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43	M 10 000	96 700
SVR Auto.	NC	M 1 000	131 400
2.0 SD4 S Auto.	NC	M 3 473	63 300
3.0 TDV6 S Auto.	14	M 7 613	67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	19	M 8 460	77 400
4.4 SDV8 HSE Auto.	24	M 10 000	89 600
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	M 3 473	91 600
Surcoût SE : S + 4 900 €			
Surcoût HSE : SE + 5 500 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 1 600 € à + 2 500 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 11 600 € à + 12 200 €			
RANGE ROVER			
5.0 S/C Vogue Auto.	44	M 10 000	123 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	M 7 613	98 600
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	M 10 000	117 400
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18	M 3 473	136 500
Surcoût Vogue : HSE + 10 200 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 14 100 €			
Surcoût SVAutobiography : Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €			

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CT			
200h	4	0	28 690
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €			
Surcoût Luxe : Pack + 5 200 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 400 €			
NOUVELLE IS			
300h	9	0	40 490
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 300 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €			
RC			
200t F-Sport	15	M 4 253	56 690
F Auto.	38	M 10 000	79 790
300h Luxe	10	0	51 690
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 4 400 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 200 €			
Surcoût F GT : F + 9 000 €			
Surcoût F Carbon : F GT + 3 200 €			
NX			
200t Luxe 4WD	15	M 7 890	52 390
300h	8	0	40 590
Surcoût Pack : "base" + 2 300 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 500 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 7 000 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 4 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 500 €			
GS			
F Auto.	39	M 10 000	99 900
300h Pack	9	0	51 600
450h Pack	18	M 300	61 600
Surcoût F GT : F + 9 000 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 € à + 8 800 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 0 € à + 2 200 €			
RX			
450h Pack	16	0	65 200
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €			
LS			
600h Luxe	28	M 10 000	123 600
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 13 000 €			
NOUVEAU LC			
500 Executive	39	M 10 000	109 000
500h Executive	19	M 860	109 000
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €			

MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHIBLI			
3.0	23	M 10 000	72 300
S	31	M 10 000	85 300
Diesel	17	M 2 453	68 600
Surcoût GranSport + : "base" + 9 550 €			
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €			
NOUVEAU LEVANTE			
Q4	25	M 10 000	78 100
S Q4	33	M 10 000	91 500
Diesel	18	M 9 660	73 200
Surcoût GranSport + : "base" + 10 200 €			
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €			
GRANTURISMO			
Sport Auto.	38	M 10 000	126 500
MC Auto.	38	M 10 000	151 850
GRANCABRIO			
Sport Auto.	36	M 10 000	145 800
MC Auto.	38	M 10 000	157 350
QUATTROPORTE			
S	30	M 10 000	110 700
GTS GranSport	44	M 10 000	161 500
Diesel	17	M 3 290	99 500
Surcoût GranSport + : "base" + 11 200 €			
Surcoût GranLusso : GranSport + 0 €			

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)			
1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4	0	14 450
1.5 Skyactiv-G 90 ch Élégance	5	0	16 350
1.5 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5	0	19 750
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5	0	20 800
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 150 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 300 €			
MAZDA3			
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	6	0	23 500
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	M 210	28 400
1.5 Skyactiv-D 105 ch Élégance	5	0	25 500
2.2 Skyactiv-D 150 ch Sélection	7	0	31 600
Surcoût Sélection : Elégance + 3 700 €			
MX-5			
1.5 Skyactiv-G 131 ch Élégance	7	M 410	25 300
2.0 Skyactiv-G 160 ch Sélection	9	M 1 873	30 750
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 200 €			
NOUVEAU MX-5 RF			
Surcoût : MX-5 + 2 500 €			
MAZDA6			
2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	9	M 210	29 800
2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection Auto.	11	M 1 153	39 250
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	7	0	31 400
2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection	9	0	38 250
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 050 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 650 €			

MAZDA6 WAGON (BREAK)			
Idem berline			
CX-3			
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	7	M 300	21 150
2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection 4x4	8	M 1 373	28 150
1.5 Skyactiv-D 105 ch Élégance	5	0	23 150
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 400 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 150 €			
NOUVEAU CX-5			
2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	10	M 1 260	30 100
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	8	M 113	32 000
2.0 Skyactiv-G 175 ch Sélection 4x4	10	M 613	40 600
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 500 €			

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CLASSE A			
160 Intuition	5	0	23 950
180 Intuition	6	0	26 000
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6	0	26 000
200 Intuition	7	0	29 500
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	M 1 613	36 100
250 Inspiration	8	M 1 490	35 150
250 Sport 218 ch	8	M 2 453	45 250
45 AMG 4Matic Auto.	4	M 3 113	55 350
160 d Intuition	4	0	26 100
180 d Intuition	6	0	27 750
180 d BlueEfficiency Edition Intuition	5	0	27 750
200 d Intuition	8	0	29 250
220 d Inspiration Auto.	8	0	36 850
Surcoût Inspiration : Intuition + 2 100 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 900 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 3 900 €			
NOUVELLE CLASSE CLA			
180 Inspiration	7	M 53	29 900
200 Inspiration	8	M 600	34 500
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	M 1 613	38 900
250 Inspiration	12	M 1 153	38 000
250 Sport	13	M 2 153	49 600
45 AMG 4Matic Auto.	26	M 3 113	62 900
180 d Inspiration	5	0	33 600
200 d Inspiration	7	0	35 850
220 d Inspiration	9	0	39 850
Surcoût Sensation : Inspiration + 4 025 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 4 200 €			
NOUVELLE CLASSE CLA SHOOTING BRAKE			
Surcoût : coupé + 900 €			
CLASSE B			
160 Intuition	6	0	24 950
180 Intuition	6	M 60	27 300
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6	0	27 800
200 Intuition	8	M 73	29 950
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	M 1 490	35 900
250 Inspiration	12	M 1 613	34 850
160 d Intuition	5	0	27 900
180 d Intuition	5	0	29 450
180 d BlueEfficiency Edition	5	0	29 950
200 d Intuition	7	0	31 100
220 d Inspiration Auto.	9	0	37 800
250 e Intuition	2	B 6 300	41 100
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 950 € à + 2 150 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 300 € à + 1 850 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 5 000 €			
Surcoût Electric Art : Sensation + 2 650 €			
NOUVEAU GLA			
180 Intuition	NC	M 140	29 700
200 Intuition	NC	M 173	32 650
250 Inspiration	NC	M 613	38 500
45 AMG 4Matic Auto.	NC	M 5 113	63 050
180 d Intuition	NC	0	32 250
200 d Intuition	NC	0	34 700
220 d Inspiration	NC	0	40 650
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 800 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 500 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 3 300 €			
CLASSE C			
160	7	0	31 000
180	8	0	34 400
200	10	0	37 050
250 Auto.	12	53	40 500
300 Executive Auto.	15	M 690	50 100
400 Executive 4Matic Auto.	22	M 5 113	58 900
43 AMG 4Matic Auto.	25	M 7 890	67 050
63 AMG Auto.	36	M 10 000	88 800
63 AMG S Auto.	40	M 10 000	97 150
350 e Executive	NC	B 1 000	55 000
180 d	6	0	33 550
200 d	7	0	36 050
220 d	9	0	38 900
250 d Auto.	11	0	44 450
300 h	10	0	49 000
Surcoût Executive : "base" + 5 150 €			
Surcoût Sportline : Executive + 2 100 €			
Surcoput Fascination : Sportline + 3 950 €			
CLASSE C BREAK			
Surcoût : berline + 1 300 € à + 1 800 €			
CLASSE C COUPÉ			
180	8	113	37 550
200	10	60	40 200
250 Auto.	12	73	44 400
300 Executive Auto.	14	M 690	51 800
400 Executive 4Matic Auto.	22	M 5 113	59 850
43 AMG 4Matic Auto.	25	M 6 553	68 800

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

63 AMG Auto.	36	M	10 000	93 250
63 AMG S Auto.	40	M	10 000	101 600
220 d	9		0	41 100
250 d Auto.	11		0	46 650

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

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 450 €

SLC

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

Surcoût Executive : "base" + 4 700 €
Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €

GLC

250 4Matic Auto.	12	M	1 613	45 050
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	3 290	55 150
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	9 660	66 750
63 AMG 4Matic Auto.	NC	M	10 000	97 800
63 AMG S 4Matic Auto.	NC	M	10 000	106 150
350 e Executive 4Matic	10	B	1 000	56 550
220 d 4Matic Auto.	9	M	60	47 200
250 d 4Matic Auto.	11	M	60	48 550
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	2 610	56 500

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

NOUVEAU GLC COUPÉ

250 Executive 4Matic Auto.	12	M	2 610	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	4 460	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 000	70 600
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	M	10 000	100 900
63 AMG S 4Matic+ Auto.	NC	M	10 000	109 250
350 e Executive 4Matic	10	B	1 000	60 400
220 d Executive 4Matic Auto.	9	M	90	55 750
250 d Executive 4Matic Auto.	11	M	90	57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	2 940	60 350

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

CLASSE E

200	10	M	113	45 500
250 Executive Auto.	12	M	613	50 250
300 Executive Auto.	14	M	613	57 250
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	6 810	68 650
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	9 050	82 000
63 AMG 4Matic+ Auto.	48	M	10 000	119 300
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	10 000	131 200
350 e Executive	NC	B	1 000	66 450
200 d Auto.	7		0	45 850
220 d Auto.	10		0	49 950
350 d Executive Auto.	15	M	140	63 250

Surcoût Executive : "base" + 4 400 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 350 €
Surcoût Fascination : Sportline + 7 050 €

NOUVELLE CLASSE E BREAK

Surcoût : berline + 2 800 €

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN

220 d 4Matic Auto.	11	M	300	63 200
250 d 4Matic Auto.	NC	M	6 300	72 100

NOUVELLE CLASSE E COUPÉ

200 Executive Auto.	10	M	410	53 150
300 Executive Auto.	15	M	1 373	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	7 890	69 300
220 d Executive Auto.	10		0	55 000
350 d Executive 4Matic Auto.	NC	M	3 660	66 300

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

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcoût : coupé + 6 400 €

CLASSE CLS COUPÉ

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

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

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcoût : Classe CLS + 800 €

NOUVELLE CLASSE S

450 Executive 4Matic Auto.	25	M	2 610	102 100
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	10 000	124 800
63 AMG 4Matic + Limousine Auto.	53	M	10 000	186 000
65 AMG Limousine Auto.	57	M	10 000	238 000
650 Maybach Auto.	36	M	10 000	215 200
350 d Executive Auto.	17	M	210	91 500
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	1 050	98 700

Surcoût Fascination : Executive + 9 000 €
Surcoût Maybach : Fascination + 40 500 €

CLASSE S COUPÉ

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

CLASSE S CABRIOLET

500 Auto.	35	M	10 000	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	M	10 000	202 600
65 AMG Auto.	NC	M	10 000	265 900

SL

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

AMG GT

GT	35	M	10 000	127 200
GT S	41	M	10 000	146 300
GT C Edition 50	NC		10 000	171 800
GT R	NC	M	10 000	174 800

NOUVELLE AMG GT ROADSTER

GT	NC	M	10 000	139 400
GT C	NC	M	10 000	171 200

CLASSE G

500 Auto.	31	M	10 000	107 100
63 AMG Auto.	47	M	10 000	145 100
65 AMG Auto.	57	M	10 000	272 500
350 d Auto.	15	M	10 000	92 500

CLASSE GLE

400 4Matic Auto.	23	M	10 000	68 100
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 000	84 300
500 Executive 4Matic Auto.	34	M	10 000	91 300
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 000	131 350
63 AMG S 4Matic Auto.	51	M	10 000	141 150
500 e Executive 4Matic	20		0	83 450
250 d 4Matic Auto.	12	M	473	58 300
350 d 4Matic Auto.	16	M	4 460	65 800

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

CLASSE GLE COUPÉ

400 4Matic Auto.	23	M	10 000	73 500
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 000	90 200
500 Executive 4Matic Auto.	35	M	10 000	97 500
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 000	133 100
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	10 000	143 600
350 d 4Matic Auto.	16	M	7 073	71 300

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

GLS

400 4Matic Auto.	16	M	10 000	94 250
500 Executive 4Matic Auto.	23	M	10 000	119 750
63 AMG 4Matic Auto.	36	M	10 000	146 750
350 d 4Matic Auto.	51	M	8 460	88 750

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG

112 Pure	NC	M	473	22 728
108 CDI Pure	NC		0	22 416
109 CDI Pure	NC		0	22 824
111 CDI Pure	NC		0	23 940

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

CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure	NC		0	26 916

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

MINI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4		0	16 700
One 102 ch	5		0	18 150
Cooper 136 ch	7		0	21 100
Cooper S 192 ch	11	M	140	26 000
John Cooper Works	13	M	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	M	253	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	M	410	30 350
John Cooper Works	13	M	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	M	773	30 300
John Cooper Works All4	14	M	4 253	38 500
One D	6		0	26 600
Cooper D	8		0	28 650
Cooper SD	10		0	32 300
NOUVEAU COUNTRYMAN				
One	8		0	25 300
Cooper	8		0	27 300
Cooper S	11	M	540	32 000
John Cooper Works All4	14	M	4 460	39 600
e-All4	NC		NC	38 900
One D	8		0	28 300
Cooper D	8		0	30 350
Cooper SD	11		0	36 000

MITSUBISHI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
I-MIEV				
Électrique	1	B	6 000	23 350
NOUVELLE SPACE STAR				
1.2 Mivec 80 ch Invite	4		0	13 800

Surcoût Intense Navi Connect : Invite + 2 200 €

ASX

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

Surcoût Intense Navi Connect : Invite + 2 500 €

OUTLANDER

2.0 150 ch Inform	9	M	2 010	29 900
2.2 DI-D 150 ch 2WD Invite	8		0	32 300
PHEV Intense	5	B	1 000	39 900

Surcoût Intense Navi : Invite + 2 700 €
Surcoût Instyle : Intense Navi 4WD + 7 800 €
Surcoût Intense Style : Intense + 4 000 €
Surcoût Instyle : Intense Style + 7 000 €

NISSAN

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE MICRA				
1.0 71 Visia	4		0	13 590
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5		0	15 490
1.5 dCi 90 Visia Pack	5		0	17 690

Surcoût Visia Pack : Visia + 1 000 €
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 200 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 600 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 100 €

JUKE

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

Surcoût Visia Pack : Visia + 1 400 €
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 450 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 700 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €

LEAF

30 kWh Visia	3	B	6 000	31 900

Surcoût Acenta : Visia + 2 000 €
Surcoût Tekna : Acenta + 2 400 €

PULSAR

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

Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 500 €
Surcoût N-Vision : N-Connecta + 590 €
Surcoût Tekna : N-Vision + 1 510 €

QASHQAI

1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	M	60	22 450
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	M	173	26 850
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	25 050
1.6 dCi 130 ch Acenta	7		0	29 350

Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 300 €

X-TRAIL

1.6 DIG-T 163 ch Visia	9	M	860	25 480
1.6 dCi 130 ch Visia	7	M	60	28 580
2.0 dCi 173 Acenta All-Mode 4x4-i	10	M	1 260	35 280

Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 400 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 250 €

370 Z COUPÉ

3.7 328 ch	23	M	10 000	32 900
Nismo	25	M	10 000	45 300

Surcoût Pack : "base" + 3 400 €

370 Z ROADSTER

3.7 328 ch Pack	23	M	10 000	39 300

NOUVELLE GT-R

3.8 570 ch Premium Edition	49	M	8 000	99 911
Nismo	53	M	10 000	184 950

Surcoût Black Edition : Premium Edition + 2 000 €
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €

OPEL

TYPE	CV		B/M*	PRIX
KARL				
1.0 75 Essentia	4		0	9 990

Surcoût Edition : Essentia + 2 000 €
Surcoût Edition Plus : Edition + 400 €
Surcoût Innovation : Edition Plus + 1 600 €

NOUVELLE KARL ROCKS

1.0 75	4		0	13 390

ADAM

1.2 Twinport 70 ch Unlimited	4		0	14 300
1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	14 850
1.0 Direct Inject. Turbo 115 ch Unlimited	6		0	17 050
S	6	M	410	19 550

Surcoût Glam : Unlimited + 1 450 €
Surcoût Swingtop : Glam + 800 €

ADAM ROCKS

1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	16 750
1.0 Direct Injection Turbo 115 ch Unlimited	6		0	18 950
S	8	M	410	20 850

Surcoût Swingtop : Unlimited + 1 550 €

CORSA (3 PORTES)

1.2 70 ch Enjoy	4		0	13 390
1.4 90 ch Edition	5		0	14 350
1.4 Turbo 100 ch Edition	5		0	15 250
1.3 Diesel 75 ch Edition	4		0	16 650
1.3 Ecotec Diesel 95 ch Edition	4		0	17 850

Surcoût Edition : Enjoy + 460 €
Surcoût Color Edition : Edition + 1 450 €

CORSA (5 PORTES)

1.0 Direct Injection Turbo 115 ch Innovation	6		0	19 700

Surcoût : 3 portes + 600 €

NOUVEAU CROSSLAND X

1.2 81 ch Edition	5		0	18 350
1.2 Ecotec Turbo 110 ch Edition	6		0	19 850
1.2 Turbo 130 ch Innovation	7		0	22 700
1.6 Ecotec Diesel 99 ch Edition	5		0	21 150
1.6 Diesel 120 ch Innovation			0	24 000

Surcoût Innovation : Edition + 1 850 €
Surcoût Ultimate : Innovation + 2 900 €

NOUVEAU MOKKA X

1.4 Turbo 140 ch Edition	8		353	21 200
1.4 Turbo 152 ch Elite Auto. 4x4	9		1 153	28 450
1.6 CDTI EcoFlex 110 ch Edition	6		0	23 550
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	25 450

Surcoût Innovation : Edition + 1 200 € à + 1 350 €
Surcoût Color Edition : Innovation + 1 350 €
Surcoût Elite : Color Edition + 750 €

ASTRA (5 PORTES)

1.0 Ecotec Turbo 105 ch Edition	5		0	20 700
1.4 Turbo 125 ch Innovation	6		0	23 800
1.4 Turbo 150 ch Dynamic	7		0	24 500
1.6 Turbo 200 ch Dynamic	11	M	540	26 300
1.6 Diesel 95 ch Edition	5		0	22 600
1.6 Diesel 110 ch Edition	5		0	23 300
1.6 Diesel 136 ch Dynamic	7		0	26 300
1.6 Diesel BiTurbo 160 ch Dynamic	8		0	27 200

Surcoût S : Dynamic + 1 900 €
Surcoût Innovation : Edition + 2 200 €
Surcoût Elite : Innovation + 1 900 €

ASTRA SPORTS TOURER

Surcoût : berline + 1 000 €

ZAFIRA

1.4 Turbo 120 ch Edition	7	M	690	25 100
1.4 Turbo 140 ch Innovation	8	M	690	28 300
1.6 Turbo 200 ch Elite	12	M	2 773	31 800
1.6 Diesel BlueInjection 120 ch Edition	6		0	28 200
1.6 Diesel BlueInjection 134 ch Edition	7		0	28 950
2.0 Disel BlueInjection 170 ch Innovation	9	M	60	32 450

Surcoût Innovation : Edition + 2 200 €
Surcoût Elite : Innovation + 2 150 €

INSIGNIA GRAND SPORT

1.5 Turbo 140 ch Edition	8	M	140	27 150
1.5 Ecotec Turbo 165 ch Innovation	9	M	73	31 450
1.6 Ecotec Diesel 110 ch Edition	6		0	29 400
1.6 Diesel 136 ch Edition	7		0	30 550
2.0 Diesel BlueInjection 170 ch Elite	10	M	253	37 600

Surcoût Innovation : Edition + 1 950 €
Surcoût Elite : Innovation + 3 200 €

INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)

Surcoût : Grand Sport + 1 300 € à + 1 500 €

CASCADA

1.4 Turbo 140 ch Innovation	8	M	1 260	31 050
1.6 Turbo 170 ch Suprême Auto.	10	M	5 113	37 200
2.0 Diesel BlueInjection 170ch Suprême	10	M	60	38 850

Surcoût Suprême : Innovation + 2 500 €
Surcoût Elite : Suprême + 400 €

PEUGEOT

TYPE	CV		B/M*	PRIX
ION				
Active	1	B	6 000	26 900
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 68 ch Access	4		0	10 350

Surcoût Active : Access + 1 250 €

108 (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Active	4		0	12 700

Surcoût : 3 portes + 500 €
Surcoût Allure : Active + 2 000 €
Surcoût GT Line : Collection + 900 €

108 TOP! (5 PORTES)

Surcoût : 5 portes + 1 100 €

208 (3 PORTES)

1.2 PureTech 68 ch Access	4		0	12 700
1.2 PureTech 82 ch Allure	4		0	17 650
1.2 PureTech 110 ch Allure	5		0	19 250
GTi	11		0	26 350
GTi by Peugeot Sport	11		0	29 750
1.6 BlueHDi 75 ch Active	4		0	17 200
1.6 BlueHDi 100 ch Allure	5		0	20 550
1.6 BlueHDi 120 ch GT Line	6		0	23 050

Surcoût Active : Access + 1 900 €
Surcoût Allure : Active + 1 950 €
Surcoût GT Line : Allure + 1 450 €

208 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 600 €
Surcoût Féline : GT Line + 550 €

2008			
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	18 500
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	22 050
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	23 000
1.6 BlueHDi 75 ch Active	4	0	19 950
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 350
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 500
Surcoût Allure : Active + 2 150 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 550 €			
Surcoût Crossway : GT Line + 450 €			
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 Active	5	0	26 100
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	30 150
Surcoût Active : Access + 2 350 €			
Surcoût Allure : Active + 2 450 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			
NOUVELLE 308 SW			
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €			
NOUVEAU 3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900
1.6 THP 165 Allure Auto.	9	M 60	34 050
1.6 BlueHDi 100 Access	5	0	27 400
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	30 200
2.0 BlueHDi 150 Allure	8	0	35 250
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	42 050
Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 900 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			
NOUVEAU 5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 700
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M 140	36 050
1.6 BlueHDi 100 Access	5	0	28 200
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	32 200
2.0 BlueHDi 150 Allure	8	0	37 250
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	44 050
Surcoût Active : Access + 3 300 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €			
508			
1.6 THP 165 ch Active	9	M 60	30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 600
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	35 550
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	37 850
Surcoût Allure : Active + 2 900 €			
Surcoût GT Line : +2 050 €			
Surcoût Féline : Allure + 3 450 €			
Surcoût GT : Féline + 300 €			
508 SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 200 € à 1 900 €			
508 RXH (BREAK)			
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	44 050
BIPPER TEPEE			
1.3 HDi 80 ch Style	4	0	17 950
PARTNER TEPEE			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 200
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 150
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 900
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 950
Electric Active	1	B 6 000	29 900
Surcoût Outdoor : Active + 2 600 €			
Surcoût Allure : Active + 2 000 €			

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M 4 253	55 040
S	24	M 8 173	67 790
718 BOXSTER			
2.0	19	M 4 253	57 080
S	24	M 8 173	69 830
911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Carrera	25	M 9 973	100 295
Carrera 4	26	M 10 000	107 735
Carrera S	31	M 10 000	114 575
Carrera 4S	31	M 10 000	122 015
Targa 4	26	M 10 000	120 935
Targa 4S	31	M 10 000	135 215
Turbo	44	M 10 000	179 975
Turbo S	49	M 10 000	208 415
GT2 RS	NC	NC	289 175
911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Carrera	26	M 10 000	113 495
Carrera 4	26	M 10 000	120 935
Carrera S	31	M 10 000	127 775
Carrera 4S	31	M 10 000	135 215
Turbo	42	M 10 000	193 175
Turbo S	49	M 10 000	221 615
NOUVELLE PANAMERA			
3.0	22	NC	93 407
4S	32	M 8 753	118 007
Turbo	46	M 10 000	159 047
4 E-Hybrid	31	B 1 000	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	NC	189 062
4S Diesel	31	M 6 553	121 977
NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
4	22	NC	100 367
4S	33	NC	123 047
Turbo	45	NC	161 927
4 E-Hybrid	19	NC	114 782
4S Diesel	30	NC	127 007
MACAN			
2.0	15	M 5 113	58 835
S	23	M 10 000	64 355
GTS	25	M 10 000	77 555
Turbo	29	M 10 000	87 350
Turbo Pack Performance	33	NC	94 790
S Diesel	16	M 3 473	63 755
CAYENNE			
S	31	M 10 000	88 130
GTS	33	M 10 000	105 770
Turbo	43	M 10 000	136 250
Turbo S	49	M 10 000	174 290
S E-Hybrid	20	B 0	89 600
Diesel	16	M 6 810	73 610
S Diesel	28	M 10 000	91 370

RENAULT

RENAULT PARIS
40 000 Véhicules Neufs en stock
3 000 Occasions disponibles
Tel : 01 80 18 00 44
www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	11 200
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 700
GT	6	0	17 200
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
ZOE			
Life	1	B 6 000	23 700
Charge rapide Life	1	B 6 000	24 200
Surcoût Zen : Life + 1 200 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			
NOUVELLE CLIO			
1.2 75 ch Life	4	M 50	13 900
0.9 TCe 90 Zen	5	0	16 700
1.2 Energy TCe 120 Intens	6	0	19 650
RS EDC	11	M 140	26 600
RS Trophy 220 ch EDC	12	M 210	29 600
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	17 000
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 600
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 750
Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 450 €			
CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
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 Initiale Paris : Intens + 3 400 €			
MÉGANE			
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	M 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 Intens : Zen + 2 200 €			
NOUVELLE MÉGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			
NOUVEAU SCÉNIC			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M 60	24 200
1.2 Energy TCe 130 Zen	7	M 60	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 Initiale Paris : Intens + 3 600 €			
NOUVEAU GRAND SCÉNIC			
Surcoût : Scénic + 600 €			
KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 Life	7	0	24 500
1.6 Energy TCe 165 Intens	9	M 410	30 700
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 600
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 000
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 700 €			
TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M 50	32 400
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M 73	36 700
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 700
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 Initiale Paris : Intens + 4 800 €			
TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			
NOUVEAU KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Life	7	0	29 900
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	M 473	36 300
Surcoût Zen : Life + 2 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 100 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 400 €			
ESPACE			
1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC	11	M 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	41 100
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 000 €			
KANGOO			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M 473	20 150
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	20 150
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 950
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 800
Surcoût Zen : Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem : Zen + 850 €			
Surcoût Intens : Extrem + 400 €			
GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 550
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 500
Surcoût Intens : Zen + 850 €			

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M 10 000	281 430
Wraith	NC	M 10 000	295 860
Dawn	NC	M 10 000	332 400

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 765
Mii (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 490 €			
NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 585
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 335
Surcoût Style : Référence + 1 705 €			
Surcoût Xcellence : Style + 1 965 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 720 €			
TOLEDO			
1.0 TSI 110 ch Premium	5	0	22 665
NOUVELLE LEON SC			
1.4 TSI ACT 150 ch FR	8	0	26 925
1.8 TSI 180 ch FR	10	M 353	27 380
Cupra 300	19	M 2 453	35 160
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 890
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	30 045
NOUVELLE LEON			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG	6	0	24 905
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Xcellence	8	0	27 275
1.8 TSI 180 ch Xcellence	10	M 353	27 730
Cupra 300	19	M 2 453	35 510
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	22 860
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8	0	29 240
2.0 TDI 184 ch Xcellence	10	0	30 395
Surcoût Style : Référence + 2 500 € à + 2 775 €			
Surcoût FR : Xcellence + 0 €			
NOUVELLE LEON ST (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 150 €			
NOUVELLE LEON X-PERIENCE (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	M 1 613	33 370
2.0 TDI 150 ch 4Drive	8	0	32 345
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	M 410	35 915
ATECA			
1.0 TSI 115 ch Référence	6	0	21 990
1.4 EcoTSI 150 ch Style	6	0	27 100
2.0 TSI 190 ch Xcellence DSG 4Drive	11	M 2 610	35 120
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	25 745
2.0 TDI 150 ch Style 4Drive	8	M 60	32 735
2.0 TDI 190 ch Xcellence 4Drive DSG	10	M 210	38 025
Surcoût Style : Référence + 3 040 €			
Surcoût Xcellence : Style + 2 550 € à + 2 725 €			
Surcoût FR : Xcellence + 0 €			
ALHAMBRA			
1.4 TSI 150 ch Style	9	M 2 010	37 765
2.0 TDI 150 ch Référence	8	M 113	36 395
2.0 TDI 184 ch Premium 7 DSG	10	M 410	45 (c0
Surcoût Style : Référence + 3 330 €			
Surcoût Premium 7 : Style + 2 525 €			

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO (3 PORTES)			
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	9 500
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	11 100
Surcoût Ambition : Active + 1 030 €			
Surcoût Style : Ambition + 1 355 €			
CITIGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 535 €			
FABIA			
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	13 060
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	15 220
1.2 TSI 90 ch Ambition	4	0	16 170
1.2 TSI 110 ch Style	4	0	18 310
1.4 TDI 90 ch Ambition	3	0	18 350
1.4 TDI 105 ch Style	3	0	20 750
Surcoût Ambition : Active + 1 460 €			
Surcoût Style : Ambition + 1 690 €			
FABIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
RAPID			
1.2 TSI 90 ch Edition	4	0	20 825
1.2 TSI 110 ch Edition	4	0	21 635
1.4 TDI 90 ch Edition	4	0	22 565
1.6 TDI 116 ch Edition	4	0	23 985
RAPID SPACEBACK (5 PORTES)			
1.2 TSI 90 ch Edition	4	0	20 740
1.2 TSI 110 ch Edition	4	0	21 550
1.4 TSI 125 ch Edition DSG	7	0	23 890
1.4 TDI 90 ch Edition	4	0	22 480
1.6 TDI 116 ch Edition	4	0	23 900
NOUVELLE OCTAVIA			
1.2 TSI 85 ch Active	5	0	18 890
1.0 TSI 116 ch Active	6	0	20 490
1.4 TSI 150 ch Style	7	0	27 490
1.8 TSI 180 ch Style	10	M 210	28 790
2.0 TSI 230 ch RS	NC	NC	31 790
1.6 TDI 90 ch Active	4	0	21 490
1.6 TDI 116 ch Active	5	0	22 890
2.0 TDI 150 ch Style	7	0	29 690
2.0 TDI 184 ch RS	NC	NC	32 290
Surcoût Style : Active + 5 500 €			
Surcoût Laurin & Klement : Style + 4 600 €			
NOUVELLE OCTAVIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			
NOUVELLE OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG	10	M 1 873	32 350
2.0 TDI 150 ch	8	0	31 750
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M 60	34 190
SUPERB			
1.4 TSI 125 ch Active	7	0	23 890
1.4 TSI 150 ch Ambition	8	0	29 090
1.8 TSI 180ch Style	10	M 173	34 390
2.0 TSI 280 ch L & K 4x4 DSG	17	M 2 773	46 390
1.6 TDI 120 ch Active	6	0	27 890
1.6 TDI 120 ch Greenline	6	0	30 590
2.0 TDI 150 ch Active	7	0	29 290
2.0 TDI 190 ch Style	10	0	37 390
Surcoût Ambition : Active + 2 700 €			
Surcoût Style : Ambition + 3 600 €			
Surcoût L & K : Style + 4 800 €			
SUPERB COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			
YETI			
1.2 TSI 110 ch Active	6	M 53	21 330
1.4 TSI 125 ch Style	7	M 173	27 270
1.4 TSI 150 ch Style 4x4	8	M 1 050	31 320
2.0 TDI 110 ch Active	6	0	24 110
2.0 TDI 150 ch Style	8	0	30 790
Surcoût Edition : Active + 2 480 €			
Surcoût Style : Active + 5 280 €			
NOUVEAU KODIAQ			
1.4 TSI 125 ch Active	7	M 410	24 950
1.4 TSI ACT 150 ch Ambition 4x4	8	M 2 010	31 750
2.0 TDI 150 Active 4x4	8	M 540	32 050
2.0 TDI 190 Ambition DSG 4x4	11	M 1 373	38 150
Surcoût Ambition : Active + 3 300 €			
Surcoût Style : Ambition + 4 100 €			

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO COUPE			
1.0 61 ch Pure	4	0	9 990
1.0 71 ch Pure	4	0	10 850
0.9 90 ch Passion	4	0	14 050
Brabus	5	0	19 350
Electric Drive Pure	NC	B 6 000	22 950
Surcoût Passion : Pure + 1 300 € à + 2 175 €			
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			
FORTWO CABRIO			
1.0 71 Pure	4	0	14 150
0.9 90 Passion	4	0	17 350
Brabus	5	0	22 650
Electric Drive Pure	NC	B 6 000	26 250
Surcoût Passion : Pure + 1 300 € à + 2 175 €			
Surcoût Prime : Passion + 2 150 € à + 2 350 €			
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			
FORFOUR			
1.0 61 ch Pure	3	0	10 890
1.0 71 ch Pure	4	0	11 750
0.9 90 ch Passion	4	0	14 950
Brabus	5	0	20 250
Electric Drive Pure	NC	B 6 000	23 850
Surcoût Passion : Pure + 1 300 € à + 2 175 €			
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			

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

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-XGi Urban	7	M 1 260	17 490
160 e-XDi Urban	6	0	19 490
Surcoût Urban+ : Urban + 250 €			
Surcoût Sport Bi-ton : Urban+ + 2 550 €			
Surcoût Luxury : Sport Bi-ton Safety Pack + 250 €			
NOUVEAU TIVOLI XLV			
160 e-XDi Sport Bi-ton	6	0	23 990
Surcoût Sport Bi-ton Safety Pack : Sport Bi-ton + 650 €			
NOUVEAU KORANDO			
220 e-XDi Pack Sport	10	M 410	25 990
REXTON			
220 e-XDi	11	M 6 810	31 990
RODIUS			
220 e-XDi	11	M 9 660	30 690

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	M 1 490	26 990
2.0i 150 ch Premium	9	M 1 490	27 990
2.0D 147 ch Premium	8	M 540	30 990
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			
WRX STI			
S Aileron	21	M 10 000	44 990
Surcoût S Club Aileron : S Aileron + 5 000 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	M 2 773	32 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	10 000	44 990
2.0D 147 ch	8	M 1 153	31 990
Surcoût Premium : "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			
LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineartr.	10	M 3 473	39 990
OUTBACK			
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	M 2 940	49 990
2.0D 150 ch Premium	9	M 860	41 990
Surcoût Luxury Eyesight : Premium + 5 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch	12	M 7 073	32 990

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990
1.0 VVT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surcoût Privilège : Avantage +1 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			
NOUVELLE IGNIS			
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 790
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 190
Surcoût Privilège : Avantage + 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 190
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 490
1.0 Boosterjet Privilège	5	0	15 490
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	17 690
Surcoût Privilège : Avantage + 900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 2 900 €			
BALENO			
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 VVT JX	6	M 3 113	13 860
Surcoût JLX : JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 VVT 120 ch Avantage	6	0	17 590
S	7	0	22 990
1.6 DDiS 120 ch Privilège	6	0	21 790
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
NOUVEAU S-CROSS			
1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	0	25 390
1.6 DDiS 120 ch Privilège	6	0	23 990
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €			
Surcoût Style : Privilège + 4 300 €			

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
75	1	B 6 000	75 700
100D	1	B 6 000	106 800
P100D	1	B 6 000	155 000
MODEL X			
75D	1	B 6 000	91 550
100D	1	B 6 000	109 950
P100D	1	B 6 000	161 550

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 68 ch x	3	0	10 900
Surcoût x-play : x + 1 500 €			
AYGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 400 €			
NOUVELLE YARIS (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	14 150
1.5 VVT-i 110 ch France	4	0	16 200
Surcoût France : Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
100h France	5	0	19 450
Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût Dynamic : France + 800 €			
Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €			
Surcoût Chic : Collection + 0 €			
NOUVEAU C-HR			
1.2 Turbo 116 ch Active	7	M 210	23 000
122h Dynamic	6	0	28 600
Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €			
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €			
AURIS (5 PORTES)			
1.3 VVT-i 100 ch Tendance	5	M 53	20 700
1.2 Turbo 116 ch Design	6	0	23 950
136h Tendance	4	0	25 900
Surcoût Design : Tendance + 2 250 €			
Surcoût Lounge : Design + 2 200 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
VERSO			
1.6 VVT-i 132 ch Tendance	8	M 1 873	24 300
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic CVT	8	M 1 740	26 300
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7	0	27 000
Surcoût Dynamic : Tendance + 500 €			
PRIUS			
Dynamic	4	0	30 500
Rechargeable	3	B 1 000	36 900
Surcoût Lounge : Dynamic + 3 300 €			
PRIUS +			
136h Active	4	0	32 300
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			
AVENSIS			
1.6 VVT-i 132 ch Dynamic	8	M 613	29 400
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic	9	M 473	30 700
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	31 300
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7	0	32 300
Surcoût Executive : Dynamic + 400 €			
Surcoût Lounge : Executive + 1 500 €			
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : + 1 000 €			
RAV4			
2.0 VVT-i 151 ch Active AWD	9	M 2 010	31 000
Hybride Tendance	9	0	34 100
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	30 000
Surcoût Dynamic : Active + 2 200 €			
Surcoût Design : Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €			
Surcoût Lounge : Design + 2 100 € à + 2 500 €			
LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	M 9 973	37 100
Surcoût Life : Le Cap + 4 950 €			
Surcoût Légende : Life + 2 500 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 VVT-i 280 ch Lounge Auto.	20	M 10 000	61 950
Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 6 400 € à + 8 400 €			
NOUVEAU GT86			
2.0 200 ch	12	M 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 TSI 90 Move up!	5	0	13 690
Surcoût Move up! : Take up! + 1 910 €			
Surcoût High up! : Move up! + 1 790 €			
NOUVELLE UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B 6 000	27 600
Surcoût : 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	M 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
Surcoût Confortline : Trendline + 1 950 €			
Surcoût R-Line : Confortline + 2 400 €			
Surcoût Carat : R-Line + 1 210 €			
POLO (5 PORTES)			
Surcoût : 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	M 1 153	36 300
R	20	M 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
Surcoût Confortline : Trendline + 2 520 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 370 €			
NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES)			
GTE	6	B 1 000	40 500
e-Golf	4	B 6 000	39 350
Surcoût : berline 3 p. + 840 €			
Surcoût 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	20	M 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
Surcoût Confortline : Trendline + 2 520 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 370 €			
NOUVELLE GOLF ALLTRACK			
1.8 TSI 180 ch DSG	10	M 2 153	36 350
2.0 TDI 150 ch	8	M 210	36 290
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M 410	38 470
GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	21 520
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 600
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M 50	24 600
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	28 850
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	26 030
1.6 TDI 115 ch Trendline	5	0	27 160
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 530
Surcoût Confortline : Trendline + 2 200 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 350 €			
Surcoût R-Line : Carat + 720 €			
NOUVELLE COCCINELLE			
1.2 TSI 105 ch Design	6	0	22 090
1.4 TSI 150 ch Design	8	M 113	25 260
2.0 TSI 220 ch Dune	13	M 1 740	32 860
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	25 590
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	28 160
Surcoût Dune : Design + 4 680 €			
NOUVELLE COCCINELLE CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch Design	6	M 50	26 290
1.4 TSI 150 ch Design	8	M 253	29 310
2.0 TSI 220 ch Dune	13	M 2 300	36 540
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	29 790
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	32 340
Surcoût Dune : Design + 4 150 €			
SCIROCCO			
1.4 TSI 125 ch	7	0	26 080
2.0 TSI 180 ch	10	M 613	29 340
2.0 TDI 150 ch	7	0	31 130
2.0 TDI 184 ch R-Line	10	0	36 440
Surcoût R-Line : "base" + 3 260 € à + 3 590 €			
Surcoût Carat : R-Line + 1 490 €			
TOURAN			
1.2 TSI 110 ch Trendline	6	M 53	25 070
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	M 113	30 200
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	28 310
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	33 040
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	38 720
Surcoût Confortline : Trendline + 3 010 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 610 €			
Surcoût R-Line : Carat + 690 €			
TIGUAN			
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M 300	25 540
1.4 TSI ACT OPF 150 ch Trendline	8	M 73	29 710
2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	M 4 673	41 880
2.0 TDI 115 ch Trendline	7	0	29 380
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	0	32 520
2.0 TDI 190 ch Confortline 4Motion DSG	11	M 1 260	41 310
2.0 Bi-TDI 240 Carat Exclusive 4Mot. DSG	14	M 4 050	49 470
Surcoût Confortline : Trendline + 3 020 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 420 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 2 530 € à + 3 540 €			
PASSAT			
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	26 020
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	31 180
GTE	7	B 1 000	48 430
1.6 TDI 120 ch Trendline	6	0	29 350
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	29 350
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	34 040
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	42 740
2.0 TDI BiTurbo 240 ch Carat Ex. 4Mot. DSG	13	M 250	51 160
Surcoût Confortline : Trendline + 2 590 €			
Surcoût Carat : Confortline + 5 200 €			
Surcoût Carat Édition : Carat + 2 910 €			
PASSAT SW (BREAK)			
Surcoût berline : + 1 290 € à + 1 570 €			
PASSAT ALLTRACK			
2.0 TFSI 220 ch DSG	13	M 3 113	44 900
2.0 TDI 150 ch	8	M 60	41 400
2.0 TDI 190 ch DSG	10	M 210	45 030
2.0 TDI BiTurbo 240 ch DSG	14	M 1 373	49 490
NOUVELLE ARTEON			
2.0 TSI 280 ch Elegance 4Motion DSG	18	3 473	53 500
2.0 TDI 150 ch DSG	8	0	42 300
2.0 BiTDI 240 ch Elegance 4Motion DSG	15	1 613	54 900
Surcoût Elegance : "base" + 4 380 €			
Surcoût R-Line : "base" + 4 380 €			
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 4 000 € à + 4 090 €			
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 4 000 €			
SHARAN			
1.4 TSI 150 ch Trendline	8	M 1 373	35 670
2.0 TSI 220 ch Confortline DSG	13	M 4 050	42 490
2.0 TDI 115 ch Trendline	6	M 73	37 620
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M 73	40 770
2.0 TDI 184 ch Confortline	10	M 353	42 570
Surcoût Confortline : Trendline + 2 050 €			
Surcoût Carat : Confortline + 4 140 €			
TOUAREG			
3.0 TDI 204 ch Ultimate Auto.	12	M 5 810	65 730
3.0 TDI 262 ch Ultimate Auto.	16	M 7 073	68 860
Surcoût Carat Edition : Ultimate + 3 700 €			
CADDY			
1.2 TSI 84 ch Conceptline	5	M 90	16 740
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M 210	22 140
2.0 TDI 75 ch Conceptline	4	0	18 430
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	0	23 640
2.0 TDI 122 ch Conceptline 4Motion	7	M 690	24 390
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M 60	26 850
Surcoût Trendline : Conceptline + 2 530 € à + 3 320 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 1 920 € à + 3 110 €			
Surcoût Alltrack : Confortline + 2 830 €			
CADDY MAXI			
Surcoût : Caddy + 2 130 €			

VOLVO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE V40			
T2 Kinetic	6	M 50	24 440
T3 Momentum	8	M 50	28 700
T5 R-Design Geartronic	14	M 300	39 350
D2 éco Kinetic	5	0	25 660
D3 éco Momentum	7	0	29 900
D4 Momentum	10	0	32 400
Surcoût Momentum : Kinetic +2 300 €			
Surcoût R-Design : Momentum + 2 000 €			
Surcoût Inscription : R-Design + 1 250 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 2 500 €			
NOUVELLE V40 CROSS COUNTRY			
T3	8	53	30 690
T4 Pro AWD Geartronic	10	M 1 260	39 840
T5 Pro AWD Geartronic	16	M 1 260	44 690
D2	6	0	29 950
D3	8	0	31 890
D4	10	0	34 390
Surcoût Pro : "base" + 3 250 €			
Surcoût Luxe : Pro + 3 500 €			
S60			
T3 Momentum	8	M 90	31 810
T4 Momentum Geartronic	10	M 173	36 850
T6 R-Design AWD Geartronic	19	M 2 940	51 560
Polestar Geartronic	25	M 6 810	65 200
D2 éco Kinetic	6	0	29 200
D3 éco Kinetic	7	0	31 300
D4 éco Momentum	8	0	36 060
D5 Momentum Geartronic	12	0	43 050
Surcoût Momentum : Kinetic + 2 710 €			
Surcoût R-Design : Momentum + 3 560 €			
Surcoût Summum : R-Design + 300 €			
Surcoût Xenium : Summum + 4 390 €			
V60 (BREAK)			
Surcoût S60 + 1 500 €			
D6 Twin Engine Momentum	10	0	57 890
V60 CROSS COUNTRY			
D3 Pro	8	0	41 170
D4 Pro	10	0	43 220
Surcoût Luxe : Pro + 4 390 €			
NOUVEAU XC60			
T5 Momentum Geartronic	NC	NC	48 200
T6 Momentum AWD Geartronic	21	M 6 053	57 100
T8 Momentum AWD	18	B 1 000	70 300
D4 Momentum	NC	NC	44 500
D5 Momentum AWD	14	M 773	53 600
Surcoût R-Design : Momentum + 2 070 € à + 4 820 €			
Surcoût Inscription : R-Design + 1 300 € à + 3 570 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 3 570 € à + 5 110 €			
S90			
T5 Momentum Geartronic	15	M 1 260	50 700
T6 Momentum AWD Geartronic	21	M 3 660	59 600
T8 Momentum	18	B 1 000	69 600
D3 Momentum	NC	0	42 500
D4 Momentum	10	0	44 900
D5 Momentum AWD Geartronic	13	M 50	54 600
Surcoût R-Design : Momentum + 6 050 € à + 7 250 €			
Surcoût Inscription : R-Design + 1 350 € à + 1 750 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 510 € à + 5 560 €			
NOUVELLE V90			
Surcoût S90 + 2 450 € à + 2 900 €			
NOUVELLE V90 CROSS COUNTRY			
T6 AWD Geartronic	21	6 053	65 150
D4 AWD	10	173	53 550
D5 AWD Geartronic	14	410	60 150
Surcoût Pro : "base" + 6 000 €			
Surcoût Luxe : Pro + 4 460 € à + 4 500 €			
XC90			
T6 Momentum Geartronic AWD	21	M 8 753	70 900
T8 Momentum Geartronic	18	0	81 300
D4 Momentum Geartronic	10	M 253	59 000
D5 Momentum Geartronic AWD	14	M 1 260	62 800
Surcoût R-Design : Momentum + 6 850 €			
Surcoût Inscription : R-Design + 0 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 660 € à + 6 010 €			
Surcoût Excellence : Inscription Luxe + 32 890 €			

l'auto-journal Présente

Le Rallye des Châteaux



Le 14 & 15 octobre 2017

2 jours et 1 nuit

2 participants par voiture*
Limité à 40 véhicules.

Propriétaire	Accompagnant
990€	790€

* véhicule ancien à partir des années 60.

Partagez votre passion pendant 2 jours exceptionnels.
Venez conduire votre véhicule «Young Timer» ou ancienne en duo.
Parcourez les routes de la Vallée de Chevreuse, du Val de Loire et Vienne.
Des prestations raffinées et haut de gamme vous sont réservées.
Dîners, nuitées en 5 étoiles et 2 déjeuners gastronomiques en 4 étoiles.

Réservez dès maintenant votre week-end !





Programme du 1er jour

8h30 Départ Golf de St Aubin
Passage au château d'Esclimont

12h30 Déjeuner gastronomique à L'Orée des Chênes 4* à La Ferté St Aubin

14h30 Château de Chambord
Château de Montpoupon

19:30 Soirée Prestige avec concert, dîner gastronomique et nuitée au Château d'Artigny 5*

Programme du 2ème jour

9h30 Château d'Ussé
(Demeure Belle au Bois dormant)

13h00 Déjeuner gastronomique au Clos de La Ribaudière 4* au pied du Futuroscope

14h30 Visite libre au Musée Auto Moto Vélo de Châtellerault



PASSION moteurs by wintec

Référent sur le marché
de l'automobile premium

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



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 01.08.2017, 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

0565100100

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

GIE - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 108, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 684 946 - N° ORIAS : 07 001 752 - www.orias.fr

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 REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Offre accessible aux particuliers et professionnels **jusqu'au 31 octobre 2017** pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'un véhicule Honda Civic neuf de **36** à **60** mois. Exemple de Location avec Option d'Achat sur **60 mois** et **50 000 kilomètres maximum** : pour la location d'une Nouvelle Honda Civic 4 portes 1.5 Elegance neuve au prix de de **25.600 €** (hors peinture métallisée) soit **23 600 €** après déduction de 1.000 € de remise et de 1.000 € de reprise de votre véhicule ou de prime fidélité pour les propriétaires ou possesseurs (LOA / LLD /LPV) de véhicules HONDA, **60** loyers de **315 €**, hors assurance facultative. Montant total dû hors option d'achat 18 900 €. Montant total dû option d'achat incluse **29 620 €**. En fin de contrat restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 10 720 € soit 8 704,88 € TTC de frais de location (frais de dossier, intérêts, etc.). Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers) **25,96 €/mois** en sus des loyers. Coût total assurance facultative : **1 531,64 €**. Modèles présentés : **Civic 4 portes 1.5 Exclusive** avec peinture métallisée **30 500 €**, **60** loyers de **426,74 €** hors assurance facultative. Montant total dû option d'achat incluse 38 045,79 € et Civic 5 portes 1.5 Sport Plus sans peinture métallisée 29 300 €, 60 loyers de 406,62 € hors assurance facultative. Montant total dû option d'achat incluse 36 568,93 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail. RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. **Consommations et émissions de CO2 : 5,8 l/100 km en cycle mixte (Civic 4 et 5 portes), 131 g/km de CO2 (Civic 4 portes) et 133 g/km de CO2 (Civic 5 portes)**. Honda Motor Europe Limited (France) - www.honda.fr *Donnez vie à vos rêves

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY
50, route de Mantes – 01 71 52 11 00
www.honda-chambourcy.com

GROUPE COURTOIS

COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE
Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00
www.honda-saintouenlaumone.com



ŠKODA FABIA SURÉQUIPÉE

À partir de **109€** TTC/mois(1)
avec apport - sous condition de reprise

CONFORT : Caméra de recul*
SÉCURITÉ : Freinage automatique d'urgence*
TECHNOLOGIE : Régulateur de vitesse adaptatif*

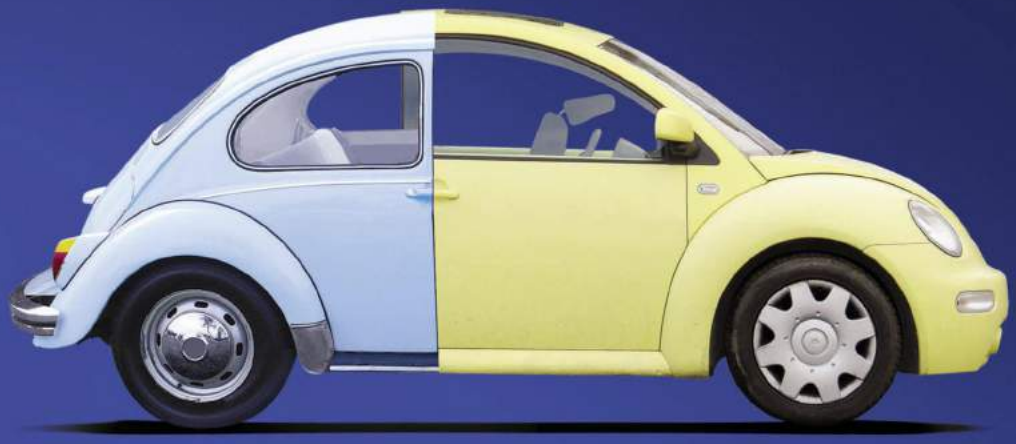
Offre de Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km avec Garantie(2), Entretien(3) et Assistance inclus, du 21/08/2017 au 20/09/2017.

Modèle présenté : Fabia Berline Monte-Carlo 1.0 TSI 95ch BVM5 : 1er loyer majoré de 156 € suivi de 36 loyers de 2023 €/mois. (1) Exemple pour une Fabia Berline Drive 1.0 MPI 60 ch avec option Extension de Garantie 1 an, hors assurances facultatives, 1er loyer de 1590€ suivi de 36 loyers de 109€. Aides à la remise et à la reprise déduites du tarif du 01/07/2017. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine chez tous les distributeurs ŠKODA présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH. SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904. Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance n° ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). ***De série, en option ou indisponible selon les versions.** (2) Garantie Constructeur 2 ans de série + Extension de Garantie Constructeur 3 ans/100 000 km offerte (au premier des deux termes atteint). Publicité diffusée par les concesionnaires en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non exclusif de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France - Division ŠKODA - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538..

ŠKODA **recommande Castrol EDGE Professional.**
Consommations mixtes de la gamme FABIA (l/100 km) : 3.9 à 4.9. Émissions de CO2 (g/km) : 101 à 112.

SKODA PARIS EST 124, boulevard Diderot 75012 PARIS
DAMREMONT PALACE AUTOS 120, rue Damrémont 75018 PARIS
COURTOISE MOTORS 242, avenue Jean Moulin 60880 JAUX
DANIEL AUTOMOBILES 820, rue des Madeleines 77100 MAREUIL LES MEAUX
ESPACE EUROPA 2, rue du Général Leclerc 77400 POMPONNE
SMDA 520, impasse de l'Epinet 77240 VERT SAINT DENIS
ESA 24, bis route du Petit Fossard 77130 VARENNES SUR SEINE
SPORT AUTOS 78 90, rue des Chantiers 78000 VERSAILLES
ADVANCE 2, avenue de la Durance 78200 BUCHELAY
HEURTEL SA 14, rue Jacques Anquetil 91100 CORBEIL ESSONNES
VEGA AUTOMOBILES 68, avenue Charles de Gaulle 91220 BRETIGNY S. ORGE
VEGA AUTOMOBILES SAS 35, route de Gometz 91940 LES ULIS
ADVANCE 35, avenue Paul Doumer 92210 RUEIL MALMAISON
SKODA PARIS EST 113, avenue de Rosny 93250 VILLEMOMBLE
METIN EST AUTOMOBILES Rue Théodule Jourdain 94460 VALENTON
COURTOISE MOTORS 1, rue Marcel Cerdan 95140 GARGES LES GONESSE
NDS PARIS 5, avenue Robert Schumann 95350 ST. BRICE SS. FORET
NDS CITY CAR 10, rue Louis Delage 95310 ST. OUEN L'AUMONE

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 01.08.2017, 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.

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification N° FR020282-1

DEVIS, SOUSCRIPTION et ESPACE ADHÉRENT
sur WWW.QUATTRO.FR ✆ 05 65 100 100

Quattro ASSURANCES

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 126, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07 001 752 - www.orias.fr



POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS

- **Retour à domicile en Taxi** en cas d'impossibilité de conduire (exemple : une soirée exceptionnellement arrosée !!)
- **Envoi d'un chauffeur** en cas d'immobilisation de la voiture suite à un excès de vitesse supérieur à 40 km/h
- Organisation et prise en charge d'un stage de récupération de points
- Informations règlementaires sur le permis à points

En partenariat avec MONDIAL ASSISTANCE
Quattro ASSURANCES

Rendez-vous sur **www.assistancepermis.fr**
ou au ✆ 05 65 100 100



Audi Vorsprung durch Technik

Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.
Audi recommande **Castrol EDGE Professional.** Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Audi gamme Q : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,8 - 7,6. Rejets de CO_2 (g/km) : 48 - 199.

Premium Automobiles
105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

Premium II
15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com

Paris Est Evolution
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 991

du 14 septembre 2017

Koleos, Espace ou Talisman, quel est le meilleur haut de gamme Renault ?
Qui a dit que les Français avaient renoncé aux voitures chic ? Pas le Losange en tout cas ! Le nouveau Koleos se targue d'incarner le nec plus ultra en mode SUV. Mais que vaut-il face aux autres fleurons de la marque Espace et Talisman ?



FLORIAN GROUT



VOLKSWAGEN

Volkswagen Polo
À l'instar de sa grande sœur la Golf, la Polo est devenue au fil des générations une "institution". La sixième du nom entend pourtant à nouveau redéfinir les références de la catégorie. 1ers essais à domicile, sur les routes allemandes.



YANN LEFEBVRE

10 000 km en Skoda Kodiaq
Dur, dur de se défaire des idées reçues. Pour beaucoup, une Skoda peut être pétrie de qualités mais n'est pas très "fun". Pour vérifier si le nouveau Kodiaq tordait le cou à cette réputation, nous nous sommes rendus au pays de Galles depuis l'Écosse.

Et aussi... En kiosque

Et où que vous soyez, sur **SMARTPHONE et TABLETTE**



Ne ratez pas le numéro SPÉCIAL SALON 2018
4000 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 au prix de 6,99 €.

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE **Président:** Ernesto Mauri

axel springer **Président Axel Springer France:** Hans Hamer

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: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)
Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)
Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas
Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction: Denis Riflade
Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich (1re 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: Quentin Drouvin, Éric Haeffele, Caroline Hazard

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)
Trafic: Stéphane Durand (53 12)
Service Opérations spéciales: 01 46 48 19 23

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54
Directeur de publicité: Marc Queille
Commerciale: Julie Aldabo
Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa
Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard
Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy
Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53), Valérie Brunehaut (48 42)
Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (29 88)
Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis
Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC
Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Cogérants: Carmine Perna et Hans Hamer
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: août 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier	Allemagne
Taux de fibres recyclées	0%
Certification	PEFC
Impact sur l'eau	Ptot 0,016 kg/tonne

ACPM OJD

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9
Abonnement France : 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).



Nouveau Volvo XC60 : Consommation Euromix (L/100 km) : 2.1-7.7 - CO_2 rejeté (g/km): 49-176.

VOLVOCARS.FR

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 11e - 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



MINI HATCH. ÉDITION BLACKFRIARS.

Disponible en 3 & 5 portes. Inclus dans l'édition : Projecteurs Full LED.
Toit ouvrant panoramique en verre. GPS avec écran 6,5". Jantes en alliage 17". Bluetooth.
Volant multifonctions. Radar de recul. Sellerie tissu & cuir Diamond Carbon Black.

À PARTIR DE **295€/MOIS.*** 36 MOIS. SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.

MINI

---

* **Exemple pour une MINI 102 CH HATCH 3 Portes Édition Blackfriars. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 294,04 €/mois.** Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une MINI 102 CH HATCH 3 portes Édition Blackfriars **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 : **4,7 l/100 km.** CO_2 : **109 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 HATCH 5 Portes Édition Blackfriars au prix de 339,41 €/mois. Consommation en cycle mixte selon la norme européenne NEDC : 4,8 l/100 km. CO_2 : 111 g/km.**