

l'auto-journal

Du 28 septembre au 11 octobre 2017 Tous les plaisirs de l'automobile

N°992

LES SECRETS D'UNE FUTURE STAR!

- L'INTÉRIEUR EN DÉTAIL
- TOUT CE QUI CHANGE
- A-T-IL DES RIVAUX?



NOUVEAU Dacia Duster



1^{er} ESSAI CITROËN C3 AIRCROSS

Le futur roi des petits SUV?



COMPARATIF
3008/QASHQAI/ATECA/KADJAR/
SPORTAGE/JEEP COMPASS

Face aux vedettes des SUV compacts, les petits nouveaux ont-ils leur chance?



NOUVEAU VOLVO XC40
Séduisant et original,
il vise les allemands!



NOUVEAUTÉS Nos coups de cœur de FRANCFORT

M 01117 - 992 - F: 3,90 €

BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
LUX: 4 € - DOM: 4 € - ITA: 4 € - LUX: 4 € - PORT: 4 €
CAN: 6 SCAN - MAR: 45 DH
TOM: 5:500 CFP - TOM A: 1:100 CFP
CH: 6 FS - TUN: 8 DTU





CONNECTÉE POUR LE MEILLEUR.

NOUVELLE BMW SÉRIE 1.

BMW SÉRIE 1 SURÉQUIPÉES DÈS 345 €/MOIS*
SANS APPORT, ENTRETIEN ET EXTENSION DE GARANTIE INCLUS.

* Exemple pour une BMW 116i 109 ch trois portes M Sport. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 40 000 km intégrant l'entretien** et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 344,01 €/mois. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une BMW 116i 109 ch cinq portes M Sport jusqu'au 31/10/2017 dans les concessions BMW participantes. Sous réserve d'acceptation par BMW 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). Consommations en cycle mixte : 5,4 l/100 km. CO₂ : 126 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. ** Hors pièce d'usure. Modèle présenté : BMW M140i 340 ch xDrive cinq portes avec options. Consommations en cycle mixte : 7,4 l/100 km. CO₂ : 169 g/km selon la norme NEDC. Loyer : 916,74 €/mois. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux



Le plaisir
de conduire



OFFRE POUR UNE BMW SÉRIE 1 M SPORT OU URBAN CHIC INTÉGRANT :

APPEL D'URGENCE INTELLIGENT - BMW ONLINE (ACTUALITÉS, MÉTÉO, INFOS PARKING, GUIDE DE VOYAGES, ETC.) - NAVIGATION MULTIMÉDIA BUSINESS - BMW APPS - INTERFACE BLUETOOTH AVEC PORT USB - PROJECTEURS LED - JANTES EN ALLIAGE LÉGER - PEINTURE MÉTALLISÉE - KIT ÉCLAIRAGE - RÉTROVISEURS RABATTABLES ÉLECTRIQUEMENT...



SUWAOUEH



NOUVEAU SUV COMPACT CITROËN C3 AIRCROSS

Plus Spacieux, Plus Modulable
#PlusDePossibilités

-
- 12 aides à la conduite
- Citroën Advanced Comfort®
- Volume de coffre jusqu'à 520 L*
- Toit ouvrant vitré panoramique*
- 90 combinaisons de personnalisation
- Grip Control avec Hill Assist Descent*
- Banquette arrière coulissante en 2 parties*

INSPIRED
BY YOU

CITROËN préfère TOTAL

*Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions. [1] Sous réserve d'homologation.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE NOUVEAU CITROËN C3 AIRCROSS : DE 3,7 À 5,6 L/100 KM ET DE 96 À 126 G/KM⁽¹⁾.

Sommaire [N° 992]



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 28 septembre
au 11 octobre 2017**



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

14 Dacia Duster II

26 Les coups de cœur de Francfort

32 Renault Mégane R.S.

34 Volvo XC40 D4

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

40 Pourquoi BMW va si bien ?

Conduire

[1^{er} ESSAI XL]

50 Citroën C3 Aircross 1.6 BlueHDi

[1^{er} ESSAI]

58 Renault Alaskan 2.3 dCi

[COMPARATIF]

62 Le Jeep Compass face à ses rivaux

[ESSAI]

74 Volkswagen Golf 1.5 TSI

[LES EXPERTS]

80 Volkswagen Arteon 2.0 TSI

[ESSAI]

82 Porsche 911 GT3

[ESSAI GRAND ANGLE]

86 Renault Espace 1.8 TCe

[1^{er} ESSAI]

88 Kia Stonic 1.0 T-GDi

[DERNIER ESSAI]

93 Citroën C4

Vibrer

[REPORTAGE]

94 L'AJ teste la conduite autonome niveau 3

[SPORT]

100 F1 : McLaren-Renault et le jeu de dominos

[RÉTRO]

102 Volkswagen Passat TS

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

106 La vie de vos autos

107 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

108 Honda Civic

[FICHE OCCASION]

112 Jaguar XE

[LE PRIX DU NEUF]

115 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

123 Les petites annonces



Nos deux techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations...



Nouveau
Renault **KOLEOS**
Suivez vos aspirations

Le SUV au caractère affirmé

Habitabilité et confort de haut niveau avec hayon motorisé mains-libres* et toit ouvrant panoramique*

Technologie tout terrain ALL MODE 4x4-i*

Système multimédia R-LINK 2 avec écran tactile 8,7"**

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

Renault recommande 



RENAULT
La vie, avec passion



C'est un vrai bijou. De technologie.



Nouvelle Arteon.

Belle oui, mais aussi prédictive, elle adapte automatiquement votre vitesse en fonction des limitations de vitesse et des autres usagers. Prédictive oui mais surtout semi-autonome, elle prend le relai dans les embouteillages, surveille vos angles morts et corrige votre trajectoire. Quand on y pense, c'est fou tout ce qu'elle fait pour vous*.



Volkswagen

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Modèle présenté : Nouvelle Arteon R-Line 2.0 TSI 150 DSG7 avec options peinture métallisée 'Jaune Curcuma', jantes 20" 'Rosario' Graphite Mat, toit ouvrant panoramique et pack 'Traffic & Security Assist'. * Technologies de série ou en option.

Cycle mixte (l/100 km) : 4,5. Rejets de CO₂ (g/km) : 116.

Professionnels, découvrez nos offres spécifiques pour ce modèle sur volkswagen.fr/professionnels

VOITURES AUTONOMES



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 67 et sur www.kiosquemag.com

CLEMENT CHOULOT



LE GRAND ÉCART

Il est temps de revenir quelques instants sur ce Salon de Francfort qui vient de fermer ses portes. En adoptant un regard un peu large. Qu'y avons-nous vu ? Une photographie intéressante du monde automobile tel qu'il est et tel qu'il se cherche. Un festival de SUV de toutes tailles et de toutes catégories. Ça, c'est pour manger tout de suite, pas la peine d'emballer. Une avalanche de projets électriques, pas forcément accessibles financièrement, mais techniquement aboutis. C'est pour demain et nous avons hâte d'observer quel accueil leur sera réservé par le seul jury qui compte :

les clients. Des machines de rêve, enfin, sommets de technique, de performance et de plaisir. Ce n'est pas pour la plupart d'entre nous, mais cela fait du bien de savoir que cela existe. On doit se réjouir que des ingénieurs de talent, de grandes entreprises, consacrent encore des ressources à développer ces objets merveilleux qui sont tout sauf des "accessoires de mobilité" mais incarnent, au contraire, l'essentiel de l'automobile : la liberté, y compris de rêver.

Et puis, il y a la grande affaire, celle des années 2030 et au-delà : la conduite totalement autonome. Celle-là nous fait vraiment changer d'époque, sans que nous en mesurions encore toutes les conséquences. Fin de la conduite ou choix de la conduite ? Propriété ou partage, puisque la voiture pourrait rentabiliser "seule" ses temps d'inactivité, soit 95 % de la vie d'une automobile actuelle, en proposant ses services à d'autres ? C'est à la fois fascinant et un peu glaçant.

La bonne nouvelle, telle que je l'ai vécue à Francfort en tout cas, c'est que nous avons encore le choix. L'industrie automobile est capable de proposer simultanément ce monument d'hédonisme et de jouissance inutile que représente la Mercedes Project One et, parallèlement, des engins sans volant ni pédales, qui iront seuls chercher nos enfants à l'école ou accompagneront nos parents âgés chez le médecin. Contradictoire ? Complémentaire, plutôt. Pour me rassurer pleinement sur l'avenir de l'automobile, j'aimerais juste être certain que ces deux visions continueront à avoir le droit de cohabiter. Et ça, c'est aux clients et aux citoyens d'en décider.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

La finition semble être devenue votre nouveau Graal. Combien de matchs gagnés sur ce seul critère ? Sachez que, hormis quelques inconditionnels, je pense que la plupart des amateurs d'automobiles se satisfont d'une finition "normale" (c'est-à-dire durable dans le temps) et d'une présentation agréable à l'œil. Vous relayez le plaisir de conduire au second plan, alors qu'il est simplement essentiel.

Mickaël Dautel

Nous n'avons pas le sentiment de surévaluer la finition dans nos critères de jugement. C'est un élément qui peut vous paraître plus visible, car il est facile à illustrer. Mais dans nos pondérations, son influence reste raisonnable.

Je rentre d'un voyage à Budapest. La Suzuki Swift y est omniprésente dans les rues. Et pour cause, elle est assemblée sur place. Et accessible dès l'équivalent de 4000 € au client local. De qui se moque-t-on ?

Thierry Berthet

Vous avez probablement été mal renseigné. Le prix de base de la nouvelle Swift en Hongrie est 3,9 millions de forints, soit environ 12 500 €, ce qui donne un écart d'à peu près 700 € avec la France. C'est notable, mais pas au niveau que vous soulignez.

DS 3 CONNECTED CHIC *Édition Limitée*

COLLECTION
AUTOMNE

Navigation écran tactile 7"

Pack détection avec caméra de recul

DS Connect Box avec SOS et assistance inclus

Mirror Screen⁽¹⁾ avec MirrorLink® et Apple CarPlay™



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 DS3 Connected Chic neuve. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus, selon les conditions générales de



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

HIVER 2017



3 000 €⁽²⁾ AU-DESSUS DE SA VALEUR.

[DSautomobiles.fr](#)

L'Argus 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 CO₂ DE DS 3 : DE 3,0 À 5,6L/100 KM ET DE 79 À 129 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642050 199

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ



UN TRAIN PEUT CACHER UN DISCOVERY

Ça semble moins impressionnant que l'Airbus A380 d'Air France (L'AJ n° 983) tracté au printemps par un Porsche Cayenne S (venu et reparti par la route), mais avec 100 mètres de long, 110 tonnes et un total de sept remorques, ce *road train* (*train de la route en français – ndlr*) australien représentait un sacré défi pour le Land Rover Discovery. D'autant que, contrairement au Cayenne qui n'a parcouru que quelques dizaines de mètres avec l'Airbus attelé à son sésame, le Discovery TD6 de 258 ch a réussi à parcourir 16 km ainsi lesté au cœur de l'outback australien! Quant à mesurer avec précision l'intérêt d'un tel record, nous nous contenterons de rappeler qu'il s'agit avant tout d'un outil marketing permettant de souligner les capacités hors norme de certains véhicules de série. Et comme le rappelle l'adage: "Qui peut le plus, peut le moins..."



C'est une histoire en deux épisodes. Le premier vous a permis de découvrir les lignes extérieures du nouveau Duster (voir L'AJ n°990) et de comprendre qu'en utilisant une recette similaire à celle de la première mouture, les designers Dacia sont parvenus à donner plus de maturité au modèle. Vous allez suivre, ici, le second épisode de cette aventure qui va vous conduire dans les secrets

du nouvel intérieur de l'auto – qui n'a d'ailleurs pas fini d'évoluer –, mais aussi vous faire découvrir des équipements qui semblaient jusqu'alors la panacée des modèles plus huppés. Plus séduisant extérieurement, plus ergonomique à l'intérieur, mieux équipé mais toujours aussi accessible, le Duster a-t-il des rivaux à sa hauteur sur le marché ? Si Dacia cible en priorité le marché de l'occasion, d'autres constructeurs, avec leurs modèles neufs, pourront-ils rivaliser avec le Duster ?



Sacré tour de force

Dacia passe la seconde sur le Duster, et dévoile l'intérieur de son SUV. Grosse évolution dans l'agencement, mais aussi dans les équipements proposés. Est-ce encore du low cost ? Tout dépendra du prix... Par Florian Chopin



The image shows the interior of a Dacia Duster. The dashboard features a central infotainment screen displaying a menu with options like Radio, Media, Phone, Vehicle, Nav, and Settings. Below the screen are climate control buttons and a digital display showing '20.0' and '22°'. A gear shift lever is visible on the left. The car's interior is dark, with the 'DUSTER' logo on the center console.

DACIA DUSTER II

LES INFOS CLÉS

À partir de 11 990 €*

Commercialisation:
début 2018

Son atout:
son rapport prix/
équipement

* Estimation

RENAULT

Duster

16 [DÉCOUVRIR] DACIA DUSTER II



Le Duster ne cède pas à la mode du "sans bouton physique". Ainsi, le réglage de la climatisation reste accessible aisément via des molettes.

LAURENT LACOSTE



"Nous sommes repartis d'une feuille blanche pour réaliser l'intérieur; il fallait affirmer l'esprit SUV en rehaussant la planche de bord", nous a expliqué Vincent Turpin, designer intérieur du Duster.



DENIS MEUNIER

RENAULT

Les sièges ont totalement été changés. Ils offrent désormais un meilleur maintien latéral et un plus grand confort.

I

LA RÉVOLUTION INTÉRIEURE

Difficile de ne pas voir dans le Duster une réussite commerciale (près de 2 millions de modèles écoulés dans le monde, sous les labels Renault et Dacia, entre 2010 et 2016). Outre son prix attractif et son look mi-SUV mi-baroudeur, c'est aussi sa simplicité d'utilisation qui a fait son succès. Toutefois, certaines choses étaient à revoir, comme l'ergonomie, le maintien ou encore la lisibilité des informations. Ainsi, contrairement à l'extérieur qui affiche une véritable filiation avec la première mouture, l'intérieur a entièrement été repensé. "Nous sommes partis d'une feuille blanche; en proposant une planche de bord plus haute, nous avons remonté l'écran IHM [ndr: interface homme-machine], et nous l'avons légèrement orienté vers le conducteur", nous explique Vincent Turpin, designer intérieur du modèle. Certains estimeront que l'écran du système d'info-divertissement reste placé encore un peu bas, ce que le designer ne nie

Habitabilité

	Duster I	Duster II
L/l/h/emp. (en m)	4,32 / 1,83 / 1,70 / 2,60	4,32 / 1,83 / 1,70 / 2,68
Largeur coudes AV/AR (en cm)	141 / 144	141 / 143
Hauteur AV/AR (en cm)	97 / 94	97 / 93
Espace entre sièges (en cm)	24	23
Longueur assise AR (en cm)	47	48



PHOTOS L. LACOSTE

L'habitabilité arrière n'a quasiment pas bougé par rapport à l'ancienne version. À peine 1 cm de moins en largeur aux coudes et en hauteur. Les caves à pieds sont très logeables.

Sur la partie extérieure, l'œil est irrémédiablement attiré par l'enjoliveur de plastique sur l'aileron. Un truc de designer pour masquer deux lignes qui ne se rejoignent pas...



pas, mais il avance le besoin d'offrir une ventilation optimale pour tous les pays, qu'ils soient très chauds ou très froids... "C'est aussi la raison pour laquelle nous avons ajouté une troisième ouïe au centre", confie-t-il. Pour l'anecdote, la coiffe de planche de bord de la version Renault sera quelque peu différente. Côté qualité des matériaux, les plastiques sont certes durs, mais ils restent parfaitement acceptables à l'œil. Par ailleurs, les contre-portes n'ont pas été délaissées et démontrent qu'il est possible de faire élégant tout en contenant les coûts.

Pour Philip Nemeth, consultant en design, "l'intérieur du Duster est traditionnel et sa composition ancestrale, mais l'ensemble est honnête et rassurant. Il ne vend pas du faux. On sait parfaitement ce qu'on achète." L'ergonomie ne cède pas à la facilité du tout-tactile. Le Duster conserve de

très nombreux boutons physiques, en premier lieu sur l'écran – toutefois, un écran tout tactile devrait apparaître au moment du restylage –, mais également pour les commandes de la climatisation, dont les molettes sont aisément accessibles et offrent un toucher sérieux, même si un petit jeu s'est fait sentir lors de la manipulation (il s'agit encore de modèles de pré-série). Mais l'élément qui modernise vraiment la console, ce sont les touches piano permettant d'actionner diverses fonctions, dont certaines jusqu'alors inédites chez Dacia (*voir chapitre 2: les équipements*).

Outre l'ergonomie, Dacia a également repensé le confort proposé à bord de son SUV. Cela passe d'abord par de nouveaux sièges. "Ils proviennent d'un tout nouveau fournisseur", précise Vincent Fournier, directeur du programme Duster. Par rapport aux précédents, ils sont plus larges,



PHOTOS L. LACOSTE

Le volume du coffre est annoncé à 445 dm³ pour la version 4x2 et 376 dm³ pour le 4x4. Dacia explique ce recul par des revêtements isolants plus épais. Soit.

offrent une assise plus longue et assurent surtout un meilleur maintien latéral. Ils disposent également de plus de réglages, notamment des lombaires. Celui de la hauteur est désormais plus précis, en revanche, celui du dossier le sera moins : la molette fait place à une manette. Au passage, le volant se règle maintenant dans les deux plans (enfin !). À noter que les deux sièges ont été écartés pour placer une console centrale plus large. Concernant l'habitabilité, les cotés sont très proches de celles de l'actuel Duster (*voir tableau p. 17*). Cela s'explique par la reprise intégrale de la cabine du Duster I. En revanche, Dacia annonce un volume de coffre moins important (445 dm³ pour la version 4x2, contre 475 dm³ pour le Duster I, et 376 dm³ pour la version 4x4, contre 443 dm³). Les cotés mesurées sont en léger retrait (- 1 cm environ), seule la largeur minimum est réduite de plus de 5 cm. Dacia explique ce recul par un revêtement insonorisant plus épais. Nous reviendrons sur ce point lorsque la voiture passera par notre centre de mesures.

2

LES ÉQUIPEMENTS

Si l'habitabilité évolue peu, c'est tout le contraire au rayon des équipements. La liste des éléments pouvant agrémenter la vie des occupants pourrait se comparer sans difficulté avec celle d'une allemande... La comparaison est volontairement exagérée, mais rappelons que Dacia a la volonté d'être "*simple et épure*", selon les propres termes de Vincent Fournier, directeur du programme Duster. Ce dernier nous précise que l'objectif était de répondre aux attentes des consommateurs et non de rentrer dans une course à la dotation. Ainsi, si l'on retrouve l'allumage



RENAULT

L'écran du système d'info-divertissement évolue peu, dans un premier temps, mais gagne en clarté. Notez les trois ouïes d'aération pour optimiser la ventilation.



Le style extérieur du Duster gagne en maturité et en robustesse. C'est flagrant aux côtés de son prédecesseur.



**Designer intérieur
Vincent Turpin, de la graine de futur grand**

Quel Salon de Francfort pour ce jeune designer (30 ans) ! En effet, outre l'intérieur du nouveau Duster, il est également l'auteur du coup de crayon de l'intérieur du concept car Renault Symbioz... Passé par le Strate College (2007-2012), son talent est rapidement repéré. En témoignent les nombreuses récompenses reçues, comme le Young Designer Award by BMW remis en 2013 à l'occasion du Festival Automobile International.



Faites de l'extraordinaire votre quotidien.

ATECA.

À partir de
245€/mois⁽¹⁾

**3 ans d'entretien
et de garantie inclus⁽²⁾⁽³⁾**



(1) Location longue durée sur 48 mois. 1^{er} loyer de 3 300 € suivi de 47 loyers de 245 €. Exemple pour une SEAT ATECA Référence 1.0 TSI 115 ch en location longue durée sur 48 mois et pour 40 000 km maximum. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. (3) Garantie 2 ans + 2 ans de garantie additionnelle. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 31/10/2017 pour toute commande d'une SEAT ATECA Référence 1.0 TSI 115 ch passée avant le 31/10/2017 et livrée avant le 31/01/2018. 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 08040 267 (www.orias.fr).

Modèle présenté : SEAT ATECA FR 1.4 Eco TSI 150 ch avec options à 31 505 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 3 300 € suivi de 47 loyers de **404 €** pour 40 000 km maximum au tarif n°111 au 02/01/2017 (MAJ 07/09/2017).

SEAT ATECA XCELLENCE 1.4 TSI 150 ch : consommation mixte (l/100km) : 5,4. Émissions de CO₂ (g/km) : 125.



Dans le cycle de vie du Duster II (certainement lors de son restylage), il pourra disposer d'un nouvel écran tactile de 8 pouces avec des raccourcis sensitifs.



Une carte sur une Dacia ?
Oui, et en plus, elle déverrouille l'auto automatiquement lorsqu'on s'approche. Moderne !



Une caméra dans la calandre, une sur le hayon et deux autres sous les rétros extérieurs permettent d'avoir une vision de l'environnement direct de l'auto sur l'écran. Mais il ne s'agit pas d'un vrai système de vision 360°.



automatique des phares, le détecteur de pluie n'est, quant à lui, pas présent... En revanche, vous pouvez disposer de l'accès et du démarrage mains-libres via une carte, comme sur les modèles Renault. À une petite différence près : sur le Duster, nul besoin d'appuyer sur un bouton ou d'effleurer la poignée pour déverrouiller l'auto. Celle-ci détecte la clé à distance et s'ouvre (ou se ferme) automatiquement. "Rajouter un bouton sur la poignée, cela a un coût. Nous pouvions nous en passer grâce aux ondes", nous explique Vincent Fournier. La climatisation peut désormais être automatique (pas encore bizona, mais qui sait, un jour...). "En économisant ici et là, comme par exemple sur les ouïes d'aération qui ne se composent que d'une seule pièce au lieu d'une dizaine précédemment, nous avons pu remettre de l'argent ailleurs, et c'est ainsi que Dacia parvient à démocratiser des systèmes éprouvés", poursuit notre interlocuteur. Qui aurait en effet pu penser qu'une Dacia puisse un jour être dotée d'un détecteur d'angles morts, du contrôle de la vitesse en descente sur les versions 4x4 (sans oublier un inclinomètre), de l'aide au démarrage en côte (déjà présente sur l'actuelle version EDC), ou encore de quatre caméras (une à l'avant, une à l'arrière et une sous chaque rétro extérieur) permettant de positionner l'auto dans son environnement.



La ceinture de caisse a été rehaussée par rapport à l'actuelle génération, offrant ainsi plus de protection aux passagers.

3 questions à...

Vincent Fournier, directeur du programme Duster



L. LACOSTE

"En économisant sur certains éléments comme la conception des ouïes d'aération, nous avons pu développer une climatisation automatique", explique Vincent Fournier, directeur du programme Duster.

"Il ne s'agit pas d'un système de vision 360°, précise Vincent Fournier, mais de quatre caméras en lecture directe sur l'écran. Nul besoin d'un calculateur pour fusionner les infos et offrir une vue 360° souvent déformée." Vous en voulez encore ? Un écran tactile 8 pouces par exemple... Le système est actuellement en cours de développement et il devrait arriver dans le cycle de vie du modèle (restylage ?). Il disposera de raccourcis sensitifs et d'une prise USB (le jack disparaît).

→



D. MEUNIER

L'Auto-Journal: En termes d'équipements, vous avez mis la barre haut pour un véhicule low cost. Peut-on aller encore plus loin ? **Vincent Fournier:** C'est déjà bien, non ? Nous sommes avant tout partis des désirs de nos clients qui permettraient de rendre le Duster plus attractif. La climatisation automatique était très demandée. 75 % des ventes actuelles du Duster sont réalisées sur les niveaux les plus élevés, donc il y a une recherche pour des équipements de confort. Pour la suite, nous envisageons de faire évoluer l'écran tactile dans le cycle de vie de l'auto, ou encore d'intégrer des systèmes connectés qui sont dans la tendance du marché, mais ce n'est pas la priorité.

L'AJ: À l'avenir, les modèles Dacia proposeront-ils des technologies hybrides, électriques ou des systèmes de conduite autonome ?

V. F.: La vocation de Dacia, c'est de rester simple techniquement et de démocratiser des technologies éprouvées. Ces systèmes font partie de l'avenir de l'automobile et sont encore en développement ; nous n'avons pas de projet à court terme de les déployer au sein de la gamme. Mais comme nous avons intégré des technologies utilisées depuis longtemps dans l'auto, nous allons dans les années à venir nous servir dans la banque d'organes de l'Alliance dès que les coûts seront acceptables pour Dacia. Nous n'avons pas de plan précis.

L'AJ: Continuer à faire évoluer une base techniquement ancienne peut revenir cher. Avez-vous pensé à passer sur une plate-forme plus récente ?

V. F.: Pour nous, ce qui est intéressant, c'est de faire évoluer ce qui se voit et qui a de la valeur pour les clients, tout en conservant au maximum ce qui ne se voit pas. Nous voulons avoir des coûts extrêmement compétitifs, donc il nous faut de grandes bases de volumes. Et nous avons beaucoup d'éléments en commun avec d'autres régions du monde et avec d'autres véhicules de la gamme Renault. On a donc tout intérêt à aller au maximum des capacités de la plate-forme en la faisant évoluer à minima. Et tant qu'elle satisfait nos clients et les normes, nous continuerons ainsi. Si les conditions changent, nous mettrons ce qu'il faut dans la voiture pour nous conformer aux règles.





Désormais, le Duster est disponible en roues de 17 pouces. Cela a entraîné des modifications sur les trains afin de pouvoir intégrer cette monte.

3 LA TECHNIQUE

Look et équipements modernisés, mais pour le reste ? La base technique est toujours la plate-forme B0 et les moteurs proposés sont identiques à ceux de l'actuelle gamme. Rien de neuf, donc ? Que nenni ! Le châssis a en effet été revisité. Les trains ont évolué pour pouvoir intégrer l'offre 17 pouces, inédite chez Dacia. Par ailleurs, l'insonorisation globale de la voiture a été retravaillée et, surtout, la structure a été renforcée afin de répondre au mieux aux crash-tests. L'actuel Duster n'était crédité que de 3 étoiles à l'EuroNCAP, mais le nouveau devrait pouvoir atteindre 4 étoiles, comme sa petite sœur la Sandero II. En revanche, rien n'a été fait côté freinage : "Nous n'avons reçu aucune remontée du réseau sur ce thème", nous confie Vincent Fournier. Pourtant, les mesures de L'Auto-Journal montrent que des progrès peuvent être faits, notamment sur les versions 4x4. Sur le plan dynamique, Dacia annonce avoir opté pour une direction à assistance électrique offrant "plus de confort, même sur les chemins difficiles", avance le directeur du programme.

Au rayon des motorisations, de nouveaux blocs devraient également arriver dans le cours de la vie de l'auto, notamment le 1.3 TCe, en lieu et place du 1.2 TCe et, pourquoi pas, le 3 cylindres turbo essence. En revanche, point de course à la puissance. Le Duster n'a pas vocation à afficher plus de 130 ch, ce n'est, du moins, pas la volonté des consommateurs, selon les remontées du réseau. Pourtant, sur le stand de la marque au Salon de Francfort, un quidam s'est étonné quand on lui a répondu qu'il n'y aurait pas de diesel de plus de 110 ch... Ah, ces Allemands ! La transmission 4x4 ne change pas, tout comme la boîte EDC6, toujours uniquement disponible avec le 1.5 dCi 110 en 4x2.



Le Duster reprend exactement la même base que l'actuel. Toutefois, la rigidité a été renforcée et l'insonorisation améliorée.



Placée sur la rampe de boutons piano, se trouve la commande du contrôle de la vitesse en descente. Uniquement disponible sur la version 4x4.



La version 4x4 dispose d'un inclinomètre qui permet de visualiser, sur l'écran, la situation dans laquelle se trouve l'auto.



Équipement jusqu'alors inédit au sein de la gamme
Dacia : le détecteur d'angles morts accroît la sécurité à bord de l'auto.

Nouveau Crafter Business Line avec CarePort Pro* :

Garantie, Véhicule de remplacement,
Assistance, Maintenance, Assurance perte financière.

A partir de **229 €** par mois sans apport.**



Il n'y a rien à ajouter.

Véhicules
Utilitaires

*Solution CarePort Pro : Location Longue Durée incluant obligatoirement Perte Financière auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles (société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775652126) et MMA IARD [S.A. au capital de 537 052 368 € - RCS Le Mans 440 048 882 - 14 bvd Marie et Alexandre Oyon, 72030 Le Mans cedex 9], entreprises régies par le code des assurances. Contrat de Maintenance incluant l'extension de garantie par Volkswagen Bank GmbH et Garantie Véhicule de Remplacement par EUROP ASSISTANCE France (1 promenade de la Bonnette, 92230 Gennevilliers, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 23 601 857 € RCS Nanterre 451 366 405). **Offre de Location Longue Durée sur 36 mois et 45 000km, sans apport, pour un Crafter Business Line 30 L3H3 Traction TDI 102ch, réservée aux professionnels, hors loueurs et flotte, pour toute nouvelle commande jusqu'au 30/11/2017 inclus, chez tous les Distributeurs Volkswagen Véhicules Utilitaires participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH (SARL de droit allemand - Capital 318279200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse 15 av. de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904). Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance ORIAS : 08 040 267.

4 LES RIVAUX

Pour Dacia, l'objectif premier est de proposer une alternative neuve et sous garantie à ceux qui se tournent plus volontiers vers le marché de l'occasion. Mais il se pourrait fort bien que vous hésitez avec un autre modèle neuf. Étant donné qu'aucun constructeur n'a jusqu'ici réussi à proposer une offre sur le même modèle économique que celui de Dacia et de sa gamme, le Duster se retrouve sans véritable rival frontal. Pourtant, il appartient à la famille des SUV compacts (4,32 m) et s'affiche à un tarif que même le segment inférieur a du mal à tenir, alors que sa dotation apparaît aussi bien, voire mieux fournie.

RIVAL
PAR LA
TAILLE



Suzuki S-Cross

Avec 4,30 m de longueur, le japonais entre parfaitement dans l'univers du Duster. Il est en outre très bien équipé (clim auto bizona, toit ouvrant, rétros rabattables électriquement...). Son offre moteur est aussi plus puissante (111 à 140 ch). Ses tarifs (19 490 à 28 290 €) sont plus élevés, il faudra donc une sacrée remise pour le placer face au Duster.



Plus chic mais moins spacieux

Aussi spacieux mais plus cher



RIVAL
PAR
L'ÉQUIPEMENT
DE SÉRIE

Renault Captur

Dès l'entrée de gamme, le Captur peut se targuer de disposer des feux de jour à LED et de l'aide au démarrage en côte. La boîte EDC est au catalogue, tout comme les jantes de 17 pouces, la caméra de recul ou le détecteur d'angles morts. En revanche, il est bien plus cher (entre 17 100 et 26 900 €) et, surtout, bien moins habitable...

Fiat Tipo

L'objectif premier de la marque italienne était de proposer une auto accessible, habitable et bien équipée, pour un tarif très attractif. Le pari est réussi et, en plus, avec trois carrosseries (4 p., 5 p. et break), dont les tarifs vont de 12 490 à 23 900 €. Ajoutez à cela une dotation très fournie (régulateur actif, rétros chauffants, etc.). Seul hic: point de SUV...



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM



L'avis de **Florian Chopin**

Le Duster II est incontestablement la voiture du Salon de Francfort... Au-delà de toute considération esthétique (même si je le trouve très séduisant), ce Duster a toutes les qualités pour être le futur lauréat du prix Autobest : look attractif, ergonomie repensée, dotation moderne. Il ne manque qu'un tarif contenu... Dacia nous certifie qu'il le sera. Que demander de plus ?

ET À L'ÉTRANGER ?

Nissan Kicks

En Amérique du Sud, le Duster est commercialisé sous le label Renault, et il croise moults petits SUV, dont le très récent Nissan Kicks, disponible au Brésil. Un engin qui remplit de nombreux critères: taille (4,30 m), moteur (1,6 l essence de 118 ch), tarifs à peine plus élevés, dotation très complète... Enfin un rival à la mesure du Duster.





Les coups de France

Mercedes AMG Project One

Une F1 pour la route ? Ce fantasme devient réalité, et il n'est pas le fruit des bricolages d'un artisan anglais illuminé.

Prix : à partir de 2,7 M€ Trop tard pour l'acheter !

A près d'interminables teasers, l'hypercar Mercedes-AMG est bien présente et elle impressionne les foules. La Project One embarque un vrai moteur de formule 1, accouplé aux systèmes de récupération d'énergie et aux moteurs électriques qui nourrissent les cauchemars des ingénieurs. Faudra-t-il se faire suivre, à chaque déplacement, par un minibus rempli de techniciens ? *“Nous avons réduit le régime maxi à 11 000 tr/mn, s'efforce de rassurer l'ingénieur qui nous présente l'engin. Et le moteur est prévu pour durer 50 000 km.”* Ensuite, il faudra quand même signer un chèque de 200 000 € pour la grande révision. En contrepartie de quoi ? D'une puissance cumulée supérieure à 1 000 ch, dans le tonnerre du V6 turbo de 1,6 l qui participe à la structure porteuse de la voiture. Du brutal, donc, aux antipodes des raf-

finements d'une Bugatti Chiron, par exemple. Et de son poids, aussi : la Project One pèserait moins de 1 300 kg. On ne s'étonne donc pas d'un 0 à 100 km/h annoncé en 2,5 s, même si on reste scotché par le 0 à 200 km/h prévu en moins de 6 secondes.

Si l'engin se pilote avec les jambes en l'air, comme une F1, puisque les batteries s'installent sous les mollets, certaines concessions ont été faites au confort : *“Nous n'avons pas réalisé un habitacle trop étroit, explique l'ingénieur. Nous voulions que les clients y accèdent sans problème. De même, il y a un système de relevage du nez, pour circuler partout. Cela rajoute du poids, mais nous voulions une vraie voiture de route.”* Qu'il sera cependant improbable de croiser dans la rue : les 275 exemplaires sont tous vendus, malgré un prix coquet de 2 250 000 €... hors taxes.



Sièges fixes, volant rectangulaire, écrans multiples : l'ambiance hésite entre navette spatiale et proto de course.

e cœur ncofort

EN DÉPIT DES ABSENTS,
LES NOUVEAUTÉS N'ONT PAS
MANQUÉ LORS DE LA
GRAND-MESSE ALLEMANDE.
L'OCCASION DE SE LAISSER
– AGRÉABLEMENT – SURPRENDRE
PAR CERTAINS MODÈLES
QUE, JUSQU'À PRÉSENT, NOUS
N'AVIONS VUS QUE SUR
PHOTO... OU PAS DU TOUT!

Par Jean-Éric Raoul Photos Florian Grout

Mercedes EQA Concept

À la fois manifeste de la nouvelle division électrique de Mercedes, EQ, et ébauche stylistique de la prochaine Classe A, l'EQA Concept nous parle au futur proche.

Chez Mercedes, s'il faut faire rêver, on sait maîtriser l'extravagant. L'interminable cabriolet Maybach et l'hypercar Project One le prouvaient à Francfort. Mais on peut aussi capter l'imagination avec quelque chose de plus réaliste. C'est le rôle du concept EQA. En silhouette, on nous parle d'un SUV coupé et de l'évolution de la philosophie "Sensual Purity", qui bannit les arêtes agressives pour des lignes plus voluptueuses. On peut donc imaginer que cet EQA annonce également le futur GLA et, avec lui, l'allure de la prochaine gamme Classe A.

Sans doute, n'y trouvera-t-on plus cette calandre "virtuelle", qui se transforme selon le mode de conduite sélectionné par le conducteur. Ça, c'est pour le show. Mais cela pourrait bien se retrouver sur la vraie gamme électrique, puisqu'il n'y aura plus besoin d'une gueule béante pour le refroidissement de la mécanique. En l'état, l'EQA bénéficie de deux moteurs électriques, pour un total maximum de 200 kW (272 ch), en fonction du nombre de batteries choisi, avec une autonomie annoncée de 400 km "dans la réalité", s'empresse-t-on de préciser chez Mercedes. L'ensemble repose sur une nouvelle plate-forme, dédiée aux modèles électriques. Autant dire que, par le réalisme de ces annonces, nous sommes tout proches du but. Rendez-vous à Francfort en 2019 pour la vraie ?



Hyundai Kona

Prix : à partir de 21 400 € Septembre 2017



Des petites appliques colorées changent l'ambiance à bord, sans en faire trop. L'équipement s'annonce riche.

Visant le même segment que le Kia Stonic essayé dans ce numéro, le nouveau petit SUV coréen est pourtant bâti sur une toute autre plate-forme que son cousin german.

Extrieurement, il en fait beaucoup dans le côté petite brute baroudeuse. Trop ? Affaire de goût, mais on ne pourra pas lui reprocher son manque de personnalité. À l'intérieur, Hyundai réussit enfin à se libérer de sa fascination pour le noir intégral. L'ensemble est élégant, avec de petits rappels de couleur judicieux et un grand écran tactile. Certes, les matériaux

sont durs, mais le grainage a son charme. Une fois à bord, on est surpris de découvrir des sièges à réglage électrique. Pas si fréquent sur ce segment, tout comme la possibilité d'une transmission intégrale. Pour le reste, Hyundai propose son petit SUV avec un 1.0 essence de 120 ch dans un premier temps. Courant 2018, un 1.6 diesel suivra, disponible en 115 et 136 ch.

Ford Ecosport



À défaut d'être réellement renouvelé, l'Ecosport subit un profond lifting. Au point de changer de continent.

A près une première carrière en demi-teinte, en France en tout cas, l'Ecosport revisité aura-t-il une seconde chance ? On a commencé par changer son lieu de production. Adieu l'Inde, bonjour la Roumanie ! Ce n'est pas anecdotique car, selon Ford, cela va permettre "plus de souplesse dans la gestion des commandes et un meilleur contrôle qualité".



Prix estimé : à partir de 19 000 € Décembre 2017

L'autre évolution majeure concerne l'intérieur. L'ancienne planche de bord, pas vraiment flatteuse et hérissée de boutons, est remplacée par l'ensemble de la nouvelle Fiesta, beaucoup plus valorisant. Au passage, l'équipement est enrichi et l'Ecosport gagne un écran tactile de 8 pouces. Enfin, outre des modifications esthétiques qui

ne vont pas, cependant, jusqu'à remplacer le hayon à articulation latérale, on note l'arrivée d'un nouveau diesel de 125 ch de technologie SCR, pour la première fois disponible avec une transmission intégrale. L'excellent 3 cylindres essence maison est également au programme, en versions 125 et 140 ch.

Kia Proceed Concept



Prix estimé : à partir de 23 000 € 2019

Chez les compactes, la version trois portes n'a plus la cote. Trop chère à produire, pour un marché de plus en plus réduit. Pour conserver le dynamisme de la silhouette, on s'intéresse donc au break sportif.

Dans la famille Kia, la Cee'd est la compacte à tout faire et la Pro-Cee'd sa version trois portes, d'allure plus dynamique. Mais ça, c'était du temps où le marché européen absorbait sans mal des compactes trois portes. Un temps révolu. Dans ces conditions, Kia, qui travaille à la prochaine génération de la Cee'd, s'est penché avec ce concept-car sur une silhouette qui resterait dynamique, mais en cinq portes. "Nous avions envie de montrer que l'on est capable de faire de la belle carrosserie, explique Grégory Guillaume, le patron (français!) du style Kia. Nous voulions laisser beaucoup de place aux surfaces, en sortant des sentiers battus, tout en rappelant que nous aimons l'automobile." Pari réussi car, effectivement, ce break de chasse est diablement séduisant. Alors, bien sûr, on ne re-



Pour Grégory Guillaume, patron du design de Kia, ce concept vient démontrer la possibilité d'une belle silhouette sur une compacte cinq portes. Les grandes lignes de la prochaine Cee'd ?

trouvera sans doute sur la prochaine Cee'd que certains éléments de la calandre et du capot, qui affiche une bouille mutine plutôt gracieuse. Pas question de revoir, en série, ces arches de roues hypertrophiées, même si la taille du concept-car reste réaliste : la longueur est celle de la Cee'd Wagon du commerce. Ni, bien sûr, l'intéressante

"Luminline", signature lumineuse latérale qui souligne le vitrage, sans en faire trop. "A priori, aucun règlement ne nous l'interdirait, s'amuse Grégory Guillaume. J'aimerais tellement voir cela dans la rue!" Mais qui sait, cette silhouette sportive pourrait offrir une alternative élégante au déferlement des SUV.

Interview

Carlos Tavares

Président de PSA

Lors du Salon de Francfort, nous avons rencontré Carlos Tavares pour évoquer avec lui l'avenir de PSA et de l'automobile, dans une période de bouleversements profonds. Aussi bien sur le tout-électrique que sur la conduite autonome, il demande à conserver du temps pour la réflexion.

L'Auto-Journal: La France et la Grande-Bretagne ont annoncé l'interdiction des moteurs thermiques à partir de 2040. Selon vous, est-ce réaliste ?

Carlos Tavares : Nous n'avons pas de problème avec cette échéance. À partir de 2023, 80 % de notre gamme sera électrifiée. Ce sera déjà 50 % en 2020. Nous avançons très vite, avec la mise en place de plates-formes multi-énergies, susceptibles d'accepter des motorisations électriques, hybrides rechargeables, essence ou diesel. Nous pouvons gérer cette transition d'une manière très souple. Maintenant, du point de vue de la société, je pense que nous avons besoin de prendre un peu de recul, pour comprendre ce qui est en train de se passer. Aujourd'hui, l'industrie est poussée dans la direction de l'électrification. Parfait. La responsabilité scientifique de ce choix relève non pas de l'industrie, mais des autorités politiques. Cependant, avons-nous pris le temps d'examiner ce choix sous tous les angles ? Allons-nous produire de l'électricité réellement "propre" ? Allons-nous avoir une faible empreinte carbone dans la production et le recyclage des batteries ? Aurons-nous assez de matières premières pour produire les batteries ? J'aimerais éviter la situation où, dans 20 ou 30 ans, nous discuterons de l'électrification comme nous discutons du diesel aujourd'hui. Et là, c'est le citoyen européen qui vous parle, et pas le président du groupe PSA. Nous vivons dans un monde de vitesse. Mais nous devons être attentifs au risque de la superficialité sur ces questions.

L'AJ: Avez-vous eu l'occasion d'évoquer ces sujets avec Nicolas Hulot et son équipe ?

C. T. : Non. Nous n'avons participé à aucune discussion, je n'ai pas été contacté. Aujourd'hui,



“Dans un monde de chaos, nous devons être agiles !”

les constructeurs ne sont plus crédibles sur ces questions. Ce qui est dommage car, de ce fait, les pouvoirs publics se privent de l'accès à l'énorme connaissance scientifique bâtie par les constructeurs dans ce domaine.

L'AJ: Pensez-vous que PSA ait besoin d'un autre partenaire, pour rester compétitif au niveau mondial ?

C. T. : Il y a deux ou trois ans, c'était la première question que l'on nous posait. Aujourd'hui, nous sommes une formidable entreprise, qui publie des bénéfices, et la question devient : qu'est-ce qui va être le plus important pour les 10 ou 20 prochaines années ? La taille ou l'agilité, la facilité à faire évoluer l'entreprise dans un monde chaotique ? Qu'il s'agisse de réglementation, de politique, de tendances sociétales, le monde est un énorme chaos. Dans ces conditions, je crois qu'il est très important d'avoir une entreprise très dense, qui peut vous suivre rapidement dans des changements de direction. Personne n'est capable aujourd'hui de prédire les réglementations mondiales à l'horizon de dix ans. Alors, il faut de l'agilité.

L'AJ: Où en êtes-vous de la conduite autonome ?

C. T. : Le DS 7 Crossback aura un niveau 2 de conduite autonome. Nous avançons pas à pas,

pour une raison simple. La conduite autonome va mettre au défi certains d'entre nous de réaliser des voitures sûres. Or, nous ne voulons prendre aucun risque sur ce sujet. Nous serons au niveau 4 d'autonomie en 2021, pour toutes les marques du groupe. Mais là encore, cela pose des questions sociétales. Allons-nous voir des voitures autonomes dotées d'un tel niveau de technologie qu'elles seront extrêmement chères et que, donc, seul un nombre limité de personnes pourra se l'acheter ? Ou, du fait de ces coûts, l'accès à la conduite autonome se fera-t-il sur le modèle du partage ? L'alternative sera-t-elle entre des voitures hors de prix, pour quelques privilégiés et, pour tous les autres, des sortes de navettes partagées ? Cela signifie-t-il qu'à l'avenir, la mobilité individuelle sera accessible uniquement aux plus fortunés ? Allons-nous arriver un jour, au point où vous et moi ne serons plus autorisés à accéder à l'autoroute si nous ne sommes pas à bord d'une voiture autonome, sous-entendu pour notre sécurité ? J'adore la technologie, je suis moi-même ingénieur. Mais j'ai parfois le sentiment que tout cela va plus vite que notre capacité humaine à anticiper les conséquences sociétales de ces orientations.

RANGE ROVER EVOQUE

ROULEZ SURÉQUIPÉ



ABOVE & BEYOND



**À PARTIR DE 349 € PAR MOIS⁽¹⁾ SANS APPORT
GARANTIE ET ENTRETIEN INCLUS PENDANT 3 ANS
LOCATION LONGUE DURÉE SUR 37 MOIS**

Découvrez le Range Rover Evoque suréquipé. Avec un équipement de pointe incluant le système de navigation, la caméra de recul ou encore la reconnaissance des panneaux de signalisation, vous disposez de tout l'équipement nécessaire pour affronter la jungle urbaine.

Rendez-vous dès maintenant chez votre concessionnaire pour le découvrir :

landrover.fr/concessions

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

⁽¹⁾Dans la limite des stocks disponibles. Exemple Range Rover Evoque Pure eD4 Suréquipé au tarif constructeur du 20/04/2016, en Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km maximum, soit 37 loyers mensuels de 349 €, incluant les prestations entretien et de garantie. Offre valable jusqu'au 15/10/2017, réservée aux particuliers, dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation par Land Rover Financial Services, nom commercial de LEASYS France, 413 360 181 RCS Versailles. Courtier en assurance enregistré à l'ORIAS n. 08045147. La prestation d'assistance est garantie et mise en œuvre par Europ Assistance, entreprise régie par le code des assurances. Conditions et détail des équipements sur landrover.fr

Modèle présenté : Range Rover Evoque SE eD4 Suréquipé avec options : 607 €/mois.

Consommations mixtes (l/100 km) : 4,2 à 8,6. Émissions de CO₂ (g/km) : 109 à 201.

Land Rover France. Siren 509 016 804 RCS Nanterre



LES INFOS CLÉS

À partir de 39 000 €

Commercialisation :
fin 2017

Ses cibles :

Volkswagen Golf GTI/
Peugeot 308 GTi

Eh bien, dansez maintenant !

Dans le giron des compactes sportives, la nouvelle Mégane joue les trouble-fête. Plutôt que de chercher à être la plus puissante, elle entend être la plus agile.

Déryptage. Par **Florian Chopin** Photos **Nicolas Soler**



La reine des virages

L'intégration du 4Control s'est révélée, selon les dires de Laurent Hurgon, pilote-essayeur maison, indispensable. La direction est 20% plus directe que sur la Mégane III R.S., et 10% plus directe que sur la Mégane IV GT (elle aussi dotée du 4Control). En mode Race, l'angle de braquage des roues arrière est inversé à partir de 100 km/h (60 km/h en modes Normal et Sport). Un différentiel à glissement limité (avec châssis Cup) améliore la motricité.

Quant au confort, il est assuré par les amortisseurs à butées hydrauliques de compression.

Voir et être vu

Commercialisé sur la Clio R.S. depuis 2016, le R.S. Vision améliore la qualité de la visibilité de nuit grâce à la technologie LED. Esthétiquement, il reprend les damiers d'un drapeau et propose quatre fonctions: le bloc du haut fait office d'antibrouillards et d'éclairage d'angle, quand les deux autres éléments servent de feux de position et de longues portées. Le système adaptatif Matrix n'est pas prévu sur cette génération. Et si les feux de jour en C intègrent les clignotants, ces derniers ne sont pas à défilement.



L'avis de **Florian Chopin** "Sans maîtrise, la puissance n'est rien." Un adage que Renault semblerait faire sien pour sa nouvelle réalisation. Plutôt que d'annoncer une puissance record, la Mégane R.S. pourrait vous donner le sourire à chaque virage.

Le couple avant tout

Avec 280 ch, le 1.8 turbo de la Mégane R.S. n'est pas le plus puissant de la catégorie. "Nous n'avons pas voulu être le plus puissant, mais offrir du couple sur une plage importante et des rapports de boîte parfaitement étagés", nous explique Patrick Ratti, responsable de Renault Sport. Ainsi, ce bloc, identique à celui disponible dans l'Alpine A110, offre 390 Nm de couple entre 2400 et 5000 tr/mn. Mieux, dans la version Trophy, cela grimpe à 400 Nm pour une puissance de 300 ch. Réalisé en aluminium, le moteur affiche 5 à 6 kg de moins que l'ancien 2 l turbo. Renault Sport annonce une consommation mixte (cycle NEDC) de 6,9 l/100 km.



Le choix des armes

Inédit pour Renault Sport: deux types de boîtes sont disponibles. Outre la version manuelle à 6 rapports provenant de la précédente génération (avec frein à main manuel), la version EDC6 (avec frein à main automatique) sera au catalogue courant 2018.

Cette seconde option est plus lourde (environ 20 kg), mais avec ses larges palettes derrière le volant, elle offre la possibilité de rétrograder plusieurs vitesses à la volée et elle dispose du système de départ optimisé (Launch Control).



Électron libre

Le nouveau Volvo XC40 se range dans la catégorie des SUV compacts. Du Peugeot 3008 au BMW X1, il ne s'interdira aucune bataille. Pas même celle de l'électrification puisqu'il nous promet des versions hybride et 100% électrique.

Par Guy L'Hospital Photos Christophe Hunsicker/Ace Team

Ly a des succès qui semblent programmés. Le Volvo XC40, qui ne sera commercialisé qu'en début d'année prochaine, devrait avoir le temps de remplir ses carnets de commandes. Son style reprend les canons du moment: arêtes prononcées, capot horizontal, calandre verticale, peinture biton. À bord, si l'habitabilité et la visibilité vers l'arrière ne comptent pas parmi ses principales qualités, il soigne l'ambiance et les astuces de rangement. Parmi celles-ci, nous noterons le tiroir sous le siège conducteur, le logement pour téléphone avec recharge par induction ou encore la corbeille amovible qui prend place sous l'accoudoir. La planche de bord ne peut pas être revêtue de cuir mais elle reprend l'agencement de celle du XC60, notamment la fameuse tablette verticale en guise d'écran tactile.

Ne vous fiez pas aux images, car ni la qualité des matériaux, ni l'assem-

blage ne sont au niveau de ceux des deux autres SUV de la marque (XC60 et XC90). Toutefois, pour la catégorie, il faut reconnaître que le XC40 en jette. Conduite autonome de niveau 2, système City Safety, alerte trafic en marche arrière avec freinage automatique, caméra 360° font partie des assistances à la conduite encore rares dans cette catégorie. L'équipement de confort impressionne moins.

Premier SUV compact Volvo, le XC40 est aussi la première Volvo à adopter la nouvelle plate-forme CMA (Compact Modular Architecture), étudiée au sein de la joint-venture chinoise Geely pour les modèles de gamme inférieure, capable d'accueillir sous son capot des motorisations 100% électrique et hybride (sans doute un 3 cylindres avec un moteur électrique entre le bloc et la boîte de vitesses). Toutefois, le XC40 commencera sa carrière avec de classiques moteurs diesel et essence, parmi lesquels le D4 de 190 ch et le



LES INFOS CLÉS

Prix: 45 950 €

Commercialisation*: février 2018

Ses cibles:
BMW X1,
Jaguar E-Pace puis
Peugeot 3008

*Premières livraisons (commandes ouvertes).



Pour éviter la critique sur les plastiques durs en partie basse, Volvo les remplace par une moquette plus gaie.



Côté technologie, le XC40 se sert chez ses grands frères, XC60 et 90. Dans la catégorie, cela devrait impressionner la concurrence.

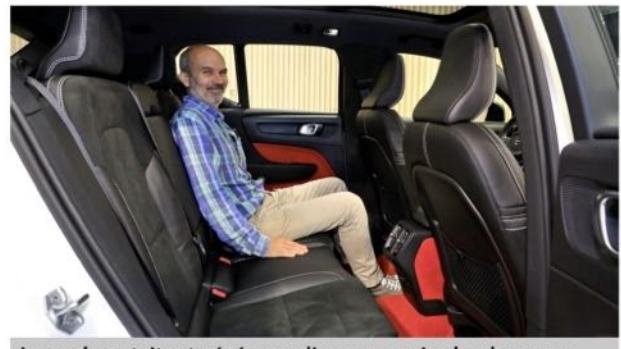


TECHNOLOGIE Qui prend la voiture ce soir?

Volvo proposera sur son XC40 la technologie de clé dématérialisée. Via une application spécifique à télécharger sur son smartphone, il sera possible de partager l'auto en famille ou entre amis, la clé physique restant à bord. Cette fonctionnalité sera proposée de série sur tous les XC40 au lancement puis seulement à partir de la finition Momentum.



Pas de vitre sur la large custode, ce qui ne plaide pas pour une bonne visibilité. La peinture biton est possible grâce à un astucieux enjoliveur.



La garde au toit est généreuse, l'espace aux jambes beaucoup moins. Le XC40 est doté de nombreux rangements astucieux.

COMMERCIALISATION

Care by Volvo, le XC40 à la carte

Inspiré des forfaits téléphoniques (abonnement et remplacement du modèle tous les 24 mois, par exemple), Care by Volvo défriche un nouveau mode de commercialisation. Pas de négociation, les forfaits seront identiques partout en Europe, quel que soit l'âge du conducteur ou sa localisation. Dans ce package, le constructeur proposera le remplacement du modèle à une date prédéfinie et de multiples services: entretien, lavage, plein de carburant, livraison d'achats faits en ligne directement dans le coffre.

T5 de 247 ch. Deux blocs puissants, forcément associés à la transmission intégrale et à la boîte automatique. La première année, le ticket d'entrée sera donc élevé. Très élevé même. Puis, à partir d'avril 2018, avec l'arrivée du nouveau 3 cylindres essence (T3) de 150 ch, deux roues motrices et boîte manuelle, le prix devrait fondre pour se rapprocher des 30 000 €. De quoi aller chatouiller les Peugeot 3008 et Volkswagen Tiguan.



L'avis de Guy L'Hospital Le premier SUV compact de Volvo arrive sur un marché en plein essor avec de solides arguments. Mais son prix de lancement pourrait être un sérieux frein. À ce tarif, ses aptitudes routières n'auront pas le droit de décevoir.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Lexus

CT 200h La CT 200h subit un léger restylage : nouvelle signature lumineuse à LED et feux arrière élargis pour aller à l'essentiel. À bord, l'écran tactile est plus large (10,3 pouces, contre 7 précédemment) et le pack Safety System Plus (freinage d'urgence autonome et alerte de franchissement de ligne, notamment) intègre la dotation de série dès l'entrée de gamme dite "CT 200h". Une "option négative" de 1 400 € permet toutefois de s'en passer sur cette même entrée de gamme et sur la finition Business. Sous le capot, le module hybride de 136 ch reste inchangé. Les prix progressent de 30 090 à 43 990 €.

De
à
Z
Par Daniel Carroux

Peugeot

3008 Après la 308, qui l'a étrennée, le 3008 reçoit à son tour le nouveau diesel 1.5 BlueHDI de 130 ch, associé à la BVM6 uniquement. Ce bloc ne se substitue pas au 1.6 BlueHDI de 120 ch, lequel reste au catalogue jusqu'à nouvel ordre. Le 1.5 BlueHDI de 130 ch est disponible sous les finitions Active, Allure, Crossway et GT Line aux prix respectifs de 30 700, 33 450, 35 350 et 35 550 €.

5008 Le 5008 n'est pas oublié. Le même 1.5 BlueHDI de 130 ch équipe désormais le SUV familial siglé Peugeot, sans envoyer à la retraite le 1.6 BlueHDI de 120 ch là encore. Trois finitions sont concernées : Active, Allure et GT Line. Prix respectifs : 32 700, 35 450 et 37 550 €. Par rapport au 1.6 BlueHDI 120, le surcoût demandé est de 500 € à finition correspondante. À titre indicatif.



NOUVELLE FORD FIESTA

À PARTIR DE

159 €
/mois⁽²⁾

LOA 48 MOIS. 1^{ER} LOYER DE 1590 €.

COÛT TOTAL SI ACHAT : 14161,83 €.



Feel. Every. Fiesta. Moment.⁽¹⁾

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ
vos capacités de remboursement avant de vous engager.

⁽¹⁾Vivre. Instant. Fiesta. ⁽²⁾Exemple de location avec option d'achat d'une Nouvelle Fiesta 5 portes Trend 1.1 85 ch Type 05-17. Prix maximum au 27/06/17 : 15 950 €. Prix remisé : 13 450 €. 47 loyers de 158,89 €. Kilométrage 10 000 km/an. Option d'achat : 5104 €. Assurances facultatives. Décès dès 10,76 €/mois en sus du loyer. Coût de l'assurance : 516,48 €. Produit « Assurance Emprunteur » assuré par FACL, SIREN 479 311 979 (RCS Nanterre), et FICL, SIREN 479 428 039 (RCS Nanterre). Si acceptation par Ford Credit, RCS Versailles 392 315 776, ORIAS, N° 07 009 071. délai légal de rétractation. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande de cette Nouvelle Fiesta neuve, du 01/10/17 au 31/10/17, dans le réseau Ford participant. **Modèle présenté :** Nouvelle Fiesta 5 portes Titanium 1.1 85 ch avec options, au prix remisé de 16 150 €, 1^{er} loyer de 1790 €, option d'achat de 5520 €, **coût total si achat : 17 472,81 €, 47 loyers de 216,20 €/mois.** Consommation mixte (l/100km) : 4,7. CO₂ (g/km) : 107 (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

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

ford.fr



Go Further

Volkswagen

Polo Pas de carrosserie 3 portes et diesels aux abonnés absents : par rapport à la précédente génération, Volkswagen écoure sensiblement la gamme de la Polo. Sont pour l'heure recensées quatre motorisations essence extrapolées du 3 cylindres 1.0.

Trendline : lève-vitres avant et rétros électriques, détecteur de luminosité, feux diurnes à LED, régulateur-limiteur de vitesse, aide au démarrage en côte, avertisseur de perte de pression des pneus, jantes acier 15 pouces + enjoliveurs. Assurances : freinage d'urgence autonome à basse vitesse + détection piétons, détecteur de fatigue. Audio : écran tactile 6,5 pouces + Bluetooth + port USB. **Confortline** (+ 2280 €) : banquette 60/40 + plancher de coffre réglable sur deux hauteurs, clim manuelle, lève-vitres arrière électriques, volant en cuir, jantes alliage 15 pouces. Écran tactile 8 pouces, commandes au volant. **Carat** (+ 2010 €) : clim bizona, accoudoir avant, antibrouillards cornering, projecteurs à LED, détecteurs de pluie, sièges sport chauffants, radars de parking avant/arrière, rétros rabattables électriquement, rétro central jour/nuit automatique, jantes alliage 16 pouces.

Interface smartphone (Android Auto, Apple CarPlay, Mirror Link), GPS, services connectés. R-Line – vendue aux mêmes prix que Carat. Comme Carat, sauf : jantes alliage 17 pouces. Sièges chauffants en moins. Éléments de design spécifiques. **Carat Exclusive** (+ 1 510 € par rapport à Carat) : combiné d'instrumentation digitale 10,2 pouces, caméra de recul, recharge smartphone par induction, accès et démarrage mains-libres, régulateur de vitesse adaptatif, vitres arrière et lunette surteintées.

Tiguan Allspace Le Tiguan Allspace décline une gamme complète d'entrée de jeu, dont le diesel 2.0 Bi-TDI de 240 ch. Aucune

LA GAMME VOLKSWAGEN POLO

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
1.0 65 ch BVM5	0 €	Trendline/Confortline	14430/16710 €
1.0 75 ch BVM5	0 €	Trendline/Confortline	14890/17170 €
1.0 TSI 95 ch BVM5	0 €	les 5	de 15 750 à 21 550 €
1.0 TSI 95 ch BVR7	0 €	de Confortline à Carat Exclusive	de 19 650 à 23 170 €
1.0 TSI 115 ch BVM6	0 €	Carat/R-Line/Carat Exclusive	20800/20800/22310 €
1.0 TSI 115 ch BVR7	0 €	Carat/R-Line/Carat Exclusive	22420/22420/23930 €

LA GAMME VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence			
1.4 TSI ACT 150 ch BVM6	210 ou 300 €	Trendline/Confortline	32 990/36 630 €
1.4 TSI ACT 150 ch BVR6	953 ou 1 153 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	38 720/41 480/44 180 €
2.0 TSI 180 ch BVR7 4x4	5 810 €	Carat/Carat Exclusive	45 120/48 830 €
Diesel			
2.0 TDI 150 ch BVM6	60 ou 90 €	les 4	de 35 800 à 44 900 €
2.0 TDI 150 ch BVR7	73 ou 113 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	41 530/44 290/46 990 €
2.0 TDI 150 ch BVM6 4x4	1 153 ou 1 373 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	40 940/43 700/46 400 €
2.0 TDI 150 ch BVR7 4x4	1 490 ou 1 740 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	43 030/45 790/48 490 €
2.0 TDI 190 ch BVR7 4x4	1 740 €	Confortline/Carat/Carat Exclusive	45 210/47 970/51 680 €
2.0 Bi-TDI 240 ch BVR7 4x4	4 673 €	Carat Exclusive	52 880 €

version n'échappe au malus. Celui-ci peut varier en fonction de la monte pneumatique (*voir tableau ci-dessus*). **Trendline** : clim manuelle, ordinateur de bord, détecteurs de pluie et de luminosité, feux diurnes à LED, frein de stationnement électrique, volant cuir, régulateur de vitesse adaptatif, rétro central jour/nuit automatique, rails de toit, aide au démarrage en côte, jantes alliage 17 pouces. Assurances : freinage d'urgence autonome à basse vitesse + détection piétons, aide au maintien dans la voie de circulation, détecteur de fatigue. Audio : écran 6,5 pouces, Bluetooth, USB, 8 HP. Configuration : banquette 60/40 en rang 2, deux sièges escamotables en rang 3. **Confortline** (+ 3 640 €) : clim. automatique 3 zones, caméra de recul + radars de parking avant/arrière, antibrouillards, commutateur feux de croisement/feux de route auto., ordinateur de bord couleur, système mains-libres, hayon

électrique, siège passager rabattable à plat, vitres arrière et lunette surteintées. Écran 8 pouces, second port USB, lecteur CD, services connectés. **Carat** (+ 2 760 €) : combiné d'instrumentation digital écran 12,3 pouces, éclairage d'ambiance, hayon mains libres, projecteurs à LED, sièges sport, toit ouvrant panoramique, jantes 18 pouces. GPS + affichage des limitations de vitesse. **Carat Exclusive** (+ 2 700 €, + 3 710 € sur TSI 180 et TDI 190) : affichage tête haute, caméras 360°, sellerie cuir, siège conducteur électrique, sièges chauffants, jantes 19 pouces. Surveillance des angles morts + détecteur de trafic en marche arrière. Écran 9,2 pouces, commandes gestuelles, lecteur DVD, disque dur 64 Go, radio numérique DAB, interface smartphone, reconnaissance vocale, affichage carte 2D, 2,5D ou 3D, services connectés élargis. Amortissement piloté DCC sur TSI 180, TDI 190 et Bi-TDI 240.

Volkswagen Tiguan



Conforama

Le confort pour tous



STOCKEZ SANS
COMPTER GRÂCE À
SON DISQUE DUR
DE 2 TO !



PC PORTABLE 15,6" HP

349€
99

dont 0,50 € d'éco-participation



RECORD À BATTRE!

PC PORTABLE 15,6" HP 15-BW029NF Processeur AMD E2-9000e. Ecran LED 15,6". 4 Go de mémoire vive DDR4. Disque dur 2000 Go. Lecteur graveur DVD. Système d'exploitation Windows 10. Webcam. WiFi. 1 port USB 2.0. 2 ports USB 3.1. Sortie HDMI. Code 638890. GARANTIE 2 ANS. PRIX IMPORTÉ VALABLE EN FRANCE MÉTROPOLITaine JUSQU'AU 8 OCTOBRE 2017. 1 pouce = 2,54 cm.

conforama.fr

POURQUOI BMW VA SI BIEN ?

QUATRE FOIS PLUS PETIT QUE LES GRANDS INDUSTRIELS DE L'AUTOMOBILE, LE GROUPE BMW RESTE UN **CHAMPION DE L'INNOVATION ET DE LA RENTABILITÉ**. SON SUCCÈS DÉSORMAIS SÉCULAIRE REPOSE SUR UNE COMBINAISON DE FACTEURS – ET CE N'EST PAS FINI...

Par Brice Perrin



Le groupe BMW en chiffres

- »» **1916**: date de création de la marque à Munich (Allemagne).
- »» **2 367 603** voitures (+ 5,3 %) et **145 032** motos neuves immatriculées (+ 5,9 %) en 2016.
- »» **124 729** employés
- »» **86 424** milliards d'euros de chiffre d'affaires pour la branche automobile (2016)
- »» **8,9 %** de marge opérationnelle pour la branche automobile (2016)
- »» **31** sites de production et d'assemblage.
- »» **13** sites de R&D

La discrète famille Quandt, première fortune d'Allemagne, est l'actionnaire historique majoritaire du groupe BMW dont elle détient près de 47 % du capital. Cela permet d'assurer indépendance et sérénité sur le long terme pour l'industriel bavarois, qui a fêté sa centième année d'existence l'an passé. D'autant que concernant les résultats, tous les voyants sont au vert : les ventes automobiles du groupe ont quasiment doublé depuis 2009, et la marge opérationnelle se maintient année après année aux alentours des 10 % (8,9 % l'an passé), ce qui en fait l'un des groupes automobiles les plus rentables. En 2016, BMW disposait de près de 6 milliards d'euros de flux de trésorerie et au premier semestre 2017, il était même désigné comme le groupe automobile affichant la plus grosse marge opérationnelle dans le monde (9,4 %). Au premier semestre de cette année, la branche automobile a progressé de 5 % (1 220 819 unités) et les ventes de motos de 9,5 % (88 389 immatriculations). Quant à la branche BMW Financial Services, elle représente à elle seule plus de 30 % de chiffre d'affaires du groupe, qui s'établit à 43,668 milliards d'euros pour le premier semestre (en hausse de 4,8 %).

DES PARTENARIATS PLUTÔT QU'UNE FUSION

Comment réduire les frais de développement et d'industrialisation, tout en évitant les concentrations industrielles et la fusion avec un autre géant de l'automobile ? En multipliant les partenariats ciblés. C'est ainsi que BMW s'est successivement rapproché de PSA (depuis 2002 et jusqu'en 2016) pour la production de petits moteurs essence, ainsi que pour les motorisations hybrides, mais le contrat signé en 2011 fut finalement annulé à la fin de l'année suivante. BMW annonçait dans le même temps son partenariat avec Toyota pour les motorisations hybrides, et pour fournir au japonais ses petits moteurs diesel. Cette coopération s'est ensuite intensifiée avec deux chapitres supplémentaires : la pile à combustible et une plate-forme commune pour des véhicules sportifs, bientôt concrétisée par le lancement du nouveau Z4 et de la Toyota Supra. Ces alliances permettent



ainsi au groupe de partager les frais sur des segments ou des éléments difficiles à rentabiliser, et sur des technologies dont le potentiel de croissance demeure incertain.

PETIT GROUPE, GROSSES INNOVATIONS

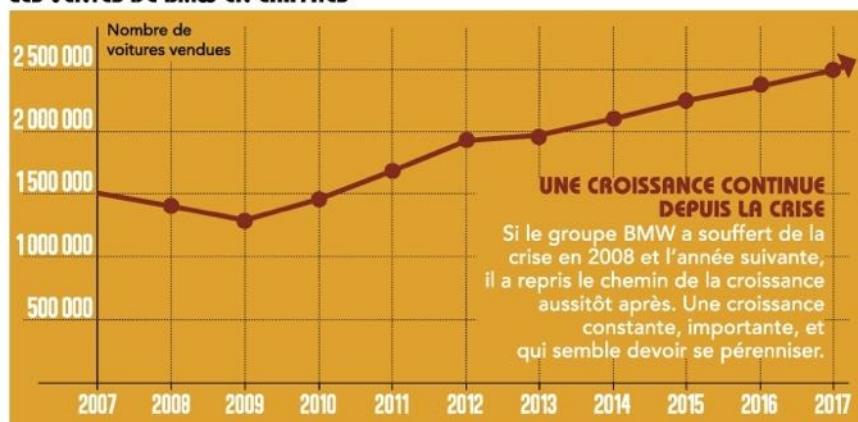
C'est évidemment plus facile d'investir des milliards dans la technologie de demain quand on produit plus ou moins 10 millions de véhicules par an comme Toyota, Volkswagen ou General Motors. Quatre fois moins volumineux, BMW a pourtant toujours veillé à rester au niveau. En témoignent ses investissements en recherche et développement, qui depuis une décennie représentent entre 4,6 et 6,5 % de son chiffre d'affaires (5,5 % en 2016), soit des montants annuels compris entre 2,5 et 5,2 milliards d'euros. Assistances à la conduite, dépollution, hybridation, amélioration des performances, interfaces à bord, connectivité, automatisation : BMW ne délaisse aucun champ d'innovation.

Concernant la conduite autonome, le groupe s'est d'ailleurs allié en juillet 2016 avec Intel et Mobileye pour "créer une plate-forme ouverte pour la prochaine génération de voitures afin de proposer la plate-forme autonome la plus sûre, des serrures de portes jusqu'au centre de données". Les trois compères ont été rejoints par l'équipementier Delphi et, depuis quelques semaines, par le groupe Fiat Chrysler. BMW annonce qu'il proposera sa première voiture totalement autonome en 2021, et une quarantaine de prototypes basés sur la Série 7 seront testés dès cette année. Audi reste toutefois en avance avec sa nouvelle A8, de niveau 3 (voir p. 94), quand BMW en est encore au niveau 2 de l'automatisation. Enfin, BMW s'est associé en 2015 avec ses concurrents Daimler et Audi pour racheter Here, spécialiste de la cartographie, à Nokia. Une transaction à 2,8 milliards d'euros.

L'HÉLICE EN AVANCE SUR L'ÉLECTRIQUE

Depuis 2014 et jusqu'en juillet 2017, le groupe a vendu plus de 160 000 véhicules électriques. Mais le rythme s'accélère : "Cette année, nous livrerons 100 000 véhicules électrifiés aux clients. À la fin 2017, il y aura plus de 200 000 véhicules électrifiés BMW Group sur la route", a récemment déclaré Harald Krüger, le patron du groupe. La stratégie d'électrification de BMW repose sur deux gammes distinctes : les voitures 100 % électriques, ainsi que les modèles hybrides. Lancée en 2014, l'innovante citadine i3 avec sa structure en fibre de carbone a déjà reçu une batterie de plus grande capacité (94 Ah contre 60 Ah au lancement). Les deux gammes électrifiées de BMW seront étendues dans les années à venir. Le groupe vient de présenter une version plus sportive de l'i3, baptisée i3s. Et a lancé la 530^e iPerformance dotée d'une motorisation hybride rechargeable. L'an prochain, ce sera au tour de

LES VENTES DE BMW EN CHIFFRES





LES PRINCIPAUX MARCHÉS DU GROUPE BMW*



Le groupe BMW a su diversifier suffisamment ses gammes pour maintenir son image de constructeur haut de gamme tout en empiétant sur les terres des généralistes.

l'i8 Spyder de faire une apparition remarquée sur le segment des sportives hybrides. La Mini 100 % électrique suivra en 2019. Le SUV X3 aura lui aussi droit à une version 100 % électrique, en 2020, et une i5 devrait être lancée en 2021. Harald Krüger est affirmatif : "D'ici 2025, nous proposerons 25 véhicules électriques - 12 d'entre eux seront 100 % électriques." Le cabinet KPMG précise toutefois dans sa plus récente étude menée auprès des cadres de l'industrie auto* que "BMW demeure le numéro un pour la technologie, mais dans la mobilité électrique, Tesla est sur ses talons".

COUVRIR TOUS LES SEGMENTS... ET LES CRÉER

En un peu plus de vingt ans, la gamme française de BMW, pour ne citer que celle-ci, est passée de 8 modèles à plus de 27, auxquels il faut ajouter 5 déclinaisons hybrides et 10 modèles M. De spécialiste, BMW est devenu un groupe automobile généraliste, tout en étant capable de couvrir la moindre niche, et de proposer des modèles ultra-luxueux avec la gamme Rolls-Royce, des sportives sans concession ou de simples monospaces diesel... Avec ses trois marques, le bavarois occupe tous les segments, et va même parfois jusqu'à en créer – pas toujours avec succès, si l'on se réfère à la première Série 3 GT ou à la Mini Paceman. Et au sein de la gamme BMW, l'industriel a mis en place des sous-gammes pour éviter le mélange des genres et adapter sa communication aux différentes cibles : "i" pour les modèles électriques, "iPerformance" pour les hybrides, "M" pour les modèles spor-

tifs et "M Performance" pour les modèles de la gamme courante les plus véhéments – ces deux dernières gammes représentent près de 68 000 unités en 2016. Et pas question de laisser la concurrence grappiller trop de terrain : sur la période 2017-2018, BMW promet 40 lancements de modèles ou restylages des actuels !

MINI ET ROLLS, COMPAGNONS DE FORTUNE

Trois constructeurs britanniques ont été la propriété de BMW : après une expérience malheureuse avec Rover, BMW a connu le succès avec Mini et Rolls-Royce. Mini fut racheté en 1994 (et la première "new Mini" lancée sept ans plus tard), et BMW a pu réellement relancer Rolls-Royce en 2003, après cinq années de lutte avec Volkswagen pour avoir le droit d'utiliser la marque, ce dernier conservant Bentley. La Phantom VII fut lancée la même année. Aujourd'hui les deux marques ont le sourire : Mini, dont la gamme compte désormais 5 modèles, a vendu plus de 360 000 autos en 2016 (en progression de 6,4 %), et Rolls-Royce, qui vient de lancer sa huitième génération de Phantom et s'apprête à présenter le premier SUV de son histoire, en a immatriculé plus de 4 000 dans le même temps (soit une hausse de 6 %). Le succès des trois marques du groupe permet à BMW de revendiquer la première place parmi les groupes automobiles spécialisés dans le premium, avec 2,37 millions d'unités vendues l'an passé, contre 2,23 millions de voitures pour Daimler (et moins de 1,9 million pour Audi, intégrée au groupe VW). ■

*Global Automotive Executive Survey / KPMG

UN SUCCÈS MONDIAL

Encore très présent en Europe et bien évidemment en Allemagne, BMW fait depuis longtemps des affaires aux États-Unis (et y assemble des voitures depuis 1994 à Spartanburg, devenue la première usine du groupe). Mais c'est désormais en Chine que le groupe bavarois vend le plus d'autos. En dix ans, les immatriculations de BMW et Mini en Chine ont été multipliées par 10 ! Le pays concentre 700 points de vente, et représente plus d'une voiture vendue sur cinq pour le groupe BMW.

*En pourcentage des ventes globales, données 2017.

LES STARS MADE IN BMW*



Les statistiques du groupe laissent clairement apparaître la domination de la marque BMW dans les ventes et, derrière l'hégémonie des deux modèles historiques, l'emprise considérable des SUV.

*Immatriculations mondiales en unités, premier semestre 2017.

L'avis de L'Auto-Journal

BMW peut sourire : en parfaite santé financière, le groupe multiplie les innovations et les modèles, et enregistre une croissance continue qui le maintient à la tête d'un marché mondial du premium qui gonfle année après année. Précurseur sur les SUV de luxe, la connectivité ou encore l'électrification innovante, BMW est toutefois en retard sur l'automatisation de la conduite. Le projet maintenu d'usine au Mexique confronte le groupe à l'ire du président américain, et le Brexit pourrait impacter défavorablement Mini et, dans une moindre mesure, Rolls-Royce. Rien n'est donc acquis sur le long terme, d'autant que Daimler finira par en avoir assez d'occuper la seconde place du podium...

LES IRRÉSISTIBLES PEUGEOT

PORTE OUVERTES 14 & 15 OCTOBRE*



PEUGEOT 208
REPRISE ARGUS® + 2900€⁽¹⁾



1-litre 100 à 1.2-litre
PSA Groupe

1.2-litre three-cylinder turbo

PEUGEOT recommande TOTAL Consommation mixte (en L/100 km) : 3,5 à 5,6. Émissions de CO₂ (en g/km) : 90 à 129.

FAITES ESTIMER

la valeur de votre véhicule et bénéficiez
d'une offre de reprise exceptionnelle
sur reprise-cash-by-peugeot.fr



(1) Soit 2900 € 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'une 208, neuve et en stock, hors Access, Like et Active, commandée et livrée avant le 31/10/2017, dans le réseau PEUGEOT participant. *Dans le réseau PEUGEOT participant.



En dépit du camouflage peu discret, la proue évoque immédiatement les lignes de la DB10 que pilotait James Bond dans Spectre.



PHOTOS CARPIX

L'empattement court et les porte-à-faux réduits devraient contribuer à dynamiser le comportement de cette nouvelle GT signée Aston Martin.

ENFIN UNE NOUVELLE ASTON MARTIN VANTAGE !

La "petite" Aston a vécu l'équivalent de deux générations automobiles. Il est temps pour elle de céder la place à sa remplaçante.

C'est l'une des plus belles GT de ce début du XXI^e siècle. Mais d'une part, cela n'a pas suffi à la petite Aston pour affronter dignement des concurrentes allemandes et italiennes plus affûtées et, d'autre part, après douze années de carrière et malgré de multiples évolutions, il est grand temps de préparer sa digne descendance. Les fans de la marque britannique ne seront pas déçus, car la prochaine Aston Martin Vantage s'inspirera fortement du style de la DB10, un modèle superbe avec une proue affûtée et une poupe ornée d'un

élégant becquet parfaitement intégré à la ligne de l'auto. Mais la DB10 n'a jamais été commercialisée puisqu'elle était réservée à... James Bond !

Les proportions et la philosophie de la Vantage demeurent, mais tout le reste change: base technique, moteur... et surtout style.

La Vantage actuelle fut dessinée par Henrik Fisker, dont les déboires en tant qu'industriel ont fait oublier qu'il était avant tout un brillant styliste. La prochaine devra son style à Marek Reichman, qui dirige le style de la marque et était déjà à l'œuvre sur la DB10. La déclinaison découvrable - baptisée Roadster et non Volante sur l'actuelle génération - sera évidemment reconduite. Phares et feux seront affinés comme sur la DB11, et ils feront appel à des LED. L'intérieur offrira toujours un niveau élevé de confort et une qualité de présentation qui devrait progresser. Sous le capot, la nouvelle

Vantage devrait être lancée avec le V8 biturbo qui propulse également la DB11. Issu de la banque d'organes Mercedes-AMG, il offre plusieurs configurations de puissance aux alentours de 500 ch. La Vantage pourra ensuite bénéficier de l'implantation du nouveau V12 tout alu, afin de proposer une variante avec plus de 600 ch et une sonorité encore plus envoutante...

Enfin, la construction fera plus largement appel à l'aluminium, afin d'abaisser un poids qui dépassait allègrement 1,5 tonne sur l'actuelle Vantage.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : mi-2018

Prix : à partir de 120 000 €

Concurrente des
Porsche 911, McLaren 570,
Jaguar F-Type V8

Ici malmenée sur le Nürburgring, cette nouvelle Vantage fera-t-elle oublier le manque de sportivité de l'actuelle ?





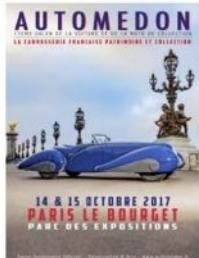
MOBILITÉ

Ford se met au vélo

Un constructeur automobile est par nature un spécialiste de la mobilité. C'est en partant de ce principe, et en constatant les évolutions des usages en milieu urbain, que Ford a décidé de se lancer dans le secteur des vélos partagés. Le constructeur américain va ainsi lancer son premier service de vélopartage à Cologne, en Allemagne, avec 3 200 vélos annoncés, qui pourront être localisés et réservés via l'application pour smartphones déjà existante, Fordpass. Steven Armstrong, président de Ford Europe, annonce "développer chaque jour de nouvelles collaborations qui vont permettre de compléter les moyens de transport traditionnels, partout où cette démarche peut avoir du sens, notamment dans les centres-ville".

LES 14 ET 15 OCTOBRE AUTOMEDON AU BOURGET

<http://automedon.fr>



Grand rendez-vous pour les amateurs de belles anciennes, le Salon Automédon qui se tiendra au parc des expositions du Bourget, au nord de Paris, a décidé cette année de rendre hommage à la carrosserie française. Une trentaine de modèles pré-1949 seront ainsi exposés, en plus du programme traditionnel, qui annonce plus de 200 exposants. L'entrée est à 14 €.

(20 000)

C'EST LE NOMBRE DE BORNES DE RECHARGE PUBLIQUES DESTINÉES AUX VOITURES ÉLECTRIQUES, D'APRÈS L'AVERE-FRANCE*. Ces bornes se répartissent sur plus de 7 242 stations, et l'Avere ajoute que leur nombre a augmenté de plus de 35 % sur une seule année. L'Île-de-France concentre à elle seule plus d'un tiers de ces points de charge.

*Association nationale pour le développement de la mobilité électrique



PEUGEOT FOR ALL TIMES



PUB

Un Lion nostalgique

Peugeot joue sur la nostalgie dans sa dernière campagne de publicité égyptienne. Plutôt que de mettre en avant l'étendue de sa gamme, la marque rappelle son histoire avec le slogan "Des Peugeot pour toutes les époques". Les visuels mettent en scène une 504, une 405 et une 508 – des modèles emblématiques de la culture locale sur les trois dernières générations. Et pourquoi pas une initiative similaire de ce côté de la Méditerranée ?

"La thématique du diesel et des émissions polluantes fait les gros titres avec une régularité déplaisante. Beaucoup de confiance a été détruite. [Les constructeurs] doivent tout mettre en œuvre pour restaurer aussi vite que possible la crédibilité et la confiance."

La chancelière allemande Angela Merkel, lors de son discours d'inauguration du Salon de Francfort, citée par l'AFP.



CLEMENT BILAN/MAXPPP

ZONE ROUGE

RENAULT-NISSAN



RENAULT NISSAN MITSUBISHI

Une Alliance enfin plus ambitieuse

Comme nous le soulignions dans notre précédent numéro (L'AJ n°991, p. 44), l'Alliance scellée entre Renault et Nissan n'en fait pas un groupe industriel à proprement parler, et les partages de technologies et économies d'échelle ont tardé à se mettre en place. Mais Carlos Ghosn vient de révéler, outre un nouveau logo et l'ajout de Mitsubishi au nom de l'Alliance suite au rachat de ce dernier en 2016, de vastes ambitions pour l'horizon

2022: 10 milliards d'euros de synergies annuelles (contre la moitié actuellement), trois quarts de moteurs partagés entre les marques (un tiers seulement aujourd'hui), 40 nouveaux modèles dotés de technologie de conduite autonome et, encore plus impressionnant, 14 millions d'immatriculations annuelles, soit 40% de plus qu'aujourd'hui! Rendez-vous dans cinq ans pour savoir si ce plan très ambitieux aura réussi...

SUPERCAR

0-400-0 km/h en 42 secondes!

Le record du monde a été officiellement enregistré, avec le pilote Juan Pablo Montoya, au volant d'une Bugatti Chiron - 1500 ch tout de même. Il n'a fallu que 3,11 km et 41,96 secondes à la supercar pour atteindre 400 km/h puis s'arrêter, ce qui en fait un record mondial. Bugatti en profite pour préciser que, sur les 500 exemplaires prévus, 300 Chiron ont d'ores et déjà été commandées. Le luxe ne connaît pas la crise...



JEU VIDÉO

Un WRC qui fait transpirer

Le studio de développement français Kylotonn, à l'œuvre depuis WRC 5, a encore peaufiné son jeu, le seul à disposer de la licence officielle. Au programme: voitures actuelles et de saisons passées superbement modélisées; spéciales étroites et riches en détails autant qu'en relief, exigeantes et parfois très longues (plus de 15 km pour certaines); graphismes encore plus soignés même si la définition est un peu faible sur console et la fluidité oscillante. Les fans de rallye ne seront en tout cas pas déçus.

WRC 7, édité par Bigben Interactive, sur PS4, Xbox One et PC, à partir de 50 €.



ÉCOLOGIE

Une aide accrue pour changer de voiture

La prime à la conversion qui permettait aux plus modestes d'échanger leur diesel pré-2006 contre une voiture peu polluante n'a pas eu beaucoup de succès, probablement à cause d'un montant trop faible. Le gouvernement choisit d'étendre dès 2018 cette prime (qui oscille entre 500 € et 1000 €) à tous les ménages, même ceux qui sont imposables, pour peu qu'ils délaissent leur voiture essence pré-1997 ou diesel d'avant 2001, et qu'ils achètent une voiture neuve ou d'occasion susceptible de recevoir une vignette Crit'Air 0, 1 ou 2, soit les diesels immatriculés après janvier 2011, et essence immatriculés après janvier 2006, mais aussi hybrides rechargeables et électriques, qui bénéficient d'une prime plus élevée, de respectivement 2500 € et 4000 €. En contrepartie, le seuil du malus écologique sera encore durci en début d'année prochaine...



JULIEN PELAEZ/PHOTOPQR



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



INSOLITE

Une Honda Type-R... pour tondre

Fêter les 25 ans de sa gamme sportive Type-R, née en 1992 avec la NSX Type-R, par une série spéciale de Miimo, la marque de tondeuses autonomes commercialisées par Honda: l'idée peut paraître absurde. Elle l'est! Notez que si les performances de coupe restent inchangées, le look de l'engin a au moins le mérite d'imiter parfaitement l'allure typique des modèles Type-R de la marque, dont ne subsiste aujourd'hui que la Civic. Inutile de chercher à l'acheter, cette tondeuse reste un prototype, qui aura au moins amusé les ingénieurs Honda – et les détracteurs de la marque qui comparent le bruit d'un bloc VTEC à celui d'une tondeuse...



Une Classe A avec du coffre

Mercedes s'apprête à lancer sa nouvelle Classe A, mais la marque ne se contentera plus d'une version bicorps. Une déclinaison berline, à trois volumes, permettra d'offrir une proposition plus accessible (et familiale) que la CLA, de conquérir de nouveaux marchés friands de cette carrosserie, et de venir titiller l'A3 berline. Elle sera dévoilée l'an prochain.

La Renault Clio V déjà sur la route

Le renouvellement de la Clio est évidemment une grosse responsabilité pour Renault, puisqu'elle demeure la voiture la plus vendue en France! Lancée en 2012, la Clio IV est en fin de carrière, et sa remplaçante sera présentée l'an prochain. Les premiers mulets ont été aperçus sur route – ils se basent sur une Clio actuelle, mais ne vous y trompez pas: la prochaine Clio profitera de la nouvelle plate-forme de l'Alliance pour citadines, baptisée CMF-B.

Bientôt une Golf très (très) musclée

En 2014, Volkswagen présentait la Golf R400, un concept radical qui affichait pas moins de 400 ch, pour venir tancer les Audi RS3 et Mercedes Classe A 45 AMG. Il semble que le projet se concrétise enfin puisqu'un prototype tourne actuellement sur le Nürburgring. L'officialisation pourrait attendre le début de l'année prochaine, avec une consolation: le moteur, dont la puissance sera transmise aux quatre roues, devrait afficher 420 ch.

Les chiffres du marché européen en août 2017



+ 5,6 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à août 2016.

+ 26,6 %

C'est la hausse des ventes de Volvo en Europe en août. Depuis le début de l'année, le suédois a enregistré une hausse de 7,4 % sur ses ventes, qui atteignent 185 000 unités sur huit mois.

865 047

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois d'août, soit 10,23 millions depuis le début de l'année (+ 4,5 %).

145 770

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Italie en août (+ 6,2 %), ce qui permet au pays de grappiller la 3^e place du marché européen avec 1,283 million de voitures vendues en huit mois, contre 1,282 pour la France.

VIVONS AUTO
Véhicules Neufs & Collection

1>5 NOV

Le plus grand showroom auto avec plus de 20 marques

PARC DES EXPOSITIONS - BORDEAUX | [www.vivonsauto.com](#) | [Facebook](#) | [Twitter](#)

DU 1er AU 5 NOVEMBRE VIVONS AUTO À BORDEAUX

[www.vivonsauto.com](#)

Pendant cinq jours, le parc des expositions de Bordeaux vous fera découvrir les dernières nouveautés des constructeurs. 22 marques seront présentes, auxquelles il faut ajouter la venue de fabricants de motos et de quads. Un centre d'essais vous permettra de tester les modèles exposés. Le billet d'entrée s'affiche à 7 €.

Audi Service



Avec Audi Service, prenez la route en toute sérénité.

Service Entretien à partir de **239 €⁽¹⁾**

Recommandé tous les 30 000 km ou 2 ans⁽²⁾, notre Service Entretien Long Life permet de prolonger les performances de votre moteur et de tester les systèmes de votre Audi.

En la confiant à nos techniciens formés et outillés pour traiter les spécificités de votre Audi, vous prolongez votre droit à l'Assistance (crevaison, panne et accident)⁽³⁾ de 2 ans ou 30 000 km.

Pour prendre un RDV atelier, connectez-vous sur audi.fr/RDV.

(1) Prix TTC conseillé, pièces et main d'œuvre incluses, pour un entretien des 150 000 km ou 10 ans (au 1er des deux termes atteint) correspondant à un service entretien périodicité de type 30 000 km, pour une Audi A1 ou Q3 (hors 6 cylindres et modèles S/RS) immatriculée avant le 31/12/2012. Comprend l'huile Long Life, le remplacement du filtre à huile, du bouchon ou du joint de vidange et du filtre à pollen ainsi que les contrôles prévus dans le plan d'Entretien Audi. Offre réservée aux particuliers, du 18/09/17 au 18/11/17 chez les Partenaires Audi Service participant, non cumulable avec toute autre offre en cours. Pour connaître la compatibilité de votre véhicule, consultez votre carnet d'entretien ou votre Conseiller Client. Des opérations complémentaires à suppléments de prix peuvent être à prévoir dans le plan d'entretien de votre Audi. Pour connaître les tarifs des autres modèles / périodicités d'entretien, contactez votre Conseiller Client. (2) Au premier des 2 termes atteint. (3) Voir conditions sur audi.fr/assistance.

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

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

CHEVRON FUTE

Bien que génial, le C3 Picasso appartient à un segment désormais en perte de vitesse. Tout le contraire de celui des crossovers et autres SUV, dans lesquels son remplaçant, le C3 Aircross, entend jouer un rôle de premier plan.

Par Stany Meurer Photos Christian Martin





Le Grip Control en renfort

Apparu dès 2009 chez Peugeot (sur le 3008), déjà vu sur le C4 Cactus et en option sur la finition Shine uniquement, le système Grip Control, doublé d'une fonction d'aide en descente par freinage automatique – un raffinement dont ne dispose pas le 2008 – est une assistance électronique à la conduite selon 5 modes (sable, tout-chemin, neige, ESP-off ou sélection automatique en position standard) complétée d'une monte pneumatique Mud&Snow livrable en 16 ou 17 pouces. Bien entendu, ce dispositif léger n'a pas l'efficacité d'une transmission intégrale, mais il pourra vous tirer d'affaire dans les limites du raisonnable et de ses capacités.





CITROËN FAIT
DES INFIDÉLITÉS À
MICHELIN. DÉSORMAIS,
LES AUTOS PEUVENT
ÊTRE CHAUSSÉES DE
PNEUS HANKOOK •••



ZÉRO BRUIT

La gouttière servant de rangement reçoit un tapis en caoutchouc bien pratique. Très profonde, la boîte à gants n'est guère commode à utiliser.



DISCRIMINATION

La recharge du smartphone par induction est disponible en option seulement. Sur Feel, elle fait partie du pack Connectivité (250 €), sur Shine, du pack Techno (650 €).



STYLE GRATUIT

Le pommeau de vitesse est assurément une jolie pièce. À l'usage cependant, il ne savre pas très agréable au toucher. Il aurait mieux valu le rendre plus ergonomique.



BOÎTE AUX CARTES

Les pérages s'abordent avec décontraction, la carte bancaire se trouvant à portée de main. En dessous, les réglages (intuitifs et accessibles) de l'affichage tête haute.



PUNITION

Pour désactiver le stop&start, aucune commande directe, et pas davantage de mémoire. Il faut impérativement passer (et repasser) par l'écran central via le menu "voiture". Agaçant...

AUCUNE EXCUSE

La reconnaissance des panneaux principaux s'affiche dans le petit écran coincé entre les deux compteurs

principaux. Ainsi, d'un simple coup d'œil, il vous sera facile de prendre connaissance des limitations de vitesse en vigueur.

Esprit Citroën

Vantée sur la C3, la caméra embarquée ConnectedCam n'est curieusement pas disponible sur le C3 Aircross. Notons l'arrivée d'un toit ouvrant panoramique (fixe jusqu'à présent chez Citroën) en option. La qualité des matériaux (à l'exception du cuir des sièges, très médiocre) est fort correcte, l'assemblage étou et le coloris de l'habitacle ne se limite pas à l'habillage des sièges, ce qui est bien vu. Assez curieusement, la banquette

arrière est fractionnée "à l'allemande" en 40/20/40, mais elle coulisse et se rabat selon la répartition 40/60 si l'on désire un plancher plat. La décoration de la troisième vitre latérale rappellera des souvenirs aux propriétaires de BX... qui redouteront qu'elle vieillisse aussi mal que sur cette dernière ! Hérité de la première C3, le petit accoudoir central avant pouvant se relever est réservé de façon égoïste au seul conducteur.

HÉRITAGE MAUDIT

Partagé avec le 2008, le frein à main à la poignée très particulière n'est certainement pas l'élément le plus intéressant repris à la Peugeot. On n'a jamais rien fait de mieux qu'une poignée classique...



Sans fioriture, le bloc instrumental se montre d'une lisibilité exemplaire. Les geeks seront déçus d'apprendre que le pavé numérique ne figure pas au programme du C3 Aircross.

Citroën le clame haut et fort: il change. Pour preuve, le constructeur n'a désormais plus honte d'évoquer son gloieux passé (même s'il écarte de façon peu élégante la DS dans certaines publicités pour d'obscures raisons...). Tente de mieux structurer ses gammes, élaguant à tout-va les branches malades (C4 et C5) au risque d'une certaine paupérisation de son offre. Néglige (un peu) le sentier de l'innovation pour emboîter les autoroutes de la mode et, donc, décliner des SUV ainsi que des crossovers à l'envi.

Mais il est toujours difficile de se débarrasser de ses vieux démons.

Ainsi, la marque manque toujours de foi et de conviction dans ses trouvailles, de persévérance pour les imposer ou, à tout le moins, de vision à long terme dans leur application. Dernier exemple en date : les airbumps. Après avoir vanté sans limite leurs mérites sur le C4 Cactus, douté ensuite de leur intérêt sur la C3 où ils restent proposés en option, Citroën les abandonne purement et simplement sur le C3 Aircross ! Dommage: ils semblaient parfaitement appropriés sur ce modèle. En outre, il semble s'agir davantage d'une radiation de dernière minute que d'un choix pris dès le départ du projet puisqu'ils étaient bien présents sur le concept C-Aircross présenté au Salon de Genève ! Après le volant à moyeu fixe et autres inventions passées rapidement à la trappe, l'histoire se répète donc. La logique m'échappe... Fermons la parenthèse. Pour contrer le succès du Captur, rivaliser avec le 2008 et riposter aux modèles existants et à venir des autres marques, Citroën n'avait pas d'autre choix que de faire preuve d'imagination

et de créativité pour offrir une proposition attrayante dans le segment des petits SUV. Baptisée C3 Aircross, sa réponse paraît bien née et armée pour relever victorieusement le défi. Voici pourquoi.

La silhouette de l'auto fait preuve de fraîcheur et d'originalité. Certes, ses formes évoquent la C3, mais il s'agit là d'un trait de famille bien naturel. Au risque de nous répéter, regrettions une fois encore l'absence des airbumps, qui au-

L'avis de Stany Meurer



Bouille sympa, intérieur original, il aurait obtenu 90% avec des rapports de transmission plus courts.



**SA BOUILLE
CRAQUANTE DEVRAIT
ÊTRE LE MOTEUR
DE SA SÉDUCTION !
DOMMAGE QUE
CITROËN AIT LAISSE
DE CÔTÉ LES
AIRBUMPS •••**

raient autant contribué à affirmer le caractère du véhicule qu'à protéger ses flancs. Cela dit, le C3 Aircross ne manque pas de charme avec sa bouille craquante qui devrait être le moteur

principal de sa séduction.

Cet atout ne se limite pas à la carrosserie. À bord, en effet, la présentation s'avère également aussi séduisante que convaincante. Et cela grâce à un ensemble de bonnes dispositions et d'arguments dont ne peut se prévaloir son cousin le Peugeot 2008. Tout d'abord, citons le bloc instrumental classique qui

conviendra à tout un chacun. Ensuite, louons la présence d'une banquette arrière coulissante sur 15 cm (avec, pour autre raffinement, des dossier inclinables, SVP!), élément indispensable pour rendre plus flexible la répartition habitacle/coffre, et par là même augmenter la modularité. Enfin, applaudissons la possibilité d'obtenir en option un dossier de siège avant passager rabattable, ce qui permet de transporter aisément de longs objets (jusqu'à 2,40 m), hayon fermé.



1

① Non seulement la position de conduite est parfaite, mais la visibilité périphérique est excellente. ② Le volume de coffre est canon, sa fonctionnalité remarquable, et comme il est modulable, que demander de plus ?



2



CITROËN C3 AIRCROSS 1.6 BlueHDI 120 ch Shine EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	120 ch à 3500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1560 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques	215/50 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,16 / 1,76 / 1,64 / 2,61 m
Poids / tractable freiné	1233 / 870 kg

Performances

0 à 100 km/h	9,8 s
Vitesse maxi	183 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	410 à 520 dm ³ *
------------------	-----------------------------

LE BUDGET

Prix	23 950 €
Malus (CO ₂)	0 € (107 g/km)
Prix du modèle essayé**	28 590 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Banquette coulissante. **Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

Alerte de franchissement de ligne, banquette AR coulissante, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, écran tactile 7 pouces, jantes alliage 17 pouces, radars de stationnement AR, reconnaissance des panneaux de signalisation, rétroviseur intérieur électrochromatique, système de navigation Connect Nav...

Options

Affichage tête haute + hi-fi system + recharge par induction du smartphone (650 €), commutation auto des feux de route + dossier de siège AV passager rabattable + alerte attention conducteur + Active Safety Brake (390 €), Grip Control (300 €), garnissage personnalisé (de 350 à 700 €), peinture spéciale/biton (de 200 à 950 €), roue de secours galette (120 €), toit ouvrant panoramique (850 €)...

Consommations

Mixte	4,1 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	4,7 / 3,8 l/100 km
Réservoir	45 l + 17 l AdBlue

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le moteur est pénalisé par la longueur extrême des rapports (plus particulièrement la 3^e). Le châssis avec les roues de 17 pouces est le parfait compromis confort/agrément de conduite. En 16 pouces, la suspension, trop souple, nuit au comportement routier.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Livrable selon trois niveaux de finition (Live, Feel ou Shine), le C3 Aircross est disponible avec trois moteurs essence (3 cylindres 1.2 82, 110 et 130 ch) ou avec deux diesels (4 cylindres 1.6 100 et 120 ch). Côté transmission, si les 1.2 PureTech 82 et 110 ch ainsi que le 1.6 BlueHDI 100 ch se contentent de boîtes à 5 vitesses, leurs dérivés les plus puissants disposent pour leur part d'un rapport supplémentaire. Les amateurs de conduite "2 pédales" se verront proposer la boîte automatique EAT6 sur le seul 1.2 PureTech 110 ch.

De gros efforts sont réalisés sur l'équipement technologique embarqué.

Mais pour être à la pointe dans le domaine, il manque toujours à l'appel quelques éléments importants tels que: un régulateur de vitesse adaptatif; une vraie caméra "bird view" et non une 180° arrière maquillée en fausse installation 360°; une aide au maintien de voie (la voiture dispose d'une simple alerte).

Quelques kilomètres suffisent pour découvrir que le moteur 1.6 Blue HDI de 120 ch apparaît exagérément bridé par l'allongement des rapports de boîte imposé pour abaisser les consom-

mations et réduire les rejets polluants. C'est particulièrement flagrant en 3^e, où la voiture peine à la relance, mais déjà décelable lors d'un démarrage en côte, lorsque celle-ci est raide. Livré de série avec des roues de 17 pouces, le C3 Aircross Shine fait preuve d'un excellent compromis confort/agrément de conduite. En effet, moins dynamique qu'un 2008, il se révèle en revanche autrement plus confortable qu'un Captur, y compris de la dernière génération. Pour être franc, dans cette définition, il nous est apparu comme le plus réussi des trois.

Pour avoir essayé le même véhicule équipé de roues en 16 pouces (équipement d'origine en finition Feel), nous vous déconseillons cette monte qui dégrade aussi bien le confort que le comportement routier. Les suspensions, assouplies et/ou mal accordées avec les amortisseurs, peinent à contrôler le châssis dans ses débâtements. Amplifié par les épais flancs souples des pneumatiques, ce phénomène complique la tâche du train avant, qui manque alors cruellement de précision, d'efficacité et de motricité. À ce petit jeu, ni le conducteur ni les passagers ne sortent gagnants. ■

France Loisirs

Jugé encore trop exotique il y a quelques années, le pick-up a de plus en plus de fans en Europe. Du coup, Renault s'y met...

Par Stéphane Martin
Photos C.Hunsicker / Ace Team



En Amérique du Nord, le pick-up est incontournable. Le Ford F-150 est d'ailleurs le véhicule le plus vendu là-bas et ce depuis plus de... quarante ans !

À la fois bête de somme et 4x4 passe-partout, ce couteau suisse automobile représente le véhicule de loisirs par excellence. Longtemps réfractaires, les Européens commencent à les regarder différemment. Entre 2010 et 2016, les ventes de pick-up ont ainsi progressé de 85 %. Et ce sont les versions à double cabine – prisées des particuliers donc – qui se taillent la part

du lion avec plus de 51 % des chiffres. Et après les Britanniques et les Allemands, ce sont les Français qui en sont les plus friands. Il faut dire que le pick-up, classé chez nous dans les utilitaires, échappe au malus et à la taxe sur les véhicules de société ! Une aubaine qui ne devrait peut-être pas durer. De quoi donner des idées à Renault qui, grâce à son alliance avec Nissan, dispose d'un pick-up déjà tout prêt : le Nissan Navara. Malgré un avant spécifique qui reprend le style "maison" du moment, dont la calandre massive et les feux de jour en C, l'Alaskan reste un copier-coller de son cousin nippon.

Il affiche les mêmes dimensions XXL : 5,40 m de longueur, 1,85 m de large (2,08 m avec les rétroviseurs déployés), et n'a donc pas vraiment vocation à jouer les citadins. Basé sur un châssis en échelle et doté de suspensions arrière multibras (quand presque tous ses rivaux utilisent encore des ressorts à lames), le Renault préfère se dégourdir les pneus (ici, du 255/50 R 18) dans les grands espaces, si possible, pas bitumés. C'est là qu'il fait la démonstration de tout son talent. Taillé pour le hors-piste, l'Alaskan exploite en effet sa très efficace transmission intégrale et toute une batterie d'aides à la conduite (contrôle →





- ➊ Si le confort est d'un bon niveau pour un pick-up, le 2.3 dCi délivre des performances modestes.
➋ Transmission intégrale, blocage de différentiel, contrôle de vitesse en descente, l'Alaskan n'est pas un 4x4 d'opérette!

de la vitesse en descente, différentiel électrique à glissement limité et même, en option à 800 €, un blocage de différentiel arrière) pour se sortir de presque tous les mauvais pas.

Sous son capot, nous retrouvons le 2.3 dCi du Navara et du... Renault Master.

Ce moteur éprouvé délivre, dans sa version simple turbo, 160 ch, mais il voit sa puissance grimper à 190 ch grâce à l'ajout d'un second turbo. Seulement voilà, même dans cette configura-

tion "boostée", il a fort à faire face aux 2086 kg (à vide!) de l'Alaskan. Il n'est guère aidé non plus par la boîte automatique à sept rapports, certes douce, mais trop peu réactive. Verdict ? Des performances moyennes et un agrément de conduite en berne. Nous n'osons même pas imaginer la situation avec la benne, qui peut emporter plus d'une tonne de chargement, pleine. Heureusement, le comportement routier est au niveau de la concurrence et la sobriété à la pompe semble de mise, pour un tel véhicule. En revanche, nous espérons un confort

plus prévenant grâce notamment à la présence des suspensions arrière multibras, surtout comparé à des concurrents plus rustiques. Mais, pick-up oblige, le Renault reste "sautillant" et le dCi monte dans les tours à grand renfort de décibels. Même "endimanché" dans cette version haut de gamme Intens, l'Alaskan reste un utilitaire. À bord, il ne ménage pourtant pas ses efforts pour séduire. L'habitacle, qui ne dépaysera pas les possesseurs de Navara, présente plutôt bien, même si les matériaux utilisés sont davantage robustes que cossus. L'ensemble est solidement



Peugeot Pick Up : l'autre pick-up français

Après douze ans d'absence sur le marché africain du pick-up, Peugeot revient avec un double cabine de 5,08 m de long, disponible en 4x4 avec boîte de transfert ou 4x2 à propulsion. Une seule motorisation au programme : un 2.5 turbodiesel de 115 ch, épaulé par une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports. À la conduite, le Pick Up offre des sensations proches de celles d'un utilitaire. Moteur bruyant, confort de suspensions sommaire... bien plus encore que sur l'Alaskan. Mais l'ensemble se montre robuste et fonctionnel. La benne, équipée de crochets d'arrimage et d'une ridelle pour faciliter l'accès, accepte 815 kg de charge utile. Peugeot le réserve à certains marchés d'Afrique, là où le constructeur bénéficie encore d'une forte image de marque, malgré l'arrêt de la 504 Pick-Up, en 2005.





Robuste, mais pas si rustique que ça, l'Alaskan est un véhicule très attachant.



CONSIDÉRÉS COMME DES UTILITAIRES, LES PICK-UP ÉCHAPPENT AU MALUS ÉCOLO •••

arrimé et les petites touches de plastique façon alu donnent l'illusion d'un certain standing.

La dotation de série, très complète de cette version, apporte aussi confort et agrément.

Accès et démarrage sans clé, système de navigation, caméra à 360°, sellerie cuir, siège conducteur électrique... Pas mal pour un

vulgaire engin de chantier ! En version double cabine pour un usage plus familial et routier, l'Alaskan a de surcroît le sens de l'accueil. La banquette arrière se révèle plutôt large et assez spacieuse. Les passagers devront malheureusement composer avec des dossier fins et un peu trop droits, pas au top du confort. Reste qu'à près de 46 000 €, soit autant qu'un Volkswagen Amarok, l'Alaskan semble bien prétentieux. ■



- ❶ À l'arrière, l'espace est généreux. Seul bémol, les dossier sont fins et droits.
- ❷ Parmi les accessoires proposés, un hard-top verrouillable est facturé 4 119 € pose incluse, le coffre installé dans la benne est vendu, lui, 557 €. ❸ À l'intérieur, le système d'arrimage, C-Channel, de série sur Intens, permet, via des crochets coulissants sur rails, d'assurer la bonne tenue de son chargement.



RENAULT ALASKAN 2.3 dCi 190 ch BVA 4x4 Intens EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 450 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne biturbo, diesel
Cylindrée / puissance fiscale	2 298 cm ³ / 8 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 12,4 m
Pneumatiques	255/60 R 18

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	■ 5,40 / 1,85 / 1,85 / 3,15 m
Poids / tractable freiné	2086 / 3 500 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 10,8 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	■ benne jusqu'à 1 tonne
------------------	-------------------------

LE BUDGET

Prix	■ 45 960 €
Malus (CO ₂)	■ 0 € (183 g/km)
Prix du modèle essayé*	48 060 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, ABS + AFS, accès et démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, antibrouillard, Bluetooth, caméra de recul + vision à 360°, dim auto bizona, contrôle de vitesse en descente, détecteurs pluie/luminosité, différentiel électronique à glissement limité, ESP, jantes alu 18 pouces, phares Full Led, régul./limiteur de vitesse, rétro intérieur jour/night auto., siège conducteur électrique, sièges AV chauffants, sellerie cuir, système multimédia avec écran tactile de 7 pouces/GPS/radio CD/MP3/port USB/prises Jack et 12V (x3), vitres et rétros électriques, volant cuir multifonction réglable en hauteur... ■

Options

Blocage de différentiel AR (800 €), peinture métal (600 €), toit ouvrant électrique (700 €).

Consommations

Mixte	■ 6,9 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 8,7 / 5,9 l/100 km
Réservoir	■ 73 l

Note EuroNCAP

NC

Pays de fabrication

Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Capable de transporter plus d'une tonne et de tracter 3,5 t, l'Alaskan devrait séduire les pros. Les amateurs d'activités de plein air apprécieront aussi ses capacités d'authentique baroudeur. Moderne, spacieux et richement doté, il manque hélas de pep. Pas de prévention tarifaire !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Avec ou sans cravate

PEUGEOT 3008
1.6 HDi 120 ch Allure



NISSAN QASHQAI
1.5 dCi 110 ch Tekna+



SEAT ATECA
1.6 TDI 115 ch Xcellence



Dans le monde des SUV compacts, la cravate n'est plus forcément de rigueur. Au contraire, revendiquer un certain goût pour l'aventure peut devenir un avantage. Jeep l'a bien compris... Par Guy L'Hospital Photos Denis Meunier

Mea culpa! À fouiller dans les archives de *L'Auto-Journal* pour retrouver un comparatif de SUV où figurait un modèle de la marque Jeep... j'ai bien failli y laisser ma soirée et rentrer chez moi avec le butin d'un pêcheur de la mer Morte.

Après réflexion (si, ça m'arrive), j'ai trouvé l'explication. Il y a autant de points communs entre l'emblématique marque américaine (bientôt chinoise?) et les SUV modernes, qu'entre un randonneur du dimanche et un concurrent de l'Ultra-Trail du Mont-Blanc. C'était vrai jusqu'à l'arrivée du Renegade et,

plus récemment, du nouveau Compass! Disponible en deux roues motrices, avec ou sans boîte automatique, le dernier-né abaisse son centre de gravité, affine son style, soigne sa finition et étoffe son niveau d'équipements, de manière à obtenir son ticket d'entrée dans la catégorie des SUV compacts. Chic, mais pas trop! Toutefois, pour déloger des premières places les Nissan Qashqai, Kia Sportage, Peugeot 3008 ou encore Renault Kadjar, il va devoir s'employer et faire preuve de modestie. Un peu à la manière du Seat Ateca, qui s'est offert le luxe de dominer l'ensemble des concurrents lors de notre dernier comparatif en ajustant au mieux son rapport prix/équipements.



Kia Sportage

1.7 CRDi 115 ch GT Line

30 990 €

SUR LA ROUTE Le Kia Sportage présente un léger surpoids par rapport au reste de la troupe. Et ce ne sont pas les insonorisants qui justifient cet embonpoint. Il suffit de lancer son moteur 1.7 CRDi qui émet une sonorité peu agréable, surtout à l'accélération. Pas de miracles en ce qui concerne les performances, très modestes. Pas besoin, d'ailleurs, de garder un œil sur le chrono pour s'en rendre compte, les accélérations du Sportage rappelant la vivacité d'un bon vieux diesel atmosphérique. La direction est précise, mais un peu lourde, tout comme la commande de boîte qui peut accrocher entre la 5^e et la 6^e. Les suspensions filtrent correctement les défauts qu'elles rencontrent sur la chaussée.

VIE À BORD Le style extérieur du Sportage, très réussi, n'est pas en adéquation avec l'habitacle, austère et pas assez soigné. À l'exception des revêtements supérieurs de planche de bord et contreportes, les matériaux déçoivent, même s'ils restent correctement assemblés. L'impression d'espace est meilleure qu'à l'intérieur du Jeep Compass. À l'arrière,

c'est lui le plus spacieux, tant pour les jambes que pour les épaules des occupants. La capacité du coffre est cependant un peu juste, remarque que l'on peut aussi appliquer aux différents rangements.

BUDGET Les modèles coréens qui surfent sur leurs conditions de garantie très avantageuses ne sont plus de si bonnes affaires à l'achat. En finition GT Line, plus encore en Premium (33 990 €), le Sportage affiche un tarif proche de ceux de la concurrence. Certes son niveau d'équipements est étouffé. Il est cependant privé des dernières avancées, comme le régulateur adaptatif ou le hayon motorisé. À l'usage, il consomme 6,4 l/100 km en moyenne, son gros réservoir lui autorisant une autonomie de plus de 900 km. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Bien équipé, doté d'un design soigné, le Sportage trébuche sur la route. Il manque d'agrément comme de confort. En tout cas, par rapport aux autres modèles de ce comparatif. Bravo pour la garantie 7 ans et l'habitacle spacieux.



Les assemblages sont bien réalisés, les matériaux supérieurs moussés mais l'ambiance et l'agencement restent austères.



À la loupe

Non seulement le Kia Sportage est garanti sept ans (ou 150 000 km), mais il offre aussi un système de navigation connecté (qui tient compte des ralentissements pour proposer des itinéraires adaptatifs) avec mise à jour gratuite de la cartographie durant sept années.

L'avis de Guy L'Hospital



Le médiocre agrément de conduite gâche l'émotion générée par le style très réussi du Sportage.



Un style soigné, mais un moteur dépassé pour le Sportage. C'est dommage.

L'avis de Guy L'Hospital



Une gueule, une vraie ! Mais trop de défauts sur la route pour rivaliser avec un 3008 ou un Ateca.



Jeep Compass

1.6 MultiJet 120 ch Limited

33 250 €

SUR LA ROUTE Le 4 cylindres 1.6 MultiJet d'origine Fiat a beau avancer une solide valeur de couple maxi, qui plus est obtenue dès 1750 tr/mn, il peine à s'arracher au démarrage. Il faut dire que l'engin pèse pratiquement 1 600 kg (quand un Seat Ateca dépasse de peu les 1 400 kg). Le Jeep ne se défend pourtant pas trop mal devant le chronomètre. Ses performances n'ont rien d'exceptionnel mais il ne se laisse pas totalement distancer, notamment en reprise sur les derniers rapports. Hélas, au moment de freiner ou d'enchaîner une suite de courbes, le poids se rappelle à votre bon souvenir. Suspensions fermes mais correctement amorties.

VIE À BORD Extérieurement, le Compass en jette. C'est beaucoup moins vrai à bord. Ceci, malgré cette livrée haut de gamme Limited dotée des derniers raffinements, dont une sellerie cuir. La finition reste un ton en dessous de la moyenne de la catégorie et, finalement, assez éloignée de ce que proposent les deux meilleurs de ce comparatif. Le design de la planche de bord n'est pas assez travaillé, l'impression d'espace

moindre qu'à l'intérieur des autres modèles... Pourtant, avec le Seat et le Kia, le Compass offre un généreux espace pour les jambes à l'arrière sans sacrifier le volume de coffre. Malgré le large écran tactile, l'ergonomie reste assez farfelue.

BUDGET En finition Limited, le Compass s'affiche à plus de 33 000 €. C'est l'un des plus chers de ce comparatif. Et des mieux équipés ? Ce n'est, en effet, pas le moins bien loti, puisqu'il propose la sellerie cuir, de multiples aides à la conduite, un système de navigation performant et connecté. Mais ce n'est pas le plus généreux pour autant. Hayon motorisé et toit ouvrant restent en option, et les projecteurs full LED ne sont pas disponibles. Le poids, toujours lui, pénalise fortement la consommation. Le Compass réclame pratiquement 1 litre de plus que le 3008. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Présent par le style, l'esprit "Jeep" s'évapore une fois à bord. Hélas ! Agrément, confort et finition ne lui permettent pas de se hisser au niveau des meilleurs. Ceci, malgré un bon niveau d'équipement et un espace habitable généreux.

Bien proportionné pour le marché européen, le Compass souffre toutefois d'un excès de poids.

e
ex aequo



À la loupe

Avec Toyota et Land Rover, Jeep revendique de réelles aptitudes en tout-terrain, même si un dos-d'âne prononcé devrait renvoyer le Compass à ses chères études. Ce qui ne l'empêche pas de proposer des **instruments d'aide au franchissement** (angles, boussole), étudiés pour traverser le désert. On ne se refait pas.



Ses commandes (pédalier, boîte) manquent de souplesse et la finition pourrait être plus soignée. Équipement complet.

L'avis de Guy L'Hospital

Dans cette catégorie, le confort ne suffit plus. Le Kadjar doit en offrir plus. Beaucoup plus...



Le Kadjar manque cruellement d'agilité pour jouer les premiers rôles. En revanche, son confort est remarquable.

4^e

Renault Kadjar

1.5 dCi 110 ch Intens

31 950 €

SUR LA ROUTE Avec son Kadjar, Renault joue à fond la carte du confort. L'insonorisation est soignée et les suspensions effacent sans difficulté les aspérités qu'elles rencontrent sur la chaussée. Ceci, tout en maîtrisant relativement bien les effets de caisse. Évidemment, comparé à l'Ateca ou au 3008, le Kadjar manque cruellement d'agilité, mais sa conduite n'est pas pesante. Le SUV Renault gère d'ailleurs bien son poids. Mais son petit moteur, un peu court en couple, ne lui permet pas de réaliser de très bonnes performances. C'est vrai pour les reprises comme pour les accélérations. À la conduite, les accélérations du Kadjar semblent toutefois plus alertes que celles du Sportage ou du Jeep. Très bon freinage.

VIE À BORD Si, par la qualité de ses matériaux ou encore l'agencement de sa planche de bord, le Kadjar fait illusion, il avoue rapidement des défauts d'ergonomie et d'équipement de confort. Les habitués de la marque regretteront sans doute l'absence de tablette verticale comme sur les Mégane, Talisman

ou Koleos. L'espace habitable se situe dans la moyenne du comparatif avec une belle impression en largeur depuis les places avant, davantage d'aisance à l'arrière qu'un 3008, par exemple, et une généreuse capacité de chargement. Rétrovision gênée par la présence d'appuie-tête arrière non escamotables.

BUDGET En finition Intens, le Kadjar maîtrise son prix de vente. À 31 950 €, c'est l'un des moins chers du lot. En ajoutant la sellerie cuir (1 600 €) et le toit panoramique (600 €), deux équipements de série sur le Nissan Qashqai, il perd son avantage financier par rapport au japonais. Il reste cependant assez intéressant sur ce plan, notamment grâce à sa consommation modérée, une des plus basses de ce comparatif. ■

LE BILAN aj ★★★☆☆

Le Kadjar s'apprécie principalement pour son confort, domaine où il joue les premiers rôles. Partout ailleurs, en habitabilité comme en conduite, il se situe dans la bonne moyenne de la catégorie. Ses équipements sont dépassés par rapport aux deux meilleurs.



CLÉMENT CHOULOT

À la loupe

Avec ce moteur, le Kadjar n'est pas disponible avec la transmission intégrale. En option (250 €), l'**Extended Grip**, un antipatinage évolutif associé à des pneus tout temps, renforce la motricité sur sol glissant. Une molette permet de sélectionner les modes Route, Sol meuble ou Expert.



Prévu de l'écran vertical R-Link, le Kadjar n'a pas grand-chose pour se distinguer des rivaux. Très bon maintien des sièges.

Abonnez-vous à

l'auto-journal

L'OFFRE BONUS



1 an - 25 n°s
de L'Auto-Journal

+ 5 Guides

+ La paire de jumelles
(valeur : 23 €)

= 50% de réduction !

Avec l'offre Bonus :
je paie - cher
et je reçois la paire de
jumelles



6,29€
par mois
SEULEMENT
au lieu de 12,69€

Les jumelles pliantes Vuarnet sont légères et robustes,
idéales pour les randonnées excursions, voyages,...
Poids : 210 g - Grossissement : 10x Ø 25 mm
Taille : 11 X 10 X 3,5 cm
Livrées avec une housse néoprène, lingette
et dragonne.

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

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

L'OFFRE BONUS

L'Auto journal (25 n°) + 5 Guides + la paire de jumelles pour 6€²⁹ par mois au lieu de 12€⁶⁹ soit 50 % de réduction. (908954)
Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de suspendre mon abonnement à tout moment. Je remplis le mandat de prélèvement SEPA ci-dessous auquel je joins un RIB.

L'OFFRE CLASSIQUE

L'Auto journal (25 n°) + 5 Guides à 79€ au lieu de 130€³⁴ soit près de 40 % de réduction. (908962)

Je commande la paire de jumelles à 23€ (654400)

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 mettre en évidence 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 fil client par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre :

2 - JE CHOISIS MON MODE DE RÉGLEMENT :

OFFRE BONUS : PAR MANDAT SIMPLIFIÉ

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

Numéro d'identification international du compte bancaire - IBAN :

Code international d'identification de votre banque - BIC :

_____ (8 ou 11 caractères selon votre banque)

Signature obligatoire

FAIT à :

LE : _____ / _____ / _____

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 bénéficierez 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 : _____

Signature obligatoire

Cryptogramme : _____

Nissan Qashqai

**1.5 dCi 110 ch Tekna+
33 850 €**

SUR LA ROUTE Il ne faudrait pas enterrer trop vite le Nissan Qashqai. Le pionnier de la catégorie battait encore son propre record de vente en mars dernier, peu de temps avant le restylage. En cette rentrée, il nous revient avec un style et un niveau d'équipements dépoussiérés. Mais pas que... Un gros travail sur l'amortissement et l'insonorisation a été réalisé. Sur la route, le Nissan rivalise avec 3008 et Kadjar en confort. Son moteur dCi de 110 ch évolue à la marge. Ses émissions de CO₂ en baisse impliquent une démultiplication finale allongée. L'incidence sur les performances reste minime même si les reprises sur le dernier rapport sont pénalisées. Le Qashqai conserve son très bon comportement routier, un peu plus vif que celui de son cousin Kadjar.

VIE À BORD Impossible de changer toute la garde-robe à l'occasion d'un restylage. Nissan a bien renouvelé la sellerie. Le volant profite d'un méplat, sa jante s'est épaisse (37,5 mm contre 34 mm) pour renforcer l'impression de qualité perçue. Mais la planche de bord reste la même, tout comme l'écran multimédia qui paraît ridicule aujourd'hui comparé

à celui des Jeep, Peugeot ou Seat. Comme l'Ateca, le Qashqai avance un gabarit assez compact, mais ses cotes d'habitabilité sont beaucoup moins valorisantes et son volume de coffre reste en retrait par rapport à ce qui se fait de mieux dans la catégorie.

BUDGET À première vue, le Qashqai paraît hors de prix dans sa nouvelle finition haut de gamme. Déjà impressionnant en finition Tekna, c'est carrément Byzance sur la Tekna+. Tout est de série, des projecteurs full LED à la sellerie cuir, en passant par le toit vitré panoramique ou les sièges chauffants. En consommation, le Qashqai se révèle un peu plus frugal que ses principaux rivaux. Notez la garantie légèrement plus généreuse que celle de Renault : 3 ans ou 100 000 km. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Longtemps considéré comme la référence de la catégorie, le Qashqai s'est laissé rattraper, et même dépasser, par la concurrence. Si cette version restylée ne lui permet pas de reprendre la tête, elle devrait s'avérer suffisante pour le rendre à nouveau séduisant jusqu'à l'arrivée de son remplaçant.



Du cuir aux aides à la conduite, tout est de série sur cette nouvelle finition Tekna+, mais le tarif s'envole.



À la loupe

Avant la fin de l'année, le Qashqai devrait bénéficier du système ProPilot, lancé sur la nouvelle Leaf, une assistance à la conduite de niveau 2 qui permet de gérer, sur voie rapide, jusqu'à 110 km/h, la direction, l'accélération et le freinage tout en maintenant le véhicule dans sa file. Évidemment, ceci ne sera possible qu'en gardant les mains sur le volant.



L'avis de Guy L'Hospital



Comme le bon vin, le Qashqai se bonifie avec le temps. Dans la catégorie, c'est un de mes préférés.

Pour résister aux multiples attaques de la concurrence, le Qashqai profite d'un restylage qui vise à améliorer son niveau de confort.

L'avis de Guy L'Hospital



Pour moi, c'est de loin le meilleur SUV compact. Hélas, son tarif donne à réfléchir.



Peugeot 3008

**1.6 HDi 120 ch Allure
32 950 €**

SUR LA ROUTE Dans la catégorie, le 3008 fait désormais figure de référence... et d'épouvantail. Les chiffres de vente du Peugeot rendent ses rivaux rêveurs et le simple fait d'avoir à se confronter à lui ne laisse pas beaucoup d'espoir quant à l'issue du match. Il faut dire que le 3008 coche pratiquement toutes les - bonnes - cases: poids contenu, insonorisation soignée avec, à la clé, le meilleur rapport confort/agrément de conduite de ce comparatif. S'il ne domine pas l'ensemble des concurrents dans tous les domaines (le Kadjar et le Sportage freinent plus court, le Compass se montre plus vif en reprises sur le dernier rapport), il ne commet aucun faux pas. Seule sa commande de boîte manque encore de précision.

VIE À BORD Plus encore que sur la route, le 3008 impressionne par son habillage, à l'ambiance et la finition soignées. S'il affiche la capacité de chargement la plus généreuse, celle-ci est hélas obtenue au prix d'un espace aux jambes à l'arrière ridicule. Il ne propose que 24 cm, les grands adolescents préféreront monter

dans le Sportage ou l'Ateca. À l'avant, c'est beaucoup mieux, la planche de bord mange sur les contre-portes, améliorant grandement l'impression d'espace. Les rangements ne manquent pas.

BUDGET En finition supérieure Allure, le 3008 propose un niveau d'équipement appréciable. Parmi les petits plus du modèle, nous citerons la reconnaissance des panneaux de signalisation ou encore le système de navigation 3D et connecté. Mais le cuir, le toit ouvrant ou encore le hayon motorisé demeurent facturés en supplément. Sa consommation est remarquable. Elle ne dépasse jamais 6 l/100 km, y compris sur autoroute. En moyenne, il se contente de 5,9 l/100 km. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Il a tout juste. Ou presque ! Confort et agrément remarquables, bonnes performances, consommation maîtrisée... Et pourtant, la victoire lui échappe. En cause, un rapport prix/équipements plus proche du monde du premium que des tarifs que pratiquent les constructeurs généralistes.

Le 3008 reste plus cher que ses rivaux, mais il les domine dans pratiquement tous les domaines.



À la loupe

En sélectionnant l'option **i-Cockpit Amplify**, les sièges avant du 3008 se dotent d'une fonction "massage". Différents types de massages et d'intensité sont disponibles. Le massage peut être lié au diffuseur de parfum. De dynamique, l'ambiance à bord peut devenir beaucoup plus zen.



Même lorsqu'il ne s'agit pas d'une finition haut de gamme (Active sur la photo), l'ambiance reste très plaisante.

Grâce à son poids maîtrisé, l'Ateca se montre aussi agile que le 3008. Il est en revanche moins confortable.

1^{er}



Seat Ateca 1.6 TDI 115 ch Xcellence 31 360 €

SUR LA ROUTE Le Seat Ateca peut être considéré comme un Tiguan allégé. Dans tous les sens du terme. Il ne profite pas des mêmes niveaux de raffinement et technicité que son cousin. Mais il bénéficie de la même plate-forme qui permet d'économiser de précieux kilos. Sur la balance, l'Ateca se révèle le plus léger de la troupe. Et pas qu'un peu ! Sur la route, cela se ressent instantanément. Il se montre aussi précis et agile dans sa conduite que le Peugeot 3008. Mais il est aussi plus ferme. Sans devenir inconfortable, il éprouve davantage de difficultés pour effacer les plus petites aspérités de la chaussée. D'une manière générale, mis à part sa commande de boîte qui reste un peu plus précise, l'Ateca se situe toujours un ton en dessous du français dans tous les domaines. C'est particulièrement vrai pour le moteur TDI, moins agréable et

plus sonore. Il claque fort le matin à froid et émet un grondement sourd à bord à haute vitesse. Surtout, il manque de souplesse à bas régime, générant quelques à-coups de transmission à la remise des gaz. Le côté rustre de la mécanique n'est hélas pas compensé par des performances exceptionnelles. S'il parvient à suivre le Peugeot en accélération, il se laisse distancer en reprises à cause de ses deux derniers rapports très démultipliés. Freinage efficace, visibilité soignée, longueur contenue font toutefois de ce SUV un agréable compagnon au quotidien.

VIE À BORD Malgré son gabarit compact, l'Ateca offre une habitabilité parmi les plus généreuses de la catégorie. En ce qui concerne l'espace aux jambes à l'arrière, il fait jeu égal avec le Kia Sportage. Mais il se distingue



À la loupe

Chez Seat, même les SUV cultivent l'**esprit sportif**. Un trait de caractère pas facile à cerner sur l'Ateca. Ceci, même en affichant l'instrumentation dédiée à la recherche de performances sur l'écran central. Pression de turbo, valeur de couple... tout ça pour des reprises dignes d'un diesel atmosphérique !

Seat a allongé exagérément les derniers rapports de boîte. Résultat, l'Ateca se fait distancer en reprises.



L'avis de Guy L'Hospital



L'Ateca se montre plus léger que ses rivaux. Sur le papier, mais aussi dans sa conduite.



➊ C'est l'un des plus compacts de la catégorie, mais c'est aussi l'un de ceux qui offrent le plus de place à l'arrière.

➋ Son coffre n'est pas le mieux dessiné, un double plancher le rend plus pratique, mais Seat le facture en option 135 €.

➌ Bien vu, les crochets pour maintenir en position des sacs de provisions ainsi que les tirettes qui permettent de rabattre automatiquement les dossier de sièges.



FINITION SOIGNÉE, ÉQUIPEMENT COMPLET ET PRIX SERRÉ... L'ATECA AJUSTE LE TIR ET RAFLE LA MISE •••

aussi en largeur avec une impression d'espace supérieure au niveau de la planche de bord. Et ce n'est pas qu'une impression puisque les cotés au niveau des coudes et des épaules sont, là encore, parmi les meilleures. Son coffre est certes logeable (515 dm³), mais plus biscornu que ceux des Kadjar ou 3008. Surtout, Seat a la mauvaise idée de facturer en supplément (135 €) le plancher modulable qui permet d'obtenir une surface de chargement plane.

La présentation intérieure se montre soignée même si, là encore, le Peugeot 3008 est plus élégant. Si les deux modèles utilisent des plastiques durs en partie basse, l'Ateca cumule en optant pour des moquettes moins épaisses.

BUDGET C'est donc avec un solide retard que l'Ateca aborde le chapitre budget. Mais il se rattrape. En finition haut de gamme, 1 000 € le séparent d'un Peugeot 3008. Mais, si les projecteurs

full LED, le hayon motorisé et le toit ouvrant panoramique sont facturés en supplément sur le français, ils sont livrés de série sur l'Ateca. La démonstration est encore plus flagrante en optant pour le niveau inférieur Style. Celui-ci offre un équipement comparable au 3008 mais la différence de prix à l'achat dépasse les 4 500 €. De quoi accepter plus facilement l'écart de consommation (0,4 l/100 km), une fois de plus à l'avantage du 3008. ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Malgré son moteur trop bruyant, la fablessie de ses reprises, son confort moindre et sa consommation supérieure à celle du 3008, l'Ateca s'impose sur le fil. Cette victoire, il ne la doit qu'à son excellent rapport prix/équipements et au fait que Peugeot ait délibérément choisi de s'adresser à la clientèle du Tiguan, jumeau beaucoup plus onéreux.





SEAT ATECA
1.6 TDI 115 ch Xcellence



PEUGEOT 3008
1.6 HDi 120 ch Allure



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.

	Seat Ateca	Peugeot 3008	Nissan Qashqai	Renault Kadjar	Jeep Compass	Kia Sportage
Moteur/Transmission						
Puissance maxi	115 ch de 3250 à 4000 tr/mn	120 ch à 3500 tr/mn	110 ch à 4000 tr/mn	110 ch à 4000 tr/mn	120 ch à 3750 tr/mn	115 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm de 1500 à 3250 tr/mn	300 Nm à 1750 tr/mn	260 Nm de 1750 à 2500 tr/mn	260 Nm de 1750 à 2500 tr/mn	320 Nm à 1750 tr/mn	280 Nm de 1250 à 2750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel					
Cylindrée	1598 cm ³	1560 cm ³	1461 cm ³	1461 cm ³	1598 cm ³	1685 cm ³
Puissance fiscale	6 CV	6 CV	5 CV	5 CV	6 CV	6 CV
Transmission	aux roues avant					
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/6
Châssis						
Diamètre de braquage	10,8 m	10,9 m	11,4 m	11,4 m	11,8 m	11,1 m
Pneumatiques	215/50 R 18	215/65 R 17	225/45 R 19	225/45 R 19	225/55 R 18	245/45 R 19
Dimensions/poids						
L/l/h/empattement	4,37 / 1,85 / 1,62 / 2,64 m	4,45 / 1,85 / 1,62 / 2,68 m	4,38 / 1,81 / 1,59 / 2,65 m	4,45 / 1,84 / 1,62 / 2,65 m	4,40 / 1,82 / 1,63 / 2,64 m	4,48 / 1,86 / 1,64 / 2,67 m
Poids/tractable freiné	1416/1500 kg	1490/1500 kg	1448/1350 kg	1463/1450 kg	1591/1000 kg	1552/1400 kg
Performances						
1000 m d. a.	33,8 s	33,4 s	34,2 s	34,8 s	34,1 s	34,4 s
0 à 100 km/h	11,6 s	11,2 s	12 s	12,7 s	11,9 s	12,6 s
90-130 km/h en 4°/5°/6°	11/16,2/24,1 s	11,4/14,8/18,9 s	12,1/14,4/19,4 s	13,4/16,4/21,4 s	12,1/14,6/17,8 s	12,4/14/21 s
Vitesse maxi	169 km/h	179 km/h	179 km/h	168 km/h	178 km/h	174 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/65 m	10/32/65 m	10/31/65 m	10/31/63 m	12/33/69 m	10/31/64 m
Habitabilité/Coffre						
Longueur aux jambes AR	31 cm	24 cm	26 cm	28 cm	30 cm	32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/147 cm	149/148 cm	147/146 cm	150/147 cm	148/142 cm	153/150 cm
Volume de coffre	515 dm ³	547 dm ³	465 dm ³	520 dm ³	510 dm ³	497 dm ³
Niveau sonore						
Au ralenti/90/130 km/h	48/64,8/67,8 dB	45/63,4/67 dB	47,4/64,6/69,2 dB	45,9/68,3/70,6 dB	46,1/65,8/69,4 dB	46,4/65,2/68,5 dB

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



NISSAN QASHQAI
1.5 dCi 110 ch Tekna+

RENAULT KADJAR
1.5 dCi 110 ch Intens

KIA SPORTAGE
1.7 CRDi 115 ch GT Line

JEEP COMPASS
1.6 MultiJet 120 ch Limited

LE BUDGET

	Seat Ateca	Peugeot 3008	Nissan Qashqai	Renault Kadjar	Jeep Compass	Kia Sportage
Prix	31 360 €	32 950 €	33 850 €	31 950 €	33 250 €	30 990 €
Malus (CO ₂)	0 € (114 g/km)	0 € (104 g/km)	0 € (99 g/km)	0 € (99 g/km)	0 € (117 g/km)	0 € (119 g/km)
Prix du modèle essayé*	33 695 €	38 460 €	34 615 €	33 350 €	37 690 €	33 420 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans ou 100000 km	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	7 ans, 150000 km

Équipements communs

6 airbags, autoradio, banquette AR fractionnable, caméra de recul, climatisation auto, détecteurs de pluie/luminosité, jantes alliage, kit mains-libres, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, système de navigation, vitres électriques AV/AR, volant en cuir ajustable dans les deux plans...

Options

Hayon motorisé	série	450 €	–	–	1450 € ⁽¹⁾	–
Peinture métallisée	de 210 à 605 €	de 200 à 830 €	de 620 à 765 €	de 650 à 850 €	de 600 à 1150 €	de 630 à 730 €
Projecteurs full LED	série	1200 €	série	série	–	–
Reconnaissance des panneaux	–	série	série	série	–	série
Régulateur de vitesse adaptatif	185 €	400 €	–	–	1450 € ⁽¹⁾	–
Roue de secours galette	110 €	110 €	120 €	130 €	290 €	–
Sellerie cuir/sièges AV chauff.	800 €	900 €/200 €	série/série	1600 €	série/1450 € ⁽¹⁾	série/série
Toit pano./ouvrant pano.	–/1400 €	–/1400 €	série/–	600 €/–	–/1400 €	–/800 €

⁽¹⁾ Pack Confort comprenant aussi les essuie-glace et le volant chauffant, ainsi qu'un tapis de chargement réversible.

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km	5,9 l/100 km	5,8 l/100 km	6 l/100 km	6,8 l/100 km	6,4 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,3/6,7 l/100 km	6/5,7/6 l/100 km	5,7/5,7/5,9 l/100 km	6,1/5,9/6 l/100 km	6,9/6,8/6,6 l/100 km	6,4/6,1/6,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	794 km/50 l	898 km/53 l	948 km/55 l	917 km/55 l	882 km/60 l	969 km/62 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	République tchèque	France	Royaume-Uni	Espagne	Mexique	Slovaquie

CLASSEMENT GÉNÉRAL

	Seat Ateca	Peugeot 3008	Nissan Qashqai	Renault Kadjar	Jeep Compass	Kia Sportage
Sur la route	2 ^e	1 ^{er}	3 ^e exæquo	3 ^e exæquo	5 ^e exæquo	5 ^e exæquo
La vie à bord	2 ^e	1 ^{er}	3 ^e	4 ^e	5 ^e exæquo	5 ^e exæquo
Le budget	1 ^{er}	6 ^e	2 ^e	3 ^e exæquo	3 ^e exæquo	3 ^e exæquo

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

SEAT ATeca

S'il n'était question d'argent, la victoire du Peugeot 3008 ne ferait l'objet d'aucune discussion. Son niveau de jeu lui permet de dominer l'ensemble de la catégorie. Seul l'Ateca, grâce à son poids maîtrisé et son comportement agile, résiste à l'humiliation. Mais si l'ibère l'emporte au final, c'est essentiellement grâce à son rapport prix/équipements parfaitement adapté à la situation. Un Tiguan – le même en plus cher – aurait sans doute trébuché face au français.





Le code a changé

Par Pascal Richard Photos Thomas Antoine/ACE Team

JUSQU'ICI,
LA FORMULE
GAGNANTE DE
LA GOLF TENAIT
EN TROIS
LETTRES : TDI.
AUJOURD'HUI,
IL SEMBLE BIEN
QU'ELLE MISE
SUR UNE AUTRE
COMBINAISON...



Le moins que l'on puisse dire, c'est que le restylage de la Golf est passé inaperçu. À ce niveau-là, nous ne parlons plus de changements mais de retouches, et encore, bien timides. Toujours est-il qu'il en est une qui risque bien de faire du bruit. Planquée sous le capot, cette nouveauté a pour nom 1.5 TSI EVO. Vous l'aurez compris, il s'agit d'un tout nouveau moteur... essence. Une évolution du 1.4 TSI ? En fait, disons une optimisation très poussée. Le plus visible est bien évidemment la cylindrée, qui progresse de 1 400 à 1 500 cm³. Un gain qui écorne quelque peu le dogme du downsizing pratiqué depuis des années par... Volkswagen, justement ! Cette modification n'a en outre pas d'influence directe sur la puissance et le couple, stables par rapport à ceux de l'ancien 1.4 TSI. Mais l'alimentation et la combustion ont été optimisées grâce à un refroidissement plus efficace de la culasse et de l'air qui vient alimenter le turbocompresseur. Notons que le système de coupure des cylindres (ACT) est toujours au programme. Actif entre 1 400 et 4 000 tr/mn et jusqu'à une vitesse de



La présentation intérieure reste classique. L'instrumentation digitale (option, 580 €) se révèle très convaincante à l'usage.

130 km/h, il coupe deux cylindres lorsque le moteur n'est pas fortement sollicité, comme cela peut être le cas sur autoroute à vitesse stabilisée. À l'usage, rassurez-vous, son fonctionnement s'opère de manière parfaitement transparente.

Volkswagen annonce des performances et des consommations à faire pâlir de jalouse la Golf 2.0 TDI.

Pendant des années, le sigle TDI a été synonyme de succès pour Volkswagen, puis des

normes de plus en plus sévères de dépollution sont venues mettre à mal l'équation économique du diesel, plus coûteux à dépolluer que l'essence. Au point de chercher des solutions de repli plus ou moins avouables, si vous voyez ce que je veux dire... Mais c'est là une autre histoire. Aujourd'hui, c'est cette version 1.5 TSI EVO de 150 ch qui nous intéresse.

Au démarrage, cela fait longtemps qu'il n'y a plus match entre le TSI et le TDI : d'un côté le monde du silence, de l'autre... la tempête !

Pour l'heure, la Golf 1.5 TSI EVO 150 ch n'est disponible qu'à partir de la finition Carat, ce qui implique un prix de vente un peu élevé.

PLUS
Consommation très sage
Agrément de conduite
Présentation/finition
MOINS
Freinage juste correct
Motricité perfectible
Prix en finition Carat





1



2

➊ Sur le plan dynamique, la Golf reste dans le peloton de tête de la catégorie des berlines compactes. Un amortissement piloté est disponible en option (1 190 €). ➋ La boîte manuelle à 6 rapports se montre à la fois douce et précise. L'étagement ne pose pas de problème. La boîte DSG7 implique un surcoût de 1 610 €. ➌ Le 1.5 TSI EVO 150 ch est également disponible en version 130 ch. ➍ Doté d'un écran tactile de 9,2 pouces, l'ensemble multimédia Discover Pro est très pratique, mais il est en option (1 500 €).



3



4

LA GOLF 1.5 TSI EVO 150 ch CONCILIE AVEC BRIOAGRÉMENT DE CONDUITE ET SOBRIÉTÉ. EN FACE, LE DIESEL COMMENCE À TIRER LA LANGUE •••

TSI vs TDI, la messe est dite ?

Ce nouveau moteur essence 1.5 TSI va-t-il précipiter dans l'abîme le fier 2.0 TDI qui régnait jusqu'ici en maître sur la gamme Golf? La lecture de la fiche technique du nouveau 1500 cm³ essence peut le laisser penser. Reste à confirmer l'impression. Pour cela, direction Monthéry! Si, en relances, le 1.5 TSI prend les devants, les accélérations et la consommation tournent, elles, encore à l'avantage du 2.0 TDI... mais de bien peu! De trop peu, serions-nous tentés de dire. Pour quelques dixièmes de mieux ici ou là et 0,7 l/100 km de gagnés en moyenne, le diesel présente une note nettement plus salée. À finition égale, l'écart de prix est de 2460 € en faveur du 1.5 TSI.

Résultat? Face à une Golf 1.5 TSI 150 ch, son homologue 2.0 TDI 150 ch ne deviendra rentable qu'à partir de 121 981 km, écart qui grimpe même à 146 420 km en utilisant du SP 95/E10. C'est beaucoup. Sur le plan comptable, nous sommes tentés de dire qu'aujourd'hui, il n'y a plus de match. D'autant que, dans les années à venir, la fiscalité appliquée au diesel va se rapprocher de celle de l'essence. Dès lors, le diesel n'a même plus à se donner la peine d'allumer un cierge, la messe est dite!

L'autre fait étonnant est la plus grande disponibilité du moteur essence à bas régime. Certes, son couple est plus faible (250 Nm contre 340 pour le 2.0 TDI), mais il est disponible plus tôt (1 500 tr/mn contre 1 750) et, surtout, sur une plage plus étendue: de 1 500 à 3 500 tr/mn alors que celle du 2.0 TDI s'établit entre 1 750 et 3 000 tr/mn. En ville, la conduite du 1.5 TSI est infiniment plus agréable. Sur route, ce nouveau moteur essence n'est pas maladroit non plus. Plutôt fringant lors des relances, il permet de profiter des excellentes dispositions du châssis et notamment de la précision du train avant. À ce sujet, notre bonheur aurait été sans nuage si la motricité avait été parfaite. Mais nous avons noté à quelques reprises en sortie de courbe que l'antipatinage entraînait en action.

Toutefois, sur ce terrain aussi, le parallèle tourne encore à l'avantage de l'essence. Pas pour une histoire de performances, bien que ➔

Performances / consommation	1.5 TSI	2.0 TDI
Puissance (ch à tr/mn)	150 à 5 000	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 de 1 500 à 3 500	340 de 1 750 à 3 000
Accélération 0-100 km/h (s)	9,4	8,8
Reprises de 90-130 en 5 ^e /6 ^e (s)	10,4/13,2	10,8/14,4
Consommation moyenne (l/100 km)	6,6	5,9

FACE À DES BLOCS ESSENCE AUSSI SOBRES, LE DIESEL IMPOSE DES KILOMÉTRAGES ANNUELS ÉLEVÉS POUR ÊTRE RENTABLE ●●●

les relances de la Golf 1.5 TSI soient meilleures que celles de la 2.0 TDI, mais tout simplement parce que l'agrément mécanique s'avère bien supérieur. Agrément qui, en outre, ne se fait pas au détriment de la consommation puisque nous avons relevé une moyenne de 6,6 l/100 km, soit quasiment 1 l/100 km de moins que ses concurrentes. Chapeau !

À bord, nous retrouvons sur ce nouveau modèle les améliorations apportées à la Golf depuis son restylage, à savoir une instrumentation numérique proposée en option (580 €) et un ensemble multimédia plus abouti (Discover Pro, option 1 500 €). Ces équipements alourdissent sensiblement la petite note, mais ils se montrent tous les deux très convaincants. Pour le reste, pas de changement. La Golf TSI 150 ch propose, comme ses petites sœurs, une habitabilité correcte, sans plus, et un très bon niveau de confort. ■



➊ Les places arrière proposent une bonne garde au toit (99 cm), mais l'espace au niveau des jambes (26 cm) est un peu juste. ➋ De série, on trouve des jantes alliage de 16 pouces chaussées de 205/55. Ces jantes Madrid de 17 pouces sont facturées 720 €. Elles ne pénalisent pas le confort. ➌ Avec un volume de 431 dm³, le coffre de la Golf se situe au-dessus de la moyenne de la catégorie (378 dm³). ■

L'avis de Pascal Richard



S'amuser sur route et garder le sourire à la pompe, il n'en faut pas plus pour être heureux.



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.



LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission

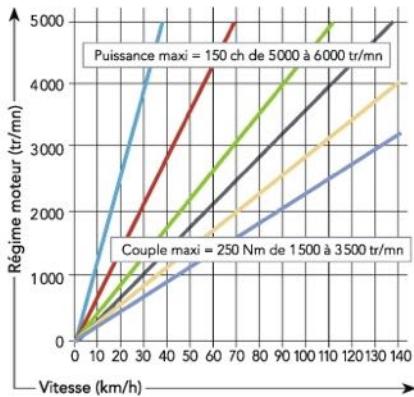
Puissance maxi	150 ch de 5 000 à 6 000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm de 1 500 à 3 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 498 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Diagramme des vitesses

Pour soigner sa consommation, la Golf 1.5 TSI 150 compte sur sa mécanique vertueuse et high-tech, mais aussi sur sa boîte de vitesses! Cela dit, l'allongement des rapports (surmultipliés à partir de la 5^e) n'est pas excessif. En clair, il ne pénalise ni les relances ni, surtout, l'agrément de conduite.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 8,37 km/h En 3^e = 23,24 km/h En 5^e = 36,88 km/h
En 2^e = 14,92 km/h En 4^e = 30,71 km/h En 6^e = 43,12 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,26/1,79/1,49/2,62 m
Poids/tractable freiné	1324/1500 kg

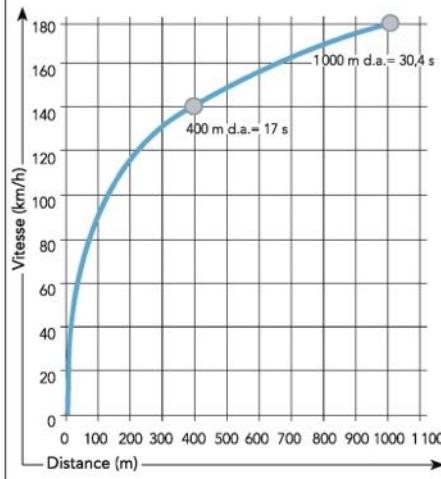
LA CONDUITE

Performances

1000 m départ arrêté	30,4 s
400 m départ arrêté	17 s
0 à 100 km/h	9,4 s
Vitesse maxi	208 km/h

→ Courbe d'accélération

Grâce à sa bonne valeur de couple (250 Nm) disponible très tôt (1 500 tr/mn), la Golf 1.5 TSI démarre assez franchement... mais ça ne dure pas! Disons que ça se calme assez rapidement. Au final, les accélérations se situent, de très peu, au-dessus de la moyenne de la catégorie (+ 0,3 s pour le 0 à 100 km/h, + 0,1 s pour le 1000 m départ arrêté).



Reprises

90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8,6/10,4/13 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en 4 ^e	12,2 s

Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en 4 ^e	402 m
---	-------

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	66 m



LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/146 cm
Garde au toit AV/AR	99/96 cm
Volume de coffre	431 dm ³
Seuil de chargement	68 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	36,9/65,4/68,8 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	30 330 €
Malus (CO ₂)	0 € (116 g/km)
Prix du modèle essayé*	35 420 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série

7 airbags, caméra de recul, clim automatique, ensemble multimédia avec écran tactile, freinage d'urgence autonome, GPS, ouverture des portes et démarrage sans clé, radar de stationnement AV/AR, régulateur de vitesse adaptatif, rétros électriques, volant ajustable dans les deux plans...

Options

Amort. piloté (1 190 €), peinture métal. (650 €)...

Consommations

Moyenne	6,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7/6,5/6,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	757 km/50 l

Note EuroNCAP

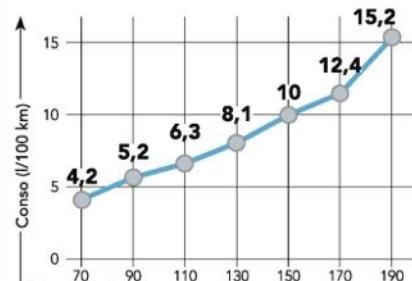
5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

→ Consommation à vitesse stabilisée

Sur le chapitre de la consommation, la Golf 1.5 TSI EVO 150 ch domine ses rivales de la tête et des épaules. Face à la 2.0 TDI, l'écart reste faible jusqu'à 110 km/h (0,7 l/100 km) puis se creuse doucement jusqu'à 150 km/h. A partir de là, la diesel devient nettement plus sobre (+ 2 l d'écart), mais il s'agit là de vitesses que la morale réprouve...



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus ça va et moins ça va pour le diesel ! En optimisant ses moteurs essence et en laissant le TDI en jachère, Volkswagen semble clairement nous dire vers qui son cœur balance. Nous ne nous en plaindrons pas car, à l'usage, cette Golf 1.5 TSI est aussi plaisante que sobre. De TDI à TSI, le code a bien changé !

LES EXPERTS AJ

Surtout ne lappelez plus Passat CC ! Pour le distinguer de la familiale dont il dérive pourtant toujours, Volkswagen a donné un vrai patronyme à son coupé 4 portes. Est-il vraiment plus distingué ? Nos Experts ont voulu y regarder de plus près.

PHOTOS YANN LEFFEBRE



Conçue sur la même base que la Passat, l'Arteon est plus longue de 10 cm qui œuvrent à lui donner sa prestance.



En mode Confort, c'est un régal pour parcourir de longues distances.

VOLKSWAGEN ARTEON

2.0 TSI 280 ch DSG7 R-Line

53 420 € - Malus écologique : 3 473 € (164 g CO₂)



La position de conduite a autant séduit notre expert taxi que notre pilote.



Les aspects pratiques ne sont pas oubliés. Le coffre est tout simplement immense et très accessible grâce au hayon motorisé.



Difficile de parler d'agilité pour une berline de plus de 1 700 kg. Mais le 4 cylindres de 280 ch fait ce qu'il faut pour donner de l'entrain.



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

“
Si on ferme les yeux, on est (presque) dans une Audi !
”

**L'avis
du
pilote**



Quel dommage d'avoir mis un affichage tête haute au rabais! Cet écran en plexiglas au milieu du champ de vision fait tâche dans une voiture de ce standing. Une projection directe dans le pare-brise aurait été plus appropriée. Sans cela, quelle classe! Cette VW n'a pas grand-chose à envier à une Audi. Je suis très bien installé et l'ergonomie des commandes est exemplaire. Je critiquerai simplement la visibilité arrière à cause de la petite lunette. La conduite est juste un régal! Le confort de suspension est assez ferme en Sport, mais il suffit de basculer en mode Confort pour obtenir une meilleure filtration. **Le fait de bien sentir la différence entre les programmes de conduite est appréciable, je trouve.** Cette Arteon est bien suspendue; elle affiche un comportement routier équilibré et plaisant. Sur un freinage en appui, elle sous-vire un peu, mais l'attaque des freins est bonne et l'ABS ne se déclenche pas trop vite. Quant au tandem moteur/boîte DSG7, il est top!

“
L'Arteon joue la carte chic, mais elle n'en fait pas cadeau et le malus est lourd.
”

**L'avis
de la
journaliste**



C'est vrai qu'elle a de la classe, cette Arteon. Difficile en la voyant de reconnaître une Passat. C'est à son avantage. Mais en ville, elle est encombrante. Si l'on n'emmène pas régulièrement des passagers –encore que l'habitabilité arrière soit plus que correcte– c'est une manière plus élégante de rouler qu'en berline familiale. Plus plaisante aussi, surtout avec cette version turbo essence de 280 ch, comme l'a détaillée mon voisin de bureau Pascal Richard, dans L'AJ n° 991. VW a toutefois eu recours à quelques économies d'échelle: la présentation est identique (à de menus détails près) à celle de la Passat. Mais la facture elle, n'est pas la même. Certes, le ticket d'entrée est plus accessible que chez Audi et l'équipement de cette livrée R-Line est pléthorique, mais 53 420 €, c'est une somme. **Le malus (3 473 €) fait aussi grincer des dents.** Sans être indécente, la consommation donnera plus le sourire au pompiste qu'au propriétaire.

“
J'aime beaucoup, mais je la trouve franchement chère pour une Volkswagen.
”

**L'avis
du
taxi**



Pour un peu, je me croirais dans mon Touran! J'exagère, c'est vrai... La présentation est tout de même plus élégante, les matériaux plus raffinés et l'ambiance lumineuse nocturne très agréable. **Mais je retrouve l'univers caractéristique des Volkswagen que j'affectionne tant:** l'ergonomie des commandes est évidente, toutes les informations de bord parfaitement lisibles. Le large écran numérique des compteurs et l'écran tactile du système multimédia contribuent aussi à l'agrément et au confort de conduite. Dans cette version, le moteur envoie ce qu'il faut et je trouve qu'il fait un joli bruit pour un 4 cylindres. L'insonorisation est par ailleurs remarquable. À l'arrière, les passagers sont comme des coqs en pâte. Du moins aux places latérales, parce qu'au centre, c'est la punition du fait du tunnel de servitude (transmission 4Motion) et du dossier trop raide. Chapeau pour le coffre: immense (657 dm³) et parfaitement accessible.



Si la GT3 étale son panache sur circuit,
la super-911 n'oublie pas d'être facile
au quotidien. Sauf pour la rétrovision...



PORSCHE 911 GT3 500 ch

Accord Majeur

Née en 1999, la GT3 atteint sa majorité. Dès sa naissance, son potentiel était évident. Il fallait qu'elle prenne quelques muscles pour intimider encore davantage.

C'est désormais chose faite. Officiellement adulte, la GT3 confirme ce que nous savions déjà : pour limer du circuit en arrivant par la route, c'est la reine.

Par Sylvain Vétaux Photos Greg

Addictive : voilà ce qui caractérise le mieux la dernière réalisation Porsche. Pas dans sa poussée, même si, avec ses 500 ch, cette 991 GT3 Phase II ne se traîne pas, mais dans son caractère. Avec l'arrivée du 3 l turbo dans la 911 "normale", nous avions peur que la nouvelle GT3 ne soit plus LA GT3 : cette auto au tempérament brut de décoffrage, avec un moteur qui réclame de prendre des tours pour que le conducteur prenne son pied. Et dans ce restylage, nous atteignons l'extase. Oui, la GT3 a été retouchée. Ce n'est guère flagrant, je vous l'accorde. Boucliers en polyuréthane, aileron fixe en carbone positionné 20 mm plus haut et nouvelle infographie : les modifications sont subtiles. Mais l'essentiel est caché.

Sous le capot, un moteur de course : le 4 l présent dans les Cup et RSR qui arpencent les pistes du globe.

Nous sommes d'ailleurs surpris que Porsche n'ait pas réutilisé le moteur présent dans la RS ou la 911R. Mais Andreas Preuninger, le responsable du programme GT, nous le confirme : "Le moteur 4 l des RS et R est une base de 3,8 l que nous avons réalisée. Le bloc de la GT3 Phase II provient vraiment de notre Cup et c'est sa première application civile." Et c'est une réussite.

Ce moteur à carter sec est optimisé pour les hauts régimes. Comprenez par là que, s'il accepte d'évoluer sur un filet de gaz entre 1 500 et 4 000 tr/mn, il ne prend sa mesure qu'au-delà. Lorsque l'allure est modeste, la poussée l'est tout autant. Ce flat 6 est souple et onctueux en bas. Bref, pas vraiment l'image qui colle avec l'allure de pistarde homologuée de la GT3. Mais passé le mi-régime, le tempérament mécanique change. Tout l'inverse d'un moteur turbo. L'extase ne vient pas de l'uppercut asséné mais de la sonorité extraordinaire du moteur. Au point que le conducteur s'inquiète même de savoir si toutes les pièces sont bien à leur place tant le concert métallique est oppressant. Envirant. Jouissif. Au sens premier du terme : à bord de la GT3, impossible de ne pas être aux anges et envahi par cette furie mécanique. Au chapitre du moteur, la GT3 ne peut renier sa filiation. Comme un bonheur n'arrive jamais seul, les autres secteurs sont tout aussi probants. La GT3 est 44 mm plus large qu'une Carrera et 25 mm plus basse. La 911 étant déjà alerte et précise dans ses placements, nous ne sommes pas surpris de nous retrouver au volant d'un engin qui se joue de la force centrifuge en appui et se comporte comme une véritable sangsue dans les virages. Trois raisons à cela : les voies plus larges, les pneus semi-slick Michelin Sport Cup 2, très amoureux du bitume →

PLUS

Sonorité extraordinaire
Boîte de vitesses géniale
Comportement sportif

MOINS

Options nombreuses
Suspension à basse vitesse
Budget pneus



Une débauche de plaisir ! L'ambiance : un concert de hard rock dont vous êtes l'unique invité.



La GT3 est proposée avec deux types de transmission. La PDK remporte la palme de la réactivité, mais la manuelle flatte davantage les sens.

lorsqu'il est sec, et les roues arrière directrices. L'angle maxi de braquage est de 1,5° et le système, déjà présent sur d'autres 911, accentue la vivacité dans les inscriptions et la rigueur en sortie de virage. Ceux qui pensent encore qu'une GT3 emmenée tambour battant devient piégeuse en seront pour leurs frais.

La pistarde de route (ou la routière pour piste) est intuitive dans sa prise en main, d'une précision presque absolue dans ses placements, fabuleuse

mécaniquement. Mais quid de sa polyvalence ? Ne mentons pas : nous avons connu 911 plus pratique. Une option permet de lever le museau pour éviter qu'il ne se transforme en faucheuze de rampes de parking. La suspension pilotée préfère un rythme politiquement incorrect à une conduite coulée pour travailler convenablement. Enfin, l'immense aileron annihile tout espoir de voir si quelqu'un veut vous doubler... On rigole, bien sûr. Pour la première fois de sa carrière, la GT3 est proposée

avec deux transmissions. Les puristes avaient regretté que la 991 ait succombé à la PDK, le mal est réparé. La boîte manuelle (option gratuite) ne mérite que des louanges, mais pour qui souhaite chasser le chrono, c'est par la robotisée qu'il faut passer : 3,8 s pour franchir les 100 km/h, avec deux roues motrices uniquement, rappelons-le. Le kilomètre départ arrêté est affaire de 21,4 s.

Dans notre base de mesures, catégorie sportives de 500 ch et plus, à part le dragster 911 Turbo S (560 ch, transmission intégrale), rien ne va aussi vite.

La GT3 colle une seconde à une F-Type R ! Et enterre la concurrence lorsqu'il s'agit de planter les freins. Une 911 freine déjà fort. Une GT3 étant une super 911, elle freine super fort. Seulement 59 m pour stopper sa course depuis 130 km/h, là où une AMG GTS réclame 6 mètres de plus : c'est rassurant – enfin pas pour la Mercedes. Pourtant, la Porsche n'est pas une ballerine avec ses 1 500 kg vérifiés (en PDK). Mais en dépit de ce poids qui ferait hurler les "lotusiens", c'est bien le sentiment d'extrême agilité et de précision qui domine au volant. Que l'on soit sur piste ou sur la route. Pensez d'ailleurs à jeter un coup d'œil fréquent à la jauge de carburant car, si elle n'est pas la plus puissante du segment, la GT3 réclame quand même quelques arrêts à la station-service. ■



Grâce à ses roues arrière directrices, l'inscription en virage défie l'entendement. La GT3 ne quitte jamais la trajectoire idéale.



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

PORSCHE 911 GT3 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	500 ch à 8 250 tr/mn
Couple maxi	460 Nm à 6 000 tr/mn
Type	6 cylindres à plat, essence
Cylindrée / puissance fiscale	3 996 cm ³ /NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 7

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques AV / AR	245/35 / 305/30 ZR 20

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,56 / 1,85 / 1,27 / 2,46 m
Poids / tractable freiné	1 500 kg / NC

Performances

1000 m d.a.	21,4 s
0 à 100 km	3,8 s
90-130 km/h en D	7,6 s
Vitesse maxi	320 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	10/29/59 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	NC
Largeur aux coude AV / AR	141 cm / NC
Volume de coffre	165 dm ³ (+ 50 dm ³ derrière sièges)

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	58/74,1/77,4 dB
--------------------------	-----------------

LE BUDGET

Prix	155 255 €
Malus (CO ₂)	10 000 € (288 g/km)
Prix du modèle essayé**	191 763 €
Garantie	2 ans, km illimité

* Donnée constructeur. ** Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, antipatinage, clim auto bizona, contrôles de pression des pneus, ESP, GPS, jantes de 20 pouces, phares bi-xénon, radio 150 W avec 8 HP, suspension pilotée PRISM, rétros ext. électriques chauffants, sièges cuir partiellement élec., volant en Alcantara réglable.

Options

Caméra de recul (660 €), freins carbone/céramique (9 264 €), intérieur cuir/Alcantara (3 060 €), phares à LED adaptatifs (2 160 €), peinture spéciale (3 600 €), réservoir 90 l (120 €), sièges baquets carbone (4 740 €), système de levage de l'avant (2 280 €).

Consommations

Moyenne	13 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	15,6 / 11,5 / 11,8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	492 km / 64 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Ce millésime ne révolutionne pas la GT3, il la bonifie. Il fait la liaison entre la polyvalence de la 911 et la radicalité d'une voiture de course. Le meilleur des deux mondes.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LA PISTARDE DE ROUTE EST INTUITIVE DANS SA PRISE EN MAINS, D'UNE PRÉCISION ABSOLUE DANS SES PLACEMENTS ...



ADN ALPINE MODIFIÉ

Alors qu'il doit aussi affronter une concurrence interne plus jeune (Talisman, Grand Scénic, Koleos), l'Espace a le privilège d'inaugurer le 1.8 turbo essence qui équipera aussi l'Alpine. Pas de quoi en faire un sportif, mais assez pour lui donner un coup de fouet. Par Mélina Priam Photos Clément Choulot

L'avis de Mélina Priam



Il est loin d'être irréprochable, mais l'ambiance à bord, très sereine, est vraiment agréable.



MISE À JOUR TECHNO

À peine sortis, les systèmes multimédias sont dépassés. Deux ans après son lancement, l'Espace profite de l'arrivée de ce moteur pour améliorer son R-Link 2. Celui-ci est compatible avec les fonctions Apple CarPlay ou Android. Apparaît aussi une application My Renault pour ceux qui veulent rester connectés à leur voiture via leur smartphone en toutes circonstances, programmer le GPS à distance, par exemple.



COEUR D'ALPINE

Pour concevoir ce 1.8 que l'on découvrira bientôt sous le capot de l'Alpine (en version 252 ch) et de la Mégane R.S. (voir p. 32), les motoristes de Renault Sport sont certes partis de l'ancien 1.6 TCe qu'il remplace ici. Mais le bloc a été pensé pour répondre aux exigences d'une sportive. Résultat: entre l'augmentation de cylindrée, un turbo à double entrée, une double distribution variable et j'en passe, il offre bien davantage que 25 ch en plus. Sans devenir un athlète, l'Espace gagne répondant, rondeur et souplesse. Merci aussi aux 40 Nm de couple en plus.





CLASSE À LA FRANÇAISE

Quand on prétend incarner le haut de gamme, il faut se montrer à la hauteur. Au premier abord, l'Espace a du charme ! Il règne à bord un esprit "salon" très agréable. De là à rivaliser avec Audi, Mercedes ou BMW, pas encore. Les plastiques durs, les commodos de Clio ou des détails de finition chiffronn... Renault pousse néanmoins le vice jusqu'à proposer un aménagement façon limousine : deux sièges arrière électriques et chauffants séparés par une console. Le hic ? Il s'agit d'une transformation post-usine facturée... 30500 € !



ESPRIT DE FAMILLE, ES-TU LÀ ?

L'Espace a beau avoir affûté sa ligne et perdu un ou deux centimètres en garde au toit, il ne trahit pas l'esprit de sa lignée. Il est le seul Renault à embarquer 7 personnes avec autant d'égards. Ici, les strapontins arrière ne sont pas réservés qu'aux enfants. Seul bémol, le pack 7 places est facturé 1500 € ! Les rangements ou la fonction One-Touch pour rabattre les sièges en un clic illustrent son sens pratique. Quelques couacs : l'emplacement pour smartphone trop petit pour la plupart des modèles actuels et les porte-gobelets avant inaccessibles.



TOUT EST SOUS CONTROL

Si la transmission intégrale est à la mode, Renault mise, lui, sur son système 4Control à roues arrière directrices. Ce n'est pas nous qui le blâmerons. D'une part, ce dispositif (de série sur Initial Paris) contribue à la maniabilité à faible allure ; de l'autre, c'est le gage d'une agilité étonnante sur route. Aucun autre monospace de ce gabarit ne peut se targuer d'une tenue de route aussi précise et enjouée. C'est d'autant plus agréable qu'il est associé à une suspension pilotée qui se charge, elle, du confort, excellent !



RENAULT ESPACE

TCe 225 ch EDC Initiale Paris 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-Monthély.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	225 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 798 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	235/55 R 19

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,86 / 1,89 / 1,68 / 2,88 m
Poids/tractable freiné	1788/2000 kg

Performances

1000 m d.a.	29,5 s
0 à 100 km	8,2 s
90-130 km/h en Drive	7,6 s
Vitesse maxi*	224 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR**	18-35 cm
Largeur aux coudes AV/AR	156/155 cm
Volume de coffre**	610/705 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	44,5 / 64,3 / 67,9 dB
--------------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	48 400 €
Malus (CO ₂)	1 613 € (152 g/km)
Prix du modèle essayé***	54 403 €
Garantie	3 ans ou 150 000 km

* Données constructeur. ** Selon position des sièges.

*** Avec options et malus inclus.

Équipements de série

Accès/démarrage sans clé, aide au parking assisté, AFIL, Bluetooth, clim. auto, détecteurs pluie/luminosité, hayon élec., lecture des panneaux régul./limit. de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV élec., surveillance angles morts, syst. multimédia R-Link 2, écran tactile 8,7 pouces...

Options

Peinture métal./spéciale (740/940 €), toit ouvrant élec. pano. (1 200 €)...

Consommations

Moyenne	8,9 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	9,9 / 8,7 / 8,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	651 km / 58 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Au-delà de performances en léger progrès et d'un meilleur agrément, ce nouveau 1.8 remet l'Espace dans l'actualité. Lequel, même s'il n'est pas exempt de défauts, reste l'une des Renault les plus réussies du moment.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Une
place
au
soleil





Après le Soul et le Niro, Kia persévère sur le créneau des petits SUV avec le Stonic. Pour se démarquer sur un segment pour le moins encombré, il mise sur son physique et ses qualités dynamiques. Suffisant pour déloger les ténors du segment ?

Par Pierre-Louis Champeaux
Photos Arnaud Saunier

La catégorie des petits SUV (comprenez ceux dont la longueur n'excède pas 4,3 m), quasi inexistante il y dix ans – qui se souvient du Daihatsu Terios ? – est aujourd'hui en plein boom. Les Renault Captur et Peugeot 2008, en bonne position dans le top 10 des ventes françaises, en sont la parfaite illustration. Kia, qui compte bien poursuivre sa croissance sur notre marché, veut donc sa part du gâteau. Et les Soul et Niro, me direz-vous ? En fin de carrière, le premier va se concentrer sur l'électrique. Quant au second, il est certes un peu plus imposant (4,36 m) et garde surtout l'exclusivité de l'hybride, pour l'instant refusée au nouveau venu. En effet, le Stonic se contente de deux moteurs essence 1.4 de 100 ch et 1.0 turbo de 120 ch, ou du diesel 1.6 de 110 ch. Une proposition restreinte mais qui correspond au cœur du marché des particuliers, la cible du constructeur coréen. Dans cette optique, n'attendez pas de versions 4x4. Elles ne représentent que 7 % des ventes des petits SUV en France. Kia fait l'impasse. D'autant que contrairement à son cousin le Hyundai Kona, le Stonic reprend la plate-forme technique de la Rio.

Faux 4x4, mais vrai séducteur, le Stonic affiche une présentation soignée et un équipement flatteur.

Avec sa peinture biton optionnelle (900 €) et ses flancs sculptés, il attire l'œil. Idem à bord, avec une planche de bord moderne et des plastiques ➤



➊ Outre une présentation séduisante, le tableau de bord s'apprécie pour son ergonomie intuitive. ➋ De série sur cette Launch Edition, le GPS est facile d'utilisation, avec des menus et consignes clairs. ➌ L'instrumentation est classique mais lisible avec au centre l'affichage des aides à la conduite en fonction.



gris assez élégants. Nous n'en dirons pas autant des parties noires, dures et brillantes. Cela dit, dans la catégorie, les garnitures rembourrées ont tendance à se faire rares... La consolation est à chercher du côté d'une dotation riche : écran tactile 7 pouces avec fonction Mirror Screen, Bluetooth et phares automatiques

sont de série sur toute la gamme. Sur la livrée Launch Edition (3^e des 4 niveaux au catalogue), le Stonic renforce son sex-appeal avec une sellerie mixte cuir/tissu, un volant en cuir à méplat, un pédalier en aluminium et des jantes alu de 17 pouces. Une dotation digne d'une sportive ! Sous le capot, c'est d'ailleurs le plus puissant

des trois moteurs qui nous accompagne aujourd'hui. Le plus moderne aussi.

Malgré sa faible cylindrée, ce 1.0 T-GDi séduit par son allant et sa belle disponibilité.

Capable de reprendre promptement dès 1 600 tr/mn, il sait également évoluer sur un filet de gaz en se faisant totalement oublier. Ce n'est que lors de fortes accélérations que ses 3 cylindres le trahissent un peu. Associé à une boîte manuelle à 6 rapports (la double embrayage à 7 rapports DCT7 devrait arriver mi-2018), ce moteur se montre à l'aise en toutes circonstances.

Petit bémol toutefois : le manque de progressivité de l'embrayage entraîne parfois quelques

Des aides à la conduite abordables

De série sur la luxueuse Premium (à partir de 21 490 €), le pack de systèmes avancés d'aides à la conduite est à (seulement) 600 € sur toute la gamme, y compris la Motion. Il inclut le freinage automatique d'urgence avec détection des piétons, la gestion automatique des feux de route, l'alerte de vigilance du conducteur et l'alerte de franchissement involontaire de ligne. Un maintien actif dans la voie sera proposé en 2018. Des équipements encore rares dans la catégorie, voire totalement absents sur les finitions de base, à un tarif raisonnable. Un bon plan donc, qui équipe notre modèle d'essai.



COMME BEAUCOUP DE SES RIVAUX, LE STONIC MISE SURTOUT SUR SON LOOK POUR SÉDUIRE ...

L'avis de Pierre-Louis Champeaux



Je n'aime pas les SUV, mais ce Stonic a une bonne bouille. Sauf qu'il m'a mis le dos en miettes en moins de 5 minutes !

30%
Quotient Emotionnel



1

À l'arrière, le Stonic a droit à une protection façon alu. Sur les versions Launch Edition, les feux arrière à LED sont aussi de la partie. La banquette est un peu étroite mais suffisante pour deux adultes. Elle est surtout ferme, ce qui gâche le voyage sur grands trajets. Kia annonce un volume assez modeste (352 dm³). Mais grâce à sa large ouverture, aux parois régulières et au plancher réglable en hauteur, il est facilement logeable. Les passagers arrière ont aussi droit à leur propre prise USB.



3



2



4

à-coups en ville. Dommage, car le stop/start fait, quant à lui, preuve d'une belle discréetion.

Kia a voulu le Stonic dynamique !

La marque nous avait prévenus :

"Les ingénieurs ont opté pour une suspension plutôt ferme par rapport à la concurrence, afin de réduire le roulis et offrir des sensations de conduite dignes d'une berline." Soyons honnêtes, c'est globalement vrai. Malgré une garde au sol plutôt généreuse (183 mm), l'auto ne se vautre pas dans les virages. Précisons qu'elle n'est pas très haute pour un SUV : seulement 1,52 m (barres de toit incluses). Le centre de gravité est donc assez bas, tout comme la position de conduite : on s'y sent comme dans une berline.

PLUS
Look sympa
Équipement de série
Comportement routier

MOINS
Suspensions fermes
Coffre un peu petit
Quelques plastiques peu flatteurs

Côté comportement, le Stonic figure dans le bon wagon. Agile, dynamique tout en restant rassurant, il remplit parfaitement sa part du contrat. Mais à quel prix ! La suspension est plus ferme qu'ailleurs, c'est indéniable. Notre modèle d'essai, chaussé en 17 pouces, comme le reste

de la gamme (seule la version de base Motion est en 15 pouces), ne nous a épargné aucune aspérité du bitume. Raccords de ponts, nids-de-poule, pavés, dos-d'âne, impossible d'échapper au bilan détaillé de l'état de la chaussée ! À l'arrière, c'est pis encore. D'autant que sièges comme banquette manquent également de moelleux. On peut être un adepte d'un confort ferme, mais quand c'est trop dur, c'est trop dur... ■

KIA STONIC

1.0 T-GDi 120 ch

Launch Edition

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	120 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	172 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle à 6 rapports

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	205/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,14/1,76/1,52/2,58 m
Poids/tractable freiné	1185 kg/1110 kg

Performances

0 à 100 km/h	10,3 s
Vitesse maxi	184 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	352 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	21 450 €
Malus (CO ₂)	0 € (115 g/km)
Prix du modèle essayé*	22 050 €
Garantie	7 ans, 150 000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., détect. pluie/luminosité, ESP, jantes alu 17 pouces, régul./lim. de vitesse, rétros ext. dégivrants, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces et GPS, vitres AV/AR élect., vitres et lunette AR surélevées, volant cuir multifonctions...

Options

Peinture métallisée (550 €, biton à 900 €), systèmes avancés d'aide à la conduite (600 €).

Consommations

Mixte	5 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	6/4,5 l/100 km
Réservoir	45 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Stonic a de vrais atouts pour séduire : un look dynamique, une belle dotation, et des possibilités de personnalisation dans l'air du temps. Mais si les amateurs pourront accepter de renoncer à la position surélevée qu'ils affectionnent tant, ils auront sans doute du mal avec la fermeté des suspensions, digne d'une sportive.

■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN VENTE ACTUELLEMENT

Sport auto
N°669 Octobre 2017

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

Bentley Continental GT

Aston Martin Zagato Speedster

BMW M5

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio
Au Mans, un sacré caractère !

Ferrari Portofino

BMW Z4 Concept

Mercedes-AMG Project One

Renault Megane RS

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2018 Ces sportives qui vont vous faire craquer !

BEL : 6,50€ - ESP : 6,50€ - GR : 6,50€ - DOM : 6,50€ - ITA : 6,50€ - LUX : 6,50€ - PORT CONT : 6,50€ - CAN : 9,50€ - SCAN : 9,50€ - MAR : 7,50€ - TOM S : 9,00€ - TOM A : 18,00€ - CH : 8,50€ - TUN : 13,00€



Biographie**SITE DE PRODUCTION****MULHOUSE**

(France)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2016, il s'est vendu

23 599 C4 berline enFrance, contre **25 188**

douze mois plus tôt.

Soit trois fois moins

que la Peugeot 308

(75 509 UNITÉS) pour le

même exercice 2016.

MOTORISATIONS**DIESEL:** 1.6 HDi de 92 à

120 ch et 2.0 HDi de 150 ch.

ESSENCE: 1.2 de 110 à

130 ch, 1.4 de 95 ch et 1.6

de 120 à 156 ch.

MODÈLE LE PLUS VENDU**1.2 PURETECH 110 ch**

BVM5 Millennium

Sa seconde vie
en occasionLa version 1.6 BlueHDI
100 ch est probablement
la plus intéressante de
toutes. Modèle populaire,
elle est abondante
sur le marché de
la seconde main,
ce qui vous permettra
de bien la choisir.

DENIS MEUNIER

Née en 2010
Fin de carrière 2017

Citroën C4

Par Stany Meurer

En vraie Citroën, la première C4 était un modèle très original. Pour ratisser plus large, sa remplaçante a préféré miser sur une relative banalité. Un choix qui, au final, ne s'est pas forcément avéré judicieux.

Petite fille de la ZX et fille de la Xsara, la C4 première du nom, présentée en grande pompe à la presse à Biarritz en 2004, m'avait séduit par sa ligne, épataé par l'intelligence du concept de double carrosserie partageant un même pavillon, mais peu convaincu par son innovation majeure, à l'époque incarnée par son volant à moyeu fixe. Je me souviens d'une anecdote à ce sujet: interrogé sur cette "révolution" et à

la question de savoir si, oui ou non, Sébastien Loeb allait utiliser ce volant sur sa voiture de rallye, Claude Satinet, alors grand patron de Citroën, nous avait répondu... qu'il n'en était pas question ! Fin de l'histoire.

Oublant au passage aussi la version 2 portes vendue comme un coupé, la deuxième C4 s'était vite détournée de cette trouvaille pour jouer résolument la carte de la sagesse. Un peu trop

d'ailleurs. Si elle ne manquait pas de qualités dynamiques, elle était pénalisée commercialement par la transparence de sa séduction: de maîtresse coquine, elle était devenue une insipide femme au foyer, certes appliquée à sa tâche, mais hostile à toute fantaisie. Ce revirement lui aura probablement été fatal. À l'heure de lui faire prendre sa retraite, Citroën a décidé de ne pas la remplacer, du moins sous sa forme actuelle ! ■

AU VOLANT... MAIS SANS LES MAINS

L'Auto-Journal a testé la conduite autonome de niveau 3. Sur le périphérique parisien et dans le bassin industriel de la Ruhr en Allemagne. Si Audi et Valeo semblent toucher au but, il reste un long bout de chemin à parcourir avant de pouvoir lâcher le volant... en toutes circonstances.

Par Brice Perrin et Guy L'Hospital
Photos Clément Choulot





La conduite autonome **UNE HISTOIRE DE NIVEAU**

La technologie d'automatisation progresse constamment, mais à petits pas. Ainsi est née une nomenclature désormais adoptée au sein de l'industrie automobile, et qui établit plusieurs niveaux. Aujourd'hui, il existe plusieurs modèles de série au niveau 2, et un seul au niveau 3 (la nouvelle Audi A8).

NIVEAU 1

Automatisation d'au moins une fonction.
Ex.: système antibloquage des freins, ESP.

NIVEAU 2

Automatisation partielle, qui équivaut à une assistance à la conduite évoluée.
Au moins deux fonctions automatisées.
Ex.: régulateur de vitesse adaptatif et aide au maintien dans la file.

NIVEAU 3

Automatisation conditionnelle.
Le conducteur peut lâcher le volant et quitter

la route des yeux, mais il doit être prêt à reprendre la main rapidement si nécessaire.

NIVEAU 4

Conduite hautement autonome.
Le conducteur peut éventuellement être amené à prendre le volant, mais il doit être prévenu au moins 30 secondes à l'avance.

NIVEAU 5

Conduite totalement autonome. Volant et pédales superflus, la présence d'un humain à bord n'est même plus requise, quel que soit le trajet.



L'AJ TESTE LA CONDUITE AUTONOME NIVEAU 3

Une matinée parisienne monochrome, les enfants sont rentrés à l'école hier. La Golf VI siglée Valeo rentre, elle, sur le périphérique. C'est encore Frédéric

Wilhelm, ingénieur certifié, qui conduit. Francine Laisney, chef de projet, nous accompagne. Au tableau de bord, entièrement numérique et conçu par Valeo, les voyants passent au vert. Il lâche le volant. La Golf VI TDI à boîte DSG évolue sur la voie du milieu, avec une aisance déconcertante. Elle reste bien centrée sur sa file, tourne le volant avec une infinie douceur pour s'adapter à l'alternance de courbes et aux deux-roues motorisés qui nous frôlent sur la gauche, parfois à vive allure; bien au-delà des 70 km/h imposés sur cette chaussée parfois en mauvais état ou dépourvue de marquage, et qui accueille plus d'un million de véhicules par jour sur une largeur qui évolue de 2x2 à 2x4 voies.

Le périph sans stress

Frédéric Wilhelm surveille la route autant que les instruments de bord. Concentré à l'extrême, il est prêt à reprendre la main à tout moment, en cas de défaillance du système. Ce qui n'arrivera pas pendant ce galop d'essai. Jamais brutale, la Golf s'adapte, accélère, freine et tourne sans jamais hésiter ni hoqueter, ni prendre de risques inutiles. "Comme nous évoluons sur le périphérique parisien, la conduite et les distances sont paramétrées en conséquence", précise Francine Laisney. Traduisez cela par conduite dynamique et distance de sécurité réduite au minimum légal - ce

qui n'empêche évidemment pas certains gougnafiers du cerceau de s'intercaler de force entre nous et l'auto qui précède. Le proto Valeo s'en accommode sans heurt, mais il n'est pas encore totalement autonome: il faut actionner le clignotant pour lui signifier que l'on souhaite changer de file. L'informatique embarquée, qui multiplie les calculateurs (traitement de la vidéo, des données radar, fusion des données...), évalue alors la vitesse et la distance des autres véhicules pour opérer la manœuvre en douceur et en toute sécurité. C'est aussi ce que ressent mon collègue Guy L'Hospital, ce même jour, à quelques centaines de kilomètres de là, dans le bassin de la Ruhr, à bord de la toute nouvelle Audi A8 qui devrait proposer, en option, un système comparable dès 2018.

La technologie Valeo en détail

Le prototype de l'équipementier français embarque des capteurs et une informatique conçus par Valeo lui-même (le matériel autant que le logiciel). La Golf à bord de laquelle nous avons pris place fonctionnait avec les éléments suivants, qui permettent de déceler, de jour comme de nuit, sous la pluie ou en plein soleil,

le moindre objet, qu'il soit juste devant la voiture ou à plus de 200 mètres de distance.

- ↗ Une caméra centrale à l'avant.
- ↗ 4 caméras grand angle (devant, derrière, à gauche et à droite).
- ↗ 1 lidar à 4 faisceaux, à l'avant.
- ↗ 4 lidars supplémentaires, un à chaque coin (désactivés lors de notre trajet).
- ↗ Un radar longue portée, à l'avant.
- ↗ 12 capteurs à ultrasons.

Le tableau de bord conçu par Valeo remplace les instruments d'origine. Il permet de visualiser le mode de conduite autonome.



L'intégration des éléments n'atteint évidemment pas le niveau d'un véhicule de série: il faut pouvoir intervenir facilement dessus si besoin.



C'est un proto, mais l'intégration des éléments est faite avec beaucoup de soin!

Les capteurs (lidar, radars, caméras) restent discrets.



**"LA CONDUITE
TOTALEMENT AUTONOME
EXISTE DÉJÀ, MAIS
À BASSE VITESSE.
ROULER À 50 KM/H EN
VILLE AVEC 200 PIÉTONS
SUR LE TROTTOIR, C'EST
BEAUCOUP PLUS
COMPLIQUÉ À GÉRER!"**

Guillaume Devauchelle,
vice-président de Valeo, en
charge de l'innovation et du
développement scientifique



Guillaume Devauchelle montre, à l'avant de cette Golf, où se logent le lidar et le radar, indispensables selon lui pour atteindre le niveau 3 d'automatisation de la conduite.

L'Auto-Journal: la conduite autonome, c'est tout nouveau pour Valeo ?

Guillaume Devauchelle : Pas du tout ! La stratégie de Valeo a débuté avec ce que nous appelons la "conduite intuitive", il y a une quinzaine d'années. Nous avons identifié les trois fonctions les plus pénibles : les manœuvres de parking, les embouteillages, et la conduite sur autoroute – du plus facile au plus compliqué. Mais ce n'est pas simple pour autant : rien que pour mettre en place le stationnement automatisé à distance (Remote Parking), il faut 10 millions de lignes de code, c'est plus que dans un avion de chasse Rafale.

L'AJ : Les capteurs utilisés pour la conduite autonome seraient donc les mêmes que pour le stationnement automatisé ?

G.D. : Ce sont les mêmes bases techniques, ce n'est pas fondamentalement différent, même si la technologie évolue. La résolution des caméras, par exemple, est passée de ¼ de VGA à plusieurs millions de pixels. Mais même pour du stationnement automatisé, vous

faites appel à l'intelligence artificielle (IA) : dans la même situation, notre système ne fera pas deux fois la même chose. Il va faire comme un homme, et chercher à chaque fois la meilleure façon de faire, ce n'est pas un robot. Pourquoi ? Parce que même pour une manœuvre simple en apparence, le nombre de cas possibles est quasiment infini. Si on se repose uniquement sur les algorithmes, on rate des cas.

L'AJ : Quel est l'apport de l'intelligence artificielle ?

G.D. : L'intelligence artificielle a plusieurs rôles : elle permet déjà de ne pas avoir à prévoir tous les cas possibles pour que le système fonctionne. Et elle permet de faire des déductions à partir d'éléments caractéristiques : si un grand piéton tient la main d'un petit piéton, ce dernier est probablement un enfant, et le risque n'est donc pas le même puisqu'il peut faire un écart, traverser la route, etc. La voiture doit donc adapter son comportement. L'IA sert ainsi pour classer les objets, les détecter mais aussi pour prendre des décisions.

L'AJ : Qu'est-ce qui est nécessaire pour arriver à une conduite autonome de niveau 4 ou 5 ?

G.D. : Tout dépend de la vitesse de circulation du véhicule. À basse vitesse, ça existe déjà : les navettes Navya, dont nous sommes partenaires, sont déjà totalement autonomes. Elles se multiplieront d'ici 2020. Pour une raison simple : à 15 km/h et avec une triple ceinture de capteurs, la probabilité d'avoir un accident grave n'est quasiment pas mesurable. Mais une voiture totalement autonome qui circule à 50 km/h en ville, avec 200 piétons sur le trottoir, c'est impensable aujourd'hui. Ce ne sont donc pas les capteurs qui déterminent le niveau d'autonomie du véhicule, mais la situation. En ville, un conducteur humain ne va pas analyser le comportement de chacun des piétons – c'est ce qui fait que parfois, les accidents arrivent. Les calculateurs d'une voiture autonome doivent, eux, surveiller 100 % des piétons. Ils ne peuvent pas se permettre de prendre le moindre risque.



L'AJ TESTE LA CONDUITE AUTONOME NIVEAU 3



L'autoroute allemande à... 60 km/h

L'Allemagne ! Ses 220 milliards de kilomètres parcourus chaque année sur les autoroutes, ses 54 millions de voitures et ses 60 heures perdues dans les bouchons par résident et par an. Pas de surprise, l'autoroute autour de Düsseldorf est à l'arrêt. Christopher Demiral, un des développeurs du système de conduite autonome Audi, appuie sur le bouton AI (comme Artificial Intelligence, en toute simplicité) et lâche volant et pédales. Christopher confirme que lui et ses collègues ont passé de longues soirées à vérifier leurs calculs, à multiplier les tests dans de multiples régions et pays. Mais le résultat est là. *"Nous pouvons regarder un film sur le large écran central, admirer le paysage sans se soucier des phases de freinage ni des courbes qui se referment."* Et ça fonctionne. Un petit malin s'intercale devant notre capot. Le jeune ingénieur est surpris, lève les bras comme pour reprendre le volant puis se ravise, la voiture gère ça parfaitement sans freinage brusque. Il met son clignotant et amorce la manœuvre pour se placer sur la voie de gauche. L'A8, contrairement au prototype Valeo et à certaines Mercedes, ne change pas de voie seule. Christopher précise ce choix : *"Nous sommes sur de l'autonomie niveau 3. Lorsque le système est enclenché, le conducteur n'est plus responsable, c'est la voiture, et par voie de conséquence, le constructeur, qui endosse la responsabilité en cas de problème. Nous avons limité les risques et privilégié la fiabilité."*

Si les conditions d'une conduite autonome ne sont plus réunies, le Traffic Jam Pilot incite le conducteur à reprendre le volant. Il a 10 s pour réagir avant la première alerte sonore.

Ce que dit la loi

"Tout véhicule en mouvement (...) doit avoir un conducteur. Tout conducteur doit se tenir en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent", précise le Code de la route français (art. R412-6).

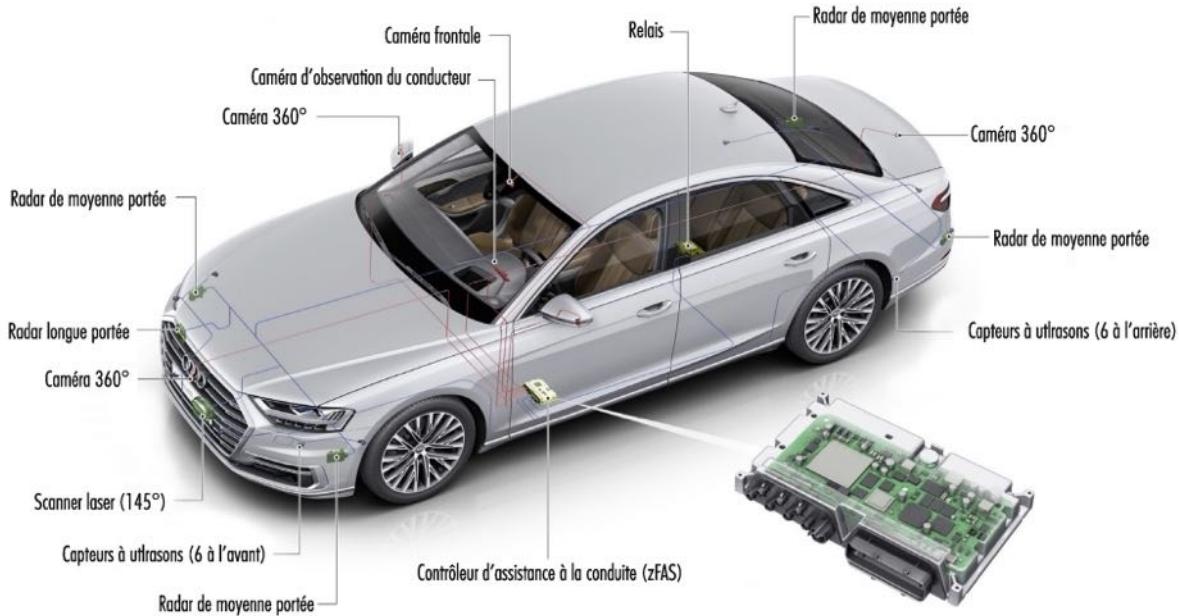
Difficile de faire plus explicite. La Convention de Vienne sur la circulation routière (1968) a bien été récemment amendée, mais elle n'autorise de lâcher le volant qu'en dessous de 10 km/h, limitant l'usage de cette technologie aux manœuvres de stationnement. De nombreux pays, dont la France, autorisent la circulation de voitures totalement autonomes, mais uniquement pour des essais de prototypes. En d'autres termes : le mode de conduite autonome de niveau 3 qui équipe l'Audi A8 ne sera activé que lorsque les réglementations communautaire et nationale seront modifiées. Pas avant plusieurs mois...

Pour le moment, nous remplissons parfaitement les conditions d'une conduite autonome idéale. Nous parlons, bougeons, touchons des boutons. Les multiples capteurs et caméras analysent que tout se passe parfaitement à bord. À chaque phase de freinage, lorsque la voiture évolue à très faible allure, elle se rapproche de la barrière. *"C'est pour permettre de dégager la voie en cas d'intervention d'un véhicule*



LA TECHNOLOGIE DE L'AUDI A8 EN DÉTAIL

L'A8 est prête pour une conduite autonome de niveau 3. Le système ne sera pas commercialisé avant, au mieux, 2018. Voici les éléments qui le composent.



Le scanner laser (ou lidar) intègre un miroir dont la vitesse de rotation atteint 750 tr/mn sous un angle de 145°.



Les liserets verts sur le combiné d'instruments indiquent que le mode "AI" est activé. Si le conducteur pose une main sur le volant, il se désactive automatiquement.



Sur une piste privée, nous avons pu tester les différents niveaux d'alerte pour inciter le conducteur à reprendre le volant : visuel, sonore, sensitif (freinage + ceinture) puis freinage et arrêt complet, les feux de détresse activés. Appel d'urgence lancé.

Ce simple bouton permet de lancer la fonction conduite autonome. Il faut toutefois rouler à moins de 60 km/h, sur une route à chaussée séparée.

d'*urgence*", prévient Christopher. C'est sans doute cette même fonction qui devrait permettre à l'A8 d'évoluer sur le périphérique parisien avec la même aisance que la Golf de Valeo.

Banal d'apparence, le prototype Valeo est une petite révolution car il annonce, à moyen terme, la démocratisation de la conduite hautement autonome sur les voies à chaussées séparées que des millions d'automobilistes empruntent chaque matin et chaque soir à vitesse réduite pour se rendre à leur travail, et qui sont synonyme de stress, d'ennui et de temps perdu. Mais, pour en arriver là, il va d'abord falloir réécrire la législation (voir encadré page de gauche). Avec son A8, Audi semble d'ores et déjà prêt. Sous certaines conditions seulement : voies multiples, chaussée séparée et vitesse inférieure à 60 km/h. Toutes les phases de situations critiques sont enregistrées et conservées quelque temps (ou conservées en cas de collision) afin d'établir les responsabilités réelles. Ce qui laisse augurer de longues périodes de tests et de batailles juridiques avant que les constructeurs ne mettent sur la route des voitures autonomes capables d'évoluer sur des parcours pourvus de carrefours, feux, piétons ou encore cyclistes. Pour la conduite totalement autonome, il faudra encore attendre jusqu'en 2020, voire 2025.

À *L'Auto-Journal*, nous ne sommes pas inquiets. La conduite autonome de niveau 3 constitue une réelle avancée (plus de confort et de sécurité dans les bouchnons). Tant qu'on peut encore se faire plaisir sur les petites routes de montagne... ■

MCLAREN-RENAULT ET LE JEU DE DOMINOS

Annoncé en fanfare au Grand Prix de Singapour, le mariage entre le prestigieux team britannique et le géant français initie une vague de transferts à même de chambouler la F1 à l'horizon 2020.

Par François Dauré

Couvant depuis plusieurs mois, le divorce entre McLaren et Honda a été prononcé officiellement à la veille du GP de Singapour, simultanément à la publication des bans du remariage de l'équipe britannique avec Renault. Dans l'affaire, le motoriste japonais semble tenir le rôle du cocu, contraint qu'il est de se rabattre sur la vamp cantonale Toro Rosso en lieu et place de la Sharon Stone de la F1. Quoique...

Présenté avec grands sourires, poignées de mains et tapes dans le dos réglementaires, cet échange des alliances est, en fait, le fruit d'aigreurs aiguës. Engagé à prix d'or (30 millions d'euros annuels) par McLaren fin 2014, Fernando Alonso a été le porte-voix de ses frustrations, à travers des messages radio cinglants, tel le célèbre "Moteur de GP2, GP2!!! Aaarrgh!!", à Suzuka en 2015. Côté français, les volées de bois vert essuyées en 2016 de la part des dirigeants de Red Bull Racing, Christian Horner et Helmut Marko, ne sont pas passées aux oubliettes.

Ainsi, lorsque McLaren a commencé à lui faire des avances, Renault y a vu l'opportunité de se débarrasser du taureau rouge. En deux temps. Premier domino, la fin anticipée du contrat de fourniture moteur avec Toro Rosso. Deuxième pièce, le non-renouvellement du même contrat avec Red Bull, qui court jusqu'à fin 2018. L'écurie majeure du groupe autrichien se trouve, du coup, pratiquement obligée de jeter aussi son dévolu sur Honda pour 2019 et 2020, attendu

que ni Mercedes ni Ferrari ne lui fourniront de moteurs. Le niveau de performance et de solidité actuel des propulseurs nippons n'engendrant pas la sérénité, l'avenir des deux équipes aux couleurs Red Bull pourrait tourner au vinaigre. Christian Horner et son grand patron, Dietrich Mateschitz, travaillent pourtant sur deux plans : un partenariat avec

Aston Martin – en tant que sponsor titre dans un premier temps – cohérent avec le développement en commun de l'"hypercar" Valkyrie et par ailleurs, un rapprochement avec Porsche, tenté par la construction d'un moteur de F1 si la réglementation technique pour 2021 répond à son cahier des charges. Problème : comment tenir son statut de top



Fly Emirates

En s'alliant avec McLaren, Renault place Red Bull dans l'embarras pour 2019

Zak Brown
(McLaren)
et Cyril Abiteboul
(Renault), heureux
comme des
jeunes mariés...



GETTY IMAGES/AFP

team avec un moteur de tondeuse à gazon pendant deux ans ?

Ces manœuvres ont aussi une répercussion sur le marché des pilotes.

Premier de cordée, Carlos Sainz Jr arrive chez Renault en 2018, en provenance de Toro Rosso, mais sous forme de prêt seulement. Le management de Red Bull tient, en effet, à le garder en réserve en cas de départ de Daniel Ricciardo ou de Max Verstappen fin 2018. L'étoile montante espagnole est même susceptible de piloter une monoplace jaune dès le prochain GP de Malaisie (1^{er} octobre) si Renault parvient à se séparer du brave Jolyon Palmer (tractations en cours au moment où nous écrivons). De toute façon, cela ouvrirait la porte de Toro Rosso à Pierre Gasly, champion du GP2 2016 et a priori numéro un dans l'ascenseur Red Bull Racing, en dépit du regard suspicieux d'Helmut Marko. La valse des baquets devrait prendre plus d'ampleur fin 2018 donc, Valtteri Bottas chez Mercedes, Kimi Räikkönen chez Ferrari et Daniel Ricciardo chez Red Bull se retrouvant libres.

Sans oublier que Max Verstappen pourrait aussi changer d'air, dans l'hypothèse où Red Bull serait contraint d'utiliser un moteur Honda toujours anémique.

Chez McLaren-Renault, l'horizon paraît plus clair.
L'équipe anglaise devra, quand même, compenser le manque des 50 millions d'euros

FREDERIC LE FLOCH/DPI



Numéro 1 de la filière Red Bull, Pierre Gasly (21 ans) "est le successeur logique de Sainz chez Toro Rosso", selon C. Horner.



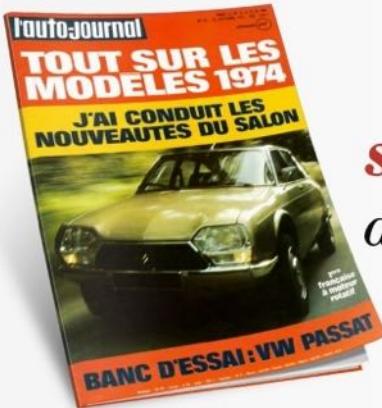
Très coté, Carlos Sainz, 23 ans, était une cible prioritaire de Renault depuis l'an dernier.

annuels, en plus de la fourniture gratuite des propulseurs, apportés par Honda pendant trois ans. Parce qu'elle redevient cliente et que Renault facture ses moteurs autour de 20 millions d'euros par an. McLaren tient en Stoffel Vandoorne un des plus brillants talents d'avenir en F1, mais veut absolument conserver son diadème Alonso. Elle est même prête à lui laisser carte blanche pour une participation aux prochaines 24 Heures du Mans. Cependant, qui paiera son salaire ? Quant à la collaboration avec l'usine de Viry-Châtillon, elle s'annonce probablement plus souple que celle entretenue par Red Bull. Certes, l'unique expérience de McLaren avec un motoriste français, Peugeot, en 1994, s'était terminée en fiasco et Ron Dennis n'avait pas attendu trois ans pour rompre le contrat et signer avec Mercedes. Certes encore, le propulseur Renault 2017 n'est pas un exemple de fiabilité et a le souffle un peu court face aux Mercedes et Ferrari d'usine. Mais avec la qualité des châssis de Woking et les progrès du moteur Renault, l'objectif de podiums et même de victoires n'est plus une chimère. ■

JEAN-MICHEL LE MEUR/DPI



FLORENT GOODEN/DPI



*C'était en
septembre 1973
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

LxLxh:
4,19 x 1,60 x 1,36 m

Poids: 900 kg

Puissance:
85 ch à 5800 tr/mn

1000 m d.a.: 34 s

V. max.:
167,4 km/h

Consommation
à 90 km/h:
6,9 l/100 km



Bien qu'étroitement dérivée de la première Audi 80, la Passat est méconnaissable en troquant les phares ronds au profit d'optiques rectangulaires au dessin plus moderne.

LA VOLKSWAGEN PASSAT TS À L'ESSAI

En relançant Audi en 1965, Volkswagen découvre les vertus du moteur avant refroidi par eau. Cette antithèse du "quatre-à-plat" de la vénérable Coccinelle trouvera une application concrète au début des années 70, dans la première Passat, une berline incarnant le renouveau de Volkswagen...

Par Bernard Carat (1973) / Thomas Riaud (2017)

Extraits...

■ "La Passat est un nouveau souffle pour Volkswagen. Tout l'avenir du premier constructeur d'Europe va se jouer sur l'accueil réservé à ce modèle, qui marque un changement radical d'orientation."

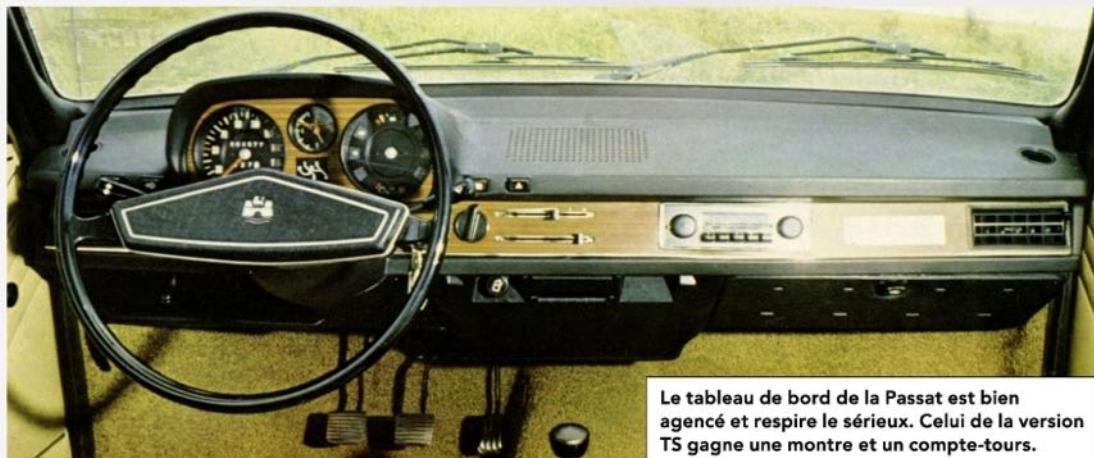
■ "La K.70, ex-NSU, n'était qu'un épisode de sauvetage ; au contraire, la gamme Passat, avec ses versions très nombreuses, doit se développer à l'ombre de la Coccinelle jusqu'à représenter une part très importante de la production des usines de Wolfsburg."

■ "Depuis des mois, les chaînes se rodaient en assemblant des Audi 80, les voitures sœurs. À la rentrée, on est passé résolument

à la Passat, et comme le dit la publicité... c'est une Volkswagen."

■ "À vrai dire, notre voiture d'essai ne possédait pas encore l'habillage définitif de cette version TS qui comprend 4 phares à iodé et un tableau de bord façon sport. La vraie TS telle qu'elle sera commercialisée au Salon n'est sortie qu'après les vacances ; il en est de même pour les carrosseries 4 portes. Nous avons donc dû nous contenter d'une Passat LS 2 portes avec l'option moteur 85 ch."

■ "Nous avons été chercher une voiture à l'usine ; elle était en pleine forme et de bonnes conditions nous ont permis d'obtenir des résultats intéressants."



Le tableau de bord de la Passat est bien agencé et respire le sérieux. Celui de la version TS gagne une montre et un compte-tours.

“ Pour l'équipement aussi, on retrouve l'héritage de l'Audi, avec un tableau de bord bien visible, sinon très complet. ”

↑ Ses qualités

CONSOMMATION TRÈS BASSE

“La consommation nous a tellement étonnés par sa modicité que nous avons contrôlé une deuxième fois la plupart des mesures. Aucun doute, la Passat 85 ch est bien une championne de l'économie !”

TRÈS BONNE DIRECTION

“La direction est d'une telle douceur, même à l'arrêt, que certains préféreraient une démultiplication moins grande, mais le rayon de braquage très court permet une bonne maniabilité.”

BONNES PERFORMANCES

“Pour le modèle de 85 ch, le constructeur annonce une vitesse maximale de 170 km/h et, à Montlhéry, nous avons atteint 177,4 km/h, ce qui est tout de même intéressant, mais un peu inférieur aux prévisions.”

↓ Ses défauts

SUSPENSION FERME

“La suspension est plutôt ferme, mais surtout, elle est mal amortie, affligée de sautillances bien désagréables.”

En charge, le confort est bien meilleur qu'avec deux personnes à bord, ce qui n'est pas une consolation.”

FREINAGE À AMÉLIORER

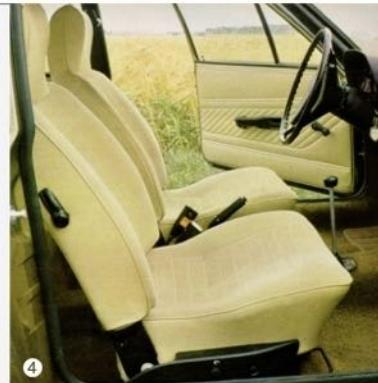
“Le freinage n'est pas tout à fait à la hauteur du comportement routier et, à diverses reprises, nous avons regretté un allongement de la course à la pédale et une efficacité moyenne.”

LEVIER DE VITESSES IMPRÉCIS

“La commande demeure assez imprécise : il faut une certaine habitude pour ne pas se tromper de rapport au moment des passages rapides.”



➊ Bien que signée Giugiaro, cette Passat au profil de coupé ne respire pas vraiment l'émotion à l'italienne. Le maître se rattrapera en 1974 avec une certaine Golf! ➋ La capacité du coffre donne satisfaction, mais l'absence de hayon complique les chargements. ➌ et ➍ Si l'espace à bord ne manque pas, on peut en revanche déplorer l'inconfort et l'étroitesse des sièges qui, en plus, maintiennent mal en virage.



“ Cet arrière plus aérodynamique est aussi plus lourd d'aspect, et on se demande bien pourquoi Volkswagen n'en a pas profité pour adopter un hayon. ”



➊ La Passat reçoit de série des ceintures à enrouleurs, un équipement moderne à l'époque!
➋ Situées idéalement à proximité du volant, les commandes actionnant les phares. Ⓝ Moteur provenant de l'Audi 80, ce 4 cylindres refroidi par eau est un 1470 cm³ délivrant 85 ch DIN à 5800 tr/mn. Ⓞ Les feux arrière larges et visibles sont bien dimensionnés, mais assez exposés.



Extraits...

■ "Sur le plan pratique, on regrette que les pare-chocs soient dépourvus de butoirs et, sur le plan esthétique, que les roues ajourées soient dépourvues d'enjoliveurs."

■ "À 75 km/h de moyenne, sur l'habituel circuit de 200 km, nous avons mesuré 6,9 litres aux 100 km, un résultat qui serait déjà très intéressant pour une cylindrée bien inférieure."

■ "La stabilité est sans défaut, mais surtout, le train avant présente une bonne fidélité, sans réactions, même lorsque le revêtement se dégrade."

■ "Les disques avant un peu surmenés se bloquent assez facilement, tandis que l'efficacité des tambours arrière semble problématique. L'assistance est légère, ce qui n'est pas forcément un défaut, mais on aimerait quand même un peu plus de vigueur."

■ "Avec ses trois carrosseries, ses trois moteurs et bien d'autres variantes, il est difficile de définir la nouvelle Volkswagen Passat, qui couvre une clientèle étendue. On peut cependant lui reconnaître des moteurs modernes et, surtout, un train avant efficace."

■ "La principale qualité de la Passat 85 ch est sa consommation particulièrement économique à toutes les allures. Il est certain qu'à vitesse égale, elle consomme jusqu'à 2 litres de moins qu'une vieille Coccinelle. C'est ça le progrès!"



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

En lançant, au début des années 70, la Passat puis la Golf, Volkswagen a opéré une véritable révolution culturelle en tournant le dos à la Coccinelle ! Malgré tout, la Passat ne fait preuve d'aucune audace particulière, se contentant d'adopter des technologies éprouvées par d'autres constructeurs. Si le charme n'est pas non plus son meilleur atout, sa force réside plutôt dans son offre vaste, son pragmatisme et son homogénéité. Une synthèse toujours d'actualité sur la 7^e génération du modèle...

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ JAGUAR

“Après une expérience heureuse, depuis 2011, avec ma Jaguar XF, j'ai acquis un F-Pace en novembre 2016. Je tiens à partager mon mécontentement concernant la finition et les erreurs de conception. Au demeurant très beau, ce F-Pace a une finition indigne d'une marque de luxe. Dans le détail : tableau de bord avec cuir partiel seulement, comportant du plastique dur, lève-vitres mal placés et trop hauts, qualité et finesse du cuir, ordinateur qui souffre de bugs ou encore sièges avant sans réglage de la longueur de l'assise... Je reste toutefois satisfait de ce véhicule et de la marque que j'aime depuis l'âge de 5 ans ; j'espère pouvoir y rester fidèle. Mais si la pérennité de Jaguar doit passer par une démocratisation, il est inacceptable de payer au prix fort de tels véhicules.”

Eric Massot

Claude Verdun nous parle de son **Renault Captur 1.2 TCe EDC**

**ACHETÉ NEUF EN MAI 2013
56 000 km PARCOURS**



“Je suis toujours content de cette voiture. À 50 000 km, j'ai eu droit à une révision complète à la fin de laquelle le garage a trouvé deux fuites d'huile au niveau des carters moteur et boîte ; cela a entraîné une dépose du moteur et l'indisponibilité de la voiture pendant quatre jours ; grâce à mon contrat « garantie entretien », tout cela ne m'a rien coûté et j'ai pu disposer en prêt gratuit d'un autre Captur. Je tiens enfin à signaler l'excellent travail (et l'accueil) de l'établissement Renault Retail Group Chinon (37).”

Jean-Yves Lacouche nous parle de sa **BMW 435i xDrive Gran Coupé**

“Cette BMW est l'arme absolue avant le déraisonnable...”



“Je viens de rendre cette BMW 435i à la fin de son contrat LLD de 3 ans. C'est l'arme absolue avant le déraisonnable : que ce soit au quotidien (certes en étant un peu esclave pour la maintenir dans cet état irréprochable), en famille en station de ski où l'électronique et les 4 roues motrices font merveille sur la neige, ou encore à Nogaro pour une journée en gentleman driver avec nos amis de BMW Pelras Toulouse – en outre, comme je roule l'hiver avec un autre train de pneus, je n'ai même pas eu besoin de changer les pneus été avant de la rendre (et aucune remarque du

loueur !) malgré quelques sorties sur circuit. 4 portes, 5 places, pas trop grande, pas trop petite, un hayon superpratique, une BVA8 et plus de 300 ch, une fiabilité à toute épreuve et belle : que demander de plus, à part un châssis plus confortable et un intérieur “french touch” ? La prochaine en attendant que nos constructeurs français nous la construisent ? La même, en encore mieux : j'ai opté pour une 440i xDrive Gran Coupé avec kit M Performance freins Motorsport ! Tout en mieux : plus confortable, plus vive, 360 ch et enfin un bruit envoûtant en mode Sport.”

ACHETÉE NEUVE EN JUILLET 2014; 33 000 km PARCOURS; CONSO MOYENNE : 11,5 l/100 km. SES ACCESSOIRES : un coffre de toit et un jeu de jantes et pneus hiver.



aj L'avis de Brice Perrin

Merci Jean-Yves ! Merci d'oser la couleur, et de rappeler ensuite que BMW sait aussi faire autre chose que de grosses berlines mazoutées, fussent-elles de qualité. Voiture passion qui ne verse pas dans la démesure, la 435i Gran Coupé est un superbe jouet qui a l'avantage de ne pas oublier la polyvalence.

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



Audi A6 Allroad

SÉRGE PISROT

Quelle A6 Allroad ?

Je souhaite acquérir une Audi A6 Allroad de 3^e génération. Plusieurs moteurs sont disponibles, parmi lesquels

le 2.7 TDI 180 ch, le 3.0 TDI 232 ch ou le 3.0 TDI 225 ch.

Lequel me recommandez-vous ? **A. C.**

Globalement, il est préférable de partir sur le 3.0 TDI, le 2.7 étant un dérivé de ce dernier étudié pour quelques pays dotés d'une législation peu favorable au 3.0 TDI. Seul le 3.0 TDI 225 ch est dépourvu de filtre à particules. Ce qui, vu le kilométrage recherché, peut être un point à prendre en compte. Enfin, il faut prendre le temps de faire un démarrage à froid pour vérifier qu'il n'y a pas de problème de tendeur de chaîne hydraulique. Les bruits de chaîne émettant des claquements caractéristiques.



Suzuki Swift

CLEMENT CHOULOT

Pourquoi ne conseillez-vous pas la Swift ?

Dans le n° 988 de *L'AJ*, vous conseillez une Peugeot 208 ou une Citroën C3 Pure Tech 110 à un lecteur qui souhaite remplacer sa Yaris. Pas un mot sur la Suzuki Swift. Votre collaborateur, Stany Meurer, l'avait pourtant plébiscitée dans un comparatif avec 208, C3 ou encore Clio... Y a-t-il un mur infranchissable entre les essayeurs et le chef des essais ? Suite à ce comparatif, j'ai commandé une Swift. Dois-je annuler ma commande et aller chez nos constructeurs nationaux ? **J. R.**

Ne changez rien ! Certes, il nous arrive, à *L'Auto-Journal*, de ne pas toujours être d'accord sur le comportement de certaines voitures. Ce n'est pas le cas ici. Vous avez raison, Stany a beaucoup aimé la dernière Suzuki Swift. Mais ce qu'il loue chez cette petite japonaise, c'est son caractère enjoué et son bon rapport performances/consommation. Des qualités que l'on ne peut pas nier, ne serait-ce qu'en se référant au résultat de nos mesures. En revanche, il est assez critique sur la vie à bord (où elle n'obtient que la 4^e place), notamment en ce qui concerne le confort de suspension. Or, vous aurez remarqué que la demande du lecteur qui souhaitait remplacer sa Yaris concernait une petite voiture confortable. Je maintiens que sur ce terrain, les trois françaises sont meilleures que la Swift.



Une Golf GTE en break ?

Je regarde actuellement la gamme des véhicules hybrides et en particulier rechargeables. Chez Volkswagen, il existe la Passat GTE en berline et SW. En revanche, pour la Golf, il n'existe que la berline. Est-ce que la Golf SW GTE va sortir dans un avenir proche ? **L. B.**

Volkswagen ne prévoit pas de décliner sa Golf GTE en version break. Du moins dans un avenir proche. Cela pourrait changer sur la prochaine génération car le constructeur a d'ores et déjà annoncé vouloir privilégier ce type de motorisation au détriment du diesel.

HONDA CIVIC

Rouler différent au volant d'une "simple" berline compacte, c'est possible si vous optez pour une Honda Civic. Tenté ? Par Pascal Richard

Apparue en 1972, la Honda Civic a toujours proposé une vision très personnelle de la berline compacte. Un parti pris qui, le plus souvent, s'est traduit par un style original et des solutions techniques novatrices. Débarquée il y a quelques mois, cette dixième génération ne déroge pas à la règle. Dis-

ponible en version quatre et cinq portes, la Civic 2017 propose un gabarit respectable pour une voiture de cette catégorie (4,52 m de longueur pour la 5 portes). Un peu encombrante, mais du coup très habitable et dotée d'un grand coffre (480 dm³), cette auto a de réelles dispositions pour la vie de famille... mais pas

que. Ainsi, sur le plan technique, elle propose des solutions intéressantes tant en matière d'émissions polluantes (moteur 1.0 i-VTEC) que de plaisir de conduite (moteur 1.5 i-VTEC et surtout Type R). Reste maintenant à trouver la version qui, au quotidien, saura faire de vous un conducteur heureux !

Sur le plan esthétique, la Civic suit sa voie... Un trait de caractère qui s'applique aussi à ses choix techniques.



LA GAMME

Moteurs/Prix	Elegance	Executive	Exclusive	Exclusive Premium	Sport	Sport Plus	Prestige	GT	Malus écologique
1.0 i-VTEC 129 ch	22 900 €	24 900 €	27 500 €	28 500 €	-	-	-	-	0 €
1.0 i-VTEC - CVT 129 ch	-	26 200 €	28 800 €	29 800 €	-	-	-	-	0 €
1.5 i-VTEC 182 ch	25 600 €	27 600 €	29 900 €	-	27 300 €	29 300 €	30 300 €	-	de 73 à 140 €
1.5 i-VTEC - CVT 182 ch	-	28 900 €	31 200 €	-	28 600 €	30 600 €	31 600 €	-	de 113 à 410 €
Type R 320 ch	-	-	-	-	-	-	-	38 910 €	6 053 €

Essence



PILOU

La présentation est plaisante et la finition a bien progressé par rapport à la génération précédente.



HONDA

Avec ses 4,52 m de longueur, la Civic est une grande "compacte". Son habitabilité est généreuse.

LES TRANSMISSIONS

❤ MANUELLE

Présente de série sur l'ensemble de la gamme, la boîte de vitesses à 6 rapports propose une commande à la fois précise et très agréable. Côté étagement, on pourra regretter que les deux derniers rapports soient un peu longs. À noter que sur la Type R, la commande comme l'étagement, bien calibré, participent au plaisir de conduite.

AUTOMATIQUE

Les blocs 1.0 et 1.5 i-VTEC peuvent être équipés d'une boîte automatique, la transmission à variation continue (CVT) qui offre une grande douceur en ville, mais un moindre agrément sur route. Elle implique un surcoût de 1 300 €. Le bloc diesel pourra être associé, dès juin 2018, à une nouvelle boîte automatique à 9 rapports.

L/I/h/empattement: 4,52/1,78/1,44/2,70 m (5 p.) - 4,65/1,80/1,42/2,70 m (4 p.)

MOTEURS DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)

1.6 i-DTEC*

120 à 4000

Couple maxi (Nm à tr/mn)

300 à 2000

Performances

Vitesse maxi (km/h)

NC

Accélération 0-100 km/h (s)

10,4

Reprise 90-130 en 4^e (s)

NC

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

3,7

MOTEURS ESSENCE

❤ 1.0 i-VTEC 129 ch

Puissance maxi (ch à tr/mn)

129 à 5500

Couple maxi (Nm à tr/mn)

200 à 2250

Performances

Vitesse maxi (km/h)

203* (19,5)

Accélération 0-100 km/h (s)

11,7 (10,9)

Reprise 90-130 en 4^e (s)

11,5 (9,8 en D)

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

6,4 (6,7)

1.5 i-VTEC 182 ch

182 à 5500

240 à 1900

Performances

Vitesse maxi (km/h)

220

Accélération 0-100 km/h (s)

8

Reprise 90-130 en 4^e (s)

6,9

❤ Type R

320 à 6500

400 à 2500

Performances

Vitesse maxi (km/h)

272*

Accélération 0-100 km/h (s)

5,9

Reprise 90-130 en 4^e (s)

4,8

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

8,6

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 i-DTEC

Honda n'est pas pressé de nous offrir une version diesel! En effet, cette dernière n'arrivera pas avant mars 2018! Ce manque d'empressement s'explique en partie par le fait que traditionnellement, la Civic se vend plus en essence qu'en diesel. Reste que le bloc qui sera proposé l'an prochain est connu puisqu'il s'agit du 1 600 cm³ de 120 ch de la précédente génération. Un bon moteur mais ce dernier aura fort à faire pour s'imposer face à des blocs essence aussi réussis.

ESSENCE

❤ 1.0 i-VTEC 129 ch

Ce – tout – petit 3 cylindres essence propose une fiche technique particulièrement flatteuse qui se traduit par une puissance respectable et une valeur de couple (200 Nm) qui n'a rien de ridicule. Au volant, l'agrément de conduite est réel même si l'on regrette que les relances manquent un peu de tonus.

1.5 i-VTEC 182 ch

Ici, on gagne un cylindre et pas moins de 53 ch! Autant dire qu'en matière de performances, on passe à la vitesse supérieure! Reste que ce moteur qui fonctionne de manière très linéaire n'est pas doté d'un caractère spécialement sportif. Cela dit, la puissance respectable de ce bloc met en lumière les excellentes qualités dynamiques de la Civic.

❤ Type R

Là, ça ne se danse plus pareil! Avec ses 320 ch, cette version s'adresse aux amateurs de sensations fortes! Les performances sont d'un très haut niveau (25,1 s pour avaler le 1 000 m départ arrêté) et le châssis permet une exploitation optimale du caractère rageur du 2 l turbo qui officie sous le capot. Au final, la Type R est un engin radical... mais qui sait plus ou moins s'adapter à la vie de tous les jours!

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne, allumage automatique des phares, assistance de maintien de file, autoradio avec commandes au volant et une prise USB, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, connexion Bluetooth, freinage autonome d'urgence, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs électriques/dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, sièges AV chauffants, vitres électriques AV/AR, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Elegance	Executive	Exclusive	Exclusive Premium	Sport	Sport Plus	Prestige	GT
Caméra de recul	–	série	série	série	série	série	série	série
Climatisation automatique bizona	–	série	série	série	série	série	série	série
Déclenchement automatique des essuie-glace	–	série	série	série	série	série	série	série
Radar de stationnement AV/AR	–	série/série	série/série	série/série	série/série	série/série	série/série	série/série
Système de navigation avec écran tactile de 7 pouces	–	série	série	série	série	série	série	série
2 prises USB + 1 HDMI	–	série	série	série	série	série	série	série



➊ Même les grands gabarits sont à l'aise à l'arrière. ➋ Avec 480 dm³, le coffre est assez vaste et pratique. Un trait de caractère que ne possède pas ce pauvre ruban de tissu qui fait office de cache-bagages. ➌ Le 3 cylindres 1000 cm³ turbo est vivant et, surtout, très sobre. ➍ Comme souvent chez Honda, la commande de boîte de vitesses, précise et rapide, est très agréable. ➎ L'ensemble multimédia est complet. ➏ Sur le plan dynamique, la nouvelle Civic ne réserve que de bonnes surprises.



PHOTOS C. CHOULOT



HONDA

LES FINITIONS**HEART ELEGANCE**

Dès le premier niveau de finition, la Civic dispose d'une panoplie d'équipements très aboutie notamment en matière d'aides à la conduite (alerte de franchissement de ligne, assistance de maintien de file...). Le confort n'est pas oublié avec la présence d'une climatisation automatique et de sièges avant chauffants.

HEART EXECUTIVE

Facturée 2000 € de plus que la finition Elegance, l'Executive apporte quelques "petits" plus comme par exemple : la caméra de recul, les radars de stationnement AV/AR et le GPS.

EXCLUSIVE/EXCLUSIVE PREMIUM

Cette fois, c'est 2600 € (pour le 1.0-VTEC) ou 2300 € (pour le 1.5 i-VTEC) qu'il faut ajouter. Cette somme permet d'obtenir la surveillance des angles morts, le déverrouillage/verrouillage des portes sans clé et l'amortissement piloté. À cela, la version Premium (+ 1000 €), uniquement disponible avec le moteur 1.0 i-VTEC, ajoute la sellerie cuir, les sièges arrière chauffants et le chargeur sans fil.

SPORT/SPORT PLUS

Réservées au moteur 1.5 i-VTEC, les finitions Sport et Sport Plus sont facturées à des tarifs très proches des exécutions Executive et Exclusive (entre 300 et 600 € d'écart). Leur dotation d'équipement est donc sensiblement la même. Simplement, la présentation se veut plus sportive avec la présence, notamment, d'un kit extérieur sport spécifique.

PRESTIGE

Là encore, c'est uniquement le moteur 1.5 i-VTEC qui est concerné. Proche de l'Exclusive Premium, la Prestige, facturée 400 € de plus que cette dernière, apporte en supplément quelques touches de chromes mais rien de plus côté équipements.

GT

Réservée à la Type R, la finition GT propose une présentation spectaculaire et une dotation d'équipements très complète. Un ensemble plein de charme mais qui flirte avec les 40 000 € et un malus écologique à 6053 €...



Comme l'immense majorité de ses concurrentes, la Civic protège mal sa carrosserie.

LES PRINCIPALES OPTIONS

♥ AIDES À LA CONDUITE

Dès le premier niveau de finition (Elegance), la Civic dispose de plusieurs systèmes d'aide à la conduite. Parmi ceux-là, on trouve l'aide au démarrage en côte, l'assistance de maintien dans la file et le freinage d'urgence autonome. À cela, l'exécution Executive ajoute la reconnaissance des panneaux et le système stop/start sur la version CVT (déjà de série sur Elegance avec la boîte manuelle). Enfin, à partir de la finition Exclusive, la surveillance des angles morts (non disponible sur Sport) entre en scène.

MULTIMÉDIA

En entrée de gamme, la Civic propose un ensemble audio basique (AM/FM) doté d'un écran de 5 pouces et d'une prise USB pour la lecture des fichiers mp3. La connexion Bluetooth est également de la partie tout comme les commandes au volant. À partir de la finition Executive, cet ensemble s'enrichit de la radio numérique (DAB) et des applications Apple CarPlay et Android Auto. On trouve aussi un système de navigation Garmin. En matière de connectique, on note la présence d'une seconde prise USB et, plus rare, d'une prise HDMI. L'ensemble est piloté via un écran tactile de 7 pouces. Côté haut-parleurs, les versions Elegance, Executive et Sport disposent de 8 HP, les autres en comptent 11.

PRÉSENTATION

(DE 1 020 À 1 220 €)

À la base, la Civic bénéficie d'une personnalité "stylistique" assez forte, mais pour les plus téméraires, Honda propose d'aller encore un peu plus loin en greffant sur la carrosserie et sur la planche de bord quelques appendices colorés. On trouve ainsi deux packs baptisés Orange Line et Black Line. Le premier nommé souligne la ligne de la carrosserie grâce à des baguettes de couleur Orange Toscan qui viennent prendre place au niveau des jupes latérales, du spoiler et du diffuseur. La partie supérieure de la coque des rétroviseurs ainsi que les inserts de la planche de bord prennent également cette teinte. Même principe pour le pack Black Line mais ici, l'Orange Toscan est remplacé par le noir et l'habitacle n'est pas concerné. Dans tous les cas, l'addition semble un tantinet élevée.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

EXTENSION DE GARANTIE

(609 €)

D'origine, la Civic propose une garantie d'une durée de 3 ans (ou 100 000 km). À cela, Honda ajoute, moyennant finances, une extension de 2 ans durant laquelle le kilométrage n'est pas limité. Les Honda sont généralement des autos fiables, mais bon, la somme demandée n'est pas déraisonnable, dès lors...

CONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peinture gratuite



Rouge Rallye

Peintures nacrées 600 €



Noir Cristal



Gris Sonic



Blanc Orchidée

Peintures métallisées 600 €



Argent Astral



Argent Acier



Bleu Sport

LES JANTES

Jantes alliage de 17 pouces Cura, 944 € hors pose.



Jantes alliage de 18 pouces Apollon, 1036 € hors pose.



Jantes alliage de 18 pouces Hexia, 1036 € hors pose.



Jantes alliage de 18 pouces Kratos, 1036 € hors pose.



NOTRE CHOIX

1.0 i-VTEC 129 ch Executive

24 900 € hors options - Malus écologique : 0 €

Toujours aussi iconoclaste mais sans oublier les fondamentaux liés à sa fonction, la Civic millésime 2017 a bien rempli son contrat. Sur le plan technique, les nouveaux blocs essence sont réussis et le 1.0 i-VTEC constitue une proposition très équilibrée en matière de rapport prestation/consommation. Richement dotée dès le premier niveau de finition, la Civic mérite néanmoins de passer au cran au-dessus pour bénéficier d'une présentation plus soignée.

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n° 981

JAGUAR XE

Avec la XE, Jaguar s'est donné les moyens d'affronter une rude concurrence dans le segment des berlines familiales haut de gamme. Reste à savoir si la fiabilité est au rendez-vous. Par Pascal Serres Photos Clément Choulot

Avec la XE, Jaguar s'attaque à un segment qui, jusque-là, est largement dominé par les constructeurs germaniques avec des modèles tels que l'Audi A4, la BMW Série 3 et la Mercedes Classe C. Pas évident donc pour la "Jag" de s'imposer, d'autant plus qu'elle pèche par un niveau de finition généralement inférieur à la concurrence. Certes, les plastiques sont bien assemblés et disposent d'un bon rembourrage mais l'habitacle est souvent tristounet et un peu simpliste. L'avantage est que la XE offre une ergonomie plus simple et que sa prise en main est très rapide. L'anglaise dispose d'une excellente tenue de route et son comportement routier offre un réel plaisir de conduite. La gamme des motorisations est complète et chacune offre un très bon niveau de fiabilité.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
2.0	200	7,5	Un bloc qui ne démerite pas mais qui manque un peu de répondant à bas régime.
2.0	240 / 250	8,1	
2.0	300	6,9	
3.0 V6	340	9,8	
Essence			Le surcroît de puissance ne suffit pas à justifier un appétit assez important.
2.0 D	163	3,8	Associé à une boîte automatique très agréable, ce moteur performant amène son lot de sensations.
Diesel			Pas de quoi pavoiser avec ce moteur modeste mais agréable et sobre.
2.0 D	180	4,2	Ce diesel offre de bonnes performances et une consommation sage.



LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 40 000 €
- Diesel : à partir de 28 000 €
- Génération : actuelle (1^{re})
- Commercialisation : depuis 2015
- Restylage : aucun
- Carrosserie : berline
- Modèles en circulation : 2 790



NOTRE CHOIX

XE 2.0 D 180

de 2015

1^{er} prix prospecté: **29 990 €**
54 190 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	180 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	430 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1999 cm ³ /9 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	235/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,68/1,85/1,42/2,84 m
Poids/tractable freiné	1550 kg/NC

Performances

1000 m d. a.	30,6 s
0 à 100 km	9,4 s
90-130 km/h en D	8,3 s
Vitesse maxi	215 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/143 cm
Volume de coffre	392 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 1 900 €	Carte grise**: 299,70 €
---------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,4 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,2/6,3/5,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	875 km/56 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	400 €	Kit de distribution	350 €
Amortisseurs AR	350 €	Embrayage	BVA
Disques AV	380 €	FAP	950 €
Disques AR	290 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	250 €	Feu AV	550 €
Plaquettes AR	190 €	Feu AR	200 €
Filtre à air	28 €	Bouclier AV	650 €
Filtre à huile	19 €	Bouclier AR	550 €

■ 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 35,30 € par cheval.

LES PANNS

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

De nombreux cas de dysfonctionnements du système de dépollution adBlue (affichage d'un message d'erreur) qui

peut entraîner l'immobilisation du véhicule (impossibilité de redémarrer). Des mises à jour, voire le remplacement de la pompe *ad hoc* sont nécessaires.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR DIESEL

Dysfonctionnement du système de stop/start qui ne s'enclenche pas ou qui engendre des bruits au redémarrage. Des mises à jour sont indispensables.

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement et manque de précision du GPS, déconnexion inopinée de la liaison Bluetooth. Mise à jour nécessaire des systèmes concernés.

CARROSSERIE

Fragilité de certaines peintures qui s'écaillent rapidement, notamment au niveau du bouclier avant. Entrée d'eau dans le troisième feu stop. Pas de solution proposée. Défectuosité des diodes des feux arrière qui impose le remplacement complet du feu incriminé. Dysfonctionnement du système de fermeture électrique du coffre.

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

ALIMENTATION EN CARBURANT (MAI 2017)

Sur les XE diesel produites entre le 1^{er} novembre 2016 et le 6 avril 2017, le tuyau de retour de carburant peut fuir.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (JANVIER 2017)

Les prétensoyeurs de ceinture de sécurité avant risquent de ne pas fonctionner, ce qui augmente le risque de blessures des occupants des sièges avant en cas de collision (XE fabriquées du 16 février 2016 au 16 décembre 2016).

ALIMENTATION EN CARBURANT (MARS 2016)

Sur les Jaguar XE 2016 et de début 2017, le tuyau d'alimentation de carburant à basse pression peut se détacher du filtre à carburant, ce qui entraîne la coupure inopinée du moteur en roulant.

ALIMENTATION EN CARBURANT (MARS 2016)

Le refroidisseur de carburant peut fuir, ce qui pourrait entraîner un incendie sur les XE 2.0 diesel construites entre le 6 octobre 2014 et le 30 juin 2015.

Aucun rappel mineur.

LE BILAN FIABILITÉ

La fiabilité de la XE est plutôt d'un bon niveau. Les défauts de jeunesse du système adBlue semblent aujourd'hui éradiqués et les moteurs fonctionnent sans souci. Ce sont surtout les bugs d'ordre électronique qui nécessitent de nombreuses mises à jour et agacent les propriétaires.

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

30 marques et 2000 modèles neufs et d'occasion reconditionnés



29 agences
en France



jusqu'à **-30%**

Satisfait ou
remboursé

15 jours ou 1 000 km

Occasions
reconditionnées

Financement
sur-mesure

 **Aramisauto**.com

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

MITO			
1.4 MPI 78 ch	5	73	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5	0	19 090
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7	0	22 590
Veloce TCT	9	0	25 890
1.3 JTDm 95 ch Super	4	0	20 790

Surcot Sup: "base" + 1 900 €

Surcot Luxe : Super + 1 800 €

GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	773	22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	50	24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	29 900
Veloce TCT	14	2 300	35 600
1.6 JTDM 120 ch	6	0	24 990
2.0 JTDM 150 ch	7	0	26 990
2.0 JTDM 175 ch Super TCT	9	0	32 800

Surcot Sup: "base" + 2 080 €

Surcot Luxe : Super + 2 750 €

GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	353	37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. 04	17	1 153	51 790
Quattrofolgo	40	11 000	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. 04	11	0	50 990

Surcot Sup: "base" + 4 000 €

Surcot Sport : Sup + 4 800 €

Surcot Luxe : Super + 450 €

NOUVEAU STELVIO			
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	2 940	43 300
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	2 940	51 300
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	0	41 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	0	49 200

Surcot Sup: "base" + 4 000 €

Surcot Luxe : Super + 4 300 €

Surcot Sport : Sup + 450 €

4C			
Standard Edition	14	2 300	63 200

Surcot: coupé + 9 800 €

Surcot: cabriolet + 9 800 €

ASTON MARTIN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage S Coupé	NC	11 000	120 811
V8 Vantage S Roadster	NC	11 000	132 912
V12 Vantage S Coupé	NC	11 000	164 643
V12 Vantage S Roadster	NC	11 000	196 744
DB11 Coupé Auto.	NC	11 000	206 430
Vanquish Touchtronic	NC	11 000	259 926
Vanquish Volante Touchtronic	NC	11 000	275 051
Rapide S Touchtronic	NC	11 000	197 455

AUDI



Audi

Premium Murat

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

Tel.: 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
S1	14	3 113	35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	20 200
1.6 TDI 115 ch	5	0	21 550

Surcot Ambiente: "base" + 2 100 €

Surcot Ambiente: Ambiente + 800 €

Surcot S Line: Ambiente + 2 800 €

Surcot: Ambiente Luxe : S Line + 700 €

AT SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcot: 3 portes + 800 €			

NOUVEAU Q2

1.0 TFSI 116 ch	6	0	25 420
1.4 TFSI 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	0	35 510

Surcot Sport: "base" + 2 800 €

Surcot Design : Sport + 0 €

Surcot S Line : Design + 3 400 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 400 €

A3 (3 PORTES)

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	0	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

Surcot Sport: "base" + 2 600 €

Surcot Design : Sport + 0 €

Surcot S Line : Design + 2 900 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

Surcot Design Luxe : S Line + 2 600 €

<p

21d Première 7 0 32 700
22d Première 10 0 35550

Surcoût Lounge: Première + 1 200 € à + 2 000 €

Surcoût Sport: Lounge + 3 450 € à + 4 100 €

Surcoût Luxury: Sport + 1 350 €

Surcoût M Sport: Sport + 1 850 € à + 2 850 €

SÉRIE 2 GRAN TOURER

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

X1

xDrive18 Lounge 7 0 32 950

xDrive20d Lounge Auto. 11 □ 953 40 750

xDrive25d Lounge Auto. 13 □ 953 43 700

xDrive16d Première 6 0 31 800

xDrive18d Lounge 7 0 35 600

xDrive20d Lounge 8 0 38 850

xDrive25d Lounge Auto. 13 □ 140 45 150

Surcoût Lounge: Première + 1 600 €

Surcoût Sport: Lounge + 4 350 €

Surcoût Xdrive: Sport + 450 €

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

SÉRIE 3 BERLINE

31Bi Lounge 7 0 34 300

320 Lounge 10 □ 53 37 750

330 xDrive Lounge Auto. 15 □ 353 48 300

340 Lounge Plus 21 □ 5113 49 300

M3 32 □ 10 000 85 950

M3 Pack Compétition 34 □ 10 000 92 650

330e Lounge 8 □ 1 000 46 500

316d Lounge 6 0 34 300

318d Lounge 7 0 36 900

320e EfficientDynamics Edition Lounge 8 0 40 350

320d Lounge 10 0 40 350

320d Lounge Auto. 12 □ 60 49 400

335d xDrive Lounge Auto. 20 □ 690 46 100

Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury: Sport + 5 650 €

Surcoût M Sport: Sport + 3 250 €

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

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

SÉRIE 3 GRAN TURISMO

320d Lounge Auto. 10 □ 113 42 250

330d xDrive Auto. 15 □ 863 50 150

340d Lounge xDrive Auto. 21 □ 4 255 56 350

318d Lounge 8 0 39 350

320d Lounge 10 0 42 800

330d Lounge Auto. 15 □ 613 51 850

335d Lounge xDrive Auto. 20 □ 1153 57 950

Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury: Sport + 5 350 €

Surcoût M Sport: Sport + 3 450 €

NOUVELLE SÉRIE 4 COUPE

420 Lounge 10 □ 173 41 200

430 Lounge 15 □ 690 45 800

440 Lounge 20 □ 5113 52 800

M4 32 □ 10 000 87 300

M4 Pack Compétition 34 □ 10 000 94 100

416d Lounge 8 0 40 150

420d Lounge 10 0 43 200

430d Lounge Auto. 15 □ 60 52 500

435d xDrive Lounge Auto. 20 □ 690 58 700

Surcoût Sport: Lounge + 4 250 €

Surcoût Luxury: Sport + 5 850 €

Surcoût M Sport: Sport + 4 850 €

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcoût coupé + 0 €

NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET

Surcoût coupé + 6 900 € à + 9 650 €

X3

xDrive20d Lounge Auto. 11 □ 2 153 43 300

xDrive28i Lounge Auto. 15 □ 3 113 51 000

xDrive35i Lounge Plus Auto. 20 □ 10 000 59 650

xDrive18d Lounge 8 0 40 000

xDrive20d Lounge 10 □ 210 45 900

xDrive30d Lounge Auto. 15 □ 1 260 54 750

xDrive35d Lounge Plus Auto. 20 □ 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 + 2 800 €

X4

xDrive28i Lounge Plus Auto. 15 □ 3 113 58 550

M4d Auto. 25 □ 10 000 71 100

xDrive20d Lounge Plus 10 □ 1 260 53 450

xDrive30d Lounge Plus Auto. 15 □ 1 260 62 300

xDrive35d Lounge Plus Auto. 20 □ 2 300 66 450

Surcoût xLine: Lounge Plus + 4 300 €

Surcoût M Sport: Lounge Plus + 4 550 € à + 7 400 €

NOUVELLE SÉRIE 5

520 Lounge Auto. 10 0 46 400

530 Lounge Auto. 14 0 55 600

540 Lounge Auto. 22 □ 1 260 62 400

M550 xDrive Auto. 35 □ 10 000 89 950

530e Lounge 13 □ 1 000 56 800

520d Lounge 10 0 47 100

520e EfficientDynamics Auto. 10 0 49 900

520d Lounge xDrive Auto. 20 □ 353 67 500

M550d xDrive Auto. 28 □ 1 873 68 900

Surcoût Sport: Lounge + 4 400 € à + 4 800 €

Surcoût Luxury: Sport + 850 € à + 3 250 €

Surcoût M Sport: Lounge + 450 € à + 1 950 €

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING

Surcoût: berline + 1 600 € à + 2 800 €

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

535i xDrive Lounge Plus Auto. 20 □ 100 69 100

520d Lounge Plus Auto. 10 □ 773 56 100

530d Lounge Plus Auto. 15 □ 1 740 63 550

535d xDrive Lounge Plus Auto. 20 □ 4 253 71 100

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

Surcoût M Sport: Lounge Plus + 1 650 € à + 1 700 €

SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

640i Lounge Plus Auto. 21 □ 5 573 88 950

650i Lounge Plus Auto. 34 □ 10 000 102 600

M5 dKG 47 □ 10 000 144 000

M5 Pack Competition dKG 52 □ 10 000 152 900

640d Lounge Plus Auto. 20 □ 690 91 650

Surcoût Exclusive: Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €

Surcoût M Sport: Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

Surcoût: Gran Coupé + 5 150 € à + 7 950 €

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto. 20 □ 10 000 71 950

xDrive50i Lounge Plus Auto. 25 □ 10 000 87 850

M5 Auto. 49 □ 10 000 129 800

xDrive40e Lounge Plus Auto. 13 0 75 150

xDrive25d Lounge Auto. 13 □ 410 56 650

xDrive30d Lounge Plus Auto. 16 □ 2 153 70 050

xDrive40d Lounge Plus Auto. 20 □ 2 300 75 150

M50d Auto. 26 □ 5 540 98 800

Surcoût Lounge Plus: Lounge + 6 450 €

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

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

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

Surcoût Lounge: Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €

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

SÉRIE 7

740i Auto. 21 □ 1 873 93 800

750d xDrive Auto. 34 □ 10 000 110 900

M760 Li xDrive Auto. 54 0 187 200

740e 13 □ 1 000 96 050

725d Auto. 13 0 84 800

730d Auto. 15 0 89 150

740d xDrive Auto. 20 □ 69 950

750d xDrive Auto. 28 □ 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 €

Hybride rechargeable

11 □ 1 000 138 950

CITROËN

TYPE CV B/M* PRIX

C-ZERO

C-Zero Confort 1 □ 6 300 26 900

NOUVELLE E-MEHARI

E-méhari NC 6 300 25 000

G1 (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 €

G1 (5 PORTES)

Surcoût: portes + 500 €

NOUVELLE C3 AIRCROSS

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 Ligne 4 0 15 550

1.6 BlueHDi 100 Feel 5 0 18 950

Surcoût Feel: Live + 1 550 €

Surcoût Shine: Feel + 1 800 €

C4 CACTUS (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Live 4 0 15 200

1.2 PureTech 110 ch Feel 5 0 19 000

1.6 BlueHDi 100 On Feel 5 0 20 450

Surcoût Shine: Feel + 1 850 €

NOUVELLE C-ELYSEE

1.2 PureTech 82 ch Live 4 0 13 750

1.6 BlueHDi 100 On Feel 5 0 16 750

Surcoût Shine: Feel + 1 850 €

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 Performance Line

Performance 11 0 26 450

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 □ 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 Feel: Chic + 1 250 €

Surcoût Be Chic: Be Chic + 1 300 €

Surcoût Performance Line: Be Chic + 2 100 €

Surcoût Sport Chic: Performance Line + 650 €

DS 3 CABRIO

1.2 PureTech 110 ch Be Chic 5 0 23 000

1.2 PureTech 130 ch Be Chic 6 0 24 200

1.6 THP 165 ch Performance Line 9 □ 60 27 000

Performance 11 0 30 450

PANDA

TYPE CV B/M* PRIX

1.2 69 ch

1.2 69 ch 4 0 12 550

1.2 69 ch 5 0 13 650

1.2 69 ch 6 0 14 650

1.2 69 ch 7 0 15 050

1.2 69 ch 8 0 16 450

1.2 69 ch 9 0 17 450

1.2 69 ch 10 0 18 450

1.2 69 ch 11 0 19 450

1.2 69 ch 12 0 20 450

1.2 69 ch 13 0 21 450

1.2 69 ch 14 0 22 450

1.2 69 ch 15 0 23 450

1.2 69 ch 16 0 24 450

1.2 69 ch 17 0 25 450

1.2 69 ch 18 0 26 450

1.2 69 ch 19 0 27 450

1.2 69 ch 20 0 28 450

1.2 69 ch 21 0 29 450

1.2 69 ch 22 0 30 450

PUNTO (5 PORTES)			
1.2 69 ch Pop	4	0	11 990
1.4 77 ch Easy	5	113	13 490
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5	0	14 990
1.3 Diesel 95 ch Pop	4	0	15 490

Survol Easy Pop + 1 000 €

Survol Lounge : Easy + 1 000 €

Survol Easy : Pop + 1 300 €

Survol Lounge : Easy + 1 300 €

Survol Easy : Pop + 1 300 €

TIPO BERLINE

1.4 95 ch	5	140	12 490
1.6 110 ch Easy ATX	6	193	16 590
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	14 990
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	17 590

Survol "base" + 1 000 €

Survol Lounge : Easy + 1 000 €

Survol Easy : Pop + 1 300 €

Survol Lounge : Easy + 1 300 €

Survol Easy : Pop + 1 300 €

NOUVELLE TIPO 5 PORTES

Survol TIpo Berline + 1 500 €			
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	410	18 490
Survol Lounge : Easy + 1 500 €			

NOUVELLE TIPO STATION WAGON

Survol 5 Portes + 1 500 €			
1.4 MultiJet 140 ch	8	1153	26 290
Survol Lounge : "base" + 2 000 €			

Survol Lounge Plus : Lounge + 2 000 €

Survol Lounge : Lounge + 2 000 €

Survol Lounge Pack : Lounge + 2 000 €

Survol Lounge Pack : Lounge + 2 000 €

Survol Lounge Pack : Lounge + 2 000 €

ABARTH 124 SPIDER

1.4 Turbo 170 ch Scorpione	9	1153	37 000
Survol "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	5 340	16 490
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	0	22 390
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	22 890

Survol Lounge Pack : Lounge + 1 000 €

Survol Trekking : Lounge Pack + 0 €

Survol Lounge Pack : Lounge + 0 €

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	23 690
Survol Lounge Pack : Lounge + 1 000 €			

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA +			
1.2 Ti-VCT 70 ch Essentiel	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 120 ch ST-Line	6	0	18 650
1.5 TDCi 85 ch Essential	4	0	16 950
1.5 TDCi 120 ch ST-Line	6	0	20 350

Survol Trend : Essential + 800 €

Survol ST-Line : Trend + 1 300 €

Survol Titanium : ST-Line + 0 €

Survol 850 Fly First Edition : Titanium + 0 €

Survol Vignale : Titanium + 1 450 €

Fiesta (5 PORTES)

Survol : berline 3 portes + 600 €			
FOCUS			

FOCUS

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	410	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	20 600
1.0 EcoBoost 125 ch Executive	5	0	23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	5 260	25 700
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	5 260	29 200
RS	24	5 810	39 700
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	22 600
1.5 TDCi 105 ch Executive	5	0	24 250
1.5 TDCi 120 ch Executive	6	0	25 050
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7	0	27 700
2.0 TDCi 185 ch ST	15	0	30 700

Survol Executive : Trend + 1 250 €

Survol Titanium : Executive + 450 €

Survol ST-Line : Titanium + 0 €

FOCUS SW (BREAK)

Survol : berline + 600 €			
ECOSPORT			

ECOSPORT

1.5 Ti-VCT 112 ch Trend	6	1 260	18 450
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	19 450
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	20 650

Survol Titanium : Trend + 1 550 €

Survol 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	573	28 200
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	25 500
1.5 TDCi 105 ch Executive	5	0	25 900
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	26 700
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	50	30 200
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift	8	60	34 400

Survol Titanium : Trend + 2 000 €

Survol Titanium X : Titanium + 1 700 €

GRAND C-MAX

Survol : C-Max + 1 300 €			
KUGA			

KUGA

1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	690	23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	690	25 250
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	4 810	33 100
1.5 TDCi 120 ch Trend	8	0	26 500

Survol Titanium : Trend + 2 000 €

Survol Titanium X : Titanium + 1 700 €

Survol C-Max : C-Max + 1 300 €

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
I10			
1.0 66 ch i10	4	0	10 950
1.2 87 ch i10 Intuitive	5	0	12 900
Survol i10 : i10 + 1 350 €			
Survol Creative : i10 + 2 000 €			

MONDEO

Hybrid 187 ch Executive (4 portes)	9	0	35 450
1.5 TDCi 120 ch Executive	6	0	32 250
2.0 TDCi 150 ch Executive	7	0	33 650
Survol ST-Line : Executive + 3 950 €			

MONDEO SW

Survol : i10 + 1 000 €			
MONDEO SW			

S-MAX

1.6 EcoBoost 160 ch Trend	9	1 260	34 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	15	7 073	42 400
2.0 TDCi 120 ch Trend	8	60	34 700
2.0 TDCi 150 ch Trend	9	60	36 200
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	60	39 700
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium Powersh	12	773	42 900

Survol Titanium : Trend + 2 000 €

Survol S-Max : Titanium + 6 700 €

GALAXY

1.6 EcoBoost 160 ch Trend	9	1 260	40 350
2.0 EcoBoost 210 ch Titanium Powersh	12	1 260	49 250
Survol Sport : Titanium + 3 000 €			
Survol Creative : Sport + 3 700 €			

MUSTANG FASTBACK

2.3 EcoBoost 317 ch	21	8 173	38 900
5.0 GT 418 ch	33	10 000	43 900

MUSTANG CONVERTIBLE

Survol : Fastback + 4 000 €			
MUSTANG CONVERTIBLE			

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

Survol Trend : Ambiente + 750 €

Survol Sport : Ambiente + 1 400 €

Survol Executive : Ambiente + 2 000 €

Survol Exclusive Nav : Executive + 2 200 €

GRAND TOURNEO CONNECT

Survol : "court" + 600 €			
GRAND TOURNEO CONNECT			

HONDA

2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9	1 153	40 750
Surcoût Longitude : Sport + 2 150 €			
Surcoût Limited : Longitude + 3 850 €			
Surcoût Trailhawk : Limited + 900 €			
WRANGLER (2 PORTES)			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	10 000	40 000
2.8 CRD Sport Auto.	13	10 000	33 400
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €			
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €			
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
Surcoût : Wrangler + 2 500 €			

CHEROKEE

2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	410	36 950
2.2 MultiJet 185 ch4x4 Auto. Longitude	10	1 260	42 650
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	1 260	47 450
Surcoût Overland : Limited + 3 500 €			
GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	8 000	68 400
SRT Auto.	39	10 000	84 700
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	3 600	56 900
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 5 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €			

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE PICANTO			
1.0 67 Motion	4	0	10 900
1.2 84 GT Line	4	0	15 100
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Active + 2 100 €			

NOUVELLE RIO

1.2 84 ch Motion	4	0	13 490
1.0 T-GDI 100 ch Clash Edition	5	0	17 590
1.4 100 ch Clash Edition Auto.	6	473	17 990
1.4 CRD 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	73	16 100
1.6 125 ch Active	7	410	19 800
1.6 CRD 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	1 153	20 600
Sport DCT	12	2 150	27 600
1.6 CRD 136 Active	7	50	23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €			
SOUL EV			
EV	1	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	4 673	29 290
1.6 CRD 136 ch Active	7	0	23 290
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
CEE'D			

CEE'D

1.4 100 ch Motion	6	353	17 990
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	22 290
1.6 GDI 135 Active DCT	7	252	23 290
1.4 CRD 90 ch Motion	5	0	19 990
1.6 CRD 110 ch Active	5	0	23 590
1.6 CRD 136 ch Active	7	0	23 590
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
Surcoût Premium : GT Line + 1 800 €			

CEE'D SW (BREAK)

CARENS			
1.6 GDI 135 ch Motion	7	690	22 490
1.7 CRD 115 ch Motion	6	0	24 690
1.7 CRD 141 ch Active	7	0	28 490
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	1 050	23 090
1.6 T-GDI 177 ch GT Line Pk Pr. 4x4 DCT	10	5 810	37 590
1.7 CRD 115 ch Motion	6	0	23 090
2.0 CRD 136 ch GT Line	7	50	32 990
1.7 CRD 141 ch Active DCT	7	60	30 990
2.0 CRD 185 ch GT Line Pk Pr. 4x4 Auto.	11	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	1 000	45 990
1.7 CRD 141 ch Premium	7	0	32 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €			

NOUVELLE OPTIMA SW

GT Auto.	NC	10 000	42 990
1.7 CRD 141 ch Premium	NC	0	33 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €			
SORENTO			
2.2 CRD 200 ch Active	12	1 260	37 000
Surcoût Premium : Active + 4 000 €			
Surcoût Ultimate : Premium + 4 000 €			

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	10 000	180 000
Huracán LP 610-4	NC	10 000	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	10 000	223 740
Aventador LP 700-4	NC	10 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	10 000	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	NC	10 000	396 800
Aventador LP 750-4 Superveloce Roadster	NC	10 000	432 960

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPE			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	3 660	45 150
2.0 S4 280 ch HSE Dynamic Auto.	NC	5 340	63 650
2.0 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000
2.7 TD4 180 ch Pure	12	0	40 800
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	1 740	53 200
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE : SE + 4 600 €			
Surcoût Landmark Edition : SE Dynamic + 3 500 €			
Surcoût HSE : SE Dynamic + 3 850 €			
Surcoût HSE : HSE + 2 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €			
EVOQUE CABRIOLET			
2.0 S4 240 ch SE Auto.	16	8 460	58 850
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	9	0	49 550
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	0	57 850
Surcoût SE : Pure + 5 100 €			
NOUVEAU DISCOVERY			
3.0 S6 340 ch SE Auto.	NC	10 000	59 300
2.0 TD4 180 ch S Auto.	NC	3 290	50 900
2.0 SD4 240 ch S Auto.	NC	4 253	54 800
3.0 TD6 256 ch SE Auto.	NC	9 660	59 300
Surcoût SE : S + 2 450 € à 2 500 €			
Surcoût SE : HSE + 4 600 € à 8 420 €			
Surcoût HSE : HSE + 6 200 €			
DISCOVERY SPORT			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	7 613	41 800
2.0 S4 290 ch SE Auto.	NC	8 753	53 500
2.0 eD4 150 ch Pure	8	0	34 700
2.0 TD4 180 ch Pure	10	173	39 300
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC	4 460	51 900
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à 4 800 €			
Surcoût SE : SE + 5 600 €			
Surcoût SE : Luxury : HSE + 6 200 €			
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC	5 340	57 500
P380 Auto.	NC	10 000	68 300
D180 Auto.	NC	613	57 500
D240 Auto.	NC	1 873	61 700
D300 Auto.	NC	4 050	67 600
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 4 800 €			
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			
RANGE ROVER SPORT			
3.0 S/C HSE Auto.	NC	10 000	76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43	10 000	96 700
SVR Auto.	NC	1 000	131 400
2.0 SD4 S Auto.	NC	3 473	63 300
3.0 TDV6 S Auto.	14	7 613	67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	19	8 460	77 400
4.4 SDV8 HSE Auto.	24	10 000	89 600
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	3 473	91 600
Surcoût SE : S + 4 900 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE Dyn + 11 600 € à 12 200 €			
Surcoût SE : HSE + 5 500 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE Dyn + 11 200 €			
LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

NOUVELLE IS

300h	9	0	40 490
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €			
Surcoût Luxe : Pack + 2 700 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 400 €			
NOUVELLE MX-5 RF			
Surcoût : MX-5 + 2 500 €			
MAZDAZ			
1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4	0	14 450
1.5 Skyactiv-G 90 ch Elegance	5	0	16 350
1.5 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5	0	19 750
1.5 Skyactiv-G 165 ch Sélection	5	0	20 800
Surcoût Dynamique : Elegance + 1 500 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 300 €			
MAZDA3			
2.0 Skyactiv-G 120 ch Elegance	6	0	23 500
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	0	26 400
1.5 Skyactiv-G 105 ch Elegance	5	0	25 500
2.2 Skyactiv-G 150 ch Sélection	7	0	31 600
Surcoût Sélection : Elegance + 3 700 €			
MX-5			
1.5 Skyactiv-G 131 ch Elegance	7	0	21 250
1.5 Skyactiv-G 160 ch Sélection	9	1 873	30 750

120 [LE PRIX DU NEUF]

208 (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 600 €			
Surcoût Feline: 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

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 de 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

NOUVELLE 308 SW

Surcoût: berline + 850 € - 950 €			
Surcoût: Active: Access + 2 350 €			
Surcoût: Allure: Active + 2 450 €			
Surcoût GT Line: Allure + 2 100 €			
NOUVELLE 308 SW			
1.2 PureTech 110 ch Access	7	0	25 900
1.6 THP 165 Allure Auto.	9	0	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 CT Auto.	10	0	42 050

NOUVEAU 500B

1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 700
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	0	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

500B

1.6 THP 165 ch Active	9	0	30 150
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	30 600
2.0 BlueHDi 150 Allure	7	0	35 550
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	37 850

508 SW (BREAK)

Surcoût: berline + 1 200 € à 1 900 €
508 RXH (BREAK)

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	0	26 000

Surcoût: Active + 2 600 €

Surcoût: Allure + 2 000 €

PORSCHE

TYPE CV B/M* PRIX

718 CAYMAN

2.0	19	0	4 253	55 040
S	24	0	8 173	67 790

718 BOXSTER

2.0	19	0	4 253	57 080
S	24	0	8 173	69 830

911 COUPE (TYPE 991 II)

Camera	25	0	9 973	100 285
Camera 4	26	0	10 000	107 350
Camera S	31	0	10 000	114 575
Camera 4S	31	0	10 000	122 015
Targa 4	26	0	10 000	120 935

Surcoût: Active + 2 600 €

Surcoût: Allure + 2 000 €

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Camera	26	0	10 000	113 495
Camera 4	26	0	10 000	120 935
Camera S	31	0	10 000	127 775
Camera 4S	31	0	10 000	135 215
Turbo	44	0	10 000	179 975

Turbo S

GT2 RS	49	0	10 000	208 415
NC	NC	0	289 175	

NOUVELLE PANAMERA

3.0	22	0	NC	93 407
4S	32	0	8 753	118 007
Turbo	46	0	10 000	159 047
4 E-Hybrid	31	0	10 000	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	0	NC	169 062

4 Diesel

NOUVELLE PANAMERA

200 (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 600 €

Surcoût Feline: GT Line + 550 €

Surcoût Crossway: GT Line + 600 €

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

4	22	0	NC	100 367
4S	33	0	NC	123 047
Turbo	45	0	NC	161 927
4 E-Hybrid	19	0	NC	114 782
4 Diesel	30	0	NC	127 007

MACAN

2.0	15	0	5 113	58 335
S	23	0	10 000	64 355
GTS	25	0	10 000	77 555
Turbo	29	0	10 000	87 350
Turbo Pack Performance	33	0	NC	94 790
S Diesel	16	0	3 473	63 755

NOUVEAU CAYENNE

3.0	NC	0	NC	77 184
S	NC	0	NC	94 464

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	CV	B/M*	PRIX
TWINGO	CV	B/M*	PRIX
TWINGO	CV	B/M*	PRIX
TWINGO	CV	B/M*	PRIX
TWINGO	CV	B/M*	PRIX

ZOE

TYPE CV B/M* PRIX

ZOE	CV	B/M*	PRIX
ZOE	CV	B/M*	PRIX
ZOE	CV	B/M*	PRIX
ZOE	CV	B/M*	PRIX
ZOE	CV	B/M*	PRIX

NOUVEAU CAPTUR

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVEAU CAPTUR	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU CAPTUR	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU CAPTUR	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU CAPTUR	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU CAPTUR	CV	B/M*	PRIX

MEGANE

TYPE CV B/M* PRIX

MEGANE	CV	B/M*	PRIX
MEGANE	CV	B/M*	PRIX
MEGANE	CV	B/M*	PRIX
MEGANE	CV	B/M*	PRIX
MEGANE	CV	B/M*	PRIX

NOUVEAU SCÉNIC

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVEAU SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX

NOUVEAU GRAND SCÉNIC

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVEAU GRAND SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU GRAND SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU GRAND SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU GRAND SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU GRAND SCÉNIC	CV	B/M*	PRIX

KADJAR

TYPE CV B/M* PRIX

KADJAR	CV	B/M*	PRIX

<tbl_r cells="4" ix="5" maxcspan="1" maxr

Surcoût Urban+ : Urban + 250 €
 Surcoût Sport Bi-ton : Urban + 2 250 €
 Surcoût Luxe : Sport Bi-ton Safety Pack + 250 €

NOUVEAU TIVOLI XLV

180 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 ■ 410 25 990

REXTON

220 e-XDI 11 ■ 6 810 31 990

RODIUS

220 e-XDI 11 ■ 9 660 30 690

SUBARU

TYPE CV B/M* PRIX

XV

1.6 i 114 ch Premium 7 ■ 1 490 26 990

2.0 i 150 ch Premium 9 ■ 1 490 27 990

2.0 D 147 ch Premium 8 ■ 540 30 990

Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €

WRX STI

S Aller 21 ■ 10 000 44 990

Surcoût S Club Aller : S Aller + 5 000 €

FORESTER

2.0 i 150 ch Premium 8 ■ 2 773 32 990

2.0 D 140 ch Exclusive Lineartronic 15 ■ 10 000 44 990

2.0 D 147 ch 8 ■ 1 153 31 990

Surcoût Premium : "base" + 3 000 €

Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €

Surcoût Exclusive : Luxury + 1 000 €

LEVORG

1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Liner 10 ■ 3 473 39 990

OUTBACK

2.5 i 173 ch Exclusive Eyesight Eyeconic 10 ■ 2 940 49 990

2.0 D 150 ch Premium 9 ■ 860 41 990

Surcoût Luxury Eyesight : Premium + 5 000 €

Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €

BRZ

2.0 i 200 ch 12 ■ 7 073 32 990

SUZUKI

TYPE CV B/M* PRIX

CÉLIÈRE (5 PORTES)

1.0 68 ch Advantage 4 0 8 990

1.0 WVT 68 ch Pack Plus 4 0 12 290

Surcoût Privége : Advantage + 170 €

Surcoût Pack : Privége + 300 €

NOUVELLE IGNIS

1.2 Dualjet Advantage 5 0 12 790

1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack 4 0 16 190

Surcoût Privége : Advantage + 700 €

Surcoût Pack : Privége + 1 900 €

NOUVELLE SWIFT

1.2 Dualjet Advantage 4 0 13 190

1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack 4 0 16 490

1.0 Boosterjet Privége 5 0 15 490

1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack 5 0 17 690

Surcoût Pack : Privége + 2 900 €

BALENO

1.2 Dualjet Privége 4 0 14 590

1.2 Hybrid SHVS Pack 4 0 17 250

1.0 Boosterjet Pack 5 0 17 490

Surcoût Pack : Privége + 1 700 €

JIMNY

1.3 WVT JX 6 ■ 3 113 13 860

Surcoût JX : X + 1750 €

VITARA

1.6 WVT 120 ch Advantage 6 0 17 590

S 7 0 22 990

1.6 DDIS 120 ch Privége 6 0 21 790

Surcoût Privége : Advantage + 1900 €

Surcoût Pack : Privége + 1 900 €

NOUVEAU S-CROSS

1.0 Boosterjet Advantage 6 0 19 490

1.4 Boosterjet Style 7 0 25 390

1.6 DDIS 120 ch Privége 6 0 23 990

Surcoût Privége : Advantage + 2 400 €

Surcoût Style : Privége + 4 300 €

TESLA

TYPE CV B/M* PRIX

MODEL S

75 1 ■ 6 000 91 550

100 1 ■ 6 000 109 950

P100D 1 ■ 6 000 155 000

MODEL X

75D 1 ■ 6 000 91 550

100D 1 ■ 6 000 109 950

P100D 1 ■ 6 000 161 550

TOYOTA

TYPE CV B/M* PRIX

AYGO (3 PORTES)

1.0 WT-i 68 ch x 3 0 10 900

Surcoût x : pigz : x + 1500 €

AYGO (5 PORTES)

Surcoût 3 portes + 400 €

NOUVELLE YARIS (3 PORTES)

1.0 WT-i 68 ch Active 4 0 14 150

1.5 WT-i 110 ch France 4 0 16 200

GRMN 14 ■ 4 673 30 700

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 115 ch Active 7 ■ 210 23 400

122h Dynamic 6 0 29 000

Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €

Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €

Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €

AURIS (5 PORTES)

1.3 WT-i 100 ch Tendance 5 ■ 53 20 700

1.2 Turbo 115 ch Design 6 0 23 950

136h Tendance 4 0 25 900

Surcoût Lounge : Design + 2 000 €

Surcoût Lounge : Design + 200 €

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût berline 5 p. + 100 €

VERSO

1.6 WT-i 132 ch Tendance 8 ■ 1 873 24 300

1.8 WT-i 147 ch Dynamic CVT 8 ■ 1 740 26 300

1.6 D-4D 112 ch Tendance 7 0 27 000

Surcoût Dynamic : Tendance + 500 €

Surcoût Lounge : Dynamic + 3 000 €

PRIUS

Dynamic 4 0 30 500

Rechargeable 3 ■ 1 000 36 900

Surcoût Lounge : Dynamic + 3 000 €

PRIUS +

136h Active 4 0 32 300

Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €

Surcoût Lounge : SkyView + 1 000 €

Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €

AVENIS

1.6 WT-i 132 ch Dynamic 8 ■ 613 29 400

1.8 WT-i 147 ch Dynamic 9 ■ 473 30 700

1.6 D-4D 112 ch Dynamic 6 0 31 300

2.0 D-4D 143 ch Dynamic 7 0 32 300

Surcoût Lounge : Dynamic + 400 €

Surcoût Lounge : Executive + 1 500 €

AVENISIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût + 1 000 €

RAV4

2.0 WT-i 151 ch Active 9 ■ 2 010 31 000

Hybride Tendance 9 ■ 0 34 100

2.0 D-4D 143 ch Active 7 0 30 000

Surcoût Dynamic : Active + 2 000 €

Surcoût Lounge : Design + 1 000 € à + 2 500 €

LAND CRUISER (3 PORTES)

2.8 D-4D 177 ch Le Cap 12 ■ 9 973 37 100

Surcoût Lite : Le Cap + 4 950 €

Surcoût Légende : Lite + 2 500 €

Surcoût Lounge : Légende + 4 000 €

LAND CRUISER (5 PORTES)

4.0 WT-i 280 ch Lounge Auto 20 ■ 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 ■ 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 ch Moteur 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 ■ 6 000 27 600

Surcoût 3 portes + 500 €

NOUVELLE CROSS UP!

1.0 60 ch 7 0 15 800

1.0 75 ch 5 0 16 500

POLLO (3 PORTES)

1.0 60 ch Tendance 4 0 13 570

1.0 75 ch Tendance 4 0 14 280

1.2 TSI 90 ch BlueMotion 5 0 17 150

1.2 TSI 95 ch BlueMotion 5 0 16 900

1.2 TSI 110 ch BMT R-Line 6 0 20 960

1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT 7 0 23 620

GTI 11 ■ 473 26 900

1.4 TDI 75 ch BMT Tendance 4 0 16 620

1.4 TDI 90 ch BMT Tendance 4 0 17 330

Surcoût Confort : Tendance + 1950 €

Surcoût Confort : Confort + 2 400 €

Surcoût Confort : R-Line + 1 210 €

Surcoût berline 3 p. + 600 €

POLDI (5 PORTES)

1.0 60 ch 5 0 19 060

1.0 75 ch 6 0 21 300

1.4 TSI 120 ch Confortine 6 0 24 820

1.5 TSI EVO 130 ch BlueMotion Confortine 7 0 25 670

1.5 TSI EVO 150 ch Confortine 8 0 29 490

GTI Performance 14 ■ 1 153 36 300

R 20 ■ 7 073 41 380

1.6 TDI 115 ch Tendance 6 0 24 240

NOUVELLE YARIS (3 PORTES)

1.0 WT-i 68 ch Active 4 0 14 150

1.5 WT-i 110 ch France 4 0 16 200

GRMN 14 ■ 4 673 30 700

Surcoût France : Active + 900 €

YARIS (5 PORTES)

7 0 29 580

GTD 10 ■ 0 35 800

Surcoût Confortine : Tendance + 2 520 €

Surcoût Confort : Confortine + 2 370 €

NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES)

6 ■ 1 000 40 500

e-Golf 4 ■ 6 000 39 350

Surcoût berline 3 p. + 840 €

Surcoût Confort : Confort + 4 250 €

NOUVELLE GOLF VII SW (BREAK)

4 ■ 2 153 36 350

1.0 TSI 110 ch Confortine 8 ■ 210 36 290

2.0 TDI 110 ch DSG 10 ■ 410 38 470

Surcoût berline 5 p. + 100 €

Surcoût Confort : Confort + 2 500 €

NOUVELLE GOLF VIII (5 PORTES)

4 ■ 2 153 36 350

1.0 TSI 85 ch Trendline 6 ■ 22 140

1.4 TSI 125 ch Confortine 7 ■ 31 330

R DSG 8 ■ 24 080

2.0 TDI 115 ch Confortine 8 ■ 31 320

GTD 10 ■ 37 640

Surcoût berline : Trendline + 2 520 €

Surcoût Confort : Confort + 2 370 €

NOUVELLE COCCINELLE

6 ■ 113 25 260

1.2 TSI 105 ch Design 8 ■ 25 260

1.4 TSI 150 ch Design 13 ■ 1740 32 860

2.0 TDI 110 ch Confortine 6 ■ 25 590

2.0 TDI 150 ch Design 8 ■ 28 160

Surcoût berline : Design + 4 680 €

Surcoût Confort : Design + 2 300 €

NOUVELLE COCCINELLE CABRIOLET

6 ■ 50 26 260

1.2 TSI 105 ch Design 8 ■ 25 210

1.4 TSI 150 ch Design 13 ■ 2300 34 540

2.0 TDI 110 ch Confortine 6 ■ 32 710

2.0 TDI 150 ch Confortine 7 ■ 34 510

2.0 TDI 184 ch Ultimate 10 ■ 36 550

Surcoût berline : Confort + 2 010 €

Surcoût Confort : Confort + 2 610 €

SCIROCCO

7 ■ 53 25 070

1.4

LANCER

**Auto
Plus**
Collection

COLLECTIONNEZ LES PLUS BEAUX MODÈLES

DE LA MYTHIQUE

Renault 4



Votre N°1

Votre magazine Auto Plus + Le fascicule
+ La Renault 4 Parisienne de 1965



Offre de lancement
**2€
99**
EN + DE VOTRE AUTO PLUS
Soit Auto Plus à 1,99€
+ votre N°1 à 2,99€ = 4,98€

Actuellement en vente

Dans chaque fascicule,
découvrez l'histoire et l'évolution
de votre modèle grâce
à de nombreuses rubriques
richement illustrées.



Votre N°2

Votre magazine Auto Plus + Le fascicule
+ La Renault 4 Fourgonnette La Poste
de 1988



Offre de lancement
**7€
99**
EN + DE VOTRE AUTO PLUS
Soit Auto Plus à 1,99€
+ votre N°2 à 7,99€ = 9,98€

En vente le 13 octobre

CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX AVEC AUTO PLUS
OU DÈS MAINTENANT SUR www.renault4.autoplus.fr

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 01.09.2017, 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,
SOUSCRITION et
ESPACE ADHÉRENT**

WWW.QUATTRO.FR

✆ 0565100100



CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 129, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS - Paris N° 350 894 846 - N° ORIAS : 07 001 752 - www.cat.fr



Vous avez droit à une vie. Faites-en bon usage.

**Start
moving.**

**Nouvelle Ibiza
Style 1.0 75 ch**
à partir de **129 €/mois⁽¹⁾**

**Assurance offerte
pour 1 € de plus⁽²⁾**



Start moving = Bougez. Avancez. Vivez.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 1 900 € suivi de 36 loyers de 129 € sous condition de reprise. Exemple pour une Nouvelle Ibiza STYLE 1.0 75 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 30/12/2017 pour toute commande d'une Nouvelle Ibiza STYLE 1.0 75 ch passée avant le 30/12/2017 et livrée avant le 31/03/2018. Offre sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. (2) Cotisation gratuite pour la première année de souscription, limitée aux 200 premières souscriptions. Offre gratuite attribuée par ordre des demandes de souscription du 01/06/2017 au 30/12/2017, pour toute souscription avant le 30/12/2017. Valable en France métropolitaine et en Corse pour tout achat d'une Nouvelle SEAT Ibiza 2017. Essence neuve assurée par un contrat SEAT Assurance Tous Risques, pour un usage privé ou privé / trajet domicile-travail. Réservez aux conducteurs ayant un coefficient de réduction-majoration compris entre 0,5 et 0,7, assurés sur les 36 derniers mois et n'ayant eu aucun sinistre sur cette période. L'Assureur et le Souscripteur conservent la possibilité d'exercer leur droit de résiliation du contrat d'assurance dans les cas prévus par le Code des Assurances et dans votre contrat. SEAT ASSURANCE est un Contrat d'assurance automobile souscrit auprès de Calypso, SA au capital de 100 485 604 €. Siège social: 1, cours Michelet – CS 30051 – 92076 Paris La Défense Cedex – RCS Nanterre 403 205 065 – Entreprise régie par le Code des Assurances, présenté et gérée par ASSURONE GROUP – Immatriculé à l'ORIAS en tant que courtier sous le n°07 003 778 (www.orias.fr). SA au capital de 2078 269€ – RCS Paris 478 193 386 – Siège social: 4, rue Lamennais – 75008 Paris. Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand, Capital social: 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France intervient en tant que mandataire d'assurance. Immatriculé à l'ORIAS sous le n°08 040 267 (www.orias.fr). RCS Pontoise 451 618 904.

Publicité diffusée par le Distributeur enregistré à l'ORIAS sous le n° en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank.

Modèle présenté : Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch avec options peinture personnalisée et phares antibrouillard à 16 370 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 1 900 € suivi de 36 loyers de 156 € pour 30 000 km maximum au tarif n° 2017.1.3 du 07/04/2017 (mise à jour au 08/09/2017) sous condition de reprise.

Nouvelle SEAT Ibiza Style 1.0 75 ch : consommation mixte (l/100km) : 4,9. Emissions de CO₂ (g/km) : 112.

SEAT PARIS 17	75 PARIS	01.70.60.17.17	ALTO AUTOMOBILES	91 ETAMPES	01.69.78.19.00
B.N.A.	77 CHELLES	01.64.26.04.04	ARCO AUTOMOBILES	91 PARAY VIEILLE POSTE	01.60.48.03.02
METIN AUTOMOBILES	77 MEAUX	01.64.36.50.00	ATLANTICO SAS	91 STE GENEVIEVE DES BOIS	01.69.25.41.41
METIN AUTOMOBILES	77 CESSON	01.64.64.39.00	ADVANCE	92 RUEL MALMAISON	01.47.93.02.09
ADVANCE	78 BUCHELAY	01.30.63.85.25	METIN EST AUTOMOBILES	94 VALENTON	01.45.10.60.00
VAUBAN DISTRIBUTION	78 CHAMBOURCY	01.30.06.35.00	B.N.A.	95 GARGES LES GONESSE	01.34.45.01.10
COIGNIERES AUTOMOBILES SA	78 COIGNIERES	01.34.82.03.30	SOULIER AUTOMOBILES SAS	95 ARGENTEUIL	01.34.10.20.80
V.C.A SPORTING AUTOS	78 VERSAILLES	01.39.53.52.52		95 CERGY PONTOISE CEDEX	01.30.32.31.00
ADC-LACROIX AUTOMOBILES	91 CORBEIL ESSONNES	01.60.89.04.63			

volkswagen.fr

**Elle a encore
plus d'arguments
à l'intérieur.**



Nouvelle Arteon.

Belle oui, mais aussi connectée, grâce à son système multimédia qui se commande d'un seul geste sans même toucher l'écran et qui vous permet de contrôler les applications de votre smartphone. Connectée oui, mais aussi confortable avec ses sièges massants ventilés, son grand espace intérieur et son coffre spacieux. Décidément, elle n'a pas fini de vous surprendre*.



Volkswagen

Demain démarre aujourd'hui.

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Modèle présenté: Nouvelle Arteon R-Line 2.0 TSI 150 DSG7 avec options peinture métallisée 'Jaune Curcuma', jantes 20" 'Rosario' Graphite Mat, toit ouvrant panoramique et pack 'Traffic & Security Assist'. * Technologies de série ou en option.

Cycle mixte (l/100 km): 4,5. Rejets de CO₂(g/km): 116.

Professionnels, découvrez nos offres spécifiques pour ce modèle sur volkswagen.fr/professionnels

ESPACE SUFFREN

40 ter av de Suffren
75015 PARIS
01 53 58 10 00

MICHEL ANGE

97 rue Michel Ange
75016 PARIS
01 40 71 12 12

VILLAGE NEUBAUER

227 boulevard Anatole France
93200 SAINT DENIS
01 49 22 12 40

HONDA
The Power of Dreams®

LOUEZ VOTRE HONDA, ON VOUS OFFRE **L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE**

Portes Ouvertes les 14 et 15 Octobre 2017



GAMME HR-V À partir de
239€/MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 3 030 €



GAMME CR-V À partir de
329€/MOIS⁽²⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 3 700 €

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

Nouvelles motorisations. Habitabilité et Modularité record. Limiteur de vitesse intelligent. Système multimédia Honda CONNECT. (1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au **30 octobre 2017** pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'un véhicule Honda HR-V 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'un Honda HR-V 1.5 i-VTEC Elegance neuf au prix de 22 290 € (peinture métallisée) soit 20 980 € après réduction de 1 300 € de remise. En fin de contrat restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 8 535 €, soit 4 685 € de frais de location (frais de dossier, intérêts, etc.). Coût total assurance facultative : 184,70 €. Modèle présenté : HR-V 1.5 Exclusive Nav avec peinture métallisée 27 200 €, 1er loyer 3 030 € puis 59 loyers de 337,01 € hors assurance facultative. Montant du hors option d'achat 22 913,47 €. Montant total du option d'achat inclus 33 333,47 €. (2) Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans offerts avec LOA Honda neuve 36 à 60 mois 30 000 kms max / an sont offerts pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°21701106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance, entreprise régée par le code des assurances (RCS Nanterre 327 061 339) proposée par Honda Finance. Soit un avantage client H Box pour un HR-V 1.0 i-VTEC (entretien 75 000 km sur 36 mois) à 5 378 €/entretien 150 000 km sur 60 mois : 4 769 € et extension de garantie 2 ans : 609 € sur base tarif en vigueur au 03 / 07 / 17. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bell, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORAS : 07 023 197 (www.oras.fr). Société soumise à l'autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Talbot 75009 Paris. Consommations en cycle mixte 5,7 L/100 km et émissions de CO2 de 134 g/km

(2) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au **30 octobre 2017** pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'un véhicule Honda CR-V neuf de 36 à 60 mois. Exemple de Location avec option d'Achat sur 60 mois et 75 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.6 i-DTEC 2WD Elegance Nav au prix de 32 820 € (peinture métallisée) soit 28 820 € après réduction de 4 000 € de remise. En fin de contrat restitution dépôt de garantie ou levée option d'achat finale de 12 328 €, soit 6 619 € du frais de location (frais de dossier, intérêts, etc.). Coût assurance facultative : Décès, invalidité. Maladie (souscrite auprès de Cardiff Assurance Vie et Cardiff Assurances Risques Divers) 27,63 €/mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1 657,92 €. Modèle présenté : CR-V 1.6 i-DTEC 4WD Exclusive Nav avec peinture métallisée 40 850 €, 1er loyer 3 700 € puis 59 loyers de 525,54 € hors assurance facultative. Montant total du hors option d'achat 34 706,58 €. Montant total du option d'achat inclus 50 188,04 €. (3) Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans offerts avec LOA Honda neuve 36 à 60 mois 30 000 kms max / an pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°21701106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance, entreprise régée par le code des assurances (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance. Soit un avantage client H Box pour un CR-V 1.6 i-DTEC 4WD (entretien 75 000 km sur 36 mois) à 6 182 €/entretien 150 000 km sur 60 mois : 5 463 € et extension de garantie 2 ans : 719 € sur base tarif en vigueur au 03 / 07 / 17. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bell, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORAS : 07 023 197 (www.oras.fr). Société soumise à l'autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Talbot 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. Donnez vie à vos rives. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. Consommations en cycle mixte 5,1 L/100 km et émissions de CO2 de 133 g/km.

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY

50, route de Mantes – 01 71 52 11 00



www.honda-chamboury.com

COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE

Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00

www.honda-saintouenlauvome.com

DÉCOUVREZ LE NOUVEAU VOLVO XC60

Dernière évolution du SUV suédois dynamique. La rencontre entre un design audacieux et un intérieur raffiné. Où la technologie est instinctive. Et où chaque trajet devient un pur moment de plaisir. Le Volvo XC60 conjugue grâce et puissance. Capot allongé, passages de roues athlétiques et porte-à-faux raccourci dégagent une aura de puissance dotée de raffinement.

VOLVO XC60
MADE BY SWEDEN*



Disponible
avec la technologie
hybride rechargeable
Twin Engine.

Nouveau Volvo XC60 : Consommation Euromix (L/100 km) : 2.1-7.7 - CO₂ rejeté (g/km): 49-176.
*Suédois dans l'âme

RENDEZ-VOUS D'ESSAI
SUR ACTENA.FR

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES
78 BUCHELAY	01 34 79 92 92	SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

PRIOD

©VICTORPARIS



DITES-NOUS TOUT !
ET AIDEZ-NOUS A
FAIRE UN MAGAZINE
QUI VOUS RESSEMBLE

l'auto-journal

A BESOIN DE VOUS

Rejoignez-nous sur www.lecteurconseil.com et répondez à nos enquêtes on-line.

Vous gagnerez des cadeaux et participerez à notre tirage au sort exceptionnel lors de votre inscription : **200€ de chèques-cadeaux à gagner !***

MERCI !

* Jeu-concours // Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, il ne sera fait aucun usage de vos coordonnées personnelles. Les questionnaires seront traités de façon entièrement anonyme et resteront la propriété de Mondadori France. Vous pouvez vous désinscrire à tout moment.

**NE PAS OUBLIER
DE METTRE
MA PUB**

ici

Contactez :

marc.queille@mondadori.fr 01 41 33 55 72
julie.aldabo@mondadori.fr 01 41 33 55 45

Votre voiture reprise
& payée en 24h

sans obligation d'en
acheter une nouvelle !

Estimation gratuite
de votre voiture



Aramisauto.com

APPElez-NOUS AU : ☎ 30 55
(Gratuit depuis un poste fixe)

Véhicules du Personnel

Véhicules de Direction

Véhicules Neufs

Usine de POISSY

PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00

06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org

www.info-auto.org

les Voitures de l'Année

Mercedes - BMW

Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Diminuez votre budget carburant. À partir de 299€.

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : -12%

Recherchons Revendeurs et Commerciaux



KIT POWER
OPTIMISATION MOTEUR

SPÉCIALISTE DE LA PRÉPARATION
ET OPTIMISATION DES MOTEURS
ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLAS



FIAT 500 1.3 JTD	75 CH 195 Nm
KITPOWER	100 CH 247 Nm
AUDI A3 1.6 TDI	105 CH 250 Nm
KITPOWER	130 CH 310 Nm
BMW X6 30D	245 CH 530 Nm
KITPOWER	302 CH 645 Nm
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 CH 240 Nm
KITPOWER	140 CH 300 Nm
MERCEDES C250 BLUE EFFIC.....	204 CH 500 Nm
KITPOWER	258 CH 630 Nm
DACIA SANDERO 0.9 TCE.....	90 CH 140 Nm
KITPOWER	124 CH 184 Nm
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....	265 CH 350 Nm
KITPOWER	304 CH 415 Nm

WWW.KITPOWER.FR
TÉL. : +33(0)6 60 17 68 58
INFO@KITPOWER.FR

voir conditions. Réserve à la compétition.

**GAIN
DE COUPLE**
**GAIN
DE
PIUSSANCE**
**DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**



Satisfait ou remboursé.
Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine.
Plus de 50 centres de montage.
Garantie 8 ans

À découvrir dans notre prochain numéro

N°993

du 12 octobre 2017

Peugeot 308

Pour Peugeot, le diesel a encore son mot à dire ! La 308 inaugure ainsi un inédit BlueHDi de 130 ch que nous passons au crible pour savoir s'il lui permet bien de rester la meilleure.



L'Alfa Romeo Stelvio face au Porsche Macan

Puisque l'allemand s'abaisse à loger sous son capot un "petit" 4 cylindres de 252 ch, l'italien ne craint pas l'affrontement, avec son 2 l de 280 ch. Le plus sportif n'est peut-être pas celui qu'on croit.

10 000 km

en Volvo XC60

Volvo a fait de ses intérieurs douilletts et chaleureux sa marque de fabrique. Pour vérifier si celui du nouveau XC60 l'était réellement, nous avons mis cap au nord, direction la Norvège, pour un périple plein d'enseignements.



PHOTOS YANN LEFFEBRE

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4 N°82 164 pages

En kiosque jusqu'au 21 décembre prochain, le dernier numéro de *L'Auto-Journal Évasion & 4x4* présente toutes les nouveautés dévoilées au récent Salon de Francfort. À découvrir également dans cette édition, le duel très attendu entre le Renault Koleos et le Peugeot 5008, et nos essais complets des Volvo XC60 et du Range Rover Velar.

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

l'auto journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

A 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: autounjour@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur,
composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,
assisté de Karine Roumestand (55 94)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (53 96)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

Essais: Méline Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Rifiade

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographies: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

Ont collaboré à ce numéro: Valérie Contactsis, Danielle Molson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haitanian

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Sigaret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

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 presse: Sylvain Boulard (29 88)

Adjoint responsable service presse: 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: septembre 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

Impact sur l'eau Ptot 0,016 kg/tonne

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 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 (Edigroupe Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroupe S.A., tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).





NOUVEAU VOLVO XC60

Découvrez-le dans votre concession



 Disponible
avec la technologie
hybride rechargeable
Twin Engine.

Nouveau Volvo XC60 : Consommation Euromix (L/100 km) : 2.1-7.7 - CO₂ 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 11^e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

L'émotion en mouvement



Agence quai des orfèvres - Crédit photo : Chris Schmid

Newport Chronographe
Mouvement suisse, Made in France
Étanche 100 mètres

MICHEL
HERBELIN

ATELIER D'HORLOGERIE FRANÇAISE
DEPUIS 1947