

l'auto-journal

N°994

Porsche
Majun



Volvo XC40



Audi Q3 II

**10 MODÈLES
À NE PAS MANQUER !**

Spécial



DS 4 Crossback



Jaguar E-Pace

futurs SUV premium

Range Rover
Evoque



Alpine AX110



Mercedes GLA II



BMW X2

M 05361 - 994 - F: 6,80 € - RD



DOSSIER ESSAIS

**SE FAIRE PLAISIR
EN HYBRIDE ?**

8 ESSAIS POUR
DÉCIDER

**NOUVELLES
TAXES
COMMENT ÉVITER
LES PIÈGES !**

**1^{er} ESSAI
SKODA KAROQ**

**RENAULT
KOLEOS
QUELLE VERSION
CHOISIR ?**



L'ÉLECTROMOBILITÉ SE VIT AU PRÉSENT.

NOUVELLE GAMME 100 % ÉLECTRIQUE ET HYBRIDE RECHARGEABLE BMW GROUP.



Précurseur de la mobilité durable, BMW Group vous présente sa nouvelle génération de véhicules électriques et hybrides rechargeables. De la citadine au SUV, en passant par le scooter et la berline, cette large gamme répondra à tous vos besoins de mobilité en combinant performance, durabilité et maîtrise des coûts grâce à des consommations réduites, une fiscalité avantageuse et la prime éco-mobilité BMW Group. Rendez-vous dès maintenant en concession pour vivre une expérience de conduite électrisante.

Consommations en cycle mixte selon motorisations de la gamme BMW i, BMW i Performance, MINI Electric, et BMW Motorrad Urban Mobility : 0 à 3,4 l/100 km. CO₂ : 0 à 78 g/km. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

**BMW
GROUP**

THE NEXT
100 YEARS





real watches **for** real people*



Oris Big Crown 1917 Limited Edition
Boîtier et couronne vissée en acier inoxydable poli
Réglage de l'heure sécurisé par un bouton-poussoir à 2h
Verre saphir bombé
Limitée à 1917 exemplaires
www.oris.ch

ORIS
Swiss Made Watches
Since  1904

Sommaire [N° 994]

5



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 26 octobre au
8 novembre 2017**



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

14 Les SUV premium compacts : BMW X2, Audi Q3, Mercedes GLA, Range Rover Evoque, Jaguar E-Pace, Volvo XC40...
28 Audi A7

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

34 Fiscalité : évitez les pièges en 2018

Conduire

[1^{ers} ESSAIS]

42 BMW X3 M40i
48 Audi A8 V6 50 TDI
52 Skoda Karoq 1.0 TSI
78 Opel Grandland X 1.6 diesel
[DOSSIER LES HYBRIDES PLAISIR]
59 Suzuki Swift, Volkswagen Golf GTE, Toyota C-HR, Mini Countryman Cooper SE, BMW 530e, Mercedes E 350 e, Lexus LC 500h, Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid
[COMPARATIF]

68 Mercedes GLC Coupé 350 d / Range Rover Velar D240 / Jaguar F-Pace 2.0d

[GRAND ANGLE]

76 Hyundai i30 N

[LES EXPERTS]

82 Volvo XC60 D5

[DERNIER ESSAI]

85 Porsche Cayenne

Vibrer

[REPORTAGE]

86 En Abarth sur le Tour de Corse historique

[SPORT]

92 F1 : l'alliance Renault-Infiniti

[RÉTRO]

94 Lancia Beta Montecarlo

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

104 La vie de vos autos

105 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[SHOPPING MONTRES]

98 Tentations de fin d'année

[CONFIGURATEUR]

106 Renault Koleos

[FICHE OCCASION]

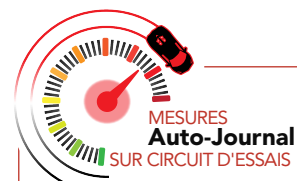
110 Mini Cooper

[LE PRIX DU NEUF]

113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

121 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...



NOUVELLE GAMME SUV PEUGEOT CROSSWAY

JAMAIS DES SUV
NE SONT ALLÉS AUSSI LOIN



SUV 2008 CROSSWAY

À PARTIR DE

189 €/MOIS⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2 600 €
3 ANS D'ENTRETIEN ET PIÈCES
D'USURE OFFERTS

MOTRICITÉ RENFORCÉE GRIP CONTROL

NAVIGATION 3D CONNECTÉE

STYLE ET ÉQUIPEMENTS EXCLUSIFS CROSSWAY

(1) En location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km.

Exemple pour la location longue durée (LLD) des nouveaux PEUGEOT SUV 2008 Crossway 1,2L PureTech S&S BVM5 110 en stock, SUV 3008 Crossway 1,2L PureTech 130 S&S BVM6 et SUV 5008 Crossway 1,2L PureTech 130 S&S BVM6 neufs et hors options, incluant l'entretien, les pièces d'usure et l'assistance offerts pendant 37 mois. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Modèles présentés : 2008 Crossway 1,2L PureTech S&S BVM5 110 en stock neuve, options peinture métallisée Gris Artense, Park Assist et aide au stationnement : 200 €/mois après un 1^{er} loyer de 2 600 €, et 3008 Crossway 1,2L PureTech 130 S&S BVM6, options peinture métallisée Gris Artense et projecteurs « full LED Technology » : 356 €/mois après un 1^{er} loyer de 4 800 €, et 5008 Crossway 1,2L PureTech 130 S&S BVM6, options peinture métallisée Gris Artense : 347 €/mois après un 1^{er} loyer de 4 850 €. Offre non cumulable valable du 01/09/2017 au 31/12/2017, réservée aux personnes physiques pour un usage privé pour toute LLD d'un nouveau PEUGEOT SUV 2008 en stock, 3008, 5008 neuf dans le réseau PEUGEOT participant, sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, ORIAS 07004921 - 9, rue Henri-Barbusse, 92230 Gennevilliers. Offre non valable pour les véhicules au prix PEUGEOT Webstore. Le PCS Entretien Plus peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau PEUGEOT participant.



SUV 3008 CROSSWAY

À PARTIR DE

329 €/MOIS ⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 4 800 €
3 ANS D'ENTRETIEN ET PIÈCES
D'USURE OFFERTS

SUV 5008 7 PLACES CROSSWAY

À PARTIR DE

339 €/MOIS ⁽¹⁾

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 4 850 €
3 ANS D'ENTRETIEN ET PIÈCES
D'USURE OFFERTS



PEUGEOT

Consommation mixte (en l/100 km) : 2008 : de 3,7 à 4,9 ; 3008 : de 4,3 à 6 ; 5008 : de 4,4 à 6,1. Émissions de CO₂ (en g/km) : 2008 : de 96 à 114 ; 3008 : de 111 à 136 ; 5008 : de 115 à 140.

PEUGEOT RECOMMANDE **TOTAL**

Transporter Business Line avec CarePort Pro* :
Garantie, Véhicule de remplacement,
Assistance, Maintenance, Assurance perte financière.
A partir de 249 € 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 Transporter Van Business Line L1H1 TD 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.

Volkswagen Group France SA - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS B 602 025 538.
Volkswagen Véhicules Utilitaires recommande Castrol EDGE Professional.



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 84 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

À CONTRE-COURANT

Vive le diesel! Ce n'est pas moi qui le dis. Ni vous, automobilistes, qui êtes de plus en plus nombreux à choisir l'essence. Ni même les constructeurs. Non, c'est le ministère de l'Écologie, chaudement encouragé en cela par Bercy. Oh, ils ne l'affichent pas aussi clairement en 4 par 3. C'est beaucoup plus subtil. Mais c'est pourtant le sens caché du nouveau barème de malus dit écologique, qui entrera en vigueur en janvier prochain. Au passage, pas la peine de parler de bonus, il ne concerne quasiment plus personne,

sinon les rares acheteurs de voitures électriques! Les conséquences du dieselgate? La découverte un peu tardive, par les pouvoirs publics, qu'il ne sort pas que du CO₂ (inoffensif) des pots d'échappement, mais aussi des NOx et des particules, beaucoup plus nocives? Oubliées, à nouveau. Le changement des normes, qui fait grimper mécaniquement les rejets officiels de CO₂ des voitures homologuées depuis septembre? Même pas entendu parler, apparemment. Par conséquent, le nouveau barème va non seulement être plus punitif, à émissions réelles égales. Mais il va aussi continuer à favoriser les motorisations diesel, moins émettrices de CO₂. Et en plus, il va pénaliser les voitures les plus récentes, répondant aux normes les plus strictes, c'est-à-dire celles qui polluent le moins dans la vraie vie. Pour parler clair, l'idée d'une fiscalité écologique n'est pas en soi un tabou. On pourrait certes imaginer que le niveau très élevé de taxation sur les carburants suffise à remplir cet office. Mais bon, que l'État souhaite utiliser un levier fiscal supplémentaire pour favoriser des pratiques plus vertueuses, d'un point de vue environnemental, cela peut s'entendre.

À condition de ne pas se tromper de critère. Ni de changer de barème tous les quatre matins. Révons un peu: et si la fiscalité environnementale sur l'automobile faisait enfin l'objet d'un accord européen, avec des critères et des seuils identiques pour tous, et l'engagement d'un minimum de stabilité dans le temps?

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre comparatif du dernier numéro, qui présentait la 308 BlueHDi 130, vous notez que son freinage est le plus mauvais, compte tenu des pneus d'origine, à faible résistance au roulement. Ne pensez-vous pas que consommation et rejets de CO₂ sont également dus à ces pneus, et pas trop au nouveau moteur? Pour ma part, je suis prêt à consommer 0,2 l de carburant en plus pour pouvoir m'arrêter à temps.

Yves Pelletier

Les pneus à faible résistance au roulement se répandent en première monte et ont effectivement des effets sur le comportement et les distances de freinage. Mais cela ne dévalue pas pour autant le nouveau moteur Peugeot, dont l'innovation majeure réside dans un système de dépollution de haut niveau, sur les NOx et les particules, sans pénaliser ni l'agrément, ni la consommation.

Il me semble avoir relevé une erreur dans votre comparatif entre le Porsche Macan et l'Alfa Stelvio. Vous dites que le Porsche testé est équipé du bloc essence de 252 ch, alors qu'il m'a semblé reconnaître un Macan S de 340 ch sur les photos. Qui a raison?

Hugo P.

Tout le monde a raison! Vous avez l'œil, et le modèle photographié était bien le Macan S, seul disponible le jour de notre séance photo. Mais l'essai réalisé par notre journaliste et les mesures prises l'ont bien été avec un 4 cylindres de 252 ch, rassurez-vous!

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





ET LE RÉEL DEVINT VIRTUEL...

Nissan vient de réaliser le rêve de tous les enfants et adolescents qui passent leurs soirées à jouer aux courses automobiles sur leur console de jeux vidéo. Le constructeur japonais a modifié une GT-R pour qu'elle puisse être pilotée... avec une manette de PlayStation 4, la console de Sony qui fête en ce moment le lancement du jeu *Gran Turismo Sport* (voir p. 40). Quatre robots et six ordinateurs se chargent de transformer les impulsions sur la manette, en mouvements sur

les commandes de la voiture, jusqu'à 100 fois par seconde. Les deux marques japonaises collaborent depuis des années, et Nissan fait courir tous les ans le vainqueur de la Sony GT Academy. C'est d'ailleurs Jann Mardenborough, vainqueur de cette compétition sur *Gran Turismo* en 2011, qui a eu le loisir de piloter cette GT-R, depuis le siège passager d'un hélicoptère, avec des pointes à plus de 200 km/h sur le circuit britannique de Silverstone.

Renault **ALASKAN**

Conçu pour relever vos défis

Alaskan, le pick-up robuste et séduisant, pour toutes vos aventures.

Mode 4x4 activable en roulant, rapports de vitesses courts et suspension arrière multibras.

Un système d'arrimage ingénieux et 3,5 tonnes de capacité de remorquage.

Une tonne de charge utile avec benne modulable.



RENAULT

La vie, avec passion



SUV PREMIUM COMPACTS

DANS LES ANNÉES
À VENIR, LE MARCHÉ
DES SUV PREMIUM
COMPACTS NE VA
CESSER DE CROÎTRE.
FACE AUX TÉNORS
ALLEMANDS, LA
RIPOSTE S'ORGANISE.
ET LA SURPRISE
POURRAIT BIEN
VENIR DES MARQUES
FRANÇAISES.

Par Florian Chopin,
Guy L'Hospital et Camille Pinet
Photos Uwe Fischer

BMW X2



LES INFOS CLÉS

À partir de 35 000 €

Commercialisation
mars 2018

*Très complexe,
le dessin de la face avant
se distingue par
les entrées d'air triangulaires
de chaque côté du bouclier
et par le positionnement
très en hauteur
des antibrouillards.*



Désormais, la traction fait partie des gènes de BMW. En reprenant la plateforme du X1, le X2 se pose en concurrent redoutable du Mercedes GLA. Il marque aussi une nouvelle inflexion du style de la marque à l'hélice.

L'ANTI MERCEDES GLA



Mercedes GLA



YANN LEFEBVRE

Le rival à abattre

Révéle lors du Salon de Shanghai 2013 sous la forme d'un concept car, le GLA se positionne comme une Classe A rehaussée. Il permet à Mercedes de se positionner face aux Audi Q3 et BMW X1, mais dans un esprit moins familial. Restylé en 2017, il sert également de base technique pour la gamme compacte d'Infiniti (Q30 et QX30) et sera renouvelé en 2020 (voir p. 21).

Le X2 pourra recevoir des jantes de 20 pouces et un amortissement piloté en option.

Ceux qui avaient aimé le concept présenté au Mondial de l'Auto 2016 ont de quoi être rassurés. Le X2 en est très proche : même avant plongeant, mêmes découpes des arches de roues, même dessin des custodes arrière. Bien entendu, il a fallu faire quelques concessions à la série, à commencer par ces montants de vitres arrière très avancés. BMW s'est prudemment refusé à sacrifier les vitres descendantes aux contraintes du style. En tout cas, les designers se sont bien entendus avec les aérodynamiciens puisque le Cx atteint 0,28, un excellent score pour ce type de véhicule surélevé.

Plus qu'un dérivé sportif du X1

Le X2 se démarque nettement de la gamme actuelle, notamment par le dessin de ses haricots de calandre, qui adoptent une forme plus anguleuse et très étirée en largeur. Histoire de bien marquer son appartenance à la marque, il accueille des logos sur ses custodes, à la manière des Coupé CS des années 60 et 70. Comme nous le pressentions, le X2 se positionne en rival du Mercedes GLA, dont le gabarit est très proche. Avec des dimensions de 4,36 m de long et 1,53 m de haut, il perd 8 cm en longueur et 7 cm en hauteur par rapport au X1, mais en reprend la largeur de 1,82 m et l'empattement de 2,67 m. Surprise, il perd relativement peu en volume de coffre, puisqu'il atteint 470 dm³, soit 35 dm³ de moins.

On s'en doute, le X2 reprend des motorisations bien connues au sein du groupe : il sera proposé au lancement en version 2 roues motrices essence sDrive 20i équipée du 4 cylindres 2.0 de 192 ch et en deux variantes diesel 4 roues motrices, les xDrive 20d de 190 ch et xDrive 25d, de 231 ch. Le modèle essence sera d'office équipé de la boîte à double embrayage et les diesels de la transmission automatique à huit rapports. À terme, BMW annonce l'arrivée de versions 3 cylindres essence sDrive 18i de ➤



- ❶ La présentation reprend celle du X1. Même l'affichage tête haute est là.
- ❷ À empattement similaire au X1, habitabilité similaire.
- ❸ Le X2 disposera d'une boîte à double embrayage et d'une automatique.
- ❹ Le volume du coffre perd 35 dm³ à 470 dm³.

CETTE VERSION DU X2 A CONSERVÉ LES ÉLÉMENTS QUI ONT FAIT LE SUCCÈS DU CONCEPT ÉPONYME PRÉSENTÉ À PARIS EN 2016.



PASSION

ART

*The Art of live a passion.**



ANGE BARDE
GENÈVE

info@angebarde.com

Découvrez la collection de chronographes AB Racing sur angebarde.com

* L'Art de vivre une Passion



①

① Seules trois finitions seront proposées, dont la M Sport (en bleu) et la M Sport X (en jaune). ② Au rayon des motorisations, la gamme va de 190 à 231 ch. Des versions 3 cylindres suivront. ③ La calandre arbore un nouveau design également aperçu sur le concept Z4.



②



③

140 ch, et du diesel 18d 150 ch, disponible en 2 et 4 roues motrices et boîte manuelle ou automatique.

Deux finitions inédites

BMW insiste beaucoup sur la sportivité de son nouveau modèle. Celle-ci est marquée par l'apparition de deux finitions inédites : M Sport et M Sport X qui s'ajoutent à la dotation de base, qui sera la seule à revêtir des protections en plastique noir et des roues de 17 pouces. Tous dotés de jantes de 19 pouces au minimum, les X2 M Sport adoptent un style urbain avec de nombreux éléments couleur carrosserie, tandis que le M Sport X joue sur le contraste avec ses enjoliveurs d'aile de bas de caisse et de boucliers gris. Il ne s'agit pas de les interpréter comme des attributs de baroudeur : les X2 M Sport X sont bien dotés de la même suspension sport rabaisée de 10 mm que les M Sport. Leur habitacle, qui reprend à l'identique la planche de bord du X1, sera agrémenté d'une sellerie mixte tissu/Alcantara. Comme il se doit, la batterie complète d'aides à la conduite, depuis l'affichage tête haute jusqu'à la conduite semi-autonome dans les embouteillages, seront naturellement au programme des options.



L'avis de **Camille Pinet** Au vu du succès des X4 et X6, BMW continue, avec cet inédit X2, d'exploiter le filon de la diversification de l'offre qui réussit si bien aux constructeurs allemands. La recette fonctionnera-t-elle encore une fois ?

PLUS PETIT ET PLUS BAS QUE LE X1, CE NOUVEAU SUV APPORTE DU DYNAMISME À UN MARCHÉ QUI EN MANQUE CRUELLEMENT.

Les sorties d'échappement séparées jouent la sportivité, mais elles sont réservées aux modèles 4 cylindres.

Le X2 disposera de feux de série à LED offrant la signature lumineuse maison en forme de L....





MINI ELECTRIC

NOUVEAU CROSSOVER MINI COUNTRYMAN. VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE E-ALL4.



Consommations et émissions de CO₂ du MINI COUNTRYMAN HYBRIDE RECHARGEABLE E-ALL4 selon le cycle de conduite européen pour les véhicules hybrides rechargeables : à partir de 2,1 l/100 km et 49 g/km.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le Bretonneux.

LES STARS DU PAIN SUR LA PLANCHE

Ces modèles sont certes incontournables sur ce marché, mais ils ne sont pas exempts de tout reproche. Bien au contraire ! Pour rester au sommet des ventes, les futures versions devront se mettre au niveau.

AUDI Q3 II



LES INFOS CLÉS

À partir de 31 000 €

Commercialisation :
2018

Le Q3 reprend les lignes du Q5. À l'intérieur, l'architecture est totalement revue. C'était nécessaire.



Lors de notre dernière rencontre avec l'Audi Q3 et le Range Rover Evoque, les deux modèles nous avaient paru vieillissants. Pire, ils étaient dépassés en termes d'équipements high-tech, voire loin du niveau requis en matière de finition. C'est dire si la future génération de nos deux SUV est attendue au tournant. D'autant plus que, lors de son récent restylage, le Mercedes GLA a su évoluer dans le bon sens. À bon entendeur...

Le Q3 deuxième du nom pointera le bout de son capot en fin d'année prochaine. Il reposera sur une toute nouvelle base technique avec un empattement plus long, d'où une meilleure habitabilité. Il sera aussi mieux proportionné (plus long et plus large). Le style s'inspirera fortement de celui du récent Q5 II, mais c'est surtout à l'intérieur que l'amélioration sera la plus notable. Outre une ergonomie repensée, il recevra des matériaux enfin dignes de son rang.

Concernant le SUV britannique, le futur Evoque adoptera des traits similaires à ceux du récent Velar. L'Evoque reprendra même le principe des poignées de portière encastrées. La base technique restant la même, les dimensions évolueront peu (autour de 4,40 m de longueur), en revanche, l'empattement pourrait progresser de 2 cm (à 2,68 m). De quoi offrir davantage d'espace aux passagers arrière. Côté présentation, l'Evoque pourra toujours recevoir un revêtement tout cuir et gagnera une instrumentation 100 % numérique. Il pourra également disposer d'une panoplie d'aides à la conduite répondant à son statut. En revanche, côté motorisations, le 4 cylindres reste la seule offre. La version hybride ne fera son apparition que bien plus tard.

Histoire de ne pas se laisser trop distancer, Mercedes n'attendra pas la fin de la décennie pour renouveler son SUV compact. Au niveau du

Il s'agira toujours d'une grosse Classe A. Mais le petit SUV de Mercedes proposera deux déclinaisons, dont une plus familiale.



MERCEDES GLA II



LES INFOS CLÉS

À partir de 30 000 €

Commercialisation :
2020

Avant fin 2020, Audi, Mercedes et Range Rover auront lancé leur nouvelle génération de SUV compacts.



**RANGE ROVER
EVOQUE**



LES INFOS CLÉS

À partir de 37 000 €

Commercialisation :
2019

style, l'évolution sera minime : il s'agira toujours d'une grosse Classe A rehaussée. La partie mécanique sera remise à jour, tandis que l'intérieur sera entièrement revisité. L'auto adoptera en effet une double dalle numérique : l'une faisant office d'instrumentation, l'autre d'écran pour le système d'info-divertissement. À l'arrière, l'espace habitable sera légèrement plus important.

À noter que, si Land Rover rationalisera son offre en éliminant les coupés et cabriolets de son catalogue, Audi et Mercedes proposeront des déclinaisons de leur SUV avec respectivement le Q4 (coupé – SUV) et le GLB (SUV à vocation plus familiale).

La filiation Evoque/Velar sera encore plus marquée sur la prochaine génération, le SUV anglais allant jusqu'à reprendre les poignées encastrées.

LES CHALLENGERS IL N'Y A PAS QUE LES ALLEMANDS !

Jaguar et Volvo débarquent pour la première fois sur ce marché des SUV compacts avec des modèles au charisme fort, mais affichant quelques écueils.

Ils auront mis le temps, mais ils arrivent enfin dans la jungle des SUV compacts... Jaguar et Volvo ont suivi la voie tracée par le trio allemand, en commençant par le haut de la gamme pour descendre ensuite vers des marchés plus abordables pour le commun des mortels. Les E-Pace et XC40 s'intègrent parfaitement dans leur gamme respective. Le premier reprend l'allure dynamique du Jaguar F-Pace en ajoutant un soupçon de virilité avec des ailes généreusement galbées. Le second adopte les canons esthétiques propres à Volvo (capot moteur horizontal, arêtes saillantes...), avec quelques effets graphiques supplémentaires (custode arrière). Un constat valable pour les intérieurs qui reprennent tous les codes des grands frères. À ceci près que l'E-Pace peut disposer d'une ➔



PHOTOS YANN LEFEBVRE

Pour développer son E-Pace, Jaguar a repris la plateforme ayant servi de base au Range Rover Evoque.

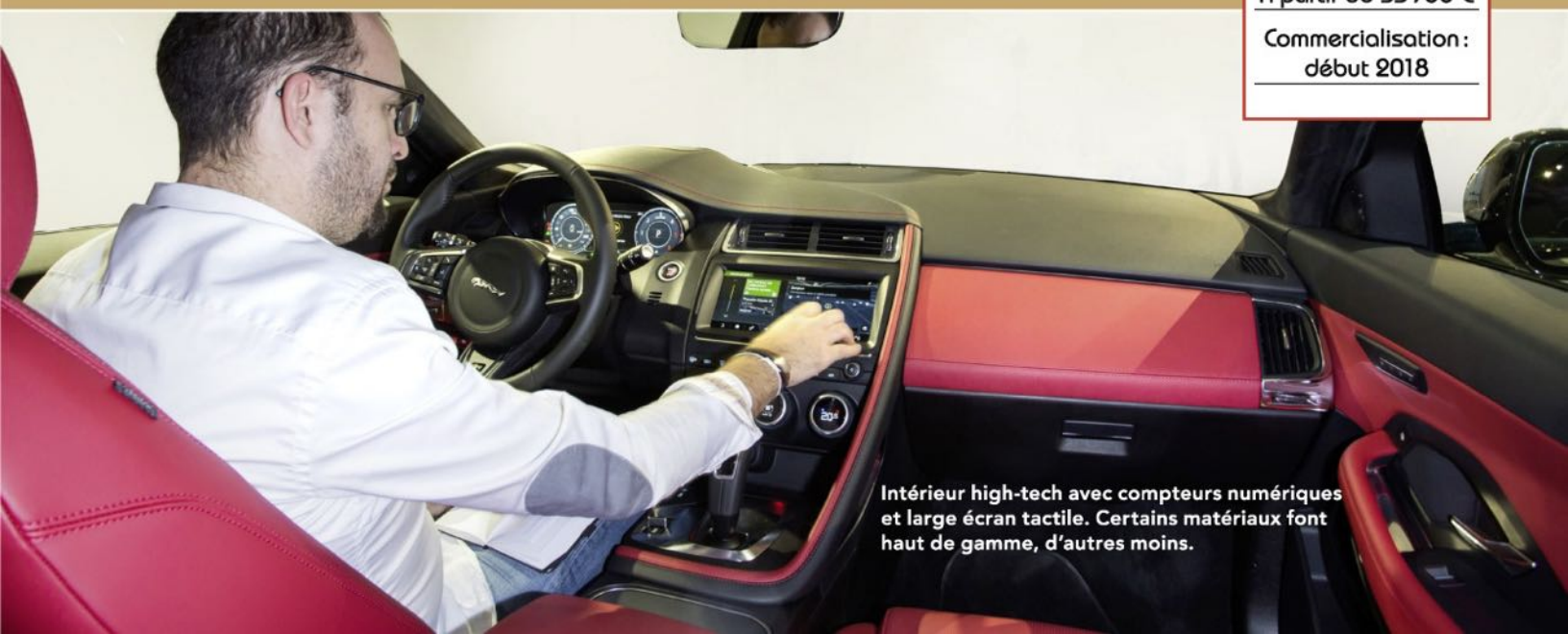
JAGUAR E-PACE



LES INFOS CLÉS

À partir de 35 700 €

Commercialisation :
début 2018



Intérieur high-tech avec compteurs numériques et large écran tactile. Certains matériaux font haut de gamme, d'autres moins.

Les défis changent,
l'histoire reste.

100 ANS

D'AVENTURE HUMAINE



Technologie
Grandeur Nature

100th Anniversary



Gamme OUTLANDER

À PARTIR DE 25 900 €⁽¹⁾ SANS CONDITION

Disponible en Essence, Diesel
et **Hybride Rechargeable**

2 ou 4 roues motrices*

En **Hybride Rechargeable** jusqu'à
54 km d'autonomie en 100 % **électrique**

5 ou 7 places*

OFFRE SPÉCIALE

100 ANS

REMISE **7 500 €**⁽²⁾
JUSQU'À



*Selon version. (1) Prix du Mitsubishi Outlander 2.0 L 150 ch Invite 2WD, déduction faite d'une remise de 4 000 €. **Modèle présenté** : Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable Intense Style avec peinture métallisée en supplément (610 €) à **39 510 €**, déduction faite d'une remise de 5 000 €, dont 1 000 € de bonus écologique en vigueur. (2) Remise exceptionnelle valable exclusivement pour l'achat d'un Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D 150 ch Intense Navi 2WD 5 places à 27 500 € au lieu de 35 000 €. Tarifs Mitsubishi Motors maximum autorisés en vigueur en France métropolitaine au 03/01/2017. Offre réservée aux particuliers valable jusqu'au 31/10/2017 et non cumulable avec d'autres offres en cours chez les distributeurs participants. Garantie et assistance : limitées à 5 ans/100 000 km, au 1^{er} des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Fief - 95067 Cergy Pontoise Cedex.

Consommation mixte Outlander (L/100 km) : de 4,9 à 6,7. Émissions CO₂ (g/km) : de 130 à 155.

Consommation normalisée Outlander Hybride Rechargeable (L/100 km) : 1,7. Émissions CO₂ (g/km) : 41.

www.mitsubishi-motors.fr

Retrouvez-nous sur facebook

MMAF recommande

Crédits photos : S. Gabriel - Shutterstock



Le XC40 reprend l'agencement de ses grands frères XC60 et XC90 avec grand écran tactile vertical. En revanche, la qualité des matériaux n'est pas au même niveau.

VOLVO XC40



LES INFOS CLÉS

À partir de 30 850 €

Commercialisation :
début 2018

Volvo utilise une plate-forme inédite qui pourra recevoir des motorisations 100 % électriques.



PHOTOS VOLVO

instrumentation 100 % numérique et d'un levier de boîte automatique très classique (et non sous forme de molette). Par ailleurs, la qualité des matériaux à bord est très inégale. Correcte sur le haut de la planche de bord, recouverte d'un cuir surpiqué (en option), elle s'avère très banale autour de la colonne de direction et de la commande de boîte. Le XC40 se montre plus malin à ce niveau : certes, la planche de bord ne peut être recouverte de cuir, mais une moquette de couleur vive permet d'éviter la critique sur les plastiques durs. À l'arrière, l'E-Pace joue une partition agréable en offrant de l'aisance aux jambes, de l'espace pour placer les pieds (même lorsque le siège avant est abaissé à fond) et une garde au toit généreuse (même avec un toit vitré panoramique). Le modèle suédois n'est pas beaucoup moins accueillant, hormis au niveau de l'espace aux jambes. Concernant la partie mécanique, Jaguar propose une gamme très simple : uniquement du 4 cylindres et du 100 % thermique (deux essence : 249 et 300 ch ; trois diesels : 150, 180 et 240 ch). Quand Volvo parie sur une offre complète comprenant thermique (3 et 4 cylindres), hybride et 100 % électrique. Les deux derniers arriveront ultérieurement.

Au rayon des équipements, nos deux protagonistes disposent d'une panoplie high-tech avec système de conduite autonome de niveau 2 (régulateur de vitesse adaptatif avec maintien dans la voie), caméra 360° ou encore freinage automatique d'urgence. Jaguar piquant à Volvo l'idée de son airbag piéton (apparu sur la V40).

NE PAS OUBLIER LEXUS ET ALFA ROMEO

Courant 2018, la Lexus CT laissera sa place à un SUV de 4,40 m de long s'inspirant du concept UX (Mondial 2016). Il reposera sur la plate-forme TNGA (Toyota Prius) et recevra un moteur hybride. Chez Alfa, on imagine un petit frère au Stelvio. Il emprunterait sa base au récent Jeep Compass, mais toujours pas d'hybride à l'horizon.



Lexus UX

LEXUS

Alfa Romeo
Kamal



ILLUS. J.-F. HUBERT



**L'égo disait coupé.
Les enfants disaient monospace.
Je dis Arona.**

**Arona.
Le nouveau SUV.**



Do your thing.



Do your thing = Suivez vos envies.

Gamme Nouvelle SEAT Arona : Consommations mixtes (l/100 km) : 4,9 à 5,1*. Émissions de CO₂ (g/km) : 112 à 118*. * Données en cours d'homologation.

LES SURPRISES LES JEUNES AMBITIEUX

Avec le savoir-faire du groupe PSA en matière de liaisons au sol ou le système 4Control de chez Renault, les futurs SUV premium français auront une belle carte à jouer. De la à aller se frotter à Porsche...

ALPINE AX110



LES INFOS CLÉS

À partir de 38 000 €

Commercialisation :
2020



Quarante centimètres séparent le SUV haut de gamme DS 7 Crossback (4,57 m de long, voir tarifs p. 30) et le futur DS 3 Crossback (4,12 m, présenté fin 2018). Largement suffisant pour insérer un autre modèle entre les deux. Chez DS, c'est d'ailleurs acté. Il devrait s'agir d'une déclinaison de trois carrosseries sur une même plate-forme : une berline compacte et deux SUV, dont un coupé. Le DS 4 Crossback ne sera pas une simple déclinaison tout-chemin d'une berline, elle-même déclinée d'une autre berline de la marque sœur. DS a compris la leçon. Le premium ne supporte pas les tours de passe-passe. Le DS 4 Crossback sera un vrai SUV compact, élaboré à partir de la plate-forme EMP2. Il devrait conserver sa calandre en nid-d'abeilles, mais la signature lumineuse pourrait bénéficier d'une nouvelle technologie. Le DS 4 Crossback recevra dès le lancement, fin 2020, une motorisation hybride avec un 4 cylindres turbo essence associé à un électromoteur, pour une puissance maxi de 250 ch. Les autres motorisations seront plus classiques, essence plus que diesel, 3 plus que 4 cylindres.

À bord, ce SUV DS pourrait inaugurer une nouvelle architecture avec une ergonomie revue par rapport au récent DS 7 Crossback. Ainsi, la console centrale serait largement amincie et pourrait proposer jusqu'à deux écrans tactiles, à l'image de ce qu'Audi a développé sur sa nouvelle A8 (voir p. 48), reléguant les commandes de lève-vitres sur les contre-portes. Si berline et SUV pourraient faire leur apparition sur le marché de manière simultanée, le SUV coupé ne devrait pas voir le jour avant 2022.



Chez Alpine, s'il y a un SUV compact, son poids sera maîtrisé et les roues arrière devraient être directrices.

Dans le groupe Volkswagen, les plateformes ne manquent pas. Porsche pourrait chipper celle du Q3 pour le Majun.



PORSCHE MAJUN



LES INFOS CLÉS

À partir de 45 000 €

Commercialisation :
2020

ILLUSTRATION REICHEL

Avec DS et Alpine, le premium “à la française” est sur la rampe de lancement.

Chez Alpine, les affaires ne sont pas aussi avancées. Rien n'est gravé dans le marbre mais il est certain que le constructeur ne pourra pas uniquement compter sur le succès de son coupé – pratiquement assuré – pour développer la marque. D'autres modèles sont donc à l'étude pour épauler l'A110. Selon nos informations, c'est le SUV coupé qui a le vent en poupe dans les bureaux d'études. Quelle sera sa taille ? Difficile de répondre à cette question. Ce que nous savons, c'est que si SUV il y a, celui-ci sera élaboré à partir de la plate-forme CMF C/D, commune au Renault Kadjar comme au Koleos. Le (ou les) SUV Alpine devraient bénéficier du système 4Control à quatre roues directrices, pourquoi pas associé à une transmission intégrale – architecture mécanique qui n'est pas encore maîtrisée en interne.

Dans la catégorie des compacts, le SUV Alpine pourrait oublier le diesel et commencer sa carrière avec le 1.8 turbo de 225 ch, déjà éprouvé sous le capot du Renault Espace. Côté tarif, Alpine n'irait pas chercher Porsche mais se contenterait de proies telles que l'Audi Q3 ou le BMW X2 en finition haut de gamme. À moins que ce soit Porsche qui vienne à Alpine... En effet, la rumeur d'un troisième SUV dans la gamme du constructeur allemand est envisagée. N'ayant pas vocation à proposer un transport de troupes (7 places), il pourrait s'agir d'un modèle d'entrée de gamme développé sur la base du futur Audi Q3 (voir p. 20). Côté motorisations, le 4 cylindres sera la panacée, mais sera-t-il en ligne ou à plat ? Mystère...

Le DS 4 Crossback pourrait être épaulé par une berline puis par un SUV coupé.

DS 4 CROSSBACK



LES INFOS CLÉS

À partir de 30 000 €

Commercialisation :
2020



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Profitez-en...

Aux côtés des SUV qui envahissent nos routes, il existe encore quelques modèles au style séduisant et dont l'esprit est clairement orienté vers le plaisir. Mais pour combien de temps encore ?

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
printemps 2018

Prix estimé :
à partir de 62 000 €

Sa cible :
Mercedes CLS

PHOTOS AUDI

Peu après l'A8 (voir le premier essai p. 48), Audi lève le voile sur sa nouvelle A7 Sportback. Une deuxième génération qui, esthétiquement, suit les récentes productions de la marque : silhouette conservée, traits accentués. L'auto intègre les éléments de style apparus sur le concept Prologue (Los Angeles 2014), comme la calandre élargie, les optiques rehaussées (avec option Matrix LED de dernière génération) et un bandeau lumineux courant sur la largeur de la poupe. Mais les vraies nouveautés sont intérieures. D'abord dans l'habitacle, où la présentation reprend celle de la nouvelle limousine avec pas moins de trois écrans numériques. L'instrumentation (12,3 pouces) dispose d'une dalle de meilleure définition. L'écran central pour l'info-divertissement (10,1 pouces) sera désormais tactile. Sans oublier le pavé de commandes au bas de la console (8,6 pouces) qui permet de contrôler, de façon 100 % tactile, les fonctions de climatisation, de confort ou tout simplement d'écrire. Audi a intégré un système de retour de force haptique pour valider chaque fonction souhaitée. La partie technique évolue aussi singulièrement, mais cela se voit peu dans les

dimensions (4,97 m de long pour un empattement de 2,93 m). En revanche, le châssis peut disposer des quatre roues directrices, en plus de la transmission intégrale maison Quattro. La gamme comptera, au lancement, la seule version V6 3.0 TFSI de 340 ch (désormais baptisée A7 55 TFSI) avec Quattro et S Tronic 7. D'autres blocs essence et diesel V6 mais aussi des 4 cylindres viendront la soutenir. Tous seront épaulés par une batterie 48 V permettant d'abaisser significativement les consommations. Au rayon des équipements, l'A7 Sportback pourra disposer du système AI (Intelligence artificielle) et ses quelque 39 assistances à la conduite regroupées en trois catégories (aides au stationnement, aides en ville et aides sur longs trajets).



L'avis de **Florian Chopin** Audi poursuit son évolution tranquille vers la voiture 100 % autonome. Cette A7 Sportback reste une GT qui devrait séduire le conducteur pour son confort et son plaisir de conduite. Mais jusqu'à quand une Audi se laissera-t-elle encore conduire...



❶

❶ La présentation intérieure change radicalement en adoptant de nombreux écrans, dont deux tactiles au centre et à la base de la console.
❷ La deuxième génération de l'A7 Sportback peut disposer d'un train arrière directionnel, comme sa grande sœur technique, l'A8.



❷



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

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

STUDIO RVZ



DS 7 Crossback



DS

DS 7 Crossback Tapis rouge pour le DS 7 Crossback, servi comme un prince par PSA. De fait, ce SUV étrenne toute une série d'éléments jusqu'ici inédits dans le groupe, à commencer par un 4 cylindres essence 1.6 PureTech déclinant deux puissances (180 et 225 ch) exploitées par une boîte automatique à huit rapports. L'offre moteur annonce la couleur : orientation premium revendiquée. L'équipement de série confirme la tendance. À cet égard, la gamme destinée au grand public se divise en deux parties : la ligne dite Chic (finitions Chic, So Chic et Grand Chic) et la ligne dite Performance Line (Performance Line, donc, et Performance Line +). Une troisième branche est réservée à la clientèle professionnelle sous les finitions Business et Executive. Les finitions énumérées ici le sont par ordre croissant de prix, les deux lignes grand public confondues. **Chic** : banquette 60/40 rabattable depuis le coffre, clim manuelle + aérateurs arrière, démarrage sans clé, détecteur de fatigue, feux diurnes à LED, projecteurs au xénon + capteurs de luminosité, régulateur-limiteur de vitesse, aide au démarrage en côte, frein de stationnement électrique, jantes alliage 17 pouces. Multimédia : écran tactile 8 pouces, Bluetooth, port USB, services connectés, 8 HP. Assurances : alerte de franchissement de ligne, freinage d'urgence autonome, reconnaissance des panneaux de vitesse. Design dit Bastille (garnissages bronze). **So Chic (+ 4100 €)** : clim automatique

bizone, combiné d'instrumentation numérique écran 12 pouces, capteurs de pluie, antibrouillards à LED + éclairage statique d'intersection, rétros rabattables électriquement, rétro central photosensible, support conducteur électrique pour les lombaires, radar de recul, vitres arrière et lunette surteintées, jantes 18 pouces. GPS, 2 ports USB à l'arrière, interface smartphone. L'amortissement actif par caméras interposées (amortissement piloté automatique dit Active Scan Suspension) est de série sur BlueHDi 180 uniquement **Performance Line (+ 1000 €)** : jantes 19 pouces. Design spécifique (garnissage de la planche de bord en Alcantara notamment). **Performance Line + (+ 3800 €)** : accès mains libres, caméra de recul + radar de parking avant, hayon électrique, sièges + places latérales arrière électriques, rails de toit, projecteurs à LED directionnels + commutateur feux de croisement/feux de route automatique + 5 modes d'éclairage automatiques (système dit Active LED Vision), mode Sport sur Active Scan

Suspension (sonorisation numérique du moteur, durcissement de la direction et de l'amortissement, passages des rapports plus rapides) + ambiances personnalisables – système dit Sensorial Drive. Chargeur smartphone par induction.

Grand Chic (+ 2700 €) : amortissement Active Scan Suspension de série sur toutes les motorisations disponibles sous cette finition, mémoires pour le siège conducteur électrique, sellerie cuir. Aide au maintien dans la voie de circulation, détecteur de fatigue par caméra, reconnaissance des panneaux de signalisation étendue (autre vitesse), surveillance des angles morts. Design dit Rivoli (garnissage de la planche de bord en cuir Nappa notamment). Sensorial Drive en moins.

L'amortissement Active Scan Suspension coûte 1100 € sur toutes les versions de série qui n'en sont pas équipées, BlueHDi 130 excepté. Divers packs intègrent le régulateur de vitesse adaptatif, le freinage d'urgence autonome à 140 km/h, les caméras panoramiques 360° et le système Night Vision constitué d'une caméra infrarouge placée dans la calandre.

LA GAMME DS 7 Crossback

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Ess.	1.6 PureTech 180 ch BVA8	210 €	de So Chic à Grand Chic	de 38 550 à 46 300 €
	1.6 PureTech 225 ch BVA8	210 €	de So Chic à Grand Chic	de 41 400 à 48 900 €
Diesel	1.5 BlueHDi 130 ch BVM6	0 €	de Chic à Performance Line +	de 31 400 à 40 100 €
	1.5 BlueHDi 130 ch Drive Eff. BVM6	0 €	de Chic à Performance Line +	de 32 400 à 40 900 €
	2.0 BlueHDi 180 ch BVA8	53 €	de So Chic à Grand Chic	de 41 150 à 47 800 €



Kia

Niro Le SUV Niro passe à l'hybride rechargeable. Le module rassemble le bloc essence 1.6 GDi de 105 ch et un électromoteur de 61 ch, pour une puissance cumulée de 141 ch. La boîte robotisée à 6 rapports DCT assure la transmission aux roues avant – et à elles seules. Voici les données essentielles: 8,9 kWh pour la batterie au lithium-ion polymère, 172 km/h pour la vitesse

maximale, 10,8 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, 1,3 l/100 km pour la consommation en cycle normalisé, 29 g/km pour les émissions de CO₂ et 58 km pour l'autonomie en mode électrique – 120 km/h maxi. Disponible en finitions Active, Design et Premium, le Niro Hybride Rechargeable réclame respectivement 36 250, 38 250 et 40 250 €, avant déduction du bonus à 1 000 €.



Kia Niro

Renault Mégane



YANNICK BROSSARD

RENAULT

Mégane La Mégane reçoit une seconde variante du 4 cylindres essence 1.6 TCe qui anime la GT, ramenée de 205 à 165 ch en la circonstance. La boîte robotisée à 7 rapports EDC tire la substantifique moelle de ce bloc. Quelques chiffres pour résumer la situation: 215 km/h en vitesse de pointe, 8,2 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, 6 l/100 km en cycle normalisé et 134 g/km pour le CO₂. Prix: 29 100 € en finition Intens. Rajoutez 900 € pour le break Estate. Malus: 173 € dans les deux cas.

SEAT

Arona Le SUV urbain Arona (4,14 m en longueur) entame sa carrière commerciale à petites foulées. Deux motorisations essence, traction sans autre choix et trois finitions: rien de plus en attendant les diesels programmés dans un second temps. **Référence**: clim manuelle, plancher de coffre à deux niveaux, rails de toit, limiteur de vitesse, aide au démarrage en côte, jantes acier 16 pouces + enjoliveurs. Audio: écran tactile monochrome 5 pouces, Bluetooth, 4 HP. Assistances: freinage d'urgence autonome à basse vitesse + détection piétons. **Style**: détecteur de fatigue, antibrouillards cornering, projecteurs + feux diurnes à LED, régulateur de vitesse, volant cuir, jantes alliage 16 pouces.

Écran couleur 8 pouces, 2 ports USB, interface smartphone (Android Auto/Apple CarPlay/MirrorLink), 6 HP. **Xcellence**: clim auto bizona, accès et démarrage mains libres, capteur de pluie et de luminosité, accoudoir avant + tiroir sous le siège conducteur, rétros rabattables électriquement, rétro central photosensible, radar de recul. GPS, 2 cartes SD, lecteur CD, reconnaissance vocale, chargeur smartphone par induction. Design: sellerie spécifique, planche de bord de couleur blanche, coloris deux teintes pour la carrosserie (toit contrasté). La caméra de recul, les manœuvres de stationnement automatiques, la surveillance des angles morts, le détecteur de trafic en marche arrière et le régulateur de vitesse adaptatif intègrent divers packs optionnels.

Ces éléments sont indisponibles à l'unité. Une finition Business réservée à la clientèle professionnelle est à l'étude.

Ibiza L'offre moteurs de l'Ibiza s'étoffe. Côté essence, le 4 cylindres 1.5 TSI Evo de 150 ch (BVM6) est désormais disponible à la vente. Prix: 22 290 € sous la finition FR. Pas de malus à déplorer. Côté diesel, deux variantes du 4 cylindres 1.6 TDI, libérant respectivement 80 et 95 ch (BVM5 dans les deux cas) font leur apparition. La première réclame 16 905 ou 18 610 € sous les finitions Référence et Style. La seconde est disponible sous les quatre finitions qui ordonnent la gamme (Référence, Style, Xcellence et FR). Prix respectifs: 17 880, 19 585, 21 550 et 23 270 €.

LA GAMME Arona

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
1.0 EcoTSI 95 ch BVM5	0 €	Reference/Style/Xcellence	16 500/18 695/21 295 €
1.0 EcoTSI 115 ch BVM6	0 €	Style/Xcellence	19 415/22 015 €
1.0 EcoTSI 115 ch BVR7	0 €	Style/Xcellence	20 745/23 345 €



Seat Ibiza

Seat Arona



SEAT

KONA

BY HYUNDAI



À partir de

200 € /mois⁽¹⁾

Financement en LLD 49 mois et 40 000 km
1^{er} loyer majoré de 2 400 €

5 ANS **GARANTIE KILOMÉTRAGE**
ILLIMITÉ *

Vous le vivez, il vous révèle.

Le vrai style, c'est d'assumer ses choix, comme le nouveau Hyundai KONA. Sa personnalité avant-gardiste en fait un SUV à part, qui n'aime pas la ressemblance. Créez le désir et faites tourner les têtes. Vous allez être stylé avec le design unique de KONA. KONA by Hyundai. hyundai.fr



Consommations mixtes de la gamme KONA (l/100 km) : de 5,4 à 6,7. Émissions de CO₂ (en g/km) : 125 à 153.

(1) Exemple de Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km pour un Hyundai KONA 1.0 T-GDi 120 Edition #1 : 1^{er} loyer majoré de 2 400 €, suivi de 48 loyers mensuels de 200 € (hors assurances et prestations facultatives). Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31/12/2017 dans le réseau participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par Hyundai Finance, département de SEFIA - SAS au capital de 10 000 000 € - 69 av. de Flandre - 59 700 Marcq-en-Barœul - SIREN 491 411 542 RCS Lille métropole. **Modèle présenté** : Hyundai KONA 1.0 T-GDi 120 Executive avec peinture métallisée bi-ton : Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km, 1^{er} loyer majoré de 2 400 €, suivi de 48 loyers mensuels de 252 € (hors assurances et prestations facultatives). * La garantie 5 ans kilométrage illimité de Hyundai s'applique uniquement aux véhicules Hyundai vendus initialement par un Distributeur Agréé officiel Hyundai à un client final, conformément aux termes et conditions du carnet de Garantie Entretien & Assistance du véhicule. KONA by Hyundai : KONA de Hyundai.



FISCALITÉ ÉVITEZ LES PIÈGES EN 2018

Par Brice Perrin

UN CARBURANT PLUS CHER, UN MALUS ÉCOLOGIQUE QUI EXPLOSE ET DES ENTREPRISES **TOUJOURS PÉNALISÉES**: **LES AUTOMOBILISTES RISQUENT DE SOUFFRIR L'AN PROCHAIN.** MAIS IL RESTE DES BONNES NOUVELLES, NOTAMMENT SI VOUS SOUHAITEZ CHANGER DE VOITURE !

L'automobiliste est une vache à lait. La rengaine est connue, son refrain résonne depuis des décennies, même si certains coups de massue ont périclité – la vignette, par exemple. Mais d'autres ont pris le relais ! Entre un carburant dont le prix de vente est essentiellement composé de taxes, un malus qui n'a d'écologique que le nom mais qui peut grimper désormais à plus de 10 000 €, des restrictions de circulation toujours plus nombreuses et même, maintenant, la menace d'une taxe supplémentaire sur les voitures haut de gamme, la fiscalité semble manifester un appétit pervers pour la chose automobile. Malgré tout, en faisant les bons choix, vous limiterez la casse et parviendrez à ne pas vous faire siphonner votre fortune personnelle, même modeste, par l'administration fiscale. Suivez le guide ! ■

DÉCOMPOSITION DU PRIX DES CARBURANTS

	SP95	Gazole
TVA sur TICPE*	0,13 €	0,11 €
TICPE (en moyenne)	0,66 €	0,54 €
TVA sur le produit	0,09 €	0,09 €
Marge de raffinage et de distribution	0,12 €	0,13 €
Matière première	0,34 €	0,33 €
PRIX TTC	1,34 €	1,2 €

*Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques

Carburant **UN GAZOLE PLUS TAXÉ QUE JAMAIS !**

En octobre 2015, la ministre de l'Environnement, Ségolène Royal, annonçait que les taxes sur le gazole et l'essence seraient, à terme, alignées. L'écart à la pompe est en moyenne de 0,14 € par litre, mais le projet de loi de finances pour 2018 annonce un "rattrapage complet en quatre années à hauteur de + 2,6 centimes d'euro/l par an sur le diesel". C'était trop simple de se contenter de baisser les taxes sur l'essence : chaque année, la TICPE* rapporte près de 30 milliards d'euros à l'État, qui se fera un plaisir de taxer davantage le gazole. Lequel représente aujourd'hui 80 % de la consommation de carburants en France ! Les taxes (TICPE et TVA sur le produit et sur la TICPE) comptent actuellement pour plus de 65 % du prix de vente TTC du SP95 et 61 % du prix de vente TTC du gazole. En d'autres termes, même les produits de grand luxe ne sont pas autant taxés... La solution : rouler avec un carburant moins taxé ; la TICPE sur le SP95-E10 est moins élevée de 2 € par hectolitre. Encore moins chers, à condition d'avoir un véhicule adapté : l'E85, le GPL... et l'électricité, qui n'est pas (encore) soumise à la TICPE !

Taxe carbone

GARE À L'AUGMENTATION !

Lancée en 2014, cette taxe est proportionnelle au contenu carbone des combustibles fossiles qu'elle vise. Son montant était fixé au départ à 7 € par tonne de CO₂, il était déjà de 30,5 €/tonne en 2017, il va passer à 45 € la tonne en 2018, et il atteindra 65 € par tonne en 2020. L'augmentation de son montant va donc faire augmenter mécaniquement le prix des carburants à la pompe : le projet de loi de finances pour 2018 annonce qu' "en raison de l'augmentation de la composante carbone des taxes intérieures sur les consommations d'énergie, la fiscalité sur l'essence augmentera de 3,9 centimes d'euro/l en 2018 et celle du diesel de 7,6 centimes d'euro/l". Seule solution pour tenter d'échapper à la taxe carbone : choisir un modèle hybride dont le coût à l'usage est moins sensible à l'évolution du prix des carburants ou, carrément, un modèle 100 % électrique.



CHRISTIAN FOURNIER

Seule solution pour tenter d'échapper à la taxe carbone : choisir un modèle hybride ou, carrément, un modèle 100 % électrique.

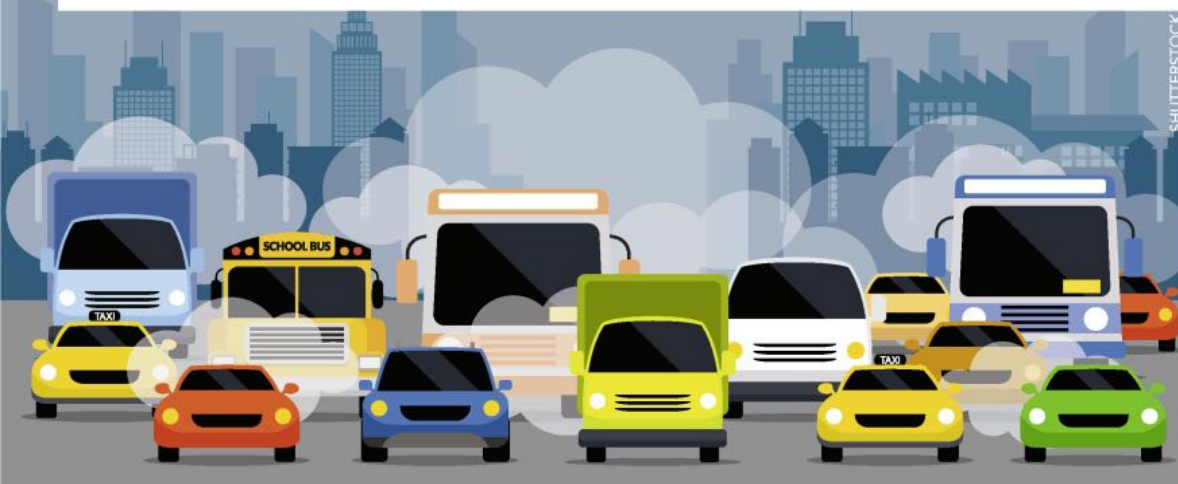
Bonus-malus écologique

UN BARÈME DURCI À L'EXTRÊME

Initié en 2008, le système de bonus-malus écologique est toujours aussi aberrant : uniquement basé sur le taux d'émissions normalisées de CO₂ des voitures neuves, il a allègrement subventionné des voitures diesel longtemps dépourvues de FAP et de catalyseur à NOx... aujourd'hui conspuées ! Ce dispositif est très favorable au diesel, car il émet, à puissance égale, moins de CO₂ qu'un moteur essence. Mais un automobiliste qui roule peu et/ou surtout en ville n'a aucun intérêt à acheter une voiture diesel. Or le barème du malus est très sévèrement durci en 2018 : il frappe les voitures neuves qui émettent plus de 120 g/km (il débutait à 127 g/km en 2017) avec un montant de 50 €, et le malus atteint 10 500 € pour 185 g/km. Pour ne citer qu'un exemple, l'acheteur d'un modeste monospace Dacia Lodgy SSc 100 essence, facturé 10 500 €, devra régler un

malus de 953 € ! L'écologie, oui, la punition absurde et contre-productive, non ! Et le barème pourrait se durcir encore car, concernant les émissions moyennes de CO₂, le projet de loi de finances pour 2018 regrette qu' "à ce stade, l'objectif 2020 [ne soit] toutefois pas atteint : le taux moyen des émissions des voitures particulières en France en 2016 était de 110,4 g/CO₂ par km." Conjugué au remplacement du cycle NEDC par le WLTC, synonyme de taux de CO₂ supérieurs, cela risque de faire de gros dégâts en 2019... Soyez attentif au malus, donc aux émissions de CO₂, si vous achetez une voiture neuve en 2018 ! Et n'hésitez pas à réclamer au concessionnaire une prise en charge, au moins partielle, de cette dime... Notez que les hybrides rechargeables n'ont plus droit au bonus de 1 000 €, mais le bonus de 6 000 € pour les véhicules électriques est maintenu.

BARÈME DU MALUS ÉCOLOGIQUE POUR L'ANNÉE 2018	
Émissions de CO ₂	Montant du malus
≤ 119 g/km	0 €
120 g/km	50 €
121 g/km	53 €
122 g/km	60 €
123 g/km	73 €
124 g/km	90 €
125 g/km	113 €
126 g/km	140 €
127 g/km	173 €
128 g/km	210 €
129 g/km	253 €
130 g/km	300 €
131 g/km	353 €
132 g/km	410 €
133 g/km	473 €
134 g/km	540 €
135 g/km	613 €
136 g/km	690 €
137 g/km	773 €
138 g/km	860 €
139 g/km	953 €
140 g/km	1 050 €
141 g/km	1 153 €
142 g/km	1 260 €
143 g/km	1 373 €
144 g/km	1 490 €
145 g/km	1 613 €
146 g/km	1 740 €
147 g/km	1 873 €
148 g/km	2 010 €
149 g/km	2 153 €
150 g/km	2 300 €
151 g/km	2 453 €
152 g/km	2 610 €
153 g/km	2 773 €
154 g/km	2 940 €
155 g/km	3 113 €
156 g/km	3 290 €
157 g/km	3 473 €
158 g/km	3 660 €
159 g/km	3 853 €
160 g/km	4 050 €
161 g/km	4 253 €
162 g/km	4 460 €
163 g/km	4 673 €
164 g/km	4 890 €
165 g/km	5 113 €
166 g/km	5 340 €
167 g/km	5 573 €
168 g/km	5 810 €
169 g/km	6 053 €
170 g/km	6 300 €
171 g/km	6 553 €
172 g/km	6 810 €
173 g/km	7 073 €
174 g/km	7 340 €
175 g/km	7 613 €
176 g/km	7 890 €
177 g/km	8 173 €
178 g/km	8 460 €
179 g/km	8 753 €
180 g/km	9 050 €
181 g/km	9 353 €
182 g/km	9 660 €
183 g/km	9 973 €
184 g/km	10 290 €
≥ 185 g/km	10 500 €



SHUTTERSTOCK

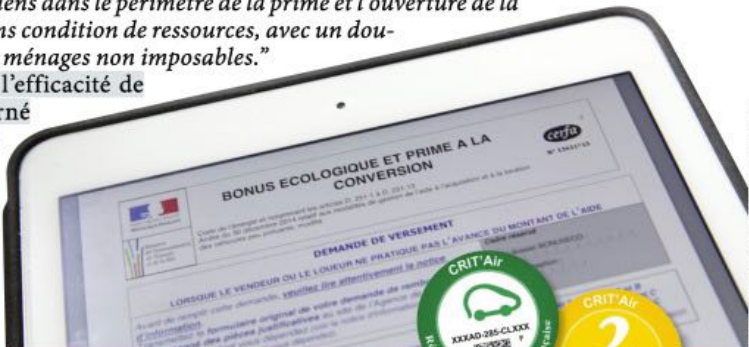
Prime à la casse

JUSQU'À 2 500 € POUR CHANGER DE VOITURE !

C'est l'une des bonnes nouvelles des nouveautés fiscales 2018 en matière d'automobile : la prime à la conversion, mise en place en 2015, est plus facilement accessible. Le gouvernement, qui confond une fois de plus polluant et gaz à effet de serre, précise que *"la prime à la conversion de véhicules anciens sera renforcée, de façon à aider notamment les ménages aux revenus modestes à acquérir des véhicules moins polluants (émettant moins de 130 g/CO₂ par km) et, plus largement, à opérer une transition du parc automobile français à grande échelle, grâce à deux nouveautés dans le dispositif en 2018 : l'intégration des véhicules essence les plus anciens dans le périmètre de la prime et l'ouverture de la prime à tous les Français, sans condition de ressources, avec un doublement de la prime pour les ménages non imposables."*

Cela permettra d'accroître l'efficacité de

la mesure, qui n'a concerné depuis son lancement que 19 000 véhicules. En élargissant les conditions d'accès à la prime, l'État espère convertir 100 000 véhicules sur la seule année 2018.



Prime à la conversion : qui est concerné ?

Véhicule mis au rebut : voiture essence pré-1997 ou diesel pré-2001

Véhicule acheté : voiture neuve ou d'occasion, émissions de CO₂ < 130 g/km et éligible à la vignette Crit'Air 0, 1 ou 2.

Montant de la prime à la conversion : 1 000 €.

Cas particuliers

La prime est de **2 000 €** pour un ménage non imposable.

La prime est de **2 500 €** pour un ménage qui achète un véhicule électrique neuf.

Ouverture de la prime à la casse à tous les Français, sans condition de ressources, avec un doublement de la prime pour les ménages non imposables.

Entreprises

LES ALTERNATIVES ENCOURAGÉES, LE DIESEL TOUJOURS FAVORISÉ

La période d'imposition de la taxe sur les véhicules de société (TVS) sera désormais calée sur l'année civile (du 1^{er} janvier au 31 décembre). Certains véhicules peuvent bénéficier d'une exonération temporaire : c'est le cas pour les modèles hybrides et pour les voitures qui fonctionnent au GPL et au GNV (exonération partielle). Mais elle est toujours calculée en fonction du taux de CO₂, ce qui favorise là encore ouvertement les diesels. Et pour enfoncer le clou, les entreprises ne pourront récupérer que 20 % de la TVA sur l'essence en 2018, alors qu'elles récupèrent 80 % de la TVA sur le gazole et l'E85 (pour une voiture de tourisme). Il faudra attendre 2021 avant que les deux régimes de récupération de la TVA soient enfin alignés ! Voilà pourquoi même les entreprises dont les véhicules roulent peu et/ou en ville seront incitées, en 2018 encore, à acheter des diesels.

Et aussi...

RADARS : UN IMPÔT DÉGUISÉ ?



Les partisans de la multiplication des radars ont un argument tout trouvé : *"Il suffit de respecter les limitations pour ne pas avoir d'amende !"* Et ils ont raison. Sauf qu'entre les limitations parfois aberrantes, les changements souvent fréquents sur une portion de quelques kilomètres, et les moments d'inattention – on ne peut pas utiliser partout un régulateur, et tout le monde n'a pas un limiteur –, il est facile de se faire flasher. Le parc de radars va atteindre 4 700 unités et l'État a prévu que cet arsenal répressif rapporterait plus d'un milliard d'euros en 2018 !

UNE NOUVELLE TAXE SUR LES VOITURES DE LUXE ?



C'est l'une des pistes étudiées par la commission des finances pour compenser la perte de recettes liée à la suppression de l'impôt sur la fortune (ISF) : une taxe spécifique sur les voitures de luxe – histoire d'achever ce que l'État a déjà entrepris depuis des décennies pour tuer dans l'œuf toute velléité de marché (et donc d'industrie) des voitures haut de gamme. Reste à définir le critère de base (a priori, les chevaux fiscaux), le seuil à partir duquel s'appliquerait cet impôt et la possibilité de l'étendre aux occasions. Un amendement proposait d'appliquer cette taxe à tous les véhicules d'une valeur supérieure à 100 000 €, un autre de porter à 33 % la TVA sur *"les voitures de luxe"*.

L'AVIS DE L'AUTO-JOURNAL

La ligne choisie par l'État ? Pénaliser les moteurs thermiques et favoriser la mobilité électrique. Le problème, c'est que la politique fiscale perpétue des mesures pro-diesel (bonus écologique, prime à la conversion, TICPE...) alors que, dans le même temps, les discours des élus et les zones de circulation restreinte pénalisent le diesel. Cette dichotomie injustifiable est préjudiciable aux automobilistes, dont la joue droite est flattée juste avant que la gauche ne soit giflée... Mais il faut voir le verre (de gazole) à moitié plein : les automobilistes portugais, néerlandais ou danois sont confrontés à des taxes si délirantes que le prix des voitures y est supérieur de 30 % à parfois 150 % par rapport aux tarifs pratiqués en France... Et plusieurs de nos proches voisins paient leur carburant encore plus cher que nous !

Classic Parts est un service de commande de pièces détachées pour les véhicules Volkswagen et Volkswagen Véhicules Utilitaires de plus de 15 ans (Coccinelle et Coccinelle cabriolet, Golf ou Caddy depuis la première génération jusqu'aux Golf 4, Scirocco et Corrado, Jetta, Vento, Passat, Polo, Karmann-Ghia, Combi, du T1 au T4, et LT). Références disponibles auprès de votre Réparateur Agréé Volkswagen ou Volkswagen Véhicules Utilitaires. **Classic Parts = Pièces Classiques.**



Le futur Mercedes Classe B ne cède pas à la tendance des crossovers ; il conserve un profil traditionnel de monospace compact.



Poids en baisse, habitabilité en hausse : la plate-forme MFA2 promet de belles avancées. Reste à espérer un confort moins ferme...

PHOTOS SB MEDIEN

MERCEDES PRÉPARE LA TROISIÈME GÉNÉRATION DE CLASSE B

Le monospace compact premium le plus diffusé n'a pas dit son dernier mot : il va renaître en 2019. Les ingrédients évoluent, pas la recette.

Mercedes est le premier à avoir dégainé un monospace compact haut de gamme, offrant une alternative chic aux Scénic, C4 Picasso et autre C-MAX. Lancé en 2005 et renouvelé en 2011, le Classe B représente (en conjugaison avec la Classe A) 20 % des ventes de Mercedes, en dépit de défauts persistants et pénibles – en particulier le confort de suspension et l'insonorisation, perfectibles. Entre-temps, la concurrence s'est musclée, avec les BMW Active Tourer et Gran Tourer, et une brochette de SUV compacts premium venus tailler des croupières à un segment des monospaces qui continue de décliner.

Dans ce contexte, Mercedes n'abandonne pas son modèle précurseur : la marque à l'étoile prépare activement la 3^e génération. Et ne cède pas à la tentation du crossover ! Le Classe B ne renie donc pas la recette originale qui a fait son succès.

Le Classe B demeure un monospace.

Il faut souhaiter que sa modularité, limitée sur les deux premières générations, s'améliore avec cette troisième mouture. La ligne générale évolue peu, le profil reste typiquement bicorps, mais la calandre et les optiques sont revus pour correspondre au style Mercedes actuel, plus dynamique.

Contrairement à la prochaine Classe A, les rétros sont situés sous le montant de pare-brise, et non au niveau de la portière. Les dessous techniques changeront également puisque ce Classe B reposera sur une nouvelle plate-forme modulaire MFA destinée aux Mercedes traction, baptisée MFA2 et qui sera inaugurée par la prochaine Classe A. Cette base technique sera plus légère que la MFA actuelle, tout en offrant un empattement supérieur.

Côté moteurs, l'offre comprend des blocs diesel et essence et une version hybride rechargeable, mais devrait aussi comporter une variante 100 % électrique, comme sur la génération actuelle. La 3^e génération de Classe B sera présentée au second semestre 2018.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2019

Prix : à partir de 26 000 €

Concurrent des BMW Active Tourer
et Volkswagen Touran



Le Classe B de 3^e génération permettra à Mercedes d'affronter les BMW Active Tourer et Gran Tourer.

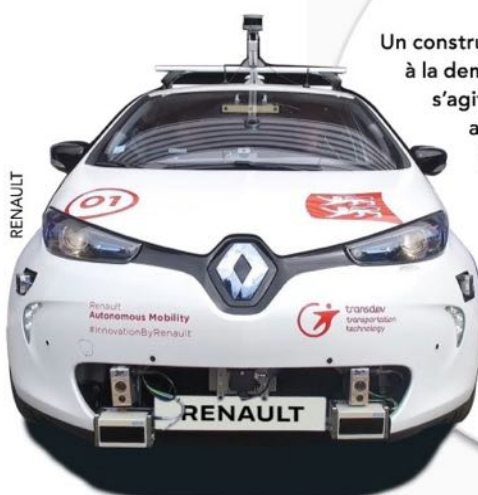


Vite dit !

“Tous les constructeurs automobiles se tournent, bon gré mal gré, vers l'électrique ou vers l'hydrogène. Sur le marché américain (qui est pourtant « le » pays de la voiture thermique), l'électrique est en train de prendre le pas sur les autres motorisations. Tokyo est sortie du diesel depuis plus de dix ans déjà.”

Anne Hidalgo, maire de Paris, dans Le Parisien du 13 octobre.

Pour défendre la fin des voitures thermiques dans Paris en 2030, Anne Hidalgo est prête à raconter n'importe quoi: les modèles électriques représentent moins de 1% du marché automobile aux États-Unis, et les voitures diesel aux normes récentes (équivalent Euro 6) sont autorisées à Tokyo depuis deux ans, et ont même droit à un avantage fiscal.



TECHNOLOGIE

Des Zoe autonomes en libre-service !

Un constructeur qui propose un service de mobilité à la demande, rien de révolutionnaire. Sauf qu'il s'agit de Renault Zoe entièrement autonomes, amenées à évoluer sur route ouverte, sur trois parcours définis pour un total de 10 km. Mise en place par Renault et Transdev à Rouen, l'expérience concerne cinq véhicules. Les utilisateurs pourront les appeler grâce à une application pour smartphone, à partir de l'un des 17 points d'arrêt. Renault précise qu'“après une période de tests, l'ouverture au public de ce service à la demande est prévue au printemps 2018, pour une durée de 2 ans”.

LES 2 ET 3 DÉCEMBRE CHAMÉRY AUTO RÉTRO

www.chambery-autoretro.com



Au parc des expositions de Chambéry, sur 9000 m² de surface, vous pourrez admirer de belles anciennes et une exposition dont le thème sera pour cette édition “L'automobile et la femme”. Une vingtaine de clubs seront présents et plusieurs animations sont annoncées. L'entrée est à 7 €.

Les chiffres du marché européen en septembre 2017



- 2 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à septembre 2016.

+ 10,5 %

C'est la hausse des ventes de Seat en septembre, qui est, avec Skoda (+3,9%), la seule marque du groupe Volkswagen dont les immatriculations ont augmenté le mois dernier.

1 427 105

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois de septembre, soit 11,7 millions depuis le début de l'année (+3,7% par rapport aux neuf premiers mois de 2016).

933 142

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées depuis le début de l'année en Espagne (+6,7% par rapport à 2016), où le marché continue à redresser la tête.

LE 13 NOVEMBRE ROULAGE SUR LE CIRCUIT BUGATTI

clubaco@lemans.org

Vous possédez une belle ancienne et vous avez toujours rêvé de la faire vrombir sur le circuit du Mans ? Inscrivez-vous à la journée de roulage organisée par l'Automobile Club de l'Ouest.

Au programme : 4 séances de 20 minutes, seul ou avec un passager. Tarif : 129 € pour les membres de l'ACO, 238 € pour les autres. Renseignements :

02 43 40 50 60 et clubaco@lemans.org

CHIP SOMDEVILLA/GETTY/AFP



Gill Pratt,

le directeur du Toyota Research Institute, cité par Les Échos le 12 octobre.



C'est le kaizen qui a fait la renommée de Toyota. Mais ce principe ne fonctionne que si le changement technologique est graduel. Le véhicule électrique et autonome amène un nouveau paradigme. Personne ne peut dire ce qui va se passer, il faut explorer des voies radicales et échouer, avant de trouver la bonne direction.*

*Processus d'amélioration continue



PORSCHE

VOITURES SUR ABONNEMENT

Changez de Porsche comme de chemise !

Sur le même principe qu'un abonnement à un opérateur téléphonique, Porsche lance Passport, un abonnement mensuel qui permet de disposer d'une voiture de la gamme. La différence par rapport à la location ? Vous choisissez sur l'appli mobile la voiture de votre choix, livrée à votre domicile ou à votre travail... Et vous en changez autant de fois que vous le souhaitez ! Tout est inclus (sauf le carburant) et le kilométrage est illimité. Mais le service n'est pour l'instant disponible que dans la région d'Atlanta (États-Unis), et il coûte 2000 \$ à 3000 \$ par mois, en fonction du niveau de gamme.

JEU VIDÉO

Le retour du roi ?

Attendu comme le messie, *GT Sport* a de quoi enthousiasmer : graphismes réussis et ultra-fluides, mode photo jouissif, support du casque PSVR... Mais il oublie que les concurrents proposent bien plus de voitures (moins de 170 ici) et de pistes (17 circuits de base dans



GT Sport). Par ailleurs, l'IA indigente, l'absence de dégâts, de vrai mode solo ou encore de météo dynamique font tache dans un jeu de course automobile en 2017... *Gran Turismo Sport*, sur PS4, édité par Sony, à partir de 60 €.



COMMERCE

La marque DS booste son réseau



RENAUD WAILLIEZ/PSA

Le 11 octobre, DS a officiellement ouvert les commandes de son SUV DS 7 (le DS 7 Crossback, voir tarifs p. 30), qui commencera à être livré fin janvier 2018 – espérons, en attendant un renouvellement de la gamme, que cela suffise à enrayer la chute des ventes. DS se dote d'ailleurs d'un atout supplémentaire : un réseau étendu, dédié à cette marque qui se veut haut de gamme et entend soigner ses clients. DS va passer à 115 points de vente en fin d'année 2017, contre une cinquantaine actuellement (DS Stores et DS Salons).



PRIX AUTOBEST

**Il n'en
reste plus
que six !**

Le jury européen Autobest, dont Jean-Éric Raoul, rédacteur en chef de L'Auto-Journal, est le représentant pour la France, vient de publier la liste de ses six finalistes au titre de Best Buy Car of Europe 2018. On y retrouve, par ordre alphabétique : Citroën C3 Aircross, Ford Fiesta, Honda Civic, Opel Grandland X, Seat Ibiza et Volkswagen T-Roc.

Ces modèles seront testés en Italie les 29 et 30 novembre prochains par les 31 journalistes membres du jury, représentant chacun un pays du continent européen.

Après notes et votes, l' élu sera révélé le 15 décembre. Rappelons que cette récompense vise à couronner une voiture correspondant aux préoccupations réelles des clients européens, en accordant une large place dans sa matrice d'évaluation au prix d'achat, à la disponibilité des pièces ou à la densité du réseau de distribution, par exemple.



INDUSTRIE

Volvo va concurrencer Tesla !

Autrefois préparateur indépendant, totalement intégré à Volvo depuis 2015, Polestar change de cap et devient une "marque indépendante spécialisée dans les véhicules électriques hautes performances". Et va prochainement lancer trois nouveaux modèles, dont deux 100 % électriques et une sportive hybride rechargeable dès 2019. Baptisé Polestar 1, ce splendide coupé 2+2 offrira 600 ch et 1 000 Nm, et 150 km d'autonomie en tout-électrique. Également lancée en 2019, la Polestar 2 sera une berline qui viendra concurrencer explicitement la Tesla Model 3. Présentée ultérieurement, la Polestar 3 sera un grand SUV.

VOLVO



Bientôt un SUV Ferrari ?

La marque au cheval cabré aura donc fini par céder à la pression du marché.

Sergio Marchionne, grand patron du groupe Fiat Chrysler, a confié que Ferrari allait probablement réaliser un SUV. La décision sera prise dans les deux ans à venir, et si un tel modèle devait venir garnir la gamme du constructeur italien, sa production en serait délibérément limitée.

Toyota peaufine la prochaine Auris

Popularisée par sa variante hybride, la compacte de Toyota (encore appelée Corolla sur certains marchés) se dispute avec la Ford Focus le titre de voiture la plus diffusée dans le monde. La génération actuelle, qui date de 2012, sera remplacée en 2019 par une voiture au style plus musclé et moins baroque. Elle repose sur la plate-forme TNGA de 2015 (Prius IV, C-HR...) et sera présentée l'an prochain.

La future A1 change tout

Elle ne sera plus produite dans l'usine Audi de Bruxelles, mais sur le site Seat de Martorell, en Espagne. Et pour cause : la future Audi A1 repose sur la même plate-forme que la Seat Ibiza, toute nouvelle et baptisée MQB A0.

Ce ne sera pas la seule évolution : la future A1 sera plus habitable que l'actuelle, la version 3 portes disparaît, et le Virtual Cockpit fera son apparition dans l'habitacle. Lancement en 2018.



PUB Eau ? Aaaahhhh !

Déformée par l'eau de pluie qui ruisselle sur le pare-brise, la voiture qui freine juste devant ressemble à un monstre menaçant. "Quand il pleut fort, les choses deviennent effrayantes", lance cette publicité turque pour Audi, qui précise que le détecteur de pluie est de série. Cela dit, détecteur ou pas, l'essentiel est avant tout d'avoir un pare-brise propre et des essuie-glaces en bon état...



Audi
When it rains heavy,
things get scary.
Rain sensor is standard.

La cerise avant le gâteau

Pionnier de la catégorie, le X3 de troisième génération ne crée plus la surprise aujourd'hui. Pour se démarquer, BMW choisit de présenter une exclusive version sportive M40i, qui annonce une amélioration dans chaque détail.

Par **Mélina Priam** Photos **Yann Lefebvre**







La position de conduite reste un point fort des BMW, surtout sur une M et même sur un SUV ! Désormais, l'écran du GPS est tactile, mais selon la position de chacun, il est un peu éloigné et la molette iDrive se révèle parfois plus pratique.

Pour la première fois depuis la naissance du premier de la lignée (2003), le X3 a droit à sa variante ultrasportive M Performance. Une nouveauté dont BMW est particulièrement fier. Et il y a de quoi ! Avec son kit aérodynamique, sa ligne d'échappement à volet piloté et ses embouts chromés noirs, ses freins M Sport bleus, son habillage intérieur spécifique, c'est sûr, le X3 M40i a de la gueule. Mais comment dire ? Dans le contexte ambiant, il paraît quelque peu... décalé ! Certes, au moment d'appuyer sur Start, je ne vais pas boudier mon plaisir. Avec 360 ch sous le capot, il envoie le son... Et la musique ! Comment ne pas fondre devant la mélodie du 6 cylindres en ligne ? Les "pétarades" qui claquent de la ligne d'échappement à chaque décélération sont un pur délice. Surtout en mode Sport. Et avec un châssis sport, des réglages spécifiques de la suspension adaptative (750 € en option), une direction à démultiplifica-

tion variable, un réglage de la transmission intégrale qui accentue encore plus le tempérament de propulsion cher à BMW – en condition normale, 60 % du couple est envoyé sur l'arrière –, le comportement routier est à la hauteur de la mécanique. Le X3 M40i vire à plat comme une vraie sportive, avale les lacets des petites routes derrière le circuit d'Estoril (près de Lisbonne) avec une aisance déconcertante, et son train avant pointe la corde des virages aussi sûrement qu'un chien des douanes piquerait droit sur le sac d'un narcotrafiquant !

Mais revenons un instant sur terre. Aussi enthousiasmant soit-il, le X3 M40i n'est pas vraiment représentatif du marché.

Certes, il avance des arguments qui risquent fort de séduire la clientèle du Macan. Ça tombe bien : c'est la cible. Mais cela ne nous indique rien – ou très peu – de ce que sera un X3 "normal". Vous savez, celui que l'on finit par acheter

après avoir fantasmé devant le M40i ! Il y a fort à parier qu'il sera plus confortable. Encore que le M40i nous ait plutôt surpris sur ce terrain : il est ferme, c'est vrai, mais il filtre bien les nids-de-poule et ne joue pas à saute-mouton sur les dos-d'âne ! Merci à l'électronique et à la suspension adaptative. Les sièges, qui assurent un excellent maintien, font le reste. Un X3 20d sera sans doute plus sensible au roulis et forcément moins réactif et enjoué ! Bref, au volant, ce ne sera pas le même.

Dès lors, inutile de cacher notre surprise devant la manière dont BMW a décidé de (re)faire parler de celui qui fut le pionnier et le leader de sa classe. Si lâcher les chevaux est tout ce que le X3 a trouvé pour reconquérir les conducteurs partis à la concurrence, cela risque d'être un peu court. Surtout qu'en face, la concurrence s'est étoffée. Mais justement, chez BMW, on explique : *"C'est parce que la concurrence fait pareil et mise sur la sportivité, que nous ne devons rien lâcher sur ce terrain-là, c'est notre ADN."* ➔



1



2



3

❶ À deux, c'est parfait! À trois, le passager du centre est puni! Pas de banquette coulissante mais des dossiers inclinables (1 750 €, pack Évasion). ❷ Avec un châssis sport et des réglages de trains roulants spécifiques, le M40i laisse le roulis à d'autres. ❸ Assez grand, le coffre reçoit le pack Rangement (filet, glissières, crochets et sangles d'arrimage) de série.

❹ 360 ch, 500 Nm: un menu sympa!



4

POUR RETROUVER SA COURONNE ET CONTRER UNE CONCURRENCE ÉTOFFÉE, LE X3 MISE SUR LA SPORTIVITÉ, SURTOUT CE M40i ● ● ●



L'avis de Mélina Priam



Les détonations du "6 en ligne" me font le même effet que Justin Bieber sur une ado de 12 ans !



PLUS
Agrément mécanique
Comportement routier
Compromis confort/tenue de route

MOINS
Prix
Malus
Consommation si l'on n'est pas sage.



UN CHÂSSIS SPORT ET DES SUSPENSIONS ADAPTATIVES, C'EST LE GAGE D'UN COMPORTEMENT RIGOUREUX SANS EN FAIRE LES FRAIS EN CONFORT ●●●

Une chose est sûre, ce n'est pas sur un style radicalement nouveau que le X3 parie pour créer l'événement. Nous avons l'habitude.

Les Allemands n'aiment pas les changements brutaux, mais là, il faut vraiment avoir l'œil du spécialiste.

Pourtant, derrière une ligne à peine retouchée (voir l'encadré p. 47), il s'agit bien d'un tout nouveau châssis, dont nous vous reparlerons

bientôt ! Selon la tendance de fond du moment, l'habitacle a aussi fait l'objet de beaucoup d'attentions. Je ne parle pas là de l'habitabilité, fort correcte, avec toutefois une place centrale arrière très inconfortable du fait du tunnel de servitude et surtout d'un dossier trop raide, puisqu'il s'agit du fond de l'accoudoir central. Pas plus que du coffre, assez vaste et pratique avec notamment un rangement sous le plancher prévu pour le cache bagages, la possibilité de rabattre en un

tournemain les sièges arrière ou encore d'ajouter des glissières avec des crochets pour fixer certains chargements encombrants. Non : en 2017, qui dit fonctionnalités à bord implique aides à la conduite et connectivité embarquées. Celles du nouveau X3 sont à la pointe. Claquer un 0 à 100 km en moins de 5 s, c'est bien. Mais aujourd'hui, pas question d'être à la traîne sur ce terrain-là non plus. Le X3 peut notamment recevoir un pilote semi-automatique qui,



① Selon le mode de conduite, la boîte auto passe les rapports plus ou moins tôt. Bizarrement, c'est beaucoup plus drôle en mode Sport Plus qu'en Eco Pro. Mais quand on regarde l'aiguille de la jauge à carburant, on arrête de rigoler ! ② Les compteurs passent au numérique mais BMW a tenu à ce qu'ils gardent un style proche des habitudes "maison". L'affichage change selon les modes de conduite et les souhaits du conducteur.



BMW X3 M40i 360 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 360 ch de 5500 à 6500 tr/mn
Couple maxi	■ 500 Nm de 1520 à 4800 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2998 cm³/25 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 12,1 m
Pneumatiques AV/AR	245/45/275/40 R 20

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,71/1,90/1,68/2,87 m
Poids/tractable freiné	1885/2000 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 4,8 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 550 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Prix	■ 72 900 €
Malus (CO ₂)	■ 10 000 € (193 g/km)
Prix du modèle essayé*	95 990 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, Bluetooth, châssis Sport, dim auto 3 zones, détecteurs de pluie/luminosité, direction DirectDrive, ESP, freins M Sport, jantes alliage 20 pouces, Park Assist, phares full LED, régl./lim. de vitesse, rétros. ext. et vitres AV élec., suspensions DirectDrive, sellerie cuir/tissu, sièges AV électriques, syst. multimédia avec écran tactile / prises USB / GPS et BMW ConnectedDrive...

Options

Accès et démarrage sans clé (600 €), affichage tête haute (1 000 €), caméras 360° (450 €), pack Advanced Safety avec pilote semi-automatique et régl. de vitesse actif (2 350 €), pack Évasion: toit pano et réglage dossiers sièges AR (1 750 €), peinture métal. (1 040 €), suspensions M Sport pilotée (750 €)...

Consommations

Mixte	■ 8,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 10,8/6,7 l/100 km
Réservoir	■ 65 l

Note EuroNCAP

En cours
Pays de fabrication **USA et Afrique du Sud****

**à partir de 2018

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Faire connaissance avec le nouveau X3 avec un M40i, c'est que du bonheur ! 360 ch, un comportement de sportive sans dégrader le confort et en prime de la place, tout le monde est prêt à signer. Un peu moins quand on voit le montant du chèque, les 10 000 € de malus et la conso qui grimpe à 16 l/100 km... quand on le titille un peu.

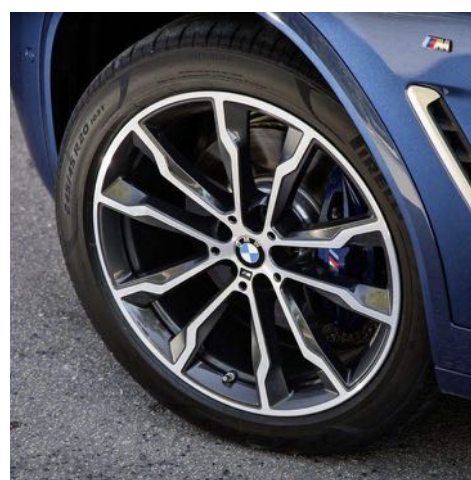
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Avant/Après

Mieux que de longues phrases, cette comparaison visuelle illustre les "petites" nouveautés du X3. Pourtant, aucune pièce de carrosserie n'est identique. Tout est dans le détail. Au moins le modèle actuel ne devrait-il pas prendre un coup de vieux trop vite.

comme tous les systèmes du genre, doit encore se perfectionner avant que nous puissions envisager de lui laisser complètement le volant. Mais est-ce bien de cela dont nous avons envie ? Il faut cependant reconnaître que ce dispositif permet notamment d'affronter les embouteillages de manière plus détendue. La petite révolution se découvre aussi sur l'écran multimédia tactile. Une fonctionnalité qui s'ajoute à celles de la molette iDrive qui ne disparaît pas – tant mieux ! –, de la commande vocale – un peu dure à la comprenette – et gestuelle – très amusante et pratique pour les instructions de base comme le volume de la musique, mais moins convaincante pour les autres. Mais tout cela, le X3 n'en fait pas cadeau, pas même le M40i ! ■



Le M40i chausse un 20 pouces "fillette" ! Les branches alu dissimulent les jolis étriers bleus des freins M qui lui sont spécifiques.

LA GAMME

Finitions	Lounge Business	xLine	Luxury	M Sport	M40i
X3 xDrive20i 184 ch	47 700 €	53 350 €	56 850 €	55 750 €	—
X3 xDrive30i 252 ch	53 400 €	59 050 €	62 550 €	61 550 €	—
X3 xDrive20d 190 ch	51 900 €	57 550 €	61 050 €	59 950 €	—
X3 xDrive30d 265 ch	58 400 €	64 050 €	67 550 €	66 550 €	—
X3 M40i 360 ch	—	—	—	—	72 900 €



Le X3 M40i se reconnaît notamment à son kit aérodynamique et à ses phares full LED de série.





L'A8 passe au 100% tactile. Un écran de 10,1 pouces vient remplacer la molette du MMI et les commandes de climatisation. Celui du haut, tactile aussi, permet de zoomer directement sur la carte du GPS.



C'EST DÉJÀ DEMAIN

Sous sa robe intemporelle de limousine ultra-luxueuse, la nouvelle A8 est plus qu'une voiture. C'est un concentré du savoir-faire Audi, qui laisse entrevoir les technologies et équipements de demain. Impressionnant!

Par Mélina Priam Photos Arnaud Saunier

Eu égard à son rang, c'est à l'A8 que revient l'honneur d'inaugurer le nouveau système d'appellation Audi ! Finie la désignation par cylindrée et puissance, chaque Audi se verra affublée d'un chiffre selon une catégorie de puissance. Concrètement, notre A8 V6 3.0 TDI de 286 ch, comme nous l'aurions désignée, devient une A8 V6 50 TDI... À ne pas confondre, bien sûr, avec feu l'Audi 50 ! Pas sûr que ce soit plus clair, mais cela fait parler. Et sinon, cette A8 ? Rassurez-vous, ce n'est pas sa seule innovation. Comme souvent chez Audi, les nouveautés ne sautent pas aux yeux. Les responsables du design extérieur se sont cependant fendus de quelques coups de crayon bien sentis pour muscler l'A8. Ils ont toutefois moins bossé que ceux en charge de l'intérieur et, surtout, moins que les ingénieurs des technologies embarquées ! Quoi que l'on en dise, même si les stars sont désormais les SUV, les limousines restent des vitrines technologiques. Faute de représenter le gros des ventes (chez nous, car ce n'est pas la même histoire aux États-Unis ou en Chine), elles reflètent leur expertise.

À bord, l'A8 en met plein les yeux. Avec toujours beaucoup de raffinement et de classe, même si, pour une fois, nous n'avons pas constaté de progrès significatifs du point de vue de la qualité des matériaux et de la finition. Il est vrai que l'actuelle A8 était déjà au top : difficile de faire mieux ! Ce que l'on remarque, c'est le deuxième écran tactile au bas de la console centrale. En effet, Audi a craqué et passe au tout-tactile. Et il ne le fait pas à moitié. Exit la molette du MMI.



Les compteurs sont numériques eux aussi, avec la possibilité de choisir son affichage.

Basta les boutons des sièges chauffants et de la climatisation. Oubliés aussi ceux des feux de détresse et les molettes des aérateurs. Même les commandes à gauche du volant, pour allumer les phares, sont tactiles !

L'ergonomie n'y gagne pas forcément, mais elle n'y perd pas non plus.

C'est simplement plus élégant encore. Mais il faut s'y faire, apprendre à passer d'un écran à l'autre selon le réglage auquel on souhaite accéder. C'est là que réside la difficulté, tant l'A8 est une débauche d'équipements high-tech. C'est simple, elle peut recevoir jusqu'à 41 systèmes d'aides à la conduite. Impossible de tous les citer ; un 10 000 km n'y suffirait pas. Sur le papier, l'annonce la plus sensationnelle est sans doute le pilote semi-automatique de niveau 3,

qui autorise le conducteur à lâcher le volant quand les conditions de circulation le permettent et en dessous de 60 km/h. Un dispositif que nous n'avons pas testé lors de cet essai, celui-ci n'étant pas encore légal, mais je vous invite à relire le reportage de L'AJ n° 992. Puisqu'elle est théoriquement capable de conduire toute seule, l'A8 sait aussi se garer toute seule. Et quand je dis toute seule, c'est sans conducteur ! Celui-ci se contente de télécommander la manœuvre à distance depuis son smartphone avec l'application myAudi ! Smartphone qui peut aussi faire office de clef ! Bref, l'A8, ce sont, en quelque sorte, les gadgets de la voiture de James Bond qui deviennent réalité.

Les technologies sont aussi au service de la conduite et de l'agrément. Dans ce domaine, l'A8 fait très fort et... très cher ! Fidèle au châssis

BARDÉE DE TECHNOLOGIES ET D'AIDES À LA CONDUITE, L'A8 INCARNE TOUJOURS LE NEC PLUS ULTRA EN CONFORT ET LUXE À BORD ●●●

L'avis de Méline Priam



Quelle prouesse technique ! C'en est presque trop !





❶ À son volant, on oublie les 5,18 m et les 2 tonnes : impressionnant ! ❷ Le V6 3.0 TDI de 286 ch est associé à une boîte Tiptronic à 8 rapports optimisée afin de gérer en douceur et transparence les interventions du mode roues libres. ❸ et ❹ À l'arrière, c'est la grande classe. Les passagers disposent de leurs propres réglages de sièges et climatisation. ❺ Le coffre est assez grand mais en profondeur. Il est équipé d'une ouverture mains-libres.



en aluminium, histoire de ne pas trop dépasser les 2 tonnes, elle recourt même à des éléments en fibres de composite pour gagner encore quelques grammes et obtenir une rigidité torsionnelle au-dessus de tout soupçon.

Une armature qui repose sur des trains roulants de plus en plus évolués.

Transmission intégrale, suspension pneumatique, 4 roues directrices commandées par une direction dynamique très pointue, le tout étant relié à un ensemble de capteurs, calculateurs, et géré par une unité de contrôle unique. Tout est fait pour contribuer à rendre le comportement routier de cette imposante berline de 5,18 m le plus agile possible. Et ça marche ! Pour le conducteur, cette usine à gaz est transparente. L'A8 se montre toutefois plus à l'aise sur autoroute que menée tambour battant sur les lacets d'un col. Le confort reste le domaine dans lequel elle excelle : suspension,

insonorisation... tout est poussé à l'extrême. Audi propose même une suspension entièrement active. Chaque roue, pilotée via un moteur électrique, réagit en fonction des informations envoyées par la caméra frontale et par une lecture anticipée de la route via le GPS. Le résultat est – semble-t-il – sidérant !

Si, sur le papier, les évolutions mécaniques peuvent paraître en retrait, avec toujours au programme le V6 TDI de 286 ch, il faut souligner l'arrivée d'une hybridation "légère". Toute la gamme reçoit un alternateur à courroie de 48 V couplé à une batterie lithium-ion qui stocke l'énergie récupérée. Le dispositif optimise l'intervention du stop/start, la récupération d'énergie au freinage, et autorise un mode roue libre entre 55 et 160 km/h (jusqu'à 40 s). Des actions qui vont toutes dans le sens de l'économie de carburant. Mais c'est bien là le seul moment où l'A8 se montre raisonnable. Son prix, lui, est à l'image de ses technos : il donne le tournis. ■

PLUS
Confort remarquable
Technologies avancées
impressionnantes
Rapport performances/consommation —
MOINS
Prix Gabarit

AUDI A8 V6 50 TDI 286 ch Avus EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	286 ch de 3750 à 4000 tr/mn
Couple maxi	600 Nm de 1250 à 3250 tr/mn
Type	V6, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2967 cm³/17 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	11,4 m*
Pneumatiques	255/45 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5,18/1,95/1,48/3 m
Poids/tractable freiné	2 050/2 300 kg

Performances	
0 à 100 km/h	5,9 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	505 dm³

LE BUDGET

Prix	106 700 €
Malus (CO ₂)	1 373 € (150 g/km)
Prix du modèle essayé**	128 173 €
Garantie	2 ans, km illimité

*12,5 m sans la direction active intégrale.

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/démarrage sans clé, affichage tête haute, AFIL, Audi Virtual Cockpit, Bluetooth, capteurs pluie/luminosité + assistance feux de route, clé digitale Audi, clim auto, direction progressive, ESP, hayon auto, jantes alliage, Park Assist + caméra de recul, peinture métal., phares full LED HD Matrix, régl./lim. de vitesse adaptatif, réglages modes de conduite, susp. pneumatiques, sellerie cuir, sièges AV Confort élec./chauffants, syst. multimédia MMI avec écran tactile/prises USB/GPS, 2^e écran tactile pour les réglages de confort, toit ouvrant panoramique...

Options

AFIL actif (400 €), caméras périphériques (830 €), clim 4 zones (1 420 €), direction active intégrale (2 230 €), pack Assistance route (2 570 €)...

Consommations

Mixte	5,8 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	6,4/5,4 l/100 km
Réservoir	82 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'A8 est impressionnante de luxe, de raffinement, mais surtout, de technologies de pointe. Son confort, sa douceur au volant atteignent des sommets, et la débauche d'aides à la conduite et d'équipements de confort force le respect.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LE MEILLEUR ENNEMI DU 3008

Pour remplacer le Yeti et aussi tenter de contrarier le succès insolent du Peugeot 3008, Skoda mise sur un Karoq qui se fond esthétiquement dans le moule de tous les crossovers de la grande famille Volkswagen. Une bonne idée ?

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre



Parce qu'il imite le Seat Ateca sur le plan esthétique mais aussi technique (tous deux reposent en effet sur une même plate-forme, avec un empattement identique), le Karoq dégage une personnalité moins forte que le Yeti auquel il succède, et qui était pétri d'originalité. Il s'engage ainsi dans la périlleuse voie de la banalisation des silhouettes, qui semble désormais la règle au sein du groupe Volkswagen.

Si les similitudes entre l'Ateca, à peine plus court, et le Karoq ne manquent pas, il convient toutefois de remarquer que le dernier cité est loin d'être sa copie conforme, que sa genèse s'est nourrie d'autres réalisations antérieures et que ses concepteurs ont épluché par le détail la banque d'organes disponibles au sein du groupe Volkswagen avant de se servir !

Ainsi, en proche cousin du Volkswagen Tiguan (avec lequel il partage également la même plate-forme mais dont il se distingue par une longueur et un empattement différents – il est respectivement plus court de 11 cm et de 4 cm), le Karoq défend également le principe d'une répartition variable entre le volume habitable et celui de coffre.

L'astucieux système de modularité VarioFlex refait son apparition.

Mais alors que le Tiguan a recours à une banquette coulissante (sur 18 cm) pour atteindre cet objectif, le Karoq, de son côté, fait appel à un système complexe (baptisé VarioFlex) constitué de trois sièges séparés – amovibles de surcroît – dont seuls les deux situés à l'extérieur se déplacent sur 15 cm grâce à des rails fixés au plancher. Ce qui change tout... et suffit pour

le démarquer définitivement de l'Ateca et de sa banquette arrière à assise fixe.

Peu connu du grand public mais apprécié de ses utilisateurs, le VarioFlex n'est pas un dispositif inédit. Apparue en 2006 sur le Roomster puis reprise sur le Yeti, ce système autorise une multitude de possibilités d'agencement. Parmi celles-ci, notons l'inclinaison des dossiers de siège (avec un angle maximal de 13,1°) et la possibilité de configurer le véhicule en version 4 places, après avoir retiré le siège central et déplacé les deux éléments extérieurs chacun de 8 cm vers le centre.

Cela précisé, il est toutefois un autre point qui rapproche le Karoq de l'Ateca : sur les versions à 2 roues motrices, tous deux font appel à un essieu à barres de torsion à l'arrière, alors que les variantes 4x4 disposent d'une structure multibras à l'arrière, au passage la seule option ➤

MOINS ENJOUÉ QU'UN 3008, LE COMPORTEMENT PLUS PLACIDE DU KAROQ COMBLERA TOUS LES MEMBRES DE LA FAMILLE ●●●





1



2



3

1 La qualité des matériaux impressionne, tout comme l'assemblage général. 2 La boîte à 6 rapports sert parfaitement les intérêts du petit moteur. La marche arrière peut se montrer accrocheuse. 3 Un bloc instrumental virtuel arrivera prochainement. Celui-ci est d'une lisibilité exemplaire. 4 L'éclairage d'ambiance se paramètre facilement et de façon pointue.



4



PLUS

Modularité à la carte
(avec système VarioFlex)
Équipement très complet
et intelligent
Agrément de conduite

MOINS

Moteur un peu juste
Boîte parfois accrocheuse
Plancher de coffre non plat

technique retenue par... tous les Tiguan. Rien n'est simple définitivement, et les mélanges de genres sont aussi nombreux que complexes ! À ce stade des événements, un constat s'impose : avec des sources d'inspiration aussi variées qu'un Ateca espagnol, un Tiguan allemand et un Roomster tchèque pour l'essentiel, le Karoq est viscéralement multiculturel sans qu'il ne trahisse pour autant l'ADN Skoda, qui consiste avant tout à réaliser la meilleure synthèse des solutions pratiques !

S'installer au volant et procéder à un rapide inventaire donnent à penser que le Karoq s'inscrit d'ores et déjà comme le rival le plus sérieux (au propre comme au figuré) du Peugeot 3008. À celui-ci, il oppose une présentation classique mais une qualité de finition pratiquement équivalente à celle... du Tiguan, avec moult plastiques moussés et un assemblage rigoureux.

Mais où le français parlera d'abord au conducteur, le tchèque s'arrogera les faveurs de la famille.

Et c'est par une multitude d'attentions intelligentes et pratiques qu'il accentue son caractère familial. Autre bon point : une ergonomie aussi intuitive qu'idéalement pensée. Une caractéristique qui vaut aussi pour le VarioFlex, qui parvient à éviter les écueils d'une manipulation compliquée, d'un ensemble manquant de robustesse et d'éléments amovibles aussi encombrants que lourds.

Sur la route, si le petit 3 cylindres se montre volontaire à la tâche et bien insonorisé, il ne peut

AGRÉABLE SURPRISE : OBTENU AU DÉPART DE SOLUTION ÉPROUVÉES, LE CONFORT DU KAROQ S'AVÈRE REMARQUABLE ●●●



- ❶ Le VarioFlex surclasse tous les autres systèmes de modularité proposés par la concurrence. ❷ En position classique, reculée au maximum, la banquette peut accueillir trois personnes confortablement. ❸ Le plancher n'est pas toujours plat, mais les sièges peuvent s'enlever.



L'avis de Stany Meurer



Au premier regard, je le trouvais fade. Au second, son esprit pratique et son confort m'ont séduit.



cache bien longtemps ses limites, se révélant à la peine en usage intensif, sur terrain accidenté ou à pleine charge. Le bon étagement de la boîte à 6 rapports fait son possible pour masquer cette faiblesse, mais n'y parvient que partiellement. À propos de la boîte, justement, signalons qu'elle se montre parfois récalcitrante à l'enclenchement de la marche arrière, un défaut déjà rencontré sur d'autres Skoda. Précise, ferme mais sans excès et suffisamment directe, la direction s'avère de surcroît informative quant au travail du train avant. Elle se distingue encore par un diamètre de braquage très court (10,2 m annoncés). Le châssis, plus passif qu'actif comme l'est celui d'un 3008, affiche une belle sérénité. Comme il est en outre bardé d'aides électroniques, conducteur et passagers n'auront donc rien à craindre des pièges de la route.

Il reste à évoquer le confort, point sur lequel le Karoq était attendu au tournant.

Et la (bonne) surprise est là : elle tient au fait qu'au départ de solutions techniques classiques, ce dernier parvient à offrir un excellent confort, avec un amortissement filtrant bien les difficultés tout en évitant de malheureux pompages, au prix, il est vrai, de mouvements de caisse relativement prononcés.

Une préparation rapide, des ingrédients



À l'image de Peter Sagan, le Karoq se débrouille plutôt bien pour graver les sommets. Jolie signature lumineuse arrière.



simples, un goût légèrement piquant et beaucoup de vitamines, c'est ainsi que se résume le *kyselo*, la reine des soupes des monts des Géants, en République tchèque. À la réflexion, cette définition du *kyselo* convient plutôt bien au Karoq qui, comme le champagne est un vin d'assemblage de différents cépages, est un SUV composé de multiples éléments issus de la banque d'organes Volkswagen ! Avec, à la clé, un résultat très convaincant. ■

Seules ses lignes pourront faire regretter celles du Yeti. Car pour l'ensemble de ses prestations, il n'y a pas photo.



SKODA KAROQ 1.0 TSI 116 ch Style

57

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	116 ch de 5000 à 5500 tr/mn
Couple maxi	200 Nm de 2000 à 3500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,2 m
Pneumatiques	215/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,39/1,85/1,63/2,64 m
Poids/tractable freiné	1265/1200 kg

Performances

0 à 100 km/h	10,6 s
Vitesse maxi	187 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	de 479 à 588 dm ³
------------------	------------------------------

LE BUDGET

Prix	29 090 €
Malus (CO ₂)	0 € (121 g/km)
Prix du modèle essayé*	32 400 €
Garantie	2 ans, km illimité

**Avec options et malus inclus. Disponible le 18 janvier 2018.

Équipements de série

7 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio CD-mp3, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique bizonne, détecteur d'angles morts, écran tactile 8 pouces, hayon motorisé, jantes en alliage 18 pouces, projecteurs full LED, radars de stationnement AV/AR + caméra de recul, reconnaissance des panneaux, régulateur adaptatif/limiteur de vitesse, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV chauffants, siège conducteur à réglages élec., système VarioFlex, volant réglable en hauteur et profondeur...

Options

Buses de lave-glace chauffantes (35 €), crochet d'attelage escamotable (890 €), jantes en alliage 19 pouces (490 €), pack fumeur (30 €), phares automatiques (200 €), peinture spéciale (de 350 à 990 €), recharge du smartphone par induction (290 €), régulateur de vitesse adaptatif actif jusqu'à 210 km/h (340 €), roue de secours galette (150 €), sellerie cuir (1 500 €), sièges sport en tissu (330 €), toit panoramique ouvrant (1 100 €), volant chauffant (135 €)...

Consommations

Mixte	5,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	6,3/4,8 l/100 km
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP

Non testé

Pays de fabrication

République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Moteur remarquable (agrément, insonorisation) mais un peu juste en puissance. Boîte bien étagée mais parfois accrocheuse au passage de la marche arrière. Direction précise et suffisamment ferme. Diamètre de braquage très court. Châssis compétent. Suspensions souples.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

ACTIVEZ LE MODE



EQ POWER

La gamme hybride rechargeable de Mercedes-Benz.

Profitez du meilleur de deux mondes avec la gamme hybride rechargeable de Mercedes-Benz : vivez l'expérience d'un mode 100% électrique, silencieux et économique pour vos déplacements en ville, ou faites appel en toute sérénité au moteur thermique sur de plus longs trajets. Découvrez notre gamme EQ POWER sur www.Mercedes-EQ.fr

Consommation de carburant de la gamme hybride rechargeable en cycle mixte :
2,1-3,7 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 48-84 g/km ; consommation électrique :
11-16,7 kWh/100 km. Mercedes-Benz France - SIREN 622 044 287 RCS Versailles.





TBO

Les hybrides plaisir

Avoir le sourire au volant d'une voiture hybride, c'est possible ! Pour vous en convaincre, nous avons réuni huit modèles qui vont vous faire rougir... de plaisir !

Par Guy L'Hospital, Méline Priam et Pascal Richard

Lorsqu'on parle de voiture hybride, la première chose qui vient à l'esprit, c'est, bien sûr, une consommation maîtrisée et un bilan écologique flatteur. La notion de plaisir de conduite est rarement évoquée, en tout cas pas dans un premier temps. Pourtant, cette dernière est aujourd'hui incontournable. En effet, pour assurer le succès de ces modèles, et par là même un retour sur de coûteux investissements, les constructeurs ont vite compris qu'ils ne pouvaient pas miser uniquement sur les plus fervents défenseurs de la nature. Il leur fallait aussi convaincre les autres, tous les autres, et pour cela, le plaisir de conduite devenait un argument incontournable. Ainsi, après des premières générations d'hybrides bien peu enthousiasmantes, débarquent aujourd'hui d'autres modèles, toujours aussi vertueux sur le plan environnemental mais qui, en plus, savent nous donner le sourire.

SOMMAIRE

<u>Suzuki Swift 1.0 Boosterjet Hybrid</u>	p. 60
<u>Volkswagen Golf GTE</u>	p. 61
<u>Toyota C-HR Hybride</u>	p. 62
<u>Mini Countryman Cooper SE</u>	p. 63
<u>BMW 530e</u>	p. 64
<u>Mercedes E 350 e</u>	p. 65
<u>Lexus LC 500h</u>	p. 66
<u>Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid</u>	p. 67

Et les français...

Pas de constructeurs français dans ce dossier ! Pourquoi ? Pour cause de manque d'offre ! Il existe bien chez Renault un Scénic dCi Hybrid Assist, mais hormis une prise en main rapide, nous n'avons jamais pu réellement l'essayer. Dans le groupe PSA, la 508 RXH Hybrid4 et la DS 5 Hybrid4 ne sont plus produites depuis quelques mois. Pour voir du nouveau, il faudra attendre 2019 chez PSA, qui lancera alors le DS 7 Crossback. À partir de cette date, toutes les gammes, depuis les compactes, proposeront une version hybride rechargeable. Chez Renault, après avoir favorisé le 100 % électrique, l'hybride reviendra en force à partir de 2019-2020 avec le futur Captur et la Clio V.

Avec son pétillant petit 3 cylindres turbo associé à un système micro-hybride, la Swift ne manque pas de souffle!



ARNAUD SAUNIER

L'hybride des villes

SUZUKI SWIFT 1.0 BOOSTERJET HYBRID 111 CH

À partir de 17 890 €

La Swift joue un peu sur les mots. En effet, elle n'est pas une véritable hybride, mais recourt à une hybridation "douce". Ici, point de lourdes batteries ni de mode de roulage 100 % électrique. Non, juste un alternodémarreur qui vient prêter main-forte à un 1 litre turbo essence à injection directe. À l'usage, ce système permet de stocker l'énergie récupérée au freinage dans une batterie lithium-ion 12 V. Énergie restituée ensuite via l'alternodémarreur lors des phases de démarrage et d'accélération (jusqu'à une vitesse de 120 km/h).

En ville, ce système donne entière satisfaction. Tonique au démarrage, la petite Swift n'a pas son pareil pour prendre l'avantage au feu vert. Avantage qu'elle conserve par la suite grâce à des relances efficaces à bas et mi-régime. Mais il ne faudrait pas croire que les bonnes dispositions de sa mécanique ne sont un atout qu'en ville. Même si le milieu urbain reste son terrain de jeu favori, la Swift se montre également très plaisante sur route. Là, on découvre que sa mécanique pleine d'allant sert un châssis très réussi qui mise aussi sur le dynamisme. Un parti pris qui va également dans le sens du plaisir de conduite, mais qui laisse sur le bord de la route le confort, qui se révèle ici très relatif...

Sur le plan financier, cette micro-hybridation permet à la petite japonaise de revendiquer une consommation moyenne de 5,6 l/100 km, soit entre 0,5 et 1 l aux 100 km de moins que la concurrence, sachant que c'est en ville qu'elle tire le plus grand parti du principe. ■



CLÉMENT CHOULOT

L'état de charge de la batterie et le fonctionnement du mode hybride sont signalés via cet écran situé au centre de l'instrumentation.

CE QU'ELLE A DE PLUS

Un petit appétit en ville

Le système hybride de la Swift intervenant surtout au démarrage, c'est en ville qu'il est le plus efficace. Sur ce terrain, la petite japonaise consomme en moyenne 1 l/100 km de moins que ses concurrentes. Si vous roulez essentiellement en zone urbaine, il s'agit là d'un paramètre qui a son importance.



A. SAUNIER

Le bilan de L'Auto-Journal ★★★★★

En faisant le choix d'une hybridation "à minima" mais parfaitement adaptée à sa vocation urbaine, la Swift n'a pas raté son coup. Elle l'a d'autant moins raté que sa brillante mécanique est associée à un châssis au tempérament enjoué... et à un rapport prix/équipement très attractif.

• Moteur: 3 cylindres en ligne turbo essence, 998 cm³ • Puissance: 111 ch à 5 500 tr/mn • Couple: 170 Nm à 2 000 tr/mn

• Boîte de vitesses: manuelle à 5 rapports • 0 à 100 km: 9,5 s • V. max.: 180 km/h • Conso. moyenne: 5,6 l/100 km • Malus: 0 € • Rejets de CO₂: 97 g/km

À la carte

La Golf GTE sait tout faire : rouler en mode électrique ou se dévergondner sur les petites départementales. Avec elle, tout est possible !

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

VOLKSWAGEN GOLF GTE À partir de 40 500 €

Si je vous parle d'une Golf de plus de 200 ch, vous allez forcément penser que nous sommes en présence d'une sportive. Vous n'aurez pas tout à fait tort. Mais la GTE est même un peu plus que ça. En plus de son 1,4 l TSI de 150 ch, cette Golf possède un moteur électrique de 102 ch associé à une batterie de 8,7 kWh. Cette dernière vous offre une petite cinquantaine de kilomètres d'autonomie en mode 100 % électrique (vitesse maxi de 125 km/h). Mais le plus intéressant en matière de plaisir de conduite, c'est bien lorsque les deux moteurs fonctionnent de concert. Pour cela, il suffit d'activer le mode GTE. Dans ces conditions, on dispose alors de 204 ch, mais également de réglages optimisés au niveau des passages de rapports de la boîte DSG6 et d'une réponse de la pédale d'accélérateur plus prompte. Résultat : des performances d'un très bon niveau, notamment un très flatteur 6,2 s pour relancer de 90 à 130 km/h.

Sur le plan dynamique, pas de surprise, la Golf GTE affiche un comportement à la fois équilibré et agile qui permet d'exploiter sans arrière-pensée la bonne santé de sa mécanique. La consommation varie selon l'usage. De 3,6 l/100 km en moyenne en mode hybride avec un usage 100 % électrique en ville, elle grimpe à 6,5 l/100 km lorsqu'on utilise le mode hybride en toutes circonstances. Notez que si vous rechargez la batterie en roulant, via le moteur thermique, la consommation moyenne grimpe à 13,1 l/100 km. Mieux vaut donc rebooster la batterie via une prise de courant. D'autant que l'opération est assez rapide : 3 heures 45 sur une prise "normale", 2 heures 15 via une wallbox. ■



VOLKSWAGEN

La Golf GTE peut parcourir 50 km en tout-électrique. Idéal pour la ville. Sur route, l'association des deux blocs fournit plus de 200 ch !

CE QU'ELLE A DE PLUS Le caractère !

Si, souvent, l'hybridation lisse le tempérament de certaines autos, ce n'est absolument pas le cas sur la Golf ! Lorsque le mode GTE est enclenché, le conducteur a davantage l'impression d'être au volant d'une GTI que d'une hybride. Et ça n'est pas pour nous déplaire !



Le bilan de L'Auto-Journal ★★★★★

Avoir entre les mains une voiture qui offre autant de personnalités est un réel motif de satisfaction. Le problème, c'est que la Golf GTE n'offre rien : elle le fait payer. Même avec un bonus de 1 000 €, elle tutoie de trop près les 40 000 €.

• Moteur : 4 cylindres en ligne turbo essence, 1 395 cm³ • Puissance : 150 ch à 5 000 tr/mn + 102 ch (élec.) • Couple : 250 Nm à 1 500 tr/mn + 100 Nm (élec.)
• Puissance/couple cumulés : 204 ch/350 Nm • Boîte de vitesses : double embrayage à 6 rapports • 0 à 100 km : 8,1 s • V. max. : 208 km/h
• Conso. moyenne : 6,5 l/100 km • Bonus : 1 000 € • Rejets de CO₂ : de 36 à 40 g/km⁽¹⁾

(1) Suivant la monte pneumatique.

L'hybride qui a de la gueule

Toyota a été le pionnier et a fait de l'hybride sa spécialité, y compris sur ses SUV. Avec le C-HR, le japonais apporte enfin un style qui donne envie de s'y mettre.

TOYOTA C-HR HYBRIDE À partir de 29 000 €

Bonne nouvelle: plus besoin de rouler moche pour rouler propre! Je sais, je suis brutale. Mais franchement, jusqu'à peu, et plus précisément jusqu'à ce que des autos "normales" s'y mettent aussi, les hybrides ne vous faisaient pas tourner la tête. Ou plutôt si, mais dans le mauvais sens...

À jouer à c'est-moi-qui-ai-le-Cx-le-plus-efficient, le résultat était souvent, disons... particulier. Toyota, qui n'a plus l'avance de ses débuts, a compris que pour se distinguer d'une concurrence étoffée, il fallait oser. Donc, le C-HR ose. Tout le monde n'aime pas, mais son look reste son atout numéro 1! Son style et l'ambiance à bord aussi. Original sans en faire trop, avec une ergonomie rationnelle et un équipement de série correct dès le premier niveau de finition (Dynamic) et complet sur Dynamic ou Distinctive, l'habitacle est plaisant. En revanche, l'habitabilité arrière et le coffre font les frais du dessin de la poupe. Tout comme la visibilité.

Et, soyons honnête, même s'il mérite de figurer dans ce dossier, le C-HR n'offre pas un agrément de conduite au top du top. Contrairement à ce que son look suggère, son comportement routier n'est pas très enjoué; et le confort est assez ferme. La vraie punition vient toutefois toujours de cette foutue boîte CVT que Toyota ne veut pas remiser. Le bruit de mobylette et le patinage qu'elle induit dans les tours sont des tue-l'amour! Une manière comme une autre de vous inciter à adopter une conduite cool et profiter alors, c'est vrai, d'une certaine douceur de conduite et d'un agréable silence lorsque le système électrique fonctionne seul (en ville). Grâce à elle (entre autres), le C-HR consomme aussi peu: 6,1 l/100 km, tout en assurant des performances honorables. ■



Sur route, le C-HR n'aime guère être bousculé, mais si on adopte un rythme tranquille, il se montre plutôt plaisant à l'usage.

CE QU'IL A DE PLUS

Sa conduite à la carte

C'est un peu le B.A.-BA des hybrides Toyota: le mode EV permet d'évoluer en 100% électrique à faible allure, en ville, lorsque les batteries sont chargées. Le C-HR ajoute aussi la possibilité de choisir son mode de conduite entre Eco, Normal et Sport, lequel influe sur la réponse de l'accélérateur, la direction et la gestion de la boîte. Mais si passer en mode EV est simple (bouton sur la console centrale), changer entre les trois autres impose de passer par l'ordinateur de bord.



Le bilan de L'Auto-Journal ★★★★★

Si la boîte CVT ne venait pas gâcher la fête, le C-HR pourrait vraiment faire mal à la concurrence. Le bougre est attachant. Faute de faire grimper l'adrénaline au sommet, il lui reste un look pour le plaisir... des yeux.

• Moteur: 4 cylindres en ligne, 1 798 cm³ • Puissance: 98 ch à 5 200 tr/mn + 72 ch (élec.) • Couple: 142 Nm à 3 600 tr/mn + 163 Nm (élec.)
• Puissance/couple cumulés: 122 ch/163 Nm • Boîte de vitesses: à variation continue • 0 à 100 km: 12,4 s • V. max.: 163 km/h
• Conso. moyenne: 6,1 l/100 km • Malus: 0 € • Rejets de CO₂: 87 g/km

LES HYBRIDES
PLAISIR

Avec cette version hybride rechargeable, le Countryman devient encore plus vert, une teinte à la mode qui lui va bien !

De plus en plus branché !

PHOTOS ADRIEN CORTESI

MINI COUNTRYMAN COOPER SE À partir de 38 900 €

Développé sur la même plate-forme technique que la BMW Série 2 Active Tourer, le Countryman hérite en toute logique des motorisations de cette dernière... y compris, bien sûr, de l'hybride. Dans le cas présent, un 3 cylindres turbo essence de 1 500 cm³ et 136 ch est associé à un moteur électrique de 88 ch. La batterie est, elle, un modèle lithium-ion d'une capacité de 5,7 kWh. À l'usage et malgré une puissance cumulée pour le moins respectable de 224 ch, cette Mini privilégie davantage le confort de conduite que la "gaudriole". Un trait de caractère qui ne l'empêche pas de réaliser de bonnes performances puisque, sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, nous sommes passés de 0 à 100 km/h en 7,1 s et avons atteint le 1 000 m départ arrêté en 29,4 s. Des chiffres plus qu'honorables pour une auto qui pèse... 1 773 kg ! Avec un tel poids, on comprend aisément que cette version n'ait guère de goût pour la conduite sportive. Mais, encore une fois, en adoptant un rythme "loisir" – ce qui, après tout, s'inscrit bien dans l'esprit de cette voiture –, l'agrément de conduite se révèle plus que satisfaisant.

En consommation, nous avons relevé une moyenne de 6,9 l/100 km et une autonomie de l'ordre de 40 km en mode 100 % électrique. À noter que le temps de charge de la batterie est de 2 heures 30 sur une wallbox et de 3 heures 15 sur une prise domestique. Comme sur la Golf GTE, la recharge de la batterie est possible en roulant, mais la consommation moyenne passe alors à 10,2 l/100 km durant la période de charge. ■



Le comportement de cette version hybride reste agréable, mais le poids important (1 773 kg) limite un peu son agilité.

CE QU'IL A DE PLUS

Sa transmission intégrale

Vous me direz que, sur un SUV, la présence de quatre roues motrices n'est pas vraiment une surprise. Mais ici, le principe a une petite particularité : les roues arrière sont exclusivement entraînées par le moteur électrique.

Du coup, lorsqu'il fonctionne en mode 100 % électrique, le Countryman est une propulsion !

Le bilan de L'Auto-Journal ★★★★★

À son charme "physique", cette version ajoute une mécanique qui propose un bon rapport performance/consommation. Mais financièrement, le bilan est plus nuancé puisque, en entrée de gamme, il faut tabler sur près de 40 000 €, un chiffre qui grimpe rapidement à 50 000 € si vous optez pour une finition plus huppée et quelques options.

• Moteur : 3 cylindres en ligne turbo essence, 1 499 cm³ • Puissance : 136 ch à 4 400 tr/mn + 88 ch (élec.) • Couple : 220 Nm à 1 250 tr/mn + 165 Nm (élec.)
• Puissance/couple cumulés : 224 ch/385 Nm • Boîte de vitesses : automatique à 6 rapports • 0 à 100 km : 7,1 s • V. max. : 192 km/h
• Conso. moyenne : 6,9 l/100 km • Bonus : 1 000 € • Rejets de CO₂ : 49 g/km

L'esprit est bien là !

La BMW 530e hybride, comme toutes les berlines de la marque, se doit de répondre à un certain cahier des charges en matière de plaisir de conduite, une mission dont elle s'acquitte avec brio !



PHOTOS THOMAS ANTOINE / ACE TEAM

BMW 530E I PERFORMANCE À partir de 56 800 €

Avoir une noble extraction, faire partie de l'élite de la production automobile accorde quelques privilèges, mais implique également des devoirs ! Ainsi, même lorsqu'elle adopte une mécanique "verte", une BMW ne peut se servir de ce "prétexte" pour oublier les fondamentaux de la marque en ce qui concerne le plaisir de conduite. Pour éviter cet écueil, la 530e mise sur un 4 cylindres 2 l turbo essence de 184 ch qui reçoit le renfort d'un moteur électrique développant 113 ch. Le tout fournit une puissance de 252 ch et un couple respectable de 420 Nm. À l'usage, cette Série 5 est capable de parcourir 50 km en mode 100 % électrique, mais comme sur sa rivale, la Classe E, c'est bien sûr lorsque les deux moteurs unissent leurs forces que le plaisir de conduite est le plus fort. Cela se traduit en chiffres par un 1 000 m départ arrêté avalé en 28 s et un passage de 0 à 100 km/h en 7,5 s.

Au volant et malgré un poids respectable de 1 930 kg, la 530e fait preuve d'une belle agilité. Un caractère qui doit beaucoup à la suspension SelectDrive proposée en option au prix de 1 350 €. Notons au passage que, sur cette version, la transmission intégrale xDrive n'est pas disponible. Efficace sur route, très à l'aise sur autoroute, terrain sur lequel elle peut croiser à 140 km/h en mode tout électrique, la 530e n'a pas à rougir de ses prestations face à ses consœurs de la gamme et ce, quel que soit leur régime alimentaire. Elle rougira d'autant moins qu'elle se satisfait de 7,2 l/100 km en moyenne, ce qui n'est pas forcément le cas des autres. ■

CE QU'ELLE A DE PLUS

Une douceur sans pareil

Toutes les voitures réunies ici passent avec aisance du mode hybride au mode électrique. Mais sur la 530e, cette transition est réellement bluffante de douceur. Même le mode de recharge de la batterie, qui induit quelques à-coups de fonctionnement sur la Mercedes E 350 e, est magnifiquement géré. Du beau travail !



La 530e propose un agrément de conduite digne du blason de la marque. Ses performances sont elles aussi d'un bon niveau.

Le bilan de L'Auto-Journal ★★★★★

La 530e n'a pas le piquant d'une 540i, mais elle n'a aucun complexe face à une 530i forte, elle aussi, de 252 ch. Plaisante sur tous les terrains, la BMW hybride respecte à la lettre l'esprit maison, une fidélité qui nous ravit et qui ravira surtout ses heureux propriétaires !

• Moteur : 4 cylindres en ligne turbo essence, 1 998 cm³ • Puissance : 184 ch à 5 000 tr/mn + 113 ch (élec.) • Couple : 290 Nm à 1 350 tr/mn + 250 Nm (élec.)
 • Puissance/couple cumulés : 252 ch/420 Nm • Boîte de vitesses : automatique à 8 rapports • 0 à 100 km : 7,5 s • V. max. : 250 km/h
 • Conso. moyenne : 7,2 l/100 km • Bonus : 1 000 € • Rejets de CO₂ : de 44 à 46 g/km⁽¹⁾

(1) Suivant la monte pneumatique.

Les Cassandres vous diront que les constructeurs de "grosses bagnoles" ne proposent des versions hybrides que pour se donner bonne conscience... Sottises!

Un alibi? Sûrement pas!

LES HYBRIDES
PLAISIR

PHOTOS THOMAS ANTOINE / ACE TEAM



MERCEDES E 350 E À partir de 66 450 €

Et si, en matière d'agrément de conduite, les motorisations hybrides venaient prendre la place des gros V6 ou V8 qui, pour cause d'excès de gourmandise, tendent à désertir les capots des berlines, même les plus prestigieuses... Une idée saugrenue? Pas tant que ça! Dans la famille Classe E, excepté du côté de la branche AMG, il n'y a plus de V8. La mécanique la plus "huppée" est désormais le V6 3,5 l de 333 ch de la Classe E 400. Un moteur délicieux mais guère vindicatif et qui, en outre, implique un malus écologique variant de 5 340 à 6 810 €. Décourageant! Une situation qui pousse dès lors à regarder de plus près la E 350 e. Ici, point de V6, mais un modeste 4 cylindres 2 l de 211 ch: ça démarre mal, pensez-vous? Pas de panique. En effet, ce moteur n'est pas seul. Un bloc électrique est là pour lui prêter main-forte. Résultat: la E 350 e dispose de 286 ch et, surtout, de 600 Nm de couple contre 480 Nm pour la E 400.

Capable de rouler sur une (toute) petite quarantaine de kilomètres en mode 100 % électrique, la E 350 e propose, lorsqu'elle combine ses deux modes de motorisation, des performances de tout premier ordre. Le 1 000 m départ arrêté est expédié en 27,6 s: pas mal pour une auto de 2 008 kg! Un poids respectable qui pourrait nuire à l'agilité de la bête. Il n'en est rien. Étonnamment à l'aise sur les parcours sinueux, la E 350 e est avant tout une – très – grande routière confortable taillée pour avaler des kilomètres d'autoroute. Elle sait aussi faire preuve de modération puisqu'elle se satisfait en moyenne de 8,5 l/100 km. ■



Certes, cette mécanique hybride ne fera pas oublier un V8 voire un V6, mais elle doit être considérée comme un "palliatif" de qualité.

CE QU'ELLE A DE PLUS

Un bonus de 1 000 €!

Oh, je vous vois sourire. Sans doute vous dites-vous qu'à ce niveau de prix, ce "cadeau" est somme toute très anecdotique. Vous avez raison. Mais ne pas avoir à supporter un malus qui peut aller jusqu'à 6 810 € sur la E 350 est plutôt une bonne nouvelle, non?

Le bilan de L'Auto-Journal ★★★★★

Bien sûr, un 4 cylindres, même associé à un moteur électrique, ne distille pas l'agrément d'utilisation d'un V6... Mais il faut bien reconnaître qu'il s'en approche. Performante et prévenante, la E 350 e conjugue avec talent hybridation et plaisir de conduite. Une alliance heureuse... et vertueuse.

• Moteur: 4 cylindres en ligne turbo essence, 1 991 cm³ • Puissance: 211 ch à 5 500 tr/mn + 82 ch (élec.) • Couple: 350 Nm à 1 200 tr/mn + 440 Nm (élec.)

• Puissance/couple cumulés: 286 ch/600 Nm • Boîte de vitesses: automatique à 9 rapports • 0 à 100 km: 7 s • V. max.: 250 km/h

• Conso. moyenne: 8,5 l/100 km • Bonus: 1 000 € • Rejets de CO₂: de 49 à 57 g/km⁽¹⁾

(1) Suivant la monte pneumatique.

L'hybride qui voit grand!

Avec le coupé LC 500h, l'hybridation monte en gamme! Au programme, du style, de la puissance et à la clé: du plaisir!

LEXUS LC 500H À partir de 109 000 €

Avec son nouveau coupé LC, Lexus entend taquiner les BMW Série 6 et autres Mercedes Classe S Coupé. De sérieux clients qu'il est difficile de bousculer si on ne possède pas de très solides arguments. En clair, un bilan écologique plus vert que vert risque fort de se montrer insuffisant face à ce genre d'auto. Du coup, le coupé 500h a décidé de conjuguer l'hybridation avec une motorisation "sérieuse", à savoir un V6 de 3,5 l développant 300 ch auxquels sont associés deux moteurs électriques. L'ensemble fournit une puissance de 359 ch. Une cavalerie à la hauteur des objectifs qui permet au LC 500h de revendiquer de belles performances. Ainsi, chrono en main, nous avons mesuré le 0 à 100 km/h en 5,9 s tandis que le 1 000 m départ arrêté a été avalé en 26,1 s. La vitesse maxi est quant à elle "bridée" à 250 km/h... Et l'hybridation, dans tout ça? Disons qu'il s'agit d'une hybridation "douce", entendez par là que le mode 100 % électrique ne fonctionne que jusqu'à 60 km/h et qu'il exige une conduite empreinte de douceur pour être maintenu dans le trafic.

Côté conduite, sans être un coupé résolument sportif, le LC 500h est doté d'un châssis très équilibré qui, malgré son poids plus que respectable (2 043 kg), autorise une conduite enlevée tout en garantissant un très bon niveau de confort. Financièrement, si la barre des 100 000 € est largement franchie, la consommation ne dépasse pas celle des 10 l/100 km: nous avons relevé une moyenne de 8,4 l/100 km, un bon résultat vu le niveau de performance. ■



Si l'ensemble moteur/boîte est encore perfectible, le châssis du coupé LC 500h est en revanche tout à fait à la hauteur.

CE QU'IL A DE PLUS Ses dix vitesses

Pas une de moins! En fait, le LC 500h propose une boîte à variation continue (CVT), mais pour améliorer son agrément de conduite lorsque le rythme s'accélère, Lexus a créé artificiellement 10 rapports. Le résultat n'est pas encore parfait, mais il faut au moins saluer l'effort!



Le bilan de L'Auto-Journal ★★★★★

Il ne fait pas de doute qu'une motorisation hybride a parfaitement sa place sous le capot d'un coupé de ce calibre. Il serait même souhaitable que Lexus aille un peu plus loin en nous proposant par exemple une version plug-in. Reste que, dans l'état, le LC 500h est un agréable compagnon de voyage.

• Moteur: 6 cylindres en V, 3 456 cm³ • Puissance: 299 ch à 6 600 tr/mn + 179 ch (élec.) • Couple: 348 Nm à 4 900 tr/mn + 300 Nm (élec.)
• Puissance/couple cumulés: 359 ch/350 Nm • Boîte de vitesses: à variation continue • 0 à 100 km: 5,9 s • V. max.: 250 km/h
• Conso. moyenne: 8,4 l/100 km • Malus: de 860 à 1 153 €⁽¹⁾ • Rejets de CO₂: de 145 à 148 g/km⁽¹⁾

(1) Suivant la monte pneumatique.

Pure sportive

En attendant la Mission E, 100 % électrique, Porsche impressionne avec cette Panamera Turbo S E-Hybrid de 680 ch. Le sport à l'état pur. Ou presque.

LES HYBRIDES
PLAISIR



DANIEL WOLLSTEIN

PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID

À partir de 189 062 €

Porsche a été l'un des premiers à comprendre l'intérêt de l'électrification pour les modèles hautes performances. Outre le fait que les rejets de CO₂ s'effondrent, un moteur électrique bien ajusté avec une batterie capable de l'alimenter en kWh permet d'accroître sensiblement performances et plaisir de conduite. C'est ce que démontre la Panamera Turbo S E-Hybrid (dorénavant proposée aussi en Sport Turismo) qui affiche une puissance cumulée de 680 ch (500 kW) pour un couple immédiat (à 1 400 tr/mn) de 850 Nm.

Lorsqu'ils donnent tout ce qu'ils ont dans le ventre, le V8 turbo de 550 ch et l'attelage électrique de 136 ch permettent à la plus puissante des Panamera de dépasser 300 km/h en vitesse de pointe et de couvrir le 0 à 100 km/h en seulement 3,4 s après avoir enclenché le mode Boost. À bord, ça secoue les tripes ! Cette Panamera est une pure sportive. Diabolique, émettant une sonorité rauque, métallique et infinie en pleine accélération, elle profite d'une incroyable aisance, y compris sur circuit.

Des performances qui ne l'empêchent pas de revendiquer une consommation moyenne inférieure à 2,9 l/100 km (cycle NEDC), une valeur impossible à reproduire dans la vraie vie et il ne viendrait à l'idée de personne de tenter de le faire. Sauf à vouloir rouler uniquement sur le mode 100 % électrique. Celui-ci permet de parcourir environ 50 km sans réveiller le V8, à condition de ne pas dépasser les 140 km/h. Un mot sur le prix ? En fait, non ! ■

DONNÉES CONSTRUCTEUR

• Moteur : 8 cylindres en V turbo essence, 3 996 cm³ • Puissance : 550 ch à 5 500 tr/mn + 136 ch (élec.) • Couple : 770 Nm à 1 960 tr/mn + 400 Nm (élec.)
• Puissance/couple cumulés : 680 ch/850 Nm • Boîte de vitesses : robotisée double embrayage, 8 rapports • 0 à 100 km : 3,4 s • V. max. : 310 km/h
• Conso. moyenne : 2,9 l/100 km • Malus : 0 € • Rejets de CO₂ : 69 g/km

CE QU'ELLE A DE PLUS

Son freinage

Souvent, les voitures hybrides dotées d'un système de récupération d'énergie au freinage présentent une attaque à la pédale peu naturelle. Ce qui finit par être fâcheux sur une sportive. Sur ce point, la Panamera est hors de critique, tant sur le feeling que l'efficacité du freinage.



MANUEL HOLLENBACH



D. WOLLSTEIN

Batterie pleine, il est possible de parcourir environ 50 km. Le temps de charge est de 7 heures sur une prise 230 V.

Le bilan de L'Auto-Journal ★★★★★

Comme d'habitude, Porsche ne met pas longtemps pour s'approprier une nouvelle technologie. Le moteur électrique n'est pas là que pour faire baisser le taux de CO₂. Il contribue pour une large part au plaisir ressenti au volant de cette Panamera Turbo S E-Hybrid et à son excellent niveau de performances.

TRIO DE SÉDUC



MERCEDES GLC COUPÉ
350 d 4Matic 258 ch Fascination

TEURS

Vous souvenez-vous du Rat Pack, ce trio de crooners composé de Frank Sinatra, Dean Martin et Sammy Davis Jr ? Une appellation qui pourrait très bien convenir aux trois SUV alignés sur cette photo : eux aussi sont des charmeurs professionnels. Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre



RANGE ROVER VELAR
D240 SE R-Dynamic



JAGUAR F-PACE
2.0d 240 ch AWD R-Sport

L'Allemagne prise dans l'étau de la Grande-Bretagne, ça fait plutôt sourire au moment précis où la première puissance européenne voit l'Albion se déchirer, voire se déliter, dans un Brexit dont les activistes n'ont, a priori, pas mesuré toutes les conséquences. Bien que plutôt éloignés de ce problème, c'est pourtant à cette situation que nous sommes confrontés aujourd'hui, avec une Mercedes coincée entre une Jaguar et un Range

Rover bien décidés à rejouer victorieusement la bataille d'Angleterre, et, donc à terrasser leur adversaire venu d'outre-Rhin.

La partie ne débute pas derrière la calandre des intéressés mais plutôt devant. Car ces trois engins visent d'abord et avant tout à parler à vos sentiments, à vous charmer à partir d'une silhouette, à vous conquérir par des formes et des matériaux flatteurs. Imposants sans pour autant être spacieux et fonctionnels, ces trois SUV n'ont pas pour vocation première de convaincre par la

raison. Leur arme ? La séduction... car ce sont des play-boys ! Ou plutôt les *Chippendales* de la catégorie, reconnaissables à leurs tablettes de chocolat et à leurs gros bras, pardon... à leur apparence trappue et à leurs roues imposantes en guise d'armes fatales. Ne nous méprenons toutefois pas. Pour adeptes de la gonflette qu'elles soient, ces trois autos ont une tête et de vrais muscles, sous la forme d'une impressionnante technologie embarquée et d'un cocktail mécanique qui ne s'en laissent pas conter !



RANGE ROVER VELAR

❶ Le Velar soigne les apparences. Cela se traduit par une finition soignée (mais pas parfaite) et une présentation pleine de charme. ❷ Le coffre (555 dm³) est généreux, mais son seuil culmine à 83 cm. ❸ À l'avant comme à l'arrière, le confort est royal, grâce à la suspension pneumatique (1 654 €). ❹ La poignée de porte escamotable n'était pas indispensable, mais tellement chic !



LE VELAR CHOUCHOUTE SES PASSAGERS, LE GLC LES BICHONNE, LE F-PACE LES OUBLIE UN PEU ...



RANGE ROVER

PLUS

Habitacle somptueux
Confort (suspension
pneumatique)
Agrément de conduite

MOINS

Prix
Impression de lourdeur
Sonorité mécanique

LA VIE À BORD

Si le classicisme vous rassure, que la qualité de finition et l'assemblage des matériaux employés vous obsèdent, il n'y a pas à hésiter une seconde: c'est le Mercedes qu'il vous faut. À son bord, trône devant vous un mobilier sans faute d'ergonomie; autour de vous flotte le parfum d'un cuir au grain fin. Seule pointe de fantaisie: un (mini) levier de changement de vitesses qui a émigré de la console centrale vers la colonne de direction.

À l'exact opposé du GLC Coupé: le Range Rover Velar.

Celui-ci, d'une certaine façon, réinterprète le cocon habitable dans le même esprit que ce que fait Volvo actuellement. Avant de pénétrer dans celui-ci, tout débute par une surprise: les poignées de porte extérieures sont escamotables, une astuce déjà bien connue des propriétaires de Tesla. À peine remis de leur émotion, vos yeux partent à la découverte d'un univers inédit. Du grand art dans la présentation, où tout a été intégralement repensé sans pour autant vous faire perdre vos repères. Pendant que vos doigts caressent le volant au design superbe dont la jante est recouverte de suédine (en option, 500 €), votre regard se pose sur les deux grands écrans tactiles qui rassemblent toutes les commandes ou presque. À nouveau, de ce choix peut naître une crainte: celle de ne pas s'y retrouver. Avec talent, Range Rover s'est



1

MERCEDES GLC COUPÉ

❶ Petit volant à jante épaisse, sièges bien enveloppants, le GLC vous met tout de suite dans l'ambiance. ❷ À l'arrière, la largeur aux coudes (148 cm) est juste correcte. ❸ Le coffre du GLC est petit (456 dm³) et son seuil de chargement (85 cm) bien trop haut. Tout pour plaire en somme!



2



3



1



2

JAGUAR F-PACE

❶ Avec 548 dm³, le coffre du F-Pace est à peine moins vaste que celui du Velar. ❷ À l'arrière, l'espace aux jambes s'avère généreux (29 cm), mais le confort est plus que relatif. ❸ En matière de finition mais aussi de présentation, le SUV de Jaguar a du mal à soutenir la comparaison avec ses rivaux.



3



plutôt bien sorti de l'écueil de la complexité inutile, leur utilisation s'avérant simplissime. On tombe sous le charme de l'intérieur fabuleux du Range... jusqu'au moment où on détaille la qualité de certains plastiques. Pas toujours au top, ils côtoient un cuir moins odorant que les meilleurs Connolly. Mais je reconnais pinailler pour le plaisir et, telle qu'elle se présente, l'architecture intérieure suffirait à elle seule à me faire opter pour le Velar. Quant au Jaguar, fidèle à la tradition de la marque et à sa volonté de proposer le meilleur rapport prix/présentation, il souffre de ce choix fondamental et ne peut raisonnablement pas supporter la comparaison avec ses deux rivaux. Si celle-ci est déjà cruelle lorsqu'on descend du Mercedes, elle devient juste insupportable face au Range Rover.

Sur le plan technologique comme sur celui de la connectivité, ces trois engins ne souffrent guère de critique.

En revanche, il y a plus à commenter concernant les aspects pratiques. Face au mètre ruban, le Mercedes est celui qui abdique le premier, avec des cotes habitables juste dans la moyenne des standards de la catégorie et, surtout, un vo-

lume de coffre ridicule, espace auquel il est de surcroît pénible d'accéder en raison d'un seuil de chargement élevé (85 cm). Le point d'orgue ? Une hauteur sous tendelet qui interdit de placer une valise sur la tranche !

Très larges, les Jaguar et Range Rover se montrent plus généreux avec leurs passagers... mais pas autant que les chiffres ne le laissent présager. Assez curieusement, le F-Pace, plus raisonnable en dimensions que le Range Rover, s'en sort le mieux, le Velar se montrant particulièrement décevant en longueur disponible pour les jambes des occupants arrière et aussi avec un seuil de chargement arrière élevé.

SUR LA ROUTE

Tous s'accordent au moins sur un point : une médiocre visibilité vers l'arrière ! Sur le Mercedes, à qui revient la palme du plus mauvais résultat, le mal est dû à une ligne de pavillon chutant, en forme de coupé, et à des appuie-tête arrière non encastrables. Sur le Range, il résulte d'un toit surbaissé combiné à une ligne de caisse haute (le long porte-à-faux arrière complique en outre la perception de l'extrémité). Enfin, sur le Jaguar, la rétrovision est gâchée par l'épais-



JAGUAR F-PACE

❶ Contrairement à la mécanique à laquelle elle est associée, la boîte automatique à 8 rapports du F-Pace fait preuve de douceur. ❷ L'amortissement peu prévenant du F-Pace pénalise à la fois le confort et l'agrément de conduite.



SUR LA ROUTE, IL N'Y A PAS DE MATCH : LE MERCEDES GLC DOMINE SES RIVAUX TANT EN PERFORMANCES QU'EN AGRÉMENT DE CONDUITE ●●●



Nous remercions Châteauform', au château de Rochefort-en-Yvelines.



MERCEDES

PLUS

Confort

Châssis compétent
Moteur onctueux et
boîte remarquable

MOINS

Visibilité arrière
Habitabilité et
confort à l'arrière
Coffre ridicule

1

MERCEDES GLC COUPÉ

❶ Une cylindrée supérieure (de 1 l!), deux cylindres de plus, la mécanique du GLC est, et de loin, la plus convaincante de ce comparatif. ❷ Avec ses 2080 kg, le GLC est le plus lourd de la bande, mais c'est aussi le plus agile et le plus plaisant à conduire. La boîte automatique à neuf rapports se révèle une merveille de douceur et de réactivité.



3

seur des montants arrière et la lunette étriquée. Question calibre mécanique, l'avantage va au Mercedes et à son V6: non seulement celui-ci abrite 258 fringants étalons, soit 18 unités de plus que le tandem britannique, mais de surcroît, il fait étalage d'un couple magnanime de 620 Nm contre 500 Nm "seulement" revendiqués par ses rivaux. La partie promet d'être rude pour les anglais, surtout si l'on ajoute à l'avantage numérique favorable à l'allemand l'atout d'une boîte à 9 rapports. Sur la route, grâce à son moteur à réaction, le Messerschmitt Me 262, alias le Mercedes, et son V6 tournent littéralement autour des deux bombardiers que sont les de Havilland Mosquito (Jaguar) et Vickers T271 Wellington (Range Rover plus massif). Rien qu'en reprise de 90 à 130 km/h en Drive, le GLC Coupé crucifie le F-Pace de 1,3 s et atomise le Velar de 2,4 s: la gifle! Si l'allemand fait un usage massif d'acier, les deux britanniques privilégient des matériaux légers, en l'occurrence de l'aluminium pour leur coque et certains ouvrants... sans pour autant que cela ne se répercute vraiment sur la balance ni ne se ressente au volant!

Outre un bruit moteur sympathique (celui d'un V6), le GLC Coupé se caractérise à l'action par une grande agilité doublée d'une aisance remarquable. Impressionnant d'efficacité, il est en outre très confortable, surtout lorsqu'il est équipé de la suspension pneumatique (de série sur cette finition). Mention très bien également pour le freinage et la direction. En un mot, c'est →



2



RANGE ROVER VELAR

❶ Le Velar manque un peu de tonus sur le plan mécanique. Malgré cela, l'agrément de conduite est bien réel. ❷ Le Range aime faire le spectacle, comme en témoigne cette (sur)abondance d'écrans au format XXL.



JAGUAR

PLUS

Rapport prix/prestations
Comportement routier
Ligne

MOINS

Confort
Moteur bruyant
Qualité des matériaux



2

L'avis de Stanu Meurer



Je craque : le Velar est mon préféré, et de loin. Avec un moteur plus musical et musclé, il friserait la perfection.



Un authentique bijou à conduire... mais une esthétique de panzer à laquelle je n'adhère pas.



Le F-Pace a une ligne époustouflante mais une finition en retrait et des suspensions aussi raides qu'un major britannique.



SUR LE PLAN FINANCIER, NOUS N'AVONS PAS DE BONNES NOUVELLES À VOUS ANNONCER. MAIS EST-CE VRAIMENT UNE SURPRISE ? ...

celui qui réalise le meilleur compromis confort/sportivité, le tout avec une efficacité absolue. Équipé de la suspension pneumatique (moyennant 1 622 € supplémentaires), le Velar signe un sans-faute dynamique ou à peu près. Très confortable, il souffre d'un moteur un peu juste rapporté au poids de l'engin, et d'une sensation de masse perceptible dès les premiers tours de roues. Superbement insonorisé, il n'apprécie que moyennement une conduite où l'on sollicite à tout crin le moteur, une attitude qu'il vous fait payer par une musicalité mécanique très quelconque allant crescendo. Privé de suspension pneumatique (il ne peut recevoir en option qu'un amortissement piloté), le F-Pace évolue sur une autre planète. Bénéficiant d'un châssis sportif, il s'avère très sec en confort au point d'entamer l'agrément de conduite, bien réel sur une route au revêtement de billard. Pour achever de marquer sa différence, son moteur, pour valeureux qu'il soit, se montre également très bruyant.

LE BUDGET

Jaguar a longtemps fait du rapport prix/présentations son fonds de commerce. S'il ne fallait octroyer qu'une qualité au F-Pace, ce serait bien

celle de son prix de base écrasé face à l'appétit d'ogre de ses rivaux. La contrepartie de cette option stratégique, ce sont des matériaux de moindre qualité employés pour la finition (plastiques et cuir principalement), la partie mécanique n'ayant pas été sacrifiée sur l'autel de la rentabilité. Mais dans la vraie vie, tout n'est pas si rose. Car le passage par la longue liste des options est obligatoire et particulièrement douloureux, même face à Mercedes.

D'une façon surprenante, le Mercedes est proposé au juste prix, surtout si l'on tient compte de l'excellence de son binôme moteur/boîte.

Certains raffinements technologiques comme la suspension pneumatique se retrouvent aussi de série sur cette finition. Le V6, à peine plus gourmand que le 4 cylindres Ingenium des "british", plaide aussi grandement en sa faveur. S'il semble évoluer dans une catégorie supérieure, le Range Rover accepte le compliment en vous gratifiant d'un tarif salé... et sans cadeau. Vous désirez une suspension pneumatique comme sur le Mercedes ? Pas de problème pourvu que vous rallongiez de 1 622 €. Et ainsi de suite. Petite précision : alors que, précédem-

ment, les véhicules britanniques étaient vendus toutes options – contrairement aux allemands, fervents défenseurs de la personnalisation poussée à l'extrême –, les politiques menées récemment auraient tendance à s'inverser, Mercedes présentant des versions bien équipées d'origine alors que Jaguar et Range Rover préfèrent jouer la carte au menu.

La bonne nouvelle pour tous les acheteurs de ces véhicules tendant à atteindre la barre des 100 000 € option et malus inclus est une consommation basse, qui aura tendance à réduire le coût à l'usage. Un coût qui explosera en revanche quand vous changerez vos pneumatiques. Cette remarque vaut pour les trois véhicules. Au rayon des garanties, Jaguar est le plus sérieux devant Range Rover, Mercedes se reposant sur ses lauriers en ne vous offrant que le minimum légal. ■

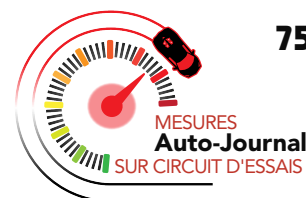
VERDICTS

LA VIE À BORD : 1^{er} RANGE ROVER - 2^e MERCEDES - 3^e JAGUAR

SUR LA ROUTE : 1^{er} MERCEDES - 2^e RANGE ROVER - 3^e JAGUAR

LE BUDGET : 1^{er} JAGUAR - 2^e MERCEDES - 3^e RANGE ROVER

1^{er} **MERCEDES GLC COUPÉ** 350 d 4Matic 258 Fascination /
 2^e **RANGE ROVER VELAR** D240 SE R-Dynamic /
 3^e **JAGUAR F-PACE** 2.0d 240 AWD R-Sport



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.

EN CHIFFRES

Mercedes GLC coupé

Range Rover Velar

Jaguar F-Pace

Moteur/Transmission			
Puissance maxi	■ 258 ch à 3 400 tr/mn	■ 240 ch à 4 000 tr/mn	■ 240 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 620 Nm de 1 600 à 2 400 tr/mn	■ 500 Nm à 1 500 tr/mn	■ 500 Nm à 1 500 tr/mn
Type	6 cylindres en V, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	2 987 cm³ / 16 CV	1 999 cm³ / 14 CV	1 999 cm³ / 15 CV
Transmission	intégrale permanente	intégrale permanente	intégrale permanente
Boîte / nombre de rapports	automatique / 9	automatique / 8	automatique / 8

Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11,8 m	■ 12 m	■ 12,2 m
Pneumatiques	255/45 WR 20	265/45 WR 21	265/40 YR 22

Dimensions/poids			
L/l/h/emplacement	4,74/1,89/1,61/2,88 m	4,81/2,03/1,67/2,88 m	4,74/1,94/1,66/2,85 m
Poids/tractable freiné	2 080/2 500 kg	2 028/2 500 kg	1 980/2 400 kg

Performances			
1 000 m d. a.	■ 28,3 s	■ 30,6 s	■ 30 s
0 à 100 km/h	■ 7,3 s	■ 9,2 s	■ 8,6 s
90-130 km/h en Drive	■ 6 s	■ 8,4 s	■ 7,3 s
Vitesse maxi	■ 238 km/h*	■ 202 km/h	■ 204 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m	■ 10/32/67 m	■ 10/33/67 m

Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 28 cm	■ 24 cm	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151 cm / 148 cm	■ 156 cm / 151 cm	■ 154 cm / 148 cm
Volume de coffre	■ 456 dm³	■ 555 dm³	■ 548 dm³

Niveau sonore			
Au ralenti / 90/130 km/h	■ 46/63/67,3 dB	■ 43,2/63,2/66,5 dB	■ 47,1/64,8/68,4 dB

* Donnée constructeur

LE BUDGET

Mercedes GLC coupé

Range Rover Velar

Jaguar F-Pace

Prix	■ 70 350 €	■ 77 500 €	■ 63 310 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 4 460 € (169 g/km)	■ 1 873 € (154 g/km)	■ 1 740 € (153 g/km)
Prix du modèle essayé, options et malus inclus	83 360 €	94 719 €	85 351 €
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité	■ 3 ans ou 100 000 km	■ 3 ans, kilométrage illimité

Équipements communs

6 airbags, aides au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, capteurs luminosité/pluie, clim auto bizona, frein de parking électrique, écran couleur, ESP, freinage actif d'urgence, jantes en alliage, régl./lim. de vitesse, rétro intérieur électrochromatique, rétros extérieurs dégivrants et rabattables électriquement, sellerie en cuir, système multimédia avec écran couleur/autoradio CD-mp3/GPS, volant multifonction cuir...

Options

Affichage tête haute/caméra 360°	1 200 € / 400 €	1 363 € / 400 €	1 576 € / 1 235 €
Climatisation 3 zones / 4 zones	1 200 € / -	- / 947 €	- / 1 597 €
Ensemble audio	1 000 €	de 530 à 4 494 €	de 2 678 à 4 050 €
Peinture spéciale ou métallisée	de 1 050 à 2 450 €	de 936 à 1 883 €	de 929 à 1 852 €
Régulateur de vitesse adaptatif	700 €	938 €	1 235 €
Suspension pneumatique	série	1 654 €	amortissement piloté uniquement (1 500 €)
Toit ouvrant panoramique	-	1 779 €	1 546 €
Volant en suédine/chauffant	- / 350 €	500 € / 260 €	- / 255 €

Consommations			
Moyenne	■ 8,8 l/100 km	■ 8,3 l/100 km	■ 8,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 9,7/8,4/8,2 l/100 km	■ 9,3/7,9/7,6 l/100 km	■ 9/8,1/8,3 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■ 750 km / 66 l	■ 722 km / 60 l	■ 705 km / 60 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	Non testé
Pays de fabrication	Allemagne	Royaume-Uni	Royaume-Uni

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MERCEDES GLC COUPÉ

En toute logique, le Mercedes s'impose. La bonne surprise, c'est le Velar, à qui il n'aura pas manqué grand-chose pour l'emporter, juste un moteur plus en rapport avec son format et son poids. Un prix plus serré aussi. La déception vient du F-Pace, plus abordable à première vue, mais dont le tarif gonfle vite. De plus, ses prestations dynamiques et la qualité de sa finition sont inférieures à celles de ses rivaux.



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MADAME +

Lorsqu'on ne peut pas se reposer sur une solide image de marque, il faut en faire beaucoup pour se faire remarquer. C'est le credo de l'i30 N. Par Guy L'Hospital Photos Arnaud Saunier

L'avis de Guy L'Hospital



Pas encore prêt pour mettre 100 % à une coréenne. Mais elle n'est pas loin de les mériter.



TALON D'ACHILLE

Pour obtenir 275 ch de ce 2 litres turbo, les ingénieurs coréens ne sont pas partis d'une feuille blanche. En termes de puissance et de performances, il y a mieux. Surtout, il rejette 163 g/km de CO₂ et impose un malus de 3290 € à l'i30 N. Même si le constructeur a ajusté son prix pour la rendre encore compétitive, elle subira de plein fouet le changement de barème pour 2018 : son malus devrait alors passer à 4673 €. En occasion récente, elle restera toujours une très bonne affaire. Qu'on se le dise.

RÉGIME IDÉAL

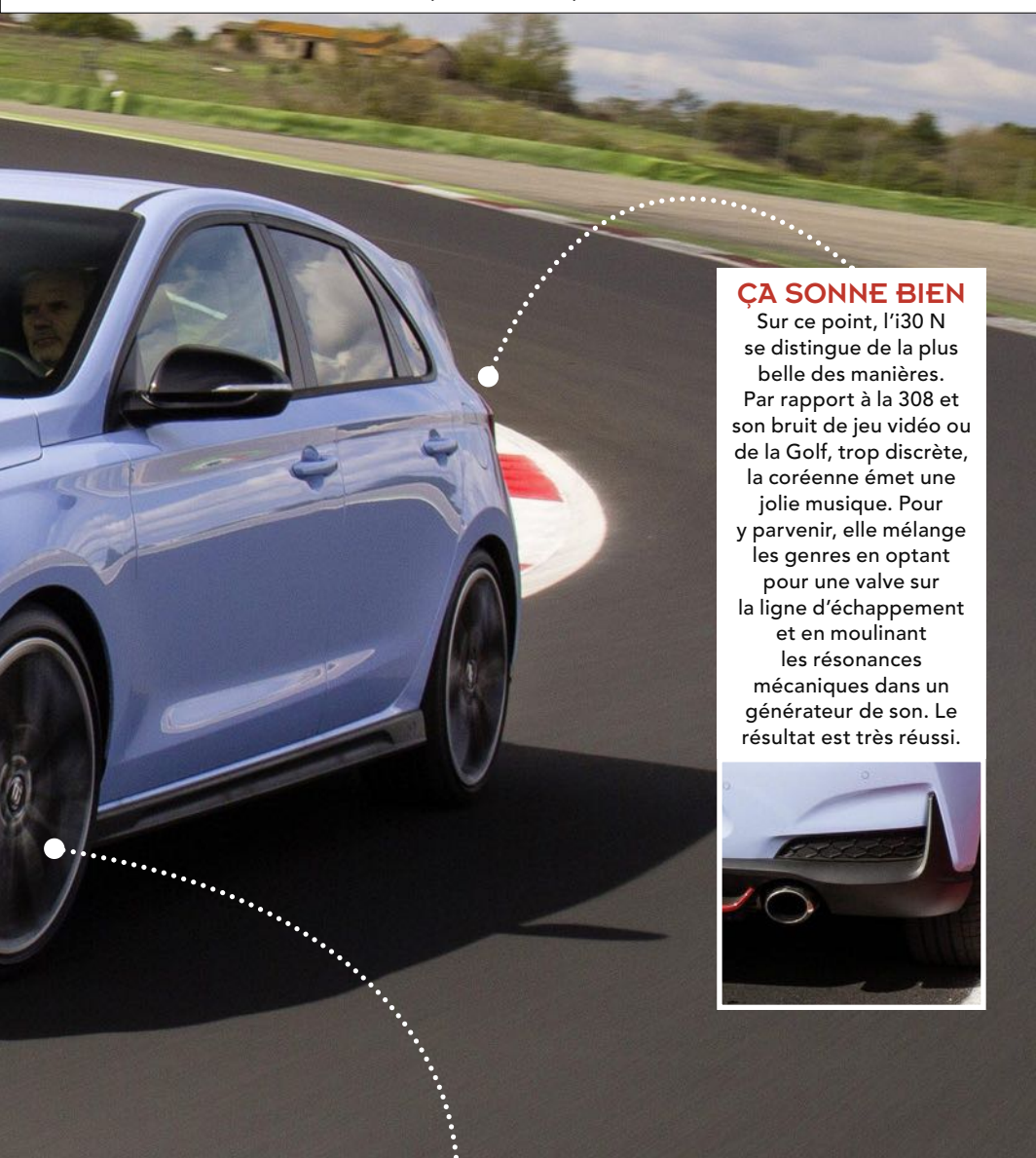
Outre les deux boutons sur le volant qui permettent de sélectionner les modes de conduite, le conducteur peut sélectionner la fonction Rev Matching qui permet d'ajuster le régime moteur au changement de rapport. Ainsi, un rétrogradage rapide, en même temps qu'une phase de freinage, se traduit par une envolée des gaz ou une simulation de post-combustion.





PLAISIR À LA CARTE

L'i30 N dispose de cinq modes de conduite, plus ou moins typés sport. Pour les sélectionner, rien de plus simple, il suffit d'utiliser les deux gros boutons sur le volant. La fonction Custom permet de se concocter son propre mode en jouant sur la suspension, la réponse des gaz, la direction, le différentiel, la sonorité moteur...



ÇA SONNE BIEN

Sur ce point, l'i30 N se distingue de la plus belle des manières. Par rapport à la 308 et son bruit de jeu vidéo ou de la Golf, trop discrète, la coréenne émet une jolie musique. Pour y parvenir, elle mélange les genres en optant pour une valve sur la ligne d'échappement et en moulinant les résonances mécaniques dans un générateur de son. Le résultat est très réussi.



ÇA MOTRICE DUR

Le châssis de l'i30 N ne se refuse rien. Grâce à son amortissement variable et à son différentiel électronique à glissement limité, il permet à la Hyundai de présenter un comportement d'une redoutable rigueur. Remettre les gaz avant d'avoir les roues droites ne pose pas de difficulté, l'i30 N s'accroche au bitume pour mieux vous propulser vers la prochaine courbe.

HYUNDAI i30 N 275 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 275 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■ 353 Nm de 1450 à 4700 tr/mn*
Type	4 cylindres, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1998 cm³/17 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	235/35 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,34/1,80/1,45/2,65 m
Poids/tractable freiné	1509 kg/-

Performances

0 à 100 km/h	■ 6,1 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 395 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

Prix	■ 34 800 €
Malus (CO ₂)	■ 3290 € (163 g/km)
Prix du modèle essayé**	■ 38 290 €
Garantie	■ 5 ans, km illimité

* 378 Nm avec overboost.

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■

Accès et démarrage mains-libres, aide au maintien dans la voie, aide au stationnement RV/AR, allumage automatique des phares et essuie-glaces, caméra de recul, chargeur sans fil, climatisation automatique, double sortie d'échappement, écran multimédia 8 pouces avec système de navigation et Apple CarPlay ou Android Auto, étriers de frein rouges, feux de route automatiques, freinage d'urgence autonome, jantes alliage 19 pouces, launch control, modes de conduite, projecteurs LED, reconnaissance des panneaux de signalisation, sellerie mixte cuir/Alcantara, spoiler arrière, suspension à gestion pilotée.

Options

Peinture métallisée (600 €), peinture Engine Red ou Performance Blue (200 €), roue de secours temporaire (100 €).

Consommations

Consommation moyenne	■ 7,1 l/100 km
Réservoir	■ 50 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'i30 N est au niveau de la concurrence. Ses performances en retrait sont compensées par de bonnes sensations au niveau du comportement, de la réponse du moteur, de sa sonorité et des multiples fonctions destinées à booster le plaisir de conduite.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

OPEL GRANDLAND X 1.6 diesel 120 ch Elite

NOUVELLE FORCE DE FRAPPE

Opel ajoute encore un SUV à son actif. Après le Mokka X et, récemment, le Crossland X, bienvenue au Grandland X. Plus imposant, il s'attaque à la catégorie dominée par le Peugeot 3008, son cousin français...

Par **Charles Thouluc** Photos **Yann Lefebvre**

Les SUV ont le vent en poupe. Actuellement, près d'un véhicule sur trois vendus en France en est un : un vrai carton ! Du coup, de nombreux constructeurs multiplient les modèles. C'est le cas d'Opel. Avant l'été, le Mokka X était le seul à trôner dans les halls des concessions : trop juste pour répondre à l'engouement du public. Heureusement pour elle, la marque profite immédiatement de son rachat par le groupe PSA. Le Crossland X, apparu au début de l'été, fut le premier véhicule issu de l'alliance entre les deux constructeurs. Il repose sur la plate-forme du nouveau C3 Aircross. Moins cher, plus maniable que le Mokka X, le Crossland X se présente comme une alternative plus abordable. Bien ! Mais alors, que vient faire le Grandland X au milieu de tout cela ?

Comme son nom l'indique, il est plus grand. Ses cibles ? Nissan Qashqai, Volkswagen Tiguan et... Peugeot 3008 ! Le français a, là aussi, servi de base technique pour le développement du Grandland X. C'est le deuxième "effet kisscool" du rapprochement entre Opel

et PSA. Et surtout, un atout de taille quand on sait que le 3008 est actuellement l'un des meilleurs représentants du genre.

Logique, donc, de retrouver au volant du Grandland X des sensations de conduite proches de celles du 3008.

Agréable à mener, rigoureux dans ses trajectoires, ce nouveau crossover se révèle vraiment plaisant. Comme sur le Crossland X, Opel a tenu à imposer sa patte au SUV. Mais au final, celui-ci n'égale pas la tenue de route, l'efficacité et le compromis confort/tenue de route du 3008. Ce dernier affiche un dynamisme supérieur dans les changements de direction. Pour le moment, le Grandland X accueille au choix sous son capot le 1.2 turbo essence de 130 ch ou le 1.6 diesel 120 ch en boîte manuelle ou automatique (1 500 €). En revanche, Opel ne reprend pas les moteurs les plus puissants : essence THP 165 ch et diesel 2.0 BlueHDi 150 ch et 180 ch de Peugeot.

Doux, performant et pas trop gourmand, le diesel de 120 ch représente un bon compromis. Dommage que les bourdonnements de la ➔



La calandre et les phares du Grandland X arborent un design sobre et classique, comparé à certains concurrents.

L'avis de Charles Thouluc



Son agrément de conduite m'a plu, mais son style, banal voire austère, ne m'emballe pas.



AGRÉABLE À MENER, RIGoureux DANS SES TRAJECTOIRES, CE NOUVEAU CROSSOVER OPEL SE RÉVÈLE VRAIMENT PLAISANT ●●●



❶ Si la garde au toit et la largeur aux coudes permettent d'accueillir sans mal les grands gabarits, l'espace aux jambes sera un peu juste pour eux. ❷ Le coffre affiche un volume de chargement (514 dm³) supérieur à la moyenne de la catégorie (471 dm³). Ses formes régulières mais aussi les tirettes pour rabattre les dossiers et le plancher amovible contribuent à son aspect pratique.



mécanique soient si présents à l'accélération. Ils pénalisent le confort, au demeurant très correct au niveau des suspensions. Autre regret : la commande de boîte accroche à cause d'un guidage imprécis.

S'il en a les atouts, le Grandland X hérite aussi des faiblesses du 3008. À l'arrière, l'espace aux jambes est plutôt compté. D'autant qu'il n'y a pas de banquette coulissante comme à bord du Volkswagen Tiguan. Certes, les cotes suffisent pour recevoir aisément deux adultes. Mais comparé à la concurrence, il y a moins de place. À l'inverse, le volume de coffre est, lui, supérieur à la moyenne de la catégorie. Très cubique, il est facile à charger et à aménager. Deux tirettes sur les parois permettent par ailleurs de rabattre les dossiers du bout des doigts et de profiter alors d'un plancher plat.

L'Opel X affiche également un design bien moins original et moins agressif que le 3008.

Légèrement plus long (4,48 m soit 3 cm de plus), il ne partage avec lui aucun élément de carrosserie, à l'exception des poignées de porte ! À bord non plus, les designers Opel n'ont pas voulu reprendre le style haut en couleur du 3008. La planche de bord affiche un style nettement plus classique. Ici, point de petit volant façon F1 avec méplat en bas et en haut, comme dans le 3008.

À la place, un grand "cerceau" trois branches, bien traditionnel, habillé de cuir. Oubliez aussi les blocs d'instrumentation numériques de l'i-Cockpit ! La marque reste fidèle aux compteurs avec de bonnes vieilles aiguilles. À souligner toutefois qu'Opel essaie de suivre l'exemple Peugeot en matière de qualité de fabrication. Les matériaux sont dans l'ensemble de bonne facture, notamment en partie supérieure de la planche de bord. Seuls quelques ajustements se montrent encore imprécis au niveau de la console centrale et des poignées de maintien sur les contre-portes.

Moins tape-à-l'œil que le 3008, le Grandland X se distingue en revanche au chapitre équipement. Sur la finition Elite, tous les systèmes dernier cri sont présents : freinage anticollision avec détection piéton, aide au maintien dans la voie, lecture des panneaux... Un système de recharge par induction pour le téléphone portable est même présent dans l'accoudoir. Sans oublier le wi-fi disponible dès l'entrée de gamme. Une technologie encore rare de nos jours ou réservée aux voitures haut de gamme, mais qu'Opel propose sur tous ses nouveaux modèles. Une dotation riche, pour un prix bien placé. En effet, en s'affichant à 33 800 €, notre Grandland X coûte 1 250 € de moins qu'un Peugeot 3008 1.6 BlueHDi 120 ch GT Line moins bien équipé ! ■

OPEL GRANDLAND X

1.6 diesel 120 ch Elite

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 essence
Cylindrée/puissance fiscale	1560 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/ nombre de rapports	manuelle/6

Châssis	
Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	225/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/I/h/empattement	4,48/1,86/1,61/2,67 m
Poids/tractable freiné	1395/1540 kg

Performances	
0 à 100 km/h	11,8 s
Vitesse maxi	189 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	514 dm³

LE BUDGET

Prix	33 800 €
Malus (CO ₂)	0 € (104 g/km)
Prix du modèle essayé*	34 750 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, ABS, aide au démarrage en côte, AFIL, antibrouillards, Bluetooth, caméra 360° avec radar de parking AV/AR, clim auto bizona, freinage d'urgence auto avec détection piéton, fixations Isofix, jantes 18 pouces, régl./lim. de vitesse, rétros élec., sellerie cuir, syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces/Apple CarPlay et Android auto/2 prises USB/hot-spot wi-fi, volant cuir multifonction réglable en haut/prof...

Options

Alarme (340 €), pack All Road (290 €), pare-soleil sur vitres latérales AR (100 €), peinture métallisée (630 €), recharge smartphone par induction (100 €), régl. de vitesse adaptatif (500 €), roue de secours galette (140 €), toit et coques des rétros noir (350 €), toit panoramique (750 €)...

Consommations	
Mixte	4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	4,7/3,5 l/100 km
Réservoir	53 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
---------------	-----------

Pays de fabrication	France
---------------------	--------

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Construit sur la même base que le 3008, le Grandland X avance de bons atouts.

Plaisant à conduire, sobre, il dispose de bonnes qualités routières malgré un confort perfectible (bruit moteur). Ceux qui trouvent le design du 3008 trop excentrique apprécieront sa discrétion, son classicisme et, surtout, son rapport prix/équipement plus avantageux.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Moins spectaculaire que l'habitacle du 3008, celui du Grandland X reste très classique, avec un grand volant et un bloc instrumental à aiguilles. Les matériaux paraissent assez cossus dans l'ensemble, et la finition correcte malgré des assemblages imparfaits. ❷ Le système wi-fi est disponible dès la finition d'entrée de gamme. ❸ Rassurant, rigoureux, le Grandland X donne satisfaction à la conduite. Poussé dans ses retranchements, il ne se montre toutefois pas aussi efficace que le Peugeot 3008. ❹ Les larges placages en plastique protègent bien la carrosserie. Hélas, certains habillages sont factices. C'est le cas des deux fausses sorties d'échappement au bas du bouclier arrière.



PLUS

Comportement sûr
Agrément mécanique
Équipement riche
Aspects pratiques

MOINS

Bruit moteur à l'accélération
Commande de boîte imprécise
Présentation très classique
Détails de finition

LES EXPERTS AJ

Dans sa version diesel la plus puissante et en finition haut de gamme, le XC60 a tout ce qu'il faut là où il faut pour rivaliser avec les SUV les plus luxueux. Il en a aussi le prix. Le mérite-t-il vraiment ? Réponse de nos Experts.

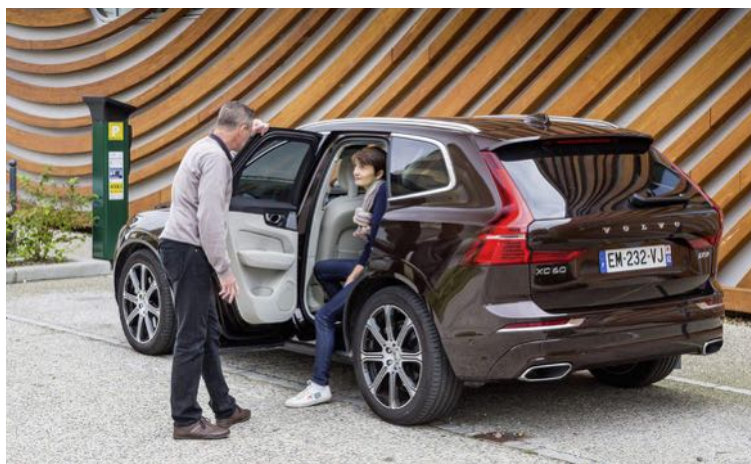
Les suspensions pneumatiques contribuent à l'excellent confort. Mais le raffinement est en option (2 300 €).



PHOTOS YANN LEFEBVRE

VOLVO XC60

D5 235 ch AWD Geartronic 8 Inscription - **64 830 €**
Malus ecol. : 1 050 à 2 453 €* (147 à 158 g/km CO₂)*



Il n'est pas le plus spacieux de sa classe et n'offre pas le plus grand coffre. Le passager au centre est notamment gêné par le tunnel de servitude.

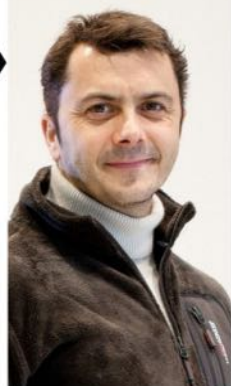


Ergonomie logique, siège moelleux et confortable, finition soignée, ambiance chaleureuse, le XC60 sait prendre soin du conducteur.

*Selon la taille des jantes.



Oubliez le 5 cylindres maison d'antan. En diesel, le 4 cylindres est décliné en trois puissances : 150 ch (D3 en 2018), D4 (190 ch) et, ici, le D5 de 235 ch.



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.



Méline 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.

235 ch : une puissance bien dimensionnée pour un engin de ce gabarit !

C'est mon SUV de luxe préféré du moment ! Rien de rationnel à cela : j'adore son ambiance.

Le pilote semi-automatique est sidérant ! C'est un peu déconcertant au début, mais on prend vite confiance.

L'avis du pilote



L'avis de la journaliste



L'avis du taxi



Pas besoin de le passer sur la balance pour vous dire que ce XC60 pèse son poids. On sent bien les 2 tonnes, notamment au freinage. La tenue de route est parfaitement équilibrée et sécurisante, et les suspensions pneumatiques adaptatives (2300 €) font du très bon boulot. Mais sur les freinages d'urgence en appui, le XC60 est très sensible au sous-virage et le conducteur perd vite la maîtrise du train avant. Ce sont les aides électroniques qui prennent le pas. Sur un arrêt en ligne, elles interviennent aussi très vite, là encore sans que l'efficacité soit remise en cause. Cela dit, c'est une voiture vraiment plaisante à mener. Je reprocherais juste à la direction d'être un peu trop souple à haute vitesse. En ville, c'est bien, mais elle manque de consistance à 130 km/h. **Le confort et l'insonorisation sont remarquables.** Rien à redire non plus sur le moteur ; l'accord avec la boîte de vitesses à 8 rapports est parfait.

J'avais trouvé le XC60 D4 de 190 ch "un peu court" sur les autoroutes allemandes (voir essai 10000 km de L'AJ n° 993). Mais là, je suis comblée. Il a beau ne pas être le SUV le plus dynamique de la catégorie, le confort, l'ambiance, la présentation raffinée prennent le dessus. **Mais Volvo n'a plus de complexe au niveau des tarifs.** On n'est pas chez Ikea ! Certes, la finition Inscription Luxe est... luxueuse. Tous les raffinements et aides à la conduite en vogue – pilote semi-automatique, clim 4 zones, surveillance angle mort, etc. – sont là, mais elles sont reportées sur la facture. Si vous ajoutez quelques bricoles du genre système hi-fi Bowers & Wilkins ou les jantes de 20 pouces, alors là, elle s'envole ! Attention d'ailleurs aux jantes, elles ont une incidence sur le malus. En revanche, toutes proportions gardées, le 4 cylindres ne consomme pas beaucoup plus dans sa version 235 ch – 8 l/100 km contre 7,6 l/100 km pour le D4.

Je suis bluffé par les progrès de Volvo. Dire que j'ai un copain qui fait la moue parce que sa société lui change son Audi Q5 contre ce XC60. Je trouve qu'il gagne au change ! Évidemment, là, nous avons droit au fin du fin : 235 ch et une finition ultra-luxueuse avec des équipements très haut de gamme. **Le pilote semi-automatique m'en bouche un coin.** Je n'avais jamais testé ce genre de dispositif et je suis étonné de voir à quel point il fonctionne. Il faut accepter de lui faire confiance, et ne l'utiliser que dans les situations appropriées, mais il maintient vraiment bien l'auto dans sa file et la gestion des distances par rapport aux autres voitures est parfaite. En fait, on s'y fait très vite. En revanche, je suis déçu par l'ambiance lumineuse nocturne. À ce prix, Volvo aurait pu faire un effort. À l'arrière, les passagers sont bichonnés aussi, mais c'est un peu étriqué en largeur pour trois adultes.

Abonnez-vous à

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

L'OFFRE BONUS



1 an - 25 n^{os}
de L'Auto-Journal

+ 5 Guides

+ Le casque **Bluetooth**
(valeur : 23 €)

+ La version numérique
offerte

= **50%**
de réduction !

Avec l'offre Bonus :
Je paie - cher
et je reçois le casque
Bluetooth

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



Indispensable, ce
casque **Bluetooth**
s'emporte partout
grâce à son système
de pliage

Caractéristiques :
- Batterie au Lithium 250
mah intégrée (4 heures
autonomie en écoute)

Fonctions :
- Chanson précédente/sui-
vante
- Lecture de musique via
Bluetooth et Emplacement
pour carte SD (non fournies)
- Réglage du volume
- Rejet d'appel
- Appel entrant

L'OFFRE CLASSIQUE

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

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

☐ L'OFFRE BONUS

L'Auto journal (25 n^o) + 5 Guides + le casque **Bluetooth** pour
6€²⁹ par mois au lieu de ~~12€⁶⁹~~ soit 50 % de réduction. (909010).
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^o) + 5 Guides à **79€** au
lieu de ~~130€³⁴~~ soit 39 % de réduction. (909028)

☐ Je commande le casque **Bluetooth** seul 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 pourrions vous contacter si besoin
pour le suivi de votre abonnement

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 31/01/2018 pour tout nouvel abonnement uniquement et paiement par
prélèvement automatique, chèque ou CB. Délai de livraison : 4 semaines à réception de votre règlement. Vous
disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine et/ou du support pour la
monnaie en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation
accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les
informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori
Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements.
Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et
de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces
informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre : ☐

2 - JE CHOISIS MON MODE DE REGLEMENT :

☐ OFFRE BONUS : PAR MANDAT SIMPLIFIE

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

Numéro d'identification international du compte bancaire - IBAN :

Code international d'identification de votre banque - BIC :

(8 ou 11 caractères
selon votre banque)

FAIT à :

LE : / /

Référence unique du mandat (zone réservée à nos services)

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

Signature obligatoire

CRÉANCIER
EMAS S.N.C - 8, rue François
Ory - 92543 Montrouge
Cedex 09 - FRANCE
IDENTIFIANT DU CRÉANCIER
FR 77 ZZZ 434057

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

☐ CB N°

Offre classique
uniquement

Date de validité :

/

Cryptogramme :

Signature obligatoire

**KIOSQUE
mag**

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



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

Biographie

SITE DE PRODUCTION

BRATISLAVA

(Slovaquie)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2016, il s'est vendu

1 314 exemplairesen France, contre **1 270**

douze mois plus tôt :

plutôt encourageant

pour le Cayenne III.

MOTORISATIONS

ESSENCE : V6 3.6 de

300 à 440 ch et V8 4.8

de 400 à 570 ch.

DIESEL : V6 3.0 de

240 à 262 ch et V8 4.2

de 385 ch.

HYBRIDE ESSENCE/**ÉLECTRIQUE** : de 380 à

416 ch (puissance

cumulée).

MODÈLE LE PLUS VENDU

CAYENNE S €-HYBRID

Sa seconde vie
en occasion

Un choix éclectique

consisterait à préférer un

Cayenne GTS (V6 biturbo).

Un plus extrême un Turbo S

(V8 biturbo). Et un plus

rationnel, si vous roulez

beaucoup, un diesel, pas

si triste.

PILLOU



Né en 2010
Fin de carrière 2017

Porsche Cayenne

Par Stany Meurer

Sacré Cayenne ! Les intégristes de la 911 le détestent alors qu'ils devraient l'adorer, mieux, le vénérer. Sans lui, point de vache à lait permettant à Porsche de décliner à l'infini leur bijou préféré...

Il aurait pu n'être qu'un gros SUV puissant et maladroit. Porsche ne l'a pas voulu ainsi. Dès le départ, le Cayenne a été imaginé, conçu et développé comme une vraie Porsche. Dans la lignée des 911 et 356 pour l'expertise de la route et en digne descendant des chars créés par Ferdinand Porsche pour évoluer... lorsqu'il n'y en a plus ! Bref, un engin fabuleux. Alors oui, je vous le concède, la première génération du

Cayenne n'avait pas le dessin le plus gracieux qui soit. Un défaut que son remplaçant a largement gommé avec ses formes plus avenantes qui préfiguraient celles du Macan. Aujourd'hui, le temps a passé et si certains porschistes adhèrent – parfois du bout des lèvres – à la philosophie du dernier cité, ils n'ont toujours pas forcément bien digéré le succès du Cayenne. Porsche n'en a cure et prépare le lancement du troisième opus.

Esthétiquement, celui-ci semble n'être qu'une simple évolution. Mais méfiez-vous des apparences. Car le nouveau Cayenne promet une révolution. Il est donc temps pour le Cayenne II de prendre sa retraite. Une retraite qu'il a bien méritée. À propos, si je vous dis que Porsche a produit plus de 770 000 Cayenne depuis le lancement du modèle en 2002, vous me croyez ? Vous feriez bien, car c'est la vérité... ■



❶ Petites, les anciennes ! Cette Alfa roule en Régularité, ce qui n'exclut pas le plaisir. ❷ Nous avons pour nous la direction assistée (précise) et même le GPS qui indique le profil du virage à venir. ❸ Il y a ici des routes où "tenir" 50 km/h de moyenne, c'est déjà du sport !

RETOUR

La Corse et la course, une histoire d'amour ! Les anciennes stars du rallye y reviennent plus en forme que jamais et nous avons tâché de les suivre, à bord d'une moderne nostalgique qui semble faite pour ça.

Par **Robert Puyal** Photos **Adrien Cortesi**

De puis 1956 et le premier Tour de Corse, les routes n'ont guère changé, et à moins d'écarter la mer ou d'amputer la montagne, elles sont pour longtemps pareilles à elles-mêmes. Le premier chauffeur qui a débarqué une voiture sur cette île a sans doute pensé, au soir du premier jour, à la ramener au port et à louer des mulets. Mais le second s'est rendu compte qu'il ne pouvait plus se passer de cet exercice extraordinaire : un virage tous les dix mètres, et qui chaque fois vous ouvre un nouveau paysage. Les voitures s'améliorent, le rythme des virages accélère d'autant, celui du fabuleux "passe-diapos" augmente avec lui et la séduction fondamentale de ces routes opère toujours. Il en est qu'elles effrayent, qu'elles repoussent. Mais pour ceux qu'elles réjouissent, qu'elles aiment, elles sont irremplaçables ; nous en sommes ! Ici, rallier deux villages au volant d'une camionnette des postes, c'est déjà du sport, sûrement beaucoup plus qu'une promenade à travers la Beauce, fût-ce en Lamborghini. En plus, nous ne sommes pas dans un Kangoo jaune mais à bord d'une pétillante italienne, la Fiat 124 Abarth. Autant le dire tout de suite, il ➔

DE CORSE



Le parcours de cette année : 840 km en 5 jours, dont 340 km de spéciales du sud au nord, avec retour par la côte ouest.



❶ Au côté des Alpine éternelles, plus exotique et moins cher : une Porsche 911. ❷ Ou bien plus cher : cette Maserati de haute collection, alléchée par les 340 km de route fermée.

❸ L'organisateur fournit des notes, les prétendants sérieux ont les leurs. ❹ Les 911, presque en majorité !



nous est arrivé un pépin : tomber amoureux d'une auto (voir encadré page de droite), c'est un vrai problème pour un essayeur. Nous l'attendions avec impatience. La première propulsion de Fiat depuis la 132 Argenta (disparue en 1985), quelle bonne nouvelle ! Via une joint-venture avec Mazda, cette résurrection du Spider 124 naît à Hiroshima sur les mêmes chaînes que la MX-5, cousine inattendue. Pourquoi pas ? D'autant qu'elle conserve un look spécifique, plutôt sympa et résolument évocateur de "la vieille", tandis que la Mazda s'enferme derrière un visage étrange, hiératique mais peu chaleureux. Le moteur aussi est bien Fiat, un 1400 turbo, celui des 500. Qu'Abarth s'empare de la bête, on l'attendait donc aussi, puisque c'était aussi le cas, pour la course, de la 124 d'époque.

Unique en son genre

Le Tour de Corse historique a beaucoup d'atouts. La légitimité de son ancienneté, un livre d'or riche des plus belles signatures, tant au niveau des pilotes que des marques et encore une fois l'attrait de ses routes uniques en leur genre. François Delecour, grand pilote natif d'Hazeubrouck, racontait volontiers que lors de son premier passage en Corse, il ne comprenait même pas comment il fallait conduire : "Il y a trop de virages !" Un désarroi qui n'a pas duré puisqu'il a triomphé ici en 1993 (Ford Escort).

L'épreuve historique attire plus de 200 concurrents de tout poil. Au nombre des raretés, un étonnant proto Simca-CG MC. Nous nous attardons sur son point d'assistance, improvisé à l'ancienne sur un parking. Surprise ! Vingt mètres à l'écart des puissants spots nécessaires aux mécanos, le pilote grignote une croûte de fromage corse et ce pilote, c'est Jean-Claude Andruet. Andruet, 77 ans, vainqueur du Tour en 1968 (Alpine), 1972 (Alpine), 1974 (Lancia Stratos) et 1975 (catégorie Groupe 2, sur Alfa Alfetta). Andruet le flamboyant. Demain, nous le verrons passer dans sa CG remise en forme (elle a tout connu, moteur ratatouillant, début d'incendie), dansant d'un virage à l'autre, le nez à la corde et l'arrière qui suit. On comprend pourquoi ce type gagnait ici, voici... quarante-neuf ans. ➔

Les atouts du Tour de Corse historique ? Un joli plateau, un décor merveilleux, et puis les routes...



ABARTH 124, LE JOYEUX AIGUILLON

Premier temps, au Salon de l'Auto : elle aguiche. Capot noir, boucliers plus ouverts, petit becquet, double sortie d'échappement, 170 chevaux et surtout un petit trésor derrière les jantes de 17 pouces, des freins Brembo a priori prêts à tout.

Deuxième temps, essai sur le continent : elle déçoit un peu. Le bruit agace, le 1400 manque de punch, le toucher de frein est bêtement normal, le train arrière vous gratifie d'une "mise en appui" assez artificielle à chaque braquage : l'ensemble reste sympa mais le rapport prix/puissance est très, très audacieux. 42000 €, ouille ! Quand on aime, on compte quand même, d'où une version légèrement dépouillée, la Scorpione, à 37000 €.

Troisième temps, en Corse : elle séduit. Le bruit zonzonnant rythme l'ambiance, les relances sont très vives de 40 à 70 km/h, mesure ignorée des fiches techniques mais absolument essentielle en Corse, les freins sont très solides, le train arrière tourne gentiment "à l'accélérateur", sitôt que l'on a placé le nez à la corde. Et tout ça en plein air, que du bonheur. Le jouet qu'il faut pour ce splendide manège.



❶ Question : est-ce que ça roule fort en VHC ?
La réponse est oui : la concurrence est sévère et, pour dominer, il faut s'employer. Cette année, l'équipage Mourgues-Giraudet l'a emporté, sur 911.
❷ 200 concurrents environ, pour un plateau varié : de la Lancia Stratos à la 104 Z !



❷





❶ Le rallye est aussi un spectacle. ❷ Privilège : passer en ouvreuse sur les routes fermées. Plaisir inespéré, rouler à sa vitesse et sans souci. ❸ Andruet, l'enthousiaste. Triple vainqueur du Tour "moderne". Et une victoire en VHC. ❹ Entre deux spéciales, concurrents et "civils" roulent ensemble, avec modération.

COURIR EN VHC⁽¹⁾

Le Tour de Corse historique figure en vedette dans le calendrier réservé aux anciennes : presque une semaine de course et surtout 340 kilomètres de "spéciales", de routes fermées, libérées du "Qu'est-ce qui arrive en face". Quant aux liaisons, entre deux spéciales, ce sont 500 km de plaisir, à rythme évidemment moins effréné. Vous pouvez courir en catégorie Régularité, sans préparation obligatoire de la voiture, ou en Vitesse, avec arceaux et tout ce qu'il vous plaira d'améliorations pour la performance "dans l'esprit de l'époque", plus ou moins. Toute voiture d'un type ayant couru ici en son temps est habilitée à y revenir. Pour gagner cette année, il fallait disposer d'une Porsche 911 (trois parmi les quatre premiers). Les éditions récentes ont vu triompher Lancia (Stratos, 037 Abarth) mais aussi briller des voitures plus anciennes, Alpine, Ford Escort Mk I et II, etc. En Régularité, des Portugais s'étaient inscrits en Renault 4 ! Les prétendants à la victoire inscrivent le plus souvent des sportives courantes (BMW, Porsche 911) sur lesquelles ils appliquent, pour les plus féroces, des normes de préparation proches du rallye moderne. Gros budgets en perspective si vous vous piquez d'être devant, mais on peut aussi "courir" pour dégourdir les roues de son ancienne et si on la ramène sans casse, le prix de l'engagement sera l'essentiel du budget : 3900 € pour l'équipage.



Pour le coup, les communicants d'Abarth n'ont pas organisé notre rencontre, et d'ailleurs il se peut qu'ils ignorent que notre Jean-Claude national a beaucoup fait pour le palmarès de leur marque, et réciproquement. De 1977 à 1980, c'est en effet sur Fiat 131 Abarth qu'il participe aux championnats de France et d'Europe des rallyes (gagnant les Cévennes, le San Remo, etc.) et terminant deuxième le Monte Carlo 77. Et on oublie davantage encore qu'Andruet était un "montagnard" de classe, qui a remporté nombre de courses de côte sur des barquettes Abarth, en 1972.

Jean-Claude Andruet ne s'en lasse pas

"La CG se conduit comme une F2, net et précis, dit Jean-Claude Andruet de sa monture du jour. Bernard Boyer (ndlr: le père des prototypes Matra) en avait fait le châssis, c'était autre chose qu'une Alpine. Évidemment, on se bat avec des Porsche qui ont des pneus deux fois plus larges. On ne peut pas aller les chercher.

L'AJ: Apparemment, le VHC⁽¹⁾ aussi connaît la course à l'armement?

J.-C.A.: Il y a des dérives, certains montent des amortisseurs à quatre voies, comme en WRC⁽²⁾, sans parler de la cylindrée, parfois « améliorée ».

L'AJ: Vous avez gagné ici en VHC en 2007; vous aimez ce genre d'événement?

J.-C.A.: Beaucoup! Je n'avais pas couru depuis trois ans. Ça me remet dans le coup. Si je réattaque, c'est que ça va, j'ai toujours envie de prouver... Pour venir, j'ai repoussé une opération de l'épaule, qui me gêne vraiment beaucoup. Comme la fédération a vu que tout le monde trichait en montant des directions assistées, c'est aujourd'hui autorisé. Et heureusement parce que sinon, je ne pourrais pas conduire le proto."

Jean-Claude Andruet et sa CG ont terminé septièmes au général, premiers dans la classe d'âge et de cylindrée.

Suivre un rallye, y participer un peu (en ouvreuse), c'est l'occasion de découvrir une formule un peu oubliée du plaisir automobile. Le beau spectacle des anciennes, le tourisme émaillé de moments chauds, la conduite insulaire... De quoi retremper la passion de la voiture! ■

Ici, la seule idée d'une autoroute ou d'un périphérique semble un cauchemar impossible.



❶ Lâcher ainsi tous les chevaux entre falaise et ravin, il y faut de l'audace et du talent. Beau passage de Jean-Paul Villa sur sa Ford Escort Mk I.
❷ CG, toute petite marque qui était à Simca ce qu'Alpine était à Renault, s'est offert dans les années 70 ce prototype à moteur central 2 litres. Reconstitué avec amour par une poignée de passionnés, il est piloté par Andruet.
❸ Le rallye ne s'abrite pas dans des paddocks. Il se mélange aux villages et l'assistance se fait en plein vent, aux yeux de tous.
❹ Présence d'Abarth, avec les Autobianchi A112!



ÉRIC VARGIOLU/DPPi

RENAULT-INFINITI

LES DESSOUS D'UNE ALLIANCE

Depuis l'an dernier, la marque prestige de Nissan a quitté les flancs des Red Bull pour le capot arrière des Renault. Coup marketing ou vrai partenariat technique ? Par François Dauré

Peu connue hors du Japon et des États-Unis, la déclinaison luxe et prestige de Nissan s'était incrustée sur les pontons des F1 Red Bull depuis 2011, afin de gagner un tant soit peu de notoriété à l'échelle mondiale. Les propulseurs de l'écurie autrichienne étant fournis par Renault, moteur de l'Alliance avec Nissan, l'affaire avait du sens. Mais leur passage sous la bannière TAG Heuer en 2016 a conduit les dirigeants d'Infiniti à changer eux aussi de casaque.

Un choix d'autant plus justifié que personne ne fait l'association des titres mondiaux

Nico Hülkenberg et un jeune ingénieur de l'Infiniti Engineering Academy, selfie obligatoire !

de Sebastian Vettel et Red Bull avec Infiniti, tant la marque de boisson énergétique phagocyte les retombées média et communication. Renault se présentait donc comme un remariage naturel en Formule 1. Une union saluée par le président de Renault Sport Formula One Team, Jérôme Stoll : *"Elle est logique dans notre stratégie de groupe. Elle permet de rapprocher les entreprises et d'afficher nos convergences. La F1 offre à Infiniti l'occasion d'augmenter sa visibilité et de l'associer avec la technologie embarquée dans leurs voitures de route. De notre côté, nous bénéficions de la coopération de leurs ingénieurs dans le développement de l'ensemble propulseur de notre Formule 1."* Rien de bien nouveau sous le soleil levant. Évidemment, l'aspect marketing reste la première force de cette association. Néanmoins, les deux entités insistent sur l'aspect technique de leur collaboration dans le cadre de la F1, comme dans l'application à la série. Ainsi, Tommaso Volpe, directeur monde des projets sport et performance d'Infiniti, explique : *"L'expertise de la marque en matière d'hybride est reconnue. Nos spécialistes du centre*

JAMESBEARNE





Le système ERS de la R.S.17 (ici N. Hülkenberg) bénéficie de la collaboration entre Renault et Infiniti.

technique d'Atsugi travaillent en particulier sur le système de récupération d'énergie cinétique au freinage (ERS) et une partie d'entre eux commence à s'installer à Viry-Châtillon. L'objectif est d'en amener une cinquantaine." A priori, donc, cela ressemble à une réelle participation technique. Cependant, au début de l'été, le nombre des ingénieurs Infiniti à Viry-Châtillon se comptait encore sur les doigts d'une main et il s'agissait de spécialistes de software. Étant donné la très faible propension des Japonais à s'exiler – McLaren en a une idée très précise après son partenariat avec Honda –, la tâche s'annonce quelque peu ardue. Le partenariat technique n'en est donc encore qu'à ses premiers pas en F1.

L'Alliance travaille aussi sur le projet de voiture de route Black S présenté au Salon de Genève au printemps dernier.

Une véritable usine à gaz se cache sous son capot, avec un moteur biturbo à récupération d'énergies cinétique et calorique, donc inspiré du modèle F1 et complexe à mettre au point... Mais surtout, le cheval de bataille de la collaboration avec Renault se situe dans l'Infiniti Engineering

Academy, lancée il y a quatre ans. Sur candidature, chaque année, de jeunes ingénieurs en formation sont sélectionnés dans sept régions du monde : États-Unis, Mexique, Canada, Europe, Moyen-Orient, Asie-Océanie et Chine. Au terme de différentes épreuves, un candidat par région est retenu et obtient un contrat de six mois chez Renault, et ensuite six mois au centre technique Infiniti, à Cranfield (G.-B.). L'initiative connaît un succès croissant à grande vitesse : de 1 000 candidatures la première année, le nombre a grimpé à 12 000, en 2017 ! Cyril Abiteboul, directeur de l'équipe Renault F1, y voit, d'ailleurs, une opportunité à ne pas manquer : *"C'est une chance d'investir sur les hommes, parce que le talent d'aujourd'hui sera la performance de demain."* Au-delà de la punchline bien sentie, la tendance colle, en tout cas, avec l'actuelle politique de recrutement intensif dans le secteur des cellules grises, menée par son team.

Conclusion, si la balance de l'accord entre Renault et Infiniti penche encore en faveur du marketing, la branche technique devrait rapidement rétablir l'équilibre. Renault en aura bien besoin pour atteindre ses objectifs en Formule 1, des victoires et un titre à l'horizon 2020. ■



Les premiers ingénieurs d'Infiniti installés à Viry-Châtillon apportent leur expérience de l'hybride au développement de la R.S.17.



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

EN MESURES

L/l/h:

3,81/1,70/1,19 m

Poids: 1015 kg

Puissance:

120 ch DIN à 6000 tr/mn

1000 m d.a.: 31 s

V. max.:

187,2 km/h

Consommation

à 90 km/h:

7,2 l/100 km



Compacte et râblée, la Montecarlo propose d'excellentes qualités dynamiques.

LA LANCIA BETA MONTECARLO À L'ESSAI

Dans les années 70, chaque constructeur y va de son coupé sportif. Chez Lancia, en marge de la Beta ou de la bestiale Stratos, l'amateur pouvait craquer pour cette singulière et plus sage Montecarlo, animée par un moteur central arrière. Un coupé talentueux qui n'aura pas de descendance...

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

Extraits...

■ "Il y eut chez Lancia l'éclair de la Fulvia, et enfin, le véritable coup de tonnerre de la Stratos, née comme voiture de rêve puis transformée, presque contre le gré de son constructeur, en un redoutable engin de compétition."

■ "La Stratos est incapable de subir avec succès l'épreuve « sacro-sainte » du crash-test, mais elle caracole, parfaitement à l'aise, sur les routes les plus sinueuses, les plus défoncées aussi, avec l'insolence d'une tenue de route de premier ordre."

■ "Ne voilà-t-il pas la preuve par l'absurde du caractère saugrenu de certaines mesures

de sécurité passive dont on nous submerge l'esprit? Entre la justification des bordées de contraventions et des retraits de permis."

■ "Moins révolutionnaire, moins extrême que la Stratos, la Montecarlo a passé le crash-test avec succès, et c'est donc une voiture de production que Lancia dotera peut-être demain des 250 ch exigés par la compétition routière."

■ "Lorsque Pininfarina dessina cette carrosserie, il en coiffa une version modifiée de la Fiat X 1/9. Et puis, brutalement, la Fiat devient la Lancia Montecarlo, de par la grâce des volontés commerciales du groupe Agnelli."



Cette stricte 2 places, facile d'accès, offre une habitabilité convenable et un excellent confort grâce à des sièges enveloppants bien dessinés.

“ Si la Stratos fut imaginée par Bertone, la gestation de la Montecarlo n'est pas moins originale. ”

↑ Ses qualités

EXCELLENTE TENUE DE ROUTE

“Souveraine dans les alternés, parfaitement à l’aise dans les épingles, la Montecarlo donne également l’impression d’être chez elle dans les courbes à grand rayon.”

BON FREINAGE

“En toutes circonstances et quelle que soit la force de décélération, la voiture demeure bien équilibrée, avec des distances d’arrêt convaincantes et une endurance qui permet d’en user sans souci.”

PERFORMANCES SATISFAISANTES

“Rapide et nerveuse, la Montecarlo l’est sans doute, mais sa souplesse la rend également très agréable à utiliser en conduite touristique et aussi en ville...”

↓ Ses défauts

MÉDIOCRE VISIBILITÉ DE TROIS QUARTS ARRIÈRE

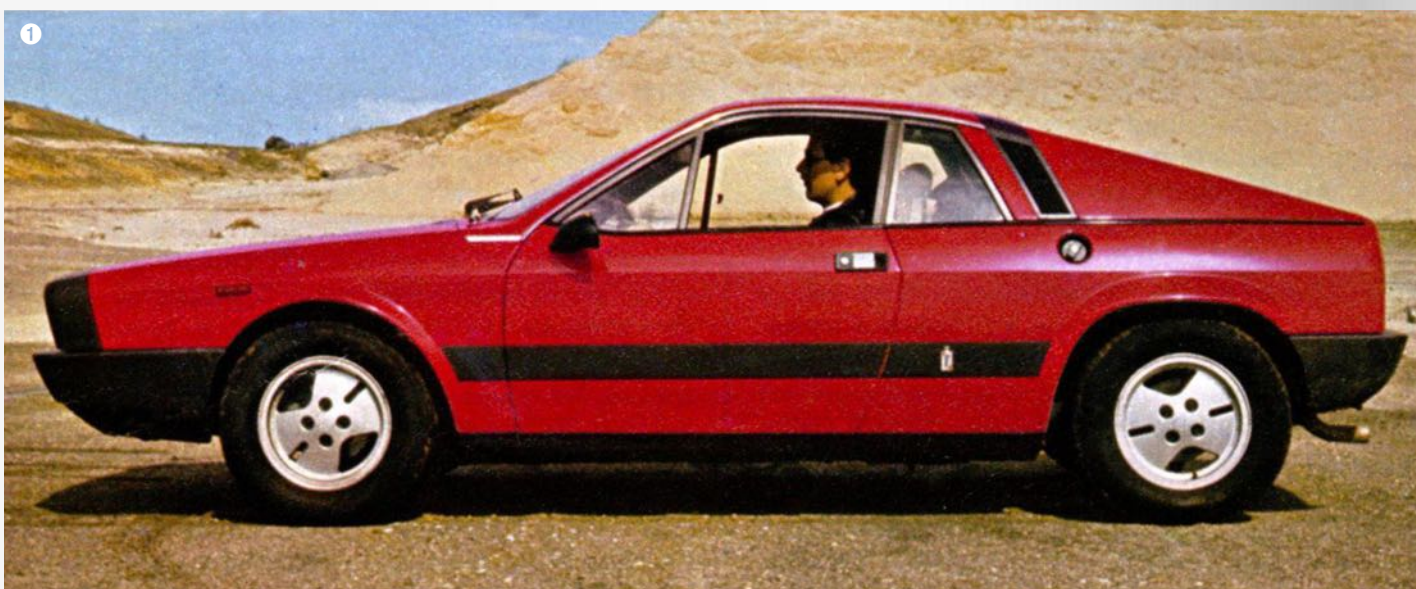
“L’arrière bénéficie d’une petite lunette verticale restant claire sous les pires pluies. En revanche, l’angle mort trois quarts arrière est très encombrant, surtout en ville.”

VOLUME UTILISABLE MESURÉ

“Si les deux occupants possèdent chacun un attaché-case, il faudra ouvrir le coffre, ce qui permet d’ailleurs d’en apprécier le volume, propre à satisfaire les besoins d’un couple.”

ÉQUIPEMENT GÉNÉRAL À COMPLÉTER

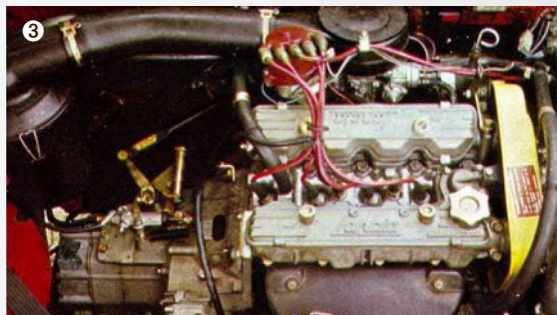
“L’instrumentation claire et lisible est complétée par une montre sur la console centrale, mais il y a quelques lacunes d’équipements. La boîte à gants, plutôt petite d’ailleurs, représente le seul vide-poche à l’intérieur.”



① Avec son arrière taillé à la serpe et son architecture centrale arrière, la Montecarlo rappelle, en plus modeste, la Ferrari 512 BB, un autre chef-d’œuvre signé Pininfarina. ② Derrière le volant sport à “trou-trous” prend place un combiné clair et lisible. ③ Le levier de vitesses commande une boîte bien guidée et bien étagée. ④ Le conducteur peut, via cette tirette, incliner son dossier.



“ La Montecarlo n’est peut-être pas un phénomène en matière de Cx, mais elle n’en attire pas moins le regard de façon convaincante. ”



❶ Les garnitures des portières présentent bien, habillées avec un revêtement en tissu. ❷ Les panneaux de custode "pleins" pénalisent la rétrovision. ❸ Sous un capot moteur s'ouvrant latéralement prend place, transversalement, un vélocé et éprouvé 4 cylindres d'origine Fiat. Ce 1995 cm³ alimenté par un carburateur double corps développe 120 ch à 6000 tr/mn. ❹ Malgré son nom évocateur, la jolie Montecarlo ne s'illustrera guère en compétition... ❺ C'est sous le capot avant que prend place le coffre, d'une capacité proche de 200 dm³.



Extraits...

■ "Avec le handicap d'un fort vent, notre voiture d'essai a tourné sur l'anneau de vitesse de Montlhéry à 187,217 km/h. On peut donc compter, dans les meilleurs cas, sur une vitesse de plus de 190 chrono."

■ "Simple à contrôler, la Montecarlo est en même temps extrêmement vive de réactions, au point de dérouter passagèrement le conducteur habitué aux engins « endormis » que sont la plupart de nos voitures de tourisme."

■ "Son équilibre général permet à la voiture de virer extrêmement rapidement, sans aucune perte d'adhérence."

■ "Très progressivement, sans la moindre brusquerie, elle déboîtera en souplesse de l'arrière, se plaçant quasi automatiquement dans la meilleure position... pour enchaîner la suite des événements."

■ "Quant à la suspension, son efficacité surprenante pour une voiture de série ne l'empêche pas de laisser la place à un certain confort."

■ "La présentation intérieure respecte un style inhabituel, s'apparentant plus à la décoration d'appartement qu'à l'automobile. Avec un mélange de simili havane et de pied-de-poule, l'ensemble est quand même satisfaisant."

■ "Ses performances, sa sobriété, voire son confort relatif satisferont vraisemblablement un large public, mais c'est néanmoins son comportement routier que l'on retiendra."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Si on vous dit un palmarès sportif, du design, de l'avant-garde et du premium, vous allez répondre... Audi! Pourtant, Lancia réunissait toutes ces valeurs, qui feraient le bonheur de certaines jeunes marques haut de gamme (Lexus, Infiniti...), tentant de se bâtir à grands frais une image. Au lieu de cela, Fiat, qui raisonne en financier, a fait le choix condamnable de tuer cette marque centenaire au profit d'Alfa Romeo, qui propose également un joli coupé à moteur central arrière: la 4C!

Les Raisonnables de fin d'année

Avoir l'heure sans avoir l'or, mais tout en ayant l'air, voici une sélection de montres rondes, automatiques ou à quartz, de plongée ou simplement pour donner l'heure avec style. Ces garde-temps issus de jeunes marques ou de maisons historiques offrent des tarifs pratiques selon le budget de chacun. Inutile de sortir votre règle à calcul, l'addition sera toujours juste.

Réalisation et stylisme **Thibault Cocardon** Photos **Yann Lefebvre et Pilou**



1/ BREITLING — **Colt Skyracer** : mouvement SuperQuartz (10 fois plus puissant que le quartz), électronique à quartz thermocompensé, indicateur de fin de vie de la pile, boîtier acier 45 mm de diamètre, étanche 100 m - **1 980 €** - www.breitling.com/fr

2/ FREDERIQUE CONSTANT — **Slimline Moonphase Manufacture** : mouvement automatique calibre manufacture FC-702, boîtier acier 38,8 mm de diamètre, étanche 30 m - **2 895 €** - <https://frederiqueconstant.com> ou 01 48 87 23 23

3/ TUDOR — **Black Bay 41** : mouvement automatique calibre Tudor 2824, réserve de marche de 38 heures, boîtier acier 41 mm de diamètre, étanche 150 m, bracelet additionnel en tissu camouflage avec boucle ardillon inclus dans l'écrin - **2 470 €** - www.tudorwatch.com/fr

4/ ORIS — **Divers Sixty-Five** : mouvement automatique Oris 733 base Sellita SW200, boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 100 m - **1 950 €** - www.oris.ch/fr



1/ MARCH LAB - AM69 Automatic Magnum : mouvement automatique, boîtier acier 36 mm de diamètre, étanche 100 m - 1 145 € - www.march-lab.com

2/ MICHEL HERBELIN - Newport Connect : mouvement quartz suisse MMT 281-L247, boîtier acier 41,5 mm de diamètre, fonctions connectées, étanche 50 m - 690 € - www.michel-herbelin.com ou 03 81 68 67 67

3/ LIP - Himalaya : mouvement quartz analogique ISA France, boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 50 m - 229 € - www.lip.fr

4/ BRISTON - Clubmaster Vintage Or : mouvement chronographe quartz Miyota OS21, boîtier en acétate et acier avec traitement PVD or 40 x 40 mm, étanche 50 m, bracelet interchangeable en flanelle - 350 € - www.briston-watches.com/fr

5/ AUCTOR - La Classique Gold 40 : mouvement quartz japonais, boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 30 m, bracelet additionnel en tissu Nato inclus dans l'écrin - 149 € - www.auctor.fr



1/ ANONIMO - Militaire Vintage : mouvement automatique Selita SW260-1, boîtier acier 43,4 mm de diamètre, étanche 120 m - 2 590 € - www.anonimo.com ou +41 (0) 22 566 06 06

2/ RESERVOIR - GT Tour 371 SE : mouvement automatique, boîtier acier 316L traité PVD noir, 43 mm de diamètre, étanche 50 m, Swissmade - 3 750 € - www.reservoir-watch.com

3/ WILLIAM L 1985 - Vintage Style Calendar : mouvement quartz Seiko VX9J, boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 50 m - 159 € - www.williaml1985.com

4/ SEVENFRIDAY - Q-Series Watch Q1/01 : mouvement automatique, roulette Miyota 8219, boîtier acier 44,3 x 49,7 mm, étanche 30 m - 1 300 € - www.sevenfriday.com



- 1/ SWATCH - Tic Green : mouvement quartz, boîtier acier 42,7 mm de diamètre, étanche 30 m - 105 € - http://shop.swatch.com/fr_fr
- 2/ HAMILTON - Broadway : mouvement quartz, guichet du jour ouvert à 3 heures, boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 50 m - 550 € - <https://shopfr.hamiltonwatch.com>
- 3/ ARMOGAN - Spirit of St Louis, Emerald Green : mouvement quartz japonais, boîtier acier 44 mm de diamètre, étanche 50 m - 209 € - www.armogan.com
- 4/ NIXON - The Ambassador : mouvement analogique connecté avec double fuseau horaire, tracker d'activité, jour, batterie et indication de connexion avec le téléphone, boîtier en acier 42 mm de diamètre, étanche 100 m - 250 € - www.nixon.com/fr/fr
- 5/ TISSOT - Chrono XL : mouvement quartz, boîtier acier 45 mm de diamètre, étanche 100 m - 330 € - www.tissotwatches.com ou 01 42 56 18 53



- 1/ SEIKO - Presage : mouvement automatique, remontage manuel possible, boîtier acier 40,5 mm de diamètre, étanche 50 m - 539 € - www.seiko.fr ou 03 81 54 24 00
 2/ CLAUDE BERNARD - Classic Grande Date : mouvement quartz, boîtier acier 40,5 mm de diamètre, étanche 50 m - 269 € - www.claudebernard.ch ou +32 2 658 01 20
 3/ MEISTERSINGER - Neo Plus : mouvement automatique, boîtier acier 40 mm de diamètre, étanche 30 m - 1 295 € - www.meistersinger.com ou 01 48 87 23 23
 4/ MURAT PARIS - Modèle 900343 : mouvement quartz Miyota, boîtier acier 42 mm de diamètre, étanche 50 m - 129 € - www.murat-paris.com
 5/ PIERRE LANNIER - Spirit, modèle 213C124 : mouvement chronographe quartz Miyota JS25, boîtier acier argenté 42 mm de diamètre, étanche 50 m - 159 € - www.pierre-lannier.fr

HORS-SERIE ASTERIX

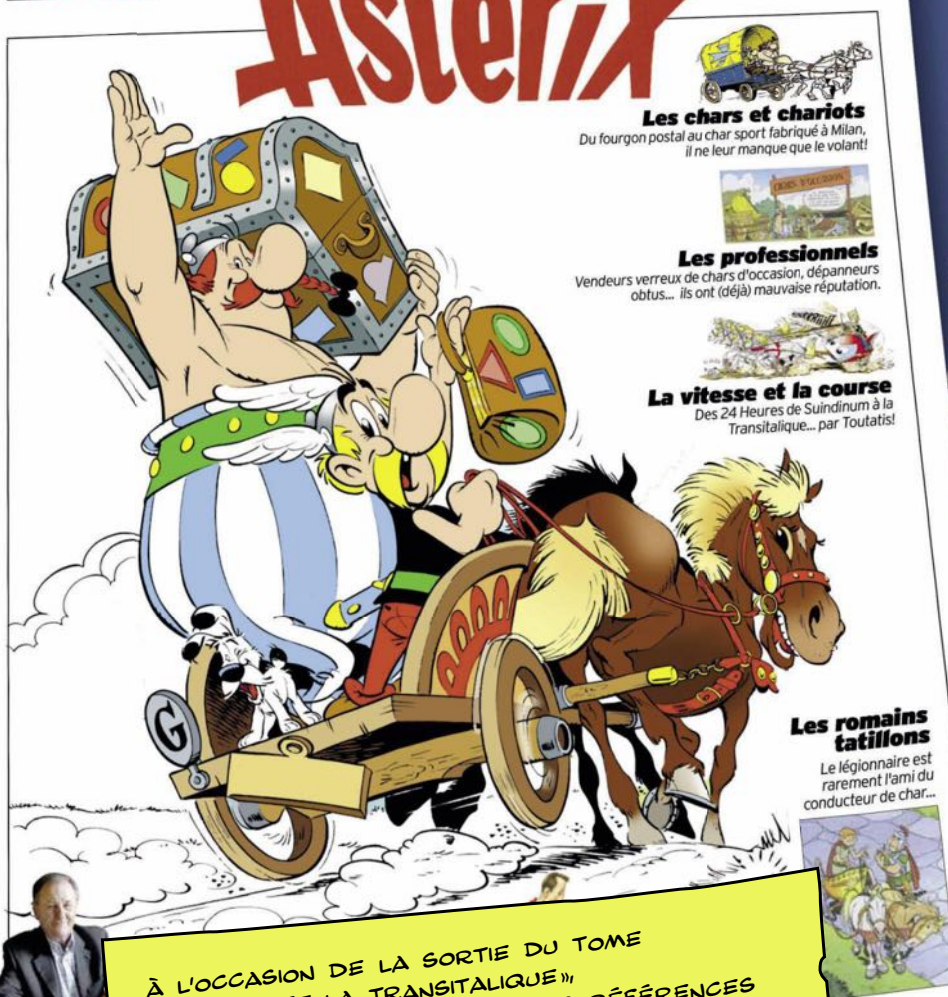
EXCLUSIF

**SUR
LA ROUTE**

avec
Astérix

COMMENT ÇA, IL N'Y A
PAS D'AUTOMOBILE
DANS ASTÉRIX
???

**100
HORS-SÉRIE**



Les chars et chariots

Du fourgon postal au char sport fabriqué à Milan, il ne leur manque que le volant!

Les professionnels

Vendeurs verveux de chars d'occasion, dépanneurs obtus... ils ont (déjà) mauvaise réputation.

La vitesse et la course

Des 24 Heures de Suindinum à la Transitalique... par Toutatis!

Les romains tatillons

Le légionnaire est rarement l'ami du conducteur de char...

À L'OCCASION DE LA SORTIE DU TOME
«ASTÉRIX ET LA TRANSITALIQUE»
REDECouvrez LES DIFFÉRENTES RÉFÉRENCES
LIÉES À L'AUTO : SALON AUTOMOBILE,
PAYSAGE ROUTIER, MÉTIERS DE L'AUTOMOBILE...
AUTO PLUS VOUS DÉVOILE ASTÉRIX SOUS UN ŒIL
NOUVEAU !

UN HORS-SÉRIE VRAIMENT UNIQUE !

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 TOYOTA

« Mon épouse a acheté chez le concessionnaire de Saverne (Bas-Rhin), en septembre 2015, une Toyota Yaris III Hybride Dynamic, qui avait 2 ans et 15 800 km. Nous avons parcouru environ 7 000 km avec ce véhicule. J'ai vite constaté que la consommation en carburant était en moyenne supérieure à 6 l/100 km. J'ai écrit au service relation clientèle de Toyota France et j'ai obtenu une réponse rapide du style « circulez, y'a rien à voir. » On me répète que la voiture est conforme et que cela doit venir du style de conduite. Je précise que je possède par ailleurs un C4 Picasso avec le moteur 110 ch et que je ne consomme pas plus qu'avec la Yaris Hybride. »

Jean-Claude Knecht

Pierre Maga nous parle de son Mitsubishi Outlander PHEV

« Un bel investissement: quel confort et quel silence ! J'ai même débusqué des perdreaux qui ne m'avaient pas entendu ! »



« Cet hybride rechargeable qui offre 50 km d'autonomie en 100 % électrique, est mon douzième véhicule. J'en suis très satisfait ! Ce modèle est vraiment bluffant. Je l'ai utilisé dans toutes les conditions. En hiver: belle traction sur la neige avec des pneus 4 saisons; en montagne: un peu limité par sa garde au sol mais il passe partout sur des chemins mal fichus. Dernièrement, trois semaines en Corse: aucun souci sur toutes les routes, parfois en très forte pente, très bon rayon de braquage. Côté consommation: 8 l/100 km sur autoroute cause bouchons et vitesse limitée à 110 km/h; à 130 km/h, je fais 9,5 l/100 km. En Corse, 887 km parcourus avec 17 l seule-

ment, j'ai pu me brancher gracieusement à la résidence où j'étais, donc 1,6 l/100 km de conso, le pays s'y prête, on ne peut pas rouler vite de toute façon: 5 l/100 km de conso globalement pour 2 000 km parcourus, là où je consommais 10 l de gazole avec mon pickup L200. Et quel silence ! Dans les villages, il faut faire attention aux piétons surpris par l'absence de bruit du moteur. Le bilan économique au vu du prix d'achat (40 000 €) dépend de l'utilisation du véhicule, mais il est vraiment polyvalent. Le confort de conduite est top, les reprises fulgurantes. J'ai pu faire parfois plus de 1 000 km sans essence sur mes trajets quotidiens, qui font moins de 50 km. »

Victor Derringer nous parle de sa Renault Zoe Intens

**ACHETÉE NEUVE EN AVRIL 2013,
95 000 km PARCOURUS**



« Ma Zoe se porte bien, et roule vers ses 100 000 km, qui seront certainement atteints début 2018. Mon cercle familial et mes amis sont, pour une grande majorité, favorables au développement des véhicules électriques et hybrides. Mais si l'intérêt est grandissant, le fait de passer le pas semble toujours un peu difficile, pour des questions de prix (ce n'est pas un achat anodin pour la majorité) et de barrière psychologique concernant l'autonomie. La question de faire changer la batterie actuelle de ma Zoe pour la nouvelle version se pose, mais j'hésite à investir les 3 500 € demandés sur un véhicule bientôt âgé de 5 ans... »

**ACHETÉ D'OCCASION EN NOVEMBRE 2016 (À 1200 km); 20000 km PARCOURUS;
CONSO. MOYENNE: 5,9 l/100 km
SON ENTRETIEN: révision à 20000 km (210 €).**



aj L'avis de Brice Perrin

Disgracieux, cher (50 000 €) et peu confortable à son lancement, l'Outlander PHEV a revu son style – sans devenir un top model – et il débute aujourd'hui à 35 000 €. SUV efficace, agréable et très pertinent si l'on utilise ses capacités d'hybride rechargeable comme le fait Pierre, il demeure une proposition rare sur le segment.

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

Citroën C3 ou Kia Rio ?

Je compte acheter une nouvelle voiture en 2018. Deux modèles me plaisent beaucoup : la Citroën C3 Shine 110 ch essence et la nouvelle Kia Rio Premium 100 ch essence. Pourriez-vous me préciser laquelle est la meilleure en termes de fiabilité, finition, tenue de route ? De ces deux véhicules, lequel a votre préférence ? Bien sûr, en boîte manuelle. **P. M.**

Pas simple de répondre à cette question. À titre personnel, j'ai une préférence pour la française, son habitacle plus gai et moderne. Mais lorsqu'on détaille les points forts de chacune, le match apparaît beaucoup plus serré. À la C3, le confort de suspension, la présentation et les performances. À la coréenne, l'agrément mécanique, l'habitabilité et, bien sûr, le rapport prix/équipement. À cela, il faut ajouter que la Rio est la seule des deux à offrir une garantie 7 ans ou 150 000 km. Les deux autos présentent des tenues de route sécurisantes.



Citroën C3



Volkswagen Golf GTI

Hybride, la future Golf GTI ?

J'ai eu de nombreuses versions de GTI (Golf, 205, 309...). Malgré mon âge qui avance, je serais intéressé par la future Golf GTI dont j'ai pu lire qu'elle serait hybride. Avez-vous des infos sur ce véhicule et notamment une date de commercialisation ? **X. d.- L.**

Il ne serait pas illogique que Volkswagen dote sa future GTI d'une assistance électrique, le constructeur le faisant déjà avec brio sur la version GTE (voir p. 61). Volkswagen a d'ailleurs annoncé qu'il allait accentuer ses recherches sur l'électrification. Reste que la GTI a un rang à tenir. Accélérations, montées en régime du moteur thermique, sonorité et sensations au freinage doivent être au top niveau. Des détails pas toujours simples à régler sur une voiture hybride.

Votre avis sur le moteur TwinAir ?

L'AJ n° 854, mai 2012, essai du moteur 0.9 TwinAir de la Fiat Panda. Descente en flamme : bruyant, vibrant et rugueux. Et vous conseilliez de choisir le 1.2 16V essence. J'envisageais l'achat de ce modèle avec ce moteur 0.9 TwinAir. Après quatre ou cinq ans de production, avez-vous eu l'occasion de vérifier si vos critiques du départ étaient ou non toujours d'actualité ? **J. V.**

Fiat a en effet fait progresser son petit bicylindre. Il est aujourd'hui beaucoup mieux géré à bas régime et, dans sa version la plus puissante, plutôt agréable à haut régime. Reste que, par rapport à un 4 cylindres, l'agrément demeure inférieur alors que le gain en consommation ne permet pas un achat les yeux fermés. De plus, comme le montre notre fiche occasion (L'AJ n° 955 du 31 mars 2016), il n'est pas à l'abri de soucis de fiabilité. Tant que les normes le permettent, préférez le 1 200 cm³.



Fiat Panda

RENAULT KOLEOS

Avec le Koleos, Renault pense aux familles avides de confort et de grands espaces. Si vous aussi, vous poursuivez ces aspirations, alors ce grand SUV pourrait bien vous plaire... Par **Pascal Richard** Photos **Adrien Cortesi**

Ils sont partout! Ils, ce sont les SUV, bien sûr. Présents dans toutes les catégories, c'est sans doute dans celle des "familiales" qu'ils sont le plus à l'aise... et c'est d'ailleurs à celle-ci que le Koleos s'attaque. Pour mettre un maximum de chances de son côté, le grand SUV de Renault a soigné son confort mais aussi

sa présentation: physique avenant, finition de bonne facture, bonne habitabilité, même si on peut regretter l'absence de version 7 places. Un choix dicté par le fait que Renault a préféré mettre en avant le style. Un parti pris qui se discute mais qui, sachant que dans la gamme on trouve deux autres modèles 7 places (le

Grand Scénic et l'Espace), peut s'expliquer. Uniquement livrable en version diesel, le Koleos propose en revanche un large choix de transmissions (2 ou 4 roues motrices, boîte manuelle ou automatique) et quatre niveaux de finitions. Reste maintenant à définir la meilleure combinaison possible.

Le Koleos est taillé pour les grands espaces. Assez vaste, il propose un bon niveau de confort et une présentation générale des plus avenantes.



LA GAMME

Moteur/Prix (€)	Life	Zen	Intens	Initiale Paris	Malus écologique
1.6 dCi 130 ch 4x2	29 900 €	♥ 32 500 €	♥ 35 600 €	–	0 €
2.0 dCi 175 ch 4x2 X-tronic	–	35 900 €	39 000 €	41 400 €	de 690 à 953 €
2.0 dCi 175 ch 4x4	–	36 300 €	39 400 €	–	473 €
2.0 dCi 175 ch 4x4 X-tronic	–	–	41 000 €	43 400 €	2 153 €

Diesel



❶ Malgré un gabarit respectable, le Koleos ne propose pas de version 7 places. Son coffre (498 dm³) est assez vaste mais sans battre des records pour la catégorie. ❷ À bord, la présentation est soignée et la finition d'un bon niveau. Le design général s'inspire de l'Espace et de la Talisman.



LES MOTEURS

DIESEL

♥ 1.6 dCi 130 ch

A priori, ce petit 1600 cm³ de 130 ch peut sembler un tantinet frêle pour animer un engin de 1652 kg. Pourtant, à l'usage, il s'en sort honorablement. Ainsi, quel que soit le rapport engagé, les relances sont d'un bon niveau. Du coup, sans atteindre des sommets, l'agrément de conduite proposé est correct. Autre motif de satisfaction, cette mécanique se montre très discrète à l'usage. Un constat qui vaut également pour la consommation, qui reste toujours bien en dessous de la barre des 7 l/100 km.

2.0 dCi 175 ch

Ce 2 l semble plus adapté au gabarit du Koleos, mais à l'usage, on reste malgré tout un peu sur sa faim. Bien sûr, les relances sont un peu plus toniques, mais ce 2 l turbo diesel est uniquement disponible, en version deux roues motrices, avec une boîte de vitesses à variation continue, ce qui calme tout de même pas mal ses ardeurs. De plus, il s'agit d'une mécanique un peu ancienne qui n'offre pas une douceur de fonctionnement comparable à celle des moteurs de toute dernière génération, à commencer par le dCi 130 ch.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

On trouve sur le dCi 130 ch et le dCi 175 ch, 2 roues motrices dans les deux cas, une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Cette dernière propose une commande assez douce et son étagement, quoiqu'un peu long, ne pose pas de problème particulier.

AUTOMATIQUE

Fruit de la collaboration entre Renault et Nissan, le Koleos reçoit une boîte automatique à

variation continue (CVT). Pour éviter l'effet "mobylette", cette transmission propose 7 rapports "virtuels". À l'usage, cet artifice donne plutôt un bon résultat. Cette transmission implique un surcoût de 1 600 €.

INTÉGRALE

Contrairement à certains de ses rivaux, à commencer par le Peugeot 5008, le Koleos est livrable en version 4 roues motrices. Cette transmission ne peut être associée qu'au moteur dCi 175 ch.

ESSENCE

Pas de bloc essence dans la gamme. Pour expliquer cette absence, Renault met en avant le fait que, dans la catégorie des gros SUV, le diesel occupe encore une place hégémonique. Une tendance qui risque de ne pas durer éternellement si la fiscalité du diesel est ramenée, d'ici 2022, au niveau de celle de l'essence. D'ici là, direz-vous, Renault a encore le temps de réagir...

L/l/h/empattement: 4,68/1,85/1,68/2,71 m

MOTEURS DIESEL	♥ 1.6 dCi 130 ch	2.0 dCi 175 ch 4x2	2.0 dCi 175 ch 4x4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 4000	175 à 3750	175 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 2000	380 à 2000	380 à 2000
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	187	200	197
Accélération 0-100 km/h (s)	12,3	10,3	10,5
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	10,8	10 en Drive	10,1 en Drive
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	6,3	8,1	8,9

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, alerte de franchissement de ligne, autoradio, banquette AR fractionnable, climatisation automatique bizona, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, freinage d'urgence autonome, jantes alliage, ordinateur de bord, prise USB, projecteurs antibrouillard, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, sièges AV réglables en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENT/OPTIONS	Life	Zen	Intens	Initiale Paris
Aide au stationnement AV / AR	série	série / série	série / série	série / série
Avertisseur d'angle mort	—	—	série	série
Caméra de recul	—	♥ 300 €	série	série
Ouverture des portes sans clé	—	série	série	série
Sellerie cuir	—	—	série	série
Système de navigation	—	série	série	série
Toit ouvrant panoramique avec velum	—	♥ 1 200 €	♥ 1 200 €	♥ 1 200 €



❶ La tablette tactile de 8,7 pouces fait son entrée dans la gamme à partir de la finition Intens. ❷ Le toit ouvrant XXL est parfaitement à sa place sur un engin dédié aux loisirs en famille. Il est en option (1 200 €) sur les finitions Zen, Intens et Initiale Paris. ❸ Comme souvent chez Renault, les appuie-tête sont parfaits. La sellerie cuir est de série à partir de l'exécution Intens. ❹ Les places arrière sont assez généreuses. ❺ La commande de boîte se révèle à la fois douce et bien guidée.

**LES FINITIONS****LIFE**

Cette finition ne correspond qu'au moteur dCi 130 ch. En matière d'équipement, rien d'essentiel ne manque à l'appel; on peut même dire que pour un modèle d'entrée de gamme, la dotation de série proposée est plutôt satisfaisante. Ainsi, on trouve nombre d'aides à la conduite (alerte de franchissement de ligne, freinage d'urgence autonome, reconnaissance des panneaux) et une liste assez complète d'équipements de confort incluant notamment la climatisation à régulation électronique, les quatre vitres électriques...

♥ ZEN

Moyennant un supplément de 2 600 € par rapport à la finition Life, l'exécution Zen apporte quelques plus, dont l'aide au stationnement avant, l'accès à bord sans clé et surtout, le système R-Link 2 qui se pilote via un écran tactile de 7 pouces. À noter que cet ensemble multimédia intègre un GPS avec une cartographie Europe.

♥ INTENS

Par rapport à l'exécution Zen, l'Intens réclame une "rallonge" allant de 3 100 € (moteur dCi 130 ch) à 2 500 € (moteur dCi 175 ch). Si la somme supplémentaire à déboursier est significative, le gain en matière d'équipements l'est tout autant. Ainsi, on note l'arrivée, entre autres, de la sellerie cuir, des sièges avant électriques chauffants, de la caméra de recul et du grand écran tactile de 8,7 pouces.

INITIALE PARIS

La plus huppée des finitions n'est livrable qu'avec le moteur dCi 175 ch. Comparée à la finition Intens, l'Initiale Paris impose un effort financier de 2 000 € qui est justifié par une présentation encore plus soignée, une sellerie cuir de plus belle facture et un ensemble audio signé Bose.

ANTHONY BERNIER

YANN LEFEBVRE



Le comportement routier manque un peu d'agilité, mais le confort est royal !

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK HIVER

(400 €)

Ce pack est disponible avec les exécutions Zen, Intens et Initiale Paris. Il comprend, sur la finition Zen, le pare-brise chauffant, les sièges avant chauffants, les lave-phares et le volant chauffant. Sur Intens et Initiale Paris, qui possèdent déjà de série des sièges avant chauffants, on trouve en plus une banquette arrière chauffante.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK CITY

(770 €)

Cette fois, c'est uniquement la finition Intens qui est concernée par ce pack qui regroupe le hayon motorisé avec ouverture mains-libres et le système Easy Park Assist qui prend en charge les manœuvres de stationnement. À noter que ce pack est fourni de série sur les versions Initiale Paris.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

EN VRAC...

(DE 0 À 1 200 €)

Même en entrée de gamme (Life), le Koleos dispose d'une panoplie d'équipements assez complète. Reste qu'il est possible d'agréments l'ordinaire en optant pour quelques options. Parmi elles, on retiendra, pour la finition Life, le radar de stationnement arrière (300 €) et la caméra de recul (300 €). Sur l'exécution Zen, l'ensemble audio Bose incluant pas moins

de 12 haut-parleurs (800 € sur Intens). Le toit ouvrant panoramique électrique (1 200 €) s'adresse, lui, à toutes les finitions, exception faite de la Life. Enfin, notez que la sellerie cuir Noir Titane montée de série sur l'exécution Intens peut être remplacée, gratuitement, par une sellerie cuir de couleur Gris Platine ou Marron Sienne.

CONSEILLÉ PAR L'AJ: RADAR ARRIÈRE ET CAMÉRA DE REcul

AIDES À LA CONDUITE

En plus du freinage d'urgence autonome, de l'alerte de franchissement de ligne et de la reconnaissance des panneaux disponibles dès le premier niveau de finition, le Koleos propose, de série, sur l'exécution Zen, l'Eco Monitoring qui vous dispense des conseils de conduite pour consommer moins. Sur Intens, c'est la gestion automatique des phares (passage feux de route/feux de croisement) qui s'ajoute à la liste des équipements. Enfin, l'exécution Initiale Paris a droit à un système de stationnement semi-automatique.

ENSEMBLE MULTIMÉDIA

À l'instar de la Mégane, de la Talisman ou encore de l'Espace, le Koleos reçoit, à partir de la finition Intens, le grand écran tactile de 8,7 pouces qui permet de piloter très confortablement l'ensemble des fonctions de la voiture. À noter que sur ce point, il se distingue de ses petits frères que sont le Captur et le Kadjar qui, eux, n'ont pas droit à ce luxe.

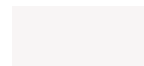
LES TEINTES

Peinture gratuite



Blanc

Peintures métallisées 740 €



Blanc Perle



Bleu de Saxe



Gris Argenté



Gris métallique



Beige Minéral



Rouge Senois



Noir Métal

Peinture spéciale 940 €



Noir Améthyste
(réserve Initiale
Paris)

LES JANTES



Jantes de série
sur les finitions
Life et Zen.



Jantes alliage
de série sur la
finition Intens.



Jantes de série
sur la finition
Initiale Paris.



Jantes en option
sur la finition Zen
(500 €).



Jantes en option
sur la finition
Intens (600 €).

NOTRE CHOIX

1.6 dCi 130 ch Intens

35 600 € hors option - Malus écologique : 0 €

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n° 989

Le Koleos nous rend là une copie plutôt satisfaisante, notamment pour tout ce qui touche au confort. L'équipement de série est lui aussi assez complet et la présentation générale est soignée. Côté moteur, nous avons opté pour le 1.6 dCi 130 ch qui n'est certes pas un monstre de puissance, mais qui s'avère plus plaisant à l'usage, et guère moins performant, que le 2.0 dCi 175 ch. Côté finitions, les exécutions Zen et Intens sont les plus attractives.

MINI COOPER

La troisième génération de Mini ne bouscule pas les codes stylistiques et ne décevra pas les aficionados. En revanche, côté mécanique, beaucoup de changements et donc quelques interrogations concernant la fiabilité... Par Pascal Serres Par Arnaud Saunier

Si le style extérieur peut donner à penser qu'il s'agit d'une simple évolution, qu'on ne s'y trompe pas, la Mini troisième du nom est bel et bien une nouvelle voiture : plate-forme inédite, nouveaux moteurs... Même les trains roulants ont été modifiés. Cela donne d'ailleurs lieu à quelques déconvenues, notamment au niveau des suspensions avant.

Les changements sont aussi notables à l'intérieur, avec le retour à une instrumentation plus classique. Dommage que la finition, malgré quelques progrès, ne soit pas vraiment d'un excellent niveau et que les bruits apparaissent rapidement dans l'habitacle. Côté mécanique, les pannes graves sont assez rares. Seul "problème", le charme de la voiture opère toujours, du coup, la cote reste soutenue, les acheteurs auront donc bien du mal à la négocier.

LA GAMME

en essence				
	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	One 1.2	75	5,1	Ce bloc récent est un peu à la peine sur route et manque de tonus.
	One 1.2	102	4,7	Une version agréable qui s'adapte bien à un usage urbain.
	Cooper 1.5	136	4,7	Ce 3 cylindres se marie bien avec le caractère joueur du châssis.
	Cooper S 2.0	192	5,7	Une bonne version qui allie confort, performance... et gourmandise!
	JCW 2.0	231	6,3	Cette variante sportive se montre très convaincante mais sacrifie un peu le confort.
Diesel	One D 1.5	95	3,4	Un petit diesel pour les moins exigeants, car un peu juste sur route.
	Cooper D 1.5	116	3,5	Ce bloc à 3 cylindres est peu agréable à l'oreille mais sait répondre présent.
	Cooper S D 2.0	170	4	Ce diesel nerveux est sympathique en toutes les circonstances.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 11 700 €

Diesel : à partir de 12 300 €

Génération : actuelle (3^e)

Commercialisation : depuis mars 2014

Restylage : aucun

Carrosserie : 3 ou 5 portes

Modèles en circulation : 49 100

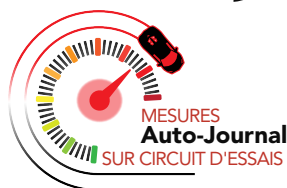




NOTRE CHOIX

1.5 136 ch de 2014

1^{er} prix prospecté: **14 900 €**
24 047 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	136 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 250 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 499 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques AV/AR	205/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,82/1,73/1,42/2,58 m
Poids/tractable freiné	1 145 kg/NC

Performances

1 000 m d. a.	29,8 s
0 à 100 km	8,2 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9,2/11,7/15 s
Vitesse maxi	201 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	17 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/125 cm
Volume de coffre	200 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 910 €	Carte grise**: 233,10 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,8/6,4/6,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	606 km/40 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	350 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	200 €	Embrayage	350 €
Disques AV	220 €	FAP	390 €
Disques AR	160 €	Pneus (1 paire)	250 €
Plaquettes AV	140 €	Feu AV	530 €
Plaquettes AR	130 €	Feu AR	150 €
Filtre à air	39 €	Bouclier AV	350 €
Filtre à huile	20 €	Bouclier AR	390 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

SUSPENSION

Bruit et claquement dans le train avant, essentiellement du côté droit. En cause, un triangle de suspension défectueux qui doit être remplacé.

AUTRES DÉFAILLANCES

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement de l'avertisseur sonore (faux contact). Fonctionnement heurté du Bluetooth (déconnexion inopinée du téléphone) et défaut de la prise USB: résolu par une mise à jour.

HABITACLE

Apparition de grincements au niveau de divers éléments de la planche de bord, du compteur central, du rétroviseur

intérieur et, parfois, du toit ouvrant. Mouvements de l'afficheur tête haute bruyants. Qualité perfectible des plastiques arrière, ceux en partie basse de la planche de bord et ceux des montants de portière.

CARROSSERIE

Défaut d'alignement du hayon, qui peut rendre la fermeture difficile: un réglage doit être opéré en concession.

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

AIRBAGS (JANVIER 2017)

Sur les Mini de 2016, les airbags de genoux et/ou latéraux risquent de ne pas fonctionner correctement ou de ne pas se déclencher. Après vérification, les airbags incriminés sont remplacés.

MOTEUR (AVRIL 2016)

Remplacement des coussinets de palier de guidage latéral du vilebrequin (usure prématurée) sur les Mini 2.0 (Cooper S et JCW) produites du 5 août 2014 au 9 juin 2015. Il est probable que le témoin d'alerte moteur s'allume et que ce dernier fonctionne en mode dégradé. Des casses moteurs sont possibles.

EGR (DÉCEMBRE 2015)

Sur les Mini One D et Cooper D fabriquées du 02 avril 2015 au 24 août 2015, la vanne EGR peut provoquer un fonctionnement irrégulier du moteur au ralenti. Après un arrêt, ce dernier peut refuser de démarrer. La vanne doit être remplacée.

LUBRIFICATION (JUIN 2015)

Apparition de fissures sur l'échangeur thermique huile/eau (remplacement du support de filtre à huile).

SIÈGE (DÉCEMBRE 2014)

Risque de mauvais verrouillage du système de réglage longitudinal des sièges avant.

FERMETURE CENTRALISÉE (SEPTEMBRE 2015)

Mise à jour du système de connexion à distance (Mini Connected) sur les voitures construites jusqu'en décembre 2014 pour pallier une faille de sécurité dans la protection électronique du système d'ouverture centralisé.

ROUE DE SECOURS (DÉCEMBRE 2014)

Sur les Mini construites de novembre 2013 à septembre 2014, l'écrou de fixation de la roue de secours risque de se dévisser. La roue de secours pourrait alors tomber.

BOÎTE DE VITESSES (DÉCEMBRE 2014)

Sur les voitures des millésimes 2014 et 2015, le logiciel de boîte automatique doit être reprogrammé car il serait possible de quitter la voiture alors que la boîte n'est pas en position "P".

LE BILAN FIABILITÉ

Les petits désagréments ne sont pas rares mais ils ne sont pas souvent immobilisants. En outre, ce sont surtout les premiers modèles qui sont concernés. Et, depuis fin 2015, les incidents se raréfient.

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

30 marques et 2000 modèles neufs et d'occasion reconditionnés



29 agences
en France



Aramisauto.com

jusqu'à **-30%***

Satisfait ou
remboursé

15 jours ou 1 000 km

Occasions
reconditionnées

Financement
sur-mesure

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

LE PRIX DU NEUF

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

GIULIETTA				
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	773	22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	M	50	24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	0	29 900
Veloce TCT	14	M	2 300	35 600
1.6 JTDm 120 ch	6	0	0	24 990
2.0 JTDm 150 ch	7	0	0	26 990
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9	0	0	32 800
Surcoût Super : "base" + 2 060 €				
Surcoût Lusso : Super + 2 750 €				

GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	353	37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	M	1 153	54 190
Quadrifoglio	40	M	10 000	80 290
2.2 Diesel 136 ch	7	0	0	39 300
2.2 Diesel 150 ch	7	0	0	32 990
2.2 Diesel 180 ch Super	9	0	0	39 690
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	11	0	0	51 390
Surcoût Super : "base" + 4 300 €				
Surcoût Sport : Super + 4 600 €				
Surcoût Lusso : Sport + 300 €				

NOUVEAU STELVIO				
2.0T 200 ch Q4 Auto.	12	M	2 940	43 700
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M	2 940	51 700
2.2 Diesel 150 ch Auto.	8	0	0	39 300
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10	0	0	41 700
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	M	50	49 600
Surcoût Super : "base" + 4 000 €				
Surcoût Lusso : Super + 4 500 €				

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

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



Audi
Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e
Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI Ultra 82 ch	4	0	18 000
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 450
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 520
S1	14	M 3 113	35 770
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	20 200
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 550
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 800 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 700 €			
A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 800 €			

NOUVEAU Q2				
1.0 TFSI 116 ch	6	0	0	25 420
1.4 TFSI COD 150 ch	8	0	0	27 460
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	NC	NC	NC	33 880
1.6 TDI 116 ch	5	0	0	27 050
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	0	0	33 470
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	M	53	35 510
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 3 400 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €				

A3 (3 PORTES)				
1.0 TFSI 115 ch	6	0	0	24 920
1.5 TFSI CaD 150 ch	8	0	0	26 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	0	0	31 150
S3 Quattro S tronic	19	M	953	53 180
1.6 TDI 116 ch	5	0	0	26 450
2.0 TDI 150 ch	7	0	0	28 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	0	0	34 830
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 2 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €				

A3 BERLINE (4 PORTES)				
RS3 Quattro S tronic	29	M	9 353	62 900
Surcoût : 3 portes + 1 750 €				

A3 SPORTBACK (5 PORTES)				
RS3 Quattro S tronic	29	M	9 660	61 500
e-tron Design	6	B	1 000	42 230
Surcoût : 3 portes + 1 200 €				

A3 CABRIOLET				
1.4 TFSI 115 ch	6	0	0	31 920
1.5 TFSI 150 ch	7	0	0	33 960
2.0 TFSI 190 ch S tronic	10	M	90	38 150
S3 S tronic	20	M	1 740	59 150
1.6 TDI 116 ch	5	0	0	33 450
2.0 TDI 150 ch	7	0	0	35 490
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	73	41 830
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 2 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €				

TT				
1.8 TFSI 180 ch	10	M	173	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	M	300	41 830
S Quattro S tronic	20	M	2 010	59 560
RS Quattro S tronic	28	M	9 050	74 800
2.0 TDI 184 ch	9	0	0	41 220
Surcoût S line : "base" + 4 500 €				

TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				

Q3				
1.4 TFSI 125 ch	7	M	150	30 960
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	M	50	32 480
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M	1 373	38 940
RS Quattro S tronic	23	M	10 000	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	M	10 000	66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	0	30 930
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	0	32 710
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	M	50	34 910
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	113	40 160
Surcoût Ambiente : "base" + 2 950 €				
Surcoût S line : Ambiente + 2 600 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €				

A4				
1.4 TFSI 150 ch	8	0	0	31 970
2.0 TFSI Ultra 190 ch S tronic	10	0	0	37 680
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro Ultra S tr.	15	M	613	48 310
S4 Quattro Tiptronic	24	M	4 673	71 930
2.0 TDI 122 ch	6	0	0	33 410
2.0 TDI 150 ch	7	0	0	35 480
2.0 TDI Ultra 150 ch	7	0	0	35 680
2.0 TDI 190 ch S tronic	10	0	0	40 770
2.0 TDI Ultra 190 ch S tronic	10	0	0	40 970
3.0 TDI 218 ch Design Quattro S tronic	12	0	0	50 980
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	M	173	54 560
Surcoût S line : Ambiente + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 600 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €				

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

A4 ALLROAD QUATTRO				
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	M	1 050	51 160
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	M	53	48 460
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	M	53	50 270
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	M	300	53 830
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	M	410	57 410
Surcoût Design Luxe : Design + 5 350 €				

NOUVELLE A5 COUPÉ				
2.0 TFSI 190 ch	11	M	50	40 370
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	113	46 500
S5 Tiptronic	24	M	4 673	75 700

RS 5 Tiptronic	34	10 000	95 000
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12	0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16		53 54 510

NOUVELLE A5 SPORTBACK				
1.4 TFSI 150 ch S tronic	8	0	0	39 130
2.0 TFSI 190 ch	10	M	60	40 370
2.0 TFSI 252 S tronic	15	M	253	46 500
S5 Tiptronic	24	M	4 673	75 700
2.0 TDI 150	7	0	0	39 200
2.0 TDI 190	10	0	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	0	42 235
3.0 TDI 218 S tronic	12	0	0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	M	90	54 510
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				

NOUVELLE A5 CABRIOLET				
2.0 TFSI 190 ch	10	253	44 970	
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	540	51 100
S5 Quattro Tiptronic	24	M	6 300	80 300
2.0 TDI 190 ch S tronic	10	0	0	48 900
3.0 TDI 218 ch S tronic	12	0	0	53 150
3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic	17	M	1 153	59 110
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				

NOUVEAU Q5				
2.0 TFSI 252 Quattro S tronic	15	M	1 873	49 750
S05 Tiptronic	24	M	9 660	75 000
2.0 TDI 150	8	0	0	40 750
2.0 TDI 163 Quattro S tronic	9	M	60	46 550
2.0 TDI 190 Quattro S tronic	10	M	60	48 050
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 5 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 500 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 300 €				

A6				
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	173	49 860
S6 Quattro S tronic	34	M	10 000	94 560
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	0	41 460
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	0	0	45 160
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12	0	0	50 520
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	M	113	56 790
3.0 BITDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	M	2 610	67 050
Surcoût S line : Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 0 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 300 €				

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

A6 ALLROAD QUATTRO				
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	M	860	57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	M	860	60 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	M	1 260	63 390
3.0 BITDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	M	5 113	73 650
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €				

Surcoût S line: Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Ambition Luxe: S line + 0 €				
Surcoût Avus: Ambition Luxe + 5 300 €				
AG AVANT (BREAK)				
RS6 Quattro Tiptronic	47	M	10 000	126 450
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M	10 000	135 160
Surcoût: base + 1 400 € + 2 000 €				

220d 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			
sDrive18i Lounge	7	0	32 950
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	953 40 950
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	953 43 700
sDrive16d Première	6	0	31 800
sDrive18d Lounge	7	0	35 600
sDrive20d Lounge	8	0	38 850
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140 45 150
Surcoût Lounge : Première + 1 600 €			
Surcoût Sport : Lounge + 4 350 €			
Surcoût xLine : Sport + 450 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 € à + 3 300 €			
SÉRIE 3 BERLINE			
318i Lounge	7	0	34 300
320i Lounge	10	M	53 37 750
330i xDrive Lounge Auto.	15	M	353 48 300
340i Lounge Plus	21	M	5 113 49 300
M3	32	M	10 000 85 950
M3 Pack Compétition	34	M	10 000 92 650
330e Lounge	8	B	1 000 46 500
316d Lounge	6	0	34 300
318d Lounge	7	0	36 900
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	40 350
320d Lounge	10	0	40 350
330d Lounge Auto.	12	M	60 49 400
335d xDrive Lounge Auto.	20	M	690 56 100
Surcoût Sport : Lounge + 2 560 €			
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			
320i Lounge Auto.	10	M	113 42 250
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	860 50 150
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	4 253 56 350
318d Lounge	8	0	39 350
320d Lounge	10	0	42 800
330d Lounge Auto.	15	M	613 51 850
335d Lounge xDrive Auto.	20	M	1 153 57 950
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury : Sport + 5 350 €			
Surcoût M Sport : Sport + 3 450 €			
NOUVELLE SÉRIE 4 COUPÉ			
420i Lounge	10	M	173 41 200
430i Lounge	15	M	690 45 800
440i Lounge	20	M	5 113 52 800
M4	32	M	10 000 87 300
M4 Pack Compétition	34	M	10 000 94 100
418d Lounge	8	0	40 150
420d Lounge	10	0	43 200
430d Lounge Auto.	15	M	60 52 500
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	690 58 700
Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €			
Surcoût Luxury : Sport + 5 850 €			
Surcoût M Sport : Sport + 4 850 €			
NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
Surcoût : coupé + 0 €			
NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 6 900 € à + 9 650 €			
X3			
sDrive20i Lounge Auto.	11	M	2 153 43 300
xDrive28i Lounge Auto.	15	M	3 113 51 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000 59 650
sDrive18d Lounge	8	0	40 000
xDrive20d Lounge	10	M	210 45 900
xDrive30d Lounge Auto.	15	M	1 260 54 750
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300 63 500
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 700 €			
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €			
Surcoût M Sport : xLine + 50 € à + 2 860 €			
X4			
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	3 113 58 550
M40i Auto.	25	M	10 000 71 100
xDrive20d Lounge Plus	10	M	210 53 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	1 260 62 300
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300 66 450
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €			
NOUVELLE SÉRIE 5			
520i Lounge Auto.	10	0	46 400
530i Lounge Auto.	14	0	55 600
540i Lounge Auto.	22	M	1 260 62 400
M550i xDrive Auto.	35	M	10 000 89 950
530e Lounge	13	B	1 000 56 800
520d Lounge	10	0	47 100
520d EfficientDynamics Auto.	10	0	49 900
530d Lounge Auto.	15	0	59 850
540d Lounge xDrive Auto.	20	M	353 67 500
M550d xDrive Auto.	28	M	1 873 88 900
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 + 2 600 €			

SÉRIE 5 GRAN TURISMO			
535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	10 00 69 100
520d Lounge Plus Auto.	10	M	773 56 100
530d Lounge Plus Auto.	15	M	1 740 63 550
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	4 253 71 100
Surcoût Luxury : Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 1 650 € à + 1 700 €			
SÉRIE 6 GRAN COUPÉ			
640i Lounge Plus Auto.	21	M	5 573 88 950
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000 102 800
M6 DKG	47	M	10 000 144 000
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000 152 900
640d Lounge Plus Auto.	20	M	690 91 600
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €			
SÉRIE 6 CABRIOLET			
Surcoût : Gran Coupé + 5 150 € à + 7 950 €			
X5			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000 71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 000 87 850
M Auto.	49	M	10 000 129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	0	75 150
sDrive25d Lounge Auto.	13	M	410 56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 153 70 050
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300 75 150
M50d Auto.	26	M	5 340 98 800
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 850 € + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €			
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			
X6			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000 75 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000 91 600
M Auto.	49	M	10 000 137 700
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 300 73 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290 78 900
M50d Auto.	26	M	5 573 103 700
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €			
SÉRIE 7			
740i Auto.	21	M	1 873 93 800
750i xDrive Auto.	34	M	10 000 110 900
M760 Li xDrive Auto.	54	0	10 000 187 200
740e	13	B	1 000 96 050
725d Auto.	13	0	84 800
730d Auto.	15	0	89 150
740d xDrive Auto.	20	M	60 99 500
750d xDrive Auto.	28	M	1 260 110 900
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €			
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 € à + 20 000 €			
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €			
i8			
Hybride rechargeable	11	B	1 000 138 950
CITROËN			
C-ZERO			
C-Zero Confort	1	B	6 000 26 900
NOUVELLE E-MEHARI			
Electrique	1	B	6 000 25 000
C1 (3 PORTES)			
1.0 VTI 68 ch Live	4	0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Shine	4	0	14 150
Surcoût Feel : Live + 1 800 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 400 €			
C1 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
C3			
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	16 900
1.6 BlueHDi 75 Live	4	0	15 550
1.6 BlueHDi 100 Feel	5	0	18 300
Surcoût Feel : Live + 1 550 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 800 €			
NOUVEAU C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 82 Live	4	0	15 950
1.2 PureTech 110 Feel	6	0	19 250
1.2 PureTech 130 Shine	7	0	22 250
1.6 BlueHDi 100 Live	5	0	18 950
1.6 BlueHDi 120 Feel	6	0	21 950
Surcoût Feel : Live + 1 800 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 000 €			
C4 CACTUS (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 Feel	5	0	19 000
1.6 Blue HDi 100 ch Feel	5	0	20 450
Surcoût Feel : Live + 1 850 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 750 €			
NOUVELLE C-ELYSEE			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	16 750
C4 BERLINE (5 PORTES)			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	18 950
1.2 PureTech 130 ch Feel	6	0	22 550
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	21 200
1.6 BlueHDi 120 ch Feel	6	0	24 600
Surcoût Feel : Live + 2 200 €			
Surcoût Shine : Feel + 3 200 €			
NOUVEAU C4 PICASSO			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	25 950

1.1 THP 165 ch Feel Auto.	9	M	73	30 700
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5		0	26 800
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6		0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7		0	31 500
Surcoût Feel : Live + 2 050 €				
Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €				
NOUVEAU GRAND C4 PICASSO				
Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €				
NEMO MULTISPACE				
1.3 HDi 80 ch Attraction	4		0	16 100
Surcoût Confort : Attraction + 2 050 €				
Surcoût XTR : Confort + 400 €				
BERLINGO MULTISPACE				
1.2 PureTech 110 ch Feel	6		0	21 550
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4		0	21 550
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	22 250
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6		0	24 400
E-Berlingo Taille M Feel	1	6 000	30	100
Surcoût XTR : Feel + 700 €				
Surcoût Shine : Feel + 1 800 € à + 3 000 €				
DACIA				
DACIA PARIS				
Tel : 01 80 18 00 44				
www.renaultparis.fr				
TYPE				
NOUVELLE SANDERO				
1.0 SCe 75	4		0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5		0	10 400
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4		0	11 350
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4		0	13 050
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €				
NOUVELLE SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90	5		0	12 720
1.5 dCi 90	5		0	14 270
NOUVELLE LOGAN				
1.0 SCe 75	4		0	7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5		0	10 200
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4		0	11 150
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4		0	12 850
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €				
NOUVELLE LOGAN MCV				
1.0 SCe 75	4		0	8 990
0.9 TCe 90 Silver Line	5		0	11 950
1.5 dCi 75 Silver Line	4		0	12 900
1.5 dCi 90 Silver Line	4		0	13 500
NOUVELLE LOGAN MCV STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch	5		0	13 700
1.5 dCi 90 ch	4		0	15 050
NOUVEAU LODGY				
1.6 SCe 100 ch	6	M	410	10 150
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6		0	13 350
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5		0	14 550
1.5 dCi 110 ch Silver Line	5		0	15 350
Surcoût Silver Line : "base" + 1 500 €				
NOUVEAU LODGY STEPWAY				
1.2 TCe 115 ch	6		0	14 450
1.5 dCi 110 ch	6		0	16 450
DUSTER				
1.6 SCe 115 ch	6	M	860	11 990
1.2 TCe 125 ch Silver Line	7	M	353	15 250
1.5 dCi 90 ch	5		0	13 800
1.5 dCi 110 ch Silver Line	6		0	16 150
Surcoût Silver Line : "base" + 1 750 € à + 1 760 €				
Surcoût Lauréate Plus : Silver Line + 1 000 €				
Surcoût Black Touch : Lauréate Plus + 1 000 €				
NOUVEAU DOKKER				
1.6 SCe 100 ch	6	M	473	9 650
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	M	73	12 850
1.5 dCi 75 ch Silver Line	4		0	13 950
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5		0	14 450
Surcoût Silver Line : "base" + 1 500 €				
NOUVEAU DOKKER STEPWAY				
1.2 TCe 115 ch	6	M	73	14 250
1.5 dCi 90 ch	5		0	15 850
DS				
TYPE				
DS 3				
1.2 PureTech 82 ch Chic	4		0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5		0	18 900
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	6		0	20 100
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M	60	24 800
Performance	11		0	27 950
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	20 100
1.6 BlueHDi 120 ch Performance Line	5		0	24 700
Surcoût Be Chic : Chic + 1 250 €				
Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €				
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 100 €				
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 650 €				
DS 3 CABRIO				
1.2 PureTech 110 ch So Chic	5		0	23 000
1.2 PureTech 130 ch So Chic	6		0	24 200
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M	60	27 400
Performance	11		0	30 500

Surcôt "base": Wild + 1 000 €
 Surcôt Cross: "base" + 1 700 €

PUNTO (5 PORTES)				
1.2 69 ch Pop	4	0	11 990	
1.4 77 ch Easy	5	M	113	13 490
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5	0	14 990	
1.3 Diesel 95 ch Pop	4	0	15 490	
Surcôt Easy: Pop + 1 000 €				
Surcôt Lounge: Easy + 1 000 €				
TIPO BERLINE				
1.4 95 ch	5	M	140	12 490
1.6 110 ch Easy ATX	6	M	953	16 590
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	14 990	
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	17 590	
Surcôt Pop: "base" + 1 300 €				
Surcôt Easy: Pop + 1 300 €				

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

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

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

ABARTH 124 SPIDER				
1.4 Turbo 170 ch Scorpion	9	M	1 153	37 000
Surcôt "base": Scorpion + 3 000 €				

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

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

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

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA +			
1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4	0	9 990
1.2 Ti-VCT 85 ch Ultimate	5	0	11 690

NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)			
1.1 70 ch Essential	5	0	13 950
1.1 85 ch Essential	5	0	14 550
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	16 550
1.0 EcoBoost 125 ch 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

Surcôt Trend: Essential + 800 €
 Surcôt ST-Line: Trend + 1 300 €
 Surcôt Titanium: ST-Line + 0 €
 Surcôt Vignale: Titanium + 1 450 €

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

FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	410
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	M	50
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	2 610
RS	24	M	5 810
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	22 600
1.5 TDCI Econetic 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

Surcôt Executive: Trend + 1 250 €
 Surcôt Titanium: Executive + 1 450 €
 Surcôt ST-Line: Titanium + 0 €

FOCUS SW (BREAK)			
Surcôt: berline + 600 €			

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

Surcôt Titanium: Trend + 1 550 €
 Surcôt Titanium S: Titanium + 1 150 €

C-MAX			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 500
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	24 700
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	773
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	25 500
1.5 TDCI Econetic 105 ch Trend	5	0	25 900
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	26 700
2.0 TDCI 150 ch Titanium	8	0	30 200
2.0 TDCI 170 ch Titanium X PowerShift	8	M	60

Surcôt Titanium: Trend + 2 000 €
 Surcôt Titanium X: Titanium + 1 700 €

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

KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	690
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	690
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	4 810
1.5 TDCI 120 ch Trend	8	0	26 500

2.0 TDCI 150 ch Trend 8 0 28 750
 2.0 TDCI 180 ch Titanium 4x4 10 M 210 35 000
 Surcôt Titanium: Trend + 3 050 €

Surcôt ST-Line: Titanium + 1 900 €
 Surcôt Vignale: ST-Line + 3 950 €

MONDEO			
Hybrid 187 ch Executive (4 portes)	9	0	35 450
1.5 TDCI Econetic 120 ch Executive	6	0	32 250
2.0 TDCI 150 ch Executive	7	0	33 650
2.0 TDCI 180 ch Executive	9	0	35 450

Surcôt ST-Line: Executive + 2 250 €

MONDEO SW			
Surcôt: berline + 1 000 €			

S-MAX			
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	M	1 260
2.0 TDCI 240 ch Titanium Auto.	15	M	7 073
2.0 TDCI 120 ch Trend	6	M	60
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	M	60
2.0 TDCI 180 ch Titanium	10	M	60
2.0 TDCI Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773

Surcôt Titanium: Trend + 2 000 €
 Surcôt Vignale: Titanium + 6 700 €

GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	1 260
2.0 TDCI 120 ch Trend	6	73	38 150
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	73	39 650
2.0 TDCI 180 ch Titanium	10	73	45 050
2.0 TDCI Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773

Surcôt Titanium: Trend + 2 200 €

EDGE			
2.0 TDCI 180 Titanium	10	M	1 260
2.0 TDCI 210 Titanium PowerShift	12	M	1 260
Surcôt Sport: Titanium + 3 000 €			
Surcôt Vignale: Sport + 3 700 €			

MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost 317 ch	21	M	8 173
5.0 GT 418 ch	33	M	10 000

MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcôt: Fastback + 4 400 €			

TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	0	13 420
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	4	0	14 420
1.5 TDCI 95 ch Ambiente	5	0	14 920

Surcôt Trend: Ambiente + 750 €
 Surcôt Sport: Trend + 1 740 €
 Surcôt Titanium: Trend + 1 200 €

TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	0	20 725
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	5	0	21 225
1.5 TDCI 100 ch Ambiente	5	0	21 825
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	24 325

Surcôt Trend: Ambiente + 1 400 €
 Surcôt Titanium: Trend + 2 100 €

GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcôt: "court" + 600 €			

HONDA

TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	0	20 725
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	5	0	21 225
1.5 TDCI 100 ch Ambiente	5	0	21 825
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	24 325

Surcôt Trend: Ambiente + 1 400 €
 Surcôt Titanium: Trend + 2 100 €

GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcôt: "court" + 600 €			

HONDA

FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	410
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	M	50
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	2 610
RS	24	M	5 810
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	22 600
1.5 TDCI Econetic 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

Surcôt Executive: Trend + 1 250 €
 Surcôt Titanium: Executive + 1 450 €
 Surcôt ST-Line: Titanium + 0 €

FOCUS SW (BREAK)			
Surcôt: berline + 600 €			

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

Surcôt Titanium: Trend + 1 550 €
 Surcôt Titanium S: Titanium + 1 150 €

C-MAX			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 500
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	24 700
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	773
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	25 500
1.5 TDCI Econetic 105 ch Trend	5	0	25 900
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	26 700
2.0 TDCI 150 ch Titanium	8	0	30 200
2.0 TDCI 170 ch Titanium X PowerShift	8	M	60

Surcôt Titanium: Trend + 2 000 €
 Surcôt Titanium X: Titanium + 1 700 €

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

KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	690
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	690
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	4 810
1.5 TDCI 120 ch Trend	8	0	26 500

2.0 TDCI 150 ch Trend 8 0 28 750
 2.0 TDCI 180 ch Titanium 4x4 10 M 210 35 000
 Surcôt Titanium: Trend + 3 050 €

Surcôt ST-Line: Titanium + 1 900 €
 Surcôt Vignale: ST-Line + 3 950 €

MONDEO			
Hybrid 187 ch Executive (4 portes)	9	0	35 450
1.5 TDCI Econetic 120 ch Executive	6	0	32 250
2.0 TDCI 150 ch Executive	7	0	33 650
2.0 TDCI 180 ch Executive	9	0	35 450

Surcôt ST-Line: Executive + 2 250 €

MONDEO SW			
Surcôt: berline + 1 000 €			

S-MAX			
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	M	1 260
2.0 TDCI 240 ch Titanium Auto.	15	M	7 073
2.0 TDCI 120 ch Trend	6	M	60
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	M	60
2.0 TDCI 180 ch Titanium	10	M	60
2.0 TDCI Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773

Surcôt Titanium: Trend + 2 200 €

GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	1 260
2.0 TDCI 120 ch Trend	6	73	38 150
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	73	39 650
2.0 TDCI 180 ch Titanium	10	73	45 050
2.0 TDCI Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773

NOUVEAU COMPASS				
1.4 MultiAir 140 ch Sport	8		690	24 950
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10		2 773	37 250
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0	27 250
2.0 MultiJet 140 ch Longitude 4x4	8		353	32 600
2.0 MultiJet 170 ch Limited 4x4 Auto.	9		1 153	40 750
Surcôt Longitude : Sport + 2 150 €				
Surcôt Limited : Longitude + 3 850 €				
Surcôt 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
Surcôt Sahara : Sport + 7 100 €				
Surcôt Rubicon : Sahara + 2 000 €				

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)				
Surcôt : Wrangler + 2 500 €				

CHEROKEE				
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8		410	36 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10		1 260	42 650
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12		1 260	47 450
Surcôt 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
Surcôt Trailhawk : Limited + 7 000 €				
Surcôt Overland : Trailhawk + 4 500 €				
Surcôt Summit : Overland + 4 000 €				
Surcôt 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	
Surcôt Active: Motion + 1 500 €				
Surcôt GT Line : Active + 2 100 €				

NOUVELLE RIO				
1.2 84 ch Motion	4		0	13 490
1.0 T-GDI 100 ch Active	5		0	16 190
1.4 100 ch Active Auto.	6		473	16 590
1.4 CRDI 90 ch Motion	4		0	15 890
Surcôt Active : Motion + 1 700 €				
Surcôt Premium : Active + 3 400 €				

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

NOUVEAU STONIC				
1.4 100 ch Motion	5		0	16 990
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0	19 990
1.6 CRDI 110 ch Active	6		0	21 490
Surcôt Active : Motion + 2 000 €				
Surcôt Premium : Active + 2 500 €				

SOUL				
1.6 GDI 132 ch Active	7		1 153	20 600
Sport DCT	12		2 153	27 600
1.6 CRDI 136 ch Active	7		50	23 100
Surcôt Premium : Active + 3 000 €				

SOUL EV				
EV	1		6 000	36 400
Surcôt 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 CRDI 136 ch Active	7		0	23 290
Surcôt GT Line : Active + 1 700 €				

CEE'D				
1.4 100 ch Motion	6		353	17 990
1.0 T-GDI 120 ch Active	6		0	22 290
1.6 GDI 135 Active DCT	7		253	23 290
1.4 CRDI 90 ch Motion	5		0	19 990
1.6 CRDI 110 ch Active	5		0	23 590
1.6 CRDI 136 ch Active	7		0	23 590
Surcôt GT Line : Active + 1 700 €				
Surcôt Premium : GT Line + 1 800 €				

CEE'D SW (BREAK)				
Surcôt : 5 portes + 1 100 €				

CARENS				
1.6 GDI 135 ch Motion	7		690	22 490
1.7 CRDI 115 ch Motion	6		0	24 690
1.7 CRDI 141 ch Active	7		0	28 490
Surcôt Active : Motion + 3 200 €				
Surcôt Premium : Motion + 2 600 €				

NIRO				
Motion	5		0	27 150
Rechargeable Active	4		1 000	36 250
Surcôt Active : Motion + 2 000 €				
Surcôt Design : Active + 2 000 €				
Surcôt Premium : Active + 2 000 €				

SPORTAGE				
1.6 GDI 132 ch Motion	7		1 050	23 090
1.6 T-GDI 177 ch GT Line Pk Pr. 4x4 DCT	10		5 810	37 590
1.7 CRDI 115 ch Motion	6		0	25 090
2.0 CRDI 136 ch GT Line	7		50	32 990
1.7 CRDI 141 Active DCT	7		60	30 990
2.0 CRDI 185 ch GT Line Pk Prem. 4x4 Auto.	11		3 853	40 790
Surcôt Active : Motion + 3 900 €				
Surcôt GT Line : Active + 1 800 €				
Surcôt GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €				
Surcôt Premium : GT Line Pack Premium + 0 €				

OPTIMA				
Hybride Rechargeable Premium				
1.7 CRDI 141 ch Premium	7		1 000	39 990
			0	32 990
Surcôt GT Line : Premium + 6 000 €				
Surcôt Ultimate : Premium + 6 000 €				

OPTIMA SW				
GT Auto.	7		10 000	42 990
Hybride Rechargeable Premium	6		1 000	41 490
1.7 CRDI 141 ch Premium	15		0	34 490
Surcôt GT Line : Premium + 6 000 €				
Surcôt Ultimate : Premium + 6 000 €				

SORENTO				
2.2 CRDI 200 ch Active	12		1 260	37 000
Surcôt Premium : Active + 4 000 €				
Surcôt Ultimate : Premium + 4 000 €				

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

LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
EVOQUE / EVOQUE COUPE				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15		3 660	45 150
2.0 Si4 290 ch HSE Dynamic Auto.	NC		5 340	63 650
2.2 eD4 150 ch Pure	9		0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12		0	40 800
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC		1 740	53 200

EVOQUE CABRIOLET				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic 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
Surcôt SE Dynamic : Pure + 5 100 €				
Surcôt HSE Dynamic : SE Dynamic + 5 850 €				









NOUVEAU DISCOVERY				
3.0 Si6 340 ch SE Auto.	NC		10 000	59 300
2.0 TD4 180 ch S Auto.	NC		3 290	50 900
2.0 SD4 240 ch S Auto.	NC		4 253	54 800
3.0 TD6 258 ch SE Auto.	NC		9 660	59 300
Surcôt SE : S + 2 450 € à 2 500 €				
Surcôt HSE : SE + 8 400 € à 8 420 €				
Surcôt HSE Luxury : HSE + 6 600 €				

DISCOVERY SPORT				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15		7 613	41 800
2.0 Si4 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	39 400
2.0 SD4 240 ch SE Auto.	NC		4 460	51 900
Surcôt SE : Pure + 4 500 € à 4 800 €				
Surcôt HSE : SE + 5 600 €				
Surcôt HSE 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
Surcôt R-Dynamic : "base" + 3 400 €				
Surcôt R-Dynamic S : S + 3 400 €				
Surcôt SE : R-Dynamic S + 1 700 €				
Surcôt R-Dynamic SE : SE + 3 400 €				
Surcôt HSE : R-Dynamic SE + 4 800 €				
Surcôt 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
Surcôt SE : S + 4 900 €				
Surcôt HSE : SE + 5 500 €				
Surcôt HSE Dynamic : HSE + 1 600 € à 2 500 €				
Surcôt Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 11 600 € à 12 200 €				

RANGE ROVER				
5.0 S/C Vogue Auto.	44		10 000	123 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16		7 613	98 800
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22		10 000	117 400
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18		3 473	136 500
Surcôt Vogue : HSE + 10 200 €				
Surcôt Autobiography : Vogue + 14 100 €				
Surcôt S/Autobiography : Autobiography + 55 300 € à 61 200 €				

RANGE ROVER SPORT				
3.0 S/C HSE Auto.	NC		10 000	76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43		10 000	96 700
SVR Auto.	NC		1 000	131 400
2.0 SD4 S Auto.	NC		3 473	63 300
3.0 TDV6 S Auto.	14		7 613	67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	19		8 460	77 400
4.4 SDV8 HSE Auto.	24		10 000	89 600
3.0 SDV6 Hybrid HSE	20		3 473	91 600

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

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

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût: coupé + 7 450 €

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

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

GLC

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

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

NOUVEAU GLC COUPÉ

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

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

CLASSE E

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

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

NOUVELLE CLASSE E BREAK

Surcoût: berline + 2 800 €

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN

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

NOUVELLE CLASSE E COUPÉ

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

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

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcoût: coupé + 6 400 €

CLASSE CLS COUPÉ

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

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

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcoût: Classe CLS + 800 €

NOUVELLE CLASSE S

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

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

CLASSE S COUPÉ

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

CLASSE S CABRIOLET				
500 Auto.	35		10 000	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50		10 000	202 800
65 AMG Auto.	NC		10 000	265 900

SL

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

AMG GT

GT	35		10 000	127 200
GT S	41		10 000	146 300
GT C Edition 50	NC		0	171 800
GT R	NC		10 000	174 800

NOUVELLE AMG GT ROADSTER

GT	NC		0	139 400
GT C	NC		10 000	171 200

CLASSE G

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

CLASSE GLE

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

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

CLASSE GLE COUPÉ

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

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

GLS

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

Surcoût Executive: "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG

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

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

CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure	NC		0	26 916
--------------	----	--	---	--------

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

MINI

TYPE CV B/M* PRIX

MINI 3 PORTES

One 75 ch	4		0	16 700
One 102 ch	5		0	18 150
Cooper 136 ch	7		0	21 100
Cooper S 192 ch	11		140	26 000
John Cooper Works	13		1 050	33 100
One D 95 ch	4		0	19 700
Cooper D 116 ch	5		0	22 550
Cooper SD 170 ch	9		0	27 450

MINI 5 PORTES

One 75 ch	5		0	17 600
One 102 ch	5		0	19 050
Cooper 136 ch	7		0	22 000
Cooper S 192 ch	9		253	26 900
One D 95 ch	5		0	20 600
Cooper D 116 ch	5		0	23 450
Cooper SD 170 ch	9		0	28 350

MINI CABRIO

One 102 ch	6		0	22 500
Cooper	7		0	25 450
Cooper S	11		410	30 350
John Cooper Works	13		1 050	37 450
Cooper D	6		0	26 900
Cooper SD	10		0	33 350

CLUBMAN

One	5		0	23 600
Cooper	7		0	25 600
Cooper S	11		773	30 300
John Cooper Works All4	14		4 253	38 500
One D	6		0	26 600
Cooper D	8		0	28 650
Cooper SD	10		0	32 300

NOUVEAU COUNTRYMAN

One	8		0	25 300
Cooper	8		0	27 300
Cooper S	11		540	32 000
John Cooper Works All4	14		4 460	40 300
e-All4	NC		NC	38 900
One D	8		0	28 300

Cooper D	8		0	30 350
Cooper SD	11		0	36 000

MITSUBISHI

TYPE CV B/M* PRIX

I-MIEV

Électrique	1		6 000	23 350
------------	---	--	-------	--------

NOUVELLE SPACE STAR

1.2 Mivec 80 ch Invite	4		0	13 800
------------------------	---	--	---	--------

Surcoût Intense Navi Connect: Invite + 2 200 €

ASX

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

Surcoût Intense Navi Connect: Invite + 2 500 €

OUTLANDER

2.0 150 ch Inform	9		2 010	29 900
2.2 DI-D 150 ch 2WD Invite	8		0	32 300

Surcoût Intense Navi: Invite + 2 700 €
 Surcoût Intstyle: Intense Navi 4WD + 7 800 €
 PHEV Intense

Surcoût Intense Style: Intense + 4 000 €
 Surcoût Intstyle: Intense Style + 7 000 €

NISSAN

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE MICRA

1.0 71 Visia	4		0	13 580
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5		0	15 480
1.5 dCi 90 Visia Pack	5		0	17 680

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

JUKE

1.6 94 ch Visia	7		353
-----------------	---	--	-----

1.6 BlueHDi 120 ch GT Line	6	0	23 050
Surcoût Active : Access + 1 900 €			
Surcoût Allure : Active + 1 950 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 450 €			

208 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût Féline : GT Line + 550 €			

2008			
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	18 500
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	22 050
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	23 000
1.6 BlueHDi 75 ch Active	4	0	19 950
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 350
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 500

Surcoût Allure : Active + 2 150 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 550 €			
Surcoût Crossway : GT Line + 450 €			

NOUVELLE 308			
1.2 PureTech 110 ch Access	5	0	20 550
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 400
1.6 THP 205 ch GT	11	73	32 150
GTi by Peugeot Sport	16	410	38 700
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5	0	26 100
2.0 BlueHDi 120 ch Allure	7	0	30 150

Surcoût Active : Access + 2 350 €			
Surcoût Allure : Active + 2 450 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			

NOUVELLE 308 SW			
Surcoût : berline + 850 € à + 950 €			

NOUVEAU 3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900
1.6 THP 165 Allure Auto.	9	M	60 34 050
1.6 BlueHDi 100 Access	5	0	27 400
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	30 200
2.0 BlueHDi 150 Allure	8	0	35 250
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	42 050

Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût Crossway : Allure + 1 900 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			

NOUVEAU 5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 700
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	140 36 050
1.6 BlueHDi 100 Access	5	0	28 200
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	32 200
2.0 BlueHDi 150 Allure	8	0	37 250
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	44 050

Surcoût Active : Access + 3 300 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €			

508			
1.6 THP 165 ch Active	9	M	60 30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 600
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	35 550
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	37 850
Surcoût Active : Active + 2 900 €			
Surcoût GT Line : +2 050 €			
Surcoût Féline : Allure + 3 450 €			
Surcoût GT : Féline + 300 €			

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

508 RXH (BREAK)			
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	44 050

BIPPER TEPEE			
1.3 HDi 80 ch Style	4	0	17 950

PARTNER TEPEE			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 200
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 150
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 900
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 950
Electric Active	1	B	6 000 29 900
Surcoût Outdoor : Active + 2 600 €			
Surcoût Allure : Active + 2 000 €			

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M	4 253 55 040
S	24	M	8 173 67 790

718 BOXSTER			
2.0	19	M	4 253 57 080
S	24	M	8 173 69 830

911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Carrera	25	M	9 973 100 295
Carrera 4	26	M	10 000 107 735
Carrera S	31	M	10 000 114 575
Carrera 4S	31	M	10 000 122 015
Targa 4	26	M	10 000 120 935
Targa 4S	31	M	10 000 135 215
Turbo	44	M	10 000 179 975
Turbo S	49	M	10 000 208 415
GT2 RS	NC		NC 289 175

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Carrera	26	M	10 000 113 495
Carrera 4	26	M	10 000 120 935
Carrera S	31	M	10 000 127 775
Carrera 4S	31	M	10 000 135 215
Turbo	42	M	10 000 193 175
Turbo S	49	M	10 000 221 615

NOUVELLE PANAMERA			
3.0	22	NC	93 407
4S	32	M	8 753 118 007

Turbo	46	M	10 000 159 047
4 E-Hybrid	31	B	1 000 111 902
Turbo S E-Hybrid	43	NC	189 062
4S Diesel	31	M	6 553 121 977

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

MACAN			
2.0	15	M	5 113 58 835
S	23	M	10 000 64 355
GTS	25	M	10 000 77 555
Turbo	29	M	10 000 87 350
Turbo Pack Performance	33	NC	94 790
S Diesel	16	M	3 473 63 755

NOUVEAU CAYENNE			
3.0	NC	NC	77 184
S	NC	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			
1.0 SSc 70 ch Life	4	0	11 200
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 700
GT	6	0	17 200

Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			

ZOE			
Life	1	B	6 000 23 700
Charge rapide Life	1	B	6 000 24 200

Surcoût Zen : Life + 1 200 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			

CLIO			
1.2 75 ch Life	4	M	50 13 900
0.9 TCe 90 Zen	5	0	16 700
1.2 Energy TCe 120 Intens	6	0	19 650
RS EDC	11	M	140 26 600
RS Trophy 220 ch EDC	12	M	210 29 600
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	17 000
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 600
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 750

Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 450 €			

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			

NOUVEAU CAPTUR			
0.9 Energy TCe 90 ch Life	5	0	17 100
1.2 TCe 120 ch Zen	6	0	19 900
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 600
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	24 800

Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 400 €			

MÉGANE			
1.2 Energy TCe 100 ch Life	5	0	19 400
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	0	23 800
1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC	11	M	173 32 400
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 500
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 800
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	27 000
1.6 Energy dCi 165 ch GT EDC	8	0	34 500

Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 200 €			

MÉGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			

NOUVEAU SCÉNIC			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M	60 24 200
1.2 Energy TCe 130 Zen	7	M	60 27 000
1.5 Energy dCi 95 Life	5	0	25 700
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 700
1.5 dCi 110 Hybrid Assist Zen	NC	0	29 300
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 100
1.6 Energy dCi 160 Intens EDC	8	0	35 800

Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 600 €			

NOUVEAU GRAND SCÉNIC			
Surcoût : Scénic + 600 €			

KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 Life	7	0	24 600
1.6 Energy TCe 165 Intens	9	M	410 30 700
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 600
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	30 000

TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M	50 32 400
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M	73 36 700

1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	32 000
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 400

Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 800 €			

TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			

NOUVEAU KOLEOS			
1.6 Energy dCi 130 Life	7	0	29 900
2.0 Energy dCi 175 ch Zen 4x4	10	M	473 36 300

Surcoût Zen : Life + 2 600 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 100 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 2 400 €			

ESPACE			
1.8 Energy TCe 225 ch Zen EDC	11	M	1 673 40 600
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	36 000
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	41 100

Surcoût Intens : Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 000 €			

KANGOO			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M	473 20 150
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	20 150
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 950
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 800

Surcoût Zen : Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem : Zen + 850 €			
Surcoût Intens : Extrem + 400 €			

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 550
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 500

Surcoût Intens : Zen + 850 €			
------------------------------	--	--	--

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 765



Mii (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 480 €			

NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 585
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 335

Surcoût Style : Référence + 1 705 €			
Surcoût Xcellence : Style + 1 965 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 720 €			

TOLEDO			
1.0 TSI 110 ch Premium	5	0	22 665

NOUVELLE LEON SC			
1.4 TSI ACT 150 ch FR	8	0	26 925
1.8 TSI 180 ch FR	10	M	353 27 380
Cupra 300	19	M	2 453 35 160
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 890
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	30 045

NOUVELLE LEON			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG	6	0	24 905
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Xcellence	8	0	27 275
1.8 TSI 180 ch Xcellence	10	 353	27 730
Cupra 300	19	 2 453	35 510
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	22 860
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8	0	29 240
2.0 TDI 184 ch Xcellence	10	0	30 395

NOUVEAU TIVOLI XLV			
160 e-XDI Sport Bi-ton	6	0	23 990
Surcoût Sport Bi-ton Safety Pack: Sport Bi-ton + 650 €			

NOUVEAU KORANDO			
220 e-XDI Pack Sport	10	M	410 25 990

REXTON			
220 e-XDI	11	M	6 810 31 990

RODIUS			
220 e-XDI	11	M	9 660 30 690

SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	M	1 490 26 990
2.0i 150 ch Premium	9	M	1 490 27 990
2.0D 147 ch Premium	8	M	540 30 990
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			

WRX STI			
S Alleron	21	M	10 000 44 990
Surcoût S Club Alleron: S Alleron + 5 000 €			

FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	M	2 773 32 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15		10 000 44 990
2.0D 147 ch	8	M	1 153 31 990
Surcoût Premium: "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			
Surcoût Exclusive: Luxury + 1 000 €			

LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	M	3 473 39 990

OUTBACK			
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	M	2 940 49 990
2.0D 150 ch Premium	9	M	860 41 990
Surcoût Luxury Eyesight: Premium + 5 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 3 000 €			

BRZ			
2.0i 200 ch	12	M	7 073 32 990

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CELÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990
1.0 VTI 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surcoût Privilege: Avantage + 1 700 €			
Surcoût Pack: Privilege + 800 €			

NOUVELLE IGNIS			
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 790
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 190
Surcoût Privilege: Avantage + 700 €			
Surcoût Pack: Privilege + 1 900 €			

NOUVELLE SWIFT			
1.2 Dualjet Avantage	4	0	13 190
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 490
1.0 Boosterjet Privilege	5	0	15 490
1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	5	0	17 690
Surcoût Privilege: Avantage + 900 €			
Surcoût Pack: Privilege + 2 900 €			

BALENO			
1.2 Dualjet Privilege	4	0	14 590
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 250
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 490
Surcoût Pack: Privilege + 1 700 €			

JIMNY			
1.3 VTI JX	6	M	3 113 13 860
Surcoût JX: JX + 1 750 €			

VITARA			
1.6 VTI 120 ch Avantage	6	0	17 590
S	7	0	22 990
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	21 790
Surcoût Privilege: Avantage + 1 900 €			
Surcoût Pack: Privilege + 1 900 €			

NOUVEAU S-CROSS			
1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 490
1.4 Boosterjet Style	7	0	25 390
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	23 990
Surcoût Style: Privilege + 4 300 €			

TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
75	1	B	6 000 75 700
100D	1	B	6 000 106 800
P100D	1	B	6 000 155 000

MODEL X			
75D	1	B	6 000 91 550
100D	1	B	6 000 109 950
P100D	1	B	6 000 161 550

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 VTI 68 ch x	3	0	10 900
Surcoût x-play: x + 1 500 €			

AYGO (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 400 €			

NOUVELLE YARIS (3 PORTES)			
1.0 VTI 69 ch Active	4	0	14 150
1.5 VTI 110 ch France	4	0	16 200
GRMN	14	M	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 116 ch Active	7	M	210 23 400
122h Dynamic	6		0 29 000
Surcoût Dynamic: Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic: Dynamic + 3 000 €			
Surcoût Chic: Collection + 0 €			

AURIS (5 PORTES)			
1.3 VTI 100 ch Tendence	5	M	53 20 700
1.2 Turbo 116 ch Design	6	0	23 950
136h Tendence	4	0	25 900
Surcoût Design: Tendence + 2 250 €			
Surcoût Lounge: Design + 2 200 €			

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût: berline 5 p + 1 100 €			

VERSO			
1.6 VTI 132 ch Tendence	8	M	1 673 24 300
1.8 VTI 147 ch Dynamic CVT	8	M	1 740 26 300
1.6 D-4D 112 ch Tendence	7	0	27 000
Surcoût Dynamic: Tendence + 500 €			

PRIUS			
Dynamic	4	0	30 500
Rechargeable	3	B	1 000 36 900
Surcoût Lounge: Dynamic + 3 300 €			

PRIUS +			
136h Active	4	0	32 300
Surcoût Dynamic: Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView: Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge: SkyView + 2 550 €			

AVENSIS			
1.6 VTI 132 ch Dynamic	8	M	613 29 400
1.8 VTI 147 ch Dynamic	9	M	473 30 700
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	31 300
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7	0	32 300
Surcoût Executive: Dynamic + 400 €			
Surcoût Lounge: Executive + 1 500 €			

AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût: + 1 000 €			

RAV4			
2.0 VTI 151 ch Active AWD	9	M	2 010 31 000
Hybride Tendence	9	0	34 100
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	30 000
Surcoût Dynamic: Active + 2 200 €			
Surcoût Design: Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €			
Surcoût Lounge: Design + 2 100 € à + 2 500 €			

LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	M	9 973 37 100
Surcoût Life: Le Cap + 4 950 €			
Surcoût Légende: Life + 2 500 €			
Surcoût Lounge: Légende + 4 400 €			

LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 VTI 280 ch Lounge Auto.	20	M	10 000 61 950
Surcoût: 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €			
Surcoût Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € à + 8 400 €			

NOUVEAU GT86			
2.0 200 ch	12	M	7 073 32 490

VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 400
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 080
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	13 690
Surcoût Move up!: Take up! + 1 910 €			
Surcoût High up!: Move up! + 1 790 €			

NOUVELLE UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B	6 000 27 600
Surcoût: 3 portes + 500 €			

NOUVELLE CROSS UP!			
1.0 75	4	0	15 800
1.0 TSI 90	5	0	16 500

NOUVELLE POLO			
1.0 65 ch Trendline	4	0	14 430
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 890
1.0 TSI 95 ch Trendline	5	0	15 750
1.0 TSI 115 ch Carat	6	0	20 800
Surcoût Confortline: Trendline + 2 280 €			
Surcoût First Edition: Confortline + 1 150 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 010 €			
Surcoût R-Line: Carat + 0 €			
Surcoût Carat Exclusive: R-Line + 1 510 €			

NOUVEAU T-Roc			
1.0 TSI 115 ch	6	0	21 990
2.0 TSI 190 ch Carat 4Motion DSG	11	M	1 740 33 890
2.0 TDI 150 ch Lounge 4Motion DSG	8	M	140 33 220
Surcoût Lounge: "base" + 2 310 €			
Surcoût Carat: Lounge + 2 610 €			
Surcoût Carat Exclusive: Carat + 2 760 €			

NOUVELLE GOLF VII (3 PORTES)			
1.0 TSI 85 ch Trendline	5	0	19 060
1.0 TSI 110 ch Trendline	6	0	21 300
1.4 TSI 125 ch Confortline	6	0	24 820
1.5 TSI EVO 130 ch BlueMotion Confortline	7	0	25 670
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8	0	29 490
GTI Performance	14	M	1 153 36 300

R	20	M	7 073 41 380
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	24 240
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 580
GTD	10	0	35 800
Surcoût Confortline: Trendline + 2 520 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 370 €			

NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES)			
GTE	6	B	1 000 40 500
e-Golf	4	B	6 000 39 350
Surcoût: berline 3 p + 840 €			
Surcoût Carat Exclusive: Carat + 4 250 €			

e-Golf	4	B	6 000	39 350
Surcoult : berline 3 p. + 840 €				
Surcoult Carat Exclusive : Carat + 4 250 €				
NOUVELLE GOLF VII SW (BREAK)				
1.0 TSI 85 ch Trendline	4		0	20 900

NOUVEAUTÉ 2018

UNE CROISIÈRE D'EXCEPTION

En exclusivité pour

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

et pour la première fois

ALASKA & CANADA

Du 2 au 12 juin 2018

EN PRÉSENCE DE



RÉMY MARION*
Spécialiste de l'Alaska,
des voyages polaires et
subpolaires depuis 30 ans

* Sauf cas de force majeure



LES POINTS FORTS DE VOTRE CROISIÈRE *l'auto-journal*

• UN ITINÉRAIRE SPECTACULAIRE

Vancouver, le San Francisco canadien ; L'Alaska et ses paysages à couper le souffle : le glacier Hubbard, des fjords majestueux, des volcans, une faune sauvage incomparable, des lacs vert émeraude... Et enfin Victoria, capitale de la Colombie britannique.

• UN PROGRAMME DE CONFÉRENCES PASSIONNANT

la formation des glaciers, des anecdotes sur les escales, la faune sauvage...

• LE REGATTA

Un luxueux navire de charme à la française, de 750 passagers, une cuisine raffinée, les boissons incluses et un encadrement francophone.



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

Informations & réservations

01 41 33 57 06
en précisant le code : **AUTO-JOURNAL**

Du lundi au vendredi de 9h30 à 12h00 et de 14h00 à 18h00.

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

☐ OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de cette Croisière Alaska proposée par l'Auto-Journal.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél : Email :

☐ Oui je souhaite bénéficier des offres de l'Auto-Journal et de ses partenaires Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) ☐ OUI ☐ NON

Conformément à la loi "Informatique et liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de ces données par simple courrier. Crédits photos ©ISTOCK. Cette croisière est organisée en partenariat avec SELECTOUR Bleu Voyages (Neige et Soleil Voyages SAS). IMMATRICULATION IMO3812003 • RC Bourgoin Jallieu B 398 629 766). L'Auto-Journal est une publication du groupe Mondadori France - Axel Springer, Emis, siège social : 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex.

l'auto-journal

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

VIVONS
AUTO
Véhicules Neufs
1>5 NOV

Le plus grand
showroom auto
avec plus de
25 marques



TESTEZ
GRATUITEMENT
CES VÉHICULES EN
CONDITIONS RÉELLES SUR
LE CENTRE
D'ESSAI

Compactes agiles, modèles
connectés, sportives musclées,
électriques écologiques... Toutes les
nouvelles stars de la route sont là !

Infos, programme et e-billetterie sur www.vivonsauto.com

Un événement organisé par
CONGRÈS
ET EXPOSITIONS
DE BORDEAUX
L'événement, notre métier

PARC DES EXPOSITIONS - BORDEAUX

| tram |

NOUVEAU RANGE ROVER VELAR

**PARFOIS, LES MOTS
SONT INUTILES.**

ABOVE & BEYOND

**À PARTIR DE 699€/MOIS***

Location Longue Durée sur 36 mois

LAND ROVER CHENNEVIÈRES - GROUPE ÉLYSÉE102, route de la Libération, 94430 CHENNEVIÈRES-SUR-MARNE
01 45 93 05 55

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

Consommation mixte Norme CE 1999/94 (L/100 km) : de 5,4 à 9,4 - CO₂ (g/km) : de 142 à 214.

* Exemple pour un nouveau Range Rover Velar D180 BVA au tarif constructeur du 28/06/2017, en location longue durée sur 36 mois et 45 000 km maximum, soit 36 loyers mensuels de **699 €** après un apport de **8 300 €**. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/11/2017 dans le réseau Land Rover participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Land Rover Financial Services, nom commercial de LEASYS France, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic - ZA Trappes-Elancourt 78190 Trappes - 413 360 181 RCS Versailles. Modèle présenté : Nouveau Range Rover Velar R-Dynamic D180 avec options à **1 010 €/mois** après un apport de **8 300 €**. RCS 662 010 834.

JAPAUTO
AUTOMOBILES
1^{er} distributeur Honda de France
depuis 1966

HONDA
The Power of Dreams[®]

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

CR-V **1.6 i-DTEC ELEGANCE NAVI**



STOCK LIMITÉ

25 900 €⁽¹⁾
sans condition

6 900 €⁽²⁾
d'avantage client

Motorisation DIESEL 1.6 i-DTEC 120 ch

INCLUS : Peinture Métallisée / Honda Connect + Navigation GPS / Bluetooth
Caméra de recul / Radars de stationnement AV & AR / Sièges chauffants
Feux de jour à LEDS / Vitres AR surteintées / Jantes Alu 17"

(1) Tarif au 03/07/2017. Prix du CR-V 1.6 i-DTEC 120 ch 2WD Elegance Navi au prix catalogue de 32 820 €, peinture métallisée incluse, hors frais d'immatriculation et déduction faite d'une remise Japauto de 6 920 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur modèles identifiés en stock et pour toute immatriculation jusqu'au 31/10/2017 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte du CR-V 1.6 i-DTEC 120 ch 2WD Elegance Navi : 4.4 l/100 km. Emissions de CO2 : 115 g/km. Photo non contractuelle. (2) Avantage client de 6 920 € composé d'une remise Japauto de 6 920 € sans condition de reprise. *Donnez vie à vos rêves.



HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16^e
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16^e
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

Paris - République | 32, avenue de la République - 11^e
01 43 14 38 38

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun
01 41 88 30 30

Audi A3 e-tron. Prenez place pour le futur.

La technologie hybride rechargeable Audi
à partir de 390€/mois⁽¹⁾ avec apport.



Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie*, Entretien plus** et Assistance inclus.

Offre valable du 1^{er} septembre au 31 décembre 2017. (1) Exemple pour une Audi A3 Sportback e-tron Design 1.4 TFSI 204 ch S tronic 6 avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie supplémentaire, 1^{er} loyer de 8 000 € (hors déduction du bonus écologique de 1 000 €) et 35 loyers de 390 €. **Modèle présenté** : Audi A3 Sportback e-tron Design 1.4 TFSI 204 ch S tronic 6 avec options incluses dans les loyers : peinture métallisée, phares intégralement à LED et 1 an de garantie supplémentaire, 1^{er} loyer de 8 000 € (hors

déduction du bonus écologique de 1 000 €) et 35 loyers de **450 €** en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. *Garantie 2 ans + 1 an de garantie supplémentaire incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/09 au 31/12/2017 livrée avant le 31/12/2017, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 avenue de la Demi-Lune 95 700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). ** Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 27/04/2017. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi A3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,7 - 8,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 38 - 192.

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

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

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

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

LA PUISSANCE SANS COMPROMIS NOUVEAU VOLVO XC60



R-DESIGN T8 HYBRIDE AWD GEARTRONIC 8

890€*/MOIS
SANS APPORT

LLD* 48 MOIS / 80 000 KM

ENTRETIEN, GARANTIE ET
ASSISTANCE 24/24 INCLUS
JUSQU'AU 30/11/2017



Twin Engine
407 CH – CO₂ 49g
Bonus 1000 €
Zéro TVS**

RENDEZ-VOUS D'ESSAI
SUR ACTENA.FR

* Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule XC60 T8 HYBRIDE ESSENCE AWD GEARTRONIC 8 R-DESIGN avec options peinture métallisée et jantes 21" à branches triple. Offre édictée sur la base du tarif au 01/09/2017. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée variable de 48 mois et un kilométrage variable de 80 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales. Carte grise non incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Automobiles Fleet Services avant le 30/11/2017, sauf modifications du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc...). ** Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés, réservée aux professionnels, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677. XC90 T8 HYBRIDE GEARTRONIC 8 : Consommation Euro mix (L/100 km) : 2,10 - CO₂ rejeté (g/km) : 49. ** Zéro TVS pendant les 48 mois du contrat.

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 56 47 06 60
01 39 17 12 00
01 39 20 17 17
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

PRIOD

© VECTOPARIS



Faites de l'extraordinaire votre quotidien.

Ateca.

**À partir de
245 €/mois⁽¹⁾**

**4 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 Reference 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 30/12/2017 pour toute commande d'une SEAT Ateca Reference 1.0 TSI 115 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 avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). 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 : SEAT Ateca FR 1.4 EcoTSI BVM6 150 ch avec options peinture métallisée, jantes alliage 19" et pack hiver 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 (mise à jour au 07/09/2017).

SEAT Ateca FR 1.4 EcoTSI BVM6 150 ch : consommations mixtes (l/100 km) : 5,4. Émissions de CO₂ (g/km) : 123. R.C.S. Soissons B 602 025 538

SEAT PARIS 17

B.N.A.

METIN AUTOMOBILES

METIN AUTOMOBILES

ADVANCE

VAUBAN DISTRIBUTION

COIGNIERES AUTOMOBILES SA

V.C.A SPORTING AUTOS

ADC-LACROIX AUTOMOBILES

75 PARIS

77 CHELLES

77 MEAUX

77 CESSON

78 BUCHELAY

78 CHAMBOURCY

78 COIGNIERES

78 VERSAILLES

91 CORBEIL ESSONNES

01.70.60.17.17

01.64.26.04.04

01.64.36.50.00

01.64.64.39.00

01.30.63.85.25

01.30.06.35.00

01.34.82.03.30

01.39.53.52.52

01.60.89.04.63

ALTO AUTOMOBILES

ARCO AUTOMOBILES

ATLANTICO SAS

ADVANCE

METIN EST AUTOMOBILES

B.N.A.

B.N.A.

SOULIER AUTOMOBILES SAS

91 ETAMPES

91 PARAY VIEILLE POSTE

91 STE GENEVIEVE DES BOIS

92 RUEIL MALMAISON

94 VALENTON

95 GARGES LES GONESSE

95 ARGENTEUIL

95 CERGY PONTOISE CEDEX

01.69.78.19.00

01.60.48.03.02

01.69.25.41.41

01.47.93.02.09

01.45.10.60.00

01.34.45.01.10

01.34.10.20.80

01.30.32.31.00

Nouvelle Suzuki SWIFT



Way of Life!



- ❑ Système Hybrid SHVS⁽²⁾
- ❑ Système multimedia 7" avec navigation 3D⁽³⁾
- ❑ Citadine ultra connectée
- ❑ Caméra de recul
- ❑ Technologies avancées pour la sécurité des passagers et des piétons
- ❑ Projecteurs à LED
- ❑ Disponible en 2 ou 4 roues motrices ALLGRIP Auto, et en boîte automatique

©2018 Suzuki Motor Corp. Tous droits réservés.



Gamme Nouvelle Suzuki Swift à partir de 10 990 €⁽¹⁾

Equipements selon version. (1) Prix TTC de la nouvelle Swift 1.2 Dualjet Avantage, hors peinture métallisée, après déduction d'une remise de 2 200 € offerte par votre concessionnaire. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une nouvelle Swift neuve du 01/09/2017 au 31/12/2017, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. **Modèle présenté : Nouvelle Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack : 14 890 €, remise de 1 800 € déduite + peinture métallisée : 530 €.** (2) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. (3) 3D sur les bâtiments remarquables. Tarifs TTC clés en main au 11/09/2017. Consommations mixtes CEE gamme nouvelle Swift (l/100 km) : 4,0 - 5,0. Emissions CO₂ (g/km) : 90 - 114. Apple et iPhone, sont des marques commerciales d'Apple Inc., déposées aux États-Unis et dans d'autres pays. Apple CarPlay est une marque commerciale d'Apple Inc. Apple CarPlay est disponible dans les pays listés dans le lien suivant : <https://www.apple.com/ios/featureavailability/#applecarplay-applecarplay>. Apple CarPlay est compatible avec les modèles d'iPhone listés dans le lien suivant : <https://www.apple.com/ios/carplay>. Android Auto™ étend la plateforme Android dans les véhicules conçus de manière à être adaptés à la conduite. Elaboré de façon à minimiser les distractions, vous restez concentré sur la route grâce aux services de Google™ comme Google Maps™ mais également Google Search™. Télécharger l'application Android Auto sur Google Play™. Android Auto™ est disponible dans les pays listés dans le lien suivant : <https://www.android.com/auto/#hit-the-road>. Android Auto™ fonctionne avec un téléphone équipé d'Android 5.0 ou version ultérieure, liste consultable sur le lien suivant : <https://support.google.com/androidauto/#6140477>. Android, Android Auto, Google, Google Play sont des marques déposées de Google Inc. *Un style de vie !



199 bd de la République - 92210 Saint-Cloud (Hippodrome)

01 47 71 60 05

www.pax-automobiles.com



CONTACTEZ-NOUS

01 41 33 55 45

julie.aldabo@mondadori.fr

01 41 33 55 72

marc.queille@mondadori.fr

Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en
acheter une nouvelle !

Estimation gratuite
de votre voiture



 Aramisauto.com

WWW.ARAMISAUTO.COM

Véhicules du Personnel
Véhicules de Direction
Véhicules Neufs
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00
06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org
www.info-auto.org

1er Voitures DE L'ANNÉE

**Mercedes - BMW
Audi - VW**

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

D'un seul clic ! Abonnez-vous à *l'auto-journal*

Tous les plaisirs de l'automobile

1an - 25 n^{os}
(inclus le numéro Spécial Salon
et le numéro double)

65 €
seulement
au lieu de 122,49 €

soit plus de
46%
d'économie !

et recevez au choix !



☐ le coffret laguiole



☐ la montre
Jean-Louis Scherrer



☐ le radio réveil philips



 **www.kiosquemag.com**

Audi Vorsprung durch technik



e-xtrême

Audi Q7 e-tron quattro.



Change le monde. Pas votre quotidien.

En toutes conditions la perfection avec une motorisation hybride :
l'Audi Q7 e-tron, le premier véhicule de série à associer
les technologies e-tron et quattro pour allier performance et efficacité.

Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 €
11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Audi Q7 e-tron quattro : consommation combinée (l/100km) : 1,8 - 1,9. Consommation électrique (kWh/100 km) : 181 - 190. Rejets de CO₂ combinés (g/km) : 48 - 50.

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

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

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

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 995

du 9 novembre 2017



YANN LEFEBVRE

Les nouvelles citadines à l'attaque des françaises

Les Volkswagen Polo, Seat Ibiza et Toyota Yaris, toutes équipées d'un petit moteur essence, affrontent les Citroën C3, Peugeot 208 et Renault Clio. Les citadines françaises vont-elles craquer ?



CHRISTIAN MARTIN

DOSSIER VOITURES DE SOCIÉTÉ

Faut-il oser l'essence ?

Consommation en baisse, prix de revient maîtrisé... Les voitures de société se mettent à l'essence. Dès lors, pourquoi ne pas lier le plaisir à l'utile ?



SEAT

Seat Arona

Dans le groupe Volkswagen, c'est Seat qui a la primeur du petit SUV urbain. Ce rival du Renault Captur mise sur le plaisir de conduite.

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

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00

E-mail: autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (53 96)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich (1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

A collaboré à ce numéro: Valérie Contactsis

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

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 prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Cogérants: Carmine Perna et Hans Hamer

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: octobre 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier: Allemagne

Taux de fibres recyclées: 0%

Certification: PEFC

Impact sur l'eau: Ptot 0,016 kg/tonne

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Abonnement France: 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



SUZUKI VITARA IMAGINEZ PLUS GRAND



Suzuki Vitara, une gamme à partir de 15 590 €⁽¹⁾

Vous rêvez d'un SUV⁽²⁾ sans compromis ? N'attendez plus et imaginez plus grand avec le Vitara. Véritable SUV⁽²⁾ issu du savoir-faire légendaire de Suzuki, il allie style, sensations de conduite, confort et technologies. Doté de motorisations performantes avec une transmission exclusive 4 roues motrices AllGrip Select et des aides à la conduite dernière génération (régulateur de vitesse adaptatif, freinage actif d'urgence), il saura vous guider sur toutes les routes en toute sécurité.

(1) Prix TTC du Vitara 1.6 VVT Advantage après déduction d'une remise exceptionnelle de 2 000 € offerte par votre concessionnaire Suzuki. Offre réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles valable pour tout achat d'un Vitara neuf du 01/09/2017 au 31/12/2017. **Modèle présenté : Suzuki Vitara S 1.4 Boosterjet : 20 990 €, remise de 2 000 € déduite + peinture métallisée : 530 € + accessoires : 630 €.** Consommations mixtes CEE gamme Vitara (l/100 km) : de 4,0 à 5,7. Emissions de CO₂ (g/km) : de 106 à 131. (2) SUV (Sport Utility Vehicle) : concept urbain et tout chemin. Tarifs TTC clés en main au 11/09/2017. *Un style de vie !

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu.

www.suzuki.fr

TISSOT CHRONO XL.

BOÎTIER DE 45 MM
DE DIAMÈTRE.

330€ TTC



T+TISSOT

#ThisIsYourTime

BOUTIQUE & ATELIER HORLOGER TISSOT.

76 AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES - 75008 PARIS / LES 4 TEMPS, NIVEAU 2 - 92 092 PARIS LA DÉFENSE

TISSOTWATCHES.COM

TISSOT, INNOVATEURS PAR TRADITION