

LE CHOC DE 2018 !

LA FUTURE 508

FACE À LA NOUVELLE **BMW SÉRIE 3**



ESSAIS

LES SUV DE POCHE

VOLKSWAGEN T-ROC / SEAT ARONA / HYUNDAI KONA



NOUVEAUTÉ

CITROËN C4 CACTUS

**PLUS SAGE À L'EXTÉRIEUR,
ELLE MISE TOUT
SUR LE CONFORT !**

DOSSIER VOITURES DE SOCIÉTÉ

FAITES-VOUS PLAISIR !

Osez l'essence



SMARTPHONE : LES APPLIS INDISPENSABLES !



M 01117 - 995 - F: 3,90 €


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



Style is automatic.*

TISSOT EVERYTIME
SWISSMATIC.

390€ TTC**

PHOTOGRAPHIE RETOUCHÉE. *LE STYLE EST AUTOMATIQUE. **PRIX PUBLIC CONSEILLÉ.



BOUTIQUE & ATELIER HORLOGER TISSOT.

76 AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES - 75008 PARIS / LES 4 TEMPS, NIVEAU 2 - 92 092 PARIS LA DÉFENSE

T + TISSOT

#ThisIsYourTime



TISSOTWATCHES.COM
TISSOT, INNOVATEURS PAR TRADITION

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° 995]



65



16



106



60



30



24

*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 9 au 22
novembre 2017**



48



98

56



92



78

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

16 Peugeot 508 II vs BMW Série 3 VII

22 La Peugeot 508 II et ses futures rivales

24 Citroën C4 Cactus

30 Les nouveautés du Salon de Tokyo

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

38 Smartphone : les applis indispensables

Conduire

[1ERS ESSAIS]

48 Volkswagen T-Roc 2.0 TDI

56 Hyundai Kona 1.0 T-GDi

60 Seat Arona 1.0 TSI

[DOSSIER VOITURES DE SOCIÉTÉ]

65 Faut-il oser l'essence ?

[LES EXPERTS]

76 Opel Crossland X 1.2 Turbo

[COMPARATIF]

78 La Volkswagen Polo face à ses rivales

[DERNIER ESSAI]

91 Dacia Duster

Vibrer

[REPORTAGE]

92 Jaguar Land Rover Festival : quand les enfants prennent le volant

[SPORT]

98 Rallye : rendons justice à Sébastien Ogier !

[RÉTRO]

100 Opel Kadett

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

104 La vie de vos autos

105 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

106 Audi Q5

[FICHE OCCASION]

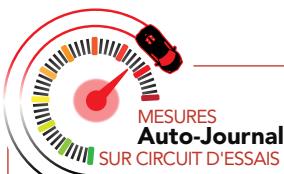
110 Hyundai i20

[LE PRIX DU NEUF]

113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

120 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...



DS 3 BLACK LÉZARD

Édition Limitée

DS préfère TOTAL

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

CONSUMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 3 : DE 3,0 À 5,6 L/100 KM ET DE 79 À 129 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



Découvrez-la sur DSautomobiles.fr

PRODUITE EN FRANCE



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

**Arona.
Le nouveau SUV.**



Do your thing.





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



CLÉMENT CHOULOT

LA PREUVE PAR L'EXEMPLE

Marre des SUV ? Certains d'entre vous le manifestent, en tout cas. Mais voilà, le client est roi. Et aujourd'hui, il veut un SUV ! Dernier exemple en date, le coup de fil d'une amie à la recherche d'une nouvelle auto : *“Dis, toi qui t'y connais en voitures, je suis tombée sur une Lexus CT 200h, 16 000 km, pour 25 000 €, tu en penses quoi ?”* Dans ces cas-là, avant de donner mon avis, je commence par rembobiner l'histoire. Avec quelques questions de base : tu roules beaucoup, tu vas où, vous êtes combien dans la famille, c'est quoi le budget ? Mon amie, élevant seule ses deux enfants, roule peu.

Environ 8 000 km par an, puisqu'elle se rend à son travail à vélo. Mais part randonner l'été avec ses enfants. Le choix de l'hybride n'est donc pas indispensable, mais il lui faut un grand coffre. Exit, donc, la CT 200h, pénalisée sur ce dernier point. *“En fait, m'explique-t-elle, je voudrais un SUV. J'ai besoin de me sentir en sécurité et d'avoir de la place à bord.”* Nous y voilà. Elle n'est pas spécialiste de l'automobile, mais elle connaît les trois lettres magiques. Et l'argument du sentiment de sécurité au volant est très souvent avancé par les femmes dans le choix des SUV. Confirmation par l'exemple.

Après avoir convenu ensemble de partir sur une motorisation essence (*“Je ne veux pas de diesel, bientôt on ne pourra plus rouler avec”*), ce qui, pour ce kilométrage annuel, est parfaitement rationnel, nous passons en revue les différentes possibilités : un Captur ? *“Non, j'en ai eu un en location l'été dernier. C'est trop petit et je n'ai pas aimé la tenue de route.”* La star du moment, alors, le 3008, même s'il va être difficile à trouver en occasion ? *“Non, c'est trop gros pour moi.”* Ah, donc, un SUV essence, avec de la place, pas trop petit, mais pas trop gros... Enfin, je commence à comprendre la politique du groupe Volkswagen qui veut proposer un SUV tous les 10 cm et multiplie les modèles comme des petits pains, au risque de la confusion ! Face à ces demandes en apparence contradictoires, les têtes pensantes du marketing de Volkswagen sont donc plus avisées que ce que croient les journalistes. Quant à mon amie, nous avons fini par tomber d'accord sur un Tiguan TSI 125 d'ancienne génération en boîte DSG. Ne lui reste plus qu'à dénicher la bête, plutôt recherchée en occasion.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Bravo pour votre édito sur le vice et la vertu. Vous rejoignez les propos de Carlos Tavares, qui plaide en faveur d'une vision globale de la voiture électrique. Outre la question des batteries et de leur recyclage, outre la question de la production d'électricité par de nouvelles centrales atomiques, il soulève une bombe à retardement : l'effet des ondes électromagnétiques émises par les batteries lorsqu'elles sont en charge.

Fabrice Maze

Le point de vue du patron de PSA est en effet pertinent. Avant de foncer tête baissée dans la voie d'une technologie unique, prenons le temps d'en examiner toutes les conséquences, ce que ne font pas les pouvoirs publics pour l'instant.

Je découvre dans vos pages nombre d'articles signés d'un de vos essayeurs alors que l'on voit d'autres personnes au volant du véhicule. Est-ce bien normal ?

Alain Millot

Tout cela s'explique aisément, et nous oblige à vous dévoiler un peu des coulisses de notre magazine. L'essai proprement dit et la séance photos sont deux moments distincts de la réalisation d'un article. Pour permettre au journaliste d'avoir le temps d'écrire son "papier" ou d'essayer d'autres voitures, il arrive fréquemment qu'il n'assiste pas à la séance photos. Dans ce cas, ce sont des conducteurs spécialisés qui se chargent de déplacer les voitures, et ce sont eux qui apparaissent sur les photos. Mais rassurez-vous, c'est bien le signataire de l'article qui a essayé la voiture et vous en rend compte.

Renault MEGANE

Série Limitée AKAJU



D'élégantes jantes diamantées 18" Grand Tour.
À l'intérieur, le raffinement de la sellerie cuir Brun Club
associé à la finesse du son Bose® Surround System.

Gamme Renault Megane. Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,4/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 87/134.
Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande 



RENAULT
La vie, avec passion



Un concentré de technologie avec l'affichage tête haute et le système de navigation R-LINK 2 compatible avec Android Auto™ et Apple CarPlay™.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



ALPINE RETOURNE À LA VIE SAUVAGE

Dans quelques semaines, Alpine va commencer à livrer les premiers exemplaires de sa nouvelle A110 aux clients qui trépignent d'impatience depuis plusieurs mois. D'autres auront droit à un plaisir encore plus extrême avec l'A110 Cup. Destiné à une formule de promotion (en clair: tout le monde a la même voiture) disputée sur 6 manches européennes l'an

prochain, cet engin développé et assemblé chez Signatech affiche 270 ch pour seulement 1050 kg, des combinés réglables Öhlins, une boîte séquentielle 3MO à 6 rapports, et s'affiche à 100000 € HT. Pas excessif pour une auto de course aussi affûtée, et presque deux fois moins coûteux qu'une Porsche 911 Cup, par exemple.



LE CHOC DES CULTURES

Peugeot renouvelle sa 508 et, hormis le nom, tout va changer. De berline imposante, elle va se transformer en coupé familial empiétant un peu plus sur le terrain des allemandes. Elle croisera d'ailleurs la future BMW Série 3.

Par Florian Chopin Illustrations Jean-François Hubert

BMW SÉRIE 3 VII



LES INFOS CLÉS

À partir de 35 000 €*

Commercialisation:
fin 2018

*Estimation



Depuis l'arrivée de la 308 deuxième du nom, Peugeot a su redorer son blason. Mieux, le 3008 II puis le 5008 II ont permis à la marque de se positionner en potentielle rivale des constructeurs allemands. Si Volkswagen est clairement l'opposant tout désigné, le Lion a les dents longues, et certains de ses modèles pourraient fort bien envisager de grignoter des parts à des enseignes plus haut de gamme. Et si la future 508 mettait la BMW Série 3 à son menu ? Ça tombe bien, les deux berlines seront à l'honneur l'an prochain...

Première à montrer le bout de son capot, la 508 sera, à n'en pas douter, l'attraction du prochain Salon de Genève (du 8 au 18 mars 2018). L'auto sera présentée, dans un premier temps, dans sa carrosserie berline. Plus exactement coupé-berline. Cette deuxième génération de la 508 s'inspirera en effet du concept Exalt (Pékin 2014), en adoptant une silhouette longiligne, une chute de pavillon très fuyante et se terminant sur un hayon aux allures de fastback. À noter que l'engin ne disposera d'aucun encadrement de vitre, accentuant ainsi un peu plus l'effet coupé. En optant pour cette définition, Peugeot espère conjurer le mauvais sort réservé aux berlines classiques, et comme la marque ne peut se permettre

de multiplier les déclinaisons sur un même segment, il a fallu faire un choix. Et ce choix a été long à entériner. Au début du projet X83, la berline devait afficher un peu plus de 4,70 m de longueur et reposer sur un empattement de 2,79 m. Toutefois, à la vue des premiers prototypes sur la route, il était clair que l'auto faisait peu ou prou la même longueur que l'actuelle 508. Que s'est-il donc passé ? Sur la plupart des marchés et notamment en Chine, la berline familiale doit afficher une dimension généreuse : la voiture est le reflet d'un certain statut.

Peugeot proposera une seule taille, contrairement à BMW...

Peugeot aurait fort bien pu proposer deux dimensions, à l'instar de ce que font les marques allemandes. D'autant que la base technique EMP2 le permet parfaitement. En termes de nombre de silhouettes proposées (treize en 2022), cela ne change pas grand-chose ; en revanche, cela ne va pas dans le sens de la rationalisation des coûts voulue par la direction. Aussi a-t-il été décidé de rallonger la voiture, pour qu'elle s'affiche autour de 4,83 m. Un choix que n'a pas eu à faire BMW, qui a les moyens →



PEUGEOT 508 II

LES INFOS CLÉS

À partir de 32 000 €*

Commercialisation :
été 2018

*Estimation

financiers de maintenir de multiples offres : la future Série 3, la septième du nom, aura bel et bien deux empattements, un pour l'Europe (court), l'autre pour la Chine (long). En termes de dimensions, l'allemande se rapprochera des 4,70 m mais restera loin de la longueur de la française. Il faut dire que BMW dispose déjà dans sa gamme d'une offre de taille équivalente à la 508 : la Série 3 GT. En revanche, la berline familiale munichoise fera jeu égal avec la française en matière d'empattement, avec environ 2,84 m, soit la cote la plus grande proposée par la plate-forme EMP2 de PSA. En matière d'habitabilité, la française pourrait toutefois tirer son épingle du jeu avec une banquette arrière placée plus en retrait. Ce qui, compte tenu de sa dimension, ne lui fera pas perdre trop de volume de coffre. D'autant qu'elle pourra compter sur l'avantage apporté par son hayon...

Avec cette berline-coupé, Peugeot est capable de rivaliser à la fois avec la Série 3, mais également avec la Série 4 Gran Coupé. En revanche, pour tenir tête à la version Touring, la 508 a besoin d'une offre break qui sera jouée par la version SW. Dans les deux cas, c'est le style qui l'emportera sur le fonctionnel. La ligne de pavillon ainsi que la lunette inclinée apporteront du dynamisme aux deux autos. Des effets de style

permettront, notamment sur la 508 SW, de conserver une garde au toit convenable. Par ailleurs, la française pourra compter sur ses dimensions extérieures plus généreuses pour devancer sa rivale en habitabilité et en volume de chargement.

Une présentation plus originale pour la 508 que la Série 3

Concernant la présentation intérieure, la Peugeot se démarquera en poursuivant l'orientation originale initiée sur la 208 (compteurs lisibles par-dessus le petit volant) et en adoptant l'instrumentation 100 % numérique apparue sur le 3008. L'agencement du tableau de bord sera plus horizontal, un peu à l'image de ce que propose Audi depuis l'A4. Chez BMW, la présentation sera plus classique, dans la lignée de ce que la Série 5 offre depuis peu. On retrouvera ainsi un écran tactile pour l'info-divertissement (une première pour la berline familiale allemande). La commande gestuelle sera également au programme. Gageons que des améliorations auront été apportées par rapport au système équipant la Série 5. Chez Peugeot, le tactile n'est pas nouveau, mais les boutons →

À L'INSTAR DE LA BERLINE, QUI AFFICHERA UNE SILHOUETTE DE COUPÉ, HISTOIRE DE DYNAMISER UN PEU LE MARCHÉ, LE BREAK SW 508 JOUERA À FOND LA CARTE DU STYLE. MAIS RASSUREZ-VOUS, LE VOLUME DU COFFRE SERA PRÉSERVÉ.





RENAULT
La vie, avec passion

Vous allez être fier de votre occasion.



Renault OCCASIONS

**Pour 1€⁽¹⁾,
3 ANS d'entretien⁽²⁾ + 3 ANS de garantie⁽³⁾**

Renault OCCASIONS c'est en étant exigeant qu'on reste n° 1.*

1^{ER} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS.*

*Source Argus[®] juin 2017 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2016. (1)Pour 1€ en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2017 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2)Entretien de 36 mois ou 60 000 km, au 1^{er} des 2 termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. (3)Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac SA, établissement de crédit et intermédiaire d'assurances au capital de 310 978 000 € - siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny - N° ORIAS : 07 004 966 - www.orias.fr, auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126. MMA IARD, société anonyme au capital de 537 052 368 € - RCS Le Mans 440 048 882. Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon 72030 Le Mans Cedex 9 - entreprises régies par le code des assurances. Dénommées ensemble MMA, assureur de la garantie mécanique.

physiques seront également toujours présents, notamment via les touches façon piano, ainsi que la commande vocale.

La future 508 disposera d'un essieu arrière multibras et d'un amortissement piloté

Sur le plan mécanique, la 508 se fera fort de proposer le meilleur toucher de route du marché. Ainsi, Peugeot l'équiperà d'un essieu arrière multibras étrenné chez PSA par le DS 7 Crossback. En prime, l'auto pourra recevoir un amortissement piloté. Des éléments qui équiperont assurément la BMW Série 3, nom de code G20, qui pourra se targuer, en sus, de proposer une transmission intégrale mais également des roues arrière directrices. Afin de ne pas trop alourdir la masse, BMW utilisera l'évolution de sa base technique CLAR développée à partir d'aluminium, d'acier haute résistance et de fibre de carbone. L'offre mécanique se com-

posera chez nos deux protagonistes de 3 et 4 cylindres. Toutefois, BMW proposera encore quelques versions avec des 6 cylindres en ligne, dont la M3 (environ 460 ch). L'offre de la marque allemande sera également plus diversifiée avec une base équipée d'une batterie 48 V, des versions hybrides rechargeables et même des déclinaisons 100 % électriques. Le catalogue Peugeot sera bien moins fourni. Une offre hybride rechargeable sur base de moteur essence sera bien au programme. En revanche, point de versions tout électriques.

Au rayon des assistances à la conduite, Peugeot entrera dans l'univers de la conduite autonome de niveau 2, avec un régulateur de vitesse adaptatif avec maintien dans la voie ainsi qu'un système de stationnement 100 % automatique. La Série 3 ira encore plus loin en proposant une conduite autonome de niveau 3 (le conducteur peut retirer les mains jusqu'à 60 km/h), mais aussi un système de stationnement depuis l'extérieur du véhicule à l'aide de son smartphone. Certaines mises à jour pourront également se faire sans avoir à repasser physiquement par le réseau d'entretien. ■

EN RAISON D'UNE DIMENSION PLUS LIMITÉE QUE CELLE DE LA PEUGEOT 508, LE BREAK DE LA BMW SÉRIE 3 PROPOSERA UN VOLUME DE CHARGEMENT PLUS LIMITÉ. CÔTE STYLE, PAS DE RÉVOLUTION : L'ENGIN S'APPUIERA SURTOUT SUR SON ÉLÉGANCE.



**BMW SÉRIE 3 VII
TOURING**



LES INFOS CLÉS

À partir de 37 000 €*

Commercialisation :
début 2019

*Estimation



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 FUTURES AUTRES RIVALES DE LA CATÉGORIE

Le marché des berlines familiales va se renouveler dans les deux années à venir. Aux côtés d'une offre classique, il sera possible de se tourner vers des propositions plus dynamiques, et ce au sein d'un même catalogue (Mercedes CLA ou Classe C, Audi A4 ou A5 Sportback, Volkswagen Passat ou Arteon...). La Peugeot 508 va donc se retrouver en très bonne compagnie, et elle ne sera pas la seule française.



DS 8

Ce sera le fer de lance de DS, la nouvelle marque de PSA, mais également du groupe dans son ensemble. Sous sa silhouette de coupé-berline, se cachera une offre hybride rechargeable ainsi qu'une boîte automatique (exclusivement). Elle se distinguera par ses poignées de portes affleurantes (comme sur les Tesla) et disposera d'un intérieur entièrement inédit équipé de trois écrans, dont deux tactiles...

Prix : à partir de 40 000 € 2019



Mercedes CLA II

Avec le renouvellement de la Classe A, Mercedes va mettre à jour l'ensemble des déclinaisons de sa compacte, dont son coupé-berline. L'auto s'inspirera du concept Aesthetics A et reposera sur une évolution de la plate-forme MFA maison. L'intérieur sera entièrement modifié avec l'apparition d'éléments tactiles, ainsi que d'une instrumentation 100 % numérique.

Prix : à partir de 31 000 € Fin 2019



Volkswagen Passat IX

Avec l'arrivée de l'imposante Arteon, la Passat semble prendre un petit coup de vieux. Aussi, pour la remettre au goût du jour, Volkswagen va sérieusement la rajeunir: un style plus élancé, une base technique modernisée, mais partant toujours d'éléments de la plate-forme MQB, et un intérieur dépourvu de commande physique. Tout sera tactile, sensitif, gestuel ou à commande vocale.

Prix: à partir de 26 000 € | 2019



VOLKSWAGEN

Croquis de l'actuelle Volkswagen Passat.



Volvo S60 III

L'offre 60 a commencé à être revisitée avec le XC60. C'est au tour de la berline d'être modernisée. Le style s'inspirera de la grande S90, mais arborera de nombreux éléments distinctifs. Affichant près de 4,70 m de longueur, la berline et le break (qui suivra de peu) reposeront sur la base technique SPA, ce qui permettra d'intégrer des modules hybrides rechargeables. À bord, l'écran tactile vertical sera au programme.

Prix: à partir de 30 000 € | 2018



L'avis de Florian Chopin Avec la future 508, Peugeot placera sa berline au niveau des rivales allemandes actuelles. Elle pourra même se faire remarquer par son style plus attrayant et sa présentation plus originale. Toutefois, en termes de technologie, BMW en remettra rapidement une couche, permettant ainsi à sa prochaine Série 3 de garder une longueur d'avance.

Moins de pique-nique



CITROËN C4 CACTUS



LES INFOS CLÉS

À partir de 15 500 €

Commercialisation :
1^{er} trimestre 2018



Les airbumps se font beaucoup plus discrets et rejoignent les bas de caisse. Le profil de la C4 Cactus reste moins conventionnel que celui d'une compacte classique.

Celle
qu'elle
remplace



CITROËN

Avec 260000 unités vendues en plus de trois ans, la C4 Cactus n'a pas connu le succès escompté. Ses immatriculations chutent depuis le début de l'année en France (- 16 %) et plus encore en Europe (- 27 %). La faute à un positionnement ambigu, des tarifs élevés, des lacunes évidentes (vitres arrière fixes, pas de banquette rabattable en début de carrière) et un style clivant. La nouvelle C4 Cactus est amenée à remplacer la C4 traditionnelle abandonnée courant 2018.



quant, arguments

Une "nouvelle" C4 Cactus ? Presque. Le gros restylage stylistique la fait rentrer dans le rang, mais les dessous techniques cachent une petite révolution. Moins originale, la compacte décalée de Citroën convainc davantage.

Par Brice Perrin Photos Denis Meunier



La gamme de moteurs s'enrichit d'un bloc essence de 130 ch et, l'an prochain, d'un diesel de 120 ch. Boîte manuelle ou automatique à 6 rapports (EAT6) selon motorisations et versions.

Nouvelles optiques, nouveau bouclier, nouvelle calandre qui reprend la nouvelle identité de la marque, disparition des protections plastiques : ça va plus loin qu'un simple restylage.



Freinage d'urgence automatique, reconnaissance des panneaux, alerte de franchissement de ligne, surveillance d'angle mort: la C4 Cactus restylée fait le plein d'aides à la conduite.

De l'audace et des innovations. Tels sont les ingrédients de la recette Citroën, avec laquelle les amateurs de chevrons se sont pourléché les babines durant des décennies. Puis l'audace s'est émoussée, et l'innovation a été diluée dans la stratégie du groupe PSA. Juin 2014, Citroën commercialise la C4 Cactus, sept ans après le concept C-Cactus. La voiture est séduisante, originale à plus d'un titre, mais peine à trouver sa cible du fait d'un mélange des genres. Grosse citadine ou petite compacte? Berline surélevée ou crossover timide? Voiture simple et low cost comme le concept original ou auto pour technophiles exigeants? À naviguer entre deux eaux, la C4 Cactus s'est embourbée.

Cette C4 Cactus restylée, plus consensuelle, gagne en cohérence

Le style divise, et malgré d'évidentes qualités routières et un habitacle bien conçu, les ventes restent modestes pour le segment. D'un autre côté, la gamme Citroën renait dans la fraîcheur et la cohérence: C4 Picasso, nouvelle C3, C3 Aircross... Ajoutez-y l'abandon programmé de la compacte C4, et il n'en fallait pas davantage pour opérer un tour de passe-passe avec la C4 Cactus. Le nom demeure, mais le concept évolue. L'engin devient plus consensuel, avec la disparition des protections en plastique qui ceinturaient ostensiblement les optiques avant et arrière. Autre modification notable du côté des airbumps latéraux, ces coussins qui permettaient à la Cactus de se confronter aux aléas de la jungle urbaine. Ils ne sont pas supprimés, mais remplacés par une version beaucoup plus petite et discrète, superposée au bas de caisse. Globalement, le style perd en originalité ce qu'il gagne en cohérence de gamme, puisque cette C4 Cactus restylée se rapproche visuellement des récentes C3 et C3 Aircross. La calandre englobe désormais les optiques supérieures, et phares comme feux (LED à effet 3D) ont été redessinés.



Hormis les sièges optionnels Citroën Advanced Comfort et l'insonorisation revue, pas de grosse évolution dans l'habitacle. La partie basse de la console a été redessinée, et les couleurs et tissus profitent de nouvelles ambiances.



↑ Citroën profite du (gros) restylage de sa C4 Cactus pour lui greffer la nouvelle identité visuelle de la marque. À commencer par la calandre.

Nouveau Crafter Business Line avec CarePort Pro* :

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

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



Il n'y a rien à ajouter.



**Véhicules
Utilitaires**

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



Les feux arrière adoptent un motif 3D, moins travaillé que sur la DS 3, et la large protection plastique entre les feux disparaît. Le dessin des optiques abandonne le carré pour le rectangle.

“NOTRE AMBITION EST DE PROPOSER LA BERLINE COMPACTE RÉFÉRENCE DU CONFORT SUR LE MARCHÉ, TOUT EN CONSERVANT UN CARACTÈRE ET UN DESIGN AUDACIEUX, ET UN POSITIONNEMENT COHÉRENT DANS LA GAMME CITROËN.”

Pierre-Yves Couineau, chef de produit C4 Cactus

La C4 conserve son habitacle sobre, ergonomique et chaleureux, mais en accentue le confort. Et elle inaugure une vraie révolution technologique, baptisée Citroën Avanced Comfort, qui repose sur deux piliers, et doit faire pardonner l'abandon définitif de la légendaire suspension hydro-pneumatique. Premier pilier de ce nouveau confort Citroën : des sièges qui adoptent une nouvelle mousse haute densité, de 60 mm d'épaisseur, additionnée d'une mousse d'accueil de 15 mm. Nous avons déjà roulé avec un démonstrateur doté de ces sièges : le confort est réellement amélioré, sans pour autant être trop mou. Leur dessin est par ailleurs plus accueillant, avec un matelassage bien visible, et un réglage lombaire bienvenu. Ces sièges seront toutefois optionnels, et associés à d'autres éléments de confort. Second pilier, et véritable innovation : les suspensions dotées de butées hydrauliques progressives, de série sur toutes les versions de C4 Cactus (sauf essence 82 ch) et qui seront peu à peu généralisées sur l'ensemble de la gamme Citroën. Les suspensions sont toujours composées d'un ressort et d'un amortisseur, mais les butées mécaniques traditionnelles sont raccourcies et accompagnées de butées hydrauliques qui permettent d'augmenter de plusieurs centimètres la course des amortisseurs, et de rendre l'amortissement plus progressif en fin de course, tout en évitant le phénomène de rebond. Sur le prototype que nous avions essayé à l'été 2016, le confort était royal malgré une agilité préservée et un roulis contenu : les suspensions digéraient remarquablement aspérités, bosses et creux. La nouvelle C4 Cactus disposera des moteurs essence PureTech de 82 ch (BVM), 110 ch (BVM ou BVA6) et – c'est nouveau – 130 ch (BVM6), et du bloc diesel BlueHDI 100 (BVM). Fin 2018, un BlueHDI 120 ch associé à la boîte auto EAT6 fera son apparition.

Dans l'habitacle, l'interface repose toujours sur une instrumentation numérique. Cinq ambiances seront proposées : outre celle de base, comptez sur Metropolitan Red, Wild Grey, Hype Grey et Hype Red. La carrosserie pourra recevoir 9 teintes, et être agrémentée de l'un des 4 “packs color”,



À l'arrière, les vitres sont toujours simplement entrebâillantes, et si la banquette est confortable, les places sont, hélas, nettement moins accueillantes que les nouveaux sièges à l'avant !

qui souligneront d'une nuance noire, chromée, blanche ou rouge, certains éléments spécifiques. Cinq jantes différentes seront au catalogue, en 16 ou 17 pouces. Tout cela suffira-t-il à enfin faire de la C4 Cactus une petite berline compacte certes originale, mais capable de convaincre un plus large panel d'automobilistes ? Début de réponse dans quelques mois. ■



L'avis de **Brice Perrin** Conquérir une clientèle plus vaste et récupérer les amateurs de la C4 traditionnelle avec de vraies innovations sur le confort : le pari de Citroën est risqué. Malgré ses défauts, j'étais fan de la Cactus originelle, mais je suis pressé d'essayer cette évolution.

Les défis changent,
l'histoire reste.

100 ANS

D'AVVENTURE HUMAINE



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 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 31/12/2017 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 **MOTUL**

Crédits photos : S. Gabriel - Shutterstock

Rien que pour vos yeux

Comparé aux mastodontes européens que sont le Mondial parisien ou le Salon de Francfort, celui de Tokyo joue une partition plus intimiste. Les nouveautés destinées à l'Europe y sont rares, mais les concept cars séduisants pullulent. Petit tour d'horizon...



NEWSPRESS



L'audace du style se retrouve à l'intérieur du concept E-evolution. Plutôt que cet improbable demi-volant, on doit en retenir l'architecture très horizontale.

Mitsubishi E-evolution

Nouvelle ambition

L'édition 2017 du Salon de Tokyo est doublement importante pour Mitsubishi. D'abord, elle est l'occasion de célébrer le centenaire de cette marque en tant que constructeur automobile, une première voiture ayant été réalisée à titre expérimental en 1917. Mais aussi, il permet de présenter une vision d'avenir, à la suite de son intégration au sein de l'Alliance Renault-Nissan.

En France, notre appréciation de Mitsubishi est évidemment faussée par sa faible diffusion, avec 4 500 ventes sur une production mondiale de



NEWSPRESS

Le concept E-evolution vient incarner une nouvelle ère pour Mitsubishi, en habillant son savoir-faire technique d'un style spectaculaire.



MITSUBISHI

plus de 1 million de voitures. En fait, la marque aux diamants cartonne surtout en Asie du Sud-Est. Mais depuis la reprise au sein de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, avec une remise à plat de l'organisation interne, Mitsubishi affiche désormais des objectifs très élevés. Il s'agit, par exemple, de présenter six nouveautés d'ici à 2019, ou de quadrupler les ventes en France à l'horizon 2020. Rien que ça ! Le nouveau SUV Eclipse Cross, commercialisé en décembre, devrait y contribuer.

Ces nouvelles ambitions s'étendent également au design (il était temps...), tout en préservant une réelle expertise technique. *“C'est une marque d'ingénieurs, fait remarquer un dirigeant. Elle a été un peu silencieuse ces dernières années. Cela va changer.”* Jusqu'à présent, Mitsubishi a démontré ses compétences dans les 4x4, mais a aussi été parmi les premiers à commercialiser une voiture électrique grand public (l'i-Miev) ou à proposer un grand SUV hybride rechargeable. *“Il nous manquait de l'expertise en conduite autonome, explique Vincent Cobée, vice-président en charge de la stratégie, mais nous y avons désormais accès grâce à l'Alliance et pourrons proposer un véhicule totalement autonome en 2022.”*

Le concept E-evolution vient donc incarner cette nouvelle ère. Par son style, d'abord, une silhouette séduisante de SUV coupé à quatre portes, aux formes tendues, avec des porte-à-faux courts qui valorisent les capacités de franchissement de ce 4x4. L'engin, tout électrique, dispose de trois moteurs : un sur l'essieu avant, et deux sur l'arrière, qui autorisent une gestion différenciée du couple sur chaque roue, gage d'agilité. On nous parle également d'un système d'intelligence artificielle, susceptible de faire progresser la maîtrise du conducteur par un programme de formation à bord, à base d'analyses de sa conduite et d'instructions vocales. Pas sûr que ce dernier point fasse vraiment envie...



L'avis de Jean-Éric Raoul Avec ce concept car séduisant, qui réunit un design puissant avec les savoir-faire techniques de la marque, Mitsubishi redresse la tête et affiche ses nouvelles ambitions. La puissance de l'Alliance devrait l'aider à changer de dimension.



À la taille des roues près,
la Kai Concept annonce
la future Mazda 3.

Mazda Vision Coupé et Kai Concept

Dynamique des fluides

Mazda annonce, grâce à deux concept cars, une nouvelle orientation de son langage stylistique. Avec, sous le capot, un moteur à essence révolutionnaire.

Al'opposé d'autres constructeurs japonais, qui surjouent les arêtes acérées et les références à l'univers manga, Mazda a toujours fait le choix d'un style élégant, presque classique. La Vision Coupé, qui annonce la future orientation du design de la marque, renforce et sublime cette philosophie. Sur cette longue berline-coupé, tout n'est qu'élégance et fluidité. *“L'idée est de travailler l'interaction avec la lumière, de jouer sur la manière dont la carrosserie réagit avec l'environnement”*, nous explique un designer. Les proportions magistrales, les petits détails classiques, comme ces feux ronds, participent évidemment à l'attrait immédiat de cette carrosserie “à l'ancienne”. Et dans la vraie vie ?

Eh bien justement, la Kai Concept est là pour ça. Certes, c'est encore officiellement un concept car. Mais, en fait, il s'agit de la future Mazda 3 à peine déguisée. Elle reprend donc ce nouveau langage très fluide sur la silhouette d'une berline à hayon. Évidemment, proportions obligent, le coup de cœur est moins brutal que pour la Vision Coupé, mais la proposition reste séduisante. Et elle a un autre atout dans sa manche, ou plutôt, sous son capot : un moteur à essence révolutionnaire ! Il reprend en effet le principe d'une inflammation spontanée, comme sur le die-

sel, avec juste un début de combustion grâce à de petites bougies. Cette technologie, baptisée Sky Activ X, permettrait de gagner de 10 à 15 % de consommation et d'émissions, à puissance égale, par rapport à un moteur essence normal. Surtout, il vient prouver que tous les constructeurs n'ont pas décidé d'arrêter d'investir sur les moteurs thermiques. Finalement, l'avenir ne sera peut-être pas seulement électrique !



JEAN-ÉRIC RAOUF

Matrice de style de la nouvelle génération de Mazda, le Vision Coupé joue de formes fluides et simples.



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

Nissan IMX Concept

Objectif 2020

Le concept Nissan IMX a une triple mission. D'abord, évoquer la prochaine plate-forme tout électrique de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi. On nous parle de batteries implantées plus bas que sur l'actuelle Leaf, au bénéfice de l'habitabilité et du comportement, tout en fixant des ambitions techniques très élevées : 600 km d'autonomie, pour des moteurs produisant 434 ch et 700 Nm de couple. Du costaud annoncé pour 2020. Chiche ! Deuxième sujet : le point d'étape sur la conduite autonome. Toute la panoplie traditionnelle du genre est déployée, du volant rétractable au changement de couleur du liseré de capot pour indiquer le mode engagé, ou les sièges qui se repositionnent lorsque le pilote automatique entre en action. On est encore dans le fantasme, même si les échéances approchent. Enfin, il est question de design. Là, on découvre une approche très contemporaine, agressive mais sans surcharge, qui soigne également l'aéro par une face avant très travaillée. Une piste à suivre pour la Leaf du futur ?



NISSAN

Honda Sports EV Concept

Le courant passe !



JEAN-ÉRIC RAOUL

Honda avait surpris son monde, lors du dernier Salon de Francfort, avec son Urban EV concept. D'abord, par la fraîcheur de son style, simple, clair, avec ses faux airs de Golf malicieuse. Ensuite, par ce que cette voiture annonçait de concret : une plate-forme dédiée à la propulsion électrique, qui serait commercialisée sous cette forme dès 2019. À Tokyo, Honda remet le couvert en déclinant cette plate-forme et ce nouveau langage de style. Il s'agit d'un petit coupé très séduisant, aux proportions assez classiques, d'un traitement très contemporain. Évidemment, ce long capot n'a pas de sens sur une voiture électrique, ce qu'admet Makoto Harada, le responsable de ses lignes : *“Ce n'est pas rationnel. Mais cela souligne l'émotion, le plaisir de conduite que l'on attend d'une telle voiture.”* Aucune indication de puissance, de performance ni d'autonomie n'étaient ce manifeste de design. Et il n'est officiellement pas question de produire ce joli coupé. Mais qui sait ? Les constructeurs japonais sont passés maîtres dans l'art des teasings interminables.

Toyota TJ Cruiser

Le SUV boîte à outils

Son nom et son design expliquent à eux seuls ce concept Toyota. “TJ”, c'est T pour Tool Box (boîte à outils) et J pour Joy (joie). Et son style de boîte à chaussures à peine améliorée confirme qu'il s'agit d'un véhicule prêt à tout. Les ingénieurs de Toyota ont puisé leur inspiration dans les maisons traditionnelles japonaises qui, dans un volume extérieur compact (4,30 m de long seulement pour le TJ Cruiser) proposent un espace intérieur optimisé. Ce qui se traduit dans ce concept car par de multiples rangements, près de 30 points d'attache pour des sangles et une modularité extrême des sièges autorisant le transport d'une planche de surf ou d'un vélo non démonté. Pour le reste, Toyota se montre discret. Le moteur est un 2 litres essence hybride, mais sa puissance est inconnue. Quant à savoir s'il sera commercialisé, les responsables japonais affirment que ce véhicule est compatible avec la plupart des marchés mondiaux... mais que sa mise en vente n'est pas prévue pour l'instant. Pour l'instant...



TOYOTA

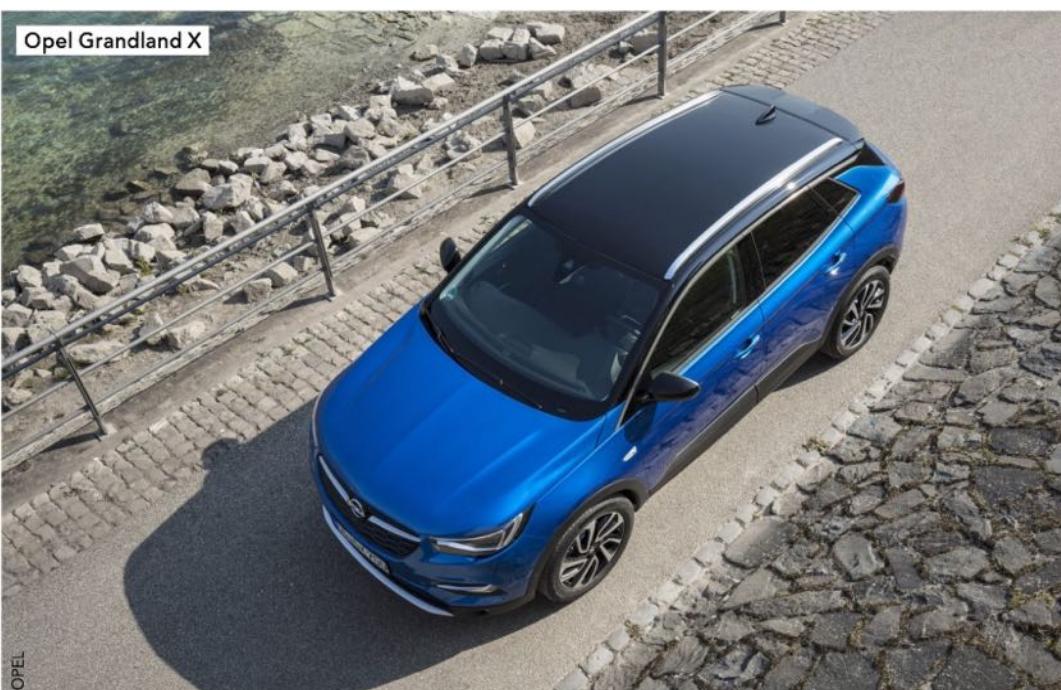
L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Alfa Romeo

MiTo & Giulietta La MiTo et la Giulietta déclinent en option une nouvelle installation multimédia désignée sous l'appellation Pack Tech. Elle regroupe la caméra de recul, l'écran tactile 7 pouces, les radios numériques DAB et l'interface smartphone Apple CarPlay/Android Auto – reconnaissance vocale de l'appareil et port USB supplémentaire HDMI. Cette interface donne accès

à iTunes, Spotify ou Google Play Music, et permet de gérer appels et messages via WhatsApp ou Skype. Les applications GPS Google Maps ou Apple Plans se pilotent depuis l'écran – info trafic en temps réel, cartographie à jour et autres. Prix respectifs pour la MiTo sur les finitions Super, Imola et Lusso : 1 315, 690 et 990 €. Pour la Giulietta : 1 590 € sur les finitions Giulietta et Super, 390 € sur les finitions Imola, Lusso et Veloce.



Opel

Grandland X

Le Grandland X élargit sa gamme vers le haut. Baptisée Ultimate, cette quatrième finition (les livrées Edition, Innovation et Elite la précédent) réunit les antibrouillards, le pare-brise dégivrant, les places latérales arrière chauffantes, la prise 230 volts aux places arrière, le pédales alu, les jantes alliage 19 pouces, le toit de couleur noire, la recharge smartphone par induction, les radios numériques DAB et des haut-parleurs de marque Denon, au nombre de neuf, sans compter le caisson de basses. Essence 1.2 Turbo 130 ch BVA : 35 000 €. Diesel 1.6 120 ch BVA : 37 100 €.



Un modèle inclassable.

Nouvelle Panamera Sport Turismo.

Disponible en motorisation essence et hybride rechargeable, la nouvelle Panamera Sport Turismo fait figure de pionnière sur le segment des berlines premium. Sans compromis, ce nouveau modèle offre tout ce dont vous avez besoin : connectivité à la pointe, design avant-gardiste, motorisations performantes et sensations typiquement Porsche.

Gamme Panamera Sport Turismo - Consommation mixte : de 2,6 à 9,5 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 59 à 218 g/km.
Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen). Porsche France - RCS Pontoise B348 567 504

Porsche

718 Cayman & Boxster

Les versions GTS des 718 Cayman et Boxster sont disponibles à la vente. Le 4 cylindres essence 2.5 turbocompressé développe 365 ch (350 ch sur les versions S), et s'associe, au choix, à la BVM6 ou la BVR7 PDK. 290 km/h en vitesse de pointe et 4,3 secondes pour passer de 0 à 100 km/h avec la boîte PDK sur le Cayman, pour situer le niveau. 718 Cayman GTS : 78 830 € avec la BVM, 82 112 € avec la PDK. Malus respectifs : 10 000 et 8 753 €. 718 Boxster GTS : 80 870 € avec la BVM, 84 152 € avec la PDK. Mêmes malus.

911 Carrera T La 911 Carrera T (T pour Touring) garde le "six à plat" 3.0 biturbo de la Carrera fort de 370 ch. En revanche, elle



perd du poids, de l'ordre de 20 kg (vitrage allégé, sangles à la place des poignées dans les portières, garnitures d'insonorisation réduites au strict nécessaire) et les rapports des deux boîtes disponibles (BVM7 et BVR7 PDK) sont raccourcis. La Carrera T, enfin, donne accès à des options refusées à la Carrera, à commencer par les roues arrière directrices (2 268 €). Prix BVM/BVR : 110 015/113 987 €. Ajoutez 10 000 € pour le malus, quelle que soit la transmission.

Skoda

Karoq Le SUV Karoq décline une gamme homogène autour de 4 motorisations (2 essence, 2 diesels, BVM6 ou BVR7 au choix dans chacun des cas) et de 2 finitions. Pas de malus à déplorer, sauf quand le véhicule a la transmission 4x4. Ambition : banquette 60/40, climatisation automatique bizonne, accès et démarrage mains-libres, capteurs de pluie et de luminosité, ordinateur de bord écran TFT monochrome, détecteur de fatigue, frein de parking électrique, rétroviseur central photosensible, volant cuir, vitres arrière et lunette surteintées, antibrouillards, feux diurnes à LED, rails de toit, radar de recul, aide au démarrage en côte, régulateur de vitesse, jantes alliage 17 pouces. Multimédia : écran tactile 8 pouces, Bluetooth, port USB, interface smartphone (Apple

CarPlay/Android Auto), routeur wi-fi, GPS 2.5D. Assurances : freinage d'urgence autonome à basse vitesse. Style : trois sièges arrière rabattables séparément depuis le coffre, caméra de recul, écran TFT couleur pour l'ordinateur de bord, sellerie mixte cuir/Alcantara, sièges chauffants, siège conducteur électrique, hayon électrique mains-libres, antibrouillards cornering, projecteurs full LED, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, rétros rabattables électriquement, radar de parking avant, régulateur de vitesse adaptatif, jantes 18 pouces. Surveillance des angles morts, reconnaissance des panneaux signalétiques. L'écran tactile 9,2 pouces, pilotable par gestes, coûte 1 350 € sur les deux finitions. Comptez 1 100 € pour le toit ouvrant panoramique.



SKODA

LA GAMME SKODA KAROQ

Motorisations/boîtes	Malus	Finition	Prix
Essence	1.0 TSI 116 ch BVM6	0 €	Ambition/Style 25 790/29 090 €
	1.0 TSI 116 ch BVR7	0 €	Ambition/Style 27 390/30 690 €
	1.5 TSI ACT 150 ch BVM6	0 €	Ambition/Style 27 790/31 090 €
	1.5 TSI ACT 150 ch BVR7	0 €	Ambition/Style 29 390/32 690 €
Diesel	1.6 TDI 116 ch BVM6	0 €	Ambition/Style 28 790/32 090 €
	1.6 TDI 116 ch BVR7	0 €	Ambition/Style 30 390/33 690 €
	2.0 TDI 150 ch BVM6 4x4	113 €	Ambition/Style 32 890/36 190 €
	2.0 TDI 150 ch BVR7 4x4	353 €	Ambition/Style 34 490/37 790 €

Un son incomparable.

Nouvelle Panamera Sport Turismo avec Burmester® 3D High-End Surround Sound System.

Le Burmester® 3D High-End Surround Sound System fait de votre Porsche Panamera Sport Turismo l'une des salles de concert les plus performantes au monde. Avec 1455 watts et 21 haut-parleurs ultra-design à commande indépendante, préparez-vous à vivre une expérience sonore hors du commun. Plus d'informations sur www.porsche.fr/symphony



PORSCHE



SMARTPHONE LES APPLIS INDISPENSABLES

C'EST UN PETIT RECTANGLE DE QUELQUES CENTIMÈTRES DE CÔTÉ. **IL FAUT ÉVITER DE LE COLLER À L'OREILLE EN CONDUISANT, MAIS, BIEN UTILISÉ, IL PEUT DEVENIR LE COPILOTE IDÉAL !** C'EST LE SMARTPHONE, ET VOICI LES APPLICATIONS QUE NOUS VOUS CONSEILLONS.

Par Brice Perrin

Plus de 20 millions de smartphones sont vendus en France chaque année ! Ces "téléphones intelligents", si l'on s'en tient à la traduction littérale, possèdent un grand écran tactile, une puissance de calcul parfois considérable, un espace de stockage important et de nombreuses puces et capteurs : GPS, gyroscope, accéléromètre, caméras, capteur de luminosité, magnétomètres. De quoi faire du téléphone un ange gardien sur la route,

grâce aux nombreuses applications disponibles et le plus souvent gratuites – en échange de publicités parfois intrusives et de l'exploitation de vos données, notamment pour renseigner les systèmes d'information trafic !

Mais il ne faut pas oublier que le smartphone possède aussi une face sombre : son usage serait impliqué dans 10 % des accidents corporels. Or, si 59 % des Français reconnaissent qu'ils utilisent leur téléphone en conduisant, d'après la dernière édition du baromètre Axa Prévention, rappelons que téléphoner au volant sans utili-

ser de kit mains-libres ou tenir un téléphone en main pendant la conduite est une infraction passible d'une amende de 135 € et d'un retrait de 3 points. En toutes circonstances, utilisez un support adapté, ne masquez pas votre champ de vision et gardez un œil (au moins) sur la route ! Vous pourrez ainsi découvrir que le smartphone est un allié précieux pour vous guider, vous faire éviter les incidents de circulation, vous trouver des compagnons de route, vous indiquer où trouver une place de stationnement ou encore du carburant moins cher...



POUR ROULER EN TOUTE SÉCURITÉ

Les assistants d'aide à la conduite n'ont plus le droit de signaler les radars, mais uniquement les "zones de danger" et les "zones à risques". Ce qui revient au même. Ils avertissent également de la présence d'un bouchon, d'un incident ou de travaux, rappellent la limitation de vitesse et vous avertissent en cas d'excès. Utile si vous n'avez ni régulateur ni limiteur ! Nous vous conseillons en particulier Coyote. Waze remplit également cette fonction (gratuitement), et TomTom propose une application TomTom Zones de danger. **Coyote est disponible sur Android et iPhone (gratuit 15 jours puis abonnement 11,99 €/mois ou 49,99 €/an).**



L'application indispensable



Disponible pour les smartphones et tablettes sous Android et sous iOS, l'application de L'Auto-Journal a récemment fait peau neuve. Son interface esthétique et ergonomique vous propose de consulter l'actualité de vos marques préférées, mais aussi la cote de votre voiture, les essais vidéo des nouveaux modèles, les diaporamas photo, le prix du neuf... Vous pouvez également acquérir et consulter L'Auto-Journal dans sa version numérique. Dernière bonne nouvelle : l'application de L'AJ est gratuite !

POUR TROUVER LE BON CHEMIN

Complet, communautaire, réactif et gratuit, Waze est notre application de navigation favorite. Mais il faut supporter la publicité, intrusive dès que vous êtes à l'arrêt. Google Maps est une alternative tout à fait convaincante, mais l'application n'affiche toujours pas la vitesse en temps réel. Enfin, TomTom GO propose une application complète et gratuite pour les petits rouleurs (75 km/mois, abonnement payant au-delà). Pour trouver votre chemin à l'étranger ou lorsque le réseau mobile est indisponible, nous vous conseillons Sygic ou encore HERE WeGo, qui permettent de télécharger les cartes pour un usage hors connexion.

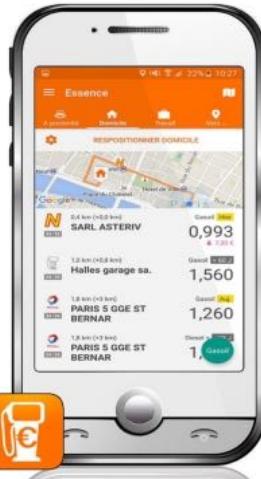
Waze est disponible gratuitement sur Android et iOS.



POUR MOINS CONSOMMER

Évolution de l'application Geco, lancée voici deux ans par l'IFP Énergies nouvelles (et toujours disponible), Geco Air détecte automatiquement vos trajets et vos moyens de transport, et vous permet d'appliquer les principes de l'écoconduite. En analysant la conduite grâce aux capteurs de votre smartphone, l'application vous aiguille pour consommer encore moins grâce à des conseils personnalisés.

Geco Air est disponible gratuitement sur Android et iOS.



POUR TROUVER DU CARBURANT AU MEILLEUR PRIX

La panne sèche menace ? Vous voulez savoir si une station-service située à quelques kilomètres propose son carburant beaucoup moins cher que celle que vous avez sous les yeux ? Plusieurs applications dédiées vous indiquent la localisation des stations-service et les tarifs à jour pour les différents carburants. Pratique !

Essence comparateur carburant (Android), Essence & Co (iOS), Essence / Gasoil Now (iOS et Android) sont gratuites.

EN CAS DE PANNE SUR L'AUTOROUTE

Vous venez de tomber en panne sur l'autoroute ? Utilisez l'application SOS Autoroute, très pratique pour avertir les services d'assistance et éviter d'avoir à chercher une borne ou le numéro à appeler. Elle permet en outre aux secours de vous géolocaliser. Par ailleurs, n'hésitez pas à installer et à consulter régulièrement L'Appli qui sauve, éditée par la Croix-Rouge, qui vous apprendra les gestes de premiers secours et l'attitude à adopter en cas d'urgence.

SOS Autoroute est disponible gratuitement sur Android et iOS.



POUR SE GARDER FACILEMENT

Pour payer votre stationnement sur la voie publique, plus besoin de monnaie ni de marcher jusqu'à un horodateur fonctionnel.

Dans de nombreuses villes, les applications PayByPhone et Whoosh ! vous permettent de régler le stationnement sur votre smartphone (par CB), et vous préviennent de la fin imminente de votre durée de stationnement. Pour trouver un parking (gratuit ou payant), nous vous recommandons Parkopedia. Enfin, pour dénicher une place libre sur la voirie, vous pouvez tester ParkingMap, qui déploie actuellement des capteurs dans ce but.

PayByPhone, Whoosh !, Parkopedia et ParkingMap sont proposées gratuitement sur iOS et Android.



POUR RECHARGER SA VOITURE ÉLECTRIQUE

Si vous roulez avec un modèle hybride rechargeable ou 100% électrique, vous savez qu'il est difficile de trouver une borne de charge. ChargeMap vient à votre secours ! Elle répertorie plusieurs dizaines de milliers de lieux pour charger, vous indique leur emplacement précis, les modalités de fonctionnement, la puissance de la borne, sa gratuité ou, le cas échéant, le coût d'utilisation. Indispensable !

ChargeMap est gratuite, et elle est disponible pour Android et iOS.



POUR PRENDRE DES AUTO-STOPPEURS

Tombé en désuétude avec le développement du covoiturage et de l'autopartage, l'auto-stop est pourtant bien pratique. Pour tenter de relancer l'idée, OuiHop' propose des avantages aux conducteurs (lavage de voiture, cartes de stationnement) qui déclarent leurs trajets sur l'appli et font monter à bord des auto-stoppeurs. Ceux-ci peuvent faire trois trajets gratuits par mois (au-delà, formule illimitée à 2 €/mois). Idée sympathique !

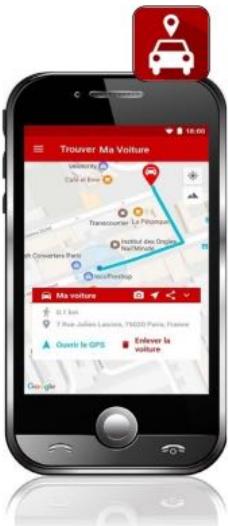
OuiHop' est gratuite et proposée en version iOS et Android.



POUR COVOITURER SUR LES PETITS TRAJETS

Si vous êtes habitué du covoiturage longue distance, difficile de passer à côté de BlaBlaCar, qui s'est octroyé le monopole sur ce marché. Mais pour les petits trajets, notamment entre le domicile et le travail, de nombreuses applications mettent en relation chauffeurs et passagers. Pour ne plus rouler tout seul, partager les frais et faire des rencontres...

BlaBlaLines, Karos ou encore WayzUp sont disponibles gratuitement sur iOS et Android.



POUR RETROUVER SA VOITURE

Vous venez de vous garer dans un quartier ou une ville que vous ne connaissez pas, et vous angoissez à l'idée de ne pas retrouver votre voiture à la fin de la journée ou de votre séjour ? Plusieurs applications automatisent efficacement cette tâche : l'explicite Trouver ma voiture, ParKing (sur Android) ou encore Tuture (sur iOS). Vous pouvez également utiliser une fonction présente dans Google Maps ou Apple Plans (sur iOS) pour mémoriser votre emplacement de stationnement. **Trouver ma voiture est disponible gratuitement sur Android et iOS.**

POUR LOUER SA VOITURE... OU CELLE D'AUTRUI

Comme nous l'avons détaillé dans un précédent numéro (voir L'AJ n°993 du 12 octobre 2017), la location de voitures entre particuliers est un secteur en plein essor, notamment grâce à un procédé simple : un boîtier connecté installé dans le véhicule, qui peut être déverrouillé avec un smartphone. Le procédé vous intéresse ? Essayez les applications des trois principaux acteurs du marché...

Drivy, OuiCar et Koolicar sont disponibles gratuitement sur iOS et Android.



Et aussi...



Branchez votre smartphone à votre voiture !

Si vous avez une auto récente, vous disposez peut-être d'une interface CarPlay (Apple), Android Auto (Google) ou MirrorLink. Quel intérêt ? Cela permet de relier, à l'aide d'un câble USB (et en wi-fi sur certains modèles récents), votre smartphone à l'interface multimédia de la voiture, de répliquer l'écran du téléphone sur celui de la console, et d'utiliser des applications adaptées à un usage automobile. Plus pratique, cette méthode est aussi plus sûre que l'usage d'un support de smartphone puisque rien ne vient entraver votre champ de vision, et l'écran tactile de la console centrale est plus facile à manipuler qu'un écran de smartphone...



Connectez votre voiture !

Au-delà des applications, de nombreux produits permettent de faire de votre auto une voiture connectée. En branchant un petit boîtier ELM327 (en wi-fi ou Bluetooth) sur la prise OBD2, vous pourrez consulter les codes erreur et paramètres moteur avec une application comme Torque Pro. Le boîtier Xee (139 €), équipé d'une carte SIM et d'une puce GPS, se branche lui aussi sur la prise OBD2, et permet de localiser sa voiture, de déclencher une alerte en cas d'effraction, etc. Drust (149 €) repose sur le même principe, mais il se focalise sur la maîtrise de l'écoconduite.



RANGE ROVER EVOQUE LIMITED

ROULEZ SURÉQUIPÉ



ABOVE & BEYOND



À PARTIR DE 299 € PAR MOIS⁽¹⁾ AVEC APPORT LOCATION LONGUE DURÉE SUR 36 MOIS

Découvrez le Range Rover Evoque Limited et bénéficiez **jusqu'à 4 500 € d'équipements offerts⁽²⁾**.

Avec le système de navigation, la caméra de recul ou encore le toit panoramique, vous disposez de tout l'équipement nécessaire pour affronter la jungle urbaine.

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

landrover.fr/concessions

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

⁽¹⁾ Exemple pour un Range Rover Evoque Limited eD4 BVM Pure au tarif constructeur recommandé du 01/06/2017, en Location Longue Durée sur 36 mois et 30 000 km, soit 36 loyers mensuels de **299 € après un apport de 5 300 €**. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31/12/2017 dans la limite des stocks disponibles, dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Land Rover Financial Services, nom commercial de LEASYS France, SAS au capital de 3 000 000 € – 6 rue Nicolas Copernic ZA Trappes-Elancourt 78190 Trappes – 413 360 181 RCS Versailles. Courtier en assurances n°ORIAS : 08045147. Prestation d'assistance garantie et mise en œuvre par Europ Assistance, entreprise régie par le code des assurances.

⁽²⁾ Série limitée, liste des équipements sur landrover.fr. Avantage client de 3 300 € (finition Pure) ou 4 500 € (finition SE).

Modèle présenté : Range Rover Evoque Limited eD4 BVM SE avec options à **490 € /mois** après un apport de **5 300 €**.

Consommation mixte (l/100 km) : 4,2 à 8,2 - Emissions de CO₂ (g/km) : 109 à 185.

Land Rover France. Siren 509 016 804 RCS Nanterre



Les batteries seront logées sous le plancher et la transmission se fera aux quatre roues, grâce à un moteur électrique placé sur chaque essieu.



PHOTOS CARPIX

Très large et très basse, la Mission E devrait offrir une longueur totale oscillant entre les gabarits des Tesla Model 3 et Model S.

VOICI LA PREMIÈRE PORSCHE 100 % ÉLECTRIQUE

Une berline sportive, à 4 places et dotée d'une motorisation capable de rivaliser avec une Tesla Model S, voici donc la Porsche Model E, qui sera lancée dans deux ans.

Salon de Francfort, automne 2015, Porsche éboule le public. Pour deux raisons: d'une part, le concept Mission E est superbe, impressionnant, et signe une nouvelle identité spectaculaire et évocatrice pour la marque. D'autre part, l'engin annonce la première voiture 100% électrique de Porsche, et une toute nouvelle plate-forme. L'ambitieuse promesse de Mission E est en train de se concrétiser sous nos yeux: après une série de mulets basés sur une Panamera, les premiers prototypes de la version de série ont pris la route... et la piste, puisque des exemplaires ont été aperçus en train de jouer avec les lois de la physique sur l'exigeante boucle nord du Nürburgring. La ligne globale reste fidèle

au concept car, même si elle est moins spectaculaire, et les proportions situent la Mission E entre une 911 et une Panamera. Les 4 portes sont conservées car c'est bien une berline, en dépit du pavillon à la ligne fuyante - mais elles ne sont plus antagonistes comme sur le concept. L'habitacle offrira 4 places, un affichage 100 % numérique et des commandes essentiellement tactiles.

Emblème du savoir-faire Porsche en matière d'innovation, la Mission E sera un concentré de technologie, du châssis à l'habitacle.

Quant aux optiques, ici masquées par un trompe-l'œil, elles seront effilées, 100 % à LED, et leur carénage évoquera l'exceptionnelle et inaccessible 918, qui a démontré avec brio que sportivité et électrification pouvaient faire bon ménage. Ne vous laissez pas abuser par les sorties d'échappement, la Mission E de série sera exclusivement propulsée par une motorisation électrique. À l'instar de la Tesla Model S, la Mission E proposera plusieurs niveaux de puissance (plus de 600 ch sur la version la plus musclée).

La Mission E pourra compter sur une batterie de très grosse capacité (80 kWh à minima) pour s'assurer une autonomie d'au moins 500 km, et Porsche assure que la recharge à forte puissance (350 kW, c'est presque trois fois plus qu'un Supercharger Tesla), en développement aujourd'hui, sera compatible avec ses modèles 100 % électriques. Le moyen de récupérer 400 km d'autonomie en à peine un quart d'heure...



Première voiture 100 % électrique à porter le blason Porsche, la Mission E sera une berline, mais avec des performances de premier plan et un comportement routier typique de la marque.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : fin 2019

Prix : à partir de 90 000 €

Concurrente des
Tesla Model S, Aston Martin Rapide (2019)

TESLA

La Model 3 déjà en retard ?

Parfois en avance en termes d'innovation technologique, Tesla a pris une mauvaise habitude : être systématiquement en retard dans le lancement de ses véhicules. Il faut dire que le patron, Elon Musk, est toujours très ambitieux en ce qui concerne la montée en cadence de la production. Et le 6 octobre, alors qu'il annonçait le report au 16 novembre de la présentation du premier camion électrique Tesla, il précisait au détour d'une phrase que la production de la Model 3, à peine lancée et précommandée à plus de 450 000 exemplaires, était déjà confrontée à des difficultés, à cause d'un goulet d'étranglement sur la fabrication de certaines pièces. Le retard sera-t-il rattrapé ? Les représentants de la marque en France assurent que "les premières livraisons européennes de la Model 3 auront lieu durant la deuxième moitié 2018. Nous aurons davantage d'informations à l'approche de celle-ci."



DU 18 NOVEMBRE AU 18 FÉVRIER CORVETTE EXPO

www.citedelautomobile.com



À Mulhouse, la Cité de l'Automobile vous propose, pendant un trimestre, une exposition thématique consacrée à la plus emblématique des sportives américaines, la Corvette ! Vous y découvrirez les modèles qui ont forgé cette légende, les dessous mécaniques, des miniatures et un espace vidéo consacré à la compétition. L'entrée, qui inclut la Cité de l'Automobile, est à 13 €.

PHASE ONE TESTEQUIPMENT



119 684 €

C'est le prix d'un exemplaire de Macan Turbo Exclusive Performance Edition. La série limitée de ce modèle Porsche offre 440 ch, une finition très soignée et pléthore d'équipements. Il n'empêche, ça commence à faire une belle somme pour un SUV familial...

COMMERCE

Opel dope les ventes de PSA

C'est mathématique : le rachat de la marque Opel par PSA, et donc son intégration totale au groupe français, dope les résultats de ce dernier. PSA vient de publier ses comptes trimestriels, où apparaît un chiffre d'affaires proche de 15 milliards d'euros, en hausse de 34%, et des ventes globales dépassant les 842 000 unités, soit près de 24% d'augmentation par rapport au troisième trimestre 2016. Pour Jean-Baptiste de Chatillon, directeur financier du groupe PSA et membre du directoire, la division automobile du groupe PSA conjugue "une forte croissance avec une discipline de prix et de coût. Ces leviers sont essentiels pour permettre au groupe de relever les défis de demain dans un contexte économique toujours incertain." Mais il faudra encore attendre avant de voir l'impact de ce rachat sur l'emploi et l'industrie du côté d'Opel...



Les dirigeants d'Opel et de PSA ont le sourire : le rachat a sauvé le premier et dopé le second.

C. MORIN/IP3 PRESS/MAXPPP



"La question du péage urbain et périurbain, à mon sens, mérite d'être posée. Il faut trouver le moyen de faire payer à son juste prix l'utilisation de l'espace public. Je ne demande pas à l'Etat d'instaurer le péage urbain, je lui demande de l'autoriser."

Jean-Louis Missika,
adjoint à la mairie de Paris en charge de l'urbanisme et des projets du Grand Paris, cité par *Le Parisien*, le 20 octobre.

RECORD

2,3 l/100 km en voiture de série

En appliquant les principes de l'écoconduite, un duo britannique composé du journaliste Paul Clifton et de l'ingénieur Ian McKean est parvenu à parcourir 570 km à bord d'une nouvelle Fiesta TDCi de 120 ch, avec une consommation moyenne d'à peine 2,3 l/100 km, soit 12% de moins que le précédent record, et 34% de moins que la consommation normalisée ! Une belle performance, même si Ford omet sciemment de communiquer une donnée essentielle car directement liée à la consommation : la vitesse moyenne réalisée sur ce parcours.



JEU VIDÉO

Un petit bain de boue ?

Oubliez les sportives rutilantes et les virages négociés à 200 km/h. Evolution de Spintires, déjà sorti sur PC, Mudrunner est une simulation ardue, mais aussi plaisante qu'originale : vous serez aux commandes de dix-neuf véhicules tout-terrain pour des missions rocaillieuses et boueuses en pleine nature. Le moteur physique est impressionnant de réalisme : suspension, eau, plantes, boue, chaque élément réagit en temps réel avec précision, et vous frissonnerez face à la difficulté de progression de votre engin. Grisant.

Spintires: Mudrunner, édité par Focus Home Interactive, sur PS4, Xbox One et PC, à partir de 30 €.



FOCUS HOME INTERACTIVE

INDUSTRIE

Un nouveau patron pour Bugatti

Depuis cinq ans, Wolfgang Dürheimer présidait aux destinées de Bugatti Automobiles. À 59 ans, il aurait émis le souhait de "partir à la retraite", précise le communiqué officiel. Dürheimer aura cumulé près de vingt années de carrière au sein de Volkswagen. Et c'est un autre homme du groupe allemand qui le remplacera dès la fin de cette année : Stephan Winkelmann, 53 ans, dirigeait Audi Sport depuis le début 2016, après onze années à la tête de Lamborghini. Matthias Müller, président du directoire du groupe VW, espère que le nouveau P.-D.G. "donnera un nouvel élan à Bugatti et offrira un avenir durable à cette marque particulière".



BUGATTI

Les chiffres du marché français en octobre 2017



+ 19,1 %

C'est la hausse des immatriculations de la marque Peugeot en France en octobre, soit 32271 unités vendues sur le mois. Une belle progression, mais Renault reste très légèrement devant, avec 32648 autos.

176 504

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en octobre 2017, soit 1,74 million depuis le début de l'année (+ 4,8%).

96 229

C'est le nombre de Clio immatriculées depuis janvier. La citadine Renault garde la tête du classement des ventes de voitures neuves, devant la Peugeot 208 (82223 unités).

DU 2 AU 3 DÉCEMBRE TROPHÉE ANDROS À VAL THORENS

www.tropheeandros.com



Frais devant ! Comme chaque année, la saison du Trophée Andros démarre à la station de Val Thorens. Les essais débutent le samedi à 9 heures et la compétition s'achève sur le dernier podium le dimanche à 14 h 35. Voitures thermiques, électriques et motos seront toujours au menu. Billet à 18 € la journée et 30 € le week-end.

Mon Combi, j'ai rien de plus précieux au monde. Je l'ai connu avant ma femme, ça veut dire quelque chose, quand même ! C'est un Combi Bay Window T2B de 78. Mais ça fait dix ans qu'il ne roule plus. La faute aux amortisseurs défaillants. Sinon, ça roule bien, ces engins-là. Ça vous dure toute la vie. Et même celle d'après ! Et puis aujourd'hui, on n'en fait plus comme ça.

Vous allez enfin pouvoir faire autre chose que d'en parler.

Découvrez Classic Parts dans le réseau Volkswagen et Volkswagen Véhicules Utilitaires.

Bonne nouvelle, votre voiture de collection peut enfin quitter le garage et fouler le bitume de nouveau. Avec le nouveau service Classic Parts, votre Réparateur Agréé Volkswagen et Volkswagen Véhicules Utilitaires vous permet de remettre votre véhicule de collection à neuf grâce à plus de 30 000 références de pièces conformes à l'origine.

Attention : si vous aimez en parler, vous allez adorer la conduire.



ZONE ROUGE

SUPERCAR

Une McLaren F1 neuve !

C'est la supercar emblématique du XX^e siècle, dont quelques-uns des 64 exemplaires ont récemment changé de propriétaire, contre un chèque de 15 à 25 millions de dollars. Le véhicule mis en vente par le spécialiste britannique Tom Hartley est encore plus exceptionnel. Cette McLaren F1 de route, châssis n° 60, n'a jamais roulé depuis sa livraison, et les protections d'origine sont encore en place ! Elle n'a d'ailleurs jamais été immatriculée. Pour admirer la bête, qui était à vendre avec son outillage, sa montre Tag Heuer et sa bagagerie d'origine, rendez-vous sur www.tomhartleyjnr.com. Le prix de vente ? Pas besoin de savoir puisque la belle a déjà trouvé preneur.



La McLaren F1 est une rareté prisée des collectionneurs. Cet exemplaire à vendre voici quelques semaines était encore plus rare : neuf et jamais utilisé depuis la livraison !



PHOTOS: MCLAREN



COMPÉTITION

VW électrise Pikes Peak

Volkswagen multiplie les initiatives pour faire oublier ses petits problèmes liés aux émissions d'oxyde d'azote. Dernière en date, qui réjouira les amateurs de compétitions spectaculaires, l'annonce, après trois décennies d'absence, de sa participation à la course de côte américaine de Pikes Peak, avec un prototype spectaculaire et 100% électrique. Avantage, déjà constaté sur des engins similaires : pas de perte de puissance liée à l'altitude, contrairement à une auto thermique suralimentée. Car Pikes Peak culmine à 4 300 mètres. Rendez-vous le 24 juin 2018 !



VOLKSWAGEN



Une Prius+ en développement

Toyota n'a de cesse de décliner sa technologie hybride, qui fait actuellement les beaux jours des deux moutures de sa berline Prius. Mais outre la version de base et la variante rechargeable, il manque à la gamme la déclinaison monospace. Que les amateurs du genre se rassurent : son développement est en bonne voie et la Prius IV monospace sera commercialisée en 2019.

Un break sportif pour la Focus

Tandis que Ford achève la mise au point de la quatrième génération de sa compacte, la marque développe le break, baptisé Focus SW. Les deux carrosseries seront lancées l'an prochain – en début d'année pour la berline. Mais les parents pressés seront ravis d'apprendre que la SW disposera à nouveau d'une variante sportive ST, tirant plus de 250 ch de son bloc suralimenté et posée sur des roues de grand diamètre.

Vanquish, troisième !

Fleuron de la gamme Aston Martin, lancée en 2001 puis relancée en 2012, la Vanquish va connaître une troisième génération. Son style ? Imaginez une DB encore plus musclée et agressive. Un V12, motorisation indissociable de l'appellation, sera bien sûr de la partie. Emprunté à la DB11 et gavé par deux turbos, il offrira à ce porte-drapeau du constructeur britannique une puissance proche de 650 ch. Lancement prévu en 2019.



SON RÊVE : S'ÉVADER À LA CAMPAGNE

Vous pouvez peut-être réaliser le rêve de cette jeune Volvo V40 qui, comme toutes les Volvo Selekt, a moins de 5 ans et moins de 120 000 km. De plus, chaque véhicule Volvo Selekt est soumis à plus de 100 points de contrôles, et bénéficie d'une garantie et d'une assistance de 12 à 24 mois avec kilométrage illimité.

**VOLVO SELEKT,
LE LABEL DES VOLVO D'OCCASION CERTIFIÉES**

selekt.volvocars.fr



Gamme Volvo V40 : Consommation Euromix (L/100 km) : 3.6 à 6.4 - CO₂ rejeté (g/km) : 89 à 149.
Volvo Car France SAS, RCS Nanterre n° 479 807 141.

VOLVO SELEKT

LES SUV DE POCHE



PETIT... MAIS PAS MODESTE

Après les grands et les moyens, Volkswagen s'attaque au créneau porteur des SUV citadins, avec une offensive en deux temps. Première étape : le T-Roc, un crossover ambitieux, voire prétentieux !

Par Stéphane Martin Photos Adrien Cortesi





Version baroudeur de la Golf, le T-Roc en reprend la plate-forme. Sûr et plaisant à mener avec ce 2.0 TDI alerte, il distille un bel agrément.

LA GAMME

Moteurs/Prix	T-Roc	Lounge	First Edition*	Carat**	Carat Exclusive**
1.0 TSI 115 ch BVM 6	21 990 €	24 300 €	—	—	—
2.0 TSI 190 ch DSG7 4Motion			33 890 €	33 890 €	36 650 €
2.0 TDI 150 ch DSG7 4Motion		33 220 €	35 830 €	35 830 €	38 590 €

*Edition limitée. **Mars 2018.

Pour ses débuts, le T-Roc ne propose que trois motorisations: deux essence TSI de 115 et 190 ch et un diesel de 150 ch. Mais début 2018, le VW pourra aussi compter sur un 1.5 TSI de 150 ch et deux TDI de 115 et 190 ch. Enfin, le 2.0 TDI de 150 ch sera aussi disponible en version traction, avec ou sans la boîte automatique DSG7.

as une semaine sans qu'un nouveau SUV ne pointe le bout de sa calandre. Les nouveautés se bousculent, au point qu'il devient difficile de s'y retrouver. Prenez Volkswagen, par exemple. Nous connaissons le Touareg, imposant baroudeur de 4,81 m de long et son "petit" frère, le Tiguan, la star des modèles compacts, long de 4,49 m. Jusqu'ici, rien de bien compliqué. Seulement voilà, quelques semaines après avoir dévoilé le Tiguan Allspace, la version longue (4,71 m) et 7 places du... Tiguan – jusque-là ça va encore –, la marque occupe de nouveau l'actualité avec le T-Roc, qui affiche, lui, 4,24 m. Et VW nous prépare également le T-Cross pour 2019, plus petit encore d'environ 10 cm. Vous suivez toujours? Non? C'est pourtant simple... Le T-Roc, basé sur une plate-forme de Golf et de... Tiguan, entend concurrencer le gratin des crossovers citadins (Audi Q2 et Mini Countryman). Quant au T-Cross, qui reprendra les dessous de la dernière Polo, ses cibles désignées sont les SUV urbains plus accessibles: Citroën C3 Aircross, Peugeot 2008 et Renault Captur. Chaque chose en son temps; revenons à notre T-Roc.

Proche parent de l'Audi Q2, il revendique un style bien à lui.

Hormis l'imposant montant de custode arrière qui, soit dit en passant, se révèle une catastrophe pour la visibilité, les designers ont réussi à ne pas verser dans le copier-coller. Capot nervuré, jonc chromé qui souligne le toit, face ornée d'une ➔



➊ Pratique, le siège passager avant rabattable n'est, hélas, proposé qu'à partir des versions First Edition. ➋ On apprécie la large banquette et l'espace aux jambes généreux, qui permet aux plus grands de prendre leurs aises. ➌ Autre astuce, la trappe à ski cachée dans l'accoudoir central.



NOUVELLE FORD FIESTA

À PARTIR DE

139€
/mois**

LOA 48 MOIS. 1^{ER} LOYER DE 2 490 €.
COÛT TOTAL SI ACHAT : 14 083,29 €.

GRAND ÉCRAN TACTILE

AIDE AU STATIONNEMENT ARRIÈRE

AIDE AU MAINTIEN DANS LA VOIE

CLIMATISATION



Go Further

Feel. Every. Fiesta. Moment.*

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

* Vivre. Instant. Fiesta. **Exemple de location avec option d'achat d'une Nouvelle Fiesta 5 portes Trend 1.1 85 ch Type 05-17. Prix maximum au 27/06/17 : 15 950 €. Prix remisé : 13 450 €. 47 **loyers de 138,07 €**. Kilométrage 10 000 km/an. Option d'achat : 5 104 €. Assurances facultatives. Décès dès 10,76 €/mois en sus du loyer. Coût de l'assurance : 516,48 €. Produit « Assurance Emprunteur » assuré par FACL, SIREN 479 311 979 RCS Nanterre, et FICL, SIREN 479 428 039 RCS Nanterre. Si acceptation par Ford Credit, RCS Versailles 392 315 776, ORIAS N° 07 009 071. Délai légal de rétractation. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande de cette Nouvelle Fiesta neuve, du 01/11/17 au 30/11/17, dans le réseau Ford participant. **Modèle présenté** : Nouvelle Fiesta Vignale 5 portes 1.0 EcoBoost 100 ch S&S avec options, au prix remisé de 19 750 €, 1^{er} **loyer de 2 490 €**, option d'achat de 7363 €, **coût total si achat : 21 396,67 €**, 47 **loyers de 245,61 €/mois**. **Consommation mixte (l/100 km) : 4,3. CO₂ (g/km) : 97** (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

calandre inédite chez VW, double signature lumineuse avec des feux de jour circulaires qui font aussi office de clignotants : le T-Roc arbore un look de petit coupé sportif qui devrait plaire.

Son gabarit, généreux pour la catégorie des SUV urbains, lui permet de bien accueillir ses passagers.

Les petites familles seront séduites par la large banquette et le bel espace aux jambes à l'arrière. En revanche, le coffre de la version 4Motion, que nous avions à l'essai, offre un volume moyen (392 dm³). Toutefois, entre le plancher réglable, la hauteur de seuil raisonnable et la large ouverture dégagée par le hayon, le chargement n'a rien de compliqué. Et pour ceux qui ne peuvent pas voyager léger, mais n'ont pas besoin de transmission intégrale, les modèles deux roues motrices revendiquent un coffre de 445 dm³. Le T-Roc n'a donc rien d'un modèle réduit en termes d'habitabilité.

Mieux, pour une Volkswagen, les efforts de présentation méritent d'être salués. L'habitacle,

AVEC LA TRANSMISSION INTÉGRALE ET LA BOÎTE AUTO DSG7, LE T-ROC ASSURE EN TOUTES CIRCONSTANCES ●●●



➊ Entre la direction précise et le roulis contenu, le T-Roc n'a pas grand-chose à envier à une berline classique. Et si le TDI gronde un peu lors des relances, l'insonorisation reste satisfaisante. ➋ Le GPS, ici facturé 850 €, se montre intuitif et précis. ➌ Les palettes de la boîte auto viennent alourdir une note déjà bien salée : + 140 € ! Il n'y a pas de petits profits... ➍ Outre des ports USB et le Bluetooth, on profite aussi d'un lecteur de carte SD.



16 MODÈLES ACCESIBLES AVEC LE PERMIS A2 !



Jeunes permis, passez de la théorie à la pratique avec style.

Félicitations à tous les jeunes permis ! Tant pis pour les autres... Avec ses 16 modèles éligibles au permis A2, ils n'auront pas besoin d'attendre 2 ans pour rouler en Harley-Davidson®. Une simple visite chez leur concessionnaire suffira pour obtenir l'attestation de bridage officielle.

Rendez-vous sur www.harley-davidson.com ou dans l'une de nos 53 concessions.

ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL™


*Tous pour la liberté. La liberté pour tous. © H-D 2017, Harley, H-D, Harley-Davidson et le logo Bar & Shield sont des marques commerciales de H-D U.S.A., LLC.

moins classique (qui a dit austère ?) que celui des autres productions maison, se pare de plastiques colorés qui apportent un peu d'originalité au petit nouveau. Et, bien sûr, la finition et les ajustements sont toujours très soignés. Mais, parce que pour une fois il y a un "mais", l'absence de matériaux moussés sur les parties supérieures étonne et détonne franchement. En principe, on ne s'attend pas à trouver des plastiques aussi "tocs" dans une

Volkswagen. Qui plus est, quand elle s'affiche à 33 220 € (et même, 41 810 € avec toutes les options). Et oui, non seulement, la qualité perçue est décevante pour une auto de ce prix, mais en plus, il faut en passer par les options pour avoir le minimum d'équipements requis dans un SUV moderne. Du GPS au démarrage sans clé, en passant par le Mirror Link, la caméra de recul (quasi indispensable), sans oublier les feux de jour circulaires qui donnent

la personnalité au modèle, la note finale est salée. Gonflé, le T-Roc !

Heureusement, l'agrément de conduite est, lui, conforme aux attentes.

Sans surprise, nous retrouvons le roulis maîtrisé et le comportement rassurant du Tiguan. Sous le capot, le T-Roc hérite entre autres du 2.0 TDI de 150 ch du grand frère, qu'il associe d'office à la boîte robotisée à double embrayage



➊ Seul diesel disponible pour le moment, le 2.0 TDI de 150 ch est tonique et sobre à la fois. ➋ Cette molette agit sur la transmission 4Motion et permet de s'adapter aux conditions d'adhérence du terrain. ➌ La boîte auto DSG7 reste une référence en termes de douceur et de réactivité.



L'avis de Stéphane Martin



J'aime son look sportif et son intérieur pimpant. Mais carton rouge pour les plastiques durs !



**MÊME SI CE N'EST PAS SA VOCATION
PREMIÈRE, LE T-ROC EST TOUT À FAIT
CAPABLE DE CRAPAHUTER HORS
DES SENTIERS BATTUS ...**





1



2

❶ Véritable signature du T-Roc, les feux de jour circulaires, qui font aussi office de clignotants, sont ici, facturés 1170 €. ❷ Grand parmi les petits, le T-Roc est la première proposition de VW sur le juteux créneau des SUV citadins. Il prépare aussi le terrain pour le T-Cross, son petit frère attendu l'an prochain. ❸ Cette calandre, inédite chez VW, sera sans doute reprise sur de futures productions maison. ❹ Les feux arrière adoptent la technologie à LED, dès l'entrée de gamme.



3



4

DSG7. Ce tandem a largement fait ses preuves et régale par ses relances toniques et sa souplesse. Mieux, sa sobriété (6 l/100 km selon l'ordinateur de bord lors de notre essai) permet d'espacer les ravitaillements. Sans être aussi efficace et dynamique qu'un Peugeot 208, le T-Roc offre un très bon compromis en tenue de route. Ultra-polyvalent, à l'aise en ville avec son gabarit raisonnable et sa belle douceur, il ne craint pas non plus de dévorer les kilomètres. La transmission intégrale 4Motion reste également

PLUS	Places arrière	Consommation
MOINS	Agrement de conduite	
Prix		
Qualité perçue moyenne		
Dotation de série		

un vrai plus et un gage de sécurité quand les conditions d'adhérence se dégradent. Même si le T-Roc n'a pas vocation à jouer les baroudeurs, ainsi équipé et profitant d'une garde au sol surélevée et d'angles d'attaque et de fuite suffisants, il ne craint pas d'emprunter les itinéraires bis. Seul

le confort, assez ferme, pourra contrarier les dos sensibles. Les roues de 18 pouces optionnelles de notre modèle d'essai n'arrangeaient certainement pas la situation. Une bonne raison pour économiser 1040 €. ■

VOLKSWAGEN T-ROC

2.0 TDI 150 ch
DSG7 4Motion Lounge

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	150 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	340 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ /8 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	11,1 m

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,24/1,82/1,58/2,60 m
Poids/tractable freiné	1455 kg/1700 kg

Performances

0 à 100 km/h	8,4 s
Vitesse maxi	200 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	392 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	33 220 €
Malus (CO ₂)	133 € (140 g/km)
Prix du modèle essayé*	41 810 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

8 airbags, aide active au maintien dans la voie, aide parking AV/AR, antibrouillard, banquette 2/3-1/3, Bluetooth, capteur pression pneus, dim auto bizona, dét. pluie/lumin., gestion codes/phares auto, jantes alu 16 pouces, ordi. de bord, régul. de vitesse adapt., syst. multim. avec écran tactile 8 pouces/radio MP3 + USB et SD, vitres et rétros élect., volant cuir multifonction.

Options

Accès/démarr. sans clé (420 €), amort. piloté (1 440 €), caméra de recul (260 €), châssis sport + direction dynamique (490 €), détect. angle mort (400 €), GPS (850 €), hayon élect. (420 €), hi-fi Beats Audio (600 €), Mirror Link (250 €), peint. métal/nacrée (dès 650 €), phares LED + feux jour circulaires LED (1 170 €), rech. smartphone par induction (450 €), sel. cuir (1 670 €), syst. park. auto (210 €), toit ouv. pano. élect. (1 350 €).

Consommations

Mixte	5,1 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	5,6/4,8 l/100 km
Réservoir	55 l

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Portugal

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Son style dynamique, son intérieur original, son habitabilité généreuse et son agrément de conduite plaident en sa faveur. Son tarif beaucoup moins.

À ce niveau, impossible de passer sous silence les plastiques durs et l'équipement tout juste suffisant de la version Lounge.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Diesel et électrique en 2018

Pour l'instant, choisir son Kona n'est pas un casse-tête. Côté moteur, c'est turbo essence ou... turbo essence (1.0 T-GDi 120 ch ou 1.6 T-GDi 177 ch) et 3 finitions au choix: Intuitive, Edition#1 et Executive. Mais toutes les combinaisons ne sont pas possibles. Au final, il y a 4 versions. Le Kona 1.6 T-GDi de 177 ch est obligatoirement associé à une boîte double embrayage et à la transmission 4x4 sur Executive. Les gros rouleurs qui ne veulent pas renoncer au diesel devront patienter jusqu'à mi-2018. Hyundai attend d'avoir une mécanique conforme aux normes Euro 6c pour proposer l'alternative. Le constructeur annonce aussi une version 100% électrique.



L'intérieur est moins original que l'extérieur. Même si les plastiques sont durs pour l'essentiel, ils présentent bien et les touches de couleur égaient l'ensemble. L'arsenal d'équipements de confort et d'agrément, comme l'affichage tête haute, aident à se sentir bien à bord.



LES SUV DE POCHE

HYUNDAI KONA 1.0 T-GDi 120 ch Executive

Classe surchargée

Encore un! Choisir son SUV de poche devient compliqué, et ce n'est pas le Hyundai Kona qui va vous simplifier la tâche. Il arrive avec des arguments: une bonne bouille, des qualités dynamiques indéniables et des équipements à gogo. Par Mélina Priam Photos Yann Lefebvre

Kona. Vous connaissez ? 19°39'00" nord, 155°59'39" ouest: ces latitudes parleront peut-être davantage aux voyageurs. Pas sûr que nos chers lecteurs soient sensibles à l'exotisme diffus de cette cité de l'archipel d'Hawaï! Surtout ceux, parmi vous, qui nous écrivent ou nous téléphonent pour nous dire: "Encore des SUV, toujours des SUV, marre des SUV!" Je comprends...

Le problème, c'est que vos bêtes noires représentent une vente sur trois véhicules neufs aux particuliers. Un gros, très gros gâteau, dans lequel tous les constructeurs veulent croquer. Alors, les rares encore absents sur le segment s'activent.

Et, après les berlines et les monospaces, leurs prochaines victimes risquent fort d'être les citadines. Certes, elles font de la résistance; la preuve dans notre comparatif page 78. Mais ce numéro confirme aussi le raz de marée de

crossovers de moins de 4,30 m. Dans un tel contexte, Hyundai, plus connu de surcroît pour son SUV compact Tucson que pour ses berlines, compte bien voir son dernier-né arriver placé en 2018 dans la course des SUV urbains.

Le Kona déboule dans la cour des petits SUV avec quelques jolies billes. Look musclé et original, nouveau châssis, moteur tonique, équipement ultracomplet: le nouveau venu veut réussir sa rentrée. ➤



La livrée Executive a droit aux jolies jantes biton de 18 pouces chaussées d'une monte 235/45. Pour le look, c'est top, mais le confort s'en ressent sur les irrégularités de la route.

Contrairement au cousin, le Kia Stonic, qui vient aussi d'arriver et repose sur la plate-forme des citadines du groupe sud-coréen (Rio et i20), le Kona a l'honneur, lui, d'inaugurer une base technique inédite, laquelle peut recevoir une transmission 4x4. Un autre atout à mettre à son crédit, les "vrais" 4x4 étant rares dans cette catégorie. Ce raffinement reste toutefois l'exclusivité du modèle 1.6 T-GDI de 177 ch associé à la boîte double embrayage à 7 rapports.

Pour ce premier galop d'essai, "notre" Kona se contente de 2 roues avant motrices et du petit 3 cylindres 1.0 de 120 ch, ce qui n'est déjà pas si mal. Assez tonique, bénéficiant d'un couple honorable disponible assez tôt, ce moteur est un allié sympathique, même si la sonorité du 3 cylindres turbo essence se fait parfois un peu trop présente.

Il ne rechigne pas à grimper dans les tours, et il ne faut d'ailleurs pas s'en priver pour relancer.

En effet, sans que cela soit trop flagrant, le sixième rapport de boîte de vitesses est un peu long. Petit bémol aussi du côté de la consommation, que nous avons trouvée assez élevée, puisqu'elle a fluctué entre 8,5 et 9,5 l/100 km lors de notre parcours. Nous n'avons certes pas ménagé le Kona sur les petites routes pour voir ce qu'il avait dans le ventre, mais quand même... À vérifier très vite sur notre base d'essais. Cette mécanique forme un tandem efficace avec le châssis. Le Kona n'est pas aussi plaisant à mener qu'un Peugeot 2008, plus précis, et il n'est pas aussi confortable qu'un

L'avis de Mélina Priam



Un look sympa qui sort du lot. Mais la conduite ne laisse pas un souvenir inoubliable.



COMME À L'AVANT, LES FEUX ARRIÈRE SONT À "DOUBLE ÉTAGE" ET LES PROTECTIONS DE CARROSSERIE VIENNENT LES ENCLERER. OUTRE L'EFFET DE STYLE, ILS SONT AINSI UN PEU MIEUX PROTÉGÉS •••



❶ Le Kona se révèle assez accueillant pour les passagers arrière, mais les rangements d'appoint manquent ou sont trop petits. ❷ Le coffre n'est pas immense non plus (361 dm³), mais dans la bonne moyenne. ❸ Le Kona inaugure un tout nouveau châssis pouvant recevoir une transmission 4x4 sur la version la plus puissante et haut de gamme. Sur les modèles à traction avant, le compromis agilité/confort est assez satisfaisant.





❶ Les compteurs sont clairs, lisibles et les informations de bord facilement accessibles sur le petit écran au centre et via les touches au volant: parfait! ❷ La commande de boîte accroche un peu, surtout au passage de la marche arrière, mais l'étagement n'est pas trop long. À gauche, les commandes des sièges chauffants ou ventilés, et celle du volant chauffant. ❸ L'écran tactile 8 pouces avec système de navigation et TomTom Live est de série dès le 2^e niveau de finition.



❷



❸

Captur, mais il se révèle assez agile – malgré ses plus de 1 300 kg – et plutôt bien suspendu. Bien campé sur ses appuis, il n'est pas trop sujet au roulis sur les petites départementales sinuées, et absorbe bien les ondulations de la chaussée. Seuls, quelques légers coups secs remontent dans l'habitacle au passage d'une saignée ou d'un nid de poule. La faute sans doute à la monte de 18 pouces, de série sur Executive. Les jantes biton sont jolies, mais les vertèbres apprécieront moins!

Un côté fashion victim que le Kona assume. Dans les rues de Marseille, son look musclé a fait son petit effet auprès des locaux, qui ne se sont tout de même pas privés de nous chambrier lorsque le GPS nous a engagés dans des voies condamnées depuis... six ans!

Cette originalité stylistique est moins présente à bord.

Le Kona, qui a le sens de l'accueil, soigne pourtant sa mise. L'ensemble est plaisant et fonctionnel, même si la présentation est moins singulière que celle du 2008 – le petit volant et l'i-cockpit sont inimitables – ou du C3 Aircross. Le Kona n'a pas non plus le sens pratique d'un Renault Captur: il manque d'espaces de rangement. Mais l'habitabilité,

sans redéfinir les références de la catégorie, est très correcte.

L'autre point fort du Kona est indiscutablement son niveau d'équipements de série. C'est le carton plein, surtout sur la finition haut de gamme Executive. Il n'oublie rien. Ni le confort: accès et démarrage sans clé, clim auto,

sièges avant électriques, chauffants et ventilés... Ni l'agrément: sellerie cuir, affichage tête haute, système multimédia, GPS, chargeur de téléphone sans fil... Encore moins la sécurité: régulateur de vitesse, alerte au franchissement active, freinage d'urgence avec détection piéton, surveillance de l'angle mort, caméra de recul... N'en jetez plus, la coupe est pleine! Ajoutez à cela la garantie

PLUS

Dotation de série très complète
Comportement routier équilibré
Disponible en 4x4

MOINS

Gamme restreinte
Rangements trop petits et peu d'aspects pratiques
Conso réelle un peu élevée (à confirmer)

5 ans et vous avouerez que c'est alléchant. En contrepartie, le prix de vente n'est pas au ras du bitume. Il n'y a pas de miracle, même en Corée! Le tarif du Kona 1.0 T-GDI Executive grimpe à 25 900 €. Ce n'est pas rien, quand même! Même le "premier prix", à 21 400 €, est loin des 16 500 € d'un Seat Arona (p. 60), certes moins puissant et moins bien équipé. Chez Hyundai France, on se justifie en précisant que "le prix moyen d'un SUV du segment B est de 23 569 €." Il n'empêche: pour être populaire, il faut aussi savoir rassembler le plus grand nombre. ■

HYUNDAI KONA EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	120 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	172 Nm de 1 500 à 4 000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	Manuelle/6 rapports

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques AV/AR	235/45 R18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,17 / 1,80 / 1,57 / 2,60 m
Poids/tractable freiné	1 308/1 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	12 s
Vitesse maxi	181 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	361 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	25 900 €
Malus (CO ₂)	0 € (125 g/km)
Prix du modèle essayé*	26 850 €
Garantie	5 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, affichage tête haute, accès mains-libres, aide au parking AV/AR (radars), Bluetooth, caméra de recul, chargeur sans fil, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, feux de route automatiques, freinage d'urgence avec détection piéton, jantes biton 18 pouces, régul./lim. de vitesse, rétros ext. électriques, sellerie cuir, sièges AV élect. et chauffants, surveillance angles morts, système multimédia avec écran tactile 8 pouces GPS/syst. audio Premium/radio num. terrestre/connectivité Android Auto et Apple CarPlay, volant cuir multifonction...

Options

Peinture métallisée/biton (550/950 €), roue de secours (100 €).

Consommations

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

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Une gueule, une mécanique nerveuse, un comportement routier satisfaisant et des équipements de confort, d'agrément et de sécurité au complet: le Kona n'arrive pas les mains vides à la fête des SUV. Mais les prétendants à la couronne sont nombreux et son positionnement plutôt huppé risque de le pénaliser.

■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES SUV DE POCHE



SEAT ARONA 1.0 TSI 95 ch Style

Double dose

Par Charles Thouluc Photos Adrien Cortesi



Après le lancement réussi de l'Ateca, Seat remet le couvert et déboule sur le segment très disputé des petits SUV urbains avec l'Arona. Les ténors Peugeot 2008 et Renault Captur n'ont qu'à bien se tenir !

Seat n'a pas dégainé le premier sur le segment des SUV et s'est longtemps satisfait d'une gamme disons, traditionnelle, avec toutefois un éventail assez large, allant de la mini-citadine Mii au monospace familial Alhambra, en passant par ses best-sellers Ibiza et Leon. Mais le constructeur semble bien décidé à rattraper son retard et met les bouchées doubles... voire triples ! Après l'Ateca, venu grossir les rangs des SUV compacts et donner du fil à retordre aux Peugeot 3008, Renault Kadjar et autres Volkswagen Tiguan, il lance l'Arona dans les roues des Captur, 2008 & Co, avant de s'attaquer à plus gros avec un modèle supérieur à l'Ateca, capable d'accueillir 7 personnes.

L'air de famille avec l'Ibiza est évident. Mais grâce à des lignes plus marquées et un avant plus massif, l'Arona dégage plus de personnalité.

Si Seat est un petit jeune sur le segment des SUV, il n'est pas parti d'une feuille blanche pour son Arona.

Ce dernier repose sur la plate-forme MQB A0, identique à celle de l'Ibiza et de la nouvelle Polo. Pas de réelles surprises au volant donc. Dès les premiers tours de roue, l'Arona séduit par la précision et l'équilibre de son châssis. Avec une hauteur de caisse supérieure de 10 cm et des débattements des suspensions augmentés de 1,5 cm par rapport à ceux de l'Ibiza, il se révèle →



1



2

➊ L'écran tactile de 8 pouces (de série dès Style) est bien intégré à la console centrale. Dommage qu'il ne soit pas placé plus haut. Cela éviterait de devoir détourner les yeux de la route au moment de le consulter. ➋ Difficile de s'installer à trois à l'arrière à cause de la place centrale inexploitable. Deux personnes voyagent confortablement. ➌ Le moteur en entrée de gamme essence se contente d'une boîte 5 qui fait le job. ➍ Avec 400 dm³, le coffre de l'Arona s'annonce parmi les plus grands de la catégorie.

LA GAMME SEAT ARONA

Motorisations/boîtes	Référence	Style	Xcellence	FR
1.0 TSI 95 ch BVM5	16 500 €	18 695 €	21 295 €	–
1.0 TSI 115 ch BVM6*	–	19 415 €	22 015 €	22 895 €
1.5 TSI ACT 150 ch BVM6	–	–	–	24 095 €
1.6 TDI 95 ch BVM5	19 100 €	21 295 €	23 895 €	–

*Disponible avec BV DSG7 : +1330 € sur Style et Xcellence ; 1425 € sur FR



CHÂSSIS RIGoureux, MOTEUR TONIQUE, DIRECTION PRÉCISE, FREINAGE EFFICACE, TOUT EST LÀ POUR SE FAIRE PLAISIR EN CONFIANCE

plus souple en amortissement et offre un bon confort. Sur routes dégradées notamment, la voiture absorbe correctement les déformations sans secouer exagérément les occupants. Seuls des bruits d'air, trop présents dès que l'allure augmente, perturbent la quiétude à bord. Poussé dans ses retranchements à plus grande vitesse, il se laisse aussi trahir par son centre de gravité plus haut et manque alors d'homogénéité. Le train avant perd en efficacité au point de devenir sous-vireur. La tendance est encore plus marquée sur chaussée humide. Et Seat n'a rien prévu pour y remédier. Aucune transmission 4x4 ni même de dispositif capable d'améliorer la motricité façon Grip Control sur

le Peugeot 2008 ou Extended Grip sur le Renault Captur ne sont prévus au programme. Pour le lancement, la gamme s'articule autour de trois motorisations essence (95, 115 et 150 ch) et une diesel 1.6 TDI de 95 ch. Dès le modèle d'entrée de gamme essence, l'Arona donne satisfaction. Le 1.0 TSI de 95 ch est en effet largement suffisant pour les petits trajets du quotidien. Souple à bas régime, tonique et volontaire à l'accélération, ce petit 3 cylindres, bien épaulé par une boîte à 5 vitesses, surprend positivement par son agrément. Même sur l'autoroute, il se montre à la hauteur, à condition toutefois de solliciter les hauts régimes pour bénéficier au mieux de sa vitalité.



3



4

À bord, l'habitacle est un copier-coller de celui de l'Ibiza.

Les lignes épurées rendent le design moderne. Mais si les ajustements sont dans l'ensemble soignés, la qualité des matériaux reste quelconque. Pour un décor plus cossu, il faut opter pour la finition haut de gamme Xcellence dotée d'un tableau de bord blanc mat ou, mieux, en cuir avec les sièges en Alcantara ! Une option à 450 €. L'Arona néglige aussi un peu l'habitabilité et les aspects pratiques. Sur le papier, il est homologué pour recevoir trois passagers à l'arrière. Dans la réalité, la place centrale étroite et inconfortable reste difficilement exploitable, même pour

SEAT ARONA

1.0 TSI 95 ch Style

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	95 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	175 Nm à 1500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	205/60 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,14/1,78/1,55/2,57 m
Poids/tractable freiné	1165/1100 kg

Performances

0 à 100 km/h	11,2 s
Vitesse maxi	173 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	400 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	18 695 €
Malus (CO ₂)	0 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé*	22 895 €
Garantie	2 ans (km illimité)

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, climatisation manuelle, freinage auto d'urgence avec détection piéton, Isofix, jantes alu 16 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétros élec., système multimédia avec écran tactile 8 pouces/radio-mp3/Apple CarPlay et Android auto/prise USB, volant en cuir multifonction...

Options

Pack Connectivity+ : GPS + lecteur CD + 2 ports SD et commande vocale + chargeur de portable à induction (500 €), Pack Easy : accès et démarrage sans clé + régul. de vitesse adaptatif (450 €), pack rangement (250 €), pack Sentinel : détecteur d'angles morts + assistant de sortie de stationnement AR (350 €), pack Vision+ : Park Assist + caméra de recul (750 €), Park Assist (550 €), Spring Pack : clim auto + capteurs pluie/luminosité + rétros chauffants rabattables élec. (550 €), phares full LED (250 €), peinture biton (400 à 1050 €), roue de secours galette (100 €).

Consommations

Mixte	4,9 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	6,1/4,3 l/100 km
Réservoir	40 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Moderne, agréable et sûr, l'Arona avance de solides arguments pour se faire une place sur le marché disputé des SUV citadins. Son rapport prix/équipement plaide en sa faveur. Pour le sans-faute, il lui manque une banquette arrière plus accueillante, des aspects pratiques et des matériaux plus flatteurs.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1. Les sièges de série assurent un maintien très correct. Pour plus de confort, une version ergonomique en Alcantara et similicuir est proposée à 300 €. 2. L'Arona se décline en plusieurs teintes bitons. Celle-ci est facturée 900 € sur Style. 3. Pas d'instrumentation numérique, mais des compteurs traditionnels lisibles et un ordinateur de bord qui délivre toutes les infos utiles.

un enfant. Heureusement, deux personnes s'installent confortablement avec un espace au niveau des jambes correct et de la place sous les sièges avant pour glisser ses pieds. Mais l'Arona est dépourvu de poignée de maintien au niveau du pavillon et ne dispose d'aucune liseuse pour y voir dans l'obscurité. En outre, les poches aumônières et l'accoudoir central avant ne sont de série que sur les livrées Xcellence et FR. Comptez 250 € en option sur Style. Il soigne davantage les bagages. Avec une capacité de 400 dm³, le coffre se situe parmi les plus volumineux de la catégorie.

Seat n'a pas lésiné non plus sur les dispositifs de sécurité.

En plus des incontournables six airbags et de l'ESP, le système de freinage d'urgence automatique avec détection piéton et le limiteur de

PLUS
Rapport prix/équipement
Présentation
Agrément mécanique
Volume de coffre

MOINS
Bruits d'air
Détails pratiques à revoir
Pas de version 4x4

vitesse sont de série dès l'entrée de gamme Référence. Au menu aussi pour l'agrément : le système multimédia avec l'écran tactile 8 pouces. Pour améliorer l'ordinaire, l'Arona peut également recevoir l'accès et le démarrage sans clé, le régulateur de vitesse adaptatif ou le Park Assist. Enfin, jusqu'à soixante-huit combinaisons de couleur sont possibles ! De quoi satisfaire les amateurs de personnalisation. En outre, Seat abat avec l'Arona le même jocker qu'avec l'Ateca, celui d'un rapport prix/équipement attrayant. Disponible à partir de 16 500 € (sans remise potentielle incluse), l'Arona se montre d'entrée de jeu extrêmement compétitif face à ses deux principaux rivaux, incontournables dans la catégorie : le Renault Captur (à partir de 17 100 €) et le Peugeot 2008 (18 500 €). De bon augure pour réussir un bon début de carrière ! ■

sonnalisation. En outre, Seat abat avec l'Arona le même jocker qu'avec l'Ateca, celui d'un rapport prix/équipement attrayant. Disponible à partir de 16 500 € (sans remise potentielle incluse), l'Arona se montre d'entrée de jeu extrêmement compétitif face à ses deux principaux rivaux, incontournables dans la catégorie : le Renault Captur (à partir de 17 100 €) et le Peugeot 2008 (18 500 €). De bon augure pour réussir un bon début de carrière ! ■

L'avis de Charles Thouluc



Des lignes sculptées et dynamiques et une conduite plaisante : il me plaît bien !



FleetPartner™

PNEUS & ENTRETIEN DE VOS FLOTTES

- Offre commerciale sur-mesure
- Étude de rentabilité
- Statistiques et reporting
- Accords nationaux
- Facturation centralisée et électronique
- Connexion avec Epyx

Retrouvez-nous sur
SOLUTRANS
du 21 au 25 novembre 2017
Stand 133
Hall 5

PLUS DE
750
CENTRES
À VOTRE SERVICE



L'association des professionnels

EUROTYRE
PNEUS ET SERVICES

BestDrive

FeuVert
LA PATTE DE L'EXPERT

au service des loueurs.

► **Des outils performants**

- Prévus pour intervenir sur tous les modèles de véhicules.

► **Des techniciens qualifiés**

- Formés en permanence aux évolutions technologiques de l'automobile.
- À votre écoute pour mieux vous conseiller.

Service Grands Comptes
03 60 45 30 19

www.fleetpartner.fr



Nissan Qashqai



Renault Captur



BMW Série 5

[DOSSIER]

VOITURES DE SOCIÉTÉ

FAUT-IL OSER L'ESSENCE ?

Alfa Romeo Stelvio



Volkswagen Golf

Volvo XC60



Peugeot 308



Si la mort du diesel semble bien programmée, dans les entreprises, les voitures carburant au gazole restent majoritaires et conservent de nombreux avantages fiscaux. Pourtant, des modèles essence s'imposent peu à peu. Illustration en huit matchs opposant un diesel face à son équivalent essence ! Par Jean-Pierre Lagarde

Après avoir longtemps carburé au gazole, les flottes d'entreprises n'ont plus qu'une seule crainte : que le diesel leur reste sur les bras. Pensez, un parc 100 % diesel qui ne trouve pas d'acquéreurs lors de sa revente sur le marché de l'occasion... Cela pourrait faire désordre, et pas seulement dans les comptes de l'entreprise. Mais tel est le risque à payer aujourd'hui pour profiter encore un temps de ses avantages fiscaux. Car si les sociétés optent encore à 80 % pour des voitures carburant au gazole, les acheteurs d'occasions s'en détournent. À l'heure de la revente, il n'est pas certain que les particuliers se pressent pour en faire l'acquisition.

Dans les entreprises qui l'ont compris, l'heure est à la recherche de voitures essence aussi économiques que les diesels malgré les avantages fiscaux encore accordés. Pour les y aider, *L'Auto-Journal* a élaboré

huit matchs qui témoignent bien qu'il y a la place pour l'essence dans les entreprises !

Au travers des PRK (prix de revient kilométrique) établis par l'Observatoire du véhicule d'entreprise*, nous avons comparé les coûts à l'usage de huit nouveautés. En tenant compte des prix, des valeurs de revente prévisibles, de la fiscalité, de leur consommation et de leurs émissions de CO₂, le calcul est encourageant : l'essence gagne du terrain ; les versions hybrides rechargeables également. Le premier constat est que les motorisations essence ne sont plus seulement gagnantes face au diesel sur le segment des petites citadines, elles entrent en force aussi dans celui des compactes.

*Le calcul de ces PRK Entreprises réalisé par l'Observatoire du véhicule d'entreprise pour L'AJ porte sur des contrats de location de 48 mois/75 000 km plus en rapport avec l'utilisation de voitures essence. Le prix retenu du litre du gazole est de 1,22 € et celui de l'essence est de 1,34 € (moyennes constatées pour le mois de septembre 2017). Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours en termes de malus, frais financiers et seuils de plafonnement pour le calcul des avantages en nature.

SOMMAIRE

- Renault Captur**
TCe 120 ch vs dCi 110 ch
- Peugeot 308**
PureTech 130 ch vs BlueHDi 130 ch
- Volkswagen Golf**
TSI 150 ch vs TDI 150 ch
- Nissan Qashqai**
DIG-T 115 ch vs dCi 130 ch
- Alfa Romeo Stelvio**
2.0 Turbo 200 ch vs 2.2 Diesel 210 ch
- Volvo XC60**
T5 250 ch vs D5 235 ch
- Volkswagen Arteon**
TSI 280 ch vs BiTDI 240 ch
- BMW Série 5**
520i 184 ch vs 520d 190 ch



❶ Souvent critiqué pour ses plastiques moins valorisants que ceux de certains rivaux, le Captur a profité de son récent restylage pour corriger le tir. ❷ Le système R-Link est un peu lent, mais il reste facile à prendre en main et est désormais compatible avec Android Auto ou Apple CarPlay.



RENAULT CAPTUR

1.2 TCe 120 ch Intens 22 000 € PRK 0,413 €
1.5 dCi 110 ch Intens 24 800 € PRK 0,396 €

Le make-up imposé au Captur en juin dernier pour le préparer à la nouvelle concurrence qui s'annonce affûtée a redonné du faste au petit SUV Renault, où l'essence fait jeu égal avec le diesel.

Calandre avant retravaillée, feux à LED, face arrière redessinée, le Captur millésime 2017 renforce son caractère SUV et se distingue par de nouveaux coloris proposés en formules bitons. Une manière de signifier aux jeunes loups de la catégorie (Citroën C3 Aircross, Volkswagen T-Roc, Seat Arona, Kia Stonic, Hyundai Kona...) qu'il les attend de roues fermes !

À l'intérieur, l'habitacle a également été retravaillé avec le souci de le rendre plus fringant et avenant. Il est vrai que 43 % de la clientèle du Captur vient du segment de ventes supérieur,

c'est-à-dire de propriétaires de Mégane qui descendent en gamme et se tournent à cette occasion vers les niveaux de finition les plus élevés du Captur. Ainsi, ce modèle propose désormais un avertisseur d'angle mort, le système Easy Pack – pour effectuer une manœuvre de parking sans les mains – et même la connectivité Android Auto permettant de retrouver sur l'écran tactile les applis et fonctionnalités de son smartphone.

À bord, le confort des sièges, la souplesse des suspensions et de la direction sont à ranger parmi les atouts du Captur même s'ils donnent le sentiment qu'en s'embourgeoisant, le SUV a perdu un peu de sa vivacité. Alors, faut-il viser le diesel 1.5 dCi 110 ch, silencieux, plus réactif et plus tonique que l'essence 1.2 TCe 120 ch

dont on aime pourtant la souplesse et la douceur de fonctionnement ? En termes de coût d'usage, essence et diesel font ici jeu égal. Dès lors, le Captur TCe 120 ch Intens, vendu 2 800 € moins cher que son homologue dCi 110 ch dans la même livrée, s'avère le choix de la raison. ■

LE CHOIX DE L'AJ

L'ESSENCE S'IMPOSE

Bonne nouvelle pour ceux qui prônent le retour de l'essence dans les entreprises : l'écart de prix de revient kilométrique entre essence et diesel sur un Renault Captur s'élève seulement à 0,017 € du kilomètre. Le choix de l'essence est donc ici permis sans surcoût dans le cadre d'une durée d'utilisation de 48 mois pour 75 000 km. Au-delà, le diesel reprend l'avantage.

FICHES TECHNIQUES

Captur TCe 120 ch : 4 cylindres en ligne turbo essence – 1 197 cm³ – Puissance maxi 120 ch à 4 900 tr/mn – Couple maxi 205 Nm à 2 000 tr/mn – Boîte manuelle, 6 rapports – 0 à 100 km/h 11 s – V. max. 181 km/h – Consommation moyenne 7,4 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 125 g/km.

Captur dCi 110 ch : 4 cylindres en ligne turbo essence – 1 461 cm³ – Puissance maxi 110 ch à 4 000 tr/mn – Couple maxi 260 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte manuelle, 6 rapports – 0 à 100 km/h 11,2 s – V. max. 181 km/h – Consommation moyenne 5,4 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 98 g/km.



PEUGEOT 308

1.2 PureTech 130 ch Allure Business **27 350 €** PRK 0,478 €

1.5 BlueHDI 130 ch Allure Business **29 900 €** PRK 0,507 €

Pas facile de renouveler la perfection... Peugeot se contente de modestes retouches apportées à la cultissime 308 pour se concentrer sur ses motorisations comme le nouveau 1.5 BlueHDI de 130 ch.

Celle par qui la révolution du style et de la performance est arrivée chez Peugeot maintient la pression. La Peugeot 308 profite d'un léger restylage qui ne concerne que la signature lumineuse arrière, la calandre, le bouclier et le capot pour se mettre à niveau sur le plan technologique. Pour tenir la comparaison avec la Golf, qui garde une longueur d'avance dans ce domaine, elle embarque désormais des dispositifs tels que le régulateur de vitesse adaptatif, une assistance au parking automatisée, un freinage d'urgence ou encore l'aide au maintien dans

la voie actif. La connectivité compatible avec Apple CarPlay et Android Auto intègre aussi le système multimédia (hérité du 3008).

Mais la nouveauté porte aussi sur l'introduction d'un inédit moteur 1.5 BlueHDI de 130 ch aux normes Euro 6c, lequel annonce des consommations en baisse de 4 à 6%. Comme quoi, Peugeot croit encore au diesel. Avec cette nouvelle motorisation, la 308 conserve toute l'étendue de son confort et de ses qualités routières. À la conduite, elle perd toutefois un peu en souplesse à bas régime. Mais aussi performant soit-il, ce nouveau 1.5 BlueHDI doit faire face à un très performant 3 cylindres Pure Tech de 130 ch qui, bien que parfois un peu bruyant, forme aussi un tandem très homogène avec l'excellent châssis de la 308. Selon nos mesures, ce 3 cylindres



❶ L'i-Cockpit, le petit volant et le tout-tactile (ou presque) ne plaisent pas à tous mais ils contribuent à une présentation originale. ❷ Pour l'instant, le 1.5 BlueHDI n'est disponible qu'avec une boîte manuelle. Une raison de plus pour choisir le PureTech pour les adeptes de boîtes autos.



essence réclame toutefois 7,2 l/100 km contre 5,2 l pour le nouveau BlueHDI qui bat tous les records. Numéro 2 des ventes aux entreprises, la 308 avait pour principal rival le 3008 ; elle peut désormais compter sur le renfort de ses versions essence pour conserver sa place. ■

LE CHOIX DE L'AJ

LA 308 AIME AUSSI L'ESSENCE

Après les citadines, les compactes passent aussi à l'essence. Avec un PRK de 0,478 €, le PureTech de 130 ch s'impose face au nouveau diesel BlueHDI 1.5 de même puissance (0,507 € de PRK). Là aussi, les termes d'usage choisis de 48 mois et 75 000 km favorisent la version essence. Au-delà, le diesel est plus avantageux.

FICHES TECHNIQUES

1.2 PureTech 130 ch: 3 cylindres en ligne turbo essence – 1 199 cm³ – Puissance maxi 130 ch à 5 500 tr/mn – Couple maxi 230 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte manuelle, 6 rapports – 0 à 100 km/h 9,3 s – V. max. 199 km/h – Consommation moyenne 7,2 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 104 g/km.

1.5 BlueHDI 130 ch: 4 cylindres en ligne turbo diesel – 1 499 cm³ – Puissance maxi 130 ch à 3 750 tr/mn – Couple maxi 300 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte manuelle, 6 rapports – 0 à 100 km/h 10,2 s – V. max. 192 km/h – Consommation moyenne 5,2 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 93 g/km.



PHOTOS THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

VOLKSWAGEN GOLF

1.5 TSI Evo 150 ch Carat **30 700 €** **PRK 0,523 €**

2.0 TDI 150 ch Carat **33 460 €** **PRK 0,533 €**

**Si le diesel a de plus en plus mau-
vaise presse, chez Volkswagen, il est
carrément sujet à caution. Pas étonnant
donc que les versions essence de la Golf
reprennent le pouvoir. D'autant que VW
met à profit sa technologie pour pro-
poser des modèles essence convaincants.**

Lancée au printemps, la Golf VII "saison 2" (comprenez restylée) introduit peu de changements hormis quelques retouches sur l'avant, les boucliers arrière et l'adoption de projecteurs à LED. Les nouveautés sont plus nombreuses à bord, mais il faut choisir la finition Carat Exclusive pour bénéficier des compteurs 100% numériques, du grand écran tactile central de 9,2 pouces à commande gestuelle ou de l'assistant de conduite dans les embouteillages.

Le "vrai" changement se trouve en fait sous le capot. Volkswagen propose en effet sur la Golf VII un nouveau 1.5 TSI de 150 ch avec désactivation de cylindres. Une technologie maîtrisée par la marque puisqu'elle équipait auparavant son prédécesseur, le 1.4 TSI de 150 ch. Ce système qui opère entre 1 400 et 4 000 tr/mn se montre discret et n'engendre aucune vibration lors de la désactivation ou de la réactivation de deux des quatre cylindres.

Pour optimiser l'intervention du dispositif, et donc la consommation – que nous avons relevée à 6,6 l/100 km –, mieux vaut toutefois adopter une conduite fluide. En ville ou sur route, les situations où la conduite sur deux cylindres s'effectue sont plus rares. S'il manque un peu de souplesse en dessous de 2 000 tr/mn, ce

ET L'HYBRIDE PLUG-IN ?
1.4 TSI 224 ch Carat – 40 950 €
PRK 0,570 €
En hybride plug-in, dans sa version 1.4 TSI DSG6 GTE, la compacte de VW est proposée à 40 950 €. Un tarif élevé qui impacte sérieusement son PRK puisque celui-ci grimpe à 0,570 € malgré des émissions de CO₂ annoncées à 36 g/km. Ce modèle souffre d'une valeur de revente inférieure et d'un bonus qui est passé cette année de 4 000 à 1 000 €.



- ❶ La Golf reste fidèle à sa présentation sérieuse et son ergonomie fonctionnelle.
- ❷ Mais elle gagne de nouveaux équipements comme les compteurs numériques (de série sur Carat) ou une commande gestuelle.



1.5 TSI de 150 ch se montre particulièrement doux à la conduite. Exactement l'inverse du diesel 2.0 TDI de même puissance qui, malgré le traitement de faveur accordé par la fiscalité aux modèles diesel, souffre d'un tarif de départ bien plus élevé à finition comparable. ■

LE CHOIX DE L'AJ

L'ESSENCE, MAIS AU PRIX FORT

Grâce à son inédit 1.5 TSI de 150 ch, la Golf essence s'impose comme le bon choix avec un PRK de 0,523 €, inférieur à celui du 2.0 TDI de même puissance (0,533 €). Un écart relatif car VW facture son nouveau moteur essence assez cher en imposant la finition Carat. Un haut de gamme qui ne figure pas dans le premier choix des entreprises.

FICHES TECHNIQUES

1.5 TSI Evo 150 ch: 4 cylindres en ligne turbo essence – 1498 cm³ – Puissance maxi 150 ch à 5 000 tr/mn – Couple maxi 250 Nm à 1 500 tr/mn – Boîte manuelle 6 rapports – 0 à 100 km/h 9,4 s – V. max. 208 km/h – Cons. moyenne 6,6 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 114 g/km.

2.0 TDI 150 ch: 4 cylindres en ligne turbo diesel – 1 968 cm³ – Puissance maxi 150 ch à 3 500 tr/mn – Couple maxi 340 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte manuelle 6 rapports – 0 à 100 km/h 8,8 s – V. max. 208 km/h – Cons. moyenne 5,9 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 109 g/km.

NOUVELLE PEUGEOT 308

RESTEZ CONNECTÉ
AVEC VOTRE ENTREPRISE



À PARTIR DE

319€ TC/MOIS

APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2 900€ TC⁽¹⁾

4 ANS D'ENTRETIEN INCLUS⁽²⁾

NAVIGATION 3D CONNECTÉE*

PEUGEOT CONNECT SOS ET ASSISTANCE*

ALERTE ACTIVE DE FRANCHISSEMENT*



**PEUGEOT
PROFESSIONNEL**

*DE SÉRIE OU EN OPTION SELON FINITION.

(1) Exemple pour la location longue durée d'une PEUGEOT 308 Active Business 1,6L BlueHDI BVM6 120 neuve, option peinture métallisée, sur une durée de 48 mois / 80 000 km, incluant la prestation facultative PEUGEOT Contrat Service Maintenance 48 mois 80 000 km⁽²⁾. (2) Selon conditions générales du PEUGEOT Contrat Service Maintenance, disponibles dans le réseau PEUGEOT. Offre non cumulable, réservée aux professionnels, valable du 01/09/2017 au 31/12/2017, pour toute location longue durée d'une PEUGEOT 308 Active Business 1,6L BlueHDI BVM6 120 neuve, dans le réseau PEUGEOT participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, 317 425 981 RCS Nanterre - 9, rue Henri-Barbusse 92230 Gennevilliers, ORIAS 07004921 (www.orias.fr).



1

➊ Le 1.2 DIG-T de 115 ch n'est pas le plus véloce de la gamme, mais il peut être associé à la boîte CVT. En diesel, seul le dCi 130 ch accepte la même association, ce qui gonfle la note. ➋ Le Qashqai mise sur un équipement complet: sur N-Connecta, la caméra de recul avec vue à 360° est de série.



2

NISSAN QASHQAI

1.2 DIG-T 115 ch Xtronic N-Connecta **28 250 €** **PRK 0,501 €**
 1.6 dCi 130 ch Xtronic N-Connecta **32 750 €** **PRK 0,529 €**

Dans les entreprises, le Nissan Qashqai reste une référence notamment grâce à un bon rapport prix/équipement. Sa version essence de 115 ch est l'une des rares à soutenir la comparaison avec son équivalent diesel.

Longtemps enfant chéri des flottes d'entreprises, qui ont contribué à son succès, le Qashqai souffre désormais de la concurrence des constructeurs venus au SUV un peu plus tardivement. La marque japonaise a longtemps fait carton plein en France, au point de changer la physionomie du paysage automobile. Aujourd'hui, le Qashqai cherche un second souffle face aux Peugeot 3008, Volkswagen Tiguan ou même Renault Kadjar. Malgré un restylage au printemps dernier, il faut reconnaître qu'il a du

mal à retrouver le top des ventes. Nissan a-t-il été trop timoré dans ses retouches? Une calandre au V élargi et des phares antibrouillard effilés modifient à peine son apparence. En revanche, le SUV compact de Nissan se distingue par ses nouveaux équipements. Il reçoit ainsi le pack Safety Shield (bouclier de sécurité) avec freinage d'urgence automatique, l'alerte de franchissement de ligne ainsi que la lecture des panneaux. Mais son salut, le Qashqai pourrait bien le devoir à sa version d'entrée de gamme essence. En effet, la motorisation DIG-T 115 ch réalise des performances de ventes intéressantes. Ce n'est certes pas la version la plus vaillante puisqu'elle affiche 115 ch et un couple modeste – surtout avec la boîte CVT (165 Nm), soit moitié moins que le diesel dCi de 130 ch. Mais elle présente un

coût à l'usage plus attractif que son équivalent diesel. Et c'est ce qui intéresse les professionnels. Dans les entreprises, le Nissan est l'un des rares modèles à être déjà commercialisé à plus de 30 % en essence alors qu'un taux proche de 100 % en diesel est fréquent dans la catégorie. ■

LE CHOIX DE L'AJ

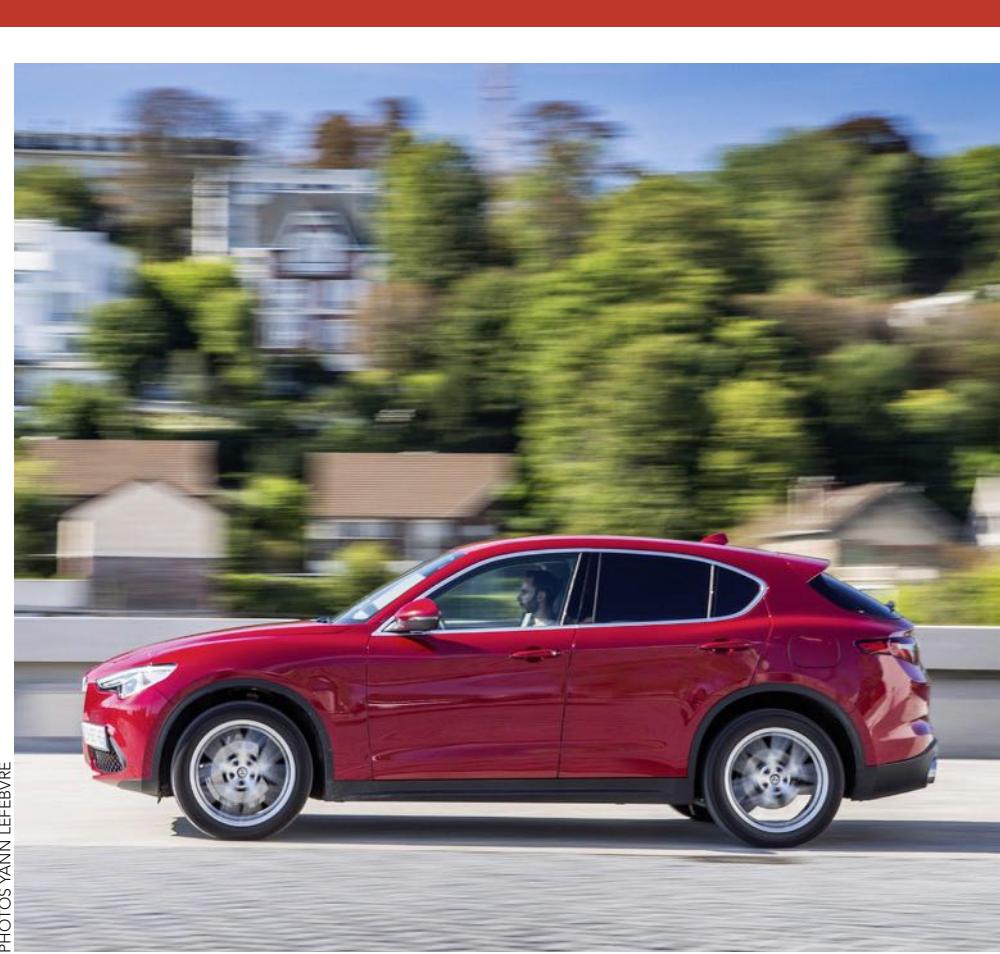
LE QASHQAI PASSE À L'ESSENCE

Dans le match qui l'oppose au traditionnel dCi 130 ch diesel, le Qashqai DIG-T 115 ch l'emporte avec un PRK évalué à 0,501 € du km contre 0,529 € pour le diesel. Un coût à l'usage calculé sur un total de 75 000 km qui permet à ce véhicule de séduire les entreprises et de les préserver d'un risque de revente difficile dans les prochaines années.

FICHES TECHNIQUES

1.2 DIG-T 115 ch Xtronic: 4 cylindres en ligne turbo essence – 1 197 cm³ – Puissance maxi 115 ch à 5 200 tr/mn – Couple maxi 165 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte CVT, 7 rapports – 0 à 100 km/h 12,8 s – V. max. 170 km/h – Consommation moyenne 8,7 l/100 km – Malus 60 € – Rejets CO₂ 129 g/km.

1.6 dCi 130 ch Xtronic: 4 cylindres en ligne turbo diesel – 1 598 cm³ – Puissance maxi 130 ch à 4 000 tr/mn – Couple maxi 320 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte CVT, 7 rapports – 0 à 100 km/h 11,8 s – V. max. Non mesurée – Consommation moyenne 6,5 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 122 g/km.



PHOTOS YANN LEFEBVRE



1



2

ALFA ROMEO STELVIO

2.0 Turbo 200 ch Super **47 700 €** **PRK 1,077 €**

2.2 Diesel 210 ch Super **49 900 €** **PRK 0,845 €**

Coup d'essai, coup de maître !

Premier SUV d'Alfa Romeo, le Stelvio s'impose pour sa ligne, mais aussi pour ses qualités routières et son agrément. Une vraie Alfa que l'on aimerait choisir en version essence. Mais ici, la logique du coût à l'usage l'emporte.

C'est en adoptant le châssis bien né de la Giulia et avec pour nom celui d'un célèbre col alpin, que l'Alfa Romeo Stelvio s'attaque au marché florissant des SUV. Et avouons que, sur ce segment des SUV haut de gamme, le Stelvio renouvelle un peu le genre. Sportif, élégant, ce SUV latin qui, même équipé d'une transmission intégrale Q4, conserve un tempérament de propulsion, amène un peu de glamour dans une catégorie de modèles qui misent plus sur

les équipements high-tech. Assez léger, bien équilibré, vif et agréable à conduire, le Stelvio se démarque par sa tenue de route et les qualités de sa boîte auto à 8 rapports, un peu moins par son confort et sa présentation même si la finition et la qualité d'assemblage sont correctes. Le choix le plus difficile porte sur la motorisation à adopter. Avec ses 200 ch et son couple de 400 Nm, le 2.0 Turbo essence incarne davantage l'esprit sportif de la marque. Il permet au Stelvio d'expédier le 0 à 100 km/h en 7,2 s d'après le constructeur. Mais grâce à son couple supérieur, le diesel de 210 ch n'est pas moins vêloce chrono en main (6,6 s selon Alfa; 7,4 s d'après nos relevés). Surtout, la consommation essence trinque alors que le diesel reste sagement autour de 7,2 l/100 km. Moins discret à bas régime mais

avec un autre tempérament, le 2,2 l Diesel de 210 ch et ses 470 Nm de couple rassurent les clients professionnels avec un malus de seulement 50 € quand celui de l'essence grimpe à 2940 €. Le choix de la raison l'emporte donc sur l'enthousiasme suscité par l'essence. ■

LE CHOIX DE L'AJ

LE DIESEL... À CONTRECOEUR

L'écart de prix (1 900 €) entre les versions essence et diesel ne suffit pas à compenser le lourd malus (2 940 €) qui frappe le bloc 2.0 Turbo de 200 ch. De même, les 161 g/km de CO₂ le mettent hors jeu dans les entreprises.

Sur un contrat de 48 mois et 75 000 km, le surcoût en essence est de 17 400 €...

FICHES TECHNIQUES

Stelvio 2.0 Turbo 200 ch*: 4 cylindres en ligne turbo essence – 1995 cm³ – Puissance maxi 200 ch à 4 500 tr/mn – Couple maxi 330 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte automatique, 8 rapports – 0 à 100 km/h 7,2 s – V. max. 215 km/h – Consommation moyenne 7 l/100 km – Malus 2 940 € – Rejets CO₂ 161 g/km.

Stelvio 2.2 Diesel 210 ch: 4 cylindres en ligne turbo diesel – 2 143 cm³ – Puissance maxi 210 ch à 3 750 tr/mn – Couple maxi 470 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte automatique, 8 rapports – 0 à 100 km/h 7,4 s – V. max. 209 km/h – Consommation moyenne 7,2 l/100 km – Malus 50 € – Rejets CO₂ 127 g/km.



PHOTOS YANN LEEFEBVRE

Le modèle photographié ici est un D4 de 190 ch.

ET L'HYBRIDE RECHARGEABLE ?

T8 320 ch Geartronic 8
R-Design – 72 370 €

PRK 1,044 €

Dans sa version T8 Twin Engine, le XC60 affiche pour les entreprises un PRK de seulement 1,044 € ; soit aussi bien que le diesel. Pour rassurer ceux qui ont la crainte de se voir interdire un jour l'accès des centres-ville avec leurs véhicules thermiques, le XC60 plug-in promet une autonomie électrique de 45 km – qu'il faut toutefois revoir un peu à la baisse en utilisation réelle du véhicule.



L'ambiance chaleureuse qui règne à bord est l'un des principaux atouts du XC60.

VOLVO XC60

T5 250 ch AWD Geartronic 8 R-Design **55 420 €**

PRK 1,184 €

D5 235 ch AWD Geartronic 8 R-Design **58 420 €**

PRK 1,036 €

En reprenant à son compte les codes du design de la marque, le XC60, best-seller du suédois, s'est offert plus qu'un coup de jeune. Il associe raffinement, discrétion et bien-être et se montre à la pointe en termes d'équipements high-tech et... de prix !

Volvo est certainement le seul constructeur à proposer un design qui tient la comparaison avec le haut de gamme allemand. Le nouveau XC60 en est la preuve. À son bord, nous retrouvons cette agréable ambiance typiquement scandinave faite de luminosité, chaleur et discrétion, qui incite à la conduite zen. Très épurée et constituée de matériaux nobles, la planche de bord incorpore une tablette tactile verticale de 9 pouces qui permet de commander du bout des doigts l'ensemble des

fonctions. Il faut s'habituer à sa logique, mais son ergonomie est plaisante.

Comme il se doit, toutes les aides à la conduite et de sécurité sont présentes. À condition d'y mettre le prix. Il en va ainsi du système City Safety de détection des véhicules, cyclistes, piétons et grands animaux ou encore du pilote semi-automatique qui, jusqu'à 130 km/h, guide la voiture, la maintient dans sa trajectoire et anticipe freinages et obstacles. Ici, les 235 ch du 4 cylindres diesel ne sont pas de trop pour animer une auto de près de 2 tonnes. Plus tonique à bas régime grâce son couple de 480 Nm, ce moteur D5 fait mieux que son équivalent essence, le T5 de 250 ch, qui distille un agrément de conduite plus doux. Ce dernier est surtout désavantage par ses 169 g/km de rejets de CO₂ qui engendrent

un malus de 4 460 € rédhibitoire. Pour autant, le diesel ne fait pas beaucoup mieux : il affiche tout de même un taux d'émission de CO₂ de 152 g/km (malus de 1 613 €) et consomme en moyenne 8 l/100 km d'après nos mesures. De quoi laisser le champ libre au XC60 hybride ? ■

LE CHOIX DE L'AJ

LE XC60 PRÉFÈRE LE DIESEL

Le match D5 vs T5 tourne court au regard des critères de choix des entreprises. Avec un PRK de 1,036 € pour le diesel contre 1,184 € pour l'essence, l'arbitrage en fonction du coût d'usage donne le diesel vainqueur. Mais son avantage n'est pas aussi flagrant face au T8 hybride (voir encadré ci-dessus).

FICHES TECHNIQUES

XC60 T5 250 ch* : 4 cylindres en ligne turbo essence – 1 969 cm³ – Puissance maxi 250 ch à 5 500 tr/mn – Couple maxi 350 Nm de 1 800 à 4 800 tr/mn – Boîte automatique, 8 rapports – 0 à 100 km/h 6,8 s – V. max. 220 km/h – Consommation moyenne 7,4 l/100 km – Malus 4 460 € – Rejets CO₂ 169 g/km.
XC60 D5 235 ch : 4 cylindres en ligne turbo diesel – 1 969 cm³ – Puissance maxi 235 ch à 4 000 tr/mn – Couple maxi 480 Nm de 1 750 à 2 250 tr/mn – Boîte automatique, 8 rapports – 0 à 100 km/h 7,3 s – V. max. Non mesurée – Consommation moyenne 8 l/100 km – Malus 1 613 € – Rejets CO₂ 152 g/km.

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites

LA DERNIÈRE GÉNÉRATION DE CROSSOVER AU SERVICE DE VOTRE ENTREPRISE.



NOUVEAU NISSAN QASHQAI DCI 110 BUSINESS EDITION

À **299 € TTC** par mois⁽¹⁾
en LLD 24 mois / 40 000 km

NOUVEAU NISSAN X-TRAIL DCI 130 BUSINESS EDITION

À **419 € TTC** par mois⁽²⁾
en LLD 24 mois / 40 000 km

SANS APPORT / SANS CONDITION

- PACK SÉCURITÉ AVEC FREINAGE D'URGENCE INTELLIGENT
- NAVIGATION NISSAN CONNECT 7" AVEC VISION 360°*
- CLIMATISATION AUTOMATIQUE BI-ZONE ET RÉGULATEUR DE VITESSE
- NISSAN X-TRAIL : DISPONIBLE EN 5 OU 7 PLACES



DÉCOUVREZ NOS OFFRES SUR NISSAN.FR

Innover autrement. *Vision 360°: Disponible sur X-TRAIL. (1) Exemple pour un Nouveau Nissan QASHQAI Business Edition dCi 110 neuf. **Modèle présenté** : Nouveau Nissan QASHQAI Tekna dCi 110 avec option peinture métallisée, 24 loyers de **365 € TTC**/mois. (2) Exemple pour un Nouveau Nissan X-TRAIL Business Edition dCi 130. **Modèle présenté** : Nouveau Nissan X-TRAIL Tekna dCi 130 avec option peinture métallisée, 24 loyers de **479 € TTC**/mois. Offres de Location Longue Durée Maintenance Diac Location sur 24 mois et 40 000 km ; loyers comprenant l'entretien **hors pneumatiques**, l'assistance au véhicule et aux personnes et le véhicule de remplacement option référence, selon barème et conditions contractuelles à disposition dans le réseau. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac Location SA, société de location et intermédiaire d'assurances, 14 av. du Pavé Neuf - 93168 Noisy le Grand cedex. N° ORIAS : 07 004 967 (www.orias.fr) Assistance et véhicule de remplacement souscrits par DIAC LOCATION auprès d'Axa Assistance France Assurances, Société d'Assistance régie par le Code des Assurances, RCS Nanterre 451 392 724 dont les opérations sont soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution - 61 rue Taitbout 75009 Paris. Offre non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 31/12/2017, réservée aux artisans, commerçants, professions libérales, sociétés (hors loueurs, administrations, clients sous protocoles nationaux ou régionaux), dans les points de vente participants. NISSAN WEST EUROPE : nissan.fr

Consommations gamme cycle mixte (l/100km) / Emissions CO₂ (g/km) : Nissan QASHQAI : 3,8 - 5,8. / 99 - 134. Nissan X-TRAIL : 4,9 - 6,4. / 129 - 162.



❶ Si sa ligne extérieure lui confère plus de prestance sur la route qu'une Passat, à bord, l'Arteon reprend la même présentation. Ce n'est pas très original, mais tellement pratique ! ❷ Elle reçoit bien sûr des compteurs numériques couleur avec rappel de la carte GPS en grand.



VOLKSWAGEN ARTEON

2.0 TSI 280 ch DSG7 4Motion R-Line **54 470 €**

PRK 1,210 €

2.0 BiTDI 240 ch DSG7 4Motion R-Line **56 160 €**

PRK 1,011 €

Alors que le dieselgate est encore dans les esprits, Volkswagen prouve que son savoir-faire est intact en matière de grande berline (très) statutaire. Avec sa ligne de coupé, l'Arteon incarne l'image haut de gamme généraliste que revendique le constructeur.

La caméra à 360° ? Le système multimédia avec GPS ? Le régulateur de vitesse adaptatif qui module la vitesse du véhicule en fonction des panneaux de signalisation et anticipe le freinage grâce aux données GPS ? Ne cherchez pas, elle l'a... L'Arteon, nouvelle venue dans la gamme Volkswagen, fait le plein d'équipements de confort, de connectivité et d'aides à la conduite. De plus, si elle succède à la Passat CC et dérive de la dernière Passat, sa ligne de coupé

5 portes s'en distingue par un design plus avenant et une allure séduisante. Visuellement, elle se démarque notamment par ses portes sans encadrement. Surtout, avec ses 4,86 m de longueur, cette grande berline mesure 9 cm de plus qu'une Passat et dispose d'un empattement supérieur de plus de 5 cm. Elle offre ainsi une sensation de confort VIP qui sera accrue si votre modèle dispose de l'amortissement piloté DCC permettant de faire varier la fermeté de la suspension selon le mode de conduite engagé.

À la conduite, l'Arteon se montre agile et agréable malgré son gabarit imposant et son poids. Cette performance tient pour beaucoup à une direction légère, mais aussi aux motorisations 2.0 TSI 280 ch essence et 2.0 BiTDI 240 ch diesel associées à la boîte DSG 7 et à une trans-

mission intégrale. Compte tenu de sa clientèle prédestinée que sont les entreprises, l'Arteon diesel s'impose financièrement. Toutefois, dans sa version 2.0 BiTDI, ce modèle se montre plutôt sage et nécessite que l'on monte dans les tours pour tirer parti des 240 ch annoncés. ■

LE CHOIX DE L'AJ

LE DIESEL INCONTOURNABLE

Dans cette catégorie, la fiscalité joue naturellement en faveur du diesel.

Le BiTDI de 240 ch ne rejette que 152 g/km de CO₂ (contre 164 g pour le TSI) et n'est pénalisé que par un malus de 1 613 € contre 3 473 € pour le 2.0 TSI.

Des écarts qui impactent les PRK puisqu'ici, le diesel s'affiche à 1,011 € du km quand l'essence monte à 1,210 €.

FICHES TECHNIQUES

2.0 TSI 280 ch DSG7 4Motion R-Line : 4 cylindres en ligne turbo essence – 1984 cm³ – Puissance maxi 280 ch à 5 100 tr/mn – Couple maxi 350 Nm à 1 700 tr/mn – Boîte robotisée double embrayage, 7 rapports – 0 à 100 km/h 6 s – V. max. 250 km/h – Consommation moyenne 9,1 l/100 km – Malus 3 473 € – Rejets CO₂ 164 g/km.

2.0 BiTDI 240 ch DSG7 4Motion R-Line* : 4 cylindres en ligne turbo diesel – 1968 cm³ – Puissance maxi 240 ch à 4 000 tr/mn – Couple maxi 500 Nm à 1 750 tr/mn – Boîte robotisée double embrayage, 7 rapports – 0 à 100 km/h 6,5 s – V. max. 245 km/h – Consommation moyenne 5,9 l/100 km – Malus 1 613 € – Rejets CO₂ 152 g/km.



PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

BMW SÉRIE 5

 520i 184 ch BVA8 Luxury **56050 €** **PRK 0,972 €**

 520d 190 ch BVA8 Luxury **57050 €** **PRK 0,887 €**

Avec sa ligne sportive et son Cx de 0,22, la nouvelle BMW Série 5 respire encore la perfection propre à la marque. Du gazole coule assurément dans ses veines, mais pour combien de temps encore ?

Véritable icône dans l'univers des berlines haut de gamme, la nouvelle BMW Série 5 souffre, comme ses consœurs de la catégorie, de la déferlante de SUV qui veulent à tout prix la ringardiser. Pire, ce modèle pensé pour carburer au gazole sera-t-il le dernier de la série ? L'offre de moteurs diesel risque en effet fort de se réduire, BMW misant sur les versions essence mais aussi beaucoup sur les hybrides plug-in (rechargeables) qui pourraient bien prendre le pas bientôt dans cette catégorie de modèles.

En attendant, la 520d, forte de 190 ch, ne manque pas de tempérament ; à condition d'échapper à la conduite paisible que propose de prime abord ce modèle. Il ne faut pas hésiter à faire appel aux 400 Nm de couple dont elle dispose. La 520i essence affiche, elle, une puissance équivalente (184 ch) mais seulement 290 Nm de couple. Cela ne l'empêche pas de faire jeu égal en accélération (7,8 secondes de 0 à 100 km/h d'après BMW), un peu moins en relance. D'autant que le 4 cylindres essence n'est pas particulièrement "chantant".

Sur de longs parcours, notamment en cas de conduite déléguée au régulateur de vitesse, le couple du diesel l'emporte et permet de réduire la consommation (6,3 l/100 km selon nos mesures). Et comme BMW pratique une politique

ET L'HYBRIDE PLUG-IN ?

530e iPerformance 252 ch BVA8 Luxury – 64450 €

PRK 0,930 €

Et si la version plug-in hybride de la Série 5 venait mettre tout le monde d'accord ? Avec un PRK de 0,930 €, la BMW 530e iPerformance, malgré son tarif prohibitif de près de 64450 €, revient moins cher à l'usage que l'essence et à peine plus cher que le diesel. Son principal atout porte sur son autonomie électrique de 50 km et sa consommation annoncée pour 2 l/100 km. Dans la vraie vie et en usage mixte, comptez toutefois plutôt 7,2 l/100 en moyenne.



La "5" tient à son standing : la présentation est raffinée, l'ergonomie exemplaire.

tarifaire qui ne pénalise pas forcément celui-ci, il conserve l'avantage financièrement. Véritable bureau mobile avec sa panoplie d'aides à la conduite et sa connectivité embarquée, cette "petite Série 7" s'impose en diesel, mais est-ce le bon choix pour l'avenir ? ■

LE CHOIX DE L'AJ

LA 520d EN SURSIS

Avec un PRK de 0,887 €/km contre 0,972 €/km, la 520d l'emporte sans conteste face à son équivalent essence ; mais à condition de ne pas prendre en compte un futur obscur pour la revente des modèles diesel. En attendant, avec ses 108 g/km de CO₂, elle se montre une très bonne élève en termes de réduction des émissions polluantes.

FICHES TECHNIQUES

520i 184 ch BVA8* : 4 cylindres en ligne turbo essence – 1998 cm³ – Puissance maxi 184 ch à 5 000 tr/mn – Couple maxi 290 Nm à 1 350 tr/mn –

Boîte automatique, 8 rapports – 0 à 100 km/h 7,8 s – V. max. 235 km/h – Consommation moyenne 5,4 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 124 g/km.

520d 190 ch BVA8 : 4 cylindres en ligne turbo diesel – 1995 cm³ – Puissance maxi 190 ch à 4 000 tr/mn – Couple maxi 400 Nm à 1 750 tr/mn –

Boîte automatique, 8 rapports – 0 à 100 km/h 8,1 s – V. max. 221 km/h – Consommation moyenne 6,3 l/100 km – Malus 0 € – Rejets CO₂ 108 g/km.

LES EXPERTS AJ

Pour répliquer aux stars des SUV urbains – Captur et 2008 en tête –, Opel répartit cette mission entre deux modèles. Le plus "routier" Crossland X épingle désormais le baroudeur Mokka X. Pas sûr que diviser pour mieux régner soit la solution.



Le Crossland X hérite de la base technique du 2008, mais ses réglages diffèrent et cela se sent, en confort notamment.



La présentation est moins originale qu'à bord d'un Peugeot 2008, mais l'ergonomie est bien pensée et les systèmes connectés sont à jour.



Le 1,2 l turbo essence manque un peu de nerf en relance, mais il a le mérite de ne pas être gourmand, y compris en ville (6,8 l/100 km).

OPEL CROSSLAND X

1.2 Turbo 110 ch Innovation - **21 700 €**
Malus écologique : 0 € (111 g/km CO₂)



Le toit de couleur contrastée (noir, blanc ou gris) est de série dès le niveau de finition Innovation, mais la peinture métallisée reste en option (550 €).



Franck Lagorce
(Pilote)

► Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
► 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 20 victoires en Trophée Andros.



Mélina Priam
(Journaliste)

► Des centaines de modèles essayés en 15 ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.



Ghislain Bacon
(Taxi)

► 20 ans d'expérience.
► Des millions de kilomètres parcourus.

“
Ce 1.2 Turbo de 110 ch est un peu juste pour dépasser sereinement sur une route nationale.

”

L'avis du pilote



Il est bien accueillant et plutôt plaisant à mener, ce petit SUV! Mais son confort de suspension est un peu trop ferme en ville, son terrain de prédilection. De plus, le moteur manque de nerf pour envisager sereinement des périples extra-urbains. Pour dépasser un poids lourd sur une nationale, il faut sacrément anticiper! Ce 1.2 turbo se révèle aussi assez bruyant, sur autoroute notamment. Dommage, le comportement routier est satisfaisant. **Le châssis bénéficie d'un bon train avant et le freinage en appui est aussi performant que rassurant.** En revanche, il manque un peu d'efficacité en ligne. L'ABS se déclenche très tôt et on perd un peu de pouvoir directionnel. L'étagement de la boîte de vitesses n'est pas critiquable mais la course d'embrayage est très longue: c'est pénible en ville, et il y a beaucoup de jeu dans la commande.

“
Le Crossland X est une bonne copie; mais une copie quand même.

”

L'avis de la journaliste



Pour reprendre la citation de Talleyrand: « *Quand je me regarde, je me désole, quand je me compare, je me console* », l'Opel Crossland X, c'est... l'inverse! Si l'on n'a jamais conduit ses rivaux, il donne satisfaction. Pas de défauts rédhibitoires, mais pas de singularité pour sortir du lot. Un élève moyen que l'on ne peut pas réprimander, mais qui devient transparent face aux meilleurs. Sur la route, il fait le job, mais sans l'entrain d'un 2008. À bord, il présente bien, mais sans l'originalité d'un Renault Captur. Il lui reste la carte d'un rapport prix/équipement plutôt avantageux, avec notamment le dispositif de services connectés OnStar et l'accès wi-fi 4G. Mais le GPS avec l'écran tactile de 8 pouces est facturé 500 €. **Bon point en consommation. Le petit 1.2 Turbo figure parmi les plus économiques, avec une moyenne de 6,7 l/100 km.**

“
Un petit SUV, plutôt agréable en ville, mais un peu sonore.

”

L'avis du taxi



Je suis agréablement surpris de trouver autant d'équipements de confort et d'agrément dans une auto de cette catégorie. Certes, ils sont souvent facturés en supplément, mais certains, comme l'affichage tête haute, sont peu courants à ce niveau de gamme, me semble-t-il. **La présentation n'est pas follement gaie, mais les plastiques sont corrects, la finition aussi et tout est à sa place.** Je reprocherais juste un bouton de feux de détresse trop petit et pas assez repérable sur la planche de bord. Bref, je me sens bien au volant: tout est simple, évident et il y a une belle sensation d'espace à l'avant. À l'arrière, les passagers ne sont pas trop mal installés non plus; l'espace aux jambes est suffisant. Le coffre est pénalisé par un seuil de chargement un peu haut, mais il est pratique, grâce à son double plancher et à ses formes bien régulières.



Urbi et orbi

Parce qu'elles sont aussi à l'aise en ville que sur la route, les citadines réunies ici exaucent les prières de bien des automobilistes. Reste à savoir si la nouvelle Polo a les épaules pour jouer le rôle de messie...

Par Pascal Richard Photos Florian Grout et Christian Martin

Si, dans les catégories des familiales, des routières et des GT, les voitures allemandes prennent le plus souvent l'avantage sur les françaises, il n'en va pas de même chez les compactes, ni surtout chez les citadines. Là, ce sont nos productions nationales qui tiennent le haut du pavé, et rares sont celles, allemandes ou non d'ailleurs, qui peuvent contester leur suprématie. Parmi celles-ci, la Polo est

toutefois une sérieuse menace. Depuis 1975, la petite Volkswagen a eu le temps de peaufiner sa copie et cette nouvelle génération (la sixième) a bien l'intention de venir bousculer le trio Citroën C3, Peugeot 208 et Renault Clio qui, pour l'heure, fait figure de référence. Mais la Polo est-elle la seule à pouvoir contester la domination de la triplette française ? Non ! La nouvelle Seat Ibiza a, elle aussi, des idées de grandeur. Une ambition dont les françaises et... la Polo,

dont elle reprend la base technique, pourraient bien faire les frais. Et la Yaris dans tout cela ? Elle possède une solide réputation et son dernier restylage lui a permis de gommer quelques-unes de ses faiblesses. Il est donc intéressant de voir comment elle se replace dans la mêlée. Le décor est planté et nos six apôtres sont prêts à en découdre. Chacun va prêcher pour sa paroisse mais au final, ce sera à nous d'élire la nouvelle idole ! ➤



Toyota Yaris

1.5 VVT-i 110 ch
Collection
19 200 €

6^e

SUR LA ROUTE À côté du 3 cylindres 1 000 cm³ de la Polo et de l'Ibiza, le 4 cylindres de la Yaris fait figure de "gros cube". Pensez, une cylindrée de 1 500 cm³ dans la catégorie des citadines, ça devient rare ! On imagine alors une mécanique pleine de rondeur, reprenant sur un filet de gaz... Eh bien, pas du tout ! La faiblesse du couple (136 Nm) et son arrivée tardive (4 400 tr/mn) pénalisent les relances, au même titre que l'étagement désespérément long de la boîte de vitesses. Ajoutez à cela un manque de progressivité de la commande d'accélérateur et vous comprendrez pourquoi la conduite de cette Yaris ne laisse pas un souvenir impérissable... Cette faiblesse de la mécanique est d'autant plus dommage que sur le plan dynamique, la petite Toyota est toujours dans le coup.

LA VIE À BORD Le couplet sur la tristesse des habitacles Toyota n'a plus cours (*voir encadré*). C'est donc au volant d'une Yaris chamarrée (teinte biton métallisée de série sur la finition Collection) que nous nous installons. À l'avant comme à l'arrière, la largeur aux coudes est un peu faible mais l'espace réservé aux jambes des passagers des places arrière (25 cm) est plus que correct. Nous n'en

dirons pas autant du volume du coffre (290 dm³), qui se situe un peu en dessous de la moyenne de la catégorie (317 dm³). En confort, la Yaris n'est pas au niveau des françaises, notamment pour tout ce qui touche à la filtration des inégalités. Vous me direz qu'elle est surtout taillée pour la ville et vous aurez raison. Mais alors, nous aurions aimé un diamètre de braquage plus court. En effet, 12 m, pour une citadine, c'est beaucoup !

BUDGET La Yaris affiche un rapport prix/équipement correct, mais pas exceptionnel. Ainsi le GPS et le radar de recul restent notamment en option (650 et 300 €). Heureusement, la caméra de recul, de série, rend ce dernier facultatif. Si la consommation moyenne relevée est d'un bon niveau, il faut noter qu'en ville, la petite Toyota est un peu trop gourmande (7 l/100 km). ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Cette Yaris n'est pas une mauvaise voiture. Mais dans une catégorie aussi concurrentielle, le moindre faux pas se paie cash. C'est dommage. Malgré son grand âge (6 ans), elle donne toujours le change... sauf sur le plan mécanique !



Comme la Clio, la Yaris a profité de son restylage pour revoir sa copie en matière de finition. Le résultat est plutôt satisfaisant.



À la loupe

En finition Collection, la Yaris propose, de série, le choix entre quatre teintes métallisées (Gris Dune, Bleu Nebula, Blanc nacré et Rouge Allure) associées à un pavillon noir. **Celles-ci sont coordonnées avec des inserts colorés (Gris Dune, bleu, noir ou rouge)** qui viennent égayer la planche de bord, les contre-portes et la sellerie. Un ensemble très agréable à l'œil.

L'avis de Pascal Richard



Je serai charitable : je retiendrais de la Yaris sa présentation plus avenante que par le passé.



Cette version essence de 110 ch ne risque pas de venir faire de l'ombre à la vedette de la gamme, la Yaris hybride, autrement plus plaisante à conduire, notamment en ville.

L'avis de Pascal Richard



Si l'Ibiza avait eu un peu plus d'égards pour mes lombaires, elle se serait à coup sûr invitée sur le podium !

4^e
ex æquo

Seat Ibiza

1.0 TSI 115 ch Xcellence
19 300 €

SUR LA ROUTE Présentée lors du Salon de Genève 2017, cette cinquième génération d'Ibiza repose sur la même plate-forme technique que la nouvelle Polo. Cette parenté permet à la Seat de bénéficier des mêmes mécaniques comme l'excellent petit 3 cylindres turbo essence de 1 000 cm³ et 115 ch que l'on retrouve ici. Un moteur à la fois gaillard et direct, qui réalise de bonnes performances. Ces dernières mettent en lumière les progrès effectués par le châssis. Très équilibré, le comportement ne réserve aucune mauvaise surprise si ce n'est quelques remontées de couple dans la direction. Peu de chose. Moins joueuse qu'une 208, l'Ibiza est malgré tout à son affaire sur tous les terrains et ne rechigne jamais à hausser le rythme. À noter qu'à l'instar de la Polo, elle propose un diamètre de braquage (10,6 m) particulièrement court, bien pratique pour manœuvrer.

LA VIE À BORD Comme la Yaris et la Polo, l'Ibiza s'est aussi enfin décidée à égayer un peu son habitacle. Sur la finition Xcellence, cela se traduit par la présence d'inserts Cappuccino sur la planche de bord, les contre-portes et la sellerie. Un coloris assorti à celui de la carrosserie à la fois chaleureux et

chic qui donne le sourire au moment de s'installer à bord. Ce sourire, certains le perdront lorsque leur siège aura pris contact avec la sellerie ! Ils constateront alors la relative fermeté de cette dernière. Est-ce là un élément qui vient pénaliser le confort ? Non... Si tant est que l'amortissement joue son rôle sur tous les types d'inégalités de la chaussée. Or, ce n'est pas le cas. Sur les petites déformations comme les joints de dilatation, petites bosses ou trous, la filtration est encore insuffisante. Reste que dans ce domaine comme dans celui de la présentation, les progrès de l'Ibiza méritent d'être salués.

BUDGET En plus d'un rapport prix/équipement concurrentiel, l'Ibiza a le bon goût de proposer ses options à des tarifs assez sages. Sa consommation figure également au rang de ses points forts. Dommage que la capacité restreinte du réservoir (40 l) limite son autonomie : à peine plus de 600 km ■

LE BILAN à ★★★★☆

Cette nouvelle génération d'Ibiza constitue une excellente surprise. Bien motorisée, joliment présentée dans cette exécution Xcellence, elle doit aujourd'hui être surveillée avec attention par la concurrence !



Comme sur la Polo, le 1.0 TSI de 115 ch autorise de bonnes performances. Le châssis est à la hauteur, mais l'amortissement manque encore de progressivité sur les petites inégalités.



Sur Xcellence, les inserts Cappuccino sur la planche de bord, les contre-portes et la sellerie ne manquent pas d'élégance et sont livrés sans supplément. La finition est d'un bon niveau.



À la loupe

En finition haut de gamme Xcellence, l'Ibiza propose un ensemble multimédia qui se pilote via un très bel écran tactile de 8 pouces. Parmi les fonctions proposées, un système de navigation bien sûr, mais en option moyennant un surcoût de 400 € (+ 120 € pour la mise à jour de la cartographie durant 3 ans).

Peugeot 208

1.2 PureTech 110 ch

GT Line

20 750 €

4^e
ex æquo

SUR LA ROUTE Un coup à droite, un coup à gauche, sur cette petite route qui serpente entre les champs de betteraves, la 208 saute d'un virage à l'autre avec gourmandise. On sent qu'elle aime être menée à la baguette; son bonheur fait écho à celui de son conducteur. Agilité, précision, rien ne manque, si ce n'est un sixième rapport qui, à coup sûr, ferait du bien aux relances sur les vitesses intermédiaires. Reste "qu'en l'état", les performances de la 208 1.2 PureTech 110 ch sont d'un très bon niveau. Vaillant, son petit 3 cylindres turbo essence est aussi à l'aise en ville que sur une petite départementale. Il supporte également sans faiblesse les longues étapes autoroutières. Seul léger regret: à 130 km/h, la 208 nous a gratifiés de distances de freinage tout juste dans la moyenne.

LA VIE À BORD Affublée, comme la C3, de l'un des empattements les plus courts de ce comparatif (2,54 m), la 208 propose un habitacle qui manque un peu de générosité au niveau de l'espace réservé aux jambes des passagers des places arrière. Un constat qui vaut aussi pour la largeur aux coudes (avant et arrière). Sur tous ces points, la petite Peugeot

se situe malgré tout dans la moyenne, de justesse mais dans la moyenne! En revanche, elle maîtrise parfaitement son sujet en confort et prouve qu'un châssis au caractère "joyeux" peut aussi avoir des égards pour les vertèbres de ses voyageurs. Confortable et joliment présenté en finition GT Line, l'habitacle se montre par ailleurs soigneusement fini.

BUDGET Dominatrice sur la route, convaincante en confort et présentant bien, la 208 aurait pu prétendre à un meilleur classement si elle ne s'était pas pris les pieds dans le tapis sur le chapitre financier! Alors, bien sûr, elle est la plus sobre de ce comparatif. Mais cette sagesse à la pompe ne peut pas faire oublier un bien piètre rapport prix/équipement. Dans ce domaine, même la Polo, pourtant pas vraiment du genre à faire des cadeaux, fait mieux. C'est dire... ■

LE BILAN à] ★★★★☆

La quatrième place de la 208 est une déception. Honnêtement, en matière de plaisir de conduite, elle reste vraiment LA référence de la catégorie. Une qualité marquante qu'elle monnaye malheureusement au prix fort.



En finition GT Line, la 208 met les petits plats dans les grands en matière de présentation. L'ensemble a beaucoup d'allure et la finition est soignée.

À la loupe

En plus d'un volant sport gainé de cuir, la 208 GT Line dispose d'excellents sièges sport qui assurent à la fois un excellent maintien et un très bon confort. Notons aussi la présence de surpiquûres rouges du plus bel effet. Ces dernières sont coordonnées avec les inserts rouges qui habillent les poignées de portes. Le garnissage cuir implique un surcoût de 1200 €.



La citadine Peugeot fait toujours figure de référence. Équilibrée, facile et amusante, elle a, en plus, le mérite de proposer un très bon niveau de confort.



L'avis de Pascal Richard



Toujours un régal de taquiner le bitume d'une petite route sinuose au volant d'une 208!

L'avis de Pascal Richard



La Clio est apaisante ! Sa douceur et son confort font presque oublier les embouteillages !

3^e Renault Clio 1.2 TCe 120 ch Intens 19 650 €

SUR LA ROUTE Le 1 200 cm³ turbo essence qui équipe la Clio n'est pas le moteur le plus vindicatif de ce comparatif, mais c'est assurément une mécanique plaisante à l'usage. Sa relative rondeur et le bon étagement de la boîte de vitesses contribuent à l'agrément de conduite, au même titre, du reste, que l'efficace châssis. Dans ce domaine, la Clio s'appuie sur un train avant bien guidé et une direction, certes un peu moins incisive que celle de la 208, mais très précise. À l'aise sur tous les terrains, la Clio se révèle assez agile sur les parcours sinuieux tandis qu'en ville, la douceur de ses commandes et plus particulièrement celles de la direction et de la boîte de vitesses sont très appréciables. Sur autoroute, pas de souci : le 1.2 TCe parvient sans peine à soutenir la cadence.

LA VIE À BORD La Clio IV a toujours proposé un habitacle avenant en termes de style intérieur et de présentation. Mais il faut bien avouer que la finition avait, au moment du lancement en 2012, été un peu traitée à la légère. Heureusement, Renault a bien rectifié le tir lors du restylage de 2016. Aujourd'hui, la Clio propose une qualité de finition tout à fait correcte. En confort, la française fait toujours partie des références de la

catégorie. Il est simplement regrettable qu'avec des dimensions extérieures généreuses pour une citadine (4,06 m de long), elle ne propose pas un habitacle un peu plus spacieux. Autre motif de fâcherie : les bruits d'air sont un peu trop présents au-delà de 100 km/h.

BUDGET Ni la plus chère, ni la moins chère de ce comparatif, la Clio se situe dans la moyenne de la catégorie. Comme ses petites camarades, elle intègre une panoplie d'équipements assez complète et le recours aux options n'est pas obligatoire. Pour notre part, s'il n'y en avait qu'une à choisir, ce serait toutefois une des plus coûteuses, à savoir la boîte à double embrayage EDC. Facturée 1 500 €, cette dernière apporte beaucoup en agrément de conduite. Dommage qu'elle ne puisse rien faire pour la consommation qui, boîte automatique ou pas, reste un peu au-dessus de la moyenne. ■

LE BILAN

La Clio ne fait pas son âge et porte bien ses 5 ans ! Loin de s'essouffler, la Renault reste plus que jamais dans le peloton de tête de la catégorie. Sérieuse et efficace sur le plan dynamique, elle offre en plus un excellent confort.

À la loupe

Le moteur 1.2 TCe de 120 ch permet à la Clio d'envisager sans peine les escapades loin des centres-ville. Tant mieux, car en ville, c'est elle qui se montre la plus gourmande (7,4 l/100 km).



Les plastiques qui composent la planche de bord ont bien progressé depuis le restylage de 2016. À noter que les sièges avant, bien dessinés, assurent un excellent maintien.



À la loupe

Le Clio Intens reçoit des jantes alliage de 16 pouces, chaussées de pneus en 195/55. Une dimension bien adaptée à une auto de ce format et de cette puissance. En option, des roues de 17 pouces sont proposées avec des 205/45. L'ensemble implique un surcoût de 300 € pas franchement justifié. Seul le style y gagne quelque chose.

VW Polo

1.0 TSI 115 ch Carat

20 800 €

2^e

SUR LA ROUTE Cette sixième Polo de la lignée se contente d'une bien timide évolution de style mais techniquement, les changements sont plus profonds. Ainsi, elle repose sur une nouvelle plate-forme technique (MQB A0 pour ceux que ça intéresse). Mais plus que l'état civil de cette dernière, ce qui nous intéresse, ce sont les progrès qu'elle apporte en matière de comportement. La Polo gagne en précision et en agilité, même si la 208 reste un ton au-dessus. Autre point fort de la Volkswagen : son diamètre de braquage (10,6 m) ultracourt qui facilite les manœuvres en ville. Soulignons qu'au freinage, la Polo nous a gratifiés de très bonnes distances d'arrêt. Il faut néanmoins préciser que notre voiture d'essai ne disposait pas de sa monte d'origine (195/55 R 16) mais d'une surmonte particulièrement généreuse (215/45 R 17) proposée en option (300 €) et qui n'est sans doute pas étrangère à ces bons résultats.

LA VIE À BORD Plus avenant que par le passé, l'habitacle de la Polo n'a en revanche pas évolué en finition et il reste... LA référence de la catégorie ! Un sérieux qui en prime n'exclut plus aujourd'hui quelques notes d'élégance et de chaleur. L'autre domaine sur lequel nous remar-

quons une réelle progression, c'est celui du confort qui, sans être le meilleur, se révèle désormais très convaincant grâce notamment à une sellerie qui combine juste ce qu'il faut de moelleux (assise) et de fermeté (dossier). La Polo cru 2017 se montre aussi très accueillante avec une belle habitabilité. Elle fait preuve de largesse au niveau de la largeur aux coudes et son coffre revendique une bonne capacité de chargement (388 dm³).

BUDGET Sur le plan financier, nous n'attendions pas de miracle de la part de la Polo. Reste que si, en livrée Carat, elle est la plus coûteuse des six voitures réunies ici, elle a le bon goût "d'offrir" une panoplie d'équipements complète. C'est heureux du reste, car les options sont chères. Avec une consommation moyenne de 6,4 l/100 km, le bilan à l'usage est plus que correct, mais comme sur l'Ibiza, la faible capacité du réservoir (40 l) limite l'autonomie à 600 km ■

LE BILAN

Belle entrée en matière pour la Polo qui rappelle aux françaises que rien n'est jamais acquis et qu'elles ne sont pas les seules à s'intéresser à la catégorie des citadines ! À bon entendeur...



La finition Carat n'a pas droit aux inserts colorés bleus ou orange (160 € sur Confortline et R-Line), mais le plaquage gris de notre voiture d'essai était très élégant. La finition est bien au-dessus de la moyenne.



À la loupe

À partir de la finition Confortline, la Polo dispose de série de ce très bel écran tactile de 8 pouces haute résolution. Sur notre modèle d'essai (Carat), cet ensemble est complété par un système de navigation. À noter que l'instrumentation digitale (Active info Display) sera disponible à partir de mars 2018, au prix de 470 € (série sur Carat Exclusive).

La Polo est un peu moins "fun" que la 208, mais elle se montre toujours à l'aise en toutes circonstances et ce, quel que soit le rythme. Son moteur 1.0 TSI de 115 ch réalise de très bonnes performances.



L'avis de Pascal Richard



Jadis, l'habitacle d'une Polo était décoré comme une cellule de moine trappiste... C'est fini !

LANCÉMENT

**Auto
Plus**
Collection

COLLECTIONNEZ LES PLUS BEAUX MODÈLES

DE LA MYTHIQUE

Renault 4



Votre N°3

Votre magazine Auto Plus + Le fascicule
+ La Renault 4 Sinpar des frères Marreau
de 1980



14,99

EN + DE VOTRE AUTO PLUS

Soc Auto Plus à 1,99€

+ votre N°3 à 14,99€ = 16,98€

Actuellement en vente

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



Votre N°4

Votre magazine Auto Plus + Le fascicule
+ La Renault 4 Trafic de 1971

14,99

EN + DE VOTRE AUTO PLUS

Soc Auto Plus à 1,99€

+ votre N°3 à 14,99€ = 16,98€

En vente le 10 novembre



CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX AVEC AUTO PLUS OU DÈS MAINTENANT SUR

www.renault4.autoplus.fr

NOUVEAU ! POUR TOUS LES PASSIONNÉS DE MINIATURES AUTOMOBILES
RENDEZ-VOUS SUR NOTRE SITE WWW.HACHETTE-COLLECTIONS-STORE.COM

L'avis de Pascal Richard



Dans ce monde de brutes, prendre le volant d'une C3 offre un moment de "zénitude".

1^{re}**Citroën C3**

1.2 PureTech 110 ch Shine

18 700 €

La suspension de la C3 laisse poindre une once de roulis. Mais à côté de cela, elle se met en quatre pour assurer une qualité de filtration étonnante pour une voiture de cette catégorie.

SUR LA ROUTE Difficile de croire que la 208 et la C3 partagent la même plate-forme technique. En effet, alors que la Peugeot virevolte et passe d'une courbe à une autre avec une agilité de chat, la C3 semble se déplacer de manière plus débonnaire. Un trait de caractère qui n'exclut pas une grande efficacité dynamique mais qui doit être pris en considération si vous aimez vous encanailler sur les petites routes ! Reste qu'en version 1.2 PureTech de 110 ch, la C3 est elle aussi à l'aise sur tous les parcours. Et si les mouvements de caisse sont plus marqués que sur la Peugeot, ils ne sont en rien synonymes "d'incompétence" de la tenue de route, même à vive allure. Par ailleurs, la C3 réalise de bonnes performances. Nous lui ferons toutefois le même reproche qu'à la Peugeot, à savoir l'absence, à notre avis injustifiable, d'une boîte de vitesses à six rapports. Passe encore sur la version 82 ch à vocation plus urbaine, mais ici

les ambitions en matière d'utilisation et de polyvalence ne se limitent plus aux centres-villes. Avec 110 ch chevaux sous le pied, on entend bien profiter des grands espaces ! Heureusement, la bonne composition de la mécanique permet de pallier en partie ce manque, notamment lors des relances. En ville, pas de souci, la C3 évolue avec aisance, même si nous aurions aimé un diamètre de braquage un peu moins conséquent que les 11 m mesurés. Reste que la Citroën est la seule citadine de ce comparatif à proposer des protections de carrosserie réellement efficaces (*voir encadré*).

LA VIE À BORD La ligne de la C3 marie avec un certain bonheur élégance et originalité. Dès lors, on attend un habitacle dans la même veine. Un vœu que la Citroën exaucé bien au-delà de nos espérances ! Singulière, sans verser dans le "bizarre" comme ce fut trop souvent le cas par le passé chez



❶ L'ensemble multimédia se pilote via un écran tactile de 7 pouces assez intuitif. Le système de navigation est en option (750 €). ❷ Sur notre voiture d'essai de couleur Blanc Banquise, le toit contrasté Rouge Aden implique un surcoût de 200 €. L'ensemble est très élégant.





Pas de fantaisie "gratuite". La présentation de la planche de bord est élégante et l'ergonomie sans faille. Un constat qui vaut également pour la tenue de route : efficace mais sans folie !



① À l'arrière, la largeur au niveau des épaules est correcte (140 cm), mais l'espace réservé aux jambes (20 cm) est un peu juste pour des adultes. ② Le coffre n'est pas immense mais suffisant pour une citadine. En revanche, son seuil de chargement (74 cm) est un peu trop haut.



Citroën, la planche de bord de la C3 se distingue par un dessin rectiligne très sobre. Sur notre version d'essai, ce dernier était souligné par des parements rouges que l'on retrouve en rappel sur la sellerie. Ces éléments de décoration font partie du Pack Ambiance Red Urban, facturé 250 €. Agréable à l'œil, la sellerie est également bien dessinée et participe grandement au confort. Le confort justement, c'est là l'atout maître de la C3. Dans ce domaine, elle est sans concurrence dans la catégorie des citadines. Si, comme signalé précédemment, la suspension ne se bat pas tant que ça pour contenir les mouvements de caisse, elle ménage une qualité de filtration des inégalités vraiment remarquable. Sans mollesse excessive, elle vous garantira des kilomètres de route sans fatigue et sans courbature. Dommage que les passagers des places arrière ne puissent pas totalement profiter de

LA C3 OFFRE UN NIVEAU DE CONFORT ÉTONNANT POUR UNE CITADINE. DANS CE DOMAINE LA CITROËN EST TOUT SIMPLEMENT SANS RIVALE ! ●●●

À la loupe

Les célèbres airbumps, de série sur Shine (sauf si vous n'en voulez vraiment pas), ne sont pas les seuls à monter la garde autour de la carrosserie de la C3. Ainsi la Citroën se pare aussi de **protections**

au niveau des passages de roues et des boucliers. Efficaces et bien intégrés au style de la voiture, ces éléments participent au charme de l'auto... et contribuent à sauvegarder son intégrité physique en ville !



ces excellentes conditions de voyage du fait d'un espace aux jambes un peu trop juste. Heureusement, la largeur aux coudes, tant à l'avant qu'à l'arrière, se situe au-dessus de la moyenne. Sur le plan pratique, notons que les espaces de rangement ne manquent pas, mais que le volume de chargement proposé par le coffre (298 dm³) se situe un peu en dessous de la moyenne de la catégorie (317 dm³). Au final, la C3 propose un habitacle très plaisant dans lequel il fait bon... rouler !

BUDGET Agressif ! C'est le mot qui vient pour qualifier, non pas la C3, mais le prix de cette version 1.2 PureTech en finition Shine (haut de gamme). À 18 700 €, elle est la voiture la moins chère de ce comparatif et ne croyez pas que ce tarif attractif se fasse sur le dos de l'équipement de série. En effet, dans ce domaine, la C3 n'a pas grand-chose à envier à la concurrence. Et ce ne sont pas les 0,3 l aux 100 km en moyenne qu'elle concède à la 208 (la plus sobre des autos ici présentes) qui changeront quoi que ce soit à notre jugement : la C3 est une bonne affaire ! ■

LE BILAN

La C3 1.2 PureTech 110 ch rend une copie très flatteuse. Sa douceur, son confort et la vaillance de sa mécanique en font une voiture très équilibrée et, pour tout dire, très réussie !

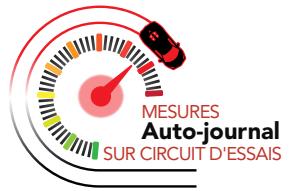


CITROËN C3
1.2 PureTech 110 ch Shine

VOLKSWAGEN POLO
1.0 TSI 115 ch Carat

RENAULT CLIO
1.2 TCe 120 ch Intens

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	Citroën C3	Volkswagen Polo	Renault Clio	Peugeot 208	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Moteur/Transmission						
Puissance maxi	■ 110 ch à 5500 tr/mn	■ 115 ch à 5500 tr/mn	■ 120 ch à 5500 tr/mn	■ 110 ch à 5500 tr/mn	■ 115 ch à 5500 tr/mn	■ 111 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■ 205 Nm à 1500 tr/mn	■ 200 Nm à 2000 tr/mn	■ 205 Nm à 2000 tr/mn	■ 205 Nm à 1500 tr/mn	■ 200 Nm à 2000 tr/mn	■ 136 Nm à 4400 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne, turbo essence	4 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne, turbo essence	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée	1199 cm ³	999 cm ³	1197 cm ³	1199 cm ³	999 cm ³	1496 cm ³
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	6 CV	5 CV	5 CV	6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant				
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/5	manuelle/6	manuelle/6
Châssis						
Diamètre de braquage	■ 11 m	■ 10,6 m	■ 10,9 m	■ 10,8 m	■ 10,6 m	■ 12 m
Pneumatiques AV/AR	205/55 R 16	215/45 R 17	205/45 R 17	195/55 R 16	195/55 R 16	195/50 R 16
Dimensions / poids						
L/l/h/empattement	4/1,75/1,48/2,54 m	4,05/1,75/1,48/2,55 m	4,06/1,73/1,44/2,59 m	3,97/1,74/1,46/2,54 m	4,06/1,78/1,44/2,56 m	3,95/1,70/1,51/2,51 m
Poids/tractable freiné	1135/450 kg	1159 kg/NC	1231/1200 kg	1132/960 kg	1117/1100 kg	1099/880 kg
Performances						
1000 m d. a.	■ 32,1 s	■ 31,5 s	■ 32,6 s	■ 32,1 s	■ 31,6 s	■ 33,5 s
0 à 100 km/h	■ 10 s	■ 9,8 s	■ 10,7 s	■ 10,2 s	■ 10 s	■ 11,3 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 10,6/13,6 s/-	■ 10/12,9/17 s	■ 9,6/11,6/16,8 s	■ 10,5/14 s/-	■ 9,7/12,8/16,8 s	■ 14,2/23/33 s
Vitesse maxi	■ 181 km/h	■ 190 km/h	■ 187 km/h	■ 183 km/h	■ 186 km/h	■ 168 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/63 m	■ 10/33/62 m	■ 10/32/66 m	■ 10/33/67 m	■ 10/33/67 m	■ 12/35/71 m
Habitabilité/Coffre						
Longueur aux jambes AR	■ 20 cm	■ 24 cm	■ 22 cm	■ 23 cm	■ 26 cm	■ 25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 142/140 cm	■ 145/140 cm	■ 137/138 cm	■ 140/139 cm	■ 144/140 cm	■ 138/137 cm
Volume de coffre	■ 298 dm ³	■ 388 dm ³	■ 330 dm ³	■ 332 dm ³	■ 367 dm ³	■ 290 dm ³
Niveau sonore						
Au ralenti/90/130 km/h	■ 40,1/66,8/69,6 dB	■ 38,3/66,7/68,3 dB	■ 41,3/67/71,5 dB	■ 39,5/65/68,3 dB	■ 40,3/65,2/67,4 dB	■ 40,4/67,9/71,8 dB

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



PEUGEOT 208
1.2 PureTech 110 ch GT Line

SEAT IBIZA
1.0 TSI 115 ch Xcellence

TOYOTA YARIS
1.5 VVT-i 110 ch Collection

LE BUDGET

	Citroën C3	Volkswagen Polo	Renault Clio	Peugeot 208	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Prix	18700€	20800€	19650€	20750€	19300€	19200€
Malus (CO ₂)	0 € (103 g/km)	0 € (102 g/km)	0 € (118 g/km)	0 € (99 g/km)	0 € (108 g/km)	0 € (109 g/km)
Prix du modèle essayé*	20190 €	23260 €	20540 €	21840 €	20200 €	20350 €
Garantie	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km				

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags, autoradio avec lecteur mp3 et connexion Bluetooth, banquette AR fractionnable, climatisation auto, jantes alliage, ordinateur de bord, projecteurs antibrouillard, régulateur de vitesse, rétroviseurs élec./dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Accès à bord et démarrage sans clé	350 €	400 €	série	–	série	500 € (5)
Boîte de vitesses auto	1 400 €	1 620 €	1 500 €	1 400 €	1 350 €	1 200 €
Radar de stationnement	série (AR)	série (AV/AR)	série (AR)	série (AR) – 90 € (AV)	série (AR)	300 € (AR)
Caméra de recul	390 € (1)	300 €	350 € (2)	620 € (3)	350 € (2)	série
Capteurs pluie/luminosité	série	série	série	série	série	500 € (5)
GPS	750 €	série	série	550 €	400 €	650 €
Peinture métallisée	540 €	530 €	540 €	540 €	500 €	gratuite
Syst. de stationnement auto	–	200 €	1 550 € (4)	620 € (3)	–	–
Toit ouvrant	500 € (pano. fixe)	1 000 € (panoramique)	400 € (pano. fixe)	510 € (pano. fixe)	790 €	600 € (pano. fixe)

(1) Comprend la surveillance des angles morts. – (2) Comprend le radar de stationnement AV. – (3) Options groupées. – (4) Inclut la caméra de recul et le radar de stationnement AV. – (5) Options groupées comprenant également les rétroviseurs rabattables électriquement. Le capteur de pluie est monté de série.

Consommations

Moyenne	6,6 l/100 km	6,4 l/100 km	6,8 l/100 km	6,3 l/100 km	6,4 l/100 km	6,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,7/6,3/6,8 l/100 km	6,7/6,2/6,4 l/100 km	7,4/6,6/6,5 l/100 km	6,5/6,6/6,3 l/100 km	6,4/6,1/6,6 l/100 km	7/6,1/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	681 km/45 l	625 km/40 l	662 km/45 l	794 km/50 l	625 km/40 l	646 km/42 l
Note EuroNCAP	4 étoiles	en cours	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Slovaquie	Espagne	Turquie/France/Slovénie	Slovaquie	Espagne	France

CLASSEMENT GÉNÉRAL

	Citroën C3	Volkswagen Polo	Renault Clio	Peugeot 208	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Sur la route	4^e ex æquo	2^e	3^e	1^{re}	4^e ex æquo	6^e
La vie à bord	1^{re} ex æquo	1^{re} ex æquo	3^e	4^e	5^e	6^e
Le budget	1^{re}	5^e	3^e ex æquo	6^e	2^e	3^e ex æquo

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

CITROËN C3

Longtemps considérée comme le Petit Chose, derrière les Clio et autres 206, 207 et 208, la C3 est aujourd’hui l’égale de ces dernières, voire un peu plus ! C'est donc elle le nouveau messie ! Mais attention, d'autres ont aussi leur bonne parole à faire entendre. Au premier rang desquelles figure la nouvelle Polo qui démontre un beau potentiel, tout comme sa cousine l'Ibiza. La Yaris, quant à elle, a fait des efforts pour rester au contact, mais sa mécanique d'un autre âge ruine ses bonnes intentions.





HACKETT

Pull

Prix de vente indicatif : 80 €

Cette collection moderne est influencée par le sportswear et tient son nom du bestseller Jeremy Hackett. Elle conjugue une sensibilité sportswear et « public school » avec des pièces pratiques et polyvalentes. Ce sweat gris style années 1970 accompagnera tous vos looks du quotidien. www.hackett.com

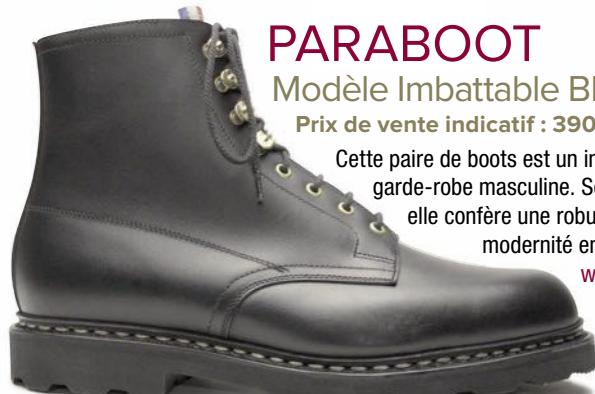


DIOR

Eau de Toilette Sauvage Very Cool Spray

Prix de vente indicatif : 73 € - 100ml

La célèbre maison édite son eau de toilette Sauvage dans un format nomade et résistant. Cette version est agrémentée d'une note inédite de pamplemousse et de lavandin pour une fraîcheur plus intense. Résolument contemporain, ce parfum s'adresse aux hommes baroudeurs, apaisés et désireux de découvrir le monde. www.dior.com



PARABOOT

Modèle Imbattable BBR Lisse Noir

Prix de vente indicatif : 390 €

Cette paire de boots est un indispensable de votre garde-robe masculine. Solide et souple à la fois, elle confère une robustesse et une modernité encore inégalée. www.paraboot.com

FREDERIQUE CONSTANT

Modèle Classics

Index Automatique

Prix de vente indicatif : 895 €

Fondée en 1988, l'innovation est une constance au sein de cette célèbre manufacture horlogère suisse. La nouvelle Classics Index joue de son élégance par sa sobriété. Doté de trois aiguilles et d'une date, ce garde-temps automatique devrait séduire les vrais gentlemen. Boîtier poli 40mm, mouvement automatique, étanche à 50m. 01 48 87 23 23 ou www.frederiqueconstant.com



JULES x ARMOR-LUX

Modèle Marinière

Prix de vente indicatif : 49,99 €

Cet automne, Jules mêle son savoir-faire mode à l'expertise d'Armor-lux. Cette marinière est un must-have du vestiaire masculin. Intemporelle, elle s'adaptera parfaitement à tous vos looks, du plus classique au plus excentrique. Edition limitée.

www.jules.fr

ALAIN FIGARET

Chemise casual à carreaux bordeaux

Prix de vente indicatif : 135 €

Cette chemise casual à carreaux en coton est un indispensable du vestiaire masculin et idéale pour un look décontracté et chic. Légèrement ajustée, elle conjugue confort et modernité et deviendra rapidement votre nouvelle alliée. www.figaret.com



PANASONIC

Modèle ED-GD60

Prix de vente indicatif : 99 €

Cette nouvelle génération de tondeuse hybride rase et stylise avec la plus grande précision. Grâce à sa tête de 35 mm aux lames issues du savoir-faire japonais, elle permet un rasage de près, dès 0,1 mm. Taillez, rasez, stylisez et devenez votre propre barbier !

www.panasonic.com

Biographie

SITE DE PRODUCTION

MIOVENI (Roumanie)

EXEMPLAIRES VENDUS

36 428 en France en 2016.

À titre de comparaison, Renault a vendu sur la même période 38 144 exemplaires du Kadjar.

MOTORISATIONS

DIESEL: de 85 à 110 ch

ESSENCE: de 105 à 125 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

dCi 110 ch

Sa seconde vie en occasion

Pour l'agrément de conduite, le moteur essence TCe 125 ch est le plus convaincant. Seul regret: il ne peut pas être associé à la boîte de vitesses à double embrayage EDC. Si ce type de transmission vous tente, il vous faudra carburer au "mazout" et opter pour le dCi 110 ch. Une mécanique au demeurant pas désagréable, mais qui, jusqu'au restylage de 2013, manque un tantinet de discrétion.



**Né en 2010
Fin de carrière 2017**

Dacia Duster

Par Pascal Richard

Quand le low cost joue les fashion victims, cela donne le Dacia Duster et surtout un joli succès... qui mérite bien un hommage !

Après sept ans d'une carrière au top, le Duster plie les gaules... non sans avoir pris soin de former son descendant ! Au deuxième du nom, l'aîné aura inculqué les valeurs de la famille Dacia, au premier rang desquelles figure la modestie. Un trait de caractère qui est à la fois sa marque de fabrique et l'essence même de

son succès. Ainsi, même lorsqu'il s'est attaqué à la catégorie la plus tendance du marché, celle des SUV, Dacia n'a pas remis en cause ses bons principes économiques. Alors, bien sûr, point de grigri high-tech à bord du Duster ni de matériaux précieux. En revanche, rien à redire en matière d'esprit pratique, de confort, et même...

de capacité de franchissement ! Rustique, mais pas rude, le Duster a permis à de nombreuses familles de prendre de la hauteur et de suivre la mode sans avoir à se mettre sur la paille. Plus qu'une voiture, le Duster est une sorte d'ascenseur social ! Reste au petit nouveau à suivre la voie que son aîné a si brillamment ouverte.



Ne dit-on pas que la seule différence entre les adultes et les enfants réside dans le prix de leurs jouets ? Pour une fois, dans un souci d'équité, les jeunes ont pu, lors du premier Jaguar Land Rover Festival, faire comme papa en prenant le volant "pour de vrai". De quoi éveiller des vocations !

Par Thomas Riaud

Rou



Prenez un lieu mythique, comme l'autodrome de Montlhéry, conviez le meilleur de la production de Jaguar Land Rover pour des essais, et vous avez les deux ingrédients d'un événement réussi: plus de 2500 personnes sont venues à ce premier festival !



THOMAS RIAUD

allez jeunesse!





Les enfants, systématiquement accompagnés d'un instructeur, bénéficiaient de voitures équipées d'une boîte automatique et de double commande, juste au cas où...



Quel gamin ne rêverait pas de s'échapper au volant de cette Jaguar XK 120 roadster miniature, dotée d'un vrai moteur essence ?

A

ndré Citroën, génie du marketing avant l'heure, voulait que les premiers mots de bébé soient "papa, maman et... Citroën" ! C'est ainsi que furent créés, dès les années vingt, les fameux "jouets Citroën". De grosses autos en tôle d'un réalisme saisissant, produites à perte, au compte-gouttes, qui font désormais le bonheur des collectionneurs. Près de cent ans plus tard, rien n'a vraiment changé. Les autos font toujours rêver les petits comme les grands, et les constructeurs rivalisent d'ingéniosité pour séduire leurs futurs clients. Sur ce point, les anglais de Jaguar et Land Rover se distinguent en créant l'événement. Les marques premium de l'indien Tata ont ainsi convié 2 500 personnes à Montlhéry, les 13 et 14 octobre derniers, au premier Jaguar Land Rover Festival. Toutes les conditions étaient au beau fixe, et pas seulement la météo, radieuse. Le lieu tout d'abord, mythique, invite forcément à la contemplation. L'autodrome, ce temple de la vitesse érigé en 1924, reste un terrain



de jeu parfait pour laisser s'exprimer les grosses cylindrées. Cela tombe bien, car il y avait foison de belles mécaniques, y compris de nombreuses anciennes (voir encadré p. 96). S'il n'était pas possible de monter à bord des modèles d'exception, la gamme actuelle était proposée à l'essai pour les grands... mais aussi les petits !

Sur un vaste espace dédié, encadrés par des moniteurs (et accompagnés de leurs parents), les enfants âgés de 11 à 17 ans pouvaient prendre, en toute légalité, le volant de Range Evoque cabriolet et de Jaguar F-Pace dotées de boîtes automatiques. Avouez qu'il y a pire pour débuter ! Une réflexion d'ailleurs partagée par de nombreuses familles, vu la file de volontaires prêts à vivre l'expérience fraîchement initiée par Jaguar Land Rover. Parmi eux, Ylian, 11 ans, ravi de se glisser aux commandes d'un Evoque. À ses côtés, Roland (voir encadré ci-dessous), un moniteur professionnel rompu à l'art de faire essayer des autos. Mais cette fois, son "client" est un peu particulier, ce qui justifie la présence de double →

"Plus à l'écoute que les adultes"

Roland Delestrac, 52 ans, travaille habituellement au centre de formation de l'UTAC (Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle). Autant dire que conduire toutes sortes de voitures est son métier, et il en a vu passer, des "apprentis pilotes". Mais contre toute attente, il y a des différences étonnantes entre les enfants et les adultes. "Ils sont super, ils ont tous la banane ! Mais le plus extraordinaire est que, contrairement à certains adultes qui se prennent pour des cadors, les enfants restent humbles et à l'écoute. Bien sûr, on voit tout de suite que certains ont ça dans le sang par rapport à d'autres, mais globalement, ils sont attentifs et adoptent rapidement les bons gestes."



Contrairement à certains adultes qui se prennent pour des cadors, les enfants restent humbles.

Roland Delestrac, moniteur



❶ Les tout-petits pouvaient, eux aussi, vivre leur "grande évasion" au volant d'un 4x4 Land Rover ! ❷ Ces répliques, plus vraies que nature, d'un Land Serie 1 sont en bois peint, et équipées d'un moteur électrique.

Pour le plaisir des yeux

Le meilleur de la production de Coventry était du festival, avec la lignée des roadsters XK, mais aussi de multiples Type E, XJS et XK8, sans oublier les félines berlines Mk2 et XJ. Pièce maîtresse de la manifestation : une rarissime XJ 220 des années quatre-vingt, hypercar avant l'heure. Les rangs de Land Rover étaient tout aussi bien garnis, avec une incontournable ribambelle de Defender, du Serie 1 d'après-guerre (dont un Tickford de 1948) aux derniers modèles, mais aussi l'aristocrate Range Rover, de plus en plus prisé en "Classic", surtout en V8 "2 portes", en parfait état d'origine.



PHOTOS : CHRISTIAN MARTIN



J'ai adoré l'accélération, où on sent un mélange de stress et de plaisir. Plus tard, je voudrais une Jaguar.

Inès, 11 ans



commande. Siège conducteur levé au maximum, Ylian, prudent sur les premiers mètres, prend au fur et à mesure de l'assurance, et effectue sans encombre son tour, long de près de 2 km. À chaud, il laisse exploser sa joie ! "C'était super d'avoir le volant entre les mains et de gérer les pédales. J'ai bien aimé les sensations, surtout la liberté que l'on ressent et la vitesse !" Eh oui, n'en déplaise à nos politiques qui font tout pour dégoûter les amateurs, la voiture reste bien un objet "plaisir" qui procure des émotions incomparables.

Noé, 12 ans, déjà fidèle lecteur de L'Auto-Journal... et le sourire jusqu'aux oreilles au volant de "son" F-Pace, partage ce constat.

"Ça m'a beaucoup plu, dit-il. Je pensais que la première voiture que j'allais conduire allait être une Clio, mais là, une Jaguar, c'est la classe." Léo, lui aussi, va pouvoir frimer devant ses copains, plus habitués à la conduite virtuelle sur console. Victor, 13 ans, est également un mordu d'automobile, en particulier de belles anglaises. Cela tombe bien, il débute lui aussi sur le SUV F-Pace, qui est sa voiture favorite ! Et les filles dans tout cela ? Il y en a, presque autant que de garçons, signe que l'auto est bien un plaisir unisexe et sans frontière.

Clara, 14 ans, partage le même enthousiasme que ses copains du jour : "J'ai adoré cette sensation. Conduire, c'est la liberté, l'autonomie et le plaisir, celui de la vitesse. J'aimerais avoir une belle sportive plus tard.

Seule condition requise pour s'essayer à la conduite sans permis: avoir de 11 à 17 ans, et être accompagné de ses parents.



CHRISTIAN MARTIN

J'ai vraiment hâte de faire de la conduite accompagnée.” Hum, va falloir bien travailler, Clara... et se dépêcher, tant qu'elles sont encore en vente libre ! Même Inès, à peine 11 ans, ne peut s'empêcher de s'enflammer après son tour d'essai. “*Ça m'a plu beaucoup, beaucoup, beaucoup ! J'avais un peu peur au début, mais j'ai trouvé ça assez facile, sauf pour passer entre les arbres. Et j'ai adoré l'accélération, où on sent un mélange de stress et de plaisir. Plus tard, quand j'aurai le permis, je voudrais m'acheter une Jaguar.*” La vérité sortant de la bouche des enfants, Jaguar et Land Rover peuvent être fiers d'avoir réussi leur pari, car nul doute que certains de ces jeunes seront, demain, les plus fervents défenseurs de ces nobles marques... et leurs clients. ■



1

THOMAS RIAUD

❶ Ylian, 11 ans, gardera un beau souvenir de cette expérience inédite !
❷ Le Jaguar F-Pace, assez encombrant, n'est pas le véhicule idéal pour débuter, mais le constructeur avait prévu un vaste espace pour évoluer.

❷



CHRISTIAN MARTIN



THOMAS RIAUD

C'était super de gérer le volant et les pédales. J'ai bien aimé la liberté que l'on ressent.

Ylian, 11 ans



BIO EXPRESS

Né le
17 décembre 1983

Copilote
Julien Ingrassia

Champion Junior
WRC en 2008
sur Citroën C2

Champion du
monde WRC en
2013, 2014, 2015,
2016 (Volkswagen
Polo-R) et 2017
(Ford Fiesta
M-Sport)

40 victoires et
65 podiums en
122 départs (au
30 octobre 2017)



POUR QUE
JUSTICE SOIT RENDUE À
SÉBASTIEN OGIER

Avec ce cinquième titre mondial consécutif assuré en Grande-Bretagne, il n'est plus devancé que par la "légende" Loeb sur les tablettes. Un palmarès hors norme, mais méconnu. Par François Dauré

Décidément, le destin continue à lui jouer des tours un peu cruels. Ce 29 octobre, à l'issue de la dernière spéciale du Wales Rally GB, Sébastien Ogier décrochait, avec son copilote, Julien Ingrassia, une troisième place synonyme de sacre. Une cinquième couronne d'affilée qui le situe définitivement parmi les plus grands pilotes de l'histoire du sport automobile. Mais patatras ! Ce même dimanche, le quatrième titre mondial en Formule 1 de Lewis Hamilton, certifié au Grand Prix du Mexique, accaparait toute l'attention des médias et du public. Encore une occasion manquée de bénéficier de ces instants de gloire amplement mérités, sans que Sébastien Ogier en soit la cause.

Sa première "malchance" s'appelait Sébastien Loeb. Figure de proue d'une équipe Citroën devenue imbattable, l'Alsacien a placé le rallye mondial sous son joug de 2004 à 2012. Sébastien Ogier l'admet dans sa réponse à notre confrère *L'Équipe* : "On sait tous que Sébastien Loeb est une légende de notre sport et que personne, probablement, ne fera jamais mieux que lui." Successeur désigné à la retraite du maître, fin 2012, Ogier n'a pas failli, empilant victoires et titres depuis. Revers de la médaille, trop de succès tue le succès. La mainmise sans précédent des deux Sébastien sur le WRC (14 titres de suite, série en cours !) a, ainsi, abouti à une banalisation de leurs exploits. Deuxième par ordre d'apparition à l'écran, Ogier est, forcément, celui qui en pâtit le plus.

Autre paramètre de son déficit de reconnaissance, sur le plan national, le Gapençais a conquis toutes ses couronnes au volant de voitures étrangères, la Volkswagen Polo et la Ford Fiesta, tandis que l'Alsacien a toujours été

Ogier et Citroën

L'histoire, commencée en 2008, s'est interrompue fin 2011. Pour 2018, le patron de Citroën Racing, Yves Matton, avait pour priorité son retour dans l'équipe. Mais, à l'heure où nous écrivions, l'espoir s'était fortement érodé. Le groupe PSA réduisant ses dépenses sportives, le salaire d'un quintuple champion du monde devient hors de portée. Par ailleurs, cet engagement "low cost" ne garantit plus à Ogier de disposer d'une C3 WRC au top. Enfin, le sponsoring d'Abu Dhabi (de 5 à 10 millions d'euros par saison) se révèle incompatible avec le contrat qui lie Ogier à Red Bull. La tendance était donc à la prolongation entre Ogier-Ingrassia et M-Sport.



Couronne acquise au Pays de Galles, le trinôme Ogier-Ingrassia-M-Sport prolongera sans doute l'aventure en 2018, avec la Fiesta.

associé à Citroën. Les campagnes marketing et publicitaires des "Chevrons" ont grandement contribué à offrir à Sébastien Loeb le rang de sportif préféré des Français entre 2009 et 2013. Par ailleurs, le plan de communication du championnat WRC reste toujours obscur, laissant dans l'ombre médiatique un de ses plus exceptionnels champions. Enfin, le caractère même de Sébastien Ogier, bien plus discret qu'expansif, ajoute à cette absence de notoriété totalement injuste au regard de son palmarès.

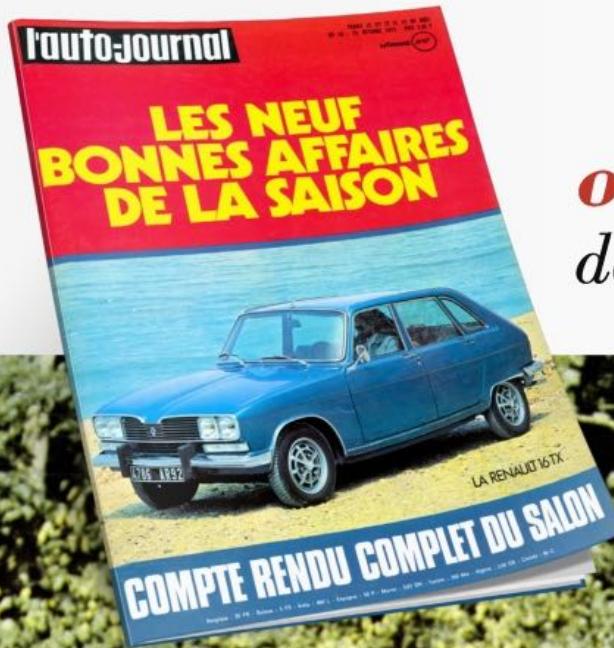
Condamné à ouvrir la route

Certes, entre 2013 et 2016, il a profité de la suprématie affichée par les VW Polo sur le rallye mondial. Mais il a, quand même, pulvérisé son équipier Jari Matti Latvala, authentique talent finlandais, au passage. Et surtout, Sébastien Ogier a démolé les barrières imposées par le règlement sportif sur l'ordre des départs. Le fait d'être le premier dans les spéciales des rallyes sur terre (huit sur les treize manches de la saison) est un handicap considérable. À l'époque Loeb, les quinze premiers s'élançaient dans l'ordre inverse du classement mondial. À l'ère Ogier, le premier jour de course, ils partent dans l'ordre du classement mondial. En 2015 et 2016, cela s'appliquait même sur les deux premières journées ! Vainqueur du Monte Carlo – là où il est le moins défavorisé – depuis 2014, Sébastien Ogier a donc toujours occupé le premier rang au classement dès le début de chaque saison. Il a donc ouvert la route sur 95 % des rallyes depuis 2014. D'où ses critiques répétées contre le système, qui lui ont valu une réputation de pleurnichard parmi ses collègues. Mais aucun d'entre eux n'a subi son sort.

Il a donc fallu un copieux supplément de talent, mais aussi d'intelligence et d'expérience à l'équipage Ogier-Ingrassia pour conquérir ces cinq titres de champion du monde. En particulier celui de 2017. Engagé par l'équipe M-Sport après le retrait inattendu de VW fin 2016, au volant d'une Ford Fiesta privée de tout soutien de la marque, le binôme français a maté les usines Hyundai, Toyota et Citroën. Un exploit majeur qui a déclenché une émotion très rarement constatée chez Sébastien Ogier, à l'arrivée au Pays de Galles. Quelques larmes perlent sous le casque et les mots suivent : "Pendant un court moment, cela a été l'émotion la plus forte que j'ai jamais ressentie en rallye ! Il y avait la joie et la fierté d'apporter enfin ce titre des pilotes à l'équipe... Je suis heureux d'avoir vécu cela, je suis heureux que ce sport puisse toujours m'offrir de tels moments."

À bientôt 34 ans (le 17 décembre), Sébastien a tout le temps de cueillir encore deux ou trois couronnes. En aura-t-il l'envie ? Pas sûr. Lui-même ne le sait pas. Mais déjà, il est plus que temps de lui rendre justice et de célébrer un champion cinq étoiles. ■





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



EN MESURES

LxLxh:
4,15 x 1,58 x 1,31 m

Poids: 800 kg

Puissance:
48 ch à 5 600 tr/mn

1000 m d.a.: 40 s

V. max.:
136,9 km/h

Consommation
à 90 km/h:
6,85 l/100 km

Avec la Kadett, Opel ratisse large en proposant pas moins de 4 carrosseries: la berline, le break, un coupé et même un coach 2 portes, une variante disparue des catalogues aujourd'hui.

L'OPEL KADETT À L'ESSAI

Au début des années 70, la bataille des berlines compactes fait déjà rage en Europe ! Pour l'allemand Opel, comme pour ses rivaux, l'enjeu est de taille, si bien que le constructeur limite les risques en usant et abusant de recettes largement éprouvées pour lancer son best-seller : la Kadett.

Par André Costa (1973) / Thomas Riaud (2017)

Extraits...

■ "Au volant de leur voiture, les automobilistes cherchent-ils, avant tout, à éprouver des sensations envirantes ? Certains constructeurs croient, ou feignent de croire, que nous prêtons ces sentiments à tous les conducteurs. Or, nous savons que, par leur fiabilité, leur finition, leur présentation, bien des modèles se présentent comme des machines à rouler propres à satisfaire la majorité des utilisateurs."

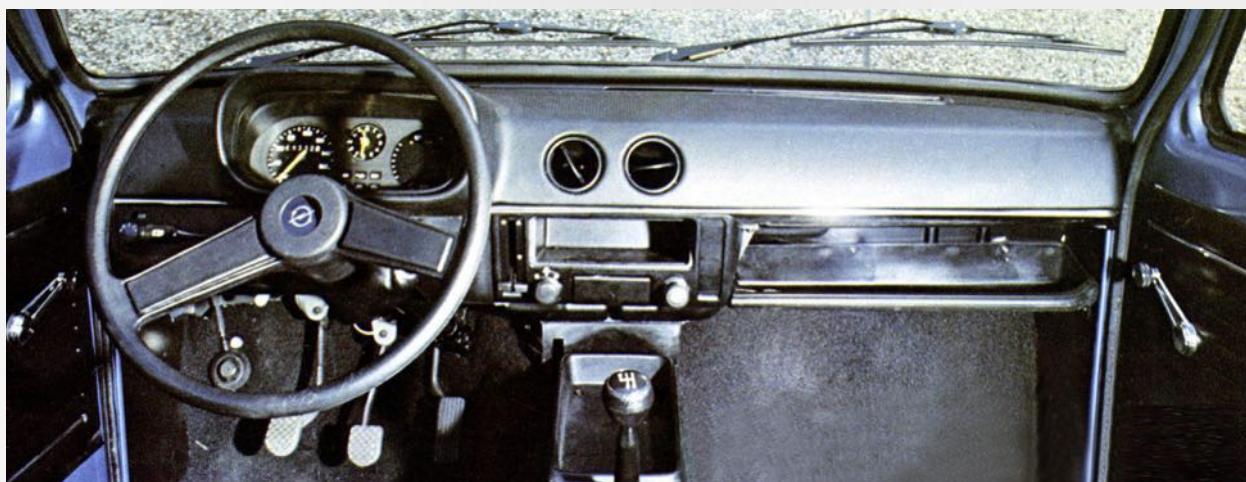
■ "Le problème étant posé de la sorte, il m'appartient de donner mon opinion sur l'Opel Kadett 74, engin très éloigné, on s'en doute, de la voiture de sport."

■ "La plupart des essais routiers ont été

effectués avec deux personnes à bord, et la Kadett 74 a manifesté en toutes circonstances un brio de bon aloi."

■ "Par rapport au modèle précédent, la Kadett 74 est plus courte d'empattement de 2 cm avec une voie plus large de 5 cm à l'avant et de 2 cm à l'arrière. Le constructeur prétend d'autre part avoir étudié la géométrie du nouveau train avant à l'aide d'un ordinateur."

■ "Il ne m'est jamais venu à l'esprit jusqu'à présent de considérer une Opel comme l'archétype de la meilleure tenue de route, mais il n'en demeure pas moins que la Kadett a effectué à cet égard des progrès importants."



Le tableau de bord de la Kadett présente bien, et il comporte l'essentiel, au bon endroit. Seule fausse note : l'absence de couvercle de boîte à gants.

“ La Kadett demeure fidèle à la plus orthodoxe des dispositions, à savoir moteur avant et propulsion par essieu rigide. ”

↑ Ses qualités

VOITURE PEU BRUYANTE

“Le moteur est très discret à tous les régimes et exempt de vibrations, ce qui contribue à rendre la conduire fort peu fatigante, en ville et sur route puisque la Kadett se comporte aussi bien dans les deux cas.”

MOTEUR BIEN ÉQUILIBRÉ

“À défaut d'une puissance démentielle, ce petit moteur possède un bon couple à régime moyen, et l'usage rationnel des intermédiaires permet de conduire de manière amusante.”

PERFORMANCES SATISFAISANTES

“D'emblée, la Kadett 74 nous a surpris sur l'anneau de Montlhéry par sa vitesse relative. Alors que le constructeur annonce modestement 130 km/h, notre voiture d'essai a tourné à 136,9 km/h, ce qui correspond sur la route à un 150 chrono.”

↓ Ses défauts

CONSOMMATION IMPORTANTE À GRANDE VITESSE

“En extirpant la dernière parcelle de puissance disponible, nous avons consommé au cours de notre essai routier 12,2 l/100 km. À dire vrai, il me semble difficile de consommer beaucoup plus.”

ESTHÉTIQUE DISCUSABLE

“Après avoir très longuement considéré la carrosserie sous tous les angles, j'ai pensé que si je me retrouvais P.-D.G. de Rüsselsheim, je me séparerais immédiatement de l'équipe ayant pondu ce dessin.”

SUSPENSION DURE

“Seule la sécheresse de la suspension constitue encore un inconvénient important que le dessin des sièges ne suffit pas à faire oublier.”

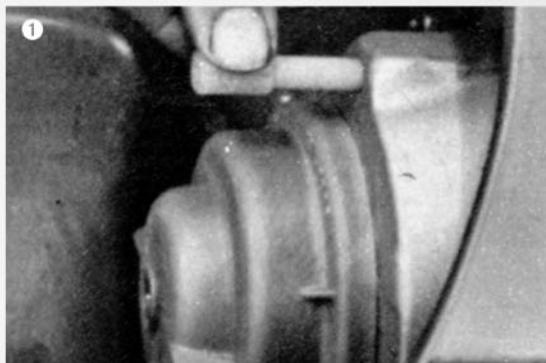


1

❶ Malgré une taille limitée à 4,15 m, la Kadett offre une belle habitabilité et un coffre en rapport. ❷ Si les places avant sont confortables et facilement accessibles, il faut se contorsionner pour accéder à la banquette arrière. ❸ Le bouton des feux de détresse est curieusement implanté sur la colonne de direction.



“ Quant au train arrière, naguère éminemment baladeur, il consent maintenant à demeurer en place. ”



➊ La Kadett dispose d'une molette permettant de régler le faisceau de phares. ➋ Ce moteur 4 cylindres est un 1,2 litre développant 48 ch DIN à 5 600 tr/mn. ➌ Un capuchon protège la tête de delco de l'humidité. ➍ La trappe à essence est masquée par cette persienne. ➎ Le coffre peut embarquer 358,14 dm³ de bagages, ce qui est fort honorable.



Vu d'aujourd'hui

Jusqu'à la fin des années 90, les Opel restaient en retrait des rivales européennes en matière de comportement. Un défaut de taille qui affectait surtout le modèle précédent cette génération de Kadett, qui fut un beau succès commercial. Désormais, les Opel savent se tenir sur la route, et pas seulement l'Astra, descendante directe de cette Kadett, qui a décroché l'an passé le titre envié de "voiture de l'année". Grâce à l'association avec PSA, gageons que les futures Opel se rachètent, elles aussi, une conduite !

Extraits...

■ "Les pneumatiques sont des 155 SR 13 montés sur des jantes dont la largeur étonne agréablement sur un véhicule de ce style."

■ "À moins que les « artistes » n'aient été écrasés par des directives techniques impitoyables – ce que je parviens d'ailleurs mal à imaginer –, je trouve infiniment regrettable qu'une grande marque internationale passe aussi près de la réussite pour « accoucher » d'un ensemble aussi maladroit dans les détails de ses proportions."

■ "La voiture est agréable à habiter. Les surfaces vitrées sont importantes et, quoique la ceinture de caisse me paraisse légèrement trop haute, la visibilité générale n'en est pas moins satisfaisante dans la plupart des cas."

■ "Bien que l'équipement général ne soit pas celui d'une voiture de luxe, la version que j'ai eue entre les mains dispose de ce que l'on peut demander à une voiture populaire moderne."

■ "La Kadett 74 – sous sa version LS – est une voiture bivaleure route-ville dont l'agrément apparaît très supérieur à celui des anciennes Opel."

■ "Peu fatigante à conduire en raison de sa bonne insonorisation, de la douceur de son volant et de ses progrès en tenue de route, cette voiture possède également une sécurité active – la seule qui importe – satisfaisante."



Par Thomas Riaud

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 RENAULT

“Je possède, depuis avril 2016, un Scénic 3 Bose 1.2 TCe 130 E6, avec toit ouvrant, acheté avec 2 km au compteur en concession Renault. La garantie constructeur court jusqu'au 13 avril 2018. Problème rencontré le 10 septembre 2017: atmosphère très humide dans l'habitacle, plancher de la moquette trempé et trappe conducteur avant remplie d'eau! Probablement un souci d'évacuation d'eau de pluie – à cause de feuilles d'arbres, selon le garagiste qui m'a vendu le véhicule. La concession a répondu verbalement que la garantie Renault n'est pas retenue, suite à sa demande auprès des services compétents.”

Franck Pacquet

François Falbo nous parle de son **Hyundai Veloster 1.6 Turbo**

ACHETÉ NEUF EN NOVEMBRE 2012
92000 KM PARCOURUS



“Mon Veloster a eu 5 ans en octobre. Juste avant, le moteur a explosé. Il a été immobilisé pendant deux mois. La rupture d'une bielle serait en cause. Le bloc a été transpercé, le reste a usiné l'intérieur du bloc. Culasse, vilebrequin, tout était mort. La réparation a été faite au détail, car le bloc-moteur n'était plus disponible en Europe. Point positif: la garantie 5 ans, ce n'est pas du chiqué! J'ai fait changer l'embrayage, ils ne m'ont pas compté la main-d'œuvre vu que tout était déposé. Sans garantie, cette petite aventure m'aurait coûté 10000 €. Enfin, ils m'ont remplacé une rotule et une housse de

siège cuir à deux semaines de la fin de garantie. Chapeau, Hyundai! Et la marque a pris en charge le prêt d'un Tucson neuf. Je vais négocier la reprise de ce Veloster pour prendre, les yeux fermés, l'i30 N...”

Richard Boulanger nous parle de sa **Porsche Cayenne Turbo**

“Un moteur fabuleux, mais on ne l'entend pas et il consomme 1 l/1000 km d'huile, et entre 14 et 25 l/100 km de carburant!”



“Au volant, j'ai constaté que ce Cayenne possède un moteur fabuleux et une boîte Tiptronic fabuleuse. Mais il cumule tellement de problèmes! Entre autres, le témoin de défaut d'ESP s'allume si on a eu le malheur de stationner avec les roues avant autrement qu'en ligne droite. Le témoin de frein de parking s'active de façon aléatoire. Les ceintures de sécurité ne s'enroulent pas seules. Les vérins de coffre nécessitent un changement annuel. Le plafonnier n'éclaire plus, même après démontage et vérification de la connectique. Le chargeur de CD ne lit pas les CD n° 1 et n° 2. On ne peut écouter la radio que de temps à autre. De plus, la suspension est dure, même en position confort. Le système d'ouverture des portes sans contact fonctionne... là encore, de temps à autre. On terminera avec la batterie placée sous le siège conducteur qui ne tient pas la charge. Porsche en est conscient et la marque propose (à grands frais!) des dispositifs de maintien de charge à brancher sur la prise allume-cigare... Cette voiture est décevante pour une Porsche et le vendeur d'Automotorsport, spécialiste des voitures de luxe d'occasion, ne vaut pas mieux, car il n'est joignable ni par mail, ni par téléphone, ni à son magasin...”

ACHETÉ D'OCCASION LE 14 FÉVRIER 2016, 122000 km (1^{re} IMMAT. EN JANVIER 2005); 25000 km PARCOURUS; CONSOMMATION MOYENNE: 15 l/100 km.

SON ENTRETIEN: 1 litre d'huile tous les 1000 km.

aj L'avis de Brice Perrin



Pour éviter les déconvenues, il vaut mieux faire l'impasse sur les imports, et préférer les autos avec un historique limpide et toutes les factures depuis l'achat neuf. On peut toujours tomber sur une belle affaire, mais le risque de déception est réel, comme le prouve l'expérience de Richard, dont je comprends le dépit!

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

Pas fan des instrumentations numériques

J'ai du mal avec ces nouveaux tableaux de bord à affichage numérique façon tablette. Sur les longs trajets, cet éclairage permanent n'est-il pas nocif ? Et quid de la longévité et du coût de remplacement ? **J.B.**

Les combinés d'instruments entièrement digitaux ou les tablettes centrales multimédias peuvent, bien sûr, tomber en panne. Dans la grande majorité des cas, le dysfonctionnement est réglé par une reprogrammation du système. Toutefois, quand un remplacement s'impose, il est vrai que le coût de la pièce détachée est beaucoup plus élevé que celui d'un système analogique ou d'un simple autoradio. Enfin, concernant la gêne occasionnée par le rétroéclairage, il faut savoir que tous les écrans centraux multimédias peuvent être désactivés. Et les nouveaux combinés d'instruments présentent, pour la plupart, une fonction affichage minimum qui limite le nombre d'informations visibles ainsi que l'intensité de l'éclairage. Rouler dans de telles conditions ne pose pas de problème de fatigue pour les yeux.



FLORIAN GROUT

SHUTTERSTOCK

Achat à l'étranger : quel malus ?

Si j'achète un véhicule à l'étranger, le malus sera-t-il calculé sur les critères de l'année de l'achat (2017) ou de l'année de première mise en service de la voiture (2010) ? **J.-J.R.**

Une voiture d'occasion immatriculée dans un autre pays d'Europe et importée en France est soumise au malus écologique. Le taux correspond à celui qui aurait été appliqué en France à la date de la première immatriculation. Dans votre cas, entre 0 (jusqu'à 155 g) et 260 €, en fonction du taux de CO₂ du modèle recherché. Mais vous pouvez déduire un dixième du montant par année entamée à partir de la première mise en circulation. À titre d'exemple, un véhicule immatriculé en Belgique fin 2010 est introduit et immatriculé en France fin 2017. L'abattement à prévoir est de 7/10. Si cette voiture rejette 230 g/km de CO₂, elle aurait été assujettie à un malus de 1 600 € en 2010. Après application de l'abattement (1 600 x 7/10, soit 1 120 €), la taxe s'élève à : 1 600 - 1 120 = 480 €.



Kia Picanto

THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

Kia Picanto ou Renault Twingo ?

La nouvelle Kia Picanto semble être la meilleure minicitadine actuelle. À quand un comparatif entre elle et la Renault Twingo ? **R.G.**

Au lancement de la Renault Clio, nous avons réalisé un comparatif entre les différentes petites citadines. À l'époque, l'ancienne Picanto figurait déjà en bonne position. Aujourd'hui, nul doute que le modèle serait très bien placé. Surtout face à une Twingo qui présente un certain nombre d'inconvénients liés à ses roues arrière motrices : train avant léger, coffre petit et sensible à la chaleur du moteur, confort relativement ferme.

Nous n'avons pas prévu de comparatif à court terme.

AUDI Q5

Si vous avez envie de prendre de la hauteur tant "physiquement" que sur le plan social, le Q5 mérite toute votre attention. Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Totalement repensé en début d'année, le Q5 propose désormais une silhouette plus dynamique. Mais ne vous y trompez pas, ce grand SUV met toujours le confort au centre de ses préoccupations. Partageant nombre d'éléments techniques avec la dernière génération d'A4 (2015), le Q5 millésime

2017 revendique désormais de meilleures qualités dynamiques. Plus agile, moins sensible au roulis, il se montre à son avantage sur tous les types de parcours. Côté moteurs, la gamme fait la part belle aux blocs diesel avec quatre niveaux de puissance (150, 163, 190 et 286 ch), mais les essence ne sont pas en reste avec un

2 l turbo de 252 ch et, surtout, un très tonique V6 de 354 ch. Ce dernier est réservé à la déclinaison sportive du Q5, le SQ5, qui, désormais, carbure au sans-plomb. Reste maintenant à faire notre choix et, pour cela, nous vous invitons à faire avec nous un tour d'horizon complet de la gamme.



Le Q5 est capable de s'encaniller dans les chemins de traverse. Toutefois, précipiter un engin de ce prix dans les ornières mérite réflexion...

LA GAMME

Moteurs/Prix	Q5	Design	S line	Design luxe	Ravus	SQ5	Malus écologique
2.0 TDI 150 ch	40750 €	44900 €	50100 €	51600 €	54900 €	–	de 0 à 60 €
2.0 TDI 163 ch Quattro S tronic 7	46550 €	50700 €	55900 €	57400 €	60700 €	–	de 60 à 353 €
2.0 TDI 190 ch Quattro	45750 €	49900 €	55100 €	56600 €	59900 €	–	de 140 à 410 €
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic 7	48050 €	52200 €	57400 €	58900 €	62200 €	–	de 60 à 353 €
V6 3.0 TDI 286 ch Quattro Tiptronic 8	56550 €	60700 €	65900 €	67400 €	70700 €	–	de 1260 à 3113 €
Essence	2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic 7	49750 €	53900 €	59100 €	60600 €	63900 €	de 1873 à 3473 €
	V6 3.0 TFSI 354 ch Tiptronic 8	–	–	–	–	–	75000 € de 9660 à 10000 €

♥ NOS COUPS DE CŒUR



➊ Sur le plan dynamique, cette nouvelle génération de Q5 propose un comportement nettement plus agile. ➋ En ville, le Q5 n'est pas l'arme absolue mais il s'en sort honorablement.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Seules les versions 2.0 TDI 150 ch et 190 ch sont équipées d'une boîte de vitesses manuelle. Cette dernière est dotée de 6 rapports et propose une commande à la fois douce et rapide. L'étagement permet une bonne exploitation du moteur.

❤ AUTOMATIQUE

On trouve ici deux transmissions: la boîte à double embrayage S tronic qui compte 7 rapports

et la Tiptronic 8 qui est une boîte automatique "classique" dotée d'une commande séquentielle. Dans les deux cas, l'agrément de conduite est au rendez-vous.

INTÉGRALE

Bien qu'il ne soit pas réellement taillé pour les pistes et les sous-bois, le Q5 dispose de la transmission intégrale Quattro. Cette dernière équipe de série toutes les versions, exception faite de la 2.0 TDI 150 ch.

L/I/h/empattement: 4,66/1,89/1,66/2,82 m

MOTEURS DIESEL	2.0 TDI 150 ch*	2.0 TDI 163 ch*	❤ 2.0 TDI 190 ch	V6 3.0 TDI 286 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3250	163 à 3000	190 à 3800	286 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1500	400 à 1750	400 à 1750	620 à 1500
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	206	211	207	237
Accélération 0-100 km/h (s)	9,7	8,9	9,4	5,8
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	NC	8,6	NC
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	4,9	5,3	7,6	6,2
MOTEURS ESSENCE	2.0 TFSI 252 ch		❤ V6 3.0 TFSI 354 ch	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	252 à 5000		354 à 5400	
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 1600		500 à 1370	
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	229		250	
Accélération 0-100 km/h (s)	7,1		6,1	
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	6,9		5,6	
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	9,7		10,8	

*Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

2.0 TDI 150 ch

On démarre en douceur avec le 2 l TDI de 150 ch qui, au sein du groupe Volkswagen, est décidément agrémenté à toutes les sauces ! Pour soulager sa peine, Audi l'a "exempté" de transmission intégrale, ce qui lui permet de s'acquitter de sa tâche honorablement.

2.0 TDI 163 ch

Treize chevaux de plus et un couple plus généreux (ce n'est pas du luxe car il faut que le 2 l TDI entraîne les quatre roues et, accessoirement, une centaine de kilos de plus !). Résultat: cet ensemble n'est pas beaucoup plus vaillant que le précédent.

❤ 2.0 TDI 190 ch

Le juste équilibre ? Peut-être, d'autant que, dans cette configuration, le 2 l TDI distille un bel agrément de conduite. Sans faire preuve d'un tonus exceptionnel, ce bloc se marie bien avec le Q5 qui n'a de toute façon, dans cette définition au moins, aucune velléité sportive.

V6 3.0 TDI 286 ch

Plus le même monde ! Avec une puissance de près de 300 ch, ce V6 offre des prestations de très haute volée. Mais attention, le budget, tant à l'achat qu'à l'usage, n'est pas du tout le même...

ESSENCE

2.0 TFSI 252 ch

Si vous êtes allergique au diesel, il vous faudra de solides arguments financiers ! En effet, du côté des essences, le Q5 ne fait pas dans la demi-mesure. Ainsi, avec 252 ch sous le capot, cette version revendique de très belles performances... et un budget d'utilisation assez coquet.

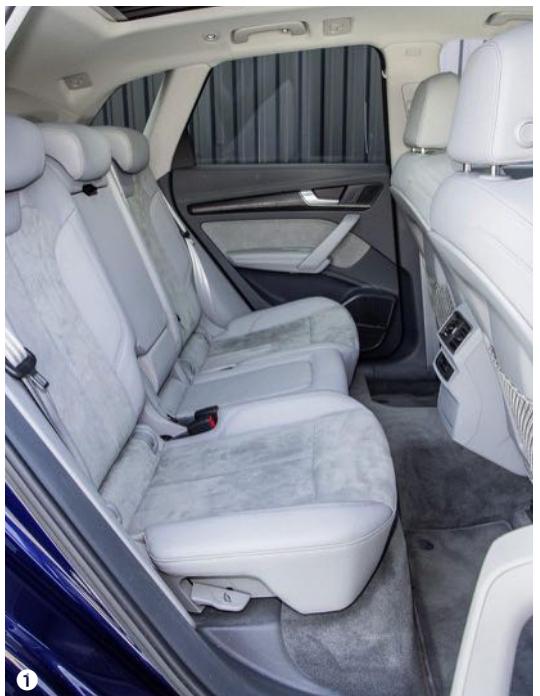
❤ V6 3.0 TFSI 354 ch

Réservé à la très exclusive version SQ5 (la déclinaison sportive du Q5), ce V6 revendique des performances dignes d'un coupé sportif, mais est-ce bien là la vocation d'un SUV... ➤

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, autoradio avec lecteur de CD, banquette AR fractionnable 40/20/40, commande MMI et 8 HP, climatisation automatique, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, ouverture des portes sans clé, radar de stationnement AR, régulateur-limiteur de vitesse, sélecteur de mode de conduite, siège AV réglable en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Q5	Design	S line	Design luxe	Avus	SQ5
Affichage tête haute	1 190 €	1 190 €	1 190 €	1 190 €	1 190 €	1 190 €
Caméra de recul	550 €	550 €	550 €	série	série	série
Climatisation automatique trizone	830 €	série	série	série	série	série
Sellerie cuir	2 180 €	2 180 €	1 690 €	série	série	600 €
Sièges Sport	–	–	série	–	série	série
Sièges AV à réglages électriques	1 765 €	1 315 €	1 315 €	715 €	série	série
Système de navigation	1 825 €	série	série	série	série	série
Toit ouvrant panoramique en verre	1 800 €	1 800 €	1 800 €	1 800 €	1 800 €	1 800 €



➊ Le Q5 pense aussi aux passagers des places arrière en leur proposant une banquette confortable. Elle peut en outre être coulissante (option, 420 €). ➋ Vu le format de la bête, on n'est pas contre un petit coup de main au moment de se garer. ➌ Le Virtual Cockpit est très plaisant mais il impose une mise de fonds trop importante. ➍ Le toit ouvrant panoramique est très agréable (option, 1 800 €). ➎ Dans la plupart des cas, la boîte DSG est montée de série. Un parti pris pleinement justifié sur ce type d'engin.



LES FINITIONS

Q5

En entrée de gamme, le Q5 s'épargne une appellation, mais c'est bien la seule économie qu'il fasse puisque, côté tarifs, les prix oscillent entre 40 000 € et plus de 50 000 €. Un ticket d'entrée rondelet qui s'accompagne d'une dotation d'équipement correcte – c'est bien le moins que l'on pouvait attendre.

DESIGN

Pour passer de la finition d'entrée de gamme à la déclinaison Design, il faut consentir un effort financier de 4 150 €. Une somme élevée justifiée par l'arrivée de série du GPS, d'une climatisation trizone et d'une présentation plus flatteuse incluant notamment des jantes de 18 pouces et des inserts en aluminium sur la planche de bord.

S LINE

Cette fois, la marche est encore plus haute puisque passer de l'exécution Design à S line implique un surcoût de 5 200 €. C'est beaucoup. Côté équipement, on trouve un GPS plus abouti, une sellerie mixte cuir/tissu, le Virtual Cockpit, des sièges et un châssis Sport et une présentation encore plus chic... et sportive.

DESIGN LUXE

Vendu "presque" au même prix que la finition S line, la Design Luxe (+ 1 500 €) oublie les aspects sportifs pour se concentrer sur le confort. Au programme: sellerie cuir, sièges avant à réglages électriques... et plus de châssis ni de sièges Sport.

AVUS

La finition la plus huppée de la gamme réclame une petite rallonge de 3 300 € par rapport à la Design Luxe. Ici, forcément, plus rien ne manque, mais l'addition dépasse le plus souvent les 60 000 €.

SQ5

La version sportive de la gamme n'oublie pas le confort avec une dotation d'équipement comparable aux exécutions Design Luxe et Avus. Le bonus? Un V6 de 354 ch!





Une belle route, un paysage bucolique et un Q5. Une invitation au voyage en somme.

LES PRINCIPALES OPTIONS

❤ PACK ASSISTANCE ROUTE

(1 800 €)

Ce pack, disponible à partir de la finition Design, regroupe différentes aides à la conduite telles que : l'assistant au maintien de voie (active lane assist), le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop&go et assistant de conduite dans les embouteillages, la reconnaissance des panneaux et l'Audi pre sense, qui "prépare" la voiture à un éventuel choc par le resserrement des ceintures, la fermeture des ouvrants... Ce système est ici associé à l'assistant d'évitement de collision (actif entre 30 et 150 km/h) qui calcule la trajectoire d'évitement en fonction de la distance et aide le conducteur dans son changement de trajectoire. À noter que c'est toujours le conducteur qui détermine la direction de l'évitement.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

ADAPTIVE AIR SUSPENSION

(DE 1 950 À 2 350 €)

Cette option est disponible sur l'ensemble de la gamme. Il s'agit d'une suspension pneumatique dotée d'un amortisseur adaptatif. Cette suspension propose plusieurs lois d'amortissement et différentes hauteurs de garde au sol. Cinq modes de réglages sont proposés : auto, confort, dynamic, allroad et lift/offroad. Cette suspension permet également l'abaissement de l'arrière du Q5 pour faciliter le chargement. Elle implique

la présence de la transmission Quattro. À l'usage, elle est un avantage indéniable, mais malheureusement, elle s'avère un peu trop coûteuse.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

❤ AIDE AU STATIONNEMENT

(DE 550 À 1 890 €)

En ville, le Q5 n'est pas trop encombrant... jusqu'au moment où il s'agit de trouver une place de stationnement ! Pour vous aider, Audi propose une caméra de recul (550 €) qui peut être associée à l'ensemble des finitions mais également à un système de stationnement semi-automatique (Audi park assist) facturé 730 € sur la finition d'entrée de gamme et 330 € sur toutes les autres.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

VIRTUAL COCKPIT

(DE 1 900 À 4 010 €)

Très plaisant à l'usage, cet affichage "à géométrie variable" de l'instrumentation est proposé en option sur les finitions d'entrée de gamme et Design (de série sur les autres). A priori, le prix demandé n'est pas exorbitant (610 € sur Q5 et 300 € sur Q5 Design), mais l'arrivée de cette option s'accompagne d'une petite contrainte : il faut ajouter l'ensemble multimédia le plus abouti, du coup, la note grimpe à 4 010 € pour la finition Q5 et 1 900 € pour la Q5 Design. Décourageant.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

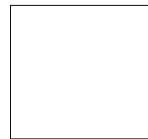
2.0 TDI Quattro S tronic 7 Design

52 200 € hors option - Malus écologique : 113 € (jantes de 18 pouces)

Nettement plus dynamique au niveau du style, cette seconde génération de Q5 l'est aussi au moment d'aborder le chapitre du comportement routier. Du coup, l'agrément de conduite progresse sensiblement. Côté moteurs, le 2.0 TDI 190 ch est une valeur sûre et son association avec la boîte S tronic 7 fonctionne bien. En matière de finition, l'exécution Design permet d'accéder à un équipement de série correct et à une présentation digne du standing de la bête.

LES TEINTES

Peintures opaques (gratuites)



Blanc



Noir

Peintures métallisées (1 070 €)



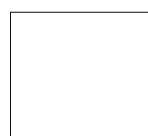
Noir Mythic



Gris Manhattan



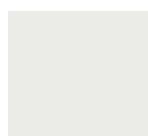
Vert Açores



Blanc Glacier



Rouge Matador



Argent Fleuret

LES JANTES



Jantes de série sur la finition Q5.



Jantes de série sur la finition Design.



Jantes de série sur la finition S line.



Jantes de série sur la finition Design luxe.



Jantes de série sur la finition Avus.



Jantes e série sur le SQ5.

HYUNDAI i20

Cette deuxième génération d'i20 gagne en qualité de fabrication mais elle reste en deçà des stars du segment. Son prix attractif et sa fiabilité sont en revanche d'un excellent niveau. Par Pascal Serres Photos Denis Meunier

L'i20 cru 2014 a marqué de réels progrès dans tous les domaines. Le premier d'entre eux est sans conteste la qualité de fabrication qui fait un bond en avant et se rapproche des standards européens. Reste que tout n'est pas parfait et que l'insonorisation, notamment, mériterait plus de soin. Un constat qui vaut également pour l'amortissement. Côté agrément de conduite, l'i20 n'est pas vraiment un modèle du genre et les moteurs (mis à part le 1.0 T-GDI) manquent généralement de tonus. Un point à prendre en considération si vous voyagez souvent chargé. Reste que côté fiabilité, la citadine coréenne est quasi exemplaire et aucune panne dramatique n'est, pour le moment, à signaler. Preuve que le constructeur ne prend pas trop de risques à proposer une garantie de cinq ans, kilométrage illimité, sur ses modèles.

LA GAMME			
Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)*	Notre avis
Essence	1.0 T-GDI	100/120	6,7
	1.25	75/84	Des versions un peu molles qui imposent de grimper dans les tours pour espérer un minimum de reprise.
Diesel	1.4	100/120	Un bloc pas vraiment vif mais qui propose une honnête polyvalence.
	1.1 CRDi	75	Même en ville, ce diesel ne présente pas un grand intérêt.
Diesel	1.4 CRDi	90	Malgré ses 90 ch, ce bloc est un peu anémique et manque de tonus à bas régime.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 8 000 €

Diesel : à partir de 8 990 €

Génération : actuelle (2^e)

Commercialisation : depuis novembre 2014

Restylage : aucun

Carrosserie : berline 5 portes / 3 portes (coupé en 2015)

Modèles en circulation : 20 888





NOTRE CHOIX
1.0 T-GDi 100 UEFA
Euro 2016 de 2016

1^{er} prix prospecté : **10 780 €**
 34 238 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	100 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	172 Nm à 1 500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Diamètre de braquage	10,2 m
Pneumatiques	195/65 R 16

Dimensions/Poids

L/1/h/empattement	4,04/1,74/1,48/2,57 m
Poids/tractable freiné	1163/1000 kg

Performances

1000 m d. a.	32,8 s
0 à 100 km	10,7 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	12/18,4 s
Vitesse maxi	180 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/139 cm
Volume de coffre	349 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 650 €	Carte grise**: 166,50 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,6/6,6/6,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	746 km / 50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	300 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	200 €	Embrayage	350 €
Disques AV	300 €	FAP	450 €
Disques AR	230 €	Pneus (1 paire)	200 €
Plaquettes AV	120 €	Feu AV	520 €
Plaquettes AR	105 €	Feu AR	195 €
Filtre à air	25 €	Bouclier AV	380 €
Filtre à huile	15 €	Bouclier AR	380 €

■ 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 PANNE

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Des cas d'encrassement des moteurs diesel (vanne EGR, FAP, turbo). Toutefois, peu de cas de casse ou de remplacement de ces pièces ont été recensés. Un nettoyage du moteur suffit à remettre les choses dans l'ordre.

BOÎTE DE VITESSES

Des cas de fragilité des roulements de boîte de vitesses sont recensés. Il faut alors les remplacer (notamment celui de 4^e-5^e). En théorie, une prise en charge partielle est octroyée par le constructeur.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES

Commande de boîte de vitesses accrocheuse, surtout lors des passages rapides. Pas de solution.

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement de la connexion Bluetooth. Une mise à jour résout le problème. Régulateur de vitesse parfois capricieux et impossible à activer (redémarrage obligatoire). Pas de solution.

HABITACLE

Les plastiques sont relativement sensibles aux rayures sur le bas de la planche de bord, les contre-portes et le couvercle de la boîte à gants. Apparition de bruits parasites dans la planche de

bord et, parfois, au niveau des garnitures de porte. Craquement de certains plastiques lors des changements importants de température. Qualité perfectible de la sellerie dont les coutures peuvent lâcher par endroits.

PNEUMATIQUES

Usure prématuée des pneumatiques d'origine (marque Khumo) et confort de roulage perfectible (bruit, secousses...).

SUSPENSIONS

Des cas de fuite sur les amortisseurs (à très faible kilométrage, généralement même moins de 10 000 km) qui sont à remplacer (normalement la réparation est complètement prise en charge par la marque).

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

Pas de rappel majeur

Pas de rappel mineur

LE BILAN FIABILITÉ

La fiabilité de l'i20 est d'un excellent niveau et les gros soucis sont très rares. La simplicité de conception de la voiture peut certainement expliquer cela. Ainsi, mis à part quelques problèmes de boîte de vitesses – le plus gros pépin recensé –, rien de dramatique n'est à signaler.

DU 1^{ER} AU 30 NOVEMBRE 2017

LE CRÉDIT DU FUTUR



ACHETEZ VOTRE VOITURE MAINTENANT

PAYEZ EN 2018 !*



Aramisauto.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

* Vous bénéficiez d'un report de 2 mois de votre 1^{re} échéance de remboursement de crédit, sans frais supplémentaires. Offre proposée par BNP Paribas Personal Finance, réservée aux particuliers et subordonnée à la souscription d'un crédit accessoire à une vente de 3 000€ à 50 000€, sur une durée de 13 à 84 mois, sous réserve d'étude et d'acceptation du dossier par BNP Paribas Personal Finance S.A. au capital de 529 548 810 € - RCS Paris n°542 097 902 - 1 Boulevard Haussmann, 75009 Paris - n°Orias : 07 023 128 (www.orias.fr), établissement de crédit et courtier en assurances soumis à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout, 75009 Paris conformément à la loi en vigueur sur le Crédit. Vous disposez d'un droit de rétractation. Cette offre est valable pour toute commande entre le 1^{er} novembre et le 30 novembre 2017 d'une voiture neuve ou d'occasion disponible sur le site www.aramisauto.com et livrée avant le 31 décembre 2017. Publicité diffusée par ARAMIS SAS au capital de 1 001 000 € - RCS Crétel n° B 439 289 265 - 23 avenue Aristide Briand 94110 Arcueil, en qualité d'intermédiaire de crédit à titre non exclusif de BNP Paribas Personal Finance. ARAMIS SAS apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit sans agir en qualité de prêteur. Plus d'informations sur www.aramisauto.com.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
MITO						
1.4 MPI 78 ch	5	■	73	15 490		
0.9 TwinAir 105 ch Super	5		0	19 090		
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7		0	22 590		
Veloce TCT	9		0	25 890		
1.3 JTDM 95 ch Super	4		0	20 790		
Surcoût Super : "base" + 1 900 €						
Surcoût Lusso : Super + 1 800 €						
GIULIETTA						
1.4 T-Jet 120 ch	7	■	773	22 190		
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	■	50	24 690		
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9		0	29 900		
Veloce TCT	14	■	2 300	35 600		
1.6 JTDM 120 ch	6		0	24 990		
2.0 JTDM 150 ch	7		0	26 990		
2.0 JTDM 175 ch Super TCT	9		0	32 800		
Surcoût Super : "base" + 2 060 €						
Surcoût Lusso : Super + 2 750 €						
GIULIA						
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	■	353	37 090		
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	17	■	1 153	54 190		
Quadrifoglio	40	■	10 000	80 290		
2.2 Diesel 136 ch	7		0	30 990		
2.2 Diesel 150 ch	7		0	32 990		
2.2 Diesel 180 ch Super	9		0	39 690		
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	11		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	■	2 940	43 700		
2.0T 280 ch Q4 Auto.	17	■	2 940	51 700		
2.2 Diesel 150 ch Auto.	8		0	39 300		
2.2 Diesel 180 ch Auto.	10		0	41 700		
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	11	■	50	49 600		
Surcoût Super : "base" + 4 000 €						
Surcoût Lusso : Super + 4 500 €						
4C						
Standard Edition	14	■	2 300	63 200		
4C SPYDER						
Surcoût : coupé + 9 800 €						

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX			
V8 Vantage AMR Coupé	NC	■	10 000	128 062		
V8 Vantage AMR Roadster	NC	■	10 000	140 163		
V12 Vantage AMR Coupé	NC	■	10 000	195 625		
V12 Vantage AMR Roadster	NC	■	10 000	207 726		
DB11 V8 Coupé	NC	■	10 000	185 546		
DB11 V12 Coupé	NC	■	10 000	210 464		
Vanquish S	NC	■	10 000	264 968		
Vanquish S Volante	NC	■	10 000	280 094		
Rapide S	NC	■	10 000	197 455		

AUDI



Audi

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

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

NOUVEAU Q2

1.0 TFSI 116 ch	6	0	25 420			
1.4 TFSI COD 150 ch	8	0	27 460			
2.0 TFSI 190 ch Quattro S tronic	NC	NC	33 880			
1.6 TDI 116	5	0	27 050			
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8	0	33 470			
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	■	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 €						

Votre voiture reprise & payée en 24h
sans obligation d'en acheter une nouvelle !

Estimation gratuite de votre voiture

Aramisauto.com

Surcoût Avis : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €		
Surcoût Avis Extended : Avis + 5 500 € à + 6 100 €		

R8

V10 S tronic	45	■	10 000	171 300
V10 Plus S tronic	49	■	10 000	204 130

R8 SPYDER

V10 S tronic	45	■	10 000	185 700
V10 Plus S tronic	54	■	10 000	218 530

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Flying Spur V8	NC	■	10 000	185 280
Flying Spur W12	NC	■	10 000	200 880

Continental GT V8	NC	■	10 000	176 040
Continental GT Speed	57	■	10 000	218 640

Continental Supersports	NC	■	10 000	267 000
Continental GT V8 Convertible	NC	■	10 000	193 680

Continental GT Convertible	52	■	10 000	214 680
Continental GT Speed Convertible	NC	■	10 000	240 480

Bentley W12	NC	■	10 000	210 240
Bentley Diesel	NC	NC	10 000	175 800

Mulsanne	NC	■	10 000	289 688
Mulsanne Speed	NC	■	10 000	326 640

BMW

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
i3	3	■	6 300	37 300

SÉRIE 1 (3 PORTES)				
116i Première	6		0	23 200
118i Lounge	7		0	27 400
120i Lounge	10	■	0	30 500
M140i	23	■	6 810	47 300

114d Première	5		0	24 400
116d Première	6		0	26 050

118d Lounge	7		0	29 900
120d Lounge	10		0	32 800

125d Lounge Auto.	12		0	38 200
Surcoût Lounge : Première + 1 300 €				

Surcoût Sport : Lounge + 4 100 €				
Surcoût Urbanchic : Sport + 650 €				

Surcoût M Sport : Urbanchic + 450 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 050 €				

NOUVEAU SÉRIE 2 COUPÉ

Surcoût : coupé + 4 600 € à + 5 500 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				

216i Première	5		0	25 950
218i Première	7		0	29 250

220i Première</td

sDrive18d Lounge	7	0	35 600
sDrive20d Lounge	8	0	38 850
xDrive25d Lounge Auto.	13	■	140 45 150

Surcouf Lounge : Première + 1 600 €

Surcouf Sport : Lounge + 4 350 €

Surcouf XLine : Sport + 450 €

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

SÉRIE 3 BERLINE

318 Lounge	7	0	34 300
320 Lounge	10	■	53 37 750
330 xDrive Lounge Auto.	15	■	353 48 300
340i Lounge Plus	21	■	5 113 49 300
M3	32	■	10 000 85 950
M3 Pack Compétition	34	■	10 000 92 650
330e Lounge	8	■	1 000 46 500
316d Lounge	6	0	34 300
318d Lounge	7	0	36 900
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	40 350
320d Lounge	10	0	40 350
330d Lounge Auto.	12	■	60 49 400
335d xDrive Lounge Auto.	20	■	690 56 100

Surcouf Sport : Lounge + 4 250 €

Surcouf Luxury : Sport + 5 650 €

Surcouf M Sport : Sport + 3 250 €

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcouf : berline + 1 350 € à + 1 650 €			
SÉRIE 3 GRAN TURISMO			
320i Lounge Auto.	10	■	113 42 250
330i Lounge xDrive Auto.	15	■	860 50 150
340i Lounge xDrive Auto.	21	■	4 253 56 350
318d Lounge	8	0	39 350
320d Lounge Auto.	10	0	42 400
330d Lounge Auto.	15	■	613 51 850
335d Lounge xDrive Auto.	20	■	1 153 57 950

Surcouf Sport : Lounge + 4 250 €

Surcouf Luxury : Sport + 5 350 €

Surcouf M Sport : Sport + 3 450 €

NOUVELLE SÉRIE 4 Coupé

420i Lounge	10	■	173 41 200
430i Lounge	15	■	690 45 800
440i Lounge	20	■	5 113 52 800
M4	32	■	10 000 87 300
M4 Pack Compétition	34	■	10 000 94 100
418d Lounge	8	0	40 150
420d Lounge	10	0	43 200
430d Lounge Auto.	15	■	60 52 500
435d xDrive Lounge Auto.	20	■	690 58 700

Surcouf Sport : Lounge + 4 250 €

Surcouf Luxury : Sport + 5 850 €

Surcouf M Sport : Sport + 4 850 €

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcouf : coupé + 0 €

NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET

Surcouf : coupé + 6 900 € à + 9 650 €

NOUVEAU X3

xDrive20i Lounge Auto.	NC	NC	47 700
xDrive30i Lounge Auto.	NC	NC	53 400
M40i Auto.	25	■	9 353 72 900
xDrive20d Lounge Auto.	10	■	113 51 900
xDrive30d Lounge Auto.	16	■	1 260 58 400

Surcouf Lounge : Lounge + 5 650 €

Surcouf Luxury : xLine + 3 500 €

Surcouf M Sport : xLine + 2 400 €

X4

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

Surcouf Lounge : Lounge + 4 300 €

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

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING

Surcouf : berline + 1 600 € à + 2 600 €

NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO

630i Lounge Auto.	16	■	613 63 900
640i Lounge xDrive Auto.	23	■	6 300 73 550
630d Lounge Auto.	16	■	60 68 150
640d Lounge xDrive Auto.	20	■	1 740 76 050

Surcouf Sport : Lounge + 4 550 €

Surcouf Luxury : Sport + 1 150 €

Surcouf M Sport : Luxury + 3 850 €

NOUVELLE SÉRIE 5 TOURING

Surcouf : berline + 1 600 € à + 2 600 €

NOUVELLE SÉRIE 6 GRAN TURISMO

Surcouf : berline + 1 600 € à + 2 600 €

SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

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

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

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

SÉRIE 6 CABRIOLET

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

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	■	10 000 71 950
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	■	10 000 87 850
M Auto	49	■	10 000 129 800
xDrive40e Lounge Plus	13	■	410 56 650
xDrive25d Lounge Auto.	13	■	410 56 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	■	2 300 75 150
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	■	2 300 75 150
M50d Auto.	26	■	5 340 98 800

Surcouf Lounge Plus : Lounge + 6 450 €

Surcouf xLine : Lounge Plus + 4 850 € + 5 750 €

Surcouf Exclusive : Lounge + 5 900 € à + 5 900 €

Surcouf M Sport : Lounge + 500 € à + 3 400 €

X6

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

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

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

SÉRIE 7

740i Auto.	21	■	1 873 93 800
750i xDrive Auto.	34	■	10 000 110 900
M760 Li xDrive Auto.	54	■	10 000 187 200
740e	13	■	1 000 96 050
725d Auto.	13	■	84 800
730d Auto.	15	■	89 150
740d xDrive Auto.	20	■	60 99 500
750d xDrive Auto.	28	■	1 260 110 900

Surcouf Exclusive : "base" + 13 000 €

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

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

i8

Hybride rechargeable	11	■	1 000 138 950
----------------------	----	---	---------------

CITROËN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C-ZERO			
C-Zero Confort	1	■	6 000 26 900
NOUVELLE E-MEHARI			
Électrique	1	■	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
Surcouf Feel : Live + 1 800 €			
Surcouf Shine : Feel + 1 400 €			
C1 (5 PORTES)			
Surcouf : 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
Surcouf Feel : Live + 1 550 €			
Surcouf Shine : Feel + 1 800 €			
NOUVEAU C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 950
1.2 PureTech 110 Feel	6	0	19 000
1.6 BlueHDi 130 ch Live	7	0	22 250
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	18 950
1.6 BlueHDi 120 ch Feel	6	0	21 950
Surcouf Feel : Live + 1 800 €			
Surcouf 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 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	20 450
Surcouf Feel : Live + 1 850 €			
Surcouf Shine : Feel + 1 750 €			
C4 BERLINE (5 PORTES)			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	13 750
1.2 PureTech 130 ch Feel	6	0	16 250
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	21 200
1.6 BlueHDi 120 ch Feel	6	0	24 600
Surcouf Feel : Live + 2 200 €			
Surcouf Shine : Feel + 3 200 €			
NOUVEAU C4 PICASSO			
1.2			

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 Scorpione 9 M 1 153 37 000
Surcôt "base" : Scorpione + 3 000 €

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 14 490
1.6 MultiJet 95 ch Lounge 5 0 20 490
1.6 MultiJet 120 ch Lounge 6 0 20 990

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge 6 0 21 790

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 14 450
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 €

NOUVEL ECOSPORT

1.0 EcoBoost 125 ch Trend 7 0 18 900
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line 7 0 24 000
1.5 TDCi 100 ch Trend 5 0 20 900
1.5 TDCi Ecoline 125 ch Executive 7 0 26 200
Surcôt Executive : Trend + 2 400 € + 3 300 €

Surcôt ST-Line : Executive + 1 300 €

FOCUS

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend 5 M 410 18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 20 600
1.0 EcoBoost 125 ch Executive 5 0 23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium 6 M 50 25 700
2.0 EcoBoost 250 ch ST RS 15 M 2 610 29 200
1.5 TDCi 95 ch Trend 5 0 22 600
1.5 TDCi Ecostyle 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 €

C-MAX

1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 23 500
1.0 EcoBoost 125 ch Trend 6 0 24 700
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium 8 M 773 28 200
1.5 TDCi 95 ch Trend 5 0 25 500
1.5 TDCi Econet 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 PowerShift 8 M 60 34 400

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 23 050
1.5 EcoBoost 150 ch Trend 8 M 690 25 250
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4 11 M 4 810 33 100

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 Econet 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 34 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto. 15 M 7 073 42 400
2.0 TDCi 120 ch Trend 6 M 60 34 700
2.0 TDCi 150 ch Trend 8 M 60 36 200
2.0 TDCi 180 ch Titanium 10 M 60 39 700
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh. 12 M 773 42 900

Surcôt Titanium : Trend + 2 000 €

Surcôt Vignale : Titanium + 6 700 €

GALAXY

1.5 EcoBoost 160 ch Titanium 9 M 1 260 40 350
2.0 TDCi 120 ch Trend 6 M 73 38 150
2.0 TDCi 150 ch Trend 8 M 73 39 650
2.0 TDCi 180 ch Titanium 10 M 73 45 050
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh. 12 M 773 47 050

Surcôt Titanium : Trend + 2 200 €

EDGE

2.0 TDCi 180 Titanium 10 M 1 260 45 750
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift 12 M 1 260 49 250

Surcôt Sport : Titanium + 3 000 €

Surcôt Vignale : Sport + 3 700 €

MUSTANG FASTBACK

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

MUSTANG CONVERTIBLE

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 + 2 100 €

GRAND TOURNEO CONNECT

Surcôt : "court" + 600 €

HONDA
GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80

2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00

47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-montlhery.com

SANTA FE

2.2 CRDi 200 ch Creative 11 M 1 260 45 350

Surcôt Executive : Creative + 7 450 €

INFINITI
Q30

1.6 GDI 132 ch Initia 7 M 1 050 22 950
1.6 GDI 177 ch Executive DCT 10 M 3 660 37 400
1.7 CRD 115 ch Initia 6 M 0 25 450
2.0 CRD 136 ch Creative 8 M 50 32 400

Surcôt Premium : "base" + 2 950 €

Surcôt Premium Tech : Premium + 4 750 €

Surcôt Sport : Premium + 3 600 €

NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)

1.0 i-VTEC Elegance 6 M 0 22 900
1.5 i-VTEC Sport 10 M 113 27 300
Type-R GT NC NC 39 910

Surcôt Executive : Elegance + 2 000 €

Surcôt Exclusive : Executive + 2 200 €

NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)

1.5 i-VTEC Elegance 10 M 73 25 600
Surcôt Executive : Elegance + 2 000 €
Surcôt Exclusive : Executive + 2 500 €

HR-V

1.5 i-VTEC 130 ch Elegance 7 M 73 21 760
1.6 i-TEC 120 ch Elegance 6 M 0 24 100
Surcôt Executive : Elegance + 1 870 €

Surcôt Exclusive : Elegance + 2 700 €

Surcôt Executive : Elegance + 2 250 € + 6 800 €

Surcôt Exclusive : Executive + 2 100 €

Surcôt Innovia : Exclusive + 1 800 €

CR-V

2.0 i-VTEC 155 ch Elegance 9 M 4 253 29 930

<tbl_r cells="1" ix="1" max

GRAND CHEROKEE						
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	8 000	68 400			
SRT Auto.	39	10 000	84 700			
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	3 600	56 900			
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €						
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €						
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €						
Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €						
KIA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
NOUVELLE PICANTO						
1.0 67 Motion	4	0	10 900			
1.2 84 GT Line	4	0	15 100			
Surcoût Active : Motion + 1 500 €						
Surcoût GT Line : Active + 1 000 €						
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	6	473	16 590			
1.4 CRDI 90 ch Motion	4	0	15 890			
Surcoût Active : Motion + 1 700 €						
Surcoût 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			
Surcoût Active : Motion + 2 500 €						
Surcoût 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			
Surcoût Active : Motion + 2 000 €						
Surcoût 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			
Surcoût Premium : Active + 3 000 €						
SOUL EV						
EV	1	6 000	36 400			
Surcoût Ultimate : EV + 1 500 €						
PRO CEE'D						
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 990			
GT	12	4 673	29 290			
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 290			
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €						
Surcoût Premium : GT Line + 1 800 €						
CEE'D SW (BREAK)						
Surcoût : 5 portes + 1 100 €						
CARENS						
1.6 GDI 135 ch Motion	7	690	22 490			
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	24 690			
1.7 CRDI 141 ch Active	7	0	28 490			
Surcoût Active : Motion + 3 200 €						
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €						
NIRO						
Motion	5	0	27 150			
Rechargeable Active	4	1 000	36 250			
Surcoût Active : Motion + 2 000 €						
Surcoût Design : Active + 2 000 €						
Surcoût 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			
Surcoût Active : Motion + 3 900 €						
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €						
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €						
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €						
OPTIMA						
Hybride Rechargeable Premium	5	1 000	39 990			
1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 990			
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €						
Surcoût 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			
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €						
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €						
SORENTO						
2.2 CRDI 200 ch Active	12	1 260	37 000			
Surcoût Premium : Active + 4 000 €						
Surcoût Ultimate : Premium + 4 000 €						
NOUVELLE STINGER						
GT	27	10 000	59 900			
2.2 CRDI 200 ch GT Line Auto	11	1 050	44 400			
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 900 €						

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			
LAND ROVER						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
EVOQUE CABRIOLET						
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	8 460	58 850			
2.0 TD4 150 ch Pure Auto.	NC	9 000	59 550			
2.0 TD6 258 ch SE Auto.	NC	9 660	59 300			
LAND ROVER						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
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			
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			
RANGE ROVER SPORT						
3.0 S/C HSE Auto.	NC	10 000	76 900			
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43	10 000	96 700			
SVR Auto.	NC	1 000	131 400			
2.0 SD4 S Auto.	NC	3 473	63 300			
3.0 TDV6 S Auto.	14	7 613	67 500			
3.0 SDV6 SE Auto.	19	8 460	77 400			
4.4 SDV8 HSE Auto.	24	10 000	89 600			
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	3 473	91 600			
Surcoût SE : S + 4 900 €						
Surcoût HSE : S + 5 500 €						
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 200 €						
RANGE ROVER						
5.0 S/C Vogue Auto.	44	10 000	123 500			
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	7 613	98 600			
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	10 000	117 400			
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18	3 473	136 500			
Surcoût Vogue : HSE + 10 200 €						
Surcoût Autobiography : Vogue + 14 100 €						
Surcoût SDV6 Autobiography : HSE + 55 300 € à + 61 200 €						
LEXUS						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
CT						
200h	5	0	30 090			
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €						
Surcoût Luxe : Pack + 5 300 €						
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €						
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 7 400 €						
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 0 €						
IS						
300h	9	0	40 490			
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €						
Surcoût Luxe : Pack + 7 300 €						
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €						
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €						
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €						
RC						
300h	9	0	40 490			
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €						
Surcoût Luxe : Pack + 7 300 €						
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €						
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €						
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €						
LEXUS						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
CT						
200h	15	4 253	56 690			
F Auto.	38	10 000	79 790			

MERCEDES						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
CLASSE A						
160 Intuition	5	0	23 950			
180 Intuition	6	0	26 000			
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6	0	27 750			
200 Intuition	7	0	29 500			
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	1 613	36 100			
250 Inspiration	8	1 613	34 500			
250 Sport	12	1 613	38 000			

43 AMG Auto.	25	M	6 553	66 000
250 d Auto.	11	0	45 200	
Surcôt Executive : "base" + 4 700 €				
Surcôt Sportline : Executive + 3 000 €				
Surcôt Fascination : Sportline + 3 500 €				
GLC				
250 4Matic Auto.	12	M	1 613	45 050
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	3 290	55 150
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	9 660	66 750
63 AMG 4Matic Auto.	NC	10 000	97 800	
63 AMG 5 4Matic Auto.	NC	10 000	106 150	
350 e Executive 4Matic	10	B	1 000	56 550
220 d 4Matic Auto.	9	M	60	47 200
250 d 4Matic Auto.	11	M	60	48 550
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	2 610	56 500
Surcôt Executive : "base" + 4 700 €				
Surcôt Sportline : Executive + 1 500 €				
Surcôt Fascination : Sportline + 5 000 €				

NOUVEAU GLC COUPÉ

250 Executive 4Matic Auto.	12	M	2 610	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	15	M	4 460	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 000	70 600
63 AMG 4Matic+ Auto.	NC	10 000	100 900	
63 AMG 5 4Matic+ Auto.	NC	10 000	109 250	
350 e Executive 4Matic	10	B	1 000	60 400
220 d Executive 4Matic Auto.	9	M	90	55 750
250 d Executive 4Matic Auto.	11	M	90	57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	2 940	60 350
Surcôt Sportline : Executive + 3 200 €				
Surcôt Fascination : Sportline + 5 000 €				

CLASSE E

200	10	M	113	45 500
250 Executive Auto.	12	M	613	50 250
300 Executive Auto.	14	M	613	57 250
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	6 810	68 650
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	9 050	82 000
63 AMG 4Matic+ Auto.	48	M	10 000	119 300
63 S AMG 4Matic+ Auto.	53	M	10 000	131 200
350 e Executive	NC	B	1 000	66 450
200 d Auto.	7	0	45 850	
220 d Auto.	10	0	49 950	
350 d Executive Auto.	15	M	140	63 250
Surcôt Executive : "base" + 4 400 €				
Surcôt Sportline : Executive + 2 350 €				
Surcôt Fascination : Sportline + 7 050 €				

NOUVELLE CLASSE E BREAK

Surcôt : berline + 2 800 €

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN

220 d 4Matic Auto.	11	M	300	63 200
250 d 4Matic Auto.	NC	M	6 300	72 100
NOUVELLE CLASSE E COUPÉ				
200 Executive Auto.	10	M	410	53 150
300 Executive Auto.	15	M	1 373	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	7 890	69 300
220 d Executive Auto.	10	0	55 000	
350 d Executive 4Matic Auto.	NC	M	3 660	66 300
Surcôt Sportline : Executive + 6 300 €				
Surcôt Fascination : Sportline + 7 400 €				

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET

Surcôt : coupé + 6 400 €

CLASSE CLS COUPE

400 Auto.	22	M	3 473	73 100
500 Executive Auto.	30	M	10 000	95 200
63 AMG Auto.	47	M	10 000	133 700
63 AMG S Auto.	50	M	10 000	148 700
220 d Auto.	9	0	59 900	
250 d Auto.	11	0	63 500	
350 d Auto.	15	M	300	70 550
Surcôt Executive : "base" + 6 750 €				
Surcôt Sportline : Executive + 5 950 €				
Surcôt Fascination : Sportline + 800 €				

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcôt : Classe CLS + 800 €

NOUVELLE CLASSE S

450 Executive 4Matic Auto.	25	M	2 610	102 100
560 Fascination 4Matic Auto.	36	M	10 000	124 800
63 AMG 4Matic+ Limousine Auto.	53	M	10 000	186 000
65 AMG Limousine Auto.	57	M	10 000	238 000
650 Maybach Auto.	36	M	10 000	215 200
350 d Executive Auto.	17	M	210	91 500
400 d Executive 4Matic Auto.	22	M	1 050	98 700
Surcôt Fascination : Executive + 9 000 €				
Surcôt Maybach : Fascination + 40 500 €				

CLASSE S COUPE

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

CLASSE S CABRIOLET

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

SL

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

AMG GT

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

NOUVELLE AMG GT ROADSTER				
GT	NC	M	10 000	139 400
GT C	NC	M	10 000	171 200

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

CLASSE GLE				
400 4Matic Auto.	23	M	10 000	68 100
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 000	84 300
500 Executive 4Matic Auto.	34	M	10 000	91 300
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 000	131 350

CLASSE GLE COUPÉ				
400 4Matic Auto.	23	M	10 000	73 500
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 000	90 200
500 Executive 4Matic Auto.	35	M	10 000	97 500
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 000	133 100

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

Surcôt Executive : "base" + 7 000 €

OUTLANDER				
2.0 150 ch Inform	9	M	2 010	29 900
2.2 D 150 ch 2WD Invite	8	0	32 300	
Surcôt Intense Navi : Invite + 2 700 €				
PHEV Intense	5	B	1 000	39 900

NISSAN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE MICRA				
1.0 71 Visia	4	0	13 590	
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5	0	14 590	
1.0 IG-T 90 Visia Pack	5	0	17 690	

NISSAN JUKE				
1.6 94 ch Visia	7	M	353	16 200
1.2 DIG				

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	
1.5 BlueHDi 130 Active	6	0	26 450	
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	30 150	
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	9	0	35 950	
Surcoût Active : Access + 2 350 €				
Surcoût Allure : Allure + 2 450 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €				

NOUVELLE 308 SW

Surcoût : berline + 850 € à + 950 €				
308				

1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900	
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	■	60	34 050
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	27 400	
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 200	
1.5 BlueHDi 130 ch Active		0	30 700	
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	35 250	
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	10	0	42 050	
Surcoût Active : Access + 2 100 €				
Surcoût Allure : Allure + 2 750 €				
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	■	140	36 050
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	28 200	
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	32 000	
1.5 BlueHDi 130 ch Active	6	0	32 700	
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	37 250	
2.0 BlueHDi 180 ch GT Auto.	10	0	44 050	
Surcoût Active : Access + 3 300 €				
Surcoût Allure : Allure + 2 750 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €				

508

1.6 THP 165 ch Allure	9	■	60	33 050
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 GT Auto.	9	0	41 600	
Surcoût Allure : Allure + 2 900 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 050 €				
Surcoût Féline : Allure + 3 450 €				

508 SW (BREAK)

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

2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	44 050	
BIPPER TEPEE				

1.3 HDI 80 ch Style	4	0	17 950	
PARTNER TEPEE				

1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 350	
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	22 050	
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 950	
Electric Active	1	■	6 000	29 900
Surcoût Outdoor : Active + 2 450 €				
Surcoût Allure : Active + 2 000 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			

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

718 BOXSTER

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

911 COUPÉ (TYPE 991 II)

Carrera	25	■	9 973	100 295
Carrera 4	26	■	10 000	107 735
Carrera S	31	■	10 000	114 575
Carrera 4S	31	■	10 000	122 015
Carrera GTS	NC	NC	128 375	
Carrera 4 GTS	NC	NC	135 815	
Targa 4	26	■	10 000	120 935
Targa 4S	31	■	10 000	135 215
Turbo	44	■	10 000	179 975
Turbo S	49	■	10 000	208 415
GT3	NC	NC	155 255	
GT2 RS	66	■	10 000	289 175

911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Carrera	26	■	11 495	
Carrera 4	26	■	10 000	120 935

Carrera S	31	■	10 000	127 775
Carrera 4S	31	■	10 000	135 215

Carrera GTS	NC	NC	141 575	
Carrera 4 GTS	NC	NC	149 015	

Turbo	42	■	10 000	193 175
Turbo S	49	■	10 000	221 615

NOUVELLE PANAMERA

3.0	22	NC	93 407	
4S	32	■	8 753	118 007

Turbo	46	■	10 000	159 047
4 E-Hybrid	31	■	1 000	111 902

Turbo S E-Hybrid	43	NC	189 062	
4S Diesel	31	■	6 553	121 977

NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO

4	22	NC	100 367	
4S	33	NC	123 047	

Turbo	45	NC	161 927	
Turbo S E-Hybrid	NC	NC	191 942	

4 E-Hybrid	19	NC	114 782	
4S Diesel	30	NC	127 007	

MACAN

2.0	15	■	5 113	58 835
S	23	■	10 000	64 355
GTS	25	■	10 000	77 555
Turbo	29	■	10 000	87 350
Turbo Pack Performance	33	NC	94 790	
S Diesel	16	■	3 473	63 755

NOUVEAU CAYENNE

3.0	24	■	10 000	77 184
S	34	■	10 000	94 464
Turbo	NC	NC	141 744	

RENAULT

RENAULT PARIS

40 000 Véhicules Neufs en stock
3 000 Occasions disponibles

Surcoût Sport Bi-ton : Urban+ + 2 550 €
 Surcoût Sport Bi-ton Safety Pack : Sport Bi-ton + 750 €
 Surcoût Luxury : Sport Bi-ton Safety Pack + 250 €
 Surcoût Luxury Safety Pack : Luxury + 1 200 €

TIROL 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
RODUS

220 e-XDI 11 9 660 30 690

SUBARU

TYPE CV B/M* PRIX
XV

1.6 114 ch Premium 7 M 1 490 26 990
 2.0 150 ch Premium 9 M 1 490 27 990
 2.0 147 ch Premium 8 M 540 30 990
 Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €

WRX STI

S Aller 21 M 10 000 44 990
 Surcoût S Club Aller : S Aller + 5 000 €

FORESTER

2.0 150 ch Premium 8 M 2 773 32 990
 2.0 XT 240 ch Exclusive Lineartronic 15 10 000 44 990
 2.0 147 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 Lineartric 10 M 3 473 39 990
OUTBACK

2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic 10 M 2 940 49 990
 2.0 150 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
CÉLÉRIOS (5 PORTES)

1.0 68 ch Avantage 4 0 8 990
 1.0 VVT 68 ch Pack Plus 4 0 12 290
 Surcoût Privilège : Avantage +1700 €
 Surcoût Pack : Privilège + 800 €

NOUVELLE IGNIS

1.2 Dualjet Avantage 5 0 12 790
 1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack 4 0 16 390
 Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €
 Surcoût Pack : Privilège + 1 600 €

NOUVELLE SWIFT

1.2 Dualjet Avantage 4 0 13 190
 1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack 4 0 16 690
 1.0 Boosterjet Privilège 5 0 15 690
 1.0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack 5 0 17 890
 Surcoût Privilège : Avantage + 1 300 €

BALENO

1.2 Dualjet Privilège 4 0 14 590
 1.2 Hybrid SHVS Pack 4 0 17 250
 1.0 Boosterjet Pack 5 0 17 490
 Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €

JIMNY

1.3 WT JX 6 M 3 113 13 860
 Surcoût JLX : JX + 1 750 €

VITARA

1.6 WT 120 ch Avantage 6 0 17 590
 S 7 0 22 990
 1.6 DDIS 120 ch Privilège 6 0 21 790
 Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €

NOUVEAU S-CROSS

1.0 Boosterjet Avantage 6 0 19 490
 1.4 Boosterjet Style 7 0 25 390
 1.6 DDIS 120 ch Privilège 6 0 23 990
 Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €
 Surcoût Style : Privilège + 4 300 €

TESLA

TYPE CV B/M* PRIX
MODEL S

75 1 B 6 000 75 700
 100D 1 B 6 000 106 800
 P100D 1 B 6 000 155 000

MODEL X

75D 1 B 6 000 91 550
 100D 1 B 6 000 109 950
 P100D 1 B 6 000 161 550

TOYOTA

TYPE CV B/M* PRIX
AYGO (3 PORTES)

1.0 VVT-i 68 ch x 3 0 10 900
 Surcoût x-play : x + 1 500 €

AYGO (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 400 €

NOUVELLE YARIS (3 PORTES)

1.0 VVT-i 69 ch Active 4 0 14 150
 1.5 VVT-i 110 ch France 4 0 16 200
 Surcoût France : Active + 900 €

YARIS (5 PORTES)

100h France 5 0 19 450

Surcoût : 3 portes + 600 €
 Surcoût Dynamic : France + 800 €
 Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €
 Surcoût Chic : Collection + 0 €

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 Distinctive : Graphic + 0 €

AURIS (5 PORTES)

1.3 WT-i 100 ch Tendance 5 M 53 20 700
 1.2 Turbo 116 ch Design 6 0 23 950
 136h Tendance 4 0 25 900

Surcoût Design : Tendance + 2 250 €

Surcoût Lounge : Design + 2 200 €

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût : berline 5 p + 1100 €

VERSO

1.6 WT-i 132 ch Tendance 8 M 1 873 24 300
 1.8 WT-i 147 ch Dynamic CVT 8 M 1 740 26 300
 1.6 D-4D 112 ch Tendance 7 0 27 000

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 Lounge : SkyView + 2 550 €

AVENSIS

1.6 WT-i 132 ch Dynamic 8 M 613 29 400
 1.8 WT-i 147 ch Dynamic 9 M 473 30 700
 1.6 D-4D 112 ch Dynamic 6 0 31 300
 2.0 D-4D 143 ch Dynamic 7 0 32 300

Surcoût Executive : Dynamic + 400 €

Surcoût Lounge : Executive + 1 500 €

AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)

Surcoût : + 1 000 €

RAV4

2.0 WT-i 151 ch Active AWD 9 M 2 010 31 000
 Hybride Tendance 9 0 34 100
 2.0 D-4D 143 ch Active 7 0 30 000

Surcoût Dynamic : Active + 2 200 €

Surcoût Design : Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €

Surcoût Lounge : Design + 2 100 € à + 2 500 €

LAND CRUISER (3 PORTES)

2.8 D-4D 177 ch Le Cap 12 M 9 973 37 100
 Surcoût Life : Le Cap + 4 950 €

Surcoût Légende : Life + 2 500 €

Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €

LAND CRUISER (5 PORTES)

4.0 WT-i 280 ch Lounge Auto. 20 M 10 000 61 950
 Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €

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 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 150 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 €

NOUVELLE GOLF VII SW (BREAK)

1.0 TSI 85 ch Trendline 4 0 20 900
 1.0 TSI 110 ch Trendline 6 0 23 140
 1.4 TSI 125 ch Confortline 7 0 26 660
 1.5 TSI EVO 150 ch Carat 8 0 31 330

R DSG 20 M 3 473 47 430

1.6 TDI 115 ch Trendline 6 0 26 080

2.0 TDI 122 ch Confortline 8 0 31 420

GTD 10 0 37 640

Surcoût Confortline : Trendline + 2 520 € à + 3 320 €

Surcoût Confortline : Trendline + 1 920 € à + 3 110 €

Surcoût Alltrack : Confortline + 2 830 €

CADDY MAXI

Surcoût : Caddy + 2 130 €

2.0 TDI 150 ch Confortline 8 M 73 40 770

2.0 TDI 184 ch Confortline 10 M 353 42 570

Surcoût Confortline : Trendline + 2 050 €

Surcoût Carat : Confortline + 4 140 €

TOUAREG

3.0 TDI 204 ch Ultimate Auto. 12 M 5 810 65 730
 3.0 TDI 262 ch Ultimate Auto. 16 M 7 073 68 860

Surcoût Carat Edition : Ultimate + 3 700 €

CADDY

1.2 TSI 84 ch Conceptline 5 M 90 16 740
 1.4 TSI 125 ch Trendline 7 M 210 22 140
 2.0 TDI 75 ch Conceptline 4 0 18 430
 2.0 TDI 102 ch Trendline 5 0 23 640

2.0 TDI 122 ch Conceptline 4Motion 7 M 690 24 390

2.0 TDI 150 ch Trendline 8 M 60 26 850

Surcoût Trendline : Conceptline + 2 530 € à + 3 320 €

Surcoût Confortline : Trendline + 2 200 € à + 3 110 €

Surcoût Alltrack : Trendline + 2 830 €

CADDY MAXI

Surcoût : Caddy + 2 130 €

VOLVO

TYPE CV B/M* PRIX

V40

T2 Kinetic 6 M 50 24 440
 T3 Momentum 8 M 50 28 700
 T5 R-Design Geartronic 14 M 300 39 350

D2 éco Kinetic 5 0 25 660

D3 éco Momentum 7 0 29 900

D4 Momentum 10 0 32 400

Surcoût Momentum : Kinetic + 2 300 €

Surcoût R-Design : Momentum + 2 710 €

Surcoût Summum : R-Design + 300 €

Surcoût Xenium : Summum + 4 390 €

V40 CROSS COUNTRY

T3 Momentum 8 M 53 30 690
 T4 PRO AWD Geartronic 10 M 1 260 39 840

T5 PRO AWD Geartronic 16 M 1 260 44 690

D2 éco Kinetic 6 0 29 950

D3 éco Kinetic 8 0 31 890

D4 PRO éco Kinetic 10 0 43 390

S60

T3 Momentum 8 M 53 31 810
 T4 Momentum Geartronic 10 M 173 36 850

T6 R-Design AWD Geartronic 19 M 2 940 51 560

Polestar Geartronic 25 M 6 810 65 300

D2 éco Kinetic 6 0 29 200

D3 éco Kinetic 7 0 31 300

D4 éco Momentum 8 0 36 060

D5 Momentum Geartronic 12 M 4 305 43 050

Surcoût Momentum : Kinetic + 2 710 €

Surcoût R-Design : Momentum + 3 560 €

Surcoût Summum : R-Design + 300 €

Surcoût Xenium : Summum + 4 390 €

V60 (BREAK)

T4 Twin Engine Momentum 10 0 57 890

D3 Pro 8 0 41 170

D4 Pro 10 0 43 220

Surcoût Luxe : Pro + 4 390 €

NOUVEAU XC60

T5 Momentum Geartronic NC NC 48 500

T6 Momentum AWD Geartronic 21 M 6 053 57 400

T8 Twin Engine Momentum AWD 18 M 1 000 68 300

Libido: la révolution ActivForte®

JC Baudier l'affirme :

« Cette toute nouvelle gélule 100% naturelle et sans contre-indication va vous donner (ou redonner) une vie sexuelle riche et épanouie. »

Si vous n'êtes pas satisfait de vos performances (votre vie sexuelle), vous devez absolument lire ce qui suit.

Une alternative 100 % naturelle au Viagra®* sans les inconvénients

Oui, il existe désormais une gélule qui a réussi à regrouper les 7 aphrodisiaques les plus puissants connus à ce jour. L'efficacité sur le retour de l'érection et la libido est prouvée scientifiquement pour chacun de ces 7 actifs hyper concentrés, associés dans cette gélule révolutionnaire. Nous avons voulu en savoir plus et notre reporter Denis Renard est allé interroger J.C. Baudier

Bonjour, partout en Europe on parle de cette fameuse gélule ActivForte®, pouvez-vous nous en dire plus mais, surtout, comment cela fonctionne?

J.C. Baudier: Vous savez, cela fait plus de 30 ans que je m'intéresse aux problèmes de libido. Le stress et le rythme de travail du monde moderne n'ont rien arrangé ces dernières années et même amplifié le problème. Cerise sur le gâteau, les hommes ont de plus en plus tendance à complexer par rapport aux performances des acteurs professionnels qu'ils peuvent voir dans des films érotiques.

Question: Et qu'avez-vous fait ?

J.C. Baudier: J'ai fait plusieurs tours du monde pour savoir comment dans les médecines traditionnelles on pouvait booster la sexualité de ceux qui souffraient d'un manque de vigueur sexuelle. Ces recherches m'ont conduit à sélectionner 7 actifs très puissants et avec mes collègues nous avons décidé de les associer dans une seule gélule et de les tester cliniquement

Question: Quels furent les résultats?

J.C. Baudier: Exceptionnels! Plus de 85% des hommes qui ont utilisé cette combinaison de 7 actifs ont vu leur sexualité totalement reboostée (certains de ces hommes qui ont participé à ces tests disent s'être transformés en véritable « taureau sexuel »).

Question: Mais comment expliquez-vous ces résultats spectaculaires?

J.C. Baudier: J'en profite pour vous répéter que la formule 100% naturelle et sans contre-indication de ActivForte® est la seule alternative naturelle au Viagra®, qui a fait l'objet de tests cliniques.

Question: Oui, mais cela ne me dit pas pourquoi ça marche.

J.C. Baudier: Ces 7 actifs hyper concentrés, provenant du monde entier, sont mélangés dans une formule qui permet d'agrandir les tissus érectiles du pénis, appelés corps caverneux, lors d'une stimulation. Ces corps caverneux sont des zones spongieuses situées de chaque côté du pénis, elles sont essentielles à l'érection.

Une érection se produit lorsqu'il y a excitation et que l'afflux de sang remplit ces tissus érectiles.

Ainsi, les tissus érectiles peuvent contenir plus de sang que jamais grâce à notre toute nouvelle formule.

Question: J'ai lu aussi dans la presse que ActivForte® permettait d'augmenter considérablement la taille du sexe.

J.C. Baudier: Il ne faut pas exagérer mais les utilisateurs parlent d'une augmentation significative, ce qui n'est pas si négligeable. Au-delà de cette augmentation de taille, il faut surtout parler d'une prise de confiance en soi et aussi d'un désir sexuel considérablement augmenté.

Question: C'est-à-dire ?

J.C. Baudier: Les personnes qui désormais utilisent ActivForte® ont retrouvé une libido très intense. En bref, leur besoin de sexualité est beaucoup plus grand. Comme ils peuvent physiquement faire face à ce besoin, ils prennent confiance, ce qui permet des rapports sexuels plus longs, plus intenses et plus réguliers; quasiment sur demande.

Question: Je suis désolé de vous questionner encore. J'ai aussi lu que votre découverte permettait d'en finir avec l'éjaculation précoce, cela me semble un peu trop beau pour être vrai.

J.C. Baudier: Non pas du tout; c'est la vérité. Au début c'est vrai que cette gélule était destinée à obtenir des érections puissantes et régulières. Mais les utilisateurs sont unanimes. Avec les prises de confiance et la qualité de l'érection, il y a comme conséquence une maîtrise totale de l'érection. Certains en profitent même pour faire plusieurs fois l'amour à la suite (nous avons des utilisateurs de plus de 60 ans qui nous écrivent pour nous dire qu'il font l'amour jusqu'à 3 fois de suite).



J.C. Baudier travaille depuis plus de 30 ans sur les problèmes liés à la libido.

Question: Mais cela n'est-il pas dangereux?

J.C. Baudier: Absolument pas, nos 7 actifs sont 100 % naturels et n'entraînent aucun effet secondaire. Les tests cliniques disponibles sur notre site sont là pour le démontrer.

Question: Je dois dire que je suis convaincu et que j'ai bien envie d'essayer, mais on me dit que votre découverte est très chère.

J.C. Baudier: C'était vrai quand nous avons lancé notre découverte. Les 7 actifs sont très chers et fabriquer de petites quantités de gélules nous coûtait une fortune. Avec le succès et des fabrications à grande échelle, nous pouvons offrir notre gélule ActivForte® pour moins de 1,20 € par jour.

Question: Doit-on utiliser ActivForte® toute sa vie ?

J.C. Baudier: Certainement pas, nous conseillons des cures régulières (3 gélules par jour) de 2 à 3 mois mais vous pouvez aussi commencer par une cure d'essai de 1 mois pour juger vous-même des résultats.

De nombreuses personnes témoignent pour dire qu'une seule cure de 3 mois leur a suffit. Ce que l'on peut aisément comprendre car une fois qu'on a repris confiance en soi et que le corps a retrouvé une dynamique, les problèmes liés à la vie sexuelle disparaissent. C'est la surprise que nous a donné la distribution d'ActivForte® à grande échelle.

*Viagra est une marque déposée par les laboratoires Pfizer

Ils ont choisi ActivForte® :



Salut, j'ai 61 ans et, je prends des médicaments contre l'hypertension artérielle. J'avais des problèmes d'érection. Depuis que je prends ActivForte® mes expériences sexuelles sont incroyables et ma femme Béatrice en redemande. J'ai l'impression d'être à nouveau un jeune homme d'une vingtaine d'années. Je recommande vraiment ActivForte®." Alain - Normandie



"Cela marche vraiment. Ma femme me rappelle constamment d'en recommander. J'en ai pris pendant 3 mois sans lui dire. Au bout d'un moment elle me posait tellement de questions sur la raison de cette nouvelle libido que j'ai bien été obligé de lui avouer."

Claude - Côte d'azur



"J'en ai commandé pour mon mari, après qu'il me l'ait montré en ligne. La première fois qu'il en a pris, cela a marché et il a eu une érection fantastique, et j'ai adoré ça. Maintenant il en prend tous les jours et est ravi des résultats. Cela ne fait qu'une semaine : j'ai hâte de voir les effets à long terme! Merci ActivForte®!" Claudine - Paris



"J'ai essayé beaucoup de pilules pour améliorer l'érection. Tous m'ont causé des effets secondaires (ex : nervosité, sueurs...). Après avoir lu les témoignages positifs pour ActivForte®, j'ai décidé d'essayer. Je ne suis pas du tout déçu ! J'ai 57 ans et ma femme ne sait pas que je prends ce produit alors, quand elle me fait remarquer que je suis en pleine forme je prends son commentaire comme une vérification objective de l'efficacité d'ActivForte®."

Voici pourquoi cet étonnant mélange de 7 puissants actifs va (très vite) vous donner une incroyable vigueur sexuelle



Alors si vous souffrez :

- ✓ D'une érection insuffisante
- ✓ D'un manque de libido
- ✓ D'éjaculation précoce

Ou encore si vous voulez :

- ✓ Donner du piment à votre sexualité
- ✓ Combler votre partenaire
- ✓ Faire l'amour plusieurs fois

Vous devez vite essayer ActivForte®.

C'est 100 % naturel 100 % testé 100 % sans contre indication

"Les 7 actifs qui vont vous redonner l'énergie et la vigueur que vous espérez".



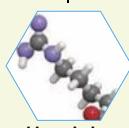
Ginseng Coréen



Maca



Muira Puama



L'arginine



Le safran



Saw Palmetto



Ginkgo Biloba

Voici les 8 avantages d'ActivForte®

Le seul stimulant sexuel 100 % naturel testé cliniquement

- ✓ 1 Pas d'ordonnance
- ✓ 2 Pour tous les âges
- ✓ 3 Augmente la taille du pénis
- ✓ 4 Augmente la durée de l'érection

- ✓ 5 Améliore la qualité de l'érection
- ✓ 6 Permet un contrôle total de l'érection
- ✓ 7 Livraison discrète
- ✓ 8 Vos coordonnées ne sont pas conservées

OFFRE "SPECIAL AUTOMNE"

**En plus de votre remise et du spray OFFERT Grace au code OTOJ10
bénéficiez de 10 EUROS utilisable également sur le site www.activforte.fr**

04 89 08 84 66

n° non surtaxé

www.activforte.fr

Gratuit

Pour toute commande d'une cure de 90 jours, vous recevrez en cadeau le fameux spray **ActivMax®**, vendu plus de 30€ sur internet. Si vous commandez une cure de 120 jours, vous recevrez avec votre cure 2 sprays **ActivMax®**. Ils vont vous permettre d'obtenir des résultats instantanés. Avec **ActivMax®** et **ActivForte®** vous possédez le rasoir à 2 lames de la performance sexuelle.



Important

Bien sûr, vous recevrez votre ou vos flacons sans marque extérieure. Et personne ne pourra deviner ce qu'il contient. De plus, une fois votre commande expédiée, votre adresse sera détruite et ainsi personne ne pourra vous importuner.

Bon d'essai sans risque pour retrouver une sexualité épanouie

À renvoyer à PLM Concepts, 37-41 Bd Dubouchage 06000 Nice • www.activforte.fr ou 04 89 088 466 (n° non surtaxé)

OUI, je veux essayer ActivForte® pour rebooster ma sexualité et ne prends aucun risque financier. Si je ne suis pas satisfait, il me suffira de renvoyer mes pots entamés ou même vides et, dès réception, vous me rembourserez du montant de ma cure par chèque à mon nom. Il est bien entendu que je recevrai mon colis en toute discrétion sans marque extérieure. Mon adresse postale ou mail ne sera pas conservée et sera détruite après livraison de mon colis.

Sous ces conditions, je commande maintenant :

1 cure spéciale attaque 30 jours

+ 30 jours gratuits

99,90 € / 69,90 € (-10€ Code : OTOJ10) **59,90 €**

Frais de port 7,90€

1 cure spéciale performance 60 jours

+ 30 jours gratuits + 1 spray ActivMax Offert

179,90 € / 99,90 € (-10€ Code : OTOJ10) **89,90 €**

Livraison gratuite

1 cure spéciale performance +90 jours

+ 30 jours gratuits + 2 spray ActivMax Offerts

259,90 € / 129,90 € (-10€ Code : OTOJ10) **119,90 €**

Livraison gratuite

1 cure spéciale essai 15 jours

+ 15 jours offerts

49,90 € seulement **39,90 €**

Frais de port 7,90€

Ma commande

Participation aux frais de préparation et d'expédition de mon colis

Total de ma commande

JE REGLE:

PAR CHÈQUE BANCAIRE À L'ORDRE DE PLM CONCEPTS
 CARTE BANCAIRE **VISA** **MASTERCARD**

NUMÉRO :

Expire fin:

CODE CVV/CVC OBLIGATOIRE* :

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

SIGNATURE **DATE**

J'INDIQUE CI-DESSOUS MES COORDONNÉES POUR RECEVOIR ACTIVFORTE® À MON DOMICILE SANS MARQUE EXTÉRIEURE :

NOM **PRÉNOM**

N° DE RUE : **RUE**

CP **VILLE**

TÉLÉPHONE

E-MAIL

Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition aux informations vous concernant que vous pouvez exercer en vous adressant à PLM Concepts. Pour votre santé, mangez au moins 5 fruits et légumes par jour. www.mangerbouger.fr RCS: 825397789

“ PARCE QUE VOTRE VOITURE PEUT TOMBER EN PANNE UN DIMANCHE À 21H ”



ROADY
ASSISTANCE⁽²⁾

- + Dépannage / Remorquage**
- + Frais d'hébergement**
- + Véhicule de remplacement** ou taxi
- + Perte des clés**
- + Assurance pneumatiques**

 **MONDIAL**
ASSISTANCE

Retrouvez nos offres sur roady.fr



Roady
CENTRE AUTO

MON AUTO SATISFACTION

(1) La révision Roady est un entretien sur mesure, réalisé conformément aux préconisations constructeurs. (2) Les prestations d'assistance et la garantie d'assurance sont mises en œuvre conformément aux conditions prévues dans la Convention disponible en magasin. La date d'effet de l'Assistance Roady correspond à la date du règlement de la facture de la prestation Révision Roady. Les prestations d'assistance ont été souscrites auprès de Fragonard Assurances, SA au capital de 37 207 660 euros, entreprise régie par le Code des assurances, 479 065 351 RCS Paris, siège 2 rue Fragonard - 75017 Paris, sous le n° de contrat 922107. La garantie d'assurance a été souscrite auprès d'AWP P&C, SA au capital de 17 287 285 euros, entreprise régie par le Code des assurances, 519 490 080 RCS Bobigny, siège 7 rue Dora Maar - 93400 Saint-Ouen, sous le n° de contrat 304213. Par l'intermédiaire de Saga Service Plus - Société de courtage d'assurance - SAS au capital de 133 950 euros, siège 46 bis rue des Hauts Pavés BP 52216 - 44022 Nantes cedex 01 - 350 751 129 RCS Nantes n° Orias 07 019 221 - www.orias.fr - Les Prestations d'assistance et la Garantie d'assurance sont mises en œuvre par AWP France SAS, SAS au capital de 7 584 076,86 euros, 7 rue Dora Maar - 93400 Saint-Ouen, 490 381 753 RCS Bobigny, société de courtage d'assurances - Inscription n° Orias 07 026 669 - www.orias.fr - Ci-après désignée sous le nom commercial «Mondial Assistance».

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr

ANCIENNES & MODERNES



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

ASSURANCE COLLECTION DÈS 9 ANS

Sous réserve d'éligibilité aux conditions du contrat collection.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES à partir de 234 €

Tarifs minimum annuels en cours le 01.11.2017, pour une New Beetle, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), conduite couple, utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.

Quattro
ASSURANCES

DEVIS,

SOUSCRIPTION et
ESPACE ADHÉRENT

WWW.QUATTRO.FR

☛ 05 65 100 100



CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris 6 350 694 846 - N° ORIAS : 07 001 752 - www.orias.fr

NOUVELLE ŠKODA OCTAVIA RS

DITES NON
À LA DISCRÉTION.



ŠKODA



3 ANS
INCLUS

GARANTIE⁽²⁾
ENTRETIEN⁽³⁾
ASSISTANCE

ŠKODA OCTAVIA RS

À partir de **349€** TTC/mois⁽⁴⁾
avec apport - sous condition de reprise

CONFORT : Sièges et volant sport avec palettes *

SÉCURITÉ : Freinage d'urgence avec protection des piétons *

TECHNOLOGIE : Feux full LED *

Offre de Location Longue Durée sur 13 mois et 30 000 km avec Garantie⁽²⁾, Entretien⁽³⁾ et Assistance inclus, du 01/11/2017 au 31/12/2017.

Modèle présenté : Nouvelle Octavia Berline RS 2.0 TSI 245ch BVM6 avec options : 1^{er} loyer majoré de 3 403 € suivi de 36 loyers de 429 €/mois. (1) Exemple pour une OCTAVIA Combi RS 2.0 TDI 184ch avec option Extension de Garantie 1 an, hors assurances facultatives, 1^{er} loyer de 4189€ suivi de 12 loyers de 349€. Aides à la remise et à la reprise déduites du tarif du 01/11/2017. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine chez tous les distributeurs ŠKODA présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH, SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904. Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance n° ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). *De série, en option ou indisponible selon les versions. (2) Garantie Constructeur 2 ans de série + Extension de Garantie Constructeur 3 ans/100 000 km offerte (au premier des deux termes atteint). Publicité diffusée par les concessionnaires d'Ile de France en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non exclusif de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France - Division ŠKODA - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional.

Consommations mixtes de la gamme OCTAVIA (l/100 km) : 3,9 à 6,8. Émissions de CO2 (g/km) : 103 à 158

SKODA PARIS EST 124, boulevard Diderot 75012 PARIS
DAMREMONT PALACE AUTOS 120, rue Damrémont 75018 PARIS
COURTOISE MOTORS 242, avenue Jean Moulin 60880 JAUX
DANIEL AUTOMOBILES 820, rue des Madeleines 77100 MAREUIL LES MEAUX
ESPACE EUROPA 2, rue du Général Leclerc 77400 POMPONNE
SMDA 520, impasse de l'Epinet 77240 VERT SAINT DENIS
ESA 24, bis route du Petit Fossard 77130 VARENNES SUR SEINE
SPORT AUTOS 78 90, rue des Chantiers 78000 VERSAILLES
ADVANCE 2, avenue de la Durance 78200 BUCHELAY

HEURTEL SA 14, rue Jacques Anquetil 91100 CORBEIL ESSONNES
VEGA AUTOMOBILES 68, avenue Charles de Gaulle 91220 BRETIGNY S. ORGE
VEGA AUTOMOBILES SAS 35, route de Gometz 91940 LES ULIS
ADVANCE 35, avenue Paul Doumer 92210 RUEIL MALMAISON
SKODA PARIS EST 113, avenue de Rosny 93250 VILLEMOMBLE
METIN EST AUTOMOBILES Rue Théodule Jourdain 94460 VALENTON
COURTOISE MOTORS 1, rue Marcel Cerdan 95140 GARGES LES GONESSE
NDS PARIS 5, avenue Robert Schuman 95350 ST. BRICE SS. FORET
NDS CITY CAR 10, rue Louis Delage 95310 ST. OUEN L'AUMONE

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 30/11/2017 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

Entrez en territoire



SUBARU



SUBARU XV
299 €/MOIS⁽¹⁾
 SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS
 ET 40 000 KM AVEC UN PREMIER LOYER
 MAJORE DE 3 350 €



FORESTER
399 €/MOIS⁽²⁾
 SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 60 000 KM
 AVEC UN PREMIER LOYER MAJORE DE 1 400 €



NOUVELLE LEVORG
399 €/MOIS⁽³⁾
 SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 40 000 KM
 AVEC UN PREMIER LOYER MAJORE DE 6 800 €



OUTBACK
499 €/MOIS⁽⁴⁾
 SEULEMENT

FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 60 000 KM
 AVEC UN PREMIER LOYER MAJORE DE 2 850 €

*La Confiance en Mouvement.

AKA DAXYSS | crédits photos : Shutterstock

(1) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 40 000 km pour une SUBARU XV 1.6i Premium : 1^{er} loyer de 3 350 € suivi de 48 loyers mensuels de 299 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). Modèle présenté : Subaru XV 1.6i Premium BVM5 (PM incluse) : 27 600 € TTC (hors avantage client). Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Subaru XV : de 5,4 à 7,0 l/100 km et de 141 à 160 g/km. (2) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour un SUBARU FORESTER 2.0D BVM6 : apport placé en 1^{er} loyer de 1 400 € suivi de 48 loyers mensuels de 399,6 € TTC (hors avantage client). Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Forester : de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 148 à 197 g/km. (3) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 40 000 km pour un SUBARU LEVORG 1.6 GTi Exclusive EyeSight Lineartronic (PM incluse) : 40 600 € TTC (hors avantage client). Consommations et émissions de CO₂ : 7,1 l/100 km et 164 g/km. (4) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour un SUBARU OUTBACK 2.0D Premium BVM6 : apport placé en 1^{er} loyer de 2 850 € suivi de 48 loyers mensuels de 499,6 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). Modèle présenté : LEVORG 1.6GTi Exclusive EyeSight Lineartronic (PM incluse) : 50 600 € TTC (hors avantage client). Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Outback : de 5,6 à 7,0 l/100 km et de 145 à 161 g/km.

Offres réservées aux particuliers, valable pour toutes SUBARU neuves commandées du 01/01/2017 au 31/12/2017, dans la limite des stocks disponibles et dans le réseau SUBARU participant, avantage client déduit, sous réserve d'acceptation du dossier par SEFINA, SAS au capital de 10 000 000 €, 69, avenue de Flandre 59708 Marcq-en-Barœul Cedex - SIREN 491 411 542 - RCS Lille Métropole. Tarifs TTC publics au 1^{er} aout 2017. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 2 287 500 €. RCS Pontoise 387 829 922 P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Ouen-l'Aumône - 95005 Cergy-Pontoise Cedex.

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUR SUBARU.FR

REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



SUBARU

Confidence in Motion



GARAGE
C. LEBRETON
 51 avenue Jean Jaurès
 63200 MOZAC / CLERMONT FERRAND
 Tél : 04.73.38.09.17

GARAGE
C. LEBRETON
 120, avenue de Cournon
 63170 AUBIERE / CLERMONT FERRAND
 Tél : 04.73.16.79.95

BARGE AUTOMOBILES
 ZI Le Coteau
 42120 ST VINCENT DE BOISSET
 Tél : 04.77.70.29.33

NAUCICARS
 ZA des Quatre Chemins
 15250 NAUCELLES / AURILLAC
 Tél : 04.71.63.88.88

AUTOMOTION LYON SUD
 16/20 rue des Frères Bertrand
 69200 VENISSIEUX
 Tél : 04.72.61.26.10

GARAGE VALENTI SAS
 61 avenue du 11 Novembre
 19100 BRIVE LA GAILLARDE
 Tél : 05.55.23.77.64



**Pour chaque chemin,
il y a une Audi.**

Audi Q2, Audi Q3, Audi Q5, Audi Q7.

Audi Vorsprung durch Technik

Volkswagen Group France S.A. au capital de 7.750.000 € - 11 avenue de Bourgogne Villiers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.
Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avancé par la technologie.

Audi gamme Q : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,8 - 7,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 48 - 199.

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

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

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

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

l'auto-journal

DÉCOUVREZ
NOTRE NOUVEAU SÉJOUR

**Vacances d'hiver
2018**

**LES 27 FÉVRIER
& 6 MARS**

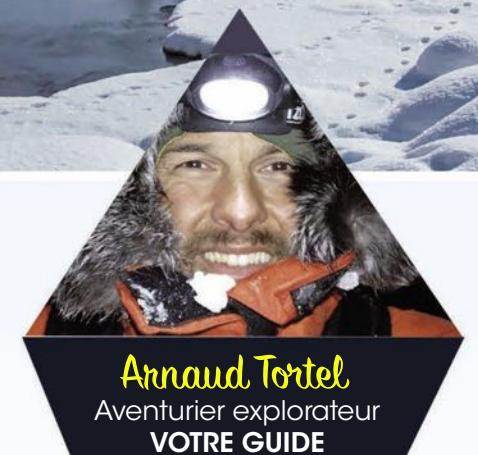
Au cœur de la LAPONIE Finlandaise

N'attendez plus, aventure et sensations en famille seront au rendez-vous.



Les POINTS FORTS

- Les espaces **sauvages et grandioses** de la Laponie
- **Aventures à vivre en famille**
(parents - grands-parents et enfants)
- La richesse des activités proposées :
sortie en **motoneige**, balade à **chiens de traîneaux**,
croisière en **brise-glace**, soirée au **château de glace**,
construction d'**igloo** et initiation à la survie en milieu polaire...
- La présence de l'**explorateur Arnaud Tortel**, premier homme
à avoir atteint le pôle nord magnétique
- **Soirées traditionnelles laponnes**
- Soirées projection de **films d'expéditions**
- Séjour dans un **hôtel 4*** tout confort



Arnaud Tortel
Aventurier explorateur
VOTRE GUIDE



Demandez ou téléchargez la brochure complète sur
www.croisières-lecteurs.com/aj

Informations et Réservations au 01 41 33 59 82

Du lundi au vendredi de 9h30 à 12h00 et de 14h00 à 18h00.

Précisez votre **CODE AUTO-JOURNAL**

*C'est rapide, facile
et cela n'engage à rien!*



Votre pub ici

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 !



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

les Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW

Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Diminuez votre budget carburant. À partir de 299€.

www.kitpower.fr

Tél. : +33(0)6 60 17 68 58

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : -12%

**Recherchons Revendeurs
et Commerciaux**



**SPÉIALISTE DE LA PRÉPARATION
ET OPTIMISATION DES MOTEURS
ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.**

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLAS



FIAT 500 1.3 JTD	75 CH	195 NM
KITPOWER.....	100 CH	247 NM
AUDI A3 1.6 TDI	105 CH	250 NM
KITPOWER.....	130 CH	310 NM
BMW X6 30D	245 CH	530 NM
KITPOWER.....	302 CH	645 NM
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 CH	240 NM
KITPOWER.....	140 CH	300 NM
MERCEDES C250 BLUE EFFIC.....	204 CH	500 NM
KITPOWER.....	258 CH	630 NM
DACIA SANDERO 0,9 TCE.....	90 CH	140 NM
KITPOWER.....	124 CH	184 NM
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....	265 CH	350 NM
KITPOWER.....	304 CH	415 NM

Nouveaux additifs sur le site :

www.silub.fr

**GAIN
DE COUPLE**

**GAIN DE
PUISSEANCE**

**DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**



Satisfait ou remboursé.
Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine.
Plus de 50 centres de montage.
Garantie 8 ans

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 996

du 23 novembre 2017

WILLIAM CROZES/CITROËN



Le nouveau C3 Aircross face à ses rivaux

Nous l'avons vu dans ce numéro, les SUV urbains sont les nouvelles coqueluches. Après les trois nouveautés de cette quinzaine, au tour du Citroën C3 Aircross d'en découdre avec ses rivaux, les 2008, Captur, 500 X & Co.



CHRISTIAN MARTIN

10 000 km en Renault Koleos

Les SUV sont à la mode (bis)! Mais le Koleos hérite de la réputation (trop) sage de son prédécesseur. Pour vérifier si le nouveau a tué le père, nous l'avons embarqué pour un 10 000 km entre mer Baltique et montagne autrichienne.

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**

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer

"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Hans Hamer

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00

E-mail: autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur,
composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,
assisté de Karine Roumestand (5594)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (5396)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)

Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoiage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflade

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographies: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitié (5650)

Ont collaboré à ce numéro: Danielle Molson, Caroline Hazard

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Contacts publicité: Caroline Soret (5354),

Paul Bellâche (5600)

Planning: Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Stéphane Durand (5312)

Service Opérations spéciales: 01 46 48 19 23

ANNONCES CLASSEES

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Alexia Froment (5053),

Valérie Brunehaut (4842)

Responsable service presse: Sylvain Boularand (2988)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneski

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: novembre 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier Allemagne

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

Impact sur l'eau Ptot 0,016 kg/tonne



DIFFUSION

ABONNEMENT

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



VOLVO V40 R-DESIGN, VOUS ALLEZ ADORER FAIRE RIMER SPORT AVEC DESIGN

Phares LED, jantes alliage 17", combiné d'instrument digital.

280 € /MOIS
LLD 36 mois⁽¹⁾

**ENTRETIEN ET GARANTIE
OFFERTS** ⁽²⁾



VOLVOCARS.FR

(1) Avec un premier loyer de 2 000 €. Exemple de Location Longue Durée (LLD) pour une V40 R-Design T2 BM6 neuve / 30 000 km, 1^{er} loyer 2 000 € puis 35 loyers mensuels de 280 €. (2) Prestations de Cetelem Renting Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/12/2017, sous réserve d'acceptation par Cetelem Renting, RCS Nanterre 414 707 141, 143 rue Anatole France 92300 Levallois-Perret. N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Détails sur www.volvocars.fr

V40 T2 R-Design : Consommation Euromix (l/100 km) : 5.6 - CO₂ rejeté (g/km) : 127.

ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54
S.A. BIDAUD
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11^e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

LEXUS CT 200h HYBRIDE

L'ALTERNATIVE HYBRIDE PREMIUM

Dites oui à une nouvelle expérience.

Et profitez de **3 600 €** de prime à l'Hybride Lexus.⁽¹⁾



Consommations (L/100km) et émissions de CO₂ (g/km) en cycle mixte de 3,6 à 4,1 et de 82 à 94. Données homologuées CE.

*Vivez l'exceptionnel.

⁽¹⁾ Prime à l'hybride Lexus prenant la forme d'une remise exceptionnelle de 3 600 € pour toute commande d'une Lexus CT 200h neuve. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours et valable jusqu'au 30 novembre 2017 chez les distributeurs Lexus participants.

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING[®]